

onze buurtspoorwegen



Nr 147

JULI-AUGUSTUS 1970

25° JAARGANG

Het vervoer van wit zand te Mol

Deze uitzonderlijke wijze van vervoer, dat \pm 75 jaren door onze Maatschappij verzekerd werd, is op 29 juni jl. door een private instelling de n.v. « S.B.R.-Sibelco » die de zandgroeven exploiteert, overgenomen en die een eigen Diesel-Locotractor (34 T.) heeft aangeschaft.

Volgend artikel geeft een overzicht van de wijze van tractie en kan als een aanvulling beschouwd worden aan het artikel « Van wit zand tot fijn glas » verschenen in « Onze Buurtspoorwegen » nr. 63 van juli-augustus 1956.

*
**

De laag, genoemd « Wit zand van Mol » strekt zich uit over een oppervlakte van ongeveer 20 km².

De instellingen, die het wit zand ophalen en bewerken, zijn vooral gelegen te Mol - Donk, langs de vroegere tramlijn Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem en in de omgeving van de kanalen Bocholt - Herentals en Dessel - Kwaadmechelen.

Geruime tijd werd het zand, dat met de spoorweg moest vervoerd worden, eerst op lichters geladen, om dan te Herentals, op 20 km van de exploitatie, overgeladen te worden op spoorwegwagons.

Het baangedeelte Turnhout - Meerhout, over Mol, van hogervermelde tramlijn werd geopend op 4 mei 1895.

Het aanleggen van deze buurtspoorlijn zou een grondige wijziging brengen in het vervoer van het wit zand. In het jaar 1897 werd een verbinding aangelegd tussen het station van de spoorwegen te Mol en de zandgroeven te Mol - Donk. Alzo kwam een rechtstreeks vervoer per spoor tot stand.

Vermits het vervoer van de spoorwegwagons door onze Maatschappij zou gedaan worden, werd een spoorlijn (\pm 4 km) met 4 rails aangelegd. (spoorweg : 1.430 m met middenin de buurtspoorweglijn : toen 1.067 m).

Tussen de buurtspoorweglocomotief en de spoorwegwagons, waren speciale wagons gevoegd, voorzien van buurtspoorweg - spoorwegbuffers (zie hierna - loc. type 4 - foto 1).

DIVERSE TRACTIEMETHODEN OP DIT BAANGEDEELTE

1. De stoomlocomotieven van het type 4 (16,5 T.) (foto 1)

Dit type van locomotief is ons het meest bekend, daar het practisch op al de lijnen in België dienst deed.

Als buurtspoorweglocomotief had dit één buffer aan voorkant en één buffer aan achterkant.

Om de wagons van het groot spoor (N.M.B.S.) te kunnen vervoeren, werden er wagons (tussenlopers genaamd) gebouwd, die voorzien waren van één buurtspoorwegbuffer en twee spoorwegbuffers. Deze tussenlopers en de stoomlocomotieven hadden vóór het jaar 1920 een spoorbreedte van 1,067 m.

De wagons van het groot spoor hadden een spoorbreedte van 1,430 m.

2. De stoomlocomotief van de N.M.B.S. (groot spoor) (foto 2)

Kort na de eerste wereldoorlog, op 28 april 1919, werd in de provincie Antwerpen een aanvang genomen met de spoorversmalling. (van 1,067 m gebracht op 1 m). Deze versmallingswerken hebben nagenoeg 3 jaar geduurd. Dit had voor gevolg dat de wielbreedte van al het rollend materieel (stoomlocomotieven, rijtuigen en wagons) moest ingekort worden.

Al deze veranderingswerken aan het rollend materieel gebeurden enkel in het werkhuis te Turnhout, met

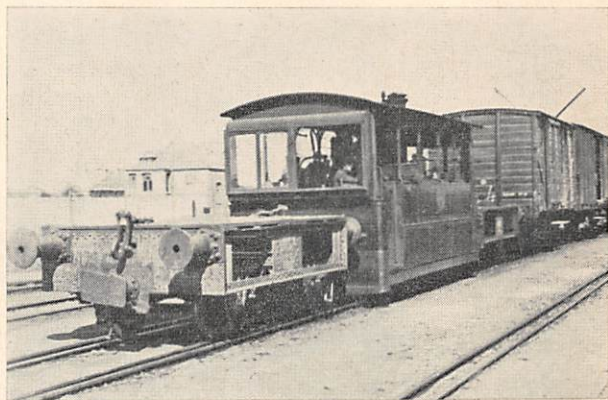


Foto 1

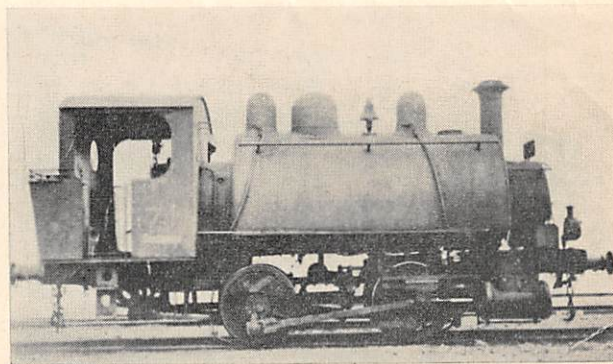


Foto 2

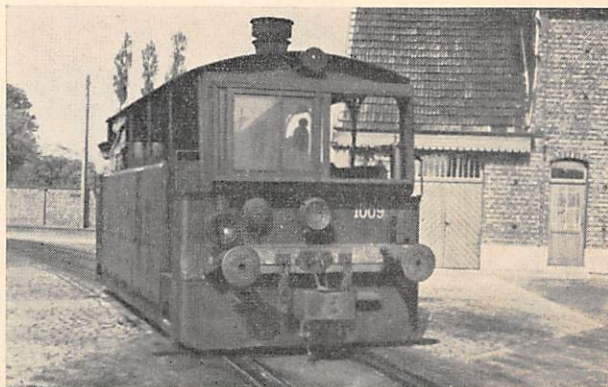


Foto 3

(Foto's Fr. Keutgens)

het gevolg dat er op dat ogenblik een tekort was aan stoomlocomotieven.

Wegens dit tekort, werd er beroep gedaan op de Belg. Spoorwegen om één hunner stoomlocomotieven aan onze Maatschappij in huur te geven, om het wagenvervoer in Mol verder te blijven verzekeren.

Deze 2-assige locomotief met watertender als een zadel op de stoomketel (ook Saddle locomotief genaamd) was van Amerikaanse constructie en behoorde tijdens de wereldoorlog tot de « Railway Operating Division » (R.O.D.) van het Amerikaans leger en deed dienst achter het front.

3. De stoomlocomotief van 23 T. (foto 3)

Zoals de stoomlocomotief vermeld in 2, behoorde deze locomotief eveneens tot de « Railway Operating Division » (R.O.D.) van het Amerikaans leger en deed eveneens dienst achter het front, maar dan op een spoorbreedte van 1 m.

Zij waren eveneens van Amerikaanse constructie. In het jaar 1915 gebouwd door de « American Locomotive Company » (ALCO).

Na de wereldoorlog 14-18, werden deze locomotieven door onze Maatschappij aangekocht.

Zij waren aanvankelijk bestemd om het reizigersvervoer te verzekeren op de lijn Turnhout - Antwerpen, doch van dit project moest worden afgezien, daar deze locomotieven geen snelheid konden ontwikkelen. Met hun grote cylinderinhoud en betrekkelijk kleine wielen waren zij meer aangewezen om zware vrachten te vervoeren en alzo kregen deze de zandgroeven te Mol, als bestemming.

In het werkhuis van Turnhout werd de onderbouw van deze locomotieven versterkt en aan de vóór- en achterkant voorzien van spoorwegbuffers.

Vijf locomotieven van dit type, met nr. 1001 - 1003 - 1004 - 1009 en 1010 waren aan de stelplaats Mol verbonden.

4. De ART (autorailtractoren) (foto's 4-5 en 6)

Daar de stoomlocomotieven, vermeld onder 3, na 20 jaren zware diensten te hebben verzekerd, slijtage vertoonden en ook naar een goedkoper tractiemethode werd uitgezien, kwam men op de gedachte de ART te bouwen.

De bouw van 2 ART's (nr. 40 en 41) werd eveneens in het werkhuis van Turnhout gedaan.

Twee spoorauto's (AR) voor reizigersvervoer werden omgebouwd tot ART.

De ombouw omvatte in 't bijzonder het volgende :
— inbouwen van een 6 cylinder GMC-motor (Generals Motors) - 174 PK.

— voorziening van een luchtdrukrem (Westinghouse-systeem).

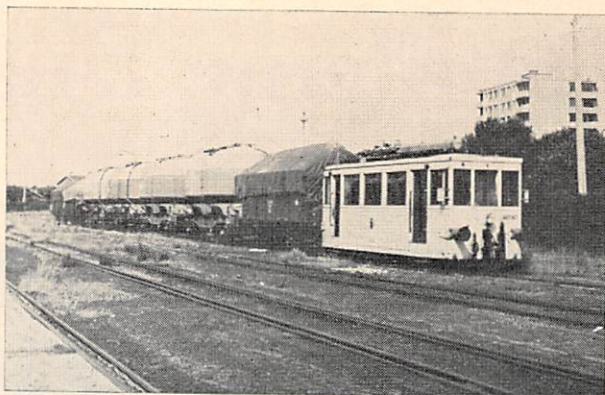
— versterking en verzwaring van het onderstel.

— aanbrenge, aan vóór- en achterkant, van spoorwegbuffers.

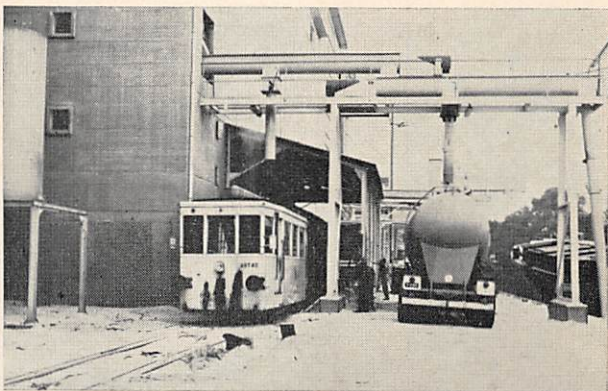
Deze ART's waren geschikt om 15 geladen spoorwegwagons te trekken.

Nog 6 andere ART's van dit type werden gebouwd, doch zonder spoorwegbuffers en waren bestemd voor de belangrijke stelplaatsen in de groep Antwerpen. Twee dezer ART's werden later eveneens aan de stelplaats Mol gehecht, doch moesten alsdan gebruik maken van de tussenlopers, zoals beschreven onder 1 - (loc. type 4).

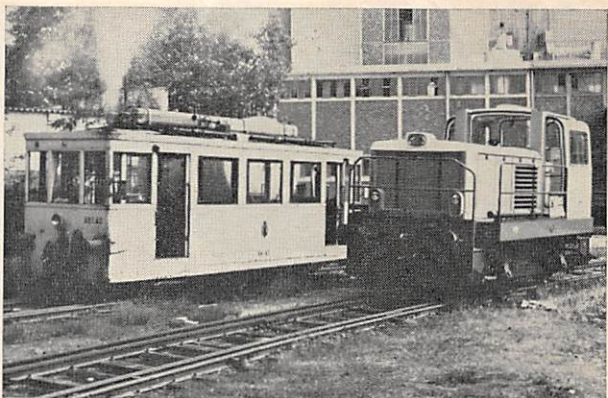
Fr. Keutgens.



De ART 40 trekt een reeks speciale wagons. Foto 4



Drie mogelijkheden voor het vervoer van wit zand : per spoorweg, per vrachtwagen, per lichter, zichtbaar rechts. Foto 5



De ART van de Buurtspoorwegen werd vervangen door een nieuwe tractor van de Sibelco. Foto 6

Onze voorpagina :

De ART 40 staat klaar om een stel wagons van de N.M.B.S., geladen met wit zand, naar het station van Mol te brengen. (Foto Fr. Keutgens)

ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

Redactie : Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

Telefoon : 11.59.90 — Post : 335 — P.R. 32.27

Verantwoordelijke Uitgever : A. Valcke,
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

De kleine ring van Charleroi

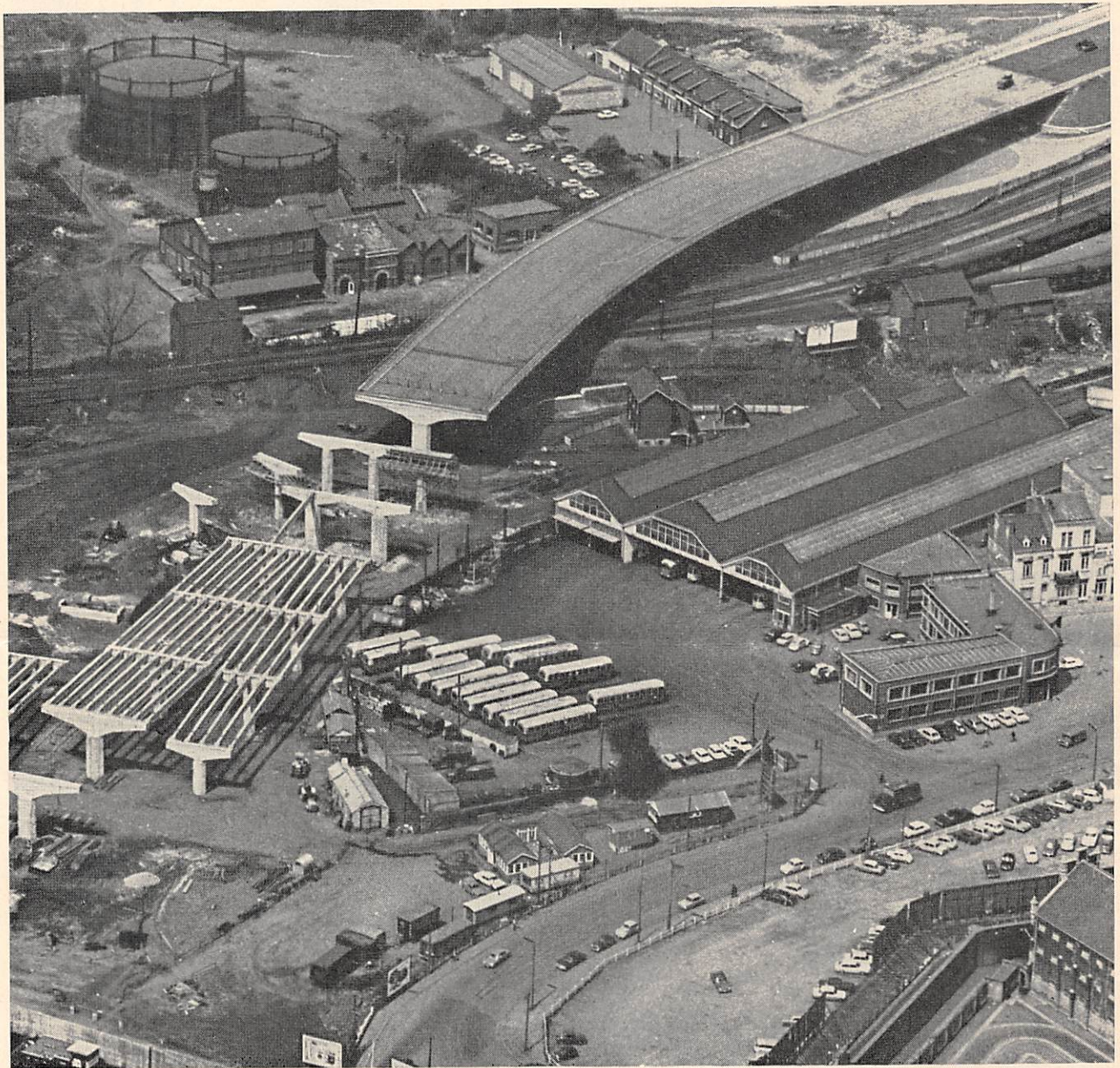


Foto Rentavia

De luchtfoto, op deze bladzijde, werd genomen boven de Samber en de gebouwen van de gevangenis van Charleroi. Dat soort opnamen kent op het ogenblik een groot succes in de dagbladen en er dient gezegd dat de talrijke bijzonderheden, die te onderscheiden zijn, een betere kijk geven op de ligging.

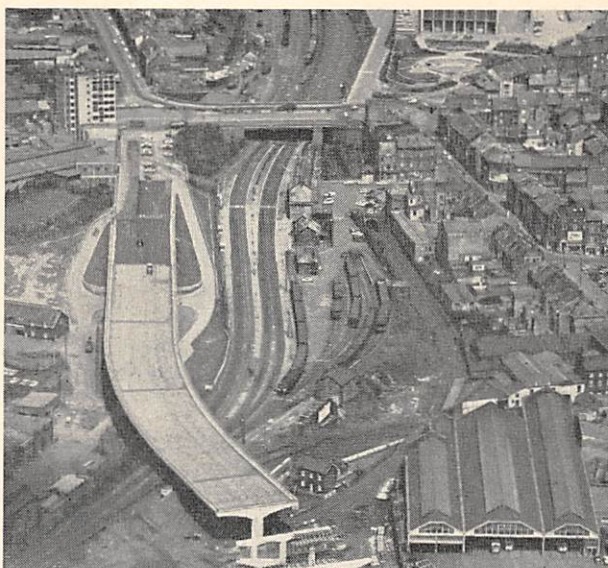
Beneden, links, bemerkt men een binnenschip op de Samber, waar voorlopig de pijlers van de viaduct van de kleine ring, verwezenlijkt door het Ministerie van

Openbare Werken, ophouden. Deze ring zal de « bovenstad » van Charleroi verbinden met de wijk « la Vilette » aan de overzijde van de Samber. Het weggedeelte, zichtbaar op de foto, vertrekt aan de plaats « Viaduc » t.w. aan de brug, onlangs verbreed, die de spoorlijnen overspant en volledig te zien is op de tweede foto. Op de eerste foto onderscheidt men duidelijk de grote bergplaatsen van de buurtspoorwegstelpplaats waar de trams worden ondergebracht en verder het parkeerterrein van de autobussen en de bureaux.

Deze foto toont zeer duidelijk dat de weg op de viaduct, die de kleine ring vormt (links boven), vertrekt van de as van de chaussée de Bruxelles. Tot nog toe gebruikt het wegverkeer komende van Brussel en Gosselies evenals onze trams en autobussen de brug over de spoorweg en sluit aan bij het verkeer komende van Bergen (achter het flatgebouw links) om af te dalen naar de place des Tramways langs de Vieille rue du Grand Central, die goed zichtbaar is (rechts).

Wanneer het kunstwerk over de Samber zal voltooid zijn, kunnen de voertuigen komende van Brussel en Bergen deze nieuwe weg gebruiken.

Het reeds voltooide gedeelte van deze weg wordt op het ogenblik gebruikt als parkeerterrein tot aan de afsluiting waarneembaar op de foto.



Het doordringen van onze trams en autobussen in Charleroi

Tijdens een reportage over de elektrische lijnen in de streek van Charleroi werden wij getroffen door de omvang van de werken ondernomen over gans de lengte van de Brusselse steenweg tussen Gosselies en Charleroi om het wegdek te hernieuwen en terzelfdertijd het gedeelte tussen de sporen, die in het midden van de weg liggen, te asfalteren.

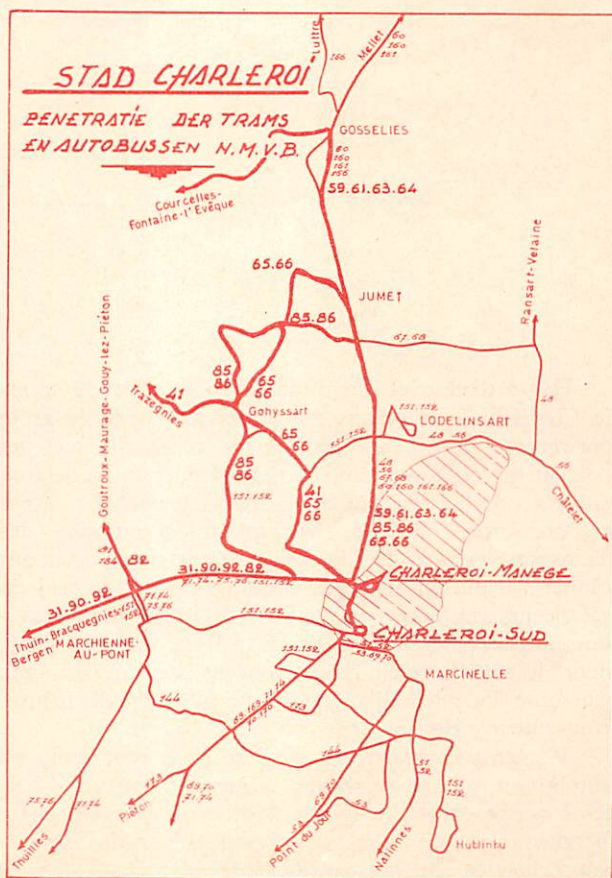
De onderstaande foto, enkele tijd geleden genomen, toont de asfaltering tussen de sporen terwijl de gedeelten, links en rechts van het spoor, een bedekking krijgen in asfaltbeton nadat de voetpaden werden vernauwd.



Dat werk, uitgevoerd over een afstand van ongeveer 6.000 m, zal het wegverkeer in het algemeen vergemakkelijken in afwachting dat het gemeenschappelijk vervoer kan gescheiden worden van de andere weggebruikers; in een volgend artikel tonen wij hoe men te Charleroi hoopt een werkelijke ring te verwezenlijken voor het gemeenschappelijk vervoer door het gebruik van eigen bedding, wegen op viaducten en tunnels uitsluitend voorbehouden zowel aan de trams en autobussen van de S.T.I.C. als van de N.M.V.B.

Welk zijn nu de trams die de Brusselse steenweg gebruiken waarvan wij een foto publiceren?

Allereerst de trams 85 en 86, die de eerste lus vormen te Jumet, vervolgens de 65 en 66, die een tweede lus maken te Jumet. Eveneens de 59 vertrekkend te



Fontaine l'Evêque, langs Courcelles naar Charleroi waar hij terugkeert naar Fontaine l'Evêque met het nummer 63. De tram 61 vertrekt te Charleroi, bedient Gosselies - Souvret - Dampremy en keert terug naar Charleroi terwijl de 64 de reis doet in de andere richting (Dampremy - Souvret - Gosselies - Charleroi).

Dezelfde Brusselse steenweg, de voornaamste verkeersader, die in Charleroi binnenkomt, wordt eveneens gebruikt door de volgende autobusdiensten :

- nr 48 Charleroi (Sud) - Gilly - Ransart;
- 56 Charleroi - Gilly - Châtelet;
- 68 Charleroi (place du Manège) - Jumet - Ransart;
- 67 Charleroi - Fleurus - Velaine-sur-Sambre;
- 60 Charleroi - Marvais - Mellet;
- 161 Charleroi - Sart-Dame Avelines;
- 166 Charleroi - Gosselies - Luttre.

Op de kaart bemerken wij in vetjes eveneens de trams, die Charleroi bereiken uit de richting van Bergen :

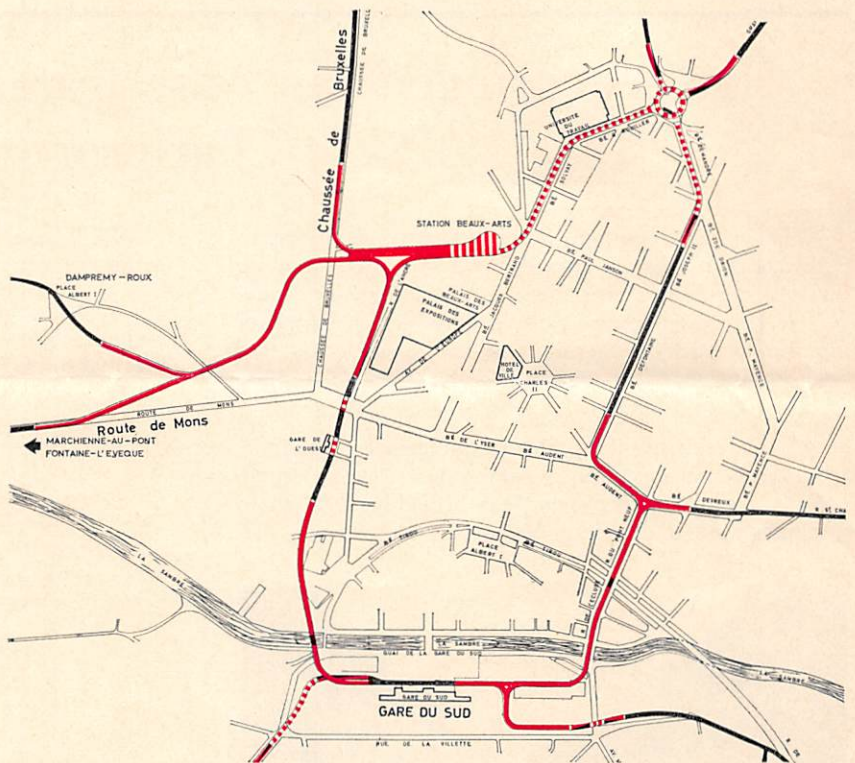
- nr 92 Charleroi - Thuin over Anderlues (Jonction);
- 90 Charleroi - Bergen over Binche;
- 31 Charleroi - Bracquagnies over La Louvière;
- 82 Charleroi - Maurage.



De steenweg op Brussel te Lodelinsart.

CHARLEROI

Een ring
van viaducten
en tunnels
voorbehouden
aan het
gemeenschappelijk
vervoer



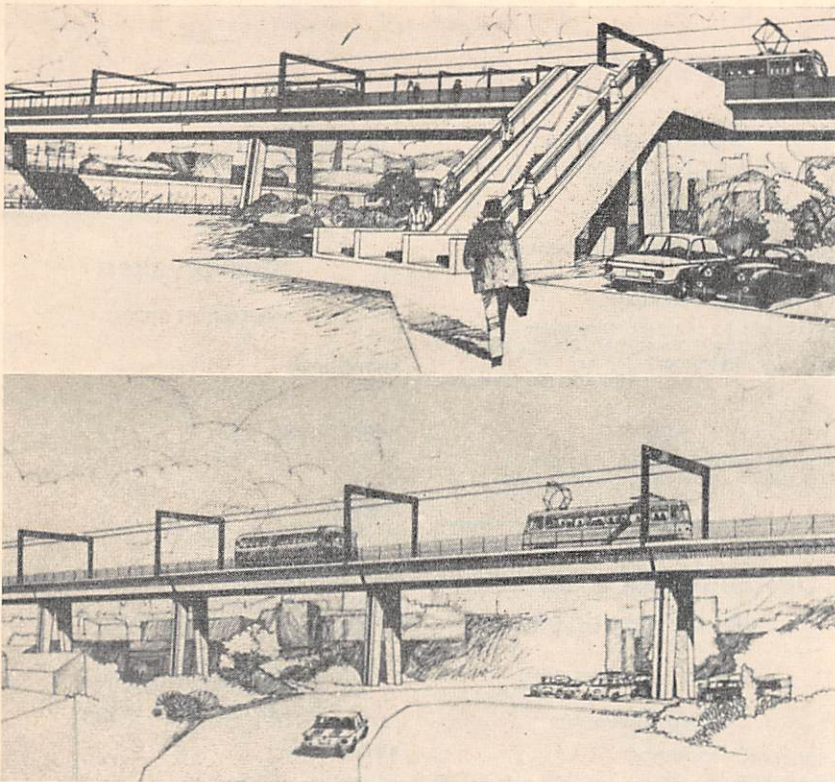
Het artikel over het binnendringen van de trams te Charleroi leidt er ons toe te spreken over de grote ontwerpen, die op het ogenblik ter studie zijn met het oog op het ontlasten van Charleroi, onder meer de ring enkel voorbehouden aan het gemeenschappelijk vervoer en ontworpen door de werkgroep « Promotion des Transports urbains de Charleroi ». Deze ring bestaat uit tunnels, viaducten en eigen beddingen rond de stad en zal slechts gebruikt worden door de trams en de autobussen van de N.M.V.B. en de S.T.I.C. en niet alleen door de stadsdiensten maar eveneens door de rijtuigen van onze interstedelijke lijnen, die allen op de nieuwe ring zullen uitlopen.

Voegen wij er aan toe dat deze ring, voor trams en autobussen, niet te verwarren is met de ring van Charleroi verwezenlijkt door het Ministerie van Openbare Werken waarover sprake op vorige bladzijde; deze is voorbehouden aan het gewoon verkeer.

Na Antwerpen en Brussel zal Charleroi dus de derde stad van ons land zijn waar een aanvang genomen werd met belangrijke werken om het openbaar en het privé vervoer radicaal te scheiden. Volgens bijgaande kaart voorziet het plan drie tunnels en drie viaducten (deze laatste zijn op de kaart in het rood aangeduid) en het aanleggen van een eigen bedding vóór het zuidstation op hetzelfde niveau van de weg.

De viaduct verbindt het zuidstation met de place de l'Ouest en overspant de Samber en zal waarschijnlijk gebouwd worden vanaf 1971; de plannen van deze viaduct zijn op het ogenblik voltooid.

Dat groots opzet zal talrijke onteigeningen vergen vooral in de rue de l'Écluse en de rue du Pont-Neuf en niettegenstaande onze wens deze volledige scheiding van het gemeenschappelijk vervoer zo spoedig mogelijk verwezenlijkt te zien, denken wij dat de inwoners van Charleroi slechts over enkele jaren er zullen van genieten.



Een schets van de ring voor het gemeenschappelijk vervoer te Charleroi.

(Foto Nouvelle Gazette)

Hoe men 300.000 F verliest en terugkrijgt

In de lijst met eerlijke daden, ons door de directie van de Groep Hengouwen overgemaakt, werd onze aandacht gevestigd op een bedrag van 300.000 fr, gevonden door onze collega R. Bistiau van Charleroi.

Op zekere dag kreeg de bewegingsoverste van Charleroi een telefoontje; een bejaarde dame, met beangstigde stem, deelde mede dat zij haar handtas, met al haar spaarcenten, vergeten had in een autobus, die zij goed kon aanduiden. De chef wierp een vluchtige blik op de tabel met de loop van de rijtuigen en kwam tot de vaststelling dat de autobus in kwestie op dat uur in de stelplaats stond om gereinigd te worden. De reserve agent Bistiau, ter plaatse gezonden, riep de rijtuigkuiser en samen gingen zij in de autobus en inderdaad op de vloer vonden zij een damestas met 300.000 fr zoals opgegeven was door de eigenares. Het onderzoek wees uit dat deze dame en haar echtgenoot steeds hun spaarcenten bij zich hadden wanneer zij zich verplaatsten.

Wij zijn ervan overtuigd dat zij in de toekomst voorzichtiger zullen zijn.

De laatste elektrische trams op het baanvak Brussel-Hekelgem

De volledige afschaffing van de trams, op 26-6-1970, op het baanvak Brussel (Noord) - Hekelgem sluit definitief de geschiedenis van de stoom- en elektrische diensten op de belangrijke lijn Brussel - Aalst - Oordegem.

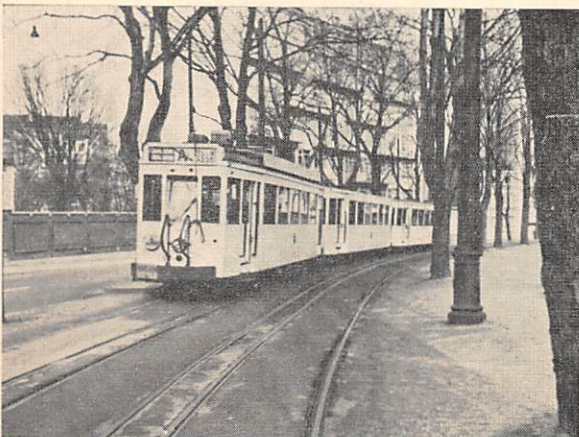
De geschiedenis van de lijn neemt een aanvang in mei 1904 wanneer de stoomtram vertrok uit Aalst met bestemming Oordegem (Oost-Vlaanderen). Een jaar later had de opening plaats van het baanvak Aalst - Asse (1-2-1905). Gedurende dertig jaar bleef de toestand ongewijzigd totdat in 1935 een aanvang gemaakt werd met het aanleggen van de lijn Brussel - Asse (Terheiden), die aanstonds voorzien werd met een uitrusting voor elektrische tractie terwijl in 1937 de elektrificatie werd doorgevoerd op de reeds bestaande lijn Asse - Aalst, wat beantwoordde aan een werkelijke behoefte want gedurende jaren zouden op deze lijn elektrische stellen,

met twee of drie aanhangwagens op schamelstellen, de talrijke pendelaars vervoeren.



De laatste tram Al werd te Asse opgewacht door muzikanten in folkloristische klederdracht.

Van links naar rechts de agenten: P. Royemans, K. Pletinckx, R. Schelfaut, A. De Valck, J. De Pauw, J. De Backer en A. Demarie.



In 1962 werd op het baanvak Aalst - Hekelgem de tram vervangen door autobussen. De foto, genomen op de 's Landsroemlaan te Ganshoren, toont een derde rail, die gebruikt werd door de trams van de lijn 10 van de M.I.V.B., die eveneens zijn verdwenen.

**

Dezelfde dag, 26 juni, werden eveneens de elektrische trams afgeschaft tussen Wolvertem en Brussel waardoor een einde werd gesteld aan de spoordiensten op de buurtlijn Brussel - Londerzeel.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

HOOFDBESTUUR

Rita bij Delestienne O. (Nijvel)

ANTWERPEN

Franck bij Van der Linden F. (Merksem)
Wendy bij Vantourhout W. (Ekeren)
Christel bij Royens H.A. (Vosselaar)
Blandi bij Belmans J. (Eindhout)

OOST-VLAANDEREN

Christophe bij De Bruycker C. (Laarne)
Nico bij Van De Woestijne E. (Gent)
Nele bij Van Hyfte F. (Ursel)

HENEGOUWEN

Grégoire bij Auquier J. (Hornu)
Philippe bij Deminne R. (Cuesmes)
Marguerite bij Dewindt A. (Mollet)
Maryline bij Wins L. (Pâturages)
Sylvie bij Hocq R. (Eugies)
Nathalie bij Vanden Bossche M. (Leernes)
Frédéric bij Van Craen L. (Ransart)
Alain bij Schiavon A. (Fontaine l'Évêque)
Véronique bij Régibo Cl. (Luttre)

NAMEN - LUXEMBURG

Pascal bij Léon F. (Namen)
Pascal en Isabelle bij Gelay J.C. (Florennes)
Annick bij Cabaraux J. (Oignies en Thierache)

LUIK

Denis bij Dubois L. (Luik)
Cecile bij Bertho M. (Jupille-sur-Meuse)
Réginald bij Dæmer A. (Seny)
Pascal bij Swerts G. (Bitsingen)

BRABANT

Jacques bij Verwee C. (Schaarbeek)
Anja bij Finel W. (Grimbergen)
Peggy bij Paternoster J. (Scherpenheuvel)
Kurt bij Spitaels E. (Meerbeek)
Nadia bij Ghijsels S. (Meerbeek)
Nancy bij Baeken L. (Waanrode)
Nancy bij Ameys R. (Gooik)
Johan bij Speltens E. (Itterbeek)
Guy bij Henrion A. (Walhain-St.-Paul)

LIMBURG

Sonja bij Bils J. (Grote Spouwen)
Sonja bij Bongaers J. (Zutendaal)
Freddy bij Crombé A. (Houthalen)
Marie-Anne bij Daniels P. (Bilzen)
Rohanny bij Delsaer P. (Alken)
Peter bij Dupont P. (Hasselt)
Danny bij Geukens G. (Meldert)
Peter bij Theunis L. (Paal)
Diane bij Tiesters J. (Gruitrode)
Karin bij Vastmans J. (Genk)

WEST-VLAANDEREN

Rik bij Huyghe F. (Poperinge)
Marc bij Portier G. (Stene)
Stefaan bij Plaisier W. (Beerst)
Nico bij Geers F. (Assebroek)
Ann bij Naessens F. (Kortrijk)

Huwelijken

OOST-VLAANDEREN

De h. De Wachter A. met Mej. Wylock S.
De h. Van De Sompele A. met Mej. Arys I.
De h. Goethals R. met Mej. Willems H.

HENEGOUWEN

De h. Bourmorck M. met Mej. Lebeau R.-M.
De h. Cordier H. met Mej. Gourneur N.
De h. Morjau R. met Mej. Somville A.

NAMEN - LUXEMBURG

De h. Chatelain J.P. met Mej. Hannecart J.

LUIK

De h. Guilliams D. met Mej. Théâtre J.

BRABANT

De h. Stein A. met Mej. Ons Maria
De h. Heymans L. met Mej. Slagmulder E.
De h. Van Slambrouck M. met
Mej. Van Eeckhoudt A.

LIMBURG

De h. Noben G. met Mej. Thoelen M.
De h. Olefs J. met Mej. Ruelens M.-J.

Travers A., gesch. werkm. 1ste kl. 39
Walraeve E., keurwerkman 25

Sterfgevallen

AGENTEN IN DIENST

ANTWERPEN

Claes P., A.B. bestuurder 34

HENEGOUWEN

Simon O., ontvanger 54

BRABANT

De Brandt A., el. geleider 54

WEST-VLAANDEREN

Poppe A., controleur 54
Hollevoet Ch., A.B. bestuurder 61

BEGUNSTIGDEN

K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.

ANTWERPEN

Adriaensens A., machinist 88
Pluym E., klerk 1ste kl. 66
Van Herck J., ontvanger 47
Reyne C., el. geleider 78
Bluckens F., klerk 2de kl. 80
Michielsens F., baanwerker 70
Van Decraen J., A.R. geleider 63

OOST-VLAANDEREN

Verolle A., hoofdontvanger 70
Bauwens L., ontvanger 70

HENEGOUWEN

Dehoutain E., maneuver 71
Lefèvre J., ontvanger 74
Magotte F., gesch. werkm. 73
Laurent L., gesch. werkm. 63
Gilot A., gesch. werkm. 1ste kl. 63
Desquesnes Z., el. geleider 79

NAMEN - LUXEMBURG

Darte L., baanwerker 83

LUIK

Brouwers J., ontvanger 90
Paulus C., gesch. werkm. 88
Kirsfinck Chr., half gesch. werkm. 69
Ahuy J., A.B. bestuurder 62

BRABANT

De Geyndt E., gesch. werkm. 86
Desaever S., ontvanger 74
De Smedt J., el. geleider 70
Scholiers P., rangeerder 66
Godard T., machinist 87
Haijen W., ontvanger 83
Hazard P., rangeerder 79

LIMBURG

Bare F., baanwerker 88

WEST-VLAANDEREN

Struijf A., baan- en werkoverste 80
Ingelbrecht P., klerk 2de kl. 80
De Clerck K., ontvanger 72
Kempe M., el. geleider 73

WERKHUIZEN

Brasseur A., gesch. werkm. 1ste kl. 74
De Bruycker H., gesch. werkm. 1ste kl. 62
Vandeboetermet J.B., keurwerkman 72
Diercken C., gesch. werkm. 1ste kl. 63

Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden mei-juni 1970

Dienstjaren

Groep Antwerpen

Laenen K., ontvanger 43
Vervecken E., gesch. werkm. 1e kl. 38
Van Gastel L., ontvanger 37

Groep Henegouwen

Hubert Ch., controleur 49
Robin J., ontvanger 41
Monnier J., baanwerker 40
Robert M., keurwerkman 35
Brohez M., keurwerkman 35
Selvais A., brigadier 34
Vilain L., brigadier 32
Gallez E., ontvanger 31
Thibaut M., ontvanger 25

Groep Namen - Luxemburg

Léonet R., dienstchef 2de kl. 48

Groep Luik

Decresson J., gesch. werkm. 35
Vanhove J., el. geleider 31
Deloge M., gesch. werkm. 1ste kl. 29
Pauly J., el. geleider 20

Groep Brabant

Van den Elzen Fr. nachtwaker 40
Ceuppens J.B., el. geleider 38
Appelmans P., ontvanger 38
Rasschaert P., keurwerkman 38
Bousman P., ontvanger 37
Libert H., el. geleider 34

Groep Limburg

Boiten W., keurwerkman 44
Collaers M., gesch. werkm. 22

Groep West-Vlaanderen

Pyliser H., gesch. werkm. 1ste kl. 44
Devacht H., el. geleider 34
Debruyne P., A.R. geleider 28

Werkhuizen

D'Hollander P., keurwerkman 48
Staelens P., gesch. werkm. 1ste kl. 45

Hoofdbestuur

Sinds enkele tijd is er sprake van aanwervingen en examens zoals in alle ondernemingen in Brussel waar personeel in dienst treedt uit steeds verder verwijderde streken. Alzo wensen wij van harte welkom in de dactylografie : mej. Rose Delpire, wonende te Warisoulx, mevr. Colette Debiolles (echtgenote Roufousse) met woonplaats te Andenne en mej. Dubuisson, die van Mormont-Grupont komt.

In de rubriek « Benoemingen en overplaatsingen » signaleren wij in de « Sociale Dienst » de heer Laurent, A.B. bestuurder, die benoemd werd tot klerk en in de diensten van de A.I., de heer Albert Gykiere, A.B. bestuurder te Moeskroen en de heer R. Defays, controleur van de groep Namen-Luxemburg, eveneens als klerk.

Limburg

DE HEER ALFONS BOGAERTS BEWEGINGSCHEF 1ste KL., OVERLEDEN

Op 11 juli jl. overleed, gans onverwachts, de heer Alfons Bogaerts, bewegingschef 1ste kl. te Lanaken.



De heer Bogaerts, geboren op 24 mei 1907, trad in dienst bij de N.M. V.B. op 22 juni 1925 als paswerker in de werkhuizen van Hasselt. Op 1 febr. 1935 werd hij bevorderd tot brigadier.

Bij zijn benoeming, op 1 oktober 1937, tot stelplaatschef 1ste kl. werd hij overgeplaatst naar Lanaken waar hij tien jaar later, op 1 januari 1947, bevorderd werd tot bewegingschef 1ste kl.

Wij bieden aan mevrouw Bogaerts en haar kinderen de verzekering van onze innige deelneming in het zwaar verlies dat hen treft.

UITREIKING VAN ERETEKENS

Zondag 31 mei 1970 te 10 uur had in de refter van de stelplaats Hasselt de traditionele uitreiking van eretekens plaats.

De heer ir. N. Van Habost, directeur der groep Antwerpen-Limburg,

feliciteerde de vereremerkten namens de heer Voorzitter van de Beheerraad, de heer Directeur-Generaal en in zijn persoonlijke naam; hij dankte hen tevens voor hun jarenlange trouwe dienst aan de Maatschappij.

De heer directeur ging vervolgens over tot de uitreiking van de eretekens, hierbij bijgestaan door de heer ir. Goovaerts, e.a. ingenieur-dienstchef.

Het officiële gedeelte werd gevolgd door een gezellig samenzijn, dat werd opgeluisterd door een ontspanningsgroep.

NATIONALE ORDEN

Kroonorde Ridder

Haenen P., dienstchef 1ste kl.
Mewis H., meetkundig-schatter.
Bogaerts A., bewegingschef 1ste kl.

Gouden Palmen

Masset E., klerk.

Zilveren Palmen

Engelbosch J., brigadier.
Lambregs M., brigadier.
Buekers G., gesch. werkman 1ste kl.
Auwerx W., keurwerkman.
Quintens D., keurwerkman.
Bessemans L., hoofdontvanger.
Hennus J., gesch. werkman.
Palmaerts P., ploegbaas.

Gouden medaille

Roumans A., A.B.bestuurder.
Vanvinckenray H., A.B.bestuurder.

Orde van Leopold II

Ridder

Tijtgat H., meestergast 1ste kl.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 JAREN DIENST

Burgerlijk Kruis 1ste kl.

Peeters R., dienstchef 1ste kl.

Burgerlijk Kruis 2de kl.

Brauns Fr., controleur.

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Kelchtermans J., ontvanger.
Palmaerts P., ploegbaas.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Bollen R., Caubergh C., Govaers G.,
Jacobs M., Palmans V., Sannen R.,
Verhaeg J.

Burgerlijke Medaille 2de kl.

Bas R., Bas G., Billien J., Bouveroux L., Brauns L., Corstjens L., Daniels A., Daniels L., Dolmans J., Donne A., Driesmans R., Jannes M., Jans Th., Joosten H., Knippenberg J., Marguillier L., Monsieur P., Neyens J., Noelenders C., Reenaers J., Scheveneels Fr., Stalmans F., Stinckens M., Thoelen J., Thoelen P., Thijs L., Vandecleue J., Van de Kerckhof Fr., Vanderhoeven M., Vanhees J., Vanhove P., Vincken H., Vos Cl., Wouters E.

CONTROLEUR SPEURNEUS

SPEURNEUS : Onlangs vernam ik dat een collega van Charleroi een som van 300.000 fr gevonden heeft in een autobus.

BESTUURDER : Ik vraag me af welke zakenman gebruik maakt van onze autobussen en die dan de gelegenheid vindt een dergelijk fortuin te laten liggen.

Sp. : Daarover zullen wij later misschien wel meer vernemen. Intussen kan ik u al vertellen dat de redacteur van « Onze Buurtspoorwegen » de vinder van de schat is gaan opzoeken. De agent, die de handtas heeft teruggevonden is inderdaad niet de agent die de autobus bestuurde.

B. : Waar wilt ge naartoe ?

Sp. : Wel, de bestuurder, die het voertuig binnenreed in de stelplaats heeft geen rekening gehouden met de voorschriften van het bericht E/I. 719.2 :1 van 17 november 1958.

B. : Dat is twaalf jaar geleden !

Sp. : Ge weet toch dat men zich met de gevonden voorwerpen bezighoudt sinds de stichting van de Maatschappij; maar het gaat hier om het laatste bericht betreffende de verloren voorwerpen en waarvan het ontvangstbewijs nog steeds gebruikt wordt.

B. : Ge gaat deze collega toch geen last bezorgen? Alles wel ingezien, heeft de eigenaar zijn geld terug in zijn bezit en hij verdient wel een les.

Sp. : Natuurlijk ! Maar ik heb dat geval als voorbeeld willen nemen en niets kan mij weerhouden te denken dat het veel beter ware geweest dat, toen de eigenaar telefonisch om inlichtingen vroeg op het ogenblik dat de autobus reeds binnenstond, de stelplaatsoverste had kunnen zeggen : « Wees gerust, bij het nazicht van de autobus aan het eindpunt, zoals voorgeschreven door het reglement, heeft de bestuurder van de autobus, M. X, een klein fortuin gevonden, dat ik te uwer beschikking houd ».

B. : Ge zijt een moeilijke... hé zeg!

Sp. : Ik vind het niet, deze reglementering is een bescherming van de reizigers tegen deze, die niet dezelfde scrupules hebben om de reputatie van eerlijkheid van onze agenten ongeschonden te houden.

Namen - Luxemburg

DE RONDE VAN FRANKRIJK ALS FIETSTOERIST

Wij werden in kennis gesteld van de sportieve prestaties van een agent van de stelplaats Aarlen, de heer François Poncelet, die in juni 1970 de «Ronde van Frankrijk voor fiets-toeristen» heeft gedaan en also 4.900 km aflegde in minder dan 30 dagen, prestatie bevestigd door 80 controlestempels.



François Poncelet.

Sinds hij in 1963 in dienst trad bij de N.M.V.B. maakt onze Aarlense collega deel uit van de club voor fietstoeristen van Virton.

Dat jaar had hij beslist deel te nemen aan de «Ronde van Frankrijk voor fietstoeristen» zodat hij in de winter zich een zware training oplegde. Zo begaf hij zich meermaals per week naar Longwy om te zwemen en in de lente begon hij de oefening op de weg.

De eerste rit van de ronde ging van Longuyon naar Straatsburg en vervolgens, dag na dag, bekwam hij zijn 80 verplichte controlestempels op het blad van de Belgische Wielrijdersbond.

Onder de 23 ritten, afgelegd door Poncelet, vermelden wij deze van Prades (Pyreneeën) naar St. Giron, hetzij 195 km met 5 grote bergpassen.

Onze fietser is terecht fier over deze prestatie, die hij slechts heeft kunnen verrichten — hij geeft zich daarvan rekenschap — dank zij het begrip van zijn chefs te Marloie en te Namen, die hem toelieten zijn rust en recuperatiedagen te laten bijeenkomen evenals aan de geest van kameradschap van zijn collega's. Wij wensen hem van harte geluk met de opgebrachte moed en zijn liefde voor de ECHTE liefhebberssport.

DE HEER LEONET DIENSTCHEF 2de KL. OP RUST

Na een voorbeeldige loopbaan van 48 jaar werd de heer Léonet gevierd door de bedienden van de Groep Namen-Luxemburg in bijzijn van de heer Dulieu, directeur.

In september 1922, nauwelijks 17 jaar, trad hij in dienst van de pachtende maatschappij «La Mosane» te Andenne. Hij hield zich reeds dadelijk bezig met de tarificatie van het goederenvervoer, het invullen van de reisbladen en het berekenen van de vrachtkosten; op het ogenblik kan men zich geen idee meer vormen van de belangrijkheid van het goederenvervoer, niet alleen voor 1914 maar ook tussen de twee oorlogen.

Bij de uitbreiding van de lijn Andenne-Sorée tot Ciney werd de heer Léonet aangeduid voor het station van Sorée. Hoofdontvanger genoemd in 1936 werd hij eveneens spoorautovoerder om in 1937 benoemd te worden tot controleur. Bevorderd tot bewegingsoverste 2de kl. in 1950 ging hij over naar 1ste kl. in 1954. Door zijn uitstekende kennis van het net van de twee provincies en zijn gehechtheid aan de Nationale Maat-

schappij bracht hij het in 1960 tot dienstchef 2de kl. Gedurende tien jaar werden hem alle kwesties betreffende de beweging in de Groep, die over 220 rijtuigen beschikt, toevertrouwd.



Wij wensen de heer Léonet dat hij nog lang onze autobussen mag zien passeren voorbij zijn mooie woning te Malonne.

Antwerpen

DE HEER R. CUVELIER TECHNISCH INSPECTEUR OP RUST

Reeds in zijn kinderjaren hoorde de heer Raymond Cuvelier spreken over assen en ankers vermits zijn vader, de heer Téléphore Cuvelier, ambtenaar was bij de N.M.V.B. en zich onder meer bezighield met de elektrische lijnen in de Brusselse agglomeratie.

Hij trad in dienst als technisch ingenieur op 1-9-1930 in het werkhuis van Merksem waar hij gans zijn loopbaan doorbracht; hij werd bevorderd tot dienstchef 1ste kl. in 1934 en tot technisch inspecteur in 1951.

Vrijdag 26 juni jl. tijdens een plechtigheid, ingericht door de Directie T/At., gaf de heer Barbier, hoofdingenieur, uiting aan zijn sympathie voor de oprustgestelde en herinnerde aan zijn verwezenlijkingen; nadien bracht de heer Van Wesemael, technisch ingenieur, hulde aan de kwaliteiten van zijn chef.

De heer Cuvelier werd op maandag 29 eveneens ontvangen door de vriendenkring van de bedienden. De heer directeur Van Habost haalde herinneringen op uit het verleden van het werkhuis van Merksem.

's Anderendaags werd de heer Cuvelier een geschenk aangeboden door het personeel van het werkhuis.

Wij wensen de nieuwe oprustgestelde nog een lang leven en een goede gezondheid.



De heer Cuvelier, met het geschenk in de hand, omringd door de ingenieurs en technisch ingenieurs van T/At en het kaderpersoneel van het werkhuis.

MOOIE LOOPBANEN



B. Houssier
Trad in dienst op 1-5-1921 en eindigde zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Alle-sur-Semois.



L. Van Gastel
In dienst getreden op 19-4-1929 ging hij op rust als ontvanger te Merksem.



F. Van den Elzen
Begon zijn loopbaan op 31-1-1930 en werd op rust gesteld als nachtwaker te Grimbergen.



H. Pyliser
In dienst getreden op 17-5-1926 eindigde hij zijn loopbaan als gesch. werkm. 1ste kl. te Oostende.



J. Maréchal
Trad in dienst op 13-8-1933 en werd op rust gesteld als controleur te Luik.



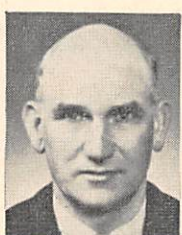
L. Bero
In dienst getreden op 16-1-1924 ging hij op rust als baanwerker te Charleroi.



P. Collas
In dienst getreden op 19-8-1929 werd hij op rust gesteld als gesch. werkm. te Bitsingen.



J. Demey
Begon zijn loopbaan op 15-3-1926 en ging op rust als A.B. bestuurder te Geluwe.



Th. Roelen
Trad in dienst op 1-6-1926 en werd op rust gesteld als A.R. voerder te Turnhout.



F. Van Oosterwijk
In dienst getreden op 7-6-1926 eindigde hij zijn loopbaan als stationschef 2e kl. te Turnhout.



S. Varvennes
Begon zijn loopbaan op 23-9-1931 en ging op rust als ontvanger te Diesdelle.



P. Bousman
In dienst getreden op 23-10-1926 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Chastre.



P. Appelmans
In dienst getreden op 1-4-1930 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Leerbeek.



K. Laenen
Is zijn loopbaan begonnen op 21-5-1927 en ging op rust als ontvanger te Aarschot.



A. Travers
Trad in dienst op 10-10-1927 en werd op rust gesteld als gesch. werkm. 1e kl. te Destelbergen.



P. Staelens
In dienst getreden op 13-7-1922 eindigde hij zijn loopbaan als gesch. werkm. 1e kl. te Destelbergen.



E. Vervecken
Trad in dienst op 13-8-1928 en werd op rust gesteld als gesch. werkm. 1e kl. te Merksem.



G. Boiten
In dienst getreden op 1-4-1926 eindigde hij zijn loopbaan als keurwerkm. te Hasselt.

EERLIJK DUURT HET LANGST

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

GROEP ANTWERPEN

Stelplaats Broechem: Florus F. (75 fr.), Mortelmans A. (28 fr.).
Stelplaats Tjalkstraat: De Smet A. (68 gulden).

GROEP OOST-VLAANDEREN

Stelplaats Destelbergen: Thienpont R. (1.850 fr.), Raemdonck L.

(131 fr.), Schiettecatte J. (323 fr.), Tollenaere J. (100 fr.), De Wettinck I. (2.820 fr.), Van de Voorde R. (2.300 fr.), Audenaert A. (2.252 fr.), Fockedeij B. (500 fr.), De Jaeger G. (395 fr.).

Stelplaats Hamme: Heirwegh R. (600 fr.), De Smedt A. (109 fr.).

Stelplaats Herzele: Brisard R. (1.064 fr.).

Stelplaats Oudenaarde: Botteldoorn J. (122 fr.), Vlerick A. (352 fr.).

Stelplaats Sint-Niklaas: D'Hondt

F. (150 fr.), Van Britsom A. (108 fr.), Vander Stoelen L. (1.496 fr.).

GROEP WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Diksmuide: Matte J. (handkoffer en draagbare radio).

Stelplaats Kortrijk: Meulenaere A. (575 fr.), Dedrie V. (lederen tas), Carlier R. (800 fr.), Overbergh E. (draagbare radio), Defoort A. (2.000 fr.), Vandewalle J. (regenmantel).

Stelplaats Oostende: Blomme Y. (1.000 fr.), Van Coillie R. (5 Eng. ponden).

Stelplaats Knokke : Janssens R. (600 fr.), Van Zandweghe F (3.190 fr.), Strubbe J. (antieke houten wereldbol).

Stelplaats De Panne : Verhaegen L. (1.522 fr.).

GROEP BRABANT

Stelplaats Leuven : Daems F. (1.286 fr.), Bruers (700 fr.).

Stelplaats Tienen : Michaux W. (1.109 fr.).

GROEP HENEGOUWEN

Stelplaats Frasnes-lez-Buissenal : Corbisier L. (370 fr.).

Stelplaats La Louvière : Staquet G. (2.350 fr.), Van Dyck A. (127 fr.), Mitaine H. (250 fr.).

Stelplaats Aat : Mathieu J. (340 fr.).

Stelplaats Charleroi : Dumont A. (40 fr.), Daspremont J. (dameshorloge), Cavillot S. (5 fr.), Dubois R. (herenhorloge), Piron J. (9 fr.), Noel J. (16 fr.), Cottiel A. (zilveren armband), Hennaut J. (13 fr.), Burssens R. (22 fr.), Sénéchal F. (zilveren armband), Laurent H. (5.000 fr. en fotoapparaat), Rogie G. (56 fr.), Van Bokestael (341 fr.), Versaevl Cl. (19 fr.), Vandermynsbrugge J. (100 fr.), Denisty J. (1.019 fr.), Callens E. (13 fr. en 25 fr.), Yancis W. (1.020 fr.), Deprez M. (portefeuille).

Stelplaats Châtelet : Stas M. (fotoapparaat), Billiau J. (20 fr.), Claes Cl. 96 fr.).

Stelplaats Trazegnies : Elie Cl. (dameshorloge en armband en gouden dameshorloge), Piret S. (63 fr.), Gaspart A. (66 fr.).

Stelplaats Quaregnon : Toubeau R. (39 fr. en 2 loterijbiljetten), Hauteccœur (83 fr.), Buys N. (50 fr.), Fleurquin A. (61 fr.), Honghe J.-M. (20 fr.), Hayez M. (1.510 fr.), Wins L. (600 fr.), Caudron (persoonlijke documenten).

Stelplaats Nalinnes : Poucet A. (300 fr.), Moore G. (99 fr.), Scheiminger G. (12 fr.).

GROEP LIMBURG

Stelplaats Lanaken : Dolmans L. (818 fr.).

Stelplaats Genk : Scheelen Th. (600 fr.).

Stelplaats Sint Truiden : Martens Ch. (2.830 fr.), Dupae V. (1.033 fr.), Spiritus J. (2.300 fr.).

Stelplaats Hasselt : Vanstraelen F. (4.790 fr.).

Stelplaats Koersel : Droogmans A. (1.050 fr.).

GROEP LUIK

Stelplaats Bressoux : Fransen R. (122 fr.).

Stelplaats Eupen : Leclercq H. (804 fr.), Michiels H. (195 fr.), Pelzer E. (58 fr. en 14,50 DM), Simon A. (3.250 fr.), Tillmans W. (330 fr.), Wintgens C. (armbandhorloge).

Stelplaats Luik-St. Gilles : Collart J. (775 fr.), Drion E. (80 fr. en 20 gulden en 20 fr.), Facheris A. (131 fr.), Soetewey A. (240 fr.).

Stelplaats Omal : Dengis A. (80 fr.), Joannès H. (78 fr.), Tant R. (125 fr. en horloge).

Stelplaats Rocourt : Broeders G. (100 fr.), Libiouille L. (600 fr.), Proesmans H. (204 fr.).

Stelplaats Warzée : Jaa O. (216 fr.), Mottet M. (1.540 fr.).

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Florenville : Dort J. (556 fr.).

Stelplaats Florennes : Henuzet R. (40 fr. en documenten), Lefebvre R. (70 fr.).

Stelplaats Andenne : Souris J.B. (draagbare radio).

Stelplaats Ermeton : Pirson M. (374 fr.).

Stelplaats Namen : Delcourt G. (1.266 fr.), Thiry R. (480 fr.).

Stelplaats Mariembourg : Dropsy U. (115 fr.).

Stelplaats Grand-Leez : Noel L. (736 fr.).

Het gebruik van de semafoon bij de Buurtspoorwegen

Op de laatste roze bladzijden, in de rubriek « Inlichtingen » van de nieuwe telefoongids wordt uitleg gegeven over de mogelijkheden geboden door een dienst van de Telefoon en Telegraaf, die sinds enkele jaren bestaat.

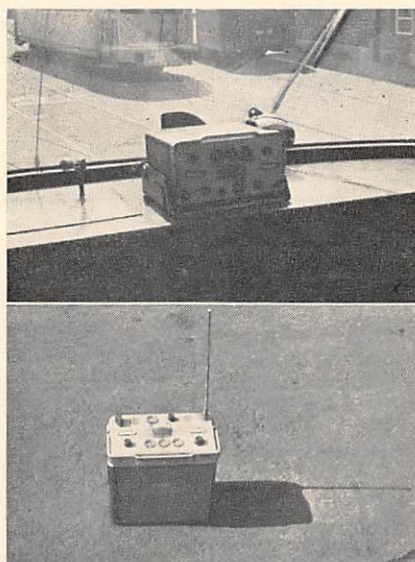
Deze dienst schept de mogelijkheid, om met behulp van een gewoon telefoontoestel, een gecodeerd bericht uit te zenden dat over het gehele grondgebied van België en Nederland ontvangen kan worden door het radio-elektrisch ontvangtoestel waarvoor het bestemd is.

Dit ontvangtoestel is draagbaar en kan dus overal, hetzij buitenshuis, hetzij binnenshuis of in een voertuig worden gebruikt.

Het gecodeerd bericht ligt opgesloten in één van de zes mogelijke cijfers die kunnen worden uitgezonden en die respectievelijk overeenstemmen met zes afspraken welke tussen de semafoongebruiker en één of meer telefoonabonnees gemaakt zijn.

Sedert 1968 heeft de Groep Brabant drie apparaten in huur. Een is steeds geplaatst op een ladderwagen, een tweede bevindt zich geregeld in het rijtuig van de « vliegende » con-

troleurs en een derde is voorbehouden aan de stelplaats Kessel-Lo. Daar wordt, na het sluiten van het werkhuis, om beurt en gedurende een week, een semafoon mee naar huis genomen door een agent, die een autobus kan besturen en depanneren.



De semafoon geplaatst in de nabijheid van de bestuurderspost van de ladderwagen. Vooraan bemerkt men de antenne en de drie lichtjes.

Alzo kan hij op elk ogenblik opgeroepen worden, onder meer 's zaterdags en 's zondags, en telefonisch contact opnemen met de agent van dienst in de stelplaats. Deze laatste weet waar het ongeval plaats had of het defect rijtuig zich bevindt.

Het apparaat heeft drie lichtjes, genummerd van 1 tot 3 die elk een betekenis hebben. Wanneer de lichtjes 1 en 3 branden geeft dat een vierde betekenis wat eveneens het geval is met $2 + 3 = 5$ en $1 + 2 + 3 = 6$.

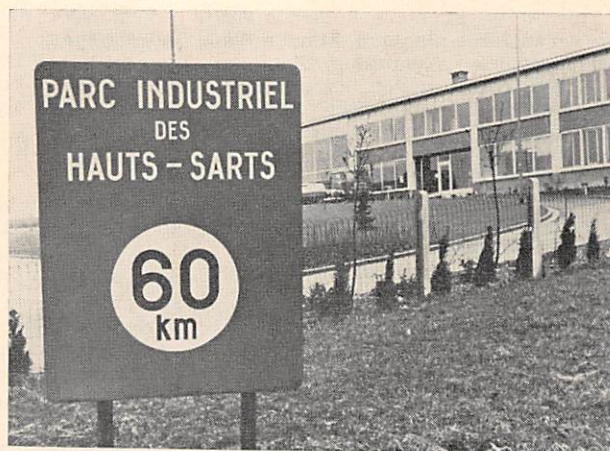
Het signaal 1 kan betekenen: « Keer aanstonds terug naar de stelplaats ». Maar het cijfer dat het meest gebruikt wordt is dat waarvan de betekenis luidt: « Telefooneer onmiddellijk naar de overste van uw dienst ».

De agent van de ladderwagen of de controleur in het rijtuig heeft zich slechts zo spoedig mogelijk naar een cabine of een telefoonapparaat te begeben.

Te Charleroi beschikken onze diensten over een radio-uitrusting, die een gesproken contact toelaat tussen het dienstrijtuig en de directie.

De semafoon, gebruikt in de Groep Brabant, is vanzelfsprekend goedkoper in het dagelijks gebruik en geeft relatief vlugge contactmogelijkheden.

Het Industriepark van de « Hauts-Sarts » te Herstal en de diensten van de N.M.V.B. te Luik



Sinds jaren verrijzen, op de plaatsen waar sinds eeuwen slechts velden en weiden te zien waren, werkhuizen en stapelplaatsen verbonden met het wegnnet van de streek.

Dat verschijnsel doet zich voor in verscheidene streken van het land en gaat gepaard met de spectaculaire aanleg van de infrastructuur, ontwikkeling en modernisatie van het wegnnet, van de waterwegen, enz...

Deze industrieparken mogen in ons klein land geschat worden op een goed honderdtal; drie vierde is geheel of gedeeltelijk bezet, voor de andere is de infrastructuur nog niet voltooid. Sommige parken zijn aanzienlijk door hun oppervlakte o.m. deze van Antwerpen, Gent-Terneuzen, Zeebrugge, Ghlin-Baudour, Seneffe-Manager (tussen de 1000 en 2000 ha); andere door het aantal geschapen werkgelegenheden zoals te Genk (10.000 werknemers).

Het ontstaan van de industrieparken is een gevolg van de economische evolutie, die zich sinds een twintigtal jaren voordoet.

De industriële activiteiten, die gedurende meer dan een eeuw de voorspoed van België verzekerden, hebben hun traditionele voorrang verloren: ingevolge de concurrentie van synthetische producten (nylon) en minder dure energiebronnen (petroleum) hebben de textiel- en steenko-

lenindustrie een zware crisis gekend.

Tijdens dezelfde periode hebben de vooruitgang van de toepassing van de gedane opzoekingen, het voltooiën van nieuwe fabricatietechnieken en het op de markt brengen van nieuwe producten, een buitengewone snelle ontwikkeling van nieuwe nijverheidsactiviteiten verzekerd (scheikunde, petrochemische industrie, mechanische constructie, electronica, enz).

DE KEUZE EN DE INRICHTING VAN DE INDUSTRIEPARKEN

De openbare besturen zijn niet vreemd gebleven aan deze beweging en hetzij afzonderlijk, hetzij gegroepeerd hebben de Staat, de provincies, de gemeenten samen met intercommunale en interprovinciale verenigingen een politiek van samenwerking gehuldigd met private ondernemingen waarvan de oprichting van «zonings» een van de meest markante verwezenlijkingen is.

Wanneer de beslissing genomen was een zoning op en in te richten volgden de autoriteiten, onder verschillende vorm en modaliteiten, een enkel doel: investeringen aantrekken en de ondernemingen, die zich in ons land willen vestigen, op vooraf gekozen terreinen onderbrengen.

Deze terreinen vormen de «zonings» speciaal ingericht voor de

nijverheid en uitsluitend voorbehouden aan de ondernemingen. Zij werden door de autoriteiten gekozen met het oog op de bijzonder voordelige ligging.

In het algemeen is de aanwezigheid van een bevolkingsconcentratie en geschoolde werklieden een essentiële factor daar zij werkgelegenheid ter plaatse in de hand werkt en in sommige gevallen de herscholing van de werknemers, getroffen door de crisis in sommige takken (kolen, textiel en metaalindustrie).

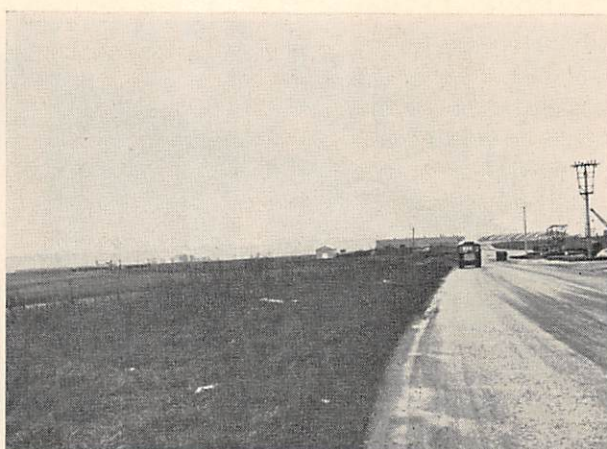
HET VERVOER VAN DE ARBEIDERS

De rol, die de diensten van de N.M.V.B. kunnen spelen in de ontwikkeling van zonings, is zeer veranderlijk maar meestal brengt onze deelneming voor ons veel risico's. Inderdaad in het begin zijn de terreinen slechts door een of twee ondernemingen bezet en meestal bestaat er in de omgeving geen enkel wooncentrum dat ons een tweede clientele kan verzekeren na het vervoer van de werklieden naar de arbeidsplaatsen.

Bovendien zijn deze fabrieken in het algemeen uitgerust met ultramodern materieel dat zeer gespecialiseerde en goed betaalde werkrachten vergt.



De breedte van de weg is merkwaardig. Hij omvat: een voetpad, een breed rijwielpad en een gedeelte voor het wegverkeer.



Deze foto van de Hauts-Sarts is niet zeer mooi. Zij toont echter dat nog een grote uitgestrektheid beschikbaar is langs de weg, gebruikt door onze autobussen.

Talrijke werknemers, komende van ver verwijderde plaatsen, kunnen dus een financiële inspanning doen en zich een eigen wagen aanschaffen. De fabrieken organiseren dikwijls een bijzondere autobusdienst om de werkkrachten aan te brengen zodat de openbare vervoerdiensten naar de «zonings» slechts weinig succes kennen. Men schat dat 10 % van de werknemers gebruik maken van de openbare diensten om zich naar hun werk te begeven. Wat wil zeggen dat de zoning reeds heel belangrijk moet zijn opdat een lijn leefbaar is.

Het industriepark van de Hauts Sarts (ca. 300 ha) te Herstal geniet van een belangrijke infrastructuur (kruispunt van autosnelwegen, de nabijheid van spoorwegen, de Maas, het Albertkanaal en de haven van Luik).

De maatschappij Uniroyal Englebert bezet een groot gedeelte naast een dertigtal andere ondernemingen voor het merendeel Engelse en Amerikaanse, waar computers, magnetische banden, hydraulisch materieel, papier voor fotokopiëermachines, precisie-instrumenten, enz. vervaardigd worden.

Veel vóór de oprichting van het industriepark bedienden de diensten van de N.M.V.B. de hoogvlakte en de onmiddellijke omgeving met drie autobuslijnen t.w.:

de lijn 76 : Luik-Herstal-Bitsingen-Riemst;

de lijn 79 : Luik-Herstal-Pontisse; en de lijn 71 : Luik-Vottem-Milmort.

Het volstond dus de uurregelingen aan de nieuwe behoeften aan te passen en de lijnen op sommige uren te verlengen onder meer voor het aan- en terugbrengen van de werknemers van de verschillende ploegen.

Dat net wordt aangevuld met een bijzondere dienst tussen het station N.M.B.S. van Ans en de fabrieken Englebert, via Rocourt.

De lijnen 76 en 79 verbinden het centrum van Luik met het industriepark in een half uur met een frequentie van 15 minuten bij de aanvang en het einde van de dagtaak. Na de place St. Lambert te hebben verlaten, nemen de autobussen de rue Léopold, overschrijden de Maas, rijden langs het Bavièrehospitaal en begeven zich in de richting van de

Atlasbrug : de autobus 76 langs de quai Godefroid Kurth en de 79 langs de brug van Bressoux.

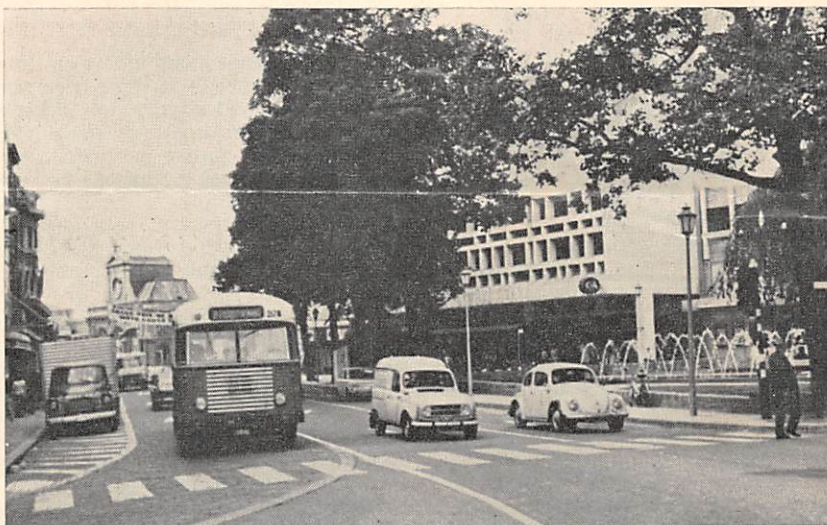
Zij rijden verder naar Couronmeuse, bedienen de fabrieken van het centrum van Herstal vanwaar zij de richting nemen van de nieuwe zoning van de Hauts-Sarts waar de nieuwe ondernemingen gevestigd zijn. Na de lus te hebben gemaakt, vertrekt de autobus 79 opnieuw naar Luik langs dezelfde reisweg terwijl de autobus 76 haar weg vervolgt in de richting van Bitsingen en Riemst.

De lijn 71 heeft haar vertrekpunt op de place St.-Lambert, passeert voorbij het station N.M.B.S. Luik-Palais, neemt de rue de l'Académie, de rue de la Campine, bedient de wijk van de Citadelle om zich vervolgens naar Vottem en Milmort te begeven vanwaar zij verlengd wordt tot de Hauts-Sarts.

Het geheel van deze diensten, dat de streek van Luik, een deel van Haspengouw en de vallei van de Jeker bedient, vervoert ongeveer 350 reizigers naar de zoning hetzij 10 % van het personeel in dienst in de daar gevestigde ondernemingen.

Het autobusstation van NAMEN

In het nr. 144 (januari-februari) gaven wij een foto, die een gedeelte toonde van het gebouw opgetrokken in de nabijheid van de reizigersuitgang van het N.M.B.S. station te Namen. Dat complex, sindsdien geopend, omvat winkels en cafetaria's; er werd eveneens een wachtzaal voor reizigers van de N.M.V.B. ondergebracht met loketten waar inlichtingen en abonnementen kunnen bekomen worden, een zaal voor het personeel



De avenue de la Gare is een korte verkeersader, die de Place de la Station verbindt met de rue de Fer. Rechts, de fonteinen in werking, een weinig verder werden grasperken aangelegd, die weldra groene ruimten zullen worden.



en in de nabijheid een reeks kaaien gebruikt door onze autobussen en deze van de N.M.B.S.

De vertrekkakaaien komen uit op een gemacadamiseerde weg, die langs de terreinen van de N.M.B.S. loopt. De inlichtingen en aanduidingen worden gegeven langs een luidspreker naar gelang de vertrekken.

Gedeeltelijk gezicht van het autobusstation langs de kant van de sporen van de N.M.B.S.

De Toeristische Tramweg van het Aisnedal



Prins Albert, in open rijtuig, in gesprek met minister Héger.

(Foto's Coerten)

Prins Albert had er in toegestemd op 20 juni jl. in het raam van het « Europees Natuurbeschermingsjaar » en onder de hoge bescherming van de vereniging « Ardenne et Gaume », het reservaat Emmanuel Jadot, een woud van 600 ha te Amonines-Grandménil-Erezée, plechtig te openen.

Een open plek in het bos, gelegen in de nabijheid van Forge-à-la-Plez, werd uitgekozen voor de ontvangst en om die te bereiken werd beroep gedaan op... de Toeristische Tramweg van het Aisnedal.

Het werd een grote dag voor de T.T.A. Alles werd in het werk gesteld voor het welslaan van deze sympathieke manifestatie maar ook en vooral voor het succes van de kleine trammetjes, die zich zo goed aangepast hebben in het prachtig kader van de Ardennen.

Prins Albert werd rond 14 u. verwacht. Vlaggen wapperden aan de masten van het kleine station van Pont d'Erezée, leden van het personeel waren op post terwijl langs de weg het verkeer geregeld werd door boswachters en leden van de rijkswacht.

Spoedig heerste er een grote drukte op de kaai van het station waar de personaliteiten, die de prins naar Forge-à-la-Plez zouden vergezellen, verzameld waren.



Vooran: monseigneur Cammaert, prins Albert en minister Héger. Achteraan herkennen wij de heer Valcke, directeur E.P.

Wij bemerkten o.m. prins de Ligne, voorzitter van de Belgische afdeling van het « Europees Natuurbeschermingsjaar », de heren Héger, minister van Landbouw en Ch. Hannin, minister van Middenstand, Clicheroux, directeur-generaal van Waters en Bossen, en zijn adjunct de heer Henriquet, graaf Cornet d'Elzius, cabinetsattaché van de minister van Landbouw, de heer Van Autgaerden, directeur-generaal van de N.M.V.B. en de heer Valcke, directeur, de voorzitter van « Ardenne et Gaume » en mevrouw P. Staner, de ambassadeur van Roemenië en zijn dame, de heer en mevrouw Jadot, eigenaars en schenkers van het « Bois du Pays », de gedeputeerden Gillard, Bastin en Bocq, de heer Gérard, burgemeester van Erezée en zijn collega's van de naburige gemeenten.

Onder het gejuich van scouts en kinderen uit de omgeving stapte de prins uit zijn wagen vergezeld van zijn secretaris de heer Didisheim.

Na de gebruikelijke voorstelling en handen drukken, door een glimlachende prins, tekende hij achtereenvolgens het guldenboek van de T.T.A. en van de gemeente Erezée om nadien plaats te nemen in het open rijtuig. Andere personaliteiten en genodigden installeerden zich in de goede, oude rijtuigen van vroeger, die ieders bewondering opwekten.

Benevens de personaliteiten van zijn gevolg waren er nog een honderdvijftig personen, die de prins verwelkomden. De openingsplechtigheid van het reservaat Emmanuel Jadot, in het kader van het « Europees Natuurbeschermingsjaar » gaf aanleiding tot het uitspreken van redevoeingen vol beloften voor het vrijwaren van deze streek; merkwaardige toespraken werden ook gehouden met betrekking tot de weder samenstelling van het « Bois du Pays ».

Nadat de prins het symbolisch lint had doorgeknipt, maakte hij een korte wandeling door het bos en dronk, in gezelschap van de talrijke aanwezige vrienden van de natuur, het glas van de vriendschap.

20 juni werd voor de « Toeristische Tramweg van het Aisnedal » een merkwaardige dag, een van de mooiste parels aan zijn kroon: de prinselijke handtekening bovenaan de eerste bladzijde van zijn splinternieuw Guldenboek.

Een station onder velen : DIKSMUIDE

Diksmuide herinnert aan de loopgrachten-oorlog van 1914-1918, die dat gedeelte van ons land omvormde tot een puinhoop.

Onder Gewijde van Dampierre, in 1270, werd de stad met aarden wallen omgeven en in dezelfde eeuw was de lakennijverheid van primordiaal belang in deze stad. De Frans-Engelse oorlogen waren echter de oorzaak dat de zo vermaarde Engelse wol Diksmuide niet meer kon bereiken zodat er rond 1500 praktisch geen sprake meer was van deze nijverheid.

De tweede belangrijkste bezigheid van de Diksmuidenaren was het bereiden van boter en kaas. Het was een streng gereglementeerde nijverheid en nog tot in 1850 bood de botermarkt een enig schouwspel.



Het huidige Diksmuide, gloednieuw sinds de eerste wereldoorlog, kent nu een bloeiende diamantindustrie, die nu reeds 350 arbeiders telt.

Tussen de monumenten, die een bezoek waard zijn, vermelden wij het stadhuis in neo-gotische stijl, met een zeer interessant museum, het bejinhof uit de 12e eeuw en de nieuwe IJzertoren, die met zijn 87 m de ganse streek beheerst.

Buurtspoorwegknooppunt

Op het gebied van buurtspoorwegen neemt Diksmuide een belangrijke plaats in. Inderdaad het was een knooppunt van lijnen, die uitzwerven in verschillende richtingen. De eerste lijn, Diksmuide-Ieper-Poperinge, werd geopend op 25 september 1906. Het volgende jaar, op 29 juni, volgde Diksmuide-Oostende en dan diende er gewacht tot 22 maart 1910 alvorens men per tram Brugge kon bereiken vanuit Diksmuide. Deze lijn nad tussen Diksmuide en Leke een gemeenschappelijk baangedeelte met de lijn Diksmuide-Oostende.

Als laatste in de reeks kwam de lijn Diksmuide-Roeselare, die tussen Diksmuide en Woumen, een gemeen-



De stelplaats van Diksmuide vóór 1914.

schappelijk baangedeelte had met de lijn Diksmuide-Ieper-Poperinge. De baanvakken Roeselare - Staden en Staden - Woumen worden op 15 febr., respectievelijk 1 oktober 1911 in gebruik genomen. De verbinding Roeselare - Langemark werd geëxploiteerd vanaf 1 maart 1913.

Na de oorlog, in 1918, was Diksmuide totaal verwoest op uitzondering van een huis en een gedeelte van de buurtspoorwegstelplaats. Deze werd niettemin wederopgebouwd in haar oorspronkelijke stijl met puntgevels.

Toen de pachtende maatschappijen afzagen van de verdere exploitatie van de lijnen, werd een eerste stap gedaan naar de centralisatie van het onderhoud van het materieel. Hiervoor werd te Diksmuide een grote werkplaats opgericht waar locomotieven, rijtuigen en wagons werden hersteld en later de spoorauto's van het net van West-Vlaanderen. Zwaar beschadigd in 1940, wegens de bombardementen, besloot de N.M.V.B.

het herstellingscentrum over te brengen naar Destelbergen en te Diksmuide slechts een kleine herstelwerkplaats te behouden.

Tijdens de tweede wereldoorlog werden de baanvakken Roeselare-Langemark en Merkem-Elverdinge opgebroken. Na de vijandelikheden werden de spoordiensten geleidelijk vervangen door autobusdiensten zodat Diksmuide op het ogenblik het vertrekpunt is van een zevental lijnen naar Roeselare, over Hoogdele of over Houthulst, verder naar Ieper, Poperinge, Aartrijke, Brugge en Oostende.

De huidige overste is de heer Kets, controleur, in zijn taak bijgestaan door zijn collega controleur 't Kindt. Bij de opruststelling van de heer Nijs, in 1963, volgde de heer Kets hem op. Op het ogenblik heeft hij 31 agenten onder zijn orders en de stelplaats beschikt over 14 autobussen. Het werkhuis staat onder de verantwoordelijkheid van de heer A. Debruyne, leermeester.



Van links naar rechts : R. Hardy, AB bestuurder, De Bourdeau, gesch. werkmán 1ste kl., R. Kets en G. Duchatelez, gesch. werkmán 1ste kl.