

onze buurtspoorwegen

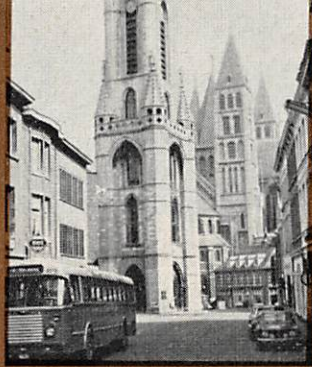


22ste JAARGANG

SEPTEMBER - OKTOBER 1967

N. 130

De stadsautobusdiensten van Doornik werden verleden jaar gereorganiseerd. Lees reportage blz. 4.



De « Week der Ouden van Dagen » zal dit jaar plaats hebben van 12 tot 19 november. Zie blz. 7.



In het werkhuis van Merksem heeft het onderhoud plaats van de pneumatische remverdelers. Een bijdrage verschijnt op blz. 12.



De heer Piers, minister voor Toerisme, bracht een bezoek aan de T.T.A. Meer daarover op blz. 14.



TOERISME, PASPOORT VOOR DE VREDE

Een der hoogste morele gezagdragers, Zijne Heiligheid Paus Paulus VI, richtte zich in volgende bewoordingen tot de leden van de conferentie der Verenigde Naties in verband met het toerisme en de internationale reizen :

« Wij ook wensen dat de ontwikkeling van het toerisme zich niet beperkt tot de resultaten op het domein van de economie en de organisatie maar dat, volgens uw wensen, het ook vruchten afwerpt op een hoger niveau op de pedagogische, culturele, morele, sociale en internationale domeinen.

Het cultureel toerisme zal steeds toenemen naarmate Europa zal treden — en het is reeds zover — in de eeuw van de vrijetijdsbesteding. Deze evolutie zal bij miljoenen Europeanen een massa nieuwe behoeften doen ontstaan, waaronder deze van het reizen, dat aan de oorsprong zal liggen van de schepping van nieuwe markten. Het cultureel toerisme, dat de hoeksteen zal zijn van deze vrijetijdsbesteding, zal dus een economische realiteit worden.

Europa is begunstigd, tegenover de andere continenten, daar het op een relatief beperkte geografische uitgestrektheid een aanzienlijk aantal oorden van beschaving herbergt waarvan de kunstschaten in belangrijkheid alles overtreffen wat men zich kan inbeelden en dat op afstanden, die in een steeds korter tijdsverloop kunnen afgelegd worden.

Dat voordeel brengt ook verplichtingen met zich.

Europa moet zich aan het hoofd plaatsen van de campagne voor het cultureel toerisme dat de Europeanen zal toelaten zelf bewust te worden van de erfenis waarvan zij de bezitters zijn ».

(Uittreksel uit het verslag voorgelegd aan de Raad van de Culturele Samenwerking te Straatsburg en handelend over het cultureel toerisme)

ONZE BUURTSPOORWEGEN

Tweemaandelijks tijdschrift uitgegeven door de N.M.V.B.

Redactie : Wetenschapsstraat 14, Brussel 4
Telefoon : 11.59.90 — Post : 135 — P.R. 32.27



Aangesloten bij
de Belgisch-Luxemburgse Vereniging
van de Ondernemerspers

Onze Voorpagina :

Een typisch gezicht van een buurttram op eigen bedding met als achtergrond de klassieke gracht, een haag, een boomgaard, de luchtleiding en een telefoonpaal.

De elektrische lijn « L » (Brussel - Leerbeek) is nog steeds in dienst; de tram vertrekt op het Rouppeplein te Brussel en bedient Het Rad, Gaasbeek en St. Kwintens-Lennik.

Deze merkwaardige foto, genomen door de heer Bazin, ontsluit dat de tram rijdt op een baanvak dat op het ogenblik afgeschaft is. Inderdaad, de plaat « Pepingen-Leerbeek » duidt aan dat het een tram betreft komende van Halle en rijdende over Pepingen in de richting van Leerbeek en Brussel. Het baanvak Halle-Leerbeek werd op 17-9-66 vervangen door autobussen.

HET HOEKJE VAN DE G. A. P.

Groepering voor
Assurantie van het Personeel

Onder deze titel willen we voortaan door bemiddeling van « Onze Buurtspoorwegen » de talrijke vragen beantwoorden die ons gesteld worden in verband met de groepsverzekering van het personeel. Het zal ons aldus mogelijk zijn de vragen, die hetzelfde voorwerp beogen, samen te bundelen en ze gezamenlijk te beantwoorden. Op deze wijze zullen niet alleen de personen die de vragen hebben gesteld de gewenste uitleg ontvangen maar zullen eveneens alle personeelsleden uit deze informatie nut kunnen trekken.

We moeten nochtans onmiddellijk hieraan toevoegen dat we steeds bereid blijven binnen de kortst mogelijke tijd per brief te antwoorden op iedere vraag van persoonlijke aard of waarvoor een dringend gevolg gewenst is.

Aarzelt dus niet om ons uw problemen voor te leggen waarvoor U onder deze rubriek een antwoord verwacht. U kunt dit doen door ons te schrijven aan het adres: N.M.V.B., Dienst Verzekeringen G.A.P. Wetenschapsstraat 14 te Brussel 4.

Hier gaan we dan met twee vragen die ons herhaalde malen werden gesteld en waarvan de antwoorden in nauw verband staan met elkaar.

Het eerste antwoord is bestemd voor U, Dames, en voor U, Vrienden Gepensioneerden.

Eerste vraag: Is het niet mogelijk in het raam van de G.A.P. eveneens mijn echtgenote te laten verzekeren?

Tweede vraag: Waarom wordt de verzekering van de persoonlijke ongevallen enkel toegestaan aan het personeel in actieve dienst en waarom kunnen de gepensioneerden hiervan niet genieten?

Laat ons toe beide kwesties in één antwoord samen te bundelen omdat de gegevens van beide problemen in grote trekken gelijklopend zijn.

Eerst en vooral vestigen we er uw aandacht op dat het hier enkel gaat over het verzekeringskontraat dat de persoonlijke lichamelijke ongevallen van de verzekerden dekt, want U weet inderdaad dat de groepsverzekering van de familiale burgerlijke verantwoordelijkheid eveneens de echtgenote en al de leden van het gezin omvat en zulks niet alleen voor het personeel in actieve dienst maar insgelijks voor de gepensioneerden.

We kunnen dan ook de vraag als volgt stellen: Is het niet mogelijk eveneens de gepensioneerden en de echtgenoten van agenten te verzekeren tegen persoonlijke ongevallen met dodelijke afloop of met gehele of gedeeltelijke invaliditeit?

U weet dat dergelijke risico's thans voor het personeel in actieve dienst verzekerd worden aan een uiterst lage premie en dat deze risico's beperkt blijven tot het privéleven met uitzondering van de ongevallen tijdens de diensturen en op de weg naar en van

U schrijft ons ... wij antwoorden

het werk. Hoe is het de verzekeraar mogelijk geweest een zo lage premie te aanvaarden? Wel juist, omdat het risico beperkt blijft tot enkele uren per dag en omdat deze tijd voor de meeste personeelsleden een rustperiode zonder bijzondere risico's uitmaakt. U moet dus toegeven dat de kwestie zich helemaal anders voordoet voor de echtgenote of voor een gepensioneerde voor wie het risico van het privéleven de ganse dag bestaat.

We willen de uitlatingen niet beamen van sommige kwaadsprekers die beweren dat de vrouwen veel onvoorzichtiger zijn dan de mannen omdat ze zich minder bewust zouden zijn van de gevaren dan de mannen. Laten we hierover geen polemiek voeren want over dit punt kunnen geen bewijzen geleverd worden.

Ook zouden de vrouwen kunnen opwerpen dat het voor de mannen niet moeilijk is zich buiten de diensturen en buiten de weg van het werk aan het ongevalengevaar te onttrekken vermits ze dat ongevalrisico grotendeels tot hun zetel wensen te beperken, terwijl de vrouw de ganse dag druk in de weer is met keuken, wassen en plassen, zonder de talrijke boodschappen te vergeten die voor de gang van het huishouden onontbeerlijk zijn.

Al de elementen in acht genomen, moet de verzekeraar besluiten dat de tijd van het privérisico voor de vrouw driemaal langer is zonder van een gebeurlijke verzwaaring van de aard van het risico te spreken.

Maar..., zal de gepensioneerde zeggen, mijn bezigheden zijn zeer beperkt, dus is mijn risico veel kleiner dan dat van de vrouwen. Laat ons toe te zeggen, zonder maar enigzins de ouderen van dagen in hun eergevoel te willen krenken, dat men op een zekere leeftijd zijn vroegere weerstand en zijn lenigheid stilaan voelt verminderen en dat ook de geest een gedeelte van zijn concentratievermogen verliest, waardoor natuurlijk de aandacht en de oplettendheid meer en meer wordt afgestompt. Dat alles verhoogt natuurlijk in ruime mate het gevaar voor ongevallen zodat vanaf een zekere ouderdom het ongevalrisico onverzekerbaar wordt.

Het besluit ligt dan ook voor de hand. Er bestaat een merkkelijk verschil tussen het risico zoals het thans verzekerd is voor het personeel in actieve dienst en het risico zoals het zich voordoet voor de **gepensioneerden** en voor de **echtgenoten van agenten**. Wil dat zeggen dat er voor deze laatsten geen oplossing mogelijk is en dat ze aan hun lot overgelaten worden? Neen, in het geheel niet. Deze kwestie werd ernstig ter studie genomen en onderhandelingen werden aangeknoopt om tot een bevredigende oplossing te kunnen komen.

We zouden dan ook gelukkig zijn, mochten we binnenkort kunnen zeggen

**Ook goed nieuws voor U, Mevrouw,
en voor U, vriend gepensioneerde.**

De stadsautobusdiensten van Doornik

Niettegenstaande een ver doorgedreven rationalisatie telt de N.M.V.B. nog steeds een honderdtal stelplaatsen.

In het tweeëntwintigjarig bestaan van « Onze Buurtspoorwegen » zijn wij er nog niet in geslaagd ze allen voor te stellen. Het is ongetwijfeld een leemte, die wij zullen trachten aan te vullen; maar wij denken niet dat het overdreven is een tweede artikel te wijden, na ... 11 jaar, aan een tamelijk belangrijke stelplaats, deze van Doornik.

Inderdaad in het nummer 62, mei-juni 1956, hebben wij het personeel van deze stelplaats voorgesteld en de exploitatiedata der eerste lijnen in het Doornikse aangehaald.

Herinneren wij in 't kort dat in 1920 de N.M.V.B. de exploitatie overnam van de stoomlijnen in deze streek en dat vanaf 1932 het gemeenschappelijk vervoer er geschiedde met elektrische trams. Het in dienststellen van de autobussen nam een aanvang in 1952.

« Onze Buurtspoorwegen » heeft zich dus opnieuw in contact gesteld met deze stelplaats, gelegen langs de boulevard Delwart.

Een eerste rechtzetting, die wij moeten doen in verband met onze reportage van 1956, is de afschaffing te vermelden van de werkhuizen.

De heer Delijs is er bewegingsoverste terwijl de heer Turpin, stel-

Anderzijds is de heer Adam, technisch inspecteur, na een lang verblijf te Bergen, naar Doornik teruggekeerd om er de leiding van het net op zich te nemen.

Frasnes : 5 (beweging).

Vloesberg : 4 (beweging).

Aat : 8 (beweging).



Het stadsbestuur van Doornik heeft groots gezien. Men waant zich werkelijk in een zeer grote moderne stad.

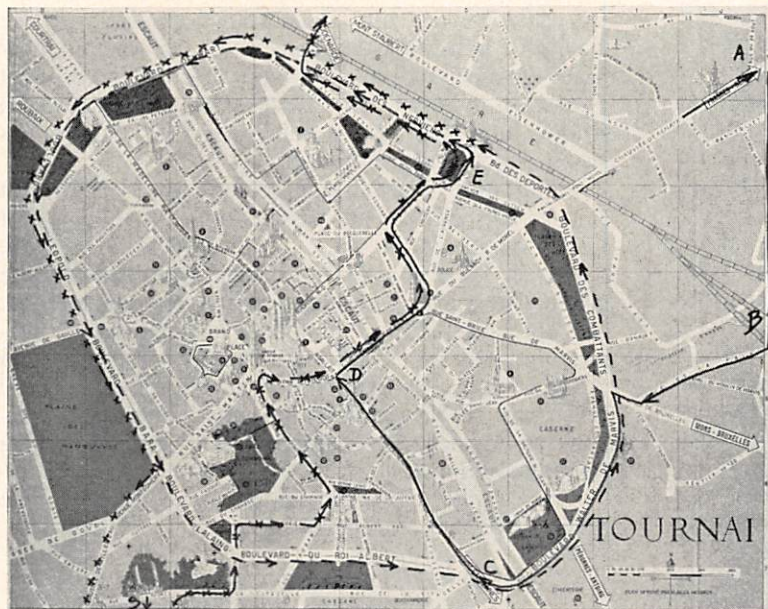
plaatsoverste, zijn laatste dienstjaar eindigt. Intussen zijn ook de heren Jorio (klerk) en de heer Goulem (controleur) op rust. De eerste werd vervangen door de heer R. Lambert en er blijft de heer G. Debal als controleur.

De diensten van de buurtspoorwegen in het Doornikse tellen op het ogenblik 56 agenten :

Doornik : 31 (beweging), 8 (onderhoud.)

Op het gebied van de exploitatie zijn er, in elf jaar, enkele veranderingen te noteren. Alzo werd de lijn Doornik-Leers (Noord-Frankrijk) afgeschaft, de lijn 12 werd : Aat - Ligne -Quevaucamp, de marktdiensten van de lijnen 13 en 16 werden afgeschaft en verscheidene lijnuitbreidingen werden bekomen.

In 1956 was er nog een spoorauto-dienst Vloesberg-Geraardsbergen, die sindsdien vervangen is door een autobusdienst.



De stadsdiensten

Tot 1 september 1966 bestonden er twee stadsautobusdiensten te weten : lijn 3 : Kain - Doornik (Quartier sud); lijn 5 : Warchin - Doornik (Tir National).

De autobussen van de stadsdiensten, komende van Warchin, doorkruisen de stad volgens het tracé ABCDE maken een volledige rit langs de ringlaan in de tegenovergestelde richting van de wijzers van het uurwerk vervolgens een halve toer in dezelfde richting om in het zuiden (S) te belanden en terug te keren naar Kain (bovenaan op de kaart).

Deze lijnen werden bediend door 4 autobussen, twee op elke lijn met een vertrek om de 20 minuten op de lijn 3 en om de 30 minuten op de lijn 5.

De twee lijnen hadden praktisch een gemeenschappelijk traject tussen het station van de N.M.B.S. en het zuidelijk stadsdeel van Doornik. Anderzijds bevorderde het verschil van vertrekuren op de twee lijnen de onderlinge aansluitingen niet.

De stad Doornik heeft ons gevraagd een autobusdienst in te richten over de buitenlanen waardoor de inrichting van de stadslijnen volledig werd herzien met de bedoeling de aansluitingen te verbeteren en een dubbel gebruik van de bestaande diensten te vermijden.



De autobus van de lijn der ringlaan aan de gevangenis van Doornik. Zoals men ziet, bevindt men zich op slechts 27 km van Rijsel (Lille).



De lanen van Doornik hebben een dergelijke breedte dat er plaats is voor het wegverkeer in elke richting, voor de wandelaars en voor het stationeren van voertuigen.

Te dien einde werd het traject van de oude lijnen 3 en 5 gecombineerd met de nieuwe lijn van de lanen en op 1 september nam de exploitatie van de nieuwe reisweg, genaamd « Stadsdiensten van Doornik » een aanvang.

Deze wordt nog steeds verzekerd door 4 autobussen met een vertrek om de 30 minuten op het volledig parcours :

Kain - Doornik (Quartier sud) - Vert Bocage - Warchin. Deze is gecombineerd met de stadsdienst komende van Warchin; de bus doorkruist de stad Doornik en komt toe aan het station van de N.M.B.S.; hij doet anderhalve toer op de lijn van de lanen en vertrekt terug van de zuidelijke stadswijken naar Kain, langs het belfort en het station van de N.M.B.S.



De duizendjarige stad strekt zich uit buiten de oude stadswallen en nieuwe wijken werden opgericht waar de bomen en groene zones niet ontbreken. In 10 minuten brengen de autobussen van de Buurtspoorwegen de bewoners in het stadscentrum.

Deze dienst, sinds een twaalfmaal maanden in dienst, geeft voldoening aan de bevolking van Doornik.

Op het ogenblik wordt het wegstation voltooid voor het station van de N.M.B.S. De buurtspoorwegen beschikken er over verscheidene kaaien.

De buurtlijnen van Doornik zijn niet talrijk maar zij functioneren uitstekend. Het lijkt geen twijfel dat de degelijke wegbedekking van de ringlanen en de breedte van de rijweg onze AB. bestuurders helpen bij het eerbiedigen van de uurregeling wat op het huidige ogenblik niet steeds te verwezenlijken is op een stadsdienst.

Onze foto's tonen in elk geval dat het materieel, ter beschikking gesteld aan de inwoners van Doornik, de nieuwe verbindingswegen van de oude stad waardig is.

Met vakantie in een buurtspoorwegtehuis

Dat het met vakantie gaan een noodzakelijke behoefte is, wat nog iedere dag door pedagogen, sociologen en psychologen wordt aange- toond, werd zeer vroeg door de N.M. V.B. begrepen. Reeds in 1935 stelde zij een vakantietehuis te Heist — later vervangen door dit van Wenduine — ter beschikking van haar personeel. Vervolgens kwam nog ruimte beschikbaar te Koksijde, Blankenberg, weer te Wenduine en te Spa.

In het kader van de sociale ver- wezenlijkingen van de N.M.V.B. bekleedt het verschaffen van pleister- plaatsen aan haar reizende personeels- leden beslist niet de geringste plaats. Een belangrijke bijdrage op dit ge- bied werd onlangs nog door de N.M. V.B. geleverd door de aankoop van de « Zonnebloem » te Nieuwpoort en « Anette et Lubin » te Spa.

Woorden of leringen wekken, maar voorbeelden trekken, en daarom halen we hier de reis aan van twee vroegere agenten van het depot te Merksem, nl. de conducteurs Verstraelen Jozef, geboren op 21 december 1900 en gepensioneerd sinds 31 december 1965 na 40 jaren beroepsuitoefening, en Stappaerts Jozef, geboren op 22 april 1903 en overgeschakeld naar de K.V.I. op 31 augustus 1965 na 38 jaren dienst.

Deze « oudgedienden » waren nog nooit op reis gegaan naar een vakan-

tieoord, maar in de zomer van 1967 hebben zij de uitdrukking van David Herbert Lawrence bewaard: de hele mensheid is « touristy »!



Van links naar rechts: de h. en mevr. Stappaerts, mej. Cornelissens, maatschappelijk assistente te Antwerpen en de h. en mevr. Verstraelen.

Zoals duizenden en duizenden vóór hen werden zij plots door de reisvirus aangegrepen en begaven zij zich naar ons vakantietehuis te Spa, dat zo'n

prachtvolle natuur en een onverge- telijk toeristisch beeld biedt. Voor de eerste maal op 67- en 64-jarige leef- tijd eens echt vakantie nemen, is een feit dat op zichzelf het vermelden waard is. Maar dat onze oud-conduc- teurs daarenboven, in het gezelschap van hun echtgenote, de heenreis van Brasschaat, waar zij wonen, naar Spa uitsluitend deden met behulp van N.M.V.B. - transportmiddelen dient hier wel bijzonder in het licht gesteld te worden.

Het lijkt ons interessant de gevolg- de reisweg af te drukken:

Brasschaat (Borrekenlei)	V	4.51 u
Antwerpen	A	5.12
	V	5.15
Mechelen	A	6.30
	V	6.55
Aarschot	A	7.54
	V	8.35
Tienen (Glabb. poort)	A	9.25
	V	9.33
Sint-Truiden	A	10.09
	V	10.20
Luik	A	11.23
	V	12.30
Verviers	A	13.46
	V	14.40
Spa	A	15.20

De prestatie van de families Ver- straelen en Stappaerts getuigt voor een gezonde en prettige levenskunst. Zij worden hier hartelijk gefeliciteerd. Wij hopen dat vele anderen de kaste der hokvasten zullen verlaten, om op de gepaste tijd met vakantie te gaan in een van onze vakantiehuisen.

Volgens ministerieel besluit moeten de autobussen, gebruikt voor het ver- voer van scholieren, voortaan vooraan links en achteraan links, een paneel dragen met de afbeelding van het gevaarstekken nr 13 van het Verkeers- reglement (rood omrande driehoek met twee kinderen).

Deze tekens werden vervaardigd in een niet weerkaatsend materiaal ten einde de voorschriften van het Ver- keersreglement niet te overtreden.

Daar de N.M.V.B. praktisch geen autobussen heeft die enkel voorbe- houden zijn voor het vervoer van scholieren, heeft zij het merendeel van haar voertuigen aan de voor- en achterzijde moeten voorzien van een haak en heeft zij honderden panelen moeten verzenden naar de verschei- dene garages van ons net.

De Nationale Maatschappij was de eerste om gevolg te geven aan de oproep van het ministerie nog vóór

Signalisatie van schoolautobussen

het verschijnen van het ministerieel besluit (zie bijgaande foto).

Het is te hopen dat de ANDERE

WEGGEBRUIKERS nog voorzichi- ger zullen zijn wanneer zij deze pane- len bemerken op de autobussen.



Week der ouden van dagen

Oud en jong één van hart

We leven in een tijd van voortdurende veranderingen, van een niet te stuiten evolutie en dit in een zulkdanig tempo, dat we onze eeuw als de eeuw van de snelheid zouden kunnen bestempelen. Om eigenlijk met onze tijd « mee te zijn » zou onze kijk op het leven, op de wereld en de dingen voortdurend moeten meevolueren en zouden wij voor het verrassend feit komen te staan dat wij omzeggens om de 10 jaar andere mensen zijn geworden. Het is dan ook niet te verwonderen dat de omgang tussen bejaarden en jongeren grondige wijzigingen ondergaat.

Gebeurt het niet dat jonge gezinnen zich afvragen of dit wel zo normaal is dat zij gedeeltelijk instaan voor het levensonderhoud van hun bejaarde ouders. Gebeurt het niet meer en meer, vooral in de steden, dat de generaties gescheiden wonen, en dit zonder dat er daarom onenigheid is, want wederkerig gaan zij bij elkaar op bezoek, hoewel er toch vervreemding ontstaat.

En daar er heel wat moeilijkheden tussen de generaties zijn gegroeid, wordt het tijd dat hun verhouding eens grondig wordt herdacht, dat wij die met nieuwe ogen gaan bekijken en dit zonder enig vooroordeel of vooringenomenheid.

Want de jongeren moeten niet vergeten, dat wat zij nu hebben, het aan de vorige generaties te danken is. De cultuur en de beschaving, de welstand en de wetenschap zijn op het hedendaagse peil gekomen dank zij de inspanning en de inzet van hun ouders en overgrootouders. Het is goed dat zij hieraan herinnerd worden, en dat zij inzien dat elke generatie geroepen is om aan de wereld verder te bouwen.

Resultaat van de voortschrijdende wetenschap is o.m. dat veel personen langer leven, veelal in betere fysieke condities dan eertijds. Zij blijven jonger van hart en van geest dank zij hun betrekkelijke welstand en de massamedia, en toch worden zij uit de gemeenschap geweerd als « Oud en afgedaan ».

De grotere materiële veiligheid, de « georganiseerde » verzekering en hulpverlening betekenen een ernstige sociale vooruitgang maar hebben niettemin een keerzijde, nl. dat de individuele inzet, het hartelijk en spontane dienstbetoon van persoon tot persoon in 't gedrang worden gebracht. Dit kan zover leiden dat een soort generatie-haat zou ontstaan tussen de verschillende leeftijden.

Maar onze beschaving, ook gekenmerkt als de beschaving van de vrije tijd, zou allerlei vormen van bezigheid en activiteit moeten vinden aangepast aan elke leeftijd, zodanig dat de generaties meer op elkaar aangewezen zijn, dat onderling betere relaties groeien en dat wij ertoe komen samen een gemeenschap uit te bouwen waar elke leeftijd zijn eigen ervaring en rijkdom aanbrengt.

Het is goed ook nogmaals te steunen op de « volwaardigheid » van de bejaarde als mens, mits bepaalde bekwaamheden en vaardigheid meer eigen aan de jeugd, hij heeft als senior andere mogelijkheden, die de jongere niet bezit. Zo heeft hij b.v.: het enorme voordeel over zijn tijd te mogen beschikken. Hij wordt niet langer geleefd, zoals iemand dat sprekend uitdrukte want hij kan rustig de tijd nemen om meer bewust te « leven ». En van de rijkdom, die hij op deze wijze opdoet, zou hij zeker aan de jongeren iets kunnen meegeven.

Op zijn beurt zou hij genieten van wat de jongere ontdekt, herdenkt, nieuw ziet in de mensen, de wereld en de dingen. Eigenlijk kunnen zij in het praktische, dagelijkse leven elkaar zoveel diensten bewijzen.

Om het alleen maar van de kant van de bejaarde te belichten denken wij b.v.: aan het inwinnen van informaties voor aankopen, aan het opzoeken van gegevens en opbergen van documentatie voor het opmaken van proefschriften door de jongeren enz.

Zouden dergelijke dienstverleningen ouderen en jongeren niet dichter bij elkaar brengen? Het is wel zó dat jeugd ondereen veel samenkomt. Wij kennen allemaal de invloed van het jeugdmilieu op de jongere. Is het utopisch en helemaal te verwerpen van te wensen dat er ook contacten, vriendschapsbezoeken zouden groeien tussen jongeren, volwassenen en bejaarden? Zou elk van hen bij de andere geen aandachtig gehoor kunnen vinden? geen openheid, begrip en medewerking? Wij doen niets af van de werking in eigen leeftijds-groepen, die wij onontbeerlijk achten, maar die wij gaarne aangevuld zouden zien door een interpenetratie van de verschillende leeftijden. Juist daarom wil de jaarlijkse Week de aandacht vestigen op het thema van de interleeftijden-verrijking en solidariteit, en aan de harmonieuze inschakeling van de senior in het maatschappelijk leven.

Zouden jongeren en seniororganisaties niet verschillende vormen van ontmoeting kunnen zoeken en scheppen om het motto « Oud en jong, één van hart » te verwezenlijken.

De groei naar meer « mens-zijn » zou er voor beide een gelukkig gevolg van zijn!

**WEEK DER OUDEN VAN DAGEN
VAN 12 TOT 19 NOVEMBER**

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN ONZE EXPLOITATIEGROEPEN

GEBORTEN

ANTWERPEN

Monique bij de h. DE WITTE Martinus (Oud-Turnhout).
Dirk bij de h. STEENHUYZEN Robert (Mechelen).
Peter bij de h. WUYTS Leopold (Beerse).
Gert bij de h. BARTHOLOMEEUSEN Gustaaf (Ranst).
Erwin bij de h. VAN BOXEL Albert (Minderhout).
Marie-Louise bij de h. DORTAN Leon (Stabroek).
Eric bij de h. DERGENT Arnold (Turnhout).
Iloni bij de h. VAN DEN VONDER August (Tremelo).
Rudy bij de h. BROECKX Jozef (Dessel).
Marleen bij de h. VAN DEN BOGAERT L. (Hoogstraten).
Michel bij de h. VAN DEN HEUVEL Marc (Mechelen).
Jan bij de h. VAN DEN HEUVEL Cornelius (Turnhout).

OOST-VLAANDEREN

Thierry bij de h. SEGERS Louis (Destelbergen).
Veronique bij de h. VAN HEULE Gerard (Lovendegem).

HENEGOUWEN

Eric bij de h. PIRET Willy (Souvret).
Didier bij de h. MOREAU André (Bergen).
Anne bij de h. DELOIE Robert (Hornu).
Daniel bij de h. LUCAS Jacques (Bergen).
André bij de h. COCKX André (Jumet).

NAMEN - LUXEMBURG

Vincent bij de h. LIEGEOIS Joseph (Hamois).
Olivier bij de h. DENISON Marcel (Floreffe).

BRABANT

Dominique bij de h. COCKX Roger (Lubbeek).
Annick bij de h. FLION Willy (Duisburg).
Thierry bij de h. VAN DESSEL Gilbert (Brussel).
Lieve bij de h. SPITAELS Isidoor (Erps-Kwerps).
Patricia bij de h. HAUMONT Jean (Jodoigne-Souveraine).

LIMBURG

Yves bij de h. SCHUERMANS Paul (Kuringen).
Reinhildis bij de h. CONINGS Th. (Mechelen aan de Maas).
Hans bij de h. KARREMANS Willy (Tessenderlo).
Johan bij de h. CASTERMANS Grady (Bilzen).
Marcelle bij de h. PANIS Jan (Rekem).
Marietje bij de h. SNIJKERS Jozef (Neeroeteren).

LUIK

Patrick bij de h. BURNIAUX Jean (Hoei).
Christian bij de h. COLLIN Jean (Liers).
Mary bij de h. DOCHAIN Albert (Bas Oha).
Karin bij de h. FACHERIS Armando (Grace Berleur).
Christian bij de h. KOOP Hubert (Baelen sur Vesdre).
Jacqueline bij de h. PRENTEN Jean (Val Meer).
Fabienne bij de h. ROELS Pierre (Bierset).
Patricia bij de h. SABATIER Désiré (Jupille).

WEST-VLAANDEREN

Ann bij de h. DEPOORTER August (Beerst).
Dirk bij de h. DUCHEYNE Willy (Oostende).

HUWELIJKEN

HOOFDBESTUUR

Mej. GAUTIER Jeanne met de h. PASTUSZYNSKI Julian.
 Mej. VAN DEN ABEELE A. met de h. JACQUEMYS J.

ANTWERPEN

De h. JANSEN Jan met Mej. MARTENS Jeannine.

OOST-VLAANDEREN

De h. WIERINCK Gustaaf met Mej. VERSTRAETEN R.

HENEGOUWEN

De h. FRANÇOIS Jacques met Mej. DIRICQ Paulette.
 De h. LHOIR Jean Pierre met Mej. DELVALLEE M. Yv.
 De h. CODDE Albert met Mej. RIVAL Simone.

BRABANT

De h. HAYEN Armand met Mej. HELLINCKX Joanna.
 De h. VERHEGGEN R. met Mej. VAN BRUWAENE M.

LIMBURG

De h. IGNOUL Hubert met Mej. DREESEN Maria.
 De h. THEUWISSEN Jaak met Mej. DREESEN Catharina.
 De h. BROUNS André met Mej. VANDERHOEVEN Luci.

LUIK

De h. GRIGNARD Albert met Mej. BROSSSEL Josiane.
 De h. RADERMACHER Arnold met Mej. KEUTGEN W.

WEST-VLAANDEREN

De h. ARSLIJDER Daniël met Mej. VERCOUTER M.
 De h. LUCA Fernand met Mej. MAREY Christiane.
 De h. MAES Jacky met Mej. DESCHACHT Ginette.
 De h. VERCRUYSSSE Marcel met Mej. BOSSANT Elise.
 De h. HARDY Roland met Mej. VANPARYS Magda.
 De h. CROMBEZ José met Mej. VERANNEMAN Noëlla.
 De h. SEYE Maurice met Mej. HANECA Yvette.

OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

Maanden juli - augustus 1967 Dienstjaren Groep

VAN GINNEKEN J., ontvanger	43	Antwerpen
VERBEECK L., gesch. werkman	41	»
DE BEUCKELEER Fr., A.B. best.	41	»
VAN DE LEUR J., gesch. w. 1° kl.	40	»
VAN OFFENWERT J., ontvanger	40	»
ELST C., el. geleider	39	»
GEERTS Fr., ontvanger	34	»
MARIEN K., baanwerker	33	»
DIRKS Fr., ontvanger	33	»
WUYTS J., baanwerker	32	»
VAN DAMME L., gesch. w. 1° kl.	35	Oost-Vlaand.
HAENTJENS M., keurwerkman	32	»
GIJSELINCK M., baanwerker	32	»
WILLEMS A., ploegbaas	30	»
VANHOVE P., A.B. bestuurder	47	West-Vlaand.
DUTELLIE G., el. geleider	44	»
TACK J., A.B. bestuurder	38	»
BONTE R., A.B. bestuurder	32	»
VANROOSE E., ontvanger	20	»
CASTERMANS A., machinist	30	Limburg
DE GROEF E., ontvanger	42	Brabant
COLLAER G., gesch. w. 1° kl.	40	»
VANDEZANDE G., hoofdontv.	40	»
CARDOEN J.B., ontvanger	37	»
WYNS V., rangeerder	33	»
SMEKENS M., ontvanger	32	»
COLIN M., baanwerker	22	Namen-Lux.
DIEUDONNE J., ontvanger	47	Henegouwen
DURY A., ontvanger	41	»
VAN DE MERGEL A., controleur	41	»
DUFRASNE M., bankwerker	39	»
PONCELET Fern., geleider	37	»
DEPASSE M., geleider	35	»
DELCOURT L., ontvanger	29	»
MEYER J., ontvanger	42	Luik
HUHN H., A.B. bestuurder	38	»
MARECHAL F., ontvanger	36	»
VAN DE POEL L., ontvanger	33	»
KINDERMANS L., gesch. werkm.	31	»
CORNESSE M., controleur	30	»
LONGDOZ D., dienstchef	27	»
GODEFROID J., gesch. w. 1° kl.	17	»

Hoofdbestuur

HET OVERLIJDEN VAN DE HEER A. DEBOT

Wij vernamen het overlijden van de heer ingenieur Antoine Debot. De overledene bereikte de leeftijd van 77 jaar en was in dienst op de buurtspoorlijnen van de kust ten tijde van de pachtende maatschappij M.E.B.O.B.B.

Jaren geleden vertrouwde hij aan de redactie van « Onze Buurtspoorwegen » de originele tekst toe van een reeks verhalen, die hij getiteld had « Trams de mon cœur ». Wij hebben er reeds enkele uittreksels van gepubliceerd en zullen er mee voortgaan.

De heer Debot was een graag gezien persoon met een wakkere geest en vol humor. Wij bewaren aan hem een goede herinnering.

Antwerpen

OPRUSTSTELLING

Op 31 augustus jl. werd afscheid genomen van de heer C. Crikemans, controleur, die op 5 augustus de leeftijd van 65 jaar bereikte en derhalve op 1 september op rust is gegaan.

Na een korte toespraak van de heer Van Habost, directeur, en de heer Fr. Keutgens, dienstoverste personeel, werd vanwege de « Vriendenkring der Bedienden » een geschenk en een drink aangeboden.

De heer C. Crikemans kwam in dienst als ontvanger op 13-1-1929 en werd op 1-5-1941 als controleur aangesteld.

LEZERS SCHRIJVEN ONS...

WAAR BEVINDT ZICH DAT STATION ?

Onze oproep aan de gepensioneerden, verschenen in ons vorig nummer, werd beantwoord door een half dozijn lezers, die wij van harte danken. Het ging er om een buurtspoorwegstation te identificeren; wij denken dat het merendeel van onze correspondenten geen rekening hebben gehouden met het groot gebouw en alzo kunnen Kampenhout en Broechem uitgeschakeld worden.

De heer Achille Bastin, oprustgesteld ontvanger van de lijn Chimay-Cul-des-Sarts, schijnt de oplossing te hebben gevonden. In een uitgebreide nota, aangevuld met een plan, veronderstelt de heer Bastin de place des Ormeaux te herkennen, gelegen juist vóór het station van Chimay. Het gebouw zou het « Café des Ormeaux » zijn opgetrokken naast een brouwerij met bijgebouwen. De foto zou genomen zijn op een markt-dag, die plaats had op Paasmaandag. Te dezer gelegenheid liet de N.M.V.B. een speciale trein rijden samengesteld uit alle beschikbare rijtuigen en getrokken door twee locomotieven. De heer Bastin denkt ook dat het dragen van petten toelaat te veronderstellen dat de

NIJVERHEIDSSPOOR TE MERKSEM

De regeling betreffende de sporen en de exploitatie van het nijverheidsspoor te Merksem werd goedgekeurd en is met ingang van 19 juni 1967 van toepassing geworden.

Aldus wordt de Nationale Maatschappij ontlast van haar verplichting om het bewuste nijverheidsspoor nog langer te exploiteren.

Luik

OPRUSTSTELLING

In de maand juli bereikte de heer D. Longdoz, dienstchef-belangrijke dienst in het werkhuis van Luik-Saint-Gilles, de leeftijdsgrens.

Maandag 31 juli, tijdens de middag-pauze, werd hem een mooi geschenk aangeboden door het loontrekkend personeel, dat eveneens bloemen aanbood aan zijn dame.

Op het einde van dezelfde dag, in het bijzijn van talrijke weddetrekkenden, herinnerde de heer Narinx, dienstchef-belangrijke dienst, aan de schitterende loopbaan van de gevierde en wenste hem een lange en gelukkige rustperiode. In naam van de Groepsdirectie, onderstreepte de heer Henrard, hoofd-ingenieur, de hoedanigheden van de heer Longdoz. Hij herinnerde vervolgens aan de talrijke werken, die onder zijn leiding tot een goed einde werden gebracht en eindigde met hem te bedanken voor de uitstekende diensten bewezen aan de Nationale Maatschappij. Tot slot werd hem een prachtig geschenk aangeboden door zijn collega's.

foto genomen werd VOOR 1914.

Wie bevestigt ons deze mening ?

DE ONTVANGERS-STUDENTEN

Een onderwijzer, die geregeld « Onze Buurtspoorwegen » ontvangt, schreef ons een sympathieke brief waarin hij mededeelt dat hij ongetwijfeld een van de eerste ontvangers-studenten van de kustlijnen was.

Reeds in 1933 deed hij als dusdanig dienst en dat gedurende 5 « seizoenen ». Na twee seizoenen was hij zelfs trein-overste. « Geregeld » schrijft hij « haal ik oude herinneringen op en familie en kennissen kunnen getuigen dat ik heel dikwijls vertel uit de tijd « Wanneer ik tramontvanger was... ».

Wij zelf wisten niet dat de seizoen-betrekkingen reeds meer dan 30 jaar bestaan daar de lijnen van de kust verpacht werden tot 1-1-1956.

Hetzelfde artikel bezorgde ons een rechtzetting vanwege een Westvlaams provinciaal vakbondsecretaris, die ons deed opmerken dat er tijdens het zomerseizoen aan de kust geen enkel gepensioneerde werd tewerkgesteld.

CONTROLEUR SPEURNEUS

ONTVANGER : Ge schijnt niet erg goed gehuimd ! Loopt er iets mis ?

SPEURNEUS : Ik zou aan enkele van uw collega's willen herinneren dat een autobusbestuurder niet het recht heeft, tijdens een rit, een halte te verlaten meerdere minuten voor het aangeduide vertrekpunt.

O. : Gij zegt... niet het recht heeft.

SP. : Inderdaad dat staat wel nergens zwart op wit geschreven maar het is een feit dat de REIZIGER, wie hij ook weze wettelijk kan eisen dat de vervoermaatschappij de uren van doortocht, die zij zelf heeft vastgesteld, zonder in het algemeen zijn advies te vragen, eerbiedigt.

O. : Het gebeurt nochtans zeer dikwijls dat, ter oorzaak van het intens verkeer in de steden, onze interstedelijke diensten vertraging oplopen.

SP. : Dat begrijpt de klant, maar onaanneembaar is de ongegeneerdheid van sommige bestuurders, die zonder veel omhaal rijden met de enige bekommernis het eindpunt te bereiken om een sigaret te roken; niet denkend aan de reizigers die, onwetend dat de bus reeds voorbij is, te vergeefs wachten. Natuurlijk ten tijde van de stoom...

O. : ... moest men dan niet op tijd rijden ?

SP. : Wel, de reizigers moesten vijf minuten vóór de doortocht van de trein ter plaatse zijn. Deze verplichting werd herinnerd onderaan de uren-tabellen. Maar weet ge waarom, vijftig jaar geleden, deze maatregelen toegepast werden ?

O. : Ik zie niet goed in waarom...

SP. : Op de stoomlijnen reden gemengde treinen, die terzelfdertijd reizigers, goederen en reisgoed vervoerden en het gebeurde dat men aan sommige haltes noch wagons moest manoeuvreren, noch goederen afzetten en alzo kwam de trein vijf of zes minuten vóór het vastgestelde uur aan het volgende station toe. Maar deze tijd is voorbij gestreefd, het was de tram uit de goede oude tijd. Thans rijden onze voertuigen tegen 75 km per uur en men stopt onderweg niet meer om een glas te drinken.

O. : Ik ben beslist voor het eerbiedigen van de uurregeling maar dat veronderstelt dat elke bestuurder een horloge bezit...

SP. : Zeker, maar wie heeft er thans geen horloge. Hebt echter steeds voor ogen dat ge ten dienste staat van het publiek.

MOOIE LOOPBANEN



A. Faniel
Trad in dienst op 10-4-1925 en werd op rust gesteld als keurwerkman te Andenne.



J.B. Dieu
Is in dienst getreden op 29-9-1924 en eindigde zijn loopbaan als controleur te Anderlues.



E. Jordens
In dienst getreden op 29-6-1920 ging hij op rust als gesch. werkman te Kessel-Lo.



M. Legros
Begon zijn loopbaan op 19-2-1924 en ging op rust als ontvanger te Jumet.



F. Verhaegen
In dienst getreden op 9-4-1924 werd hij op rust gesteld als elect. geleider te Merksem.



J. Pire
Trad in dienst op 1-9-1921 en werd op rust gesteld als manoeuvre te Luik.



A. Rousseau
In dienst getreden op 15-9-1928 eindigde hij zijn loopbaan als stationschef 1ste kl. te Jumet.



L. Delcourt
Begon zijn loopbaan op 2-6-1919 en ging op rust als rangeerder te Kuregem.



A. Jacobs
Is in dienst getreden op 2-3-1929 en ging op rust als gesch. werkman te Merksem.



A. Vos
In dienst getreden op 8-3-1926 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Rumst.



L. Embrechts
Trad in dienst op 1-6-1917 en eindigde zijn lange loopbaan als baanwerker te Antwerpen.



F. Delcomenne
In dienst getreden op 12-5-1919 ging hij op rust als ploegbaas te Marloie.



A. Serveny
In dienst getreden op 1-4-1932 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Anderlecht.



E. Goelen
Trad in dienst op 21-12-1925 en eindigde zijn loopbaan als A.R.voerder te Mol.



J. De Jonghe
Begon zijn loopbaan op 20-5-1929 en werd op rust gesteld als ontvanger te Dilbeek.



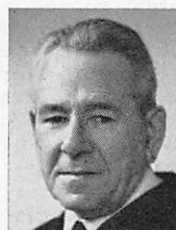
G. Dekens
Trad in dienst op 1-3-1926 en eindigde zijn loopbaan als elect. geleider in « Het Rad ».



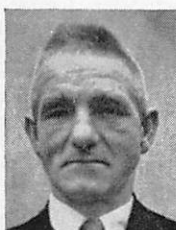
R. Gilson
In dienst getreden op 19-6-1922 eindigde hij zijn loopbaan als geschoold werkman te Forges.



G. Baerten
Is zijn loopbaan begonnen op 25-2-1926 en ging op rust als A.B. bestuurder te Rocourt.



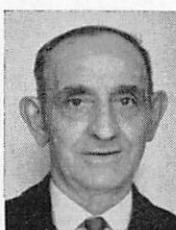
P. Vanhove
In dienst getreden op 1-1-1921 eindigde hij zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Assebroek.



P. Pauwels
Begon zijn loopbaan op 8-1-1930 en ging op rust als elect. geleider te Merksem.



J. Geys
Trad in dienst op 17-7-1919 en werd op rust gesteld als baanwerker te Leuven.



M. Van Gompel
In dienst getreden op 2-3-1927 ging hij op rust als rangeerder te Charleroi.



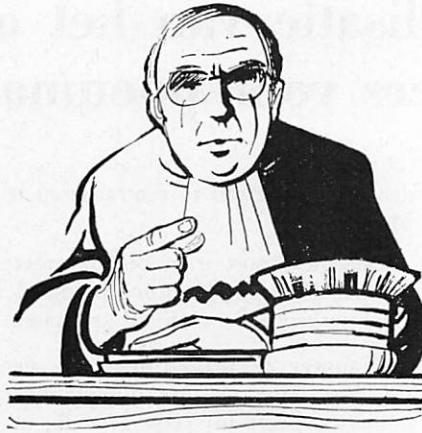
E. De Groef
Begon zijn loopbaan op 23-8-1925 en ging op rust als ontvanger te Grimbergen.



J. Van Engeland
Trad in dienst op 2-8-1924 en eindigde zijn loopbaan als elect. geleider te Rumst.

Luidens artikel 10 van het politie-reglement voor de exploitatie van de buurtspoorwegen moeten de trambestuurders hun snelheid zo regelen « dat in de bebouwde kommen in alle omstandigheden kan gestopt worden op 30 meter wanneer het spoor in de straatweg ligt en op 50 meter wanneer het ligt op een afzonderlijke bedding, niet bestemd voor andere voertuigen. Buiten de bebouwde kommen moet kunnen gestopt worden op 120 meter ».

De snelheid, die de bestuurders aan hun konvooi mogen geven om de remafstand te eerbiedigen en die een



keert tegen wie ze vooropzet en die beter nooit wordt ingeroepen.

Vrienden trambestuurders, een goede raad: stelt u niet in het geval, waarin u zoudt geneigd zijn uw toevlucht te nemen tot deze verkeerde verontschuldiging.

Zijn de sporen glad? Verzekert u van de goede werking van de zandbakken daar u op elk ogenblik kunt gehouden zijn er beroep op te doen om uw konvooi tot stilstand te brengen. Volgt nauwgezet de onderrichtingen, die u gegeven werden door het bericht E/1/602: 12 van 23 december 1963, onderrichtingen, die

EEN VERKEERDE VERONTSCHULDIGING

maximale snelheid is, zal noodzakelijk afhangen van de lading en de samenstelling van de trein, het remtype waarmee hij is uitgerust, de topografie (effen, klimmend of dalend terrein) en de staat van de sporen (droog of glad).

Het is in het bijzonder bij een van deze omstandigheden dat wij het nuttig achten even stil te blijven; de gladheid van de sporen, zeer dikwijls ingeroepen, en die kan te wijten zijn aan de regen, de mist, de rijm of nog aan de aanwezigheid van droge bladeren, slijk of vette bestanddelen (teer b.v.).

Zo dergelijke toestand zich voordoeft weet de bestuurder dat de doeltreffendheid van de remmen aanzienlijk zal verminderd worden en dat, om de nodige kleving te bekomen,

hij zijn zandbakken moet laten werken.

Indien, ongelukkig, een trambestuurder de aanrijding, met een voertuig dat op het spoor staat, niet heeft kunnen vermijden en dat de afstand waarop hij heeft kunnen stoppen een weinig de reglementaire lengte overschrijft, zou hij ongelijk hebben te denken dat hij de gladde staat van de sporen als rechtvaardiging zou kunnen invoeren. Wel integendeel, neemt hij deze houding aan dan betekent hij dat hij in werkelijkheid een omstandigheid, waarvan hij de invloed op het afremmen van het konvooi moest kennen, heeft onderschat of er geen rekening mee gehouden heeft.

Dat zou werkelijk de verkeerde verontschuldiging zijn, deze die zich

wij u hier in 't kort herhalen. Het nazicht van de zandbakken wordt voorgeschreven:

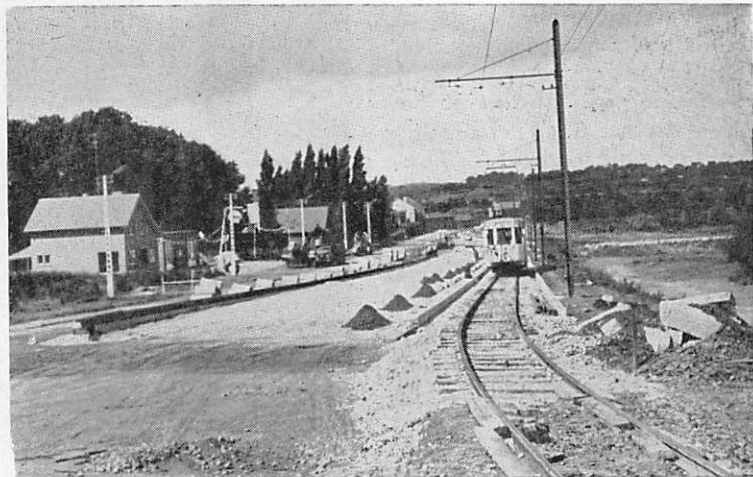
- 1) vóór het vertrek uit de stelplaats;
- 2) telkenmale er twijfel kan bestaan over hun goede werking;
- 3) bij sneeuwval:
 - a) aan ieder eindpunt van de lijn;
 - b) op de bevoorradingsplaatsen van zand;
 - c) na doortocht van een verse of smeltende sneeuwlaag of van een plas water door vlugge dooi veroorzaakt.

Indien de goede werking niet kan hersteld worden, zal de geleider zijn stelplaats hiervan verwittigen en in afwachting van de vervanging van het materiaal aan verminderde snelheid rijden.

Een verplaatsing van 720 m spoor

Zelfs wanneer de Nationale Maatschappij sedert enkele jaren aan het Ministerie van Verkeerswezen de toelating gevraagd heeft een twintigtal elektrische lijnen te vervangen door autobusdiensten, gebeurt het dat door uitzonderlijke toestanden zij zich verplicht ziet over te gaan tot het verplaatsen van deze spoorlijnen over een betrekkelijk lange afstand.

Dat is gebeurd in het begin van de maand augustus jl. op de grens van de gemeenten Gosselies en Courcelles waar grote wegeniswerken aan de gang zijn in verband met de route de Wallonie. Een baanvak van een elektrische lijn, met enkel spoor, gebruikt door de lijnummers 59-63 (Charleroi-Fontaine-l'Évêque) en 61-64 (Charleroi-Souvret-Forrières-Char-



leroi) passeert onder een nieuw gebouwde wegbrug. Hierdoor diende het bestaande spoor verplaatst om de aanleg van een nieuwe weg mogelijk te maken.

De werken begonnen na 21 juli en op 10 augustus om 10 u. 10 ge-

briikten de trams nog het gewone spoor en om 10 u. 45 reed men op het nieuwe baanvak over een afstand van 720 m. De agenten van de diensten W en W en van de Luchtlijn hebben prachtig werk geleverd in de opgelegde tijd.

De centralisatie van het onderhoud van de verdelers voor pneumatische remmen

Wij hebben reeds vroeger geschreven dat, met het doel de uitrusting te vereenvoudigen, onze technische diensten de herstelling en het onderhoud van sommige essentiële onderdelen van de autobussen hebben gerationaliseerd. Het merendeel van onze werkhuizen hebben alzo een specialiteit en om de levering en het verzamelen van de stukken te vergemakkelijken, werd vanuit Brussel een vervoerdienst, per vrachtwagen, ingericht.

In « Onze Buurtspoorwegen » beschreven wij reeds hoe men in Kuregem te werk gaat met de herstelling van onze verwarmingsapparaten Webasto. Deze maal stellen wij een werkpost voor van het werkhuis van Merksem, die slechts enkele vierkante meter beslaat en waar slechts twee of drie agenten nodig zijn maar waarvan de prestaties van groot belang zijn daar het gaat om de doeltreffendheid te verzekeren van de luchtremmen van al onze autobussen.

Inderdaad, de steeds toenemende drukte van het wegverkeer stelt de veiligheid van de reizigers op de voorgrond van onze bekommernissen. Het is dus een gebiedende noodzakelijkheid dat elk van onze voertuigen uitgerust is met krachtige remmen terzelfdertijd beantwoordend aan de eisen van het verkeersreglement en aan de normen van de techniek. Het is nodig dat de rem reageert op de minste drukking van de voet op het pedaal en dat het STOPlicht brandt zodra de remming voelbaar is. Denken wij aan de afdalingen van Luik waar onze autobussen hellingen van 5 à 8 % moeten nemen wat krachtige remmen vereist. Al onze autobussen zijn uitgerust met een pneumatisch remstelsel voorzien van vergaarbakken gevoed met druklucht door middel van een compressor in werking gesteld door de motor. Anderzijds treft men, sedert 1958, op al de autobussen geleverd aan de N.M.V.B., een apparaat, uit een stuk, bevattende een luchtregeelaar-zuiveraar en een verdelers van een Italiaans merk of onder haar vergunning gemaakt.

Op initiatief van de Directie T werd in augustus 1964 besloten de herstelling en het op puntstellen van

deze remapparaten te centraliseren te Merksem.

Deze werkpost is in bedrijf sedert oktober 1964 en *elke week* brengt de vrachtwagen een twintigtal apparaten.

Wanneer de magazijnier zijn wekelijkse levering Marelli-apparaten ontvangt, geeft hij eerst aan elk, indien het nog geen heeft, een volgnummer dat het gedurende gans zijn loopbaan bij de buurtspoorwegen behoudt. Dat nummer wordt hernomen op een werkfiche, gemaakt door het planningbureau, waarop het aantal uren wordt aangeduid die besteed werden aan het nazicht en het op puntstellen van het apparaat en waarop eveneens de lijst met de gebruikte vervangstukken wordt ingeschreven.

Buiten deze werkfiche vult de agent, die de herstellingen doet, een controlefiche in. Deze twee fiches worden in een doorschijnend zakje gestoken dat het te herstellen apparaat vergezelt en wanneer de herstelling geëindigd is, worden deze twee documenten overgemaakt aan het facturatiebureau om de onkostenberekening op te stellen, die moet overgemaakt worden aan de verscheidene exploitatiegroepen. De twee

fiches, in kwestie, komen uiteindelijk terecht op de tafel van de verantwoordelijke, in dat geval de heer Van Wesemael, technisch ingenieur, die een samenvattende fiche opstelt per apparaat. Op deze laatste fiche staan al de uitgevoerde herstellingen met de aanduiding van de doorlopen kilometer, de datum, de aard van de vastgestelde schade en de prijs van elke herstelling. Alzo kan men de levensloop van elk apparaat nagaan. Deze aantekeningen zullen slechts in de toekomst dienen maar men kan zien of de stukken tijdig werden vervangen of ook dat ze sneller verslijten dan men veronderstelde.

Men kan er grafieken uit afleiden, die inlichtingen zullen geven voor de toekomst en zich nauwkeurig rekenenschap geven of de herstellingen te vroeg of te laat of op het gunstig oogenblik zijn uitgevoerd.

Het is een zeer nuttig document dat steeds ter inzage kan gevraagd worden door de Groep.

BEKNOPTTE BESCHRIJVING VAN HET APPARAAT

Het is tamelijk moeilijk een duidelijke beschrijving te geven van de



De heer Michiels aan zijn werkpost onderzoekt een apparaat, dat hij gezuiverd heeft. Hij zal nu al de uitneembare delen controleren en eventueel de defecte stukken vervangen : de bakjes bevatten dichtingen en kleppen van verschillende afmetingen.

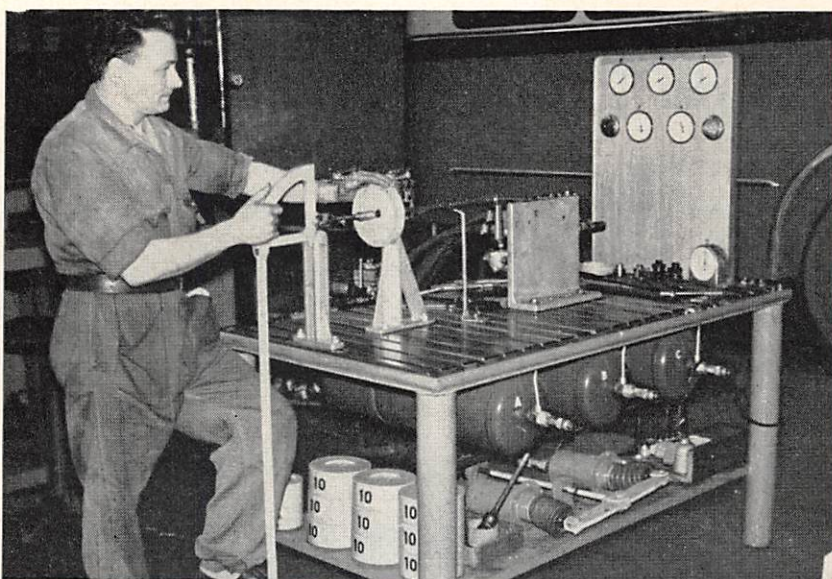
werking van een remverdeler. Op een schematische wijze kan men zeggen dat de druklucht van de compressor in het gedeelte regelaar-zuiveraar dringt en langs de bovenzijde van de verdeler voedt deze lucht de vergaarbakken.

Wanneer de bestuurder het rempedaal indrukt, doet hij de lucht, onder druk, in de remcilinders dringen door een systeem van kleppen en veren, waardoor de remschoenen tegen de remtrommel drukken. Daarentegen op het ogenblik dat de bestuurder het rempedaal loslaat keert de druklucht in de dampkring terug met het karakteristiek gesis.

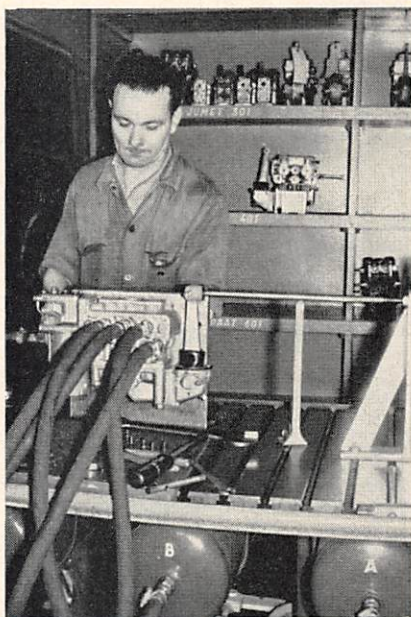
Dat geheel, bevattende een regelaar-zuiveraar en een verdeler verzekert namelijk :

— het verwijderen van het condenswater opgevangen door de zuiveraar. Dat geschiedt automatisch telkens de compressor op leegloop werkt waardoor een bestendige en doelmatige zuivering verzekerd wordt van de drukluchtkringloop.

— aan de bestuurder de mogelijkheid te remmen zelfs in geval van beschadiging van de leidingen of van elementen van een kring van de inrichting. De reactie op het rempedaal is evenredig aan de luchtdruk in de cilinders zodanig dat ze de bestuurder een juist gevoel geeft van de bereikte graad van remming.



De beste oplossing om deze werkpost te organiseren was ter plaatse te gaan zien hoe de constructeur te werk ging bij het herstellen van deze apparaten. Alzo verbleef de heer Van Wesemael, technisch ingenieur te Merksem, samen met de heer Smets, geschoold werkman, een week te Milaan. Onze technisch ingenieur had geen gemakkelijke taak. Allereerst werden de uitleg en de raadgevingen in het Italiaans gegeven die hij nadien in het Nederlands moest vertalen aan de heer Smets. Deze was gelukkig handig in de gebarentaal en dat hielp veel. Dat verblijf heeft vruchten afgeworpen daar de werkbank (zie foto) die men eerst in Italië dacht aan te kopen ten slotte volledig gemaakt werd te Merksem en dat met eigen middelen. Ook was de heer Smets in de mogelijkheid zijn collega, de heer Michielsens, op de hoogte te brengen. De foto toont de heer Smets voor de werkbank, volledig te Merksem gemaakt. Men bemerkt de drie manometers aangesloten op de vergaarbakken en, onder, de twee manometers verbonden met de remcilinders evenals de controlelamp voor lage druk en deze die de STOP aanduidt. De heer Smets doet het apparaat werken alsof het op een autobus gemonteerd was en controleert de verscheidene bewerkingen.



De controle is beëindigd, de agent maakt zich klaar om de luchtleidingen te demonteren. Achter hem staan de Marelli-apparaten klaar om terug naar de Groepen te worden gezonden.

HERSTELLING EN CONTROLE

Een herstelling, inbegrepen de tijd voor het zuiveren, uitgevoerd in een kuip bevattende een oplossing van white spirit, duurt ongeveer vier uur. Het essentiële van het werk bevat het onderzoek en de eventuele vervanging van al de versleten delen en het plaatsen op de proefbank.

Eens het apparaat gezuiverd en uitgenomen, bestaat de taak van de twee agenten van deze werkpost uit :

- 1^o) het controleren van de elementen van het apparaat;

- 2^o) het nazien van de doelmatigheid van de veren en de staat van de glijoppervlakken van de beweegbare delen;

- 3^o) zich verzekeren dat de gewrichten en de assen van de bedieningshefbomen noch overdreven speling, noch slijtage vertonen met vervanging van elk defect onderdeel.

Gedurende de montage moeten alle glijdende onderdelen en in het bijzon-

der de rubberinrichtingen zorgvuldig ingevet worden.

Op de proefbank wordt de dichtheid van de regelaar-zuiveraar nagegaan alsook de goede werking van de verdeler.

Men regelt de druk voor werking op leegloop en men controleert of de veiligheidsklep in goede staat is.

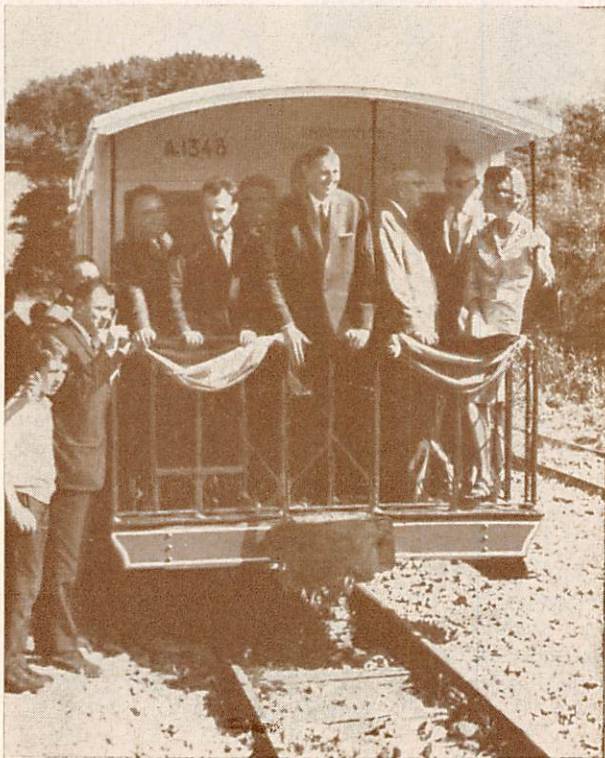
Wij kunnen niet verder in bijzonderheden treden daar « Onze Buurtspoorwegen » geen technisch tijdschrift is.

Wij hopen nochtans dat bovenstaande uiteenzetting, alhoewel zeer schematisch U de belangrijkheid heeft aangetoond van deze werkpost ingericht in het werkhuis van Merksem voor geheel het buurtspoorwegnet : de veiligheid van de 2.000 voertuigen van ons autobuspark hangt grotendeels af van de perfecte werking van de reinrichting.

Ministerieel bezoek aan de T. T. A.

Dinsdag 22 augustus 1967 was voor de T.T.A. een hoogdag in haar nog jong bestaan. De heer Piers, minister voor Toerisme, en zijn echtgenote brachten een tweedaags bezoek aan de streek van Noord-Luxemburg en ook de T.T.A. stond op het programma.

In tegenwoordigheid van monseigneur F. Cammaert, opperaalmoezener van het leger, de heer R. Hoens, directeur-generaal van de N.M.V.B., de heer Dulieu, directeur van de Groep Namen-Luxemburg van de N.M.V.B., kolonel Clement, directeur van de genietroepen en luitenant-kolonel Borjans, commandant Ilde Genie van Burcht, alsmede van nog vele provinciale en gemeentelijke persona-



De personaliteiten nemen plaats op het achterplatform van het konvooi. Van rechts naar links : Mevr. Piers, de heer Haulot, commissaris-generaal voor Toerisme, de heer Hoens, directeur-generaal van de N.M.V.B., de heer Piers, minister voor Toerisme en de heer Carlier, voorzitter van de A.M.U.T.R.A.

liteiten werd de heer Piers en zijn gevolg, o.m. de heer Haulot, commissaris-generaal voor toerisme, om 15 u 30 ontvangen aan het vertrekpunt van de lijn te Pont d'Erezée.

Verscheidene leden van de T.T.A. werden aan de minister voorgesteld waarna de heer Ph. Carlier, voorzitter van de T.T.A. een welkomrede hield waarin hij een bondig overzicht gaf van de activiteit van deze toeristische tramlijn. Nadien werd er plaats genomen in twee tramstellen en nam de uitstap een aanvang. Een eerste halte werd gehouden te Blier waar een bezoek werd gebracht aan het materieel en de in aanbouw zijnde loods. De heer minister uitte zijn bewondering voor de geleverde prestaties.

Tijdens een receptie aangeboden door de T.T.A. in het hotel « Le Vieux Moulin » te Amonines werd de minister toegesproken door de heer Maghin, burgemeester van deze gemeente, en de bestuursleden van de vereniging. In deze toespraken werden de toestand en de toekomstplannen van de T.T.A. uiteengezet. Na deze ontvangst verliet de heer Piers en zijn gevolg de andere genodigden om zijn rondrit in de streek verder te zetten. Het merendeel der gasten vervolgde dan de reis tot Dochamps. De terugreis tot Pont d'Erezée verliep eveneens in een aangename en gezellige sfeer.

Zowel de minister als de genodigden waren vol waardering voor het gepresteerde werk en door dit gebaar werd het nog onvoltooide werk reeds hoog geprezen.

EERLIJKE DADEN

De agenten, waarvan de namen volgen brachten geldsommen en voorwerpen van waarde binnen, gevonden tijdens de uitoefening van hun dienst.

OOST-VLAANDEREN

Stelplaats Hamme : Van Morgen A. (40 F), Leeman G. (71 F), De Decker B. (100 F), De Graef P. (237 F), De Wilde M. (1359 F), Lelie A. (1005 F), Pieters J. (220 F), Vanden Branden J. (28 F), Aerts R. (325 F), Van Olmen O. (11980 frank en 97,5 gulden), Robbrechts S. (89 F), Dhondt Fr. (21 F).

Stelplaats Destelbergen : Tollenaere J. (659 F), De Smet M. (325 F), Werbrouck R. (420 F), Van de Voorde R. (16 F), De Jaeger G. (1350 F), Bilcke G. (252 F), Praet W. (9 DM), Van Praet (25 F), Baes A. (307 F), De Smet R. (900 F), Spriet V. (20 F), Dejaegher C. (975 F), Vermeire A. (38 F), Segers L. (312 F), Aerens R. (14 F), D'Hondt A. (2263 F), Tollenaere A. (517 F en 372 frank), Van Oyen R. (21 F, 114 F en 451 F), De Sutter E. (636 F en 50 F), Landuyt (40 F en 142 F), Roels E. (100 F), Van Nevel D. (41 F).

LIMBURG

Stelplaats Sint-Truiden : Luyck W. (1379 F), Prijs R. (2521 F).

Stelplaats Lanaken : Aerts M. (948 F).

Stelplaats Hasselt : Wijnants R. (1645 F), Borgers J. (damestas), Vanspauwen J. (896 F).

LUIK

Stelplaats Bitsingen : Bartels H. (60 frank en 450 F), Daenen C. (1000 F), Willems J. (71 F).

Stelplaats Bressoux : Dirx J. (67 F), Massart R. (500 F), Stercx P. (405 F), Wilmotte V. (2220 F).

Stelplaats Eupen : Braipson J. (5290 frank), Demonty L. (225 F).

Stelplaats Oerle : Vreven J. (1160 F).

Stelplaats Rocourt : Marechal K. (4500 F), Proesmans H. (100 F).

HENEGOUWEN

Stelplaats La Louvière : Pannekoeke G. (4900 F), Brouillard C. (omslag met loon 8000 F en waardebon).

Stelplaats Doornik : Mathieu M. (1200 frank), Douillet R. (1450 F).

WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Kortrijk : Callens O. (1300 frank), Melsens J. (1150 F).

Stelplaats Assebroek : Parmentier R. (2000 F), Van Reybrouck L. (1320 F).

Stelplaats Oostende : Geeraardin G. (1920 F), Coens P. (draagbare radio), Deprez G. (700 F), Victor E. (1000 F).

Stelplaats Diksmuide : Meulenaere R. (1500 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Manhay : Lambotte Fl. (1240 F).

Stelplaats Namen : Bilquin A. (dameshorloge), Raty G. (181 F), Laroche M. (115 F en 900 F), Reumont J. (212 F).

Stelplaats Alle s/Semois : Bertholet R. (1120 F).

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 31 AUGUSTUS 1967

	dagen zonder ongeval
LUIK 4 (Personeel Omal-Verlaine-Wanze)	4.564
LIMBURG 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)	3.241
LUIK 2 (Pers. Bassenge-Oreye)	2.544
LUIK 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)	2.501
LUIK 12 (Werkhuis St-Gilles)	2.345
LUIK 10 (Pers. Eupen-Spa-Warzée)	2.039
BRABANT 21 (Werkhuis Kuregem)	1.736
WEST-VLAANDEREN 1 (Bew. Assebroek-Koekelare-Veurne-Diksmuide-Zwevezele)	1.672
BRABANT 15 (Werkhuis Kessel-Lo)	1.653
ANTWERPEN 1 (Bew. Turnhout)	1.613
ANTWERPEN 5 (Bew. Mechelen-Heist o/d Berg)	1.599
LUIK 11 (Werkhuis St-Gilles)	1.589
LIMBURG 4 (Bew. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree)	1.481
WEST-VLAANDEREN 3 (Kl. Werkh. Assebroek-Diksmuide-Ieper-Kortrijk)	1.406
HENEGOUWEN 16 (Bew. Casteau-Saint-Ghislain-Roisin-Quevy) ...	1.381
NAMEN-LUXEMBURG 5 (Bew. Luxemburg)	1.309
OOST-VLAANDEREN 6 (Bew. en Kl. werkh. Hofstade-Herzele-Oudenaarde)	1.299
NAMEN-LUXEMBURG 4 (Werkhuizen Andenne)	1.282
ANTWERPEN 12 (Werkhuis Merksem)	1.205

VEILIGHEIDSPREMIES JULI - AUGUSTUS 1967

GROEP ANTWERPEN

De ploegen 1, 2, 3, 5, 6, 7, 10, 11 en 12 ontvingen samen 4.339 F.

GROEP OOST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3 en 6 ontvingen samen 3.258 F.

GROEP WEST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3 en 5 ontvingen samen 2.214 F.

GROEP LIMBURG

De ploegen 1, 2, 3 en 4 ontvingen samen 5.478 F.

GROEP BRABANT

De ploegen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 15, 16, 18, 21 en 22 ontvingen samen 6.331 F.

GROEP HENEGOUWEN

De ploegen 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 20, 21, 22 en 23 ontvingen samen 4.198 F.

GROEP LUIK

De ploegen 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 en 12 ontvingen samen 4.266 F.

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

De ploegen 2, 3, 4, 5, 6 en 7 ontvingen samen 3.621 F.

DE ACHT EXPLOITATIEGROEPEN ONTVINGEN DUS VOOR DE MAANDEN JULI - AUGUSTUS 1967 EEN BEDRAG VAN 33.705 FRANK AAN PREMIES.

VOORZICHTIGHEID !



HET EERSTE GEBOD
voor een maatschappij
van gemeenschappelijk vervoer

DE WIJN VAN DE VEILIGHEID

Een stad bereidde zich voor een grootse overwinning te vieren. Opdat eenieder aan de feestvreugde zou kunnen deelnemen, werd een enorm groot vat op de markt opgesteld en werd iedere inwoner verzocht een liter van zijn witte wijn te brengen.

Een inwoner, die slimmer wilde zijn dan de anderen zei tot zich zelf: « Als ik de wijn door water vervang, zal niemand het bedrog bemerken. Een liter water op duizenden liters wijn zal de smaak volstrekt niet beïnvloeden ».

Maar toen de grote dag was aangebroken en het vat werd opengestoken, bleek het slechts water te bevatten. Elk van de inwoners had gemeend slimmer te zijn dan de anderen.

Hieruit kan een uitstekende les in ongevallenvoorkoming getrokken worden:

Ieder van ons heeft zijn kleine persoonlijke bijdrage te leveren op het gebied van de ongevallenvoorkoming. Als een agent deze bijdrage weigert, in de gedachte dat zijn afzijdigheid niet zal worden opgemerkt, dan loopt hij de kans zich in gezelschap te vinden van een groot aantal andere collega's, die allen dezelfde domme gedachte hebben gehad. DE WIJN VAN DE VEILIGHEID ZAL IN WATER VERANDERD ZIJN.

75 jaar Antwerpse tram

Gedurende één maand, van 19 mei tot 18 juni jl. werd te Antwerpen een tentoonstelling gehouden met als thema « 75 jaar Antwerpse Tram » georganiseerd op initiatief en met de steun van het Gemeentekrediet van België. De directie van onze Groep Antwerpen, het Trammuseum van Schepdaal en onze collega's de heren Frans en Eric Keutgens hadden ver-



Tegen de muur een richtingsfilm in hevige kleuren. In de uitstalcassé een verkleind model van een stoomlocomotief.

scheidene voorwerpen en documenten geleend, die tentoongesteld werden op de eerste verdieping van een voornaam herenhuis uit de XVIIde eeuw, in gebruik door dat financieel organisme.

Van bij het binnentreden werd de aandacht gevestigd op een rol met richtingsfilmen van de elektrische buurtlijnen 61-64-65-72-75 en 77 waarvan thans nog slechts de lijn 61 met trams wordt geëxploiteerd.

In uitstalramen kon de bezoeker naar hartelust de talrijke, oude foto's uit de periode van de paardetram bewonderen vooral deze van een rijtuig van de « S.A. des Omnibus anversois » met imperiaal, die men bereikte langs een wenteltrap. De reisweg was: Dierentuin - Ooststation - Stadhuis. De koetsier, getooid met een hoge hoed en geleund tegen de wand, bestuurde rechtstaande zonder enige bescherming en het voertuig, met zijn

groot reclamepaneel voor een whisky uit Dundee, geleek buitengewoon op de paardetrans, die in dezelfde periode reden in Londen. Volgens een afschrift van het register van de gemeenteraadszittingen van Antwerpen werd op 21 juni 1887 een vergunning verleend aan een andere maatschappij, de « S.A. des Tramways à Poneys » te Antwerpen. In dezelfde uitstalcassé kan men een brief van de maatschappij lezen waarin de vrijkaarten worden afgeleverd aan de ambtenaren van het stadhuis.

Na de periode van de paardetrans stapte men over naar de stoom en staat men voor het meesterwerk, geleverd door onze gewestelijke directie van Antwerpen. Het betreft een kaart van de stad waarop brede, rode lijnen de verscheidene eindpunten van de buurtlijnen aangeven, vóór de penetratie tot in het centrum.

De h. De Rey, meetkundig schatter, heeft deze kaart merkwaardig verlucht door aan het eindpunt van elke lijn het wapenschild van de stad of gemeente te tekenen. Met één oogopslag kan men alzo de belangrijkheid nagaan van de rol gespeeld door de Buurtspoorwegen sinds 1886 in het personen- en goederenvervoer naar de havenstad.

In Zurenborg komen de lijnen samen uit: Hoogstraten (1885), Turnhout (1886), Brochem (1889), Zandhoven (1889) en Lier (1889).

Aan het « Zwemdok » eindigt de lijn van Rumst (1901). Het Klapdorp, in de nabijheid van de lanen, is het meest vooruitgeschoven penetratiepunt van de buurtlijnen, die eerst door Merksem of langs de IJskelder passeren: men ziet er het eindpunt van de lijnen van Lillo (1888), Zandvliet (1887), Brasschaat (1887), Wuustwezel (1890). Op de Linkeroever bemerkt men het tracé van de lijn komende van Hamme met haar eindpunt aan het Vlaams Hoofd.

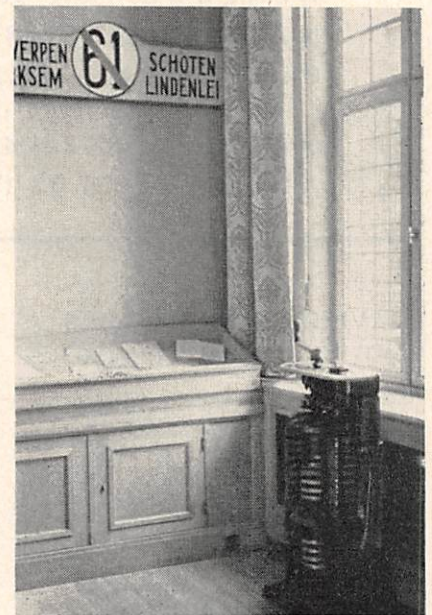
Wij kunnen niet in bijzonderheden treden over de foto's, die de uitbreiding aantonen van het Antwerps stadsnet, vanaf de « Rode Tram » tot de eerste trolleybus en het in dienst stellen van de P.C.C.'s van Belgische makelij om te eindigen met de plannen van de toekomstige metro.

Vermelden wij nog dat verscheidene uitstalcassés gevuld waren met typische voorwerpen betreffende de buurtspoorwegexploitatie zoals de

klassieke halteplaat in gietijzer, petroleum- en olielampen van verschillend formaat, het merendeel verzameld door de heren Keutgens, vader en zoon.

Zeggen wij nog een woord over de mooie catalogus uitgegeven door het Gemeentekrediet met een lijst van 103 tentoongestelde voorwerpen en kosteloos overhandigd aan elke bezoeker. Een voorwoord van de heer ir. Weyns, Directeur Bijzondere Studiedienst Pre-Metro, is gevolgd door een artikel van een goede klant van de Antwerpse trams, de heer G. Schmook, ere-directeur van de Stedelijke Bibliotheken van Antwerpen.

De directie van het Gemeentekrediet, die veel waarde hecht aan de inspanningen van het stadsbestuur, vroeger en nu, op de meest verschei-



In het salon van deze oude patricierswoning werd een controller van een elektrische tram tentoongesteld en een houten richtingsplaat gebruikt op de oude tramrijtuigen.

dene gebieden, was voldaan over de samengebrachte herinneringen, die aan de Antwerpenaars werden voorgedragen en zij heeft het inzicht volgende jaar een nog grotere tentoonstelling in te richten gewijd aan de geschiedenis van de buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen waarvoor de archieven van het Hoofdbestuur zullen ter beschikking gesteld worden.