

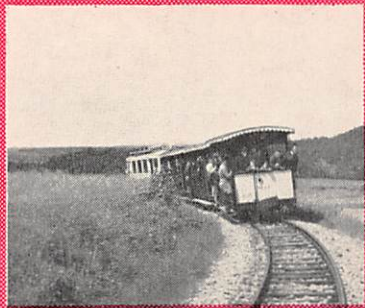
# onze buurtspoorwegen

N. 135

JULI - AUGUSTUS 1968

23ste JAARGANG

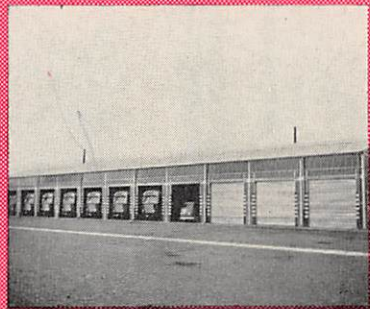




Op 1-4-1968 werd een nieuw lijngedeelte geopend tussen Han (dorp) en de ingang van de grotten.



Te Brussel, aan de Ninoofse Poort, voor het schuilhuisje van de N.M.V.B., wachten thans de autobussen hun vertrekuur af naar Ninove of Dilbeek.



Het buurtspoorwegstation van Omal (provincie Luik) is voorzien van een moderne garage en een wasstation voor autobussen.

## ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

Redactie : Wetenschapsstraat 14, Brussel 4  
Telefoon : 11.59.90 — Post : 335 — P.R. 32.27

Aangesloten bij de Belgisch-Luxemburgse Vereniging van de Ondernemingspers

Verantwoordelijke Uitgever : A. Valcke,  
Wetenschapsstraat 14, Brussel 4.

## INHOUD

Blz.

### HET NIEUW TRACE VAN DE LIJN NAAR DE GROTTEN VAN HAN

5

De toegang tot deze grotten werd gewijzigd en na het zomerseizoen van 1967 werd een nieuw spoor aangelegd. Nochtans, aan het eindpunt van de oude lijn, wordt een wildpark ingericht. Alzo zullen er te Han twee attractiecentra zijn, beïnd door de kleine tram.

### BLADEREND IN HET ONGEVALLENVERSLAG

6

De dienst der Verzekeringen van het Hoofdbestuur heeft de balans opgemaakt en de statistieken verzameld van de ongevallen, die zich vorig jaar voordeden.

### DE LIJN BRUSSEL - NINOVE

10

In 1898 zagen de inwoners van Ninove de eerste stoomtram toekomen uit de richting van Brussel. Deze lijn kende later de glansperiode van de elektrische trams met verscheidene bijwagens, volgepropt met reizigers. In 1968 zijn de tijden veranderd en neemt de autobus de taak over.

### DE PAARDETRAMS VAN DE PANNE

14

In zijn jeugd, rond 1904, ging een van onze gepensioneerde ingenieurs, die onlangs overleed, op vakantie in De Panne. Wij publiceren zijn herinneringen, die hij bewaard had van de paardetram.

### WIJ STELLEN U DE STELPLAATS OMAL VOOR

16

Omal is een typisch buurtspoorwegstation. Inderdaad het is gelegen in volle buiten, op 8 km van Borgworm, het dicht bijgelegen spoorwegstation.

### Onze voorpagina

Deze foto van de tram Brussel-Ninove, rijdend op afzonderlijke bedding, langs de steenweg, vertegenwoordigt een periode uit de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in Brabant.

De tram heeft het station-Eizeringen, op het gebied van de gemeente Sint-Kwintens-Lennik, verlaten in de richting van Ninove en gaat Eizeringen-Kruispunt bereiken.

Sinds 29 juni jl. werd, op het baanvak Eizeringen (station)-Ninove, de tram volledig afgeschaft en vervangen door de autobus.  
(Foto E. Keutgens)

# Twee opruststellingen op het Hoofdbestuur

## De h. L. VAN HEMELDONCK

DIRECTEUR VAN HET PERSONEEL

*Met een tussenpoos van enkele dagen — 26 juni en 2 juli — bereikten de heer Van Hemeldonck, Directeur van het Personeel, en de heer Rousseau, Directeur van de Financiën, de leeftijdsgrens van 65 jaar.*

*De Nationale Maatschappij verliest meteen twee grote ambtenaren, die de N.M.V.B. en het land hebben gediend.*

*Degenen, die de heer Van Hemeldonck van nabij hebben gekend, weten dat hij volledig wars is van elke manifestatie te zijnen opzichte. Alvorens ons te verlaten heeft hij nog aangedrongen dat aan hem geen*



*De h. L. Van Hemeldonck.*

## De h. M. ROUSSEAU

DIRECTEUR VAN DE FINANCIËN

*kracht, hebben zij verscheidene hervormingen doorgevoerd die door de evolutie van de tijd en de omstandigheden aan onze reeds oude « N.M.V.B. » werden opgelegd. Hun beider taak was soms zeer ondankbaar.*

*In de huidige omstandigheden, t.w. binnen meer en meer ingekrompen economische grenzen, een personeelspolitiek voeren en financieel rondkomen, zijn geen aangename en gemakkelijke taken. Kommerloze dagen zijn in deze sector zeldzaam.*

*Met een merkwaardige beroepsplicht hebben zij hun opdracht tot het laatste ogenblik vervuld.*



*De h. M. Rousseau.*

*artikel zou gewijd worden in « Onze Buurtspoorwegen ».*

*Hij zal het ons niet kwalijk nemen — hopen we — over zijn wens heen te stappen en hier hulde te brengen aan de twee op rust gestelde Directeurs.*

*Na een loopbaan, gekenmerkt door talrijke bevorderingen in Staatsdienst — het Bestuur van het Vervoer was hun laatste werkterrein — werden zowel de heer Van Hemeldonck, als de heer Rousseau, einde 1947, naar de N.M.V.B. geroepen door de heer Directeur-Generaal De Vos, die vroeger de gelegenheid had, tijdens een lange samenwerking, hun waarde en verdiensten op prijs te stellen.*

*Door hun grondige kennis van de administratie tijdens dit twintigtal jaar in toepassing te brengen, gevoegd bij een zeer klare geest, beide schrijvend in een vloeiende stijl en begiftigd met een grote werk-*

*De redactie van « Onze Buurtspoorwegen » sluit zich aan bij de huldeblijken, die hen werden betoond en wenst hen een vreedzame rustperiode.*

**Bij het ter perse gaan, bereikte ons het droevig nieuws van het overlijden van de heer ROUSSEAU, op 3 augustus jl. Alhoewel de heer Rousseau sinds enkele tijd lijdend was, heeft het plotseling verscheiden zijn naastbestaanden en vrienden pijnlijk getroffen.**

**« Onze Buurtspoorwegen » biedt aan mevrouw Rousseau en aan de familie zijn oprechte deelneming aan.**

# De toekomst van het gemeenschappelijk vervoer

Met het verlangen te antwoorden op de vraag : « Waar gaat de N.M.V.B. naar toe ? », gesteld door de nationale vakbondssecretarissen, heeft de heer Directeur-Generaal, op donderdag 6 juni 1968, de vakbondsafgevaardigden, zowel nationale als gewestelijke, evenals de leidende ambtenaren van de N.M.V.B. samengebracht om hen zijn standpunt over de toestand van onze Maatschappij uiteen te zetten.

In zijn inleiding acht de heer Directeur-Generaal het gewenst, alvorens te trachten een antwoord te geven op de vraag : « Waar gaat de N.M.V.B. naar toe ? », allereerst te onderzoeken waar de Nationale Maatschappij op het ogenblik staat en vooraf zelfs te herinneren aan haar oorsprong, evenals aan de juridische en financiële structuur, die de basis vormt van haar werking.

Dat zijn de drie punten die hij achtereenvolgens ontwikkelde.

---

## 1. OORSPRONG EN STRUCTUUR VAN DE N.M.V.B.

---

Na herinnerd te hebben hoe het net van de buurtspoorwegen gestalte kreeg en nadien verwezenlijkt werd, legt de heer Directeur-Generaal uit hoe de kapitalen, nodig voor het oprichten van het nationaal net, werden bekomen door opeenvolgende leningen waarvan de interest en de delging jaarlijks worden gedragen door de betrokken aandeelhouders, te weten de Staat, de provincies en de gemeenten.

Voor het geheel van deze openbare machten vertegenwoordigt deze last 55 miljoen per jaar en dat gedurende 90 jaar, duur voorzien voor de delging van het geheel van het onderschreven kapitaal.

Hieruit vloeit voort, zoals wij het reeds hebben aangetoond in voorgaande artikels dat, zelfs indien de exploitatie op het einde van het dienstjaar in evenwicht sluit, de bovengenoemde openbare machten hun annuïtaire schulden moeten betalen die elk jaar juist overeenstemmen met de interest, die elke houder van obligaties ontvangt; deze zijn verdeeld over gans het land en behoren zowel aan de geringsten als aan de rijksten.

Indien daarenboven, wat op het ogenblik spijtig genoeg het geval is, de exploitatierekeningen sluiten met een nadelig saldo, moeten de verliezen door de Maatschappij zelf gedragen worden. Deze verliezen kunnen eventueel teruggenomen worden door de winsten van volgende dienstjaren.

---

## 2. WAAR STAAN WIJ ?

---

Gedurende de laatste jaren sloten de dienstjaren met een steeds aanzienlijker tekort. Hieruit spruit voort dat, buiten de annuïtaire last die de gemeenten, provincies en Staat moeten uitbetalen, de N.M.V.B. 162 miljoen heeft voorgeschoten aan lijnen met verlies.

Hoe is men tot dergelijke toestand gekomen ?

Tijdens de laatste vijf jaren, terwijl de ontvangsten stegen van 1.600 tot  $\pm$  1.840 miljoen, bereikten de uitgaven voor het jaar 1967 1.900 miljoen wat een verlies betekent van zowat 60 miljoen.

Deze vermeerdering van ontvangsten werd bekomen door tariefsverhogingen; het aantal vervoerde reizigers

verminderde gedurende dezelfde periode met ongeveer 25 miljoen in 1967 vergeleken bij 1966.

De verhoging van de uitgaven is hoofdzakelijk te wijten aan de personeelskosten, die van 1.010 miljoen in 1963 tot 1.338 miljoen in 1967 opliepen, wat in procent uitgedrukt 62,2 % en 70,6 % van de totale uitgaven vertegenwoordigt.

Op het eerste gezicht schijnt deze verhouding nogal paradoxaal zo men rekening houdt met het feit dat het totaal effectief van de agenten in dienst bestendig verminderd is.

Men mag evenwel niet vergeten dat gedurende dezelfde periode het aantal begunstigen van aanvullende toelagen, gepensioneerden, invaliden, rechthebbenden, steeds toenam om op het einde van 1967 het indrukwekkend cijfer van 6.000 te overschrijden, wat wil zeggen dat op weinig na voor elke agent in dienst men een oud-agent of rechthebbende telt die geniet van een pensioen of van sociaal hulpgeld.

Bovendien is de kostprijs van een effectieve werkdag van acht uren in 10 jaar praktisch verdubbeld.

De huidige toestand is dus ver van goed en wordt onrustwekkend.

---

## 3. WAAR GAAN WE NAAR TOE ?

---

Om te trachten op deze vraag te antwoorden moet men zijn toevlucht nemen tot onderstellingen.

a) *Er wordt aan de huidige structuren niets veranderd en de N.M.V.B. blijft bestaan zoals zij is.*

Dit onderstelt dat de N.M.V.B. tracht te blijven voortbestaan als DIENST VAN OPENBAAR NUT, t.t.z. met de verplichting het exploitatie-evenwicht te verzekeren met eigen middelen, te weten haar ontvangsten.

Dientengevolge dringt een oplossing zich op : de geleidelijke aanpassing van de tarieven aan de index van de kleinhandelsprijzen, enerzijds, en aan de bestendige verbetering van de arbeidsvoorwaarden van de agenten, anderzijds.

Evenwel, moet de vervreemding van het publiek tegenover het gemeenschappelijk vervoer, waarvan de oorzaken ons meer dan gekend zijn, doen vrezen dat de verhoogde tarieven zeer spoedig prohibitief zullen worden en de vlucht van de laatste gebruikers van de tram en de autobus, nog zullen bespoedigen.

Wat dat betreft dient genoteerd dat de tussenstedelijke vervoermiddelen, t.t.z. deze hoofdzakelijk verzekerd door de N.M.V.B., meer kwetsbaar zijn dan het stedelijk vervoer in die zin dat, indien de verkeersmoeilijkheden eventueel de automobilisten kunnen ontmoedigen, dit meer het geval is in de agglomeraties dan in de landelijke streken.

Voor het eerste semester van 1968 zijn de ontvangsten gedaald met ongeveer 25 miljoen vergeleken met dezelfde periode van 1967, terwijl de tarieven sinds meer dan twee jaar onveranderd zijn gebleven.

Het is niet minder waar dat men moeilijk kan aanvaarden dat de vervoerprijs ongewijzigd blijft niettegenstaande een bestendige verhoging van de index, en derhalve dringen tariefsaanpassingen zich op.

Tot besluit laat niets in de onderstelde voorwaarden toe op een bestendige verbetering van de toestand te hopen.

b) *Moet het gemeenschappelijk vervoer in de huidige toestand, die voorlopig zonder uitweg is, behouden blijven en in welke voorwaarden?*

Het is duidelijk dat een bevestigend antwoord moet gegeven worden op het eerste deel van het gestelde probleem en, bijgevolg, dient de vorm gezocht, die aan de maatschappijen zou moeten gegeven worden, die ipso facto OPENBARE DIENSTEN zouden worden, geëxploiteerd voor rekening van wie het toebehoort.

Het is niet aan de N.M.V.B. het vraagstuk te beslechten en te bepalen wie ten slotte het verlies zal dragen.

Is het gans de bevolking, door subsidies toegestaan door de Staat of door vermindering van de fiscale lasten die zo zwaar wegen op het budget van de Maatschappij?

Herinneren wij hieromtrent dat de N.M.V.B. voor 1967 30 miljoen verkeersbelasting heeft betaald en zo wat 100 miljoen belasting op de ontvangsten. Bovendien zijn de kosten van stookolie, sinds een tweetal jaren, verhoogd met  $\pm$  40 miljoen belastingen per jaar.

Zijn het de belanghebbende steden, gemeenten of provincies, t.t.z. deze die rechtstreeks genieten van de vervoermiddelen in kwestie, die de steeds zwaardere lasten zullen dragen?

Het is vanzelfsprekend dat, indien het gemeenschappelijk vervoer beschouwd wordt als een werkelijke open-

bare dienst, betaald door de nationale, provinciale of gemeentelijke gemeenschap, er altijd het delicaat probleem zal blijven het minimum aantal reizen te bepalen dat moet verzekerd worden.

Logisch is het dat degene die het tekort draagt het beslissingsrecht zou moeten hebben, doch redelijkerwijze zal men steeds trachten het vervoer aan te passen aan de vraag, vraag die ingevolge het steeds veelvuldiger gebruik van het persoonlijk vervoermiddel en van bijzondere vervoerdiensten, naar een toenemende vermindering zal strekken.

Deze uiteenzetting werd gevolgd door een gedachtenwisseling met de afgevaardigden, tijdens dewelke gehandeld werd over de sociale abonnementen voor werklieden, het gebrek aan coördinatie van de vervoermiddelen, de speciale diensten voor werklieden, het minimum te verzekeren vervoer, de keuze van het type van autobus, de private autobusexploitanten, de autocarexploitanten, enz.

Uit deze dialoog blijkt dat indien aanpassingen, schikkingen en overeenkomsten de toestand licht kunnen verbeteren, zij geenszins de grond van het probleem raken.

Na de vergadering die drie uur had geduurd dankte de heer Directeur-Generaal de afgevaardigden voor hun aandacht en deelde mede dat, indien zij achtten dat dergelijke uiteenzettingen nuttig zouden kunnen zijn op het gewestelijk plan, de heren Groepshoofden zich te hunner beschikking houden om informatievergaderingen in te richten.

## DE TRAM NAAR DE GROTTEN VAN HAN

In ons nummer 128 (mei-juni 1967) hebben wij, met behulp van een plan, de wijziging aangetoond, die ging aangebracht worden aan het tracé van de spoorlijn van Han (dorp) naar de ingang van de grotten.

De grondwerken en het leggen van de sporen gebeurde op het einde van 1967. De nieuwe lijn werd officieel gekeurd op 29 maart 1968 in bijzijn van de heer

Denis, hoofdingenieur-directeur bij het Ministerie van Verkeerswezen en een afgevaardigde van de Nationale Maatschappij, de heer Cobut, hoofdinspecteur.

Op 1 april 1968 bereden onze spoorauto's voor de eerste maal het nieuwe baanvak.

De oude lijn liet toe uitgestrekte vergezichten te bewonderen vanaf de rots

van Faule; het nieuwe spoor daarentegen volgt een zeer mooie reisweg en heeft het voordeel te eindigen vlakbij de ingang van de grotten maar men kan voortaan niet meer spreken van een panoramisch gezicht.

De oude lijn kan trouwens, op aanvraag nog altijd gevolgd worden, uitgezonderd op dagen van grote toeloop.

Wij vernamen dat een groot wildpark van ongeveer 300 hec. zal ingericht worden in de omgeving van de grot. De oude lijn zal door het park lopen en het is zelfs mogelijk dat men er eens per dag toegang zal hebben per tram. Het park zal zonder twijfel vanaf volgend jaar geëxploiteerd worden van zodra de maatschappij van de grotten de toelating zal verkregen hebben.

In juni jl. heeft de AMUTRA voor haar leden een reis, heen en weer, georganiseerd op deze lijn tijdens dewelke de bijgaande foto werd genomen; hij geeft een gedachte van de belangrijkheid van de werken, die dienen uitgevoerd te worden.

Indien men zich herinnert dat, sinds 1945, de N.M.V.B. meer dan 4.000 km meterspoor heeft afgeschaft, kunnen wij niet anders dan deze verwezenlijking, die hoogstwaarschijnlijk enig blijft in haar soort begroeten.



Foto Temmerman

# AL BLADEREND IN HET VERSLAG OVER HET BEHEER VAN DE ONGEVALLEN

De algemene statistiek van de verkeersongevallen, die zich in België voordeden, heeft tijdens de laatste jaren een zekere verbetering aangetoond. Het is duidelijk dat de campagnes, die onvermoeibaar worden gevoerd door de openbare besturen, de pers en de gespecialiseerde organismen tegen deze gesel van de eeuw, niet vreemd zijn aan deze evolutie. Ook bij de Nationale Maatschappij werden bemoedigende resultaten opgetekend in de tak « Auto » t.w. op het autobusnet, en het is wel nuttig te herinneren aan de geleverde inspanning in het kader van de veiligheidscampagnes.

Al bladerend in het verslag van de Dienst der Verzekeringen voor het dienstjaar 1967 wordt de aandacht getrokken door sommige statistieken, die vooral onze autobusbestuurders interesseren.

Een vlugge oogopslag, enkel op de tabellen van de tak « Auto », volstaat om te zien dat in de loop van het laatste dienstjaar 5.327 ongevallen werden aangegeven voor deze tak. De frequentievoet, die een voortdurende daling kende sinds 1963, heeft zich gestabiliseerd in 1967.

De onderstaande tabel laat toe, volgens de aard, de ongevallen van de tak « Auto » te ontleden.

<i>Aard van het ongeval</i>	<i>Aantal</i>
— Verlaten van de rijbaan en slipongevallen	109
— Aanrijdingen met andere weggebruikers	3.933
— Auto's	3.587
— Moto's en rijwielen	162
— Voetgangers	62
— Spoorvoertuigen	48
— Andere weggebruikers	74
— Ongevallen overkomen aan reizigers	393
— Ongevallen aan het materieel van de N.M.V.B.	369
— Andere verkeersongevallen en allerlei	523
Totaal :	5.327

De lichamelijke gevolgen van deze 5.327 ongevallen waren de volgende :

- 16 doden
- 71 zwaar gekwetsten
- 989 licht gekwetsten

Gelukkig, voor de grote meerderheid van de zware ongevallen, rust de verantwoordelijkheid NIET op het personeel van de Nationale Maatschappij.

Hoe stelt zich de kwestie van de verantwoordelijkheid van onze autobusbestuurders? Wij kunnen niet beter doen dan de tabel af te drukken met de opsomming van de ongevallen, die aan hen zijn toe te schrijven :

<i>Oorzaken van de ongevallen met verantwoordelijkheid</i>	<i>Aantal</i>
Omzeilen van stilstaande voertuigen	692
Gebrek aan voorzorgen bij de achteruitrijmanoeuvres	319
Niet aan de omstandigheden aangepaste snelheid	425

Foutieve afzwenking	219
Verlaten van de rijbaan	124
De normale gang van de andere weggebruikers hinderen	185
Niet verlenen van voorrang	163
Foutief inhaalmanoeuver	37
Foutief kruisingsmanoeuver	60
Overrijld vertrek en voortijdig sluiten van de deuren	73
Ongerechtvaardigde remming of bruuske stilstand	26
Andere menselijke oorzaken	240

Men stelt vast dat de ongevallen, overkomen bij het omzeilen van stilstaande voertuigen, veruit de talrijkste zijn. Men moet zich daarover niet bovenmate verwonderen indien men de soms moeilijke omstandigheden nagaat waarin de autobussen rijden in de smalle en drukke straten van onze steden. Deze toestand wettigt nochtans geen verontschuldiging, die de rechtbanken trouwens niet aanvaardt. In moeilijke omstandigheden moet men eerst uit zijn ogen kijken en zijn zenuwen beheersen. Deze opmerking geldt overigens voor alle manoeuvres : achteruitrijden, links of rechts afzwenken op de kruispunten, inhaalmanoeuvres, kruisingsmanoeuvres. In de moderne opvatting van het wegverkeer kan een zenuwachtige, impulsieve of roekeloze bestuurder slechts narigheden opstapelen.

De snelheid niet aanpassen aan de omstandigheden is niet alleen een erge fout van de bestuurder, maar het is tevens samen met het niet verlenen van voorrang, de oorzaak van de meeste dodelijke ongevallen.

De rechtbanken treden bijzonder streng op tegen de autobestuurders die inbreuk plegen op deze twee grondregels van het verkeer t.w. de aanpassing van de snelheid aan de omstandigheden en de eerbiediging van de voorrang.

De ongevallen met reizigers worden behandeld in het raam van het vervoercontract, dat een vermoeden van verantwoordelijkheid ten laste van de vervoerder inhoudt. Dat is de reden waarom deze schadelijke feiten vooral de aandacht gaande houden. Wanneer de schuld van het personeel klaarblijkelijk is, wat het geval is voor de reizigers, die geklemd geraken tussen de deuren bij het in- of uitstappen, worden de strafrechterlijke vervolgingen daarenboven ingespannen tegen de verantwoordelijke wegens onvrijwillige slagen en verwondingen. De slachtoffers van dergelijke ongevallen zijn meermaals ouden van dagen of kinderen, zodat de lichamelijke letsels zeer ernstig kunnen zijn vooral wanneer het sluiten van de deuren gelijktijdig geschiedt met het vertrek. Het is eveneens volstrekt verboden de deuren te openen VOOR de volledige stilstand.

Kortom, deze enkele statistieken, getrokken uit het verslag van de Dienst van de Verzekeringen voor het dienstjaar 1967, herinneren ons dat het aangewezen is de waakzaamheid te verdubbelen. In de strijd tegen de ongevallen op de weg hebben de beroepsbestuurders de plicht elke dag in de voorste geleederen te staan. Deze eis maakt deel uit van de beroepspllicht, zeer zeker, maar ook van de bekommernis, die op de voorgrond moet treden in dat tijdperk van sociale vooruitgang : halt zeggen aan de ellende en het lijden overal en in alle domeinen.

# MOOIE LOOPBANEN



**J. Scholts**

In dienst getreden op 28-4-1926 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Luik.



**E. Laboureur**

Begon zijn loopbaan op 20-5-1927 en werd op rust gesteld als A.B. bestuurder te Spa.



**M. Pr at**

Trad in dienst op 8-6-1931 en ging op rust als A.B. bestuurder te Namen.



**H. Stevens**

In dienst getreden op 3-5-1926 werd hij op rust gesteld als brigadier te Merksem.



**P. Carlier**

Trad in dienst op 1-6-1920. Ontvanger te Eugies werd hij op 1-9-1947 bestendig syndicaal afgevaardigde.



**J. Provinciael**

In dienst getreden op 10-5-1926 werd hij op rust gesteld als el. geleider te Rumst.



**P. Van Belle**

Is zijn loopbaan begonnen op 23-5-1926 en ging op rust als ontvanger te Dilbeek.



**J. Coopmans**

Trad in dienst op 1-7-1927 en eindigde zijn loopbaan als el. geleider te Merksem.



**A. Ackou**

In dienst getreden op 17-8-1929 werd hij op rust gesteld als A.B. bestuurder te Kortrijk.



**K. Seys**

Begon zijn loopbaan op 17-10-1921 en ging op rust als geschoold werkmans te Destelbergen.



**L. Trist**

Trad in dienst op 15-3-1928. Hulpklerk benoemd op 1-1-1956 ging hij op rust als klerk 2e kl. op Het Rad.



**A. Van den Bleeken**

In dienst getreden op 20-6-1926, eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Merksem.



**E. Doms**

Is in dienst getreden op 15-2-1926 en eindigde zijn loopbaan als meester-gast te Anderlecht.



**A. Barmarin**

Begon zijn loopbaan op 13-3-1931 en ging op rust als gesch. werkmans te Charleroi.



**R. Moreau**

Trad in dienst op 1-8-1920 en eindigde zijn lange loopbaan als brigadier te Jumet.



**J. Stappaerts**

In dienst getreden op 14-8-1927 werd hij op rust gesteld als el. geleider te Merksem.



**A. Baillet**

Begon zijn loopbaan op 25-12-1926 en werd op rust gesteld als ontvanger te Charleroi.



**D. Prignot**

In dienst getreden op 11-5-1925, eindigde hij zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Andenne.



**F. De Wachter**

In dienst getreden op 21-2-1921 werd hij op rust gesteld als ploegbaas te Rumst.



**E. Claes**

Begon zijn loopbaan op 11-4-1921 en ging op rust als brigadier te Merksem.



**P. Coens**

Trad in dienst op 14-6-1926 en eindigde zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Oostende.



**O. Hastir**

In dienst getreden op 13-2-1926 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Charleroi.



**G. Dumortier**

Begonnen op 2-8-1927 werd hij achtereenvolgens klerk 2de kl., stations-overste 1ste kl. en ging op rust als bewegingsoverste 2de kl. te Kortrijk.



**F. Schenkels**

Trad in dienst op 24-6-1926 en eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Antwerpen.

# NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN ONZE EXPLOITATIEGROEPEN

## GEBOORTEN

- HOOFDBESTUUR**  
**Christien** bij M. Vanbrussel Johan (Wilrijk)  
**Alain** bij M. Cochez Guy (Anderlecht)
- ANTWERPEN**  
**Hilde** bij M. Hendrickx Karel (Hoogstraten)
- OOST-VLAANDEREN**  
**Michel** bij M. De Klerck Hugo (St. Amandsberg)
- HENEGOUWEN**  
**Nathalie** bij M. Dewit Joseph (Leval-Trahegnies)  
**Agnes** bij M. Frédérickx André (Courcelles)  
**Carine** bij M. Sergeant Pierre (Chapelle-lez-Herlaimont)  
**Carl** bij M. Debaisieux Claude (Frameries)  
**Denis** bij M. Nicolay Louis (Charleroi)  
**Marc** bij M. Parent Aimé (Marchienne)  
**Christian** bij M. Jacquemin Jules (Haine-St-Paul)
- NAMEN - LUXEMBURG**  
**Francis** bij M. Toune Jules (Upigny)  
**Anne** bij M. Lizin Jean (Jeneffe-en-Condroy)  
**Isabelle** bij M. Poncelet Marius (Ethe)  
**Frank** bij M. Mathieu Jules (Habay-la-Vieille)  
**Pierre** bij M. Botton Lambert (Bouges)
- LUIK**  
**Marianne** bij M. Derèze Jean (St.-Nicolas-lez-Liège)  
**Roger** bij M. Hinck Gérard (Melen)
- BRABANT**  
**Frank** bij M. Roelants Valentijn (Heverlee)  
**Françoise** bij M. Lecocq Léon (Tourinnes-la-Grosse)  
**Linda** bij M. Knaepen Marcel (L'Ecluse)
- LIMBURG**  
**Anja** bij M. Vanherle Jozef (Zonhoven)  
**Martine** bij M. Groven Florent (Hasselt)  
**Heidi** bij M. Mechelmans Martin (Linkhout)  
**Veronique** bij M. Steegmans Theodule (Diepenbeek)  
**Marie-Claire** bij M. Peeters Armand (Herk-de-Stad)  
**Peter** bij M. Brouns André (Rekem)  
**Carla** bij M. Theuwissen Jaak (Peer)
- WEST-VLAANDEREN**  
**Anje** bij M. Rosseeuw Marc (St.-Andries)  
**Annie** bij M. Dedulle Fabrice (Oostende)  
**Dorine** bij M. Huyghe Frans (Poperinge)  
**Heidi** bij M. Gheldof (Kortrijk)  
**Nancy** bij M. Stieperaere Gilbert (Knokke)
- WERKHUIS DESTELBERGEN**  
**Inge** bij M. Erauw Roland (Destelbergen)
- HUWELIJKEN**
- ANTWERPEN**  
 De heer **Van de Sande A.** met Mej. **Dierckx B.**
- HENEGOUWEN**  
 De heer **Scheernlick D.** met Mej. **Libert R.**  
 De heer **Brosse A.** met Mej. **Dedoncker N.**  
 De heer **Jacquet M.** met Mej. **Rennoir L.**
- NAMEN - LUXEMBURG**  
 De heer **Henrot** met Mej. **Paye D.**  
 De heer **Roufousse J.** met Mej. **Debiolles C.**  
 De heer **Cosse R.** met Mej. **Goffin V.**  
 De heer **Pierrard Y.** met Mej. **Poncelet B.**  
 De heer **François J.** met Mej. **Georges Y.**  
 De heer **Brasselet L.** met Mej. **Hoffman M.**
- LUIK**  
 De heer **Delhougne E.** met Mej. **Vroonen Ph.**
- BRABANT**  
 De heer **De Pauw J.** met Mej. **Buyse A.**  
 De heer **Lenom J.** met Mej. **Despy M.**  
 De heer **Knops J.** met Mej. **Goossens M.**  
 De heer **Vandesande G.** met Mej. **Peeters F.**
- LIMBURG**  
 De heer **Vandormael E.** met Mej. **Bielen R.**
- WEST-VLAANDEREN**  
 De heer **Van Soye R.** met Mej. **Dubois Chr.**  
 De heer **Meesschaert G.** met Mej. **Gothals R.**  
 De heer **Rommelaere W.** met Mej. **Vandaele M.**

## OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

Maanden mei - juni 1968

	Dienst-jaren
<b>Groep Antwerpen</b>	
Maes H., A.R.T. voerder	46
Mertens A., gesch. werkman	46
Claes E., brigadier	45
Provinciael J., el. geleider	42
Luyten A., klerk 2de kl.	42
Coopmans J., el. geleider	41
Stappaerts J., el. geleider	41
De Wachter F., ploegbaas	41
Waeterschoot E., keurwerkman	41
Schenkels F., ontvanger	40
Van Elsacker A., ontvanger	34
Mastbooms C., el. geleider	27
<b>Groep Limburg</b>	
Aerts P., baanwerker	29
<b>Groep West-Vlaanderen</b>	
Everaet E., manoeuvre	43
Dumortier G., bewegingsov. 2de kl.	41
Ackou A., A.B. bestuurder	39
Coens P., A.B. bestuurder	35
Dauwe A., ontvanger	32
<b>Groep Oost-Vlaanderen</b>	
De Cock G., gesch. werkman	21
<b>Groep Brabant</b>	
Mostinckx M., ontvanger	33
Pelgrims J., magazijnier	31
Bohets E., ontvanger	25
Leneer A., baanwerker	21
<b>Groep Luik</b>	
Callut H., gesch. werkman	41
Labourer E., A.B. bestuurder	39
Vandersmissen A., baanwerker	38
Scholts J., ontvanger	35
Devoitille A., manoeuvre	31
<b>Groep Namen - Luxemburg</b>	
Lambert M., ploegbaas	37
Collignon H., machinist 2de kl.	24
<b>Groep Henegouwen</b>	
Carlier P., ontvanger	48
Desondre H., geleider	42
Hastir O., ontvanger	42
Moreau R., brigadier	40
Abrassart G., brigadier	39
Floche V., ontvanger	34
Thauvoye A., gesch. werkm. 1e kl.	33
Vreux M., magazijnier	32

Georges Van Assche, die 53 jaar zou worden, trad in dienst op 1-4-1942. Sedert verscheidene jaren was hij de telefonist van het Hoofdbestuur. Hij was door iedereen gekend en gewaardeerd voor zijn dienstvaardigheid maar sinds



hij een zware heilkundige operatie had ondergaan was zijn gezondheid wankelend. Wij bieden aan zijn echtgenote en aan zijn vader, de heer Alphonse Van Assche, onze oprechte deelneming aan.

## Antwerpen

### OVERLIJDENS

Aansluitend op het overlijdensbericht van de heren F. Daems en G. Dingemans, verschenen in het vorig nummer, verstrekken wij thans enkele gegevens uit hun loopbaan.

De heer Frans Daems trad op 17jarige leeftijd in dienst als klerk 2de kl. bij de boekhouding. Op 1 januari 1940 werd hij bevorderd tot klerk 1ste kl. en op 1 januari 1945 tot rekenplichtige 2de kl. Ten slotte werd hem op 1 januari 1950 de graad van dienstoverste 1ste kl. toegekend.



De heer Fr. Daems

## Hoofdbestuur

### OVERLIJDEN

Op 31 juli, 's morgens, deed het gerucht de ronde dat de heer Georges Van Assche, daags te voren, overleden was.

Het droevige nieuws werd spoedig bevestigd; het was de 81 jarige vader van de afgestorvene, op rust gesteld agent van het Hoofdbestuur, die het had aangekondigd.

Alhoewel zijn gezondheidstoestand reeds enkele maanden wankel was, wenste hij toch zijn loopbaan volledig uit te doen. Dat mocht echter niet zijn want zijn steeds achteruitgaande toestand verplichtte hem op 13 maart jl. het werk neer te leggen.

De heer Daems overleed op 17 april een paar weken voor zijn opruststelling.

In dienst getreden op 16 december 1929 als lasser-brander, werd de heer Gerard Dingemans op 1 januari 1941 bevorderd tot ploegbaas en op 1 januari 1943 tot baantoezichter. Zijn bevordering tot opzichter Weg en Werken 1ste kl. volgde op 1 januari 1947 en op 1 januari 1960 kreeg hij de graad van baanoverste toegewezen.



De heer G. Dingemans

De heer Dingemans, die sinds juli van verleden jaar thuis was wegens ziekte overleed op 21 april jl.

Beide agenten waren ten zeerste gewaardeerd om hun eenvoudige en vriendschappelijke omgang met hun collega's en ondergeschikten en aan de getroffen families bieden wij langs deze weg nogmaals onze oprechte gevoelens van deelneming aan.

## EERLIJKE DADEN

De agenten, waarvan de namen volgen, hebben aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigd, gevonden tijdens hun dienst.

### GROEP WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek: De Wulf K. (1.823 fr).

Stelplaats Diksmuide: Deceunynck M. (fotoapparaat), Depoorter A. (dameshorloge), Vandenberghe H. (508 fr en 2.165 fr).

Stelplaats Kortrijk: Maes J. (500 fr), Van Geersdaele W. (1.000 fr).

Stelplaats Oostende: Hongenaert A. (693 fr), Hubert M. (dameshorloge), Simoen A. (7.640 fr), Willems R. (armbandhorloge).

Stelplaats Knokke: Strubbe Fr. (1.000 fr), De Graeve J. (3 paar nieuwe schoenen en reistas).

### GROEP HENEGOUWEN

Stelplaats La Louvière: Troch L. (472 fr), Matuzack V. (773 fr), Caussin R. (531 fr).

Stelplaats Frasnes-lez-Buissenal: Bosquillon J. (345 fr), Dubois R. (308 fr).

Stelplaats Charleroi: Storez J. (222 fr), Legrand C. (100 fr), Herbineau L. (portemonnaie 7 fr), Letont R. (70 fr), Van Riet R. (92 fr), Moreau J. (dameshorloge), Galvand R. (zilveren armband), Delforge M. (gouden armband), Cockx A. (11 fr), Hendrickx R. (120 fr), Vandenberghe J. (200 fr).

Stelplaats Châtelet: Decock L. (gouden damesring), Claes J. (608 fr), Sikora M. (14 fr), De Smet C. (220 fr).

Stelplaats Trazegnies: Meurée R. (kettinkje en gouden medaille), Bostoën N. (fotoapparaat).

Stelplaats Anderlues: Dehaut J. (6.914 en 72 fr), Machers W. (2.182 fr), Hismans F. (40 fr).

Stelplaats Jumet: Moniquet J. (1.050 fr), Bouquiaux J. (650 fr), Gonsette L. (7 fr), Huberland W. (995 fr), Alexandre G. (1.680 fr), Févry A. (301 fr), Burny J. (110 fr).

Stelplaats Doornik: Menart L. (889 fr en 10 Fr.fr), Petit R. (2.100 fr), D'Hondt A. (230 fr, 500 Lires en gouden ketting met medaille), Quévy G. (218 fr).

### GROEP LUIK

Stelplaats Bitsingen: Jans P. (460 fr). Stelplaats Bressoux: Hinck G. (100 fr).

Stelplaats Luik-St. Gilles: Bawin L. (horloge), Defawes H. (250 fr), Filee E. (43 fr), Franck G. (horloge), Grieten F. (72 fr en 241 fr).

Stelplaats Oerle: Demortier M. (2.055 fr).

Stelplaats Rocourt: Lakeye O. (76 fr), Renotte H. (23 fr).

Stelplaats Warzée: Bosse E. (5 fr), Franco J. (49 fr).

### GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Mehaigne: Verwimp A. (200 fr).

Stelplaats Namen: Dumont W. (194 fr), Balzat R. (101 fr), Laloux W. (portefeuille en documenten).

Stelplaats Mariembourg: Davreux N. (244 fr).

Stelplaats Houffalize: Mack G. (2.200 fr).

Stelplaats Florennes: Lefevre G. (130 fr en documenten).

### GROEP LIMBURG

Stelplaats Maaseik: Cuypers R. (2.200 fr), Brouns P. (3.110 fr).

Stelplaats Genk: Feyen F. (1.100 fr), Achten E. (970 fr).

Stelplaats Hasselt: Franssens A. (770 fr en spaarboekje met 89.437 fr), Vanoppen L. (1.626), Wijnants R. (719 fr en cheque van 25.386 fr).

Stelplaats Koersel: Geukens G. (560 fr), Jannes M. (754 fr).

### GROEP ANTWERPEN

Stelplaats Broechem: Baetens A. (145 fr).

Stelplaats Wuustwezel: Van Eeckelen J. (347 fr).

Hartelijk proficiat aan al deze agenten.

**SP.:** Bij het zien van het aantal dergelijke verslagen, opgesteld in een korte periode, geef ik me rekenschap dat de controlediensten doeltreffend moeten zijn. Misschien kost de controle meer dan het bedrag zelf maar indien wij er acht dagen mee ophouden is het niet meer tegen te houden tenzij het ontvangst- en sectiesysteem totaal wordt veranderd.

**B.:** Daarop zal nog lang moeten gewacht worden!

**SP.:** Dat is inderdaad een maatregel, die niet van vandaag op morgen kan genomen worden.

## CONTROLEUR SPEURNEUS

**SPEURNEUS:** Onlangs had ik de gelegenheid een pak verslagen van controleurs na te slaan in verband met de toepassing van de boete van 100 fr.

**BESTUURDER:** Wanneer bij ons de boete van 20 op 100 fr werd gebracht, hebben sommigen dat overdreven gevonden daar de wijze van bedrog bij de Buurtspoorwegen totaal verschillend is van deze die men bij de vervoermaatschappijen van de grote agglomeraties vaststelt.

**SP.:** Inderdaad, wanneer op de stadstrams en autobussen een reiziger in overtreding genomen wordt, betreft het steeds een reiziger ZONDER reiskaart, dus een bedrieger honderd ten honderd terwijl bij de Buurtspoorwegen, met de tarieven per sectie, de verschillende soorten van abonnementen en de verminderingkaarten, er duizend en één mogelijkheden zijn om bedrog te plegen. Nemen wij één enkel voorbeeld: een reiziger vraagt een abonnement op een lijn vanaf zijn gemeente tot op de markt van de stad; VOOR DEZELFDE PRIJS zou hij kunnen rijden tot aan het station. Welnu, indien hij bij gelegenheid de toegelaten reisweg overschrijdt, kan hij gestraft worden met een boete van 100 frank.

**B.:** Ge hebt dus heel wat verslagen betreffende bedrog gelezen? Dus, volgens uw mening, zijn we te streng?

**SP.:** Misschien heb ik minder contact met het publiek dan in het begin van mijn loopbaan, feit is nochtans dat ik verwonderd ben geweest door de vindingrijkheid van de reizigers, ook nu nog, om enkele franken uit te sparen; ik was verstomd door de durf van sommigen, die een vermindering vragen zonder de minste kaart bij zich te hebben of er zelfs geen recht op hebben.

**B.:** Voor u zijn er verschillende graden van bedrog?

**SP.:** Allereerst is er een klein percentage «kleine bedriegers», die een stokpaardje schijnen te maken van een bedrog, dikwijls hetzelfde, o.m. het overschrijden van de toegelaten reisweg. Voor deze is het volgens mij onontbeerlijk hen te laten voelen, ten eerste, dat wij ons niet laten beetnemen en ten tweede, dat indien men morgen minder maatregelen neemt, er altijd een grens zal zijn, die moet geeerbiedigd worden. Trouwens wanneer zij de brief van de directie ontvangen, waarin verzocht wordt de boete van 100 fr te betalen, zo niet worden zij voor het gerecht gedaagd, zijn ze in 't algemeen voor een zekere tijd gekalmeerd.

**B.:** En de onverbeterlijken?

**SP.:** Ik herinner mij het volgende geval: «De reizigster verklaart haar reiskaart te hebben verloren maar wist niet waar. Wanneer men haar voorstelt in haar handtas of op de grond te zoeken, neemt zij een smalende houding aan en weigert bovendien hooghartig een nieuwe reiskaart te nemen».

**B.:** Dezen en degenen, die zeggen «abonnee» zonder het te zijn, mag men niet loslaten zelfs indien men meermaals een controleur bij hen moet sturen. Wat is uw mening?

# De oudste buurtspoorweg van Brabant

## BRUSSEL - NINOVE

Zoals wij reeds bondig hebben aangekondigd in het vorig nummer verzekeren, sinds 29 juni jl., autobussen het reizigersvervoer tussen Ninove en Brussel terwijl tijdens de piekuren enkele reizen worden gedaan door elektrische trams tussen Eizeringen en de hoofdstad.

Men wist ons te vertellen dat deze maal de structuurhervorming doorgevoerd werd op de oudste buurtspoorweglijn van Brabant. Om ons hiervan te verzekeren, hebben wij de openingsdata opgezocht van enkele buurtlijnen, die de Brusselse agglomeratie aandoen en wij vonden :

Brussel-Lennik	op	1-2-1888
Brussel-Humbeek	op	14-9-1889
Brussel-Haacht	op	1-8-1889

Welnu, op 16 oktober 1886 werd de vergunningsaanvraag ingediend voor de lijn Brussel-Ninove; deze werd toegestaan op 19 april 1887. De werken namen vlug een aanvang en het baanvak Brussel-Schepdaal werd op 8 september van hetzelfde jaar opengesteld voor het publiek; deze lijn heeft dus het recht op de titel van oudste buurtspoorweglijn van Brabant.

Onderstaande tabel laat toe de verscheidene stadia te volgen van het in gebruik nemen van deze lijn met een lengte van 24,432 km.

### Exploitatie met stoomtractie.

Ninoofse Poort (Brussel)	
- Schepdaal . . . . .	8- 9-1887
Schepdaal - Eizeringen . . . . .	28-11-1890
Eizeringen - Burchtdam (Ninove) . . . . .	3-11-1898
Burchtdam - Ninove (Denderkaai) . . . . .	19- 2-1913

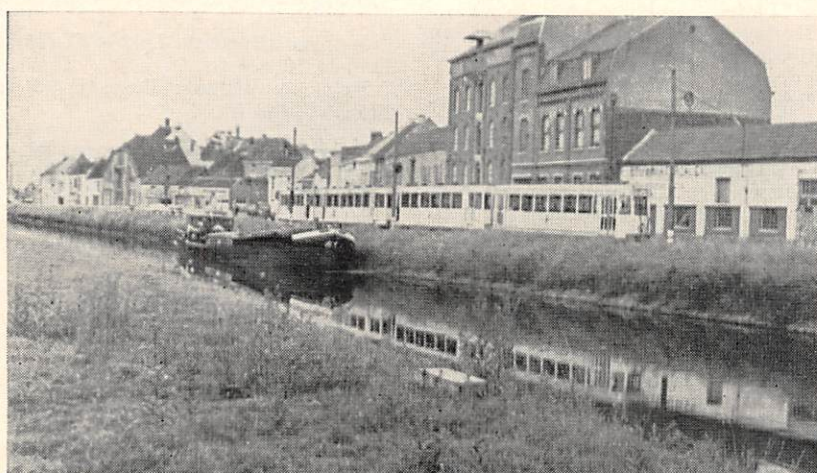
In september 1917, tijdens de eerste wereldoorlog, werd het baanvak Dilbeek-Ninove, opgebroken. Het spoor werd opnieuw aangelegd in 1919 en 1920.

### Exploitatie met elektrische trams.

Ninoofse Poort (Brussel)	
- Dilbeek . . . . .	22- 3-1910
Dilbeek - Schepdaal . . . . .	15- 9-1925
Schepdaal - Eizeringen . . . . .	15- 3-1926
Eizeringen - Burchtdam . . . . .	16- 4-1927
Burchtdam - Ninove (Denderkaai) . . . . .	31-12-1933

per 100 kg en per km.

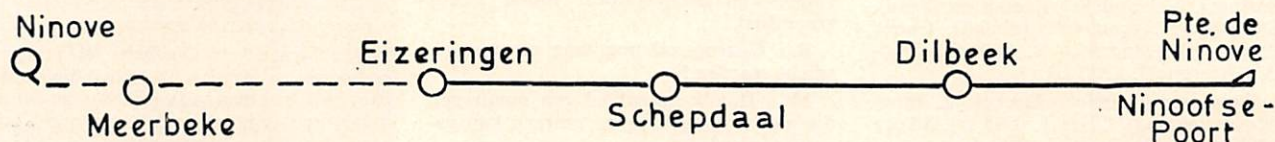
Eigenaardig is dat, al in 1887, de Maatschappij dringende stappen deed bij de Minister van Spoorwegen om een prijsvermindering te bekomen. Talrijke buitenlieden verkozen, uit oorzaak van de hoge tarieven, te voet te gaan. De minister vreesde steeds de concurrentie voor de grote spoorwegen en toonde zich weinig geneigd



*Een gewoon tramstel op de piekuren: een motorrijtuig en drie bijwagens op de Denderkaai te Ninove, eindpunt van de lijn.*

In zijn boek « Histoire du grand Bruxelles » heeft de heer Jacquemyns, in het hoofdstuk over de buurtspoorwegen, een zeer goede samenvatting gegeven van de veranderingen in het dagelijks leven der bewoners van de dorpen bediend door de nieuwe spoorlijn zoals ze beschreven werden in het jaarverslag van de N.M.V.B. van 1888: « De N.M.V.B. verzekerde het vervoer van reizigers, reisgoed en goederen. De reizigers betaalden 8 centiemen per km, in 1ste kl, met een minimum van 20 cent; 6 centiemen, in tweede klasse, met een minimum van 15 cent. Vanaf 1886 leverde de Nationale Maatschappij werkabonnementen af, geldig van maandag tot zaterdag, met 50 % vermindering. Het vervoer van reisgoed kostte 6 cent

deze tariefvermindering toe te staan. In het begin was de goederendienst onbeduidend. Ten einde de toegang tot de markt aan de buitenlieden te vergemakkelijken, liet de N.M.V.B. toe in de reizigersrijtuigen, fruit, groenten, eieren en boter mee te nemen. Anderzijds, om de overbelasting in deze rijtuigen te vermijden, werden de goederen in een pakwagen geplaatst. Deze maatregel werd toegepast op de lijn Brussel-Schepdaal, die grote diensten bewees aan de kwekers, die vroeger de lastige tocht, 's nachts, te voet deden langs de Ninoofse steenweg om te 3 u 's morgens op de fruitmarkt van Brussel toe te komen. Op deze lijn vertrok een bijzondere trein om 2 u 's morgens te Schepdaal en was terug om 6 u 30. »

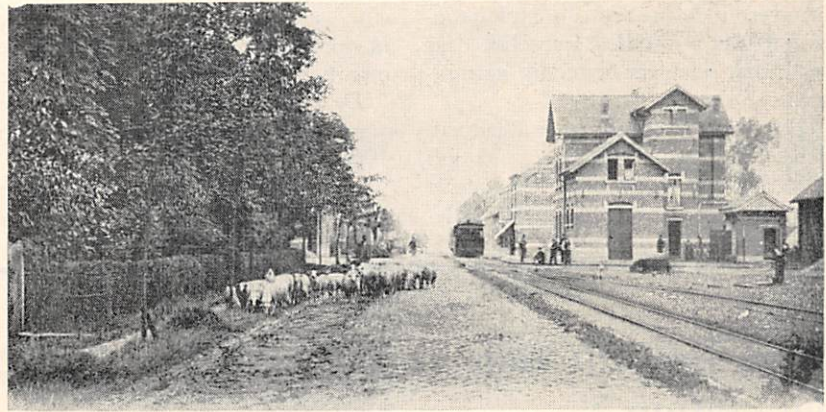


## Proeflijn voor de elektrische trams.

Na enkele jaren kende deze lijn, 's morgens en 's avonds, een aanzienlijk vervoer wat talrijke treinen eiste, die steeds goed bezet waren. Wanneer in 1925 de aankoop overwogen werd van sterkere elektrische motorrijtuigen diende uitgezien te worden naar nieuwe middelen van elektrische stroomvoorziening.

Het was te Eizeringen dat de Nationale Maatschappij, in 1927, het eerste gans automatisch, met kwikzilverdampgelijkrichters toegeruste onderstation voor stroomomvorming oprichtte. De proefnemingen waren afdoende zodat talrijke nieuwe automatische onderstations werden opgericht over gans het net.

In 1929 deed de N.M.V.B., steeds op de lijn Brussel-Ninove, proefnemingen met treinen bestaande uit meerdere eenheden. Het betrof volledige treinstellen samengesteld uit een motorrijtuig, drie bijwagens en achteraan een tweede motorrijtuig (zie foto



*De stelplaats van Meerbeke, op 1,5 km van Ninove was een belangrijk gebouw ten tijde van de stoom. Een kudde schapen wandelt rustig op de verlaten steenweg.*

onderaan blz 11). Op het eerste motorrijtuig bracht de bestuurder een handle in werking, die op zijn beurt automatisch de « controllers » van de twee motorrijtuigen bediende.

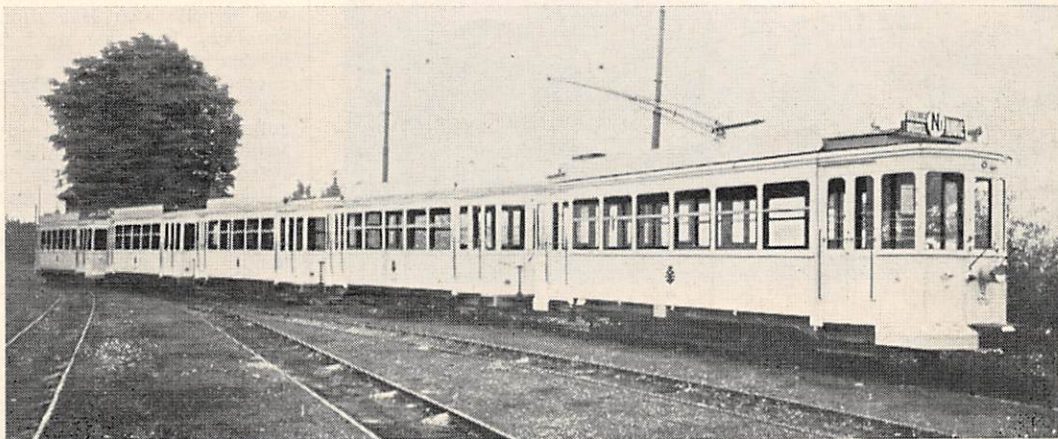
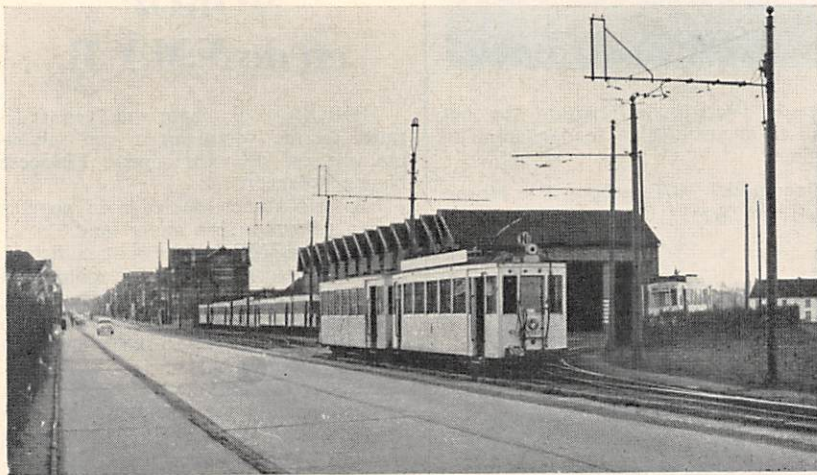
★

## De structuurhervorming.

In 1960 deed het Ministerie van Openbare Werken tellingen van de voertuigen uitvoeren te Meerbeke (zie kaart) en gezien de resultaten gaf het zijn inzicht te kennen de weg Ninove-Brussel, die gevolgd werd door onze spoorlijn, te verbreden en te moderniseren.

De onteigeningen kwamen duur uit. Nochtans gaf het Ministerie er zich rekenschap van dat indien men kon beschikken over de bedding van de buurtspoorweg, men een belangrijke besparing zou doen. Contacten werden gelegd met de directie van onze Maatschappij, die reeds de voordelen had afgewogen van het eventueel in dienst stellen van autobussen.

*Dezelfde stelplaats van Meerbeke tijdens de glansperiode van de elektrische tram. Achter de loodsen bemerkt men de oude gebouwen van de stelplaats.*



*Deze foto werd genomen rond 1930 in de stelplaats van Schepdaal. De nieuwe rijtuigen van deze tram, bestaande uit meerdere eenheden hadden een karakteristieke bijzonderheid: de gewone zetels in hout werden vervangen door opgevulde zitplaatsen, overtrokken met rotting.*

Een vermindering van de exploitatiekosten was bovendien wenselijk daar het aantal reizigers bestendig verminderde.

Om deze reden keurde de Raad van Beheer van de N.M.V.B., op 12 juli 1966, het geleidelijk opbreken van de spoorlijn goed naar gelang de vorde-

ring van de werken aan de weg en in het begin van 1968 werd begonnen met het baanvak Ninove-Eizeringen.

De eerste fase van de structuurhervorming nam een aanvang op 29 juni 1968.

Buiten de voornaamste geïnteresseerden t.w. de reizigers, mogen wij

zeggen dat de automobilisten met volvoering de trams en de sporen zullen zien verdwijnen op deze gevaarlijke weg terwijl de tramliedhebbers, die zich naar het Museum van Schepdaal begeven, op de zaterdagen en de zondagen, voortaan de autobus moeten nemen.

## Waar bevindt zich dat station ?

Wij zijn gedwongen terug te komen op de eigenaardige foto verschenen in het nr 133 en die door geen enkel gepensioneerde kon geïdentificeerd worden.

Wij erkennen dat de uitleg, gegeven door de heer Pastiels, leemten vertoonde en moedwillig geromantiseerd scheen.

Op het ogenblik dat wij deze foto wilden klasseren, ontvingen wij een brief uit Frankrijk, die alles in twijfel trok.

Inderdaad de heer Bazin, secretaris van de « Fédération des Amis des Chemins de Fer secondaires de France », die een uitgebreide documentatie bezit, geeft een formele logenstraffing van de uitleg verschenen in « Onze Buurtspoorwegen ».

« De lijn met meterspoor van Versailles naar Maule, les Mureaux en Meulan » schrijft de heer Bazin « werd in 1911 omgevormd in normaalspoor en vanaf 14 juni 1912 werd het baanvak

Meulan-les-Mureaux-Maule als dusdanig geëxploiteerd ».

Anderzijds zond onze correspondent ons een exemplaar van een tijdschrift, gewijd aan de « Chemins de Fer de grande banlieue », waarin een plan voorkomt van de stelplaats van les Mureaux dat niet beantwoordt aan onze foto.

De heer Bazin, waarvan reeds zeer veel foto's verschenen in ons tijdschrift, heeft ons beloofd een lid van de F.A.C.S. te ondervragen, die goed gedocumenteerd is in oude prentbriefkaarten van de vroegere Franse netten.

## « Per stoom » op een spoorlijn van de Ardennen

Zoals wij reeds aankondigden, worden op de Toeristische Tramlijn van het Aisnedal, die geopend is tijdens de maanden juli en augustus, elke zondagnamiddag stoomdiensten ingericht tussen Erezée en Amonines.

De tractie wordt verzekerd door de stoomlocomotief 1076, gebouwd te Hornu in 1920 en aangekocht van de suikerraffinaderij van Waver door een lid van de vereniging.

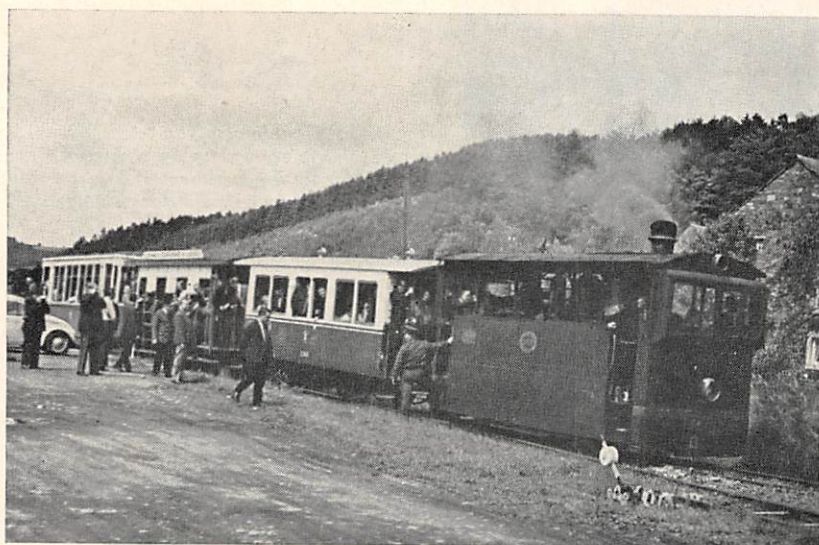


Foto Temmerman

De eerste zondag van de exploitatie, op 30 juni 1968, heeft de locomotief « Elise », naar de naam van het dochtertje van de bestendige afgevaardigde Gillard wonende te Dochamps, bijna 400 reizigers vervoerd. Sindsdien kennen de « stoomreizen » een bestendig succes.

De aangestelde machinist, die speciaal alle zondagen overkomt, is de heer Camille Dambryun, die dezelfde locomotief gedurende zes jaar bestuurde te Waver na, tot aan zijn op rust stelling, met de zware locomotieven van de N.M.B.S. te hebben gereden.

## Het congres van « MOROP » en de N.M.V.B.

MOROP is de naam van een federatie, die de verenigingen van modelbouwers uit de voornaamste Europese landen groepeerd.

Elk jaar komen de leden in congres samen telkens in een ander land.

In 1968 is MOROP te gast in België. Het voorzitterschap wordt momenteel waargenomen door de heer Desbarax, boekhandelaar van beroep, ondervoorzitter van de K.V.V.V.S. en vriend van de Buurtspoorwegen.

De congressisten, die te Brussel zullen verblijven van 2 tot 7 september, zullen de gelegenheid krijgen kennis te nemen van de verwezenlijkingen van de N.M.V.B. onder verscheidene aspecten. Op woensdag 4 september zullen zij met rood-gele autobussen van het station van Jemelle naar Han rijden waar een spoorauto hen naar de ingang van de grotten brengt; dezelfde dag voeren onze autobussen hen naar Erezée waar zij een rit, waarschijnlijk per stoomtram, zullen doen op de lijn van de T.T.A. Vrijdag 6 september zullen de congressisten, ten getale van 200 tot 300, uit vijftien verschillende landen, met een motorrijtuig S.O. een rit maken tussen Knokke en Oostende. Zaterdag 7 september gaan zij per tram van Brussel naar Schepdaal waar zij het trammuseum zullen bezoeken.

Onze hartelijke gelukwensen aan de heer Desbarax voor deze suggesties en de uitwerking van dat gevuld programma. Wij zijn overtuigd dat onze agenten, die alzo op de hoogte zijn gebracht, het als hun plicht zullen beschouwen een goed onthaal voor te behouden aan deze bezoekers en dat deze een uitstekende indruk zullen bewaren van de N.M.V.B.

# Groep Antwerpen

## 1000 dagen zonder ongeval door ploeg nr 2

*Beweging Broechem - Oostmalle - Zandhoven*

Ter gelegenheid van het bereiken van de 1.000 dagen zonder ongeval op 18-12-67, werd, onder auspiciën van de Algemene Dienst Veiligheid van de N.M.V.B., een familiefeest aangeboden aan de leden van ploeg 2, hetwelk doorging op 11 mei jl.

De heer directeur ir. Van Habost, de heer Valgaeren, dienstoverste en hun dames, hadden, namens de groepsdirectie, er prijs op gesteld de feestzitting bij te wonen, terwijl de heer Benoy, plaatselijk dienstoverste voor de Veiligheid, de afgevaardigden van de Algemene Directie, de heer Follon en De Wals, alsmede de delegaties van de vakbonden, mocht verwelkomen.

In zijn openingstoespraak had de heer Benoy de meest lovende woorden voor de leden van ploeg 2 en wees reeds beslist in de richting der 2.000 dagen!

Namens de heer De Clercq, inspecteur-generaal, vertolkte de heer Follon de huldeblijken van de Algemene Dienst voor Veiligheid en betrok in zijn felicitaties, alle dames van ploeg 2.

De conferencier-humorist van « eigen N.M.V.B.-bo-dem », samen met het amusementsgezelschap en de gele-

genheids-tram-trompettist, slaagden absoluut in het atmosfeer-opzet en de stemmige orkestonen brachten de smaak van het « vier-uurtje », hetwelk intussen was opgediend.

De ware familiegeest werd daarenboven gediend, door een kindertombola en het uitreiken van geschenken aan de aanwezige dames en kinderen door de heren ir. Van Habost en Valgaeren.

Wanneer dan de heer ir. Van Habost de micro nam om zijn feestvierende ploeg in een ware geest van hand-in-hand te feliciteren, steeg de climax ten top. Namens het personeel dankte de heer Van Steenbrugge, adj. dienstoverste van de dienst voor Veiligheid, alle medewerkers van deze dienst en feliciteerde de feestvierende ploeg.

Een herinnerings-geschenken-parade was weliswaar het einde van het feestprogramma, maar laat ons hopen een begin van het NU vooropgestelde doel .....

2.000 DAGEN ZONDER ONGEVAL !

## DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 30 JUNI 1968

	dagen zonder ongeval
LIMBURG 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt) ... ..	3.545
LUIK 2 (Pers. Bassenge-Oreya) ... ..	2.848
LUIK 6 (Personeel Bressoux-Rocourt) ... ..	2.805
LUIK 12 (Werkhuis St-Gilles) ... ..	2.649
LUIK 10 (Pers. Eupen-Spa-Warzee) ... ..	2.343
BRABANT 21 (Werkhuis Kuregem) ... ..	2.040
BRABANT 15 (Werkhuis Kessel-Lo) ... ..	1.957
ANTWERPEN 5 (Bew. Mechelen - Heist-op-den-Berg) ... ..	1.903
LUIK 11 (Werkhuis St-Gilles) ... ..	1.893
LIMBURG 4 (Bew. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree) ... ..	1.785
WEST-VLAANDEREN 3 (Kl. Werkh. Assebroek-Diksmuide-leper-Kortrijk) ... ..	1.710
HENEGOUWEN 16 (Bew. Casteau-Saint-Ghislain-Roisin-Quevy) ... ..	1.685
NAMEN-LUXEMBURG 5 (Bew. Luxemburg) ... ..	1.613
OOST-VLAANDEREN 6 (Personeel Hofstade-Herzele-Oudenaarde) ... ..	1.603
NAMEN-LUXEMBURG 4 (Werkhuizen Andenne) ... ..	1.586

### VEILIGHEIDSPREMIES MEI - JUNI 1968

#### GROEP ANTWERPEN

De ploegen 1, 2, 3, 5, 7, 11 en 12 ontvingen samen 2.802 fr.

#### GROEP OOST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3 en 6 ontvingen samen 1.743 fr.

#### GROEP WEST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3 en 4 ontvingen samen 2.214 fr.

#### GROEP LIMBURG

De ploegen 1, 2, 3 en 4 ontvingen samen 6.384 fr.

#### GROEP BRABANT

De ploegen 2, 6, 7, 9, 10, 11, 16, 18, 19, 21 en 23 ontvingen samen 5.391 fr.

#### GROEP HENEGOUWEN

De ploegen 1, 2, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 19 en 21 ontvingen samen 5.991 fr.

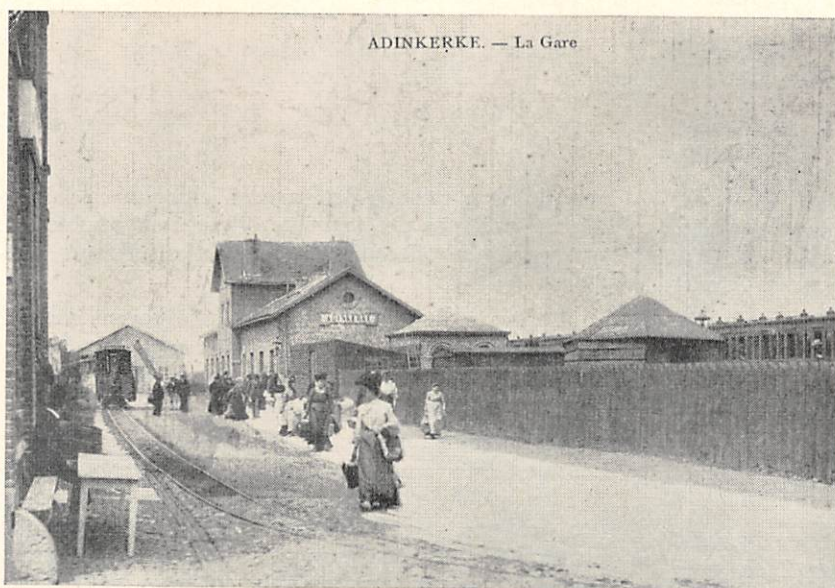
#### GROEP LUIK

De ploegen 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 en 12 ontvingen samen 4.200 fr.

#### GROEP NAMEN-LUXEMBURG

De ploegen 2, 3, 4, 5, 6 en 7 ontvingen samen 3.438 fr.

DE ACHT EXPLOITATIEGROEPEN ONTVINGEN DUS VOOR DE MAANDEN MEI - JUNI 1968 EEN BEDRAG VAN 32.163 FR.



Het station van Adinkerke, het spoor van 0,60 m en de paardetram. De eigenaardige omheining van het station evenals de lange kledij en de grote hoeden doen denken aan de versterkingen uit de Far-Westfilms.

## Per paardetram, in 1904, van Adinkerke naar De Panne-dijk

« Wanneer de trein Brussel-Gent, even vóór de middag, te Adinkerke toekwam, sprongen de jongelui, afge-mat door de lange reis, gezwind op de kaai om hun benen uit te strekken en alhoewel nog op 5 km van de zee verwijderd, snuifden zij met volle teugen de gezonde lucht in de hoop reeds een voorsmaakje te hebben van de wijde horizon. Maar deze oefeningen moesten vlug gestaakt worden daar zij in de trein moesten stappen en voor het reisgoed zorgen ».

## De paardetrans aan de kust

Onze ruime elektrische trams, die langs de kust rijden over een afstand van meer dan 65 km, zijn van onloochenbaar toeristisch belang. Men weet dat ze de opvolgers zijn van de stoomtrams en in het nummer 122 hebben wij een beschrijving gegeven van de plechtige opening van de lijn Oostende-Blankenberge. Maar vóór de locomotief was er de paardetram en om aan zijn bestaan te herinneren, zijn er oude prentbriefkaarten, die wij uit onze archieven hebben opgediept.

Rond 1900 begon de paardetram te verdwijnen in de steden terwijl de paardetractie een groot succes kende in Europa en de Verenigde Staten sinds 1880.

Over het algemeen weet men weinig over de exploitatie van de lijnen met paardetrans. Wat de kust betreft was er een dergelijke dienst te Knokke, te Sint-Idesbald en tussen Adinkerke en De Panne.

De nota's en de foto's, die wij op deze twee bladzijden hebben verzameld, zijn enkel gewijd aan deze laatste lijn.

\* \* \*

In het nummer 44 van ons tijdschrift (mei-juni 1953) verscheen reeds een artikel over de geschiedenis van « Adele », de kleine stoomlocomotief, die reed tussen Adinkerke en De Panne van 1920 tot 1932 en in het voorwoord hadden wij een hoofdstuk gewijd aan « de voorloper van vóór 1914 » t.w. de paardetram.

Wij noteerden dat in 1901 de firma Chapel en Plunt een smalspoor (spoorbreedte 0,60 m) aanlegde. De exploitant gebruikte materieel voor paardetractie en de stallen waren gelegen aan de Duinkerkeaan te De Panne. Het spoor had een lengte van 3 km 700 en de afstand werd afgelegd in 21 minuten.

De reizigers betaalden 10 centiemen tot aan de St-Pieterskerk, waar een wijkspoor was aangelegd, 20 centiemen tot de Duinhoek, waar eveneens een wijkspoor was en 30 centiemen tot Adinkerke.

Het is slechts in 1935 dat de gemeente het spoor van 0,60 m deed opbreken en waarna de Buurtspoorwegen een meterspoor aanlegden dat De Panne (Dijk) verbond met Adinkerke-station. Deze elektrische lijn werd geopend op 1 juli 1935 doch na de tweede wereldoorlog, op 6 september 1954, moest de tram de plaats ruimen voor de autobus.



Deze scene, die zich afspeelde in 1904 werd also beschreven in een artikel, getiteld « De voorloper van Adele » en verschenen in het tijdschrift « Rail et Traction » (nr 26) waarin de schrijver, onze betreurde heer Debot, vertelt hoe de vakantie-gangers, die in het begin van deze eeuw te Adinkerke toekwamen, zich naar het strand van De Panne begaven.

.....

« De tactiek van de exploitant was zeer eenvoudig; daar hij uit onder-vinding de belangrijkheid van de aankomsten kende, ging hij over tot de algemene mobilisatie. Al het materieel, zes of zeven rijtuigen, werd op-gesteld langs de haag tegenover het oud station. Het rijdend personeel droeg een karakteristiek uniform : een

klepbroek in marineblauw, een roestkleurige bloeze, zoals de vissers dragen, soms een kepi maar nooit schoenen.

De menigte haaste zich en was opeengepakt. De echtgenoten, deze eeuwige slachtoffers, moesten zich bezighouden met het reisgoed, waarvan het vervoer op een zeer eigenaardige manier geschiedde. Men haakte aan het achterplatform een bek van ongeveer een meter breedte dat horizontaal werd gehouden met twee kettingen, vastgemaakt aan de stijlen van de lenigen en waarop de koffers en valiezen werden gestapeld ».

« In de gesloten rijtuigen waren de banken in de lengte geplaatst maar ze stonden zo dicht bij mekaar dat de reizigers zich met hun vis-à-vis moesten verstaan om hun benen te plaatsen. Wanneer eindelijk iedereen goed gezeten was, deden de koetsiers hun zweep klappen om de paarden aan te sporen ».

Met een gloed Rabelais waardig beschrijft de heer Debot eveneens hoe het rijdend personeel er toekwam een tabakspruim door het venster uit te spuwen... « parabolisch tussen twee dameshoeden ».

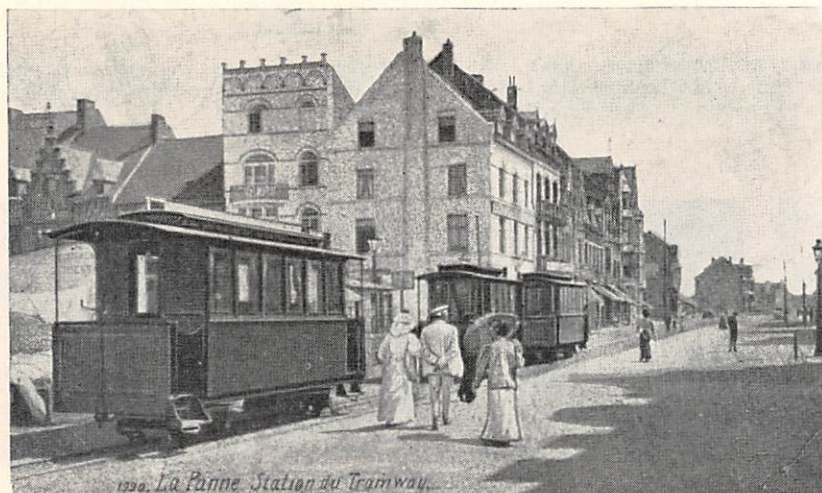
Zijn besluit is vermakelijk : « Maar de slimsten van de maatschappij waren in elk geval de paarden. De rijtuigen hadden een spoorbreedte van 0,60 m maar niet de knollen, die zich zouden bezeerd hebben bij het stoten van hun hoeven tegen de sporen. Dus liepen zij hoofdschuddend een goede meter buiten het spoor niettegenstaande de « rrr » van de geleider ! ».



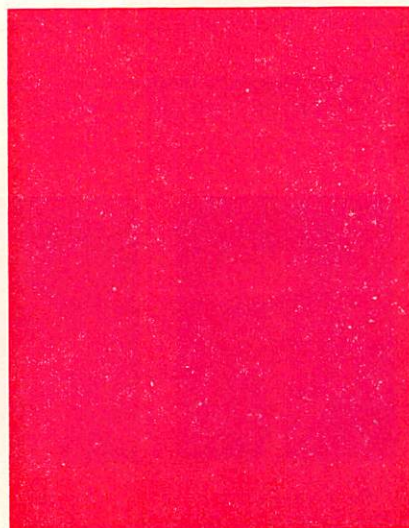
De toegang tot De Panne: de frequentie van de konvoeien schijnt zeer groot.



De paardetram in de welgekende bocht aan de Zeelaan te De Panne, niet ver van het stadhuis.



Drie rijtuigen van de paardetram aan het tramstation van De Panne.



## Een station onder velen :

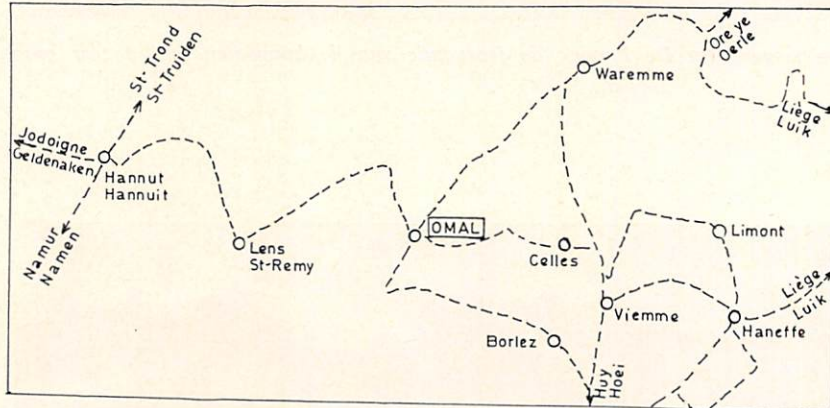
# De stelplaats van Omal

**O**MAL is een kleine gemeente in de provincie Luik op 7,5 km van Borgworm. Op haar grondgebied liggen, langs de Romeinse heirbaan, die Bavay met Tongeren verbond, vijf tumuli. Omal stond

leidt, kwam er in 1945 toe. Hij heeft dus Omal gekend in de tijd van de stoomlocomotieven en heeft eveneens de omschakeling naar de spoorauto's meegemaakt. Maar dat alles behoort tot het verleden. Sinds 1952 hebben de werken voor het wegnemen van de sporen het uitzicht van de stelplaats grondig gewij-

Luik-Hoei, Jemeppe-Verlaine, Borgworm-Oerle, Hoei-Couthuin-Andenne, Hoei-Villers-le-Bouillet-Verlaine, Hoei-Burdinne-Hannêche, Borgworm-Verlaine, georganiseerd voor de scholieren, evenals een deel van de N.M.B.S.-lijn 127 Statte-Landen.

De heer Dengis wordt bijgestaan door de controleur J. Moës, die het bureelwerk verzekert en in de garage is de heer Hellas, brigadier, verantwoordelijk voor de goede gang van zowat 37 autobussen. Het zijn gewoonlijk de bestuurders, die na een korte prestatie, hun overall aantrekken. Men moet geloven dat het de goede formule is want het rollend materieel is zindelijk en de motoren draaien perfect.



Anderzijds is geweten dat de ploeg nr 4 van Luik samengesteld uit agenten van Omal, Wanze en Verlaine, het buitengewoon getal van 4.793 dagen zonder ongeval had bereikt. Helaas, op 17 april jl., werd een autobus bestuurd door de heer Masy, met geweld van achter aangereden. Onze agent, die een hersenschudding, een breuk van het linker sleutelbeen en van het kaaksbeen opliep, diende gehospitaliseerd. Dat spijtig ongeval stelde dus een einde aan een schone inspanning, die tot nog toe nooit werd bereikt. Dat is geen reden voor de mannen van de heer Dengis om de moed te verliezen daar zij bewezen hebben dat zij gedurende meer dan 13 jaar kunnen

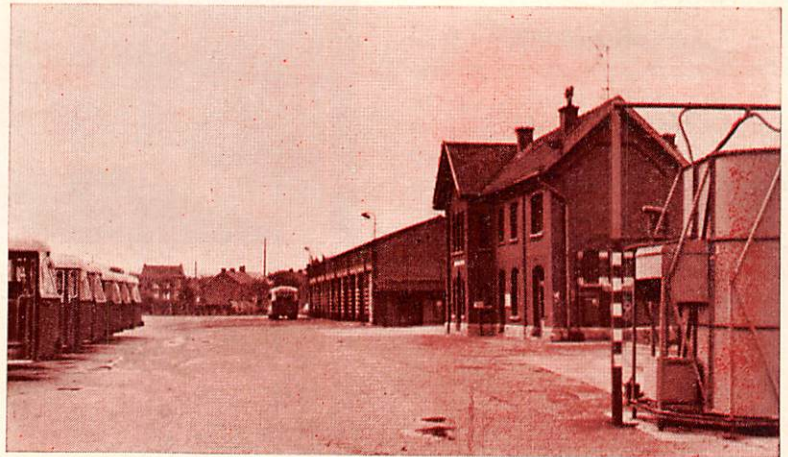
onder het gerechtshof van Wanze en maakte waarschijnlijk deel uit van het graafschap Moha, dat in de XIIIde eeuw aan de bisschop van Luik werd afgestaan en door de prins herhaaldelijk werd verpand.

In 1888 had de opening plaats van de buurtspoorweglijn Hoei-Borgworm. Vier jaar later, op 15 oktober 1892, liet de buurtlijn Borgworm-Oerle aan de werknemers van de streek toe de Luikse agglomeratie te bereiken langs de buurtlijn Oerle-Ans. Maar het is vanaf 1906, bij het in gebruik nemen van het baanvak Hannuit-Omal van de lijn Hannuit-Jemeppe-sur-Meuse - Fexhe-le-Haut-Clocher - Engis - Ampsin, dat Omal een belangrijk knooppunt van stoomlijnen werd.

De heer Dengis, bewegingsoverste 1ste kl., die op het ogenblik de stelplaats

zigt. Omal exploiteert thans, met 65 agenten, de autobuslijnen Luik-Hannuit, Hoei-Borgworm, Luik-Fooz-Borgworm,

werken zonder ongeval niettegenstaande zij op onberispelijke wijze een openbare dienst verzekeren.



*Algemeen gezicht van de stelplaats.*



*De heer Dengis  
Bew. overste 1e kl.*



*De heer Moës  
Controleur*



*Van links naar rechts: de heren G. Dantinne, A. Hellas, brigadier en A. Colinet.*