

onze buurtspoorwegen

N. 136

SEPTEMBER - OCTOBER 1968

23ste JAARGANG





Eindpunt van een speciale autobusdienst «Luik-Universiteit» te midden van de bossen op de heuvel van Sart-Tilman, afhankelijk van de gemeente Angleur. Zie biz. 3.



Een «straat» in het nieuwe handelscentrum onlangs te Genk geopend. Een autobusstation werd in de nabijheid gebouwd. Zie biz. 6.



De dienst Weg en Werken van Henegouwen heeft een zeer nuttige wijziging gebracht aan het tracé te La Louvière. Zie biz. 14.

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.

Van 10 tot 17 november 1968

De Week der Ouden van Dagen

Elk jaar, gevolg gevend aan de oproep van de vereniging, die de «Week der Ouden van Dagen» organiseert, herinnert Onze Buurtspoorwegen aan de plichten, die wij in het dagelijks leven hebben tegenover bejaarde personen.

Tijdens een recent congres van specialisten op het gebied van de gerontologie (wetenschap betreffende de problemen, die de ouderdom met zich meebrengt) werd vastgesteld dat men verder moet gaan dan de onmiddellijke zorg van het verbeteren van het lot van bejaarde personen want er zijn ook de ouderlingen van morgen! Deze specialisten richten zich dus op het ogenblik eveneens tot de jongeren en trekken namelijk hun aandacht op de noodzakelijkheid van een meer harmonieus samenleven tussen de generaties. Het is derhalve niet te verwonderen dat de volgende «Week der Ouden van Dagen» in het teken zal staan van het belang van dat probleem.

Maar het is niet minder waar dat een aspect van het leven van de gepensioneerden aanzienlijk zou moeten verbeterd worden: het is de toekenning van het wettelijk pensioen, **vanaf de eerste maand na het staken van het werk**. De pers heeft reeds melding gemaakt van flagrante gevallen. Wat de gepensioneerden van de N.M.V.B. betreft, kunnen wij zeggen dat dergelijke toestanden gelukkig zeer zeldzaam zijn, dank zij de waakzaamheid van onze diensten die een jaar vóór de opruststelling de leden van het personeel inlichten over de stappen, die moeten gedaan worden om elke vertraging te vermijden bij de samenstelling van het dossier en de betaling van hun pensioen.

Wij raden de belanghebbenden dringend aan onmiddellijk te antwoorden op elke vraag om inlichtingen uitgaande van de «Rijksdienst voor werknemerspensioenen». Elke maand behandelen onze diensten een dertigtal gevallen en het is uitzonderlijk dat het bedrag van het «wettelijk pensioen» niet vastgesteld is op het ogenblik waarop de gepensioneerde zijn 65 jaar bereikt.

In elk geval de buurtspoorwegtoelage, genoemd toelage K.U.B., steeds stipt uitbetaald vanaf de eerste maand van de opruststelling, helpt onze agenten de moeilijke kloof te overbruggen tussen de beroepsbezigheid en de oppensioenstelling.

Onze voorpagina

Dank zij onze collega, de heer Guy Pierrard van de stelplaats Charleroi, tevens liefhebber-fotograaf, is het ons mogelijk een foto te laten verschijnen van een elektrisch motorrijtuig op de lijn Charleroi-Thuillies waarvan wij op blz. 12 een historisch overzicht geven.

De foto werd genomen van op de brug, die de lijnen van de spoorweg overspant ter hoogte van de uitgang van de stelplaats Thuillies; de geleider was de heer A. Stassaert van genoemde stelplaats.

In 28 minuten naar de universitaire campus van Sart-Tilman

Een nieuwe speciale dienst Luik-Universiteit

De universiteit van Luik, eng behuïsd in het hart van de stad, is verplicht geweest te bouwen « extra muros ». Een vier à vijftal jaren geleden werden plannen opgemaakt om een universitaire « campus » op te richten op de beboste heuvel van Sart-Tilman. Vanaf 1964, dus nog vóór de incidenten van Nanterre, was de beheraad van de universiteit van oordeel dat de studenten-internen niet mochten geïsoleerd worden en hen de voordelen niet mochten ontnomen worden van het leven in een levendige stad als Luik. Maar opdat het personeel en het merendeel van de studenten de stad geregeld zouden kunnen bezoeken, waren er gemakkelijke en regelde verbindingen nodig tussen Sart-Tilman en het stadscentrum.

DE AUTOBUS BRENGT UITKOMST

Een lijn van de Groep Luik bediende reeds de in opbouw zijnde gebouwen van het universitair centrum van Sart-Tilman.

Deze lijn heeft haar vertrekpunt in het autobusstation op de place X. Neujean; zij doorkruist de stad tot Angleur om nadien de weg naar Condroz te volgen langs Sart en ener-

zijds zich te richten naar Clavier en anderzijds naar Ouffet, Marche en Marloie.

Het bleek evenwel dat de reisweg van deze lijn in de Luikse agglomeratie, niet beantwoordde aan de werkelijke noodwendigheden van de universiteit daar zij noch de place du 20 août, waar zich de bureaux van de faculteiten bevinden, noch het Guilleminstation, noch de place Général Leman aandeed, die nochtans bediend worden door de S.T.I.L. Een dialoog drong zich op en zeer spoedig waren de directies van de twee maatschappijen 't akkoord een SPECIALE DIENST Luik - Sart-Tilman voor te stellen aan de goedkeuring van de universiteit en aan het Ministerie van Verkeerswezen.

Deze dienst, die een aanvang nam op 16 september jl., vertrekt aan de place de la République Française in de richting van de place du 20 août en na de verbindingen van de S.T.I.L. te hebben verzekerd, bereikt hij het Guilleminstation voor de aansluitingen met de lijnen van de N.M.B.S., om daarna als sneldienst verder te gaan tot aan het universitair domein.

Deze dienst wordt gemeenschappelijk geëxploiteerd door de twee vervoermaatschappijen, die de helft van het nodige materieel leveren.

Het betreft een werkelijke speciale dienst vermits hij uitsluitend voorbehouden is aan de personen, die instappen aan de voorziene halten in het stadscentrum met als bestemming het universitair domein of omgekeerd. De

0,25 €
ticketten en gewone abonnementen van de S.T.I.L. en de N.M.V.B. zijn niet geldig op deze dienst.

Vanaf het begin heeft men een dienst met hoge frequenties willen verzekeren :

in de week :

van 5 u. 30 tot 8 u. : alle uren;

van 8 u. tot 18 u. 30: alle 20 minuten;

van 19 u. tot 23 u. 30 : alle uren.

De studenten-internen werden niet vergeten daar op de zaterdagen, zondagen en feestdagen er alle uren een vertrek is vanaf 7 u. tot 23 u. 30. De schoolabonnementen kosten 700 fr. per trimester waardoor de gemiddelde prijs van een enkele rit zeer billijk wordt vergeleken vooral met de prijs van een rit (13 fr.) gevraagd aan de andere reizigers niet in het bezit van een abonnement.

*
**

Tijdens de voorstelling aan de pers, op 16 september jl., nadat de heer Botton, directeur van de Groep Luik, een uitgebreide commentaar had gegeven over de organisatie van de nieuwe dienst herinnerde de heer Thoreau, directeur-generaal van de S.T.I.L., in zijn toespraak aan de mogelijkheden en de rol van de autobus en onderstreepte hij dat het gezond verstand zegt geen krachtige en kostbare middelen t.w. « massavervoer » in dienst te stellen zonder te weten dat er werkelijk « massa's » zullen moeten vervoerd worden.

Hij onderstreepte eveneens de buitengewone verspreiding van de bevolking van Luik meer dan in gelijk



Eindpunt te Sart-Tilman van de nieuwe speciale dienst voorbehouden aan de studenten, professoren en leden van het personeel van de universiteit. Sindsdien werd een vluchtheuvel gebouwd.

welke andere Europese stad. Daar anderzijds de woonwijken, de industrieparken en de handelscentra in alle richtingen uit de grond rijzen of voorzien zijn, scheppen deze opgaven bijzonder moeilijke voorwaarden voor de maatschappijen van gemeenschappelijk vervoer.

De heer Thoreau merkte nog op dat de autobus, sinds de oorlog, overal getuigenis heeft afgelegd van haar soepelheid op het gebied van exploitatie, die proeven, veranderingen en uitbreidingen toelaat. « Van onze kant » besloot de heer Thoreau » blijven wij overtuigd dat in een voorziene toekomst de autobussen het meest aangepaste middel blijven voor de noden van onze streek. Indien ze heden volstaan voor de 10.000 werknemers van F.N., voor de 15.000 van Cockerill-Ougrée waarom zouden ze niet voldoen aan de 15.000 personen van de universiteit? ».

Dat jaar zijn het enkel de studenten van de eerste kandidatuur, die de verplaatsing doen en de nieuwe zalen van de universiteit zullen bezetten.

De rector schat het aantal personen, dat zich vanaf 7 oktober naar Sart-Tilman zal begeven, op 2.400 studenten en 300 personeelsleden. Het huidige experiment zal zich uitstrekken over drie maand; op het einde van december kan men de balans opmaken en de besluiten trekken. De exploiterende maatschappijen, die betaald worden op basis van een kilo-



Een gezicht op een gedeelte van de universitaire gebouwen in opbouw te Sart-Tilman. Het domein is omringd door dichte bossen.

meter-kostprijs, doen het bedrag van het deficit kennen dat de rector onvermijdelijk acht. Deze gelden zullen afgenomen worden van de werkingskredieten van de universiteit maar deze proefneming mag geen maanden duren. Waarschijnlijk zal op dat ogenblik het Ministerie gevraagd worden toelagen te verlenen, die zullen toelaten deze « speciale dienst » in bedrijf te houden.

Evenwel heeft de rector gesproken van het vooruitzicht van een GEREDELDE LIJN, die zich zal opdringen na de inrichting van het universitair ziekenhuis en wanneer al de diensten

van de universiteit zullen overgebracht zijn; de grootste optimisten moeten wel toegeven dat hiervan de eerstvolgende jaren nog geen sprake zal zijn.

Wij hebben deze reportage gedaan vóór de aanvang van de cursussen en gedurende deze periode gebeurde het meermaals dat onze autobussen ledig reden. Wij hopen dat sindsdien de studenten de mogelijkheid hebben gewaardeerd om zich in 28 minuten naar Sart-Tilman, of terug, te begeven.

Per slot van rekening behoort het aan de studenten het succes van deze speciale dienst te verzekeren.

SOCIALE KRONIEK

Dubbele verhoging van de sociale zekerheidsbijdragen

Onze lezers, loon- en weddetrekkende agenten in actieve dienst, zullen zeker opgemerkt hebben dat de afhouding « R.M.Z. » op hun bezoldiging werd verhoogd sinds 1 juli. Een tweede verhoging had plaats vanaf 1 oktober.

Het betreft, in onderhavig geval, maatregelen toegepast respectievelijk ingevolge een wet van 20-7-1968 en een koninklijk besluit van 6-8-1968.

De EERSTE VERHOOGING, in voege sinds 1-7-68, bedraagt 0,40 % en heeft betrekking op het percentage van de sociale zekerheidsbijdrage voor de sector « Werkloosheid »; het bedrag van deze bijdrage werd aldus, ten minste voor de periode van 1 juli tot 31 december 1968, op 1,40 % gebracht in plaats van 1 % op de lonen begrensd tot 539 fr. per bezoldigde dag of werkdag (algemene regel der loontrekkenden) en tot 13.475 fr. per maand (algemene regel der weddetrekkenden).

Let nochtans op dat van 1-1-1969 af genoemde bijdrage terug tot 1,20 % verminderd wordt.

De TWEEDE VERHOOGING, toegepast sinds 1-10-68, bedraagt 0,05 % en slaat op de bijdrage van de maatschappelijke zekerheid bestemd voor de sector « Ziekteverzekering-vergoedingen ». Bijgevolg is het percentage van die bijdrage voortaan vastgesteld op 1,45 % (in plaats van 1,40 % voor de loontrekkenden) en op 1,50 % (in plaats van 1,45 % voor de weddetrekkenden) op de lonen begrensd tot 392 fr. per bezoldigde dag of werkdag (algemene regel der loontrekkenden) en tot 9.800 fr. per maand (algemene regel der weddetrekkenden).

Vanzelfsprekend hebben deze verhogingen van twee elementen der bijdrage « R.M.Z. » ook een weerslag op de bijdragen van de N.M.V.B. voor de takken waarvan sprake en dit in dezelfde verhoudingen als deze hierboven vermeld.

Studiebeurzen

Zoals aangekondigd in onze kroniek, verschenen in het nr 134 van « Onze Buurtspoorwegen » (mei-juni 1968) zullen wij deze maal handelen over **BEURZEN VOOR SECUNDAIR ONDERWIJS** toegekend door het Nationaal Studiefonds voor het schooljaar 1969-1970.

I. Alvorens het onderzoek aan te vatten van de andere schikkingen betreffende het toekennen van beurzen voor secundair onderwijs aan jongens en meisjes, die begaafd zijn, is het van belang te weten dat alleen het genot van die beurzen bekomen :

- 1) de leerlingen, die hun studiën voortzetten of ze wensen aan te vangen in :
 - inrichtingen van middelbaar onderwijs;
 - inrichtingen van lager normaalonderwijs;
 - in normaalscholen voor bewaarschoolonderwijzeressen;
 - inrichtingen voor kunstonderwijs van de secundaire graad;
 - inrichtingen voor secundair technisch onderwijs van de lagere en de hogere graad.
- 2) de studenten die de cursussen volgen van een voorbereidend jaar van :
 - technisch ingenieur of burgerlijk ingenieur;
 - regent in de plastische kunsten.
- 3) de leerlingen die de cursussen volgen van het aanvullend secundair niveau tot het bekomen van :
 - het brevet van verpleegster;
 - de akte van voortgezette technische opleiding (7de en 8ste jaar) snit, naad, modeartikelen, enz.
- 4) de leerlingen die de cursussen volgen tot het bekomen van het getuigschrift van gediplomeerde voor het godsdienstondericht van de lagere graad;
- 5) de leerlingen die :
 - de cursussen volgen van een bijzonder jaar wiskunde;
 - ingeschreven zijn als regelmatige leerlingen in het derde of vierde leerjaar van het lager normaalonderwijs;
 - de cursussen volgen van het complementaire (experimenteel) jaar leidend tot het diploma van lager onderwijzer;
 - kunststudiën van het secundair niveau voortzetten.

II. Na deze opsomming van de studiën, die in aanmerking genomen worden, zullen wij een uiteenzetting geven van de voorwaarden, die moeten vervuld worden om van de studiebeurs te genieten.

1) Algemene voorwaarden.

De kandidaat die voor de eerste maal een studiebeurs aanvraagt d.w.z. die voorheen nooit een beurs van het Nationaal Studiefonds heeft genoten, moet slagen in een proef ingericht door de schiftingscommissie.

De beurs kan hernieuwd worden op grond van de schooluitslagen behaald door de kandidaat, indien zij voor de schiftingscommissie als voldoende worden beschouwd.

2) Leeftijdsvoorwaarden - Doubleren van een studiejaar - Onderbreking van de studiën.

— De kandidaat mag de leeftijdsgrens van 15 jaar niet bereikt hebben op 31 december 1969 indien hij in aanmerking wil komen voor een beurs van het eerste jaar secundair onderwijs (bvb. 6e Latijnse);

— De beurs voor het tweede studiejaar of voor de volgende studiejaar wordt niet toegekend aan de kandidaat die op 31 december van het schooljaar waarin hij het eerste jaar van zijn secundair onderwijs heeft aangevat, de leeftijd van 15 jaar had overschreden;

— De kandidaat die meer dan eenmaal in hetzelfde studiejaar is moeten blijven zitten, verliest voorgoed het genot van een beurs; de kandidaat die zijn studiën hervat na een onderbreking van meer dan vijf jaar kan evenmin van een beurs genieten.

3) Gezinsinkomsten van de kandidaat-bursaal.

Wordt als minvermogenend beschouwd, de kandidaat wiens globaal *belast netto jaarinkomen* gevoegd bij dat van de persoon of de personen die met zijn onderhoud zijn belast — in het algemeen de ouders — de volgende maximumbedragen niet overschrijdt :

- 81.000 fr wanneer de kandidaat alleen in zijn onderhoud voorziet;
- 108.000 fr wanneer de persoon die voorziet in het onderhoud van de kandidaat een persoon ten laste heeft.

Dat laatste bedrag wordt verhoogd met 33.750 fr voor de tweede persoon ten laste en met 40.500 fr voor elke bijkomende persoon ten laste volgend op de tweede.

Evenwel wordt dat laatste bedrag met de helft verminderd voor de kandidaten geboren na 31 december 1955.

III. Hieronder zal de lezer de modaliteiten vinden voor het indienen van de beursaanvragen. Er dient onderscheid gemaakt tussen :

1) de kandidaat die voor het schooljaar 1968-1969 geen beurs voor secundair onderwijs geniet.

Het formulier voor de beursaanvraag moet aangevraagd worden door de wettelijke vertegenwoordiger (vader, moeder, voogd) van de kandidaat; dat formulier kan aangevraagd worden per eenvoudige briefkaart en moet vóór 15 januari 1969 gericht zijn aan :

- de Gouverneur van de provincie, waar de kandidaat zijn wettelijke woonplaats heeft;
OF
- de burgemeester indien de kandidaat wettelijk gedomicileerd is te Anderlecht, Antwerpen, Brussel, Gent, Luik of Schaarbeek.

De briefkaart moet vermelden :

- naam, voornamen en volledig adres van de kandidaat;
- de juiste aard van de studiën, die tijdens het schooljaar 1968-1969 gevolgd worden.

2) de kandidaat, die tijdens het schooljaar 1968-1969 wel een beurs voor secundair onderwijs geniet.

In dat geval dient geen enkele formaliteit vervuld. Het formulier voor de hernieuwing van de beurs wordt, ten gepasten tijd, toegezonden aan de wettelijke vertegenwoordiger van de kandidaat.

Belangrijke opmerking.

In de twee bovenvermelde gevallen moet het aan-

vraagformulier, degelijk ingevuld, worden teruggestuurd vóór 31 januari 1969, aan de bevoegde provinciale of gemeentelijke dienst.

IV. Tot slot achten wij het nuttig er op te wijzen dat het bedrag van de beurzen verschillend is.

Gezien het technisch aspect van de verdelingsregels, inachtgenomen in onderhavig geval, kunnen wij deze niet uitzetten in de beperkte ruimte van dit artikel.

De bediening van het «Handelscentrum» van Genk

Onder de sectoren van het industrieel en handelsleven ondergaat deze van de distributie van verbruiksgoederen bestendige wijzigingen en kende een buitengewone vlucht.

In de tijdspanne van enkele dagen werden in ons land twee grote «handelscentra» (Shopping center in het Engels) geopend, een te Sint-Lambrechts-Woluwe en een ander te Genk in Limburg. Daar de grote distributie-ondernemingen over krachtige financiële middelen beschikken en zich inspireren op de Amerikaanse verkoopsmethodes, is men niet verwonderd te vernemen dat de inplanting van dergelijke supermarkten, aangevuld door verscheidene «diensten» verzekerd door privé ondernemingen of personen, wordt vooraf gegaan door wat men noemt een studie van de markt.

Ver doorgevoerde onderzoeken werden gedaan om de samenstelling van de familie, de financiële hulpbronnen van de huishoudens, het aantal bestaande en in opbouw zijnde woningen, enz. te kennen in de omgeving.

EEN GOED OPGEVAT AUTOBUSSTATION

Indien de promotors van het «Centrum» veel aandacht besteed hebben aan het gebruik van de privé vervoermiddelen, die in Limburg zoals trou-

wens overal bestendig toenemen, moest nochtans rekening gehouden worden met de komst van de talrijke gebruikers van de openbare vervoermiddelen vooral uit het noorden van

terrein voorzien, gelegen naast de magazijnen en bestemd voor een belangrijk autobusstation. De plannen, beantwoordend aan de normen van het Ministerie van Verkeerswezen, werden



Een lichtende fontein aan het kruispunt van drie overdekte straten van het «Handelscentrum». De foto, om 10 u. 's morgens genomen, toont de verlichting «a giorno».

Limburg daar de andere aangetrokken worden door Hasselt, Tongeren of Maastricht.

Hiervoor hadden de organisatoren van het «Centrum» een uitgestrekt

uitgewerkt door een architect voor rekening van het centrum. Sinds 28 augustus komen eenentwintig buurlijnen in het station toe en beschikken over 11 kaaien waar dagelijks 754 aankomsten en vertrekken plaats vinden.

Voordien was de halte «Genk-kerk» de voornaamste voor al de autobussen in de stad en op de piekuren waren er herhaald zes tot acht autobussen geparkeerd in elke richting zodat er nauwelijks plaats overbleef voor het zeer intens verkeer. Thans rijden deze autobussen door tot aan het station van het centrum zodat het verkeer in de stad vlotter verloopt.

Wanneer men uit de autobus stapt wordt men getroffen door het aantal zitbanken ter beschikking gesteld van



Algemeen gezicht op de 11 vluchtheuvels van het nieuwe autobusstation te Genk.

de reizigers, die eveneens een beschutting vinden tegen regen en wind terwijl luidsprekers zachte muziek verspreiden.

HET « CENTRUM »

Van bij het binnentreden bevindt men zich in werkelijke straten, zeer breed: de vloer is bedekt met ruwe rotsstenen, samengebracht volgens hun vorm en opgevoegd. Wat eveneens treft is de luxe en de afwerking van de installaties van de privé magazijnen zoals banken, cafetaria's, spijshuizen, platenwinkels, enz.....

De keuze van de materialen en het gebruik van kleuren zijn merkwaardig; in het midden van de overdekte straten ontspringen lichtende fonteynen. Men heeft soms de indruk in een decor van een filmstudio te wandelen;

op de tentoonstelling van Montreal had het niet beter gekund. Zelfs om de verkoopsters en de bedienden aan te werven, vraagt men zich af of de organisatoren de beminnelijkste en mooiste glimlachende meisjes van Limburg niet op « ponskaarten » hebben gebracht. Het is een volledig welslagen maar dat slechts over een tweetal jaren volledig rendement zal schenken.

Dat geheel geeft de meest volmaakte uitdrukking weer van wat deze « verbruiksmatenschap » kan voortbrengen, in bloc verworpen door een zekere studerende jeugd maar voor deze, die voor een dertigtal jaren, de afzondering van de bevolking van de grensstreken van Limburg hebben gekend, is het moeilijk het niet te beschouwen als een klaarblijkelijke en benijdenswaardige vooruitgang.

Wij hebben nochtans kunnen vaststellen dat ons rijdend personeel dat enthousiasme niet in zijn geheel deelt. De heer Peeters, bewegingsoverste te Hasselt, heeft ons bevestigd dat er werkelijk een schaduwzijde is; 's woensdags en 's zaterdags, op de piekuren, bijvoorbeeld, zijn er opstopingen waardoor onze bestuurders soms kostbare minuten verliezen door de autobussen dezelfde weg gebruiken om in en uit het station te rijden dat uitgeeft op de steenweg naar As en Lanklaar. Maar nu reeds regelen, op de piekuren, politieagenten het verkeer, eerlang worden er verkeerslichten aangebracht en voor we een jaar verder zijn zal een evenwijdig lopende weg, reeds in aanbouw, de toegang verbeteren tot dat modelstation van Genk.

Een tentoonstelling

«De tram te Brussel»

Elk jaar, ter gelegenheid van de kermis in de wijk O.L.Vrouw ten Rode te Brussel, richt de organisator van de feestelijkheden een typische Brusselse tentoonstelling in. In 1968 deed hij beroep op een vereniging van jonge tramliedhebbers, die zich sinds een tiental jaren toeleggen op het verzamelen van allerlei souvenirs zoals richtingsplaten en -filmen, lantaarns, hoorns, reiskaarten, enz. Deze vereniging genaamd « Mupdofer » (Musée privé de documentation ferroviaire), stelt haar belangrijke verzameling gewoonlijk tentoon in haar eigen lokaal Hopstraat 63 Brussel maar gevolg gevend aan de oproep van de organisatoren van de kermis aanvaardden de heren Cossé en P. De Backer,

respectievelijk voorzitter en beheerder van Mupdofer, een gedeelte van hun schatten aan het publiek voor te stellen. De heer P. De Backer, wiens vader trouwens werkzaam is geweest op de lijn van Wemmel, werd belast met het gedeelte van de Buurtspoorwegen. Wij troffen er een zeldzame plaat aan van de dienst Loixplein-Hut en verbazende foto's o.m. een gezicht van het gemeenteplein te Laken, dat overgestoken werd door vier motorrijtuigen behorend tot drie verschillende exploitatiemaatschappijen.

Onze gewestelijke directie van Brabant had een controller in bruikleen afgestaan met de claxonpedaal van het klassieke motorrijtuig waarvan de toeters (eigendom van Mupdofer) tegen de zoldering waren geplaatst en alzo weerklonk nu en dan het welgekende « pin-pon-pin-pon » dat het hart van de tramliedhebbers deed trillen. De leden van Mupdofer zijn er op een merkwaardige manier in geslaagd dat schoollokaal te versieren door, in de hoogte, tientallen veelkleurige richtingsplaten aan te brengen.

Wij kunnen met genoegen zeggen dat deze bijna geïmproviseerde tentoonstelling een volledig succes werd zowel door de verscheidenheid van de tentoongestelde voorwerpen als door de voortreffelijke voorstelling.

Wij kunnen met genoegen zeggen dat deze bijna geïmproviseerde tentoonstelling een volledig succes werd zowel door de verscheidenheid van de tentoongestelde voorwerpen als door de voortreffelijke voorstelling.

Wij kunnen met genoegen zeggen dat deze bijna geïmproviseerde tentoonstelling een volledig succes werd zowel door de verscheidenheid van de tentoongestelde voorwerpen als door de voortreffelijke voorstelling.



NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

GEBORTEN

HOOFDBESTUUR

Pierre bij de h. Botton Lambert (Bouge)

ANTWERPEN

Pascale bij de h. Jans André (Wommelgem)
Sandra bij de h. Alizé Albert (Antwerpen)
Gert bij de h. Blockx Jozef (Oud-Turnhout)
Patricia bij de h. Gits François (Merksem)
Johan bij de h. Van Hoof André (Begijnendijk)
Hans bij de h. Adriaensen Jozef (Rijkevorsel)

OOST-VLAANDEREN

Erik bij de h. Lybaert Ghislain (Assenede)
Wim bij de h. De Wilde René (Kalken)
Geert bij de h. Van Dooren Frans (Elversele)

HENEGOUWEN

Philippe bij de h. Deroncourt A.
(Mont s. Marchienne)
Béatrice bij de h. Delaunoy R. (Beignée)
Martine bij de h. Frisque H. (Marcinelle)
Dominique bij de h. Dumont A. (Marchienne)
Patricia bij de h. Cockx A. (Jumet)
Dominique bij de h. Bouguiaux J. (Marcinelle)
Pascal en Alain bij de h. Gemy H. (Roux)
Nathalie bij de h. Delhaye J. (Haine St Pierre)
Thierry bij de h. Billiau J. (Chatelineau)
Eddy bij de h. Mathtys G. (Marcinelle)
Eric bij de h. Cornil J.L. (Strée)
Janique bij de h. Huberland W. (Dampremy)
Isabelle bij de h. Auverdin M. (Anderlues)
Marie-France bij de h. Auverdin M.
(Anderlues)

Alain bij de h. Drugman M. (Souvret)

NAMEN - LUXEMBURG

Frédérique bij de h. Rasquin René
(Andennelle-Andenne)
Patrick bij de h. Martin Ernest (Erpent)
Carl bij de h. Laurent Zenobe (Florennes)
Patricia bij de h. Cabaroux Jacqy (Oignies)
Vincent bij de h. Sion Albert (Alle s. Semois)

LUIK

Alex bij de h. Marx Marcel (Boirs)
Martin bij de h. Swerts Gustave
(Roclenge s. Geer)

BRABANT

Stephane bij de h. Ots Marcel (Leerbeek)
Christel bij de h. Van Dessel Gilbert
(Wespelaar)
Michel bij de h. Van der Veken Adrien
(Grimbergen)
Bernard bij de h. Gils Augustinus
(Watermaal-Bosvoorde)

LIMBURG

Maggi bij de h. Vanham Guillaume (Maaseik)
Bart bij de h. Jonck Martin (Neeroeteren)
Stephan bij de h. Wolfs Romain (Diepenbeek)
Patrick bij de h. Duelen Egide (Vroenhoven)
Peter bij de h. Termonia Emiel (Halén)
Maria bij de h. Paesen Leopold (Meeuwen)
Ronny bij de h. Vanspauwen Joseph (Hasselt)
Luc bij de h. Dolmans Joseph (Uikhoven)

WEST-VLAANDEREN

Ria bij de h. Luca Fernand (Oostende)
Peter bij de h. Ballegeer Daniël (Assebroek)
Frank bij de h. Deceunynck Michel
(Diksmuide)
Clément bij de h. Simoen Arthur (Oostende)
Erwin bij de h. Slabbincq Donatien
(Assebroek)
Mia bij de h. Vercruse Albert (Knokke)
Bart bij de h. 't Kindt Willy (Zwevezele)
Gweny bij de h. Makelberge Redgy
(Oostende)

WERKHUIS DESTELBERGEN

Hugo bij de h. Vandecasteele Gérard
(Drongen)

HUWELIJKEN

ANTWERPEN

De h. Geudens L. met Mej. Dams M.

OOST-VLAANDEREN

De h. Windey A. met Mej. Van Mele A.
De h. Roels E. met Mej. Lauwaet M.

HENEGOUWEN

De h. Scheerlinck D. met Mej. François M.
De h. Simon R. met Mej. Van Malderen J.
De h. Lemaitre L. met Mej. Lachapelle L.
De h. Colette L. met Mej. Cuvelier A.
De h. Seykens A. met Mej. Ceulemans B.
De h. Storez J. met Mej. Pilette M.

LUIK

De h. Dewalque G. met Mej. Vroonen M.R.

BRABANT

De h. Peeters G. met Mej. Dutreeuw R.
De h. Gils A. met Mej. Istace O.
De h. Nijs A. met Mej. Creve F.
De h. Brams A. met Mej. Everaerts M.L.
De h. Clonen F. met Mej. Goedhuys R.
De h. Predom A. met Mej. Janssens W.
De h. Mellaerts R. met Mej. Goossens W.

WEST-VLAANDEREN

De h. Kerckaert F. met Mej. Bryon R.
De h. Hubrouck R. met Mej. Everaert R.
De h. Vlaminck H. met Mej. Croquette L.
De h. Vandekerckhove M. met Mej.
Amerlyck N.

OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

Maanden juli-augustus 1968

Dienst-
jaren

Groep Antwerpen

Bax A., el. geleider 49
De Vocht C., ploegbaas 48
Cools L., gesch. werkm. 42
Thyssen L., gesch. werkm. 41
Willems L., el. geleider 41
Geudens P., gesch. werkm. 40

Groep Oost-Vlaanderen

D'Hond E., A.B. bestuurder 38
Bauwens J., ontvanger 31
Van Eetvelde M., baanwerker 29
Fauche O., gesch. werkm. 23
Van Eetvelde M., ontvanger 19

Groep West-Vlaanderen

Hacke G., ontvanger 47
Dupuis L., gesch. werkm. 46
Clybouw C., ontvanger 39
Geeraerd E., klerk 1ste kl. 37
Versyp H., ontvanger 36

Groep Limburg

Bleux F., brigadier 41
Hellings G., keurwerkm. 41
Droogmans J., ges. werkm. 1ste kl. 38

Groep Brabant

Potoms P., keurwerkm. 49
Beddegenoodts F., controleur 48
Van Campenhout J.B., controleur 39
Evenepoel F., el. geleider 39
Deneef W., el. geleider 38
Sirjacobs A., el. geleider 38
Christiaens J., baanwerker 36
Coosemans J., ontvanger 35
Jans R., el. geleider 32
Sansdrap F., hoofdontvanger 29

Groep Namen-Luxemburg

Husson J., baanwerker 36
Descy B., baanwerker 35
Lambin E., A.B. bestuurder 31
Dufour R., baanwerker 27

Groep Luik

Achten P., half gesch. werkm. 39
Lemestre J.P., hoofdontvanger 32

Groep Henegouwen

Gamache F., controleur 46
Fiévet Ch., ontvanger 43
Robert A., gesch. werkm. 39
Fernande G., ontvanger 38
Ranwez F., ontvanger 38
Liénard M., kasseier 33
Maddelain M., baanwerker 32

STERFGEVALLEN

AGENTEN IN DIENST

BRABANT

Ouderdom

De Strijker R., ontvanger 52
Van der Meersch A., gesch. werk. 1ste kl. 55
Schoonjans A., ontvanger 64
Meulenijzer A., gesch. werkm. 1ste kl. 52

NAMEN-LUXEMBURG

Massart A., A.B. bestuurder 36

BEGUNSTIGDEN

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

ANTWERPEN

Versmissen K., el. geleider 84
Colebunders J., stoker 69
Willemsen K., gesch. werkm. 1ste kl. 74
Wollants E., ontvanger 79
Verschuere F., el. geleider 72

OOST-VLAANDEREN

De Neve K., el. geleider 66
Rogiest M., el. geleider 68
Van Hove F., el. geleider 76
Thybaert R., dienstoverste 1ste kl. 66

WEST-VLAANDEREN

Ydou P., A.B. bestuurder 66
Vanderbeke M., leermeester-machinist 76
Prophète D., hoofdontvanger 68
Slembrouck A., baanwerker 66
Vincke H., ploegbaas 81
Hagers T., ontvanger 72
D'Hoop C., ploegbaas 89

LIMBURG

Maréchal J., baanwerker 91
Mertens J., A.B. geleider 72
Bamps J., gesch. werkm. 1ste kl. 65
Swaab E., el. geleider 71

BRABANT

De Vroede G., maneuver 74
Segers E., rangeerder 70
Lanterens C., stationchef 1ste kl. 80
Vandevelde P., gesch. werkm. 1ste kl. 58
Vandermeulen A., stoker 67
Jordens G., el. geleider 63
Marchand G., maneuver 71
Meulemans J., keurwerkm. 71
Ovart V., machinist 90
Vertongen C., gesch. werkm. 85
De Keyzer F., machinist 80
Schollaert P., ontvanger 71
Denis J.B., baanwerker 83
Blondeau M., gesch. werkm. 1ste kl. 72
De Bruyn F., machinist 92
Pellicaen F., gesch. werkm. 1ste kl. 65

HENEGOUWEN

Lassoie M., controleur 67
Martens L., machinist 86
Van Frayenhoven E., el. geleider 58
Leloup F., el. geleider 40

NAMEN-LUXEMBURG

Burton F., gesch. werkm. 1ste kl. 59
Roufosse G., baanwerker 75
Tenaerts H., ploegbaas 59

LUIK

Burton A., baanwerker 71
Deliège M., el. geleider 77
Van Wijnendale C., el. geleider 76

Luik

HET VERTREK VAN DE HEER NARINX

In de maand augustus bereikte de heer G. Narinx, dienstchef 1ste kl., de leeftijdsgrens na een loopbaan van 49 jaar.

Op vrijdag 30 augustus werd deze gebeurtenis gevierd in het bijzijn van een groot aantal weddetrekkenden. De heer Lebrun, technisch inspecteur, herinnerde aan de mooie loopbaan van de gevierde. Inderdaad de heer Narinx trad in dienst op 23 juli 1919 in hoedanigheid van klerk 2de kl. Hij werd achtervolgens benoemd tot klerk 1ste kl. in



De heer Narinx.

1936, hulp-boekhouder in 1937 en boekhouder 1ste kl. op 1-1-1938. In 1955 werd hij bevorderd tot dienstchef 1ste kl.

Namens de heer Botton, directeur, en zijn collega's wenste de heer Lebrun hem een lange en gelukkige rustperiode waarna hem, vanwege het weddetrekend personeel, een prachtig geschenk werd aangeboden.

Brabant

LANGE LOOPBANEN

Het was geen louter toeval dat de heer Petrus Potoms een betrekking zocht bij « de tram » daar reeds vier ooms er werkzaam waren.



De heer Potoms.

Nauwelijks 15 jaar trad hij op 3 oktober 1918 in dienst in de stelplaats Grimbergen waar hij bijna onafgebroken werkzaam was in het werkhuis. Slechts

nu en dan moest hij inspringen als machinist of als elektrisch geleider.

Het is dan ook begrijpelijk dat de heer Potoms moeilijk afscheid kon nemen van zijn gereedschappentas wanneer hij einde juli na een uitzonderlijke loopbaan van 49 jaar en 10 maand op rust ging als keurwerkman.

Ook de heer Frans Beddegenoodts, controleur, behoort tot een tramfamilie daar zijn vader, een oom en een broer een betrekking hadden gevonden bij de buurtspoorwegen.



De heer Beddegenoodts.

De heer Beddegenoodts trad op 15 oktober 1920 in dienst te Tienen en werd in 1928 als ontvanger overgeplaatst naar O.L.V. Tielt. In het begin van 1937 werd hij teruggeroepen naar Tienen om er dienst te doen op de lijn Tienen-Leuven en op het einde van hetzelfde jaar werd hij gehecht aan de goederendienst te Leuven.

In 1941 werd hij in dezelfde hoedanigheid tewerkgesteld te O.L.V. Tielt om ten slotte in 1943 bevorderd te worden tot controleur te Leuven.

Wij wensen de heren Potoms en Beddegenoodts van harte een lange en gelukkige rustperiode en veel genot bij het verzorgen en bewerken van hun uitgestrekte moestuin.

die een ticket vroeg tegen halve prijs zonder een verminderingskaart te tonen.

B. : Maar chef, ze heeft ongetwijfeld haar kaart van de Kroostrijke Gezinnen sinds de stichting van de bond en uw Camille kende zeker haar kinderen en kleinkinderen.

Sp. : Dat is zeer waarschijnlijk. Aan de volgende halte, terwijl ze haar reiskaart betaalde, vroeg een gedistingeerde dame met blond haar, mogelijk de vrouw van de notaris of de dokter, naar de gezondheidstoestand van de dochter van de bestuurder.

B. : Hewel een echte buurtlijn en gij vindt dat alles niet sympatiek ?

Sp. : Maar ja, zeker en vast. Maar toch zou ik elke „Camille” willen doen verstaan dat de folklore tot het verleden behoort. Deze vroegere elektrische geleider heeft een verdienstelijke inspanning gedaan om zich aan te passen maar hij heeft nieuwe verantwoordelijkheden vooral deze van de inning. Sindsdien is er voor hem slechts een bescherming: het reglement toepassen.

CONTROLEUR SPEURNEUS

Bestuurder : Chef, alvorens ge vertrekt, wou ik u eerst nog zeggen dat ik gisterenmiddag een reiziger had, een jonge man in burger, die zegde militair te zijn en ik vroeg me af wat me te doen stond.

Speurneus : Het merendeel van de militairen in verlof of in vergunning zijn in het bezit van een biljet model C.V. afgeleverd met twee stroken waarvan de ene geldig is voor de heenreis en de andere voor de terugreis. Tegen afgifte van de strook ontvangt de militair een reiskaart van 5 fr. waarop de ontvanger de letter M schrijft; deze reiskaart is geldig op meerdere lijnen.

B. : Dus in het algemeen hebben de militairen in verlof een C.V. biljet.

Sp. : Ja, maar sinds enkele tijd heeft de militaire overheid aan de soldaten toelating verleend in burgerkledij in verlof te gaan. Er zijn dus drie mogelijkheden: ofwel hebben zij alvorens te vertrekken, een C.V. biljet ontvangen, ofwel zijn ze in het bezit van een verlofbrief en dan hebben zij recht op 50% vermindering op onze lijnen of ten slotte zijn zij vertrokken zonder toelating en worden ze beschouwd als gewone reizigers.

B. : Gij spreekt van miliciens, want wel te verstaan de beroepsmilitairen bezitten een kaart, die hen bestendig recht geeft op een vermindering van 50%.

Sp. : Zeker. Maar nu wat anders, wanneer ik verleden maand op een buurtlijn reisde, die sinds enkele tijd met autobussen wordt geëxploiteerd, deed ik de indruk op mij vóór de oorlog te bevinden in de periode dat ik de stoomtrams en de spoorauto's controleerde

B. : Dat was zeker niet in Limburg.

Sp. : Neen ik wil zeggen dat ik tijdens deze reis een zekere onverschilligheid heb teruggevonden, die het kenmerk was van de buurtspoorwegen in vroeger tijden. Dat begon reeds bij de eerste halte op 18 km. van de stad; een tamelijk zwaarlijvige dame, niet zo jong meer, stapte op en zegt met forse stem: „In dienst, Camille” en neemt zonder meer plaats.

B. : Het was de echtgenote van een agent ?

Sp. : Neen, van een gepensioneerde, die haar man ging bezoeken in het gasthuis. Het is mogelijk dat op de vroegere elektrische lijnen waar steeds dezelfde geleiders en ontvangers dienst deden, zij haar „Familievrijkaart” niet dikwijls heeft gebruikt.

Nadien kwamen er reizigers op die zich tevreden stelden met een hand te geven aan de bestuurder.

B. : Abonnees veronderstel ik ?

Sp. : Ik moet het geloven en ik hoop het. Er was nog de grootmoeder,

MOOIE LOOPBANEN



J. Van Campenhout

Trad in dienst op 12-5-1929 en werd op rust gesteld als controleur te Anderlecht.



A. Sirjacobs

Begon zijn loopbaan op 30-4-1930 en werd op rust gesteld als el. geleider op Het Rad.



P. Achten

In dienst getreden op 15-11-1920 eindigde hij zijn loopbaan als half gesch. werkmán te Bitsingen.



A. Bax

Trad in dienst op 29-7-1919 en ging op rust als el. geleider te Antwerpen.



F. Gamache

In dienst getreden op 1-12-1922 eindigde hij zijn loopbaan als controleur te Trazegnies.



G. Hellings

Begon zijn loopbaan op 16-2-1920 en werd op rust gesteld als keurwerkman te Koersel.



H. Versijp

Trad in dienst op 28-7-1925 en ging op rust als ontvanger te Knokke.



L. Cools

In dienst getreden op 1-1-1920 werd hij op rust gesteld als gesch. werkmán te Merksem.



G. Hacke

Is zijn loopbaan begonnen op 1-4-1921 en ging op rust als ontvanger te Assebroek.



J. Christiaens

Trad in dienst op 1-8-1923 en werd op rust gesteld als baanwerker te Haacht.



E. Waeterschoot

In dienst getreden op 21-12-1925 eindigde hij zijn loopbaan als keurwerkman te Merksem.



A. Robert

Is in dienst getreden op 1-10-1920 en werd op rust gesteld als gesch. werkmán te Bergen.



C. De Vocht

Begon zijn loopbaan op 11-6-1920 en ging op rust als ploegbaas te Merksem.



B. Descy

Begonnen op 16-3-1925 eindigde hij zijn loopbaan als baanwerker te Andenne.



E. D'Hond

In dienst getreden op 12-5-1929 ging hij op rust als A.B. bestuurder te Oudenaarde.



L. Thyssen

Begon zijn loopbaan op 14-12-1925 en ging op rust als gesch. werkmán te Merksem.



J. Droogmans

Trad in dienst op 2-4-1929 en eindigde zijn loopbaan als gesch. werkmán 1ste kl. te Hasselt.



F. Ranwez

In dienst getreden op 9-2-1930 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Thuillies.



C. Clybouw

In dienst getreden op 24-7-1923 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Oostende.



G. Fernande

Begon zijn loopbaan op 18-1-1922 en ging op rust als ontvanger te Jumelet.



L. Willems

Begonnen op 23-12-1925 eindigde hij zijn loopbaan als electr. geleider te Merksem.



F. Evenepoel

Trad in dienst op 15-6-1929 en ging op rust als el. geleider op Het Rad.

Veiligheidspremies juli augustus 1968

GROEP NAMEN-LUXEMBURG
De ploegen 2, 3, 4, 5, 6 en 7 ontvingen samen 3.432 fr.

DE ACHT EXPLOITATIEGROEPEN ONTVINGEN DUS VOOR DE MAANDEN JULI-AUGUSTUS 1968 EEN BEDRAG VAN 28.192 fr.

GROEP ANTWERPEN

De ploegen 2, 3, 5, 6, 7, 8 en 12 ontvingen samen 2.268 fr.

GROEP OOST-VLAANDEREN

De ploegen 1 en 6 ontvingen samen 810 fr.

GROEP WEST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3 en 5 ontvingen samen 1.608 fr.

GROEP LIMBURG

De ploegen 1, 2, 3 en 4 ontvingen samen 7.320 fr.

GROEP BRABANT

De ploegen 1, 2, 3, 7, 9, 10, 11, 15, 17, 18, 19, 21 en 23 ontvingen samen 4.977 fr.

GROEP HENEGOUWEN

De ploegen 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 15, 16, 17, 19, 21, 22 en 23 ontvingen samen 3.751 fr.

GROEP LUIK

De ploegen 1, 2, 6, 8, 10, 11 en 12 ontvingen samen 4.458 fr.



Een pionier van de Veiligheid De Heer Remi Thybaut ging heen

Wanneer rond 1935 in de groep der Beide Vlaanderen, onder de impuls van de toenmalige directeur, de heer Louis Jacobs, de eerste grondslagen werden gelegd van de veiligheidsactie, werd er op de medewerking van de heer Thybaut beroep gedaan.

Dank zij zijn ondervinding in de verschillende sectoren van de onderneming en dank zij zijn onverdroten werkkijver moest deze actie vruchten afwerpen. Het verwonderde dan ook niet dat in het raam van de Algemene Dienst van Veiligheid die later op nationaal vlak opgericht werd, de groep der Beide Vlaanderen de eerste trofee wegkaapte.

In 1956 kwam de heer Thybaut over naar het Hoofdbestuur, waar hij als diensthoofd 1ste klas bij de dienst van de verzekeringen de inspectie waarnam in de sector der Beide Vlaanderen en Antwerpen. Een hartaderbreuk stopte jammer genoeg zijn activiteit alvorens hij het einde van zijn normale loopbaan bereikte. Op 25 juli 1968 overleed de heer Thybaut op 66-jarige ouderdom.

Aan zijn treurende familie bieden wij onze oprechte deelneming aan.

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 31 AUGUSTUS 1968

	dagen zonder ongeval
LIMBURG 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)	3.607
LUIK 2 (Pers. Bassenge-Oreye)	2.910
LUIK 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)	2.867
LUIK 12 (Werkhuis St-Gilles)	2.711
LUIK 10 (Pers. Eupen-Spa-Warzée)	2.405
BRABANT 21 (Werkhuis Kuregem)	2.102
ANTWERPEN 5 (Bew. Mechelen - Heist-op-den-Berg)	1.965
LUIK 11 (Werkhuis St-Gilles)	1.955
LIMBURG 4 (Bew. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree)	1.847
WEST-VLAANDEREN 3 (Kl. Werkh. Assebroek-Diksmuide-leper-Kortrijk)	1.772
HENEGOUWEN 16 (Bew. Casteau-Saint-Ghislain-Roisin-Quevy)	1.747
NAMEN-LUXEMBURG 5 (Bew. Luxemburg)	1.675
OOST-VLAANDEREN 6 (Personeel Hofstade-Herzele-Oudenaarde)	1.665
NAMEN-LUXEMBURG 4 (Werkhuizen Andenne)	1.648
NAMEN-LUXEMBURG 2 (Pers. kleine stelplaatsen Namen)	1.272
ANTWERPEN 2 (Bew. Oostmalle-Broechem-Zandhoven-Antwerpen)	1.257
NAMEN-LUXEMBURG 7 (Pers. Mariembourg-Forges-Havelange)	1.069
HENEGOUWEN 10 (Pers. Doornik-Frasnes-Flobecq-Ath)	1.016

De opgang en de teleurgang van de buurtspoorlijn Charleroi-Thuillies



In 1936, halte van de tram 76 te Marchienne-au-Pont, komende van Charleroi.

Wij hebben reeds uiteengezet dat het spoornet van de Groep Henegouwen, vóór drie jaar, het voorwerp was van een algemeen programma van structuurhervorming. Op het einde van de eerste semester van dat jaar hebben wij de vervanging van de trams gesignaleerd, eerst op de lijn Charleroi-Nalines nadien op Charleroi-Thuillies waarvan wij de voornaamste mijlpalen van de exploitatie in herinnering brengen.

1887 - EEN STOOMTRAM VERTREKT UIT CHARLEROI

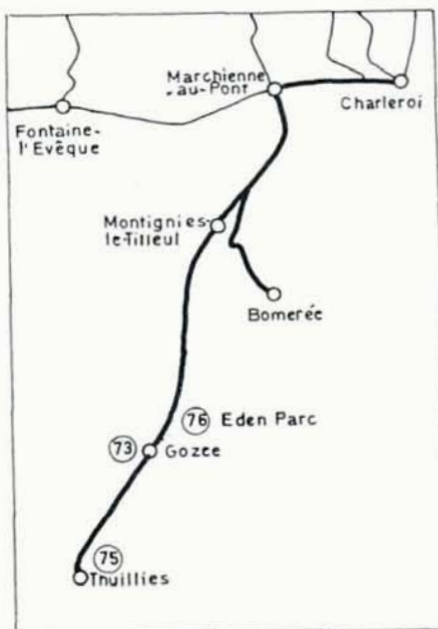
De lijn Charleroi - Marchienne - au Pont - Montignies-le-Tilleul is zeker een van de oudste lijnen van de provincie Henegouwen daar zij geëxploiteerd werd sinds 3 juni 1887. Het koninklijk besluit, dat de vergunning toestond aan de N.M.V.B., verscheen vier maanden vroeger op 28-2-1887. De verlenging van de lijn tot Thuillies was reeds in overweging genomen en bedroeg 10 km 300 maar er diende verscheidene jaren gewacht alvorens zij werd verwezenlijkt. In 1890 werd het dossier van de vergunningsaanvraag aan de gebruikelijke onderzoeken onderworpen en het jaar nadien namen de gemeentelijke overheden stelling wat hun deelneming in het kapitaal van de lijn betrof zodat op 28 mei 1893 het vergunningsbesluit in het staatsblad verscheen.

Op 1 april 1895 kwam de stoomtram uit Charleroi, na eerst Damprémy, Marchienne-au-Pont, Montignies-le-Tilleul en Gozée te hebben aangedaan, langs de spoorwegbrug aan

het station van de grote spoorwegen te Thuillies toe.

Nadien werd nog een uitbreiding aangelegd van het station naar de raffinerij van Donstienne; deze verbinding werd geëxploiteerd tot op het ogenblik dat de fabriek zelf werd gesloten.

Bladerend in het jaarverslag van 1894 werden wij verrast door de uitleg, gegeven om de vermindering van de ontvangsten van dat jaar te rechtvaardigen op de lijnen Charleroi-Lodelinsart en Montignies-le-Tilleul en « de voornaamste oorzaak hiervan was de uitwijking naar Amerika van glasblazers, die geregeld onze lijnen gebruikten ».



DE ELEKTRIFICATIE

De eerste elektrificatie had plaats op het baanvak Charleroi - Montignies-le-Tilleul in 1897. De tram had een T (Tilleul) als richtingsplaat en zijn eindpunt was gelegen in de rue de l'Église te Montignies-le-Tilleul (zie foto).

Er diende gewacht tot tien jaar na de oorlog van 1914-1918 alvorens de elektrificatie werd doorgevoerd op de nieuwe uitbreiding Montignies-le-Tilleul - Bomeréc, die rechtstreeks met elektrische tractie werd geëxploiteerd vanaf 1-12-1928 met het nummer 74 en vervangen door autobussen op 1-7-1962.

Enkele jaren nadien werd dezelfde exploitatiewijze in gebruik genomen in de richting van Thuillies zodat op 12 april 1936 de tram doorreed tot Landelies. In de omgeving van de wijken Eden-Parc en Bois du Prince werden terreinen verkaveld en het is onloochenbaar dat de komst van de elektrische tram, met zijn comfortable bogiemotorrijtuigen, grotendeels heeft bijgedragen tot de bouw van landhuizen en woningcomplexen tussen Landelies en Thuillies. Het volgend jaar trouwens werd de draad getrokken tot Thuillies. De tram n. 75 verzekerde de verbinding tot Thuillies terwijl de 76 Eden-Parc bediende en de 73 slechts tot Gozée reed. Tot in 1949 was het eindpunt van de « Thuillies » op de boulevard P. Jansson dat nadien verlengd werd naar de lus van de rue Turenne.

ENKELE RITTIJDEN

Een uurregeling van 1914 vermeldt een vertrek uit Charleroi (boulevard Janson) om 7 u. 30 met aankomst

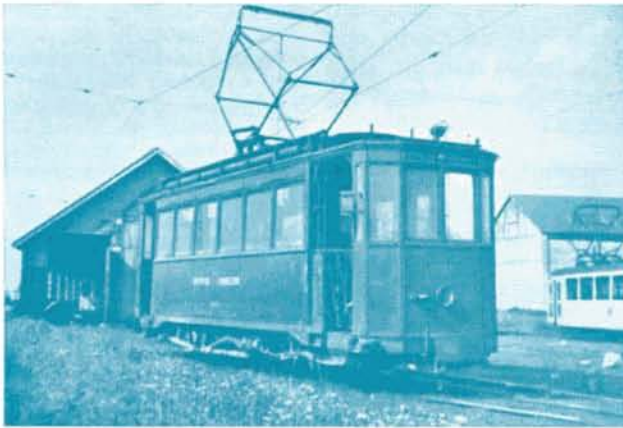
te Thuillies om 8 u. 52. Het is bijna zeker dat de reizigers de rit deden van Charleroi tot Montignies-le-Tilleul (kerk) met een elektrische tram en vervolgens over Gozée naar Thuillies per stoomtram.

In 1932 diende men nog steeds te Montignies (église) over te stappen op de stoomtram. Daarentegen hebben wij in een uurregeling van de jaren 1934-1935 kunnen vaststellen dat de spoorauto de stoomtram had vervangen. De rittijd, met de verbinding, bedroeg een uur. In het begin van de volledige elektrificatie, dus in 1937, legde de elektrische tram de afstand af in 50 min en de laatste jaren in 45 à 47 min.

Gedurende zijn dertigjarige bedrijvigheid heeft deze tram 75 ontzaglijke diensten bewezen aan de bevolking uit



Deze oude prentkaart toont de aankomst, rue de Gozée, te Montignies-le-Tilleul, van de stoomtram komende van Thuillies en de elektrische tram T uit Charleroi, die de aansluiting verzekert.



Dat type van motorrijtuig, waarvan verscheidene exemplaren in dienst waren op de lijn van Thuillies, is goed gekend door de specialisten in navolging van de motorrijtuigen « Odessa ». Inderdaad het betreft de motorrijtuigen « Tachkent », die rond 1914 gebouwd werden door de werkhuizen « Raghen » (Mechelen) om geleverd te worden aan de stad Tachkent (vroeger Russchis Turkestan); sommige rijtuigen kwamen ter bestemming maar 25 eenheden bleven in België en werden aangekocht door de N.M.V.B.

(Foto Dehon)

DE LAATSTE TRAM

Een groep vaste cliënten en abonnees besloten, enkele dagen voordien, een waardig afscheid te geven aan hun vriend en oude dienaar: de elektrische tram 75. Zij organiseerden een symbolische begrafenis aangekondigd door een doodsbrief, die verkocht werd te Charleroi en in de omliggende gemeenten tegen 5 fr. het stuk. Tot viermaal toe werd hij herdrukt. Er werden eveneens een zestal diploma's gedrukt, bestemd voor de geleiders van de lijn en in het grootste geheim werd een herinneringsmedaille geslagen.

Op de dag J, te weten 26 mei 1968 om 22 u. 25, uur van de laatste reis, vertrok het motorrijtuig 9750 in de rue Turenne te Charleroi versierd met bloemenkransen en opschriften onder het oorverduivend lawaai van de autoclaxons, de toejuichingen van

de omgeving van Thuillies daar hij aan duizenden toeliet zich naar Charleroi te begeven om er te werken of zich te vermaken.

Zoals men weet nam op 26 mei jl. de exploitatie met elektrische trams een einde en werden zij vervangen door een autobusdienst. De overgang had plaats zonder schok daar elkeen zich rekenschap gaf dat het hier een onvermijdelijke evolutie betrof maar wat wij niet mogen nalaten te vertellen, is de buitengewone en onvergetelijke wijze waarop de abonnees en de vaste cliënten van de lijn hun gehechtheid en hun sympathie voor de verdwenen tram en het personeel betuigden.



De laatste 75 omringd door de menigte aan de halte te Gozée.

het publiek en het geroep van de reizigers, die zover mogelijk met de tram wensten mee te rijden. Van dat ogenblik af waren de organisatoren niet meer meester van de toestand daar de mondelinge publiciteit er voor gezorgd had dat meer dan 200 auto's de tram volgden en stopten aan elke halte waar de reizigers en « de vrienden van de familie » bier in overvloed vonden.

Vermelden wij nog de moed en het enthousiasme van de reizigers en vrienden van de « 75 » daar gans het traject werd afgelegd in een plassende regen.

In een herberg, op de markt van Gozée, had door twee burgemeesters de overhandiging plaats van de diploma's en de herinneringsmedailles aan de elektrische geleiders, die gedurende jaren dienst deden op de lijn.

Het was reeds 1 uur, 's morgens, wanneer de 9750 vertrok in de richting van het station van Thuillies.



De burgemeesters van Gozée en Thuillies overhandigen een diploma aan een geleider van de lijn.

Daar sneed de geleider Vandeveld de stroom af, verwijderde de handel en doorliep voor de laatste maal het rijtuig waar een muffe geur van het feest bleef hangen...

Exploitationieuws

BRABANT

Op het baanvak Grimbergen-Meise werd de exploitatie met elektrische trams definitief gestaakt op 28 juni 1968.

Op 8 juli 1968 keurde het Ministerie van Verkeerswezen het opbraakplan goed van de verbinding, met normaalspoor (1 m 435), die het Zuidstation (N.M.B.S.) verbond met onze werkhuisen van Kuregem. Deze verbinding bediende verscheidene nijverheidsinstellingen o.m. de chocoladefabriek « Côte d'Or ». Het vervoer was de laatste maanden aanzienlijk verminderd en zal definitief afgeschaft worden in de loop van 1969.

Sinds 5 oktober 1968 wordt het reizigersvervoer op de lijn Brussel-Londerzeel verzekerd door autobussen.

HENEGOUWEN

Op 25 juni jl. hebben wij eveneens de bediening gestaakt van de verbinding, met 4 sporen, tussen het station van Baudour en enkele nijverheidsinrichtingen waaronder de fabriek Cérabel.

Wijziging van het trace te La Louvière

De bouw van de toegangsweg tot de « Autoweg van Wallonië » te La Louvière heeft de Diensten W en W en Luchtlijn van de Groep Henegouwen verplicht tot belangrijke werken aan de Place Keuwet te La Louvière (La Croyère) op de lijn La Louvière-Familleureux.



Het oorspronkelijk ontwerp van het Beheer van Bruggen en Wegen, dienst der autowegen, voorzag een verplaatsing van de sporen wat echter een zware hinderpaal meebracht wegens twee gevaarlijke gelijkgrondse overwegen beneden aan de helling van de toegangswegen.

De N.M.V.B., gesteund door het gemeentebestuur van La Louvière, wees de Dienst van de Autowegen op de gevaren, die zouden kunnen voortvloeien uit het in stand houden van een dergelijke toestand.

Onze technische diensten hadden vooraf het tracé bestudeerd dat toeliet onder de kunstwerken te passeren, praktisch op eigen bedding, en in elk geval zonder



De reizigers stappen in veiligheid uit, in de nabijheid van de woningen.

de voornaamste wegen te kruisen; er werd vastgesteld dat de kosten van de verlenging van het parcours met ongeveer 180 m, deze zouden compenseren die zouden voortgesproten hebben uit de installatie van een belangrijke veiligheidsinrichting.

Alzo werd het ontwerp van de N.M.V.B. officieel ingediend op 29 januari 1968 en op 8 juli jl. reed onze eerste tram over het nieuw parcours tot bevestiging vooral van de bewoners van de belangrijke wijk Astrid, die thans de trams in de onmiddellijke nabijheid van hun woning hebben.

De tram rijdt onder de twee toegangswegen tot de autosnelweg van Wallonië.

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 : Dierckx L. (523 fr), Van Olmen J. (116 fr), Celis Fr. (360 fr).

GROEP WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Kortrijk : Louage G. (420 fr), Baeckelandt G. (920 fr), Mestdach A. (608 fr).

Stelplaats Oostende : 't Jaeckx A. (fotoapparaat), Bauwens G. (sigarettenaansteker), Pyliser R. (40 Engelse ponden), Dedecker R. (1.840 fr), Brauwiers L. (fototoestel), Remaut M. (525 fr), Vancoillie R. (920 fr), Bulteel E. (gouden ring), Mylle G. (1.075 fr), Devriendt R. (520 fr), Lombaert D. (3.402 fr + 40 FF + 80 LF), Vanhooren A. (910 fr), Lampo A. (1.180 fr).

GROEP OOST-VLAANDEREN

Gewest Destelbergen : Debruycker C. (22 fr), Vereecke R. (940 fr), De Ridder R. (67 fr + 85 + 210 fr), Van Cleemput J. (70 fr + 208 fr), Brisart R. (35 fr), Vandaele R. (782 fr), Van de Steen A. (150 fr), Van Nieuwenhuyze J. (1.353 fr), Van Nevel D. (959 fr), Hollebeke P. (105 fr + 27 fr), Vandewalle G. (266 fr + 2.316 fr), Tollenaere J. (40 fr + 15 fr), Van Praet J. (56 fr + 1.400 fr + 105 fr + 23 fr), De Keyzer A. (100 fr + 3 Gulden), Lievens S. (366 fr), Van Caester H. (75 fr), Van Daele R. (210 fr), Foselle R. (193 fr), Landuyt R. (531 fr), Debruycker O. (160 fr), Van de Velde R. (70 fr), Van der Plaetsen A. (48 fr), Symoens R. (16 fr), Van Wassenhove F. (161 fr), Lauwers A. (68 fr), Van Nevel D. (2.415 fr), Coddens R. (514 fr), Mervielde N. (40 fr), Van Audenaarde A. (814 fr), De Trazegnies R. (929 fr), Betens A. (352 fr), Lauwers A. (447 fr), Schiettecatte J. (575 fr), Van de Winkel G. (114 fr), Mervielde N. (40 fr),

Naessens J. (333 fr), Pelsmacker R. (190 fr), Van de Voorde R. (5.30 DM), De Rijcke O. (1.950 fr).

Gewest Hamme : Hondegem G. (100 fr + 21 fr), Robbrecht S. (246 fr), Van Hecke A. (100 fr), Pieters J. (13 fr), Vergucht F. (220 fr), Van der Gucht F. (25 fr), Van Bynder G. (120 fr), Maes A. (4.150 fr + 903 fr), De Smedt A. (21 fr + 17 fr), Claeys A. (132 fr), Wierinck G. (44 fr + 1.666 fr + 17 fr + 20 fr), Van der Stoelen E. (55 fr + 105 fr), Lelie A. (895 fr), Bryssinck R. (1.863 fr), De Cap G. (54 fr), De Graef P. (94 fr), Smet G. (21 + 699 fr), Moens L. (80 fr), Rodbaut G. (250 fr), Van den Branden (200 fr + 2 postchecks van 395 fr), Baetens F. (158 fr), Verhelst K. (10 fr), De Groote F. (84 fr), De Haeyer P. (39 fr).

GROEP LUIK

Stelplaats Bitsingen : Daenen C. (220 fr), Gorissen (125 fr).

Stelplaats Eupen : Braipson J. (66 fr), Crutzen J. (150 fr + 200 fr), Jérusalem H. (dameshorloge), Plumacher E. (50 fr), Thomanne J. (dameshorloge), Vossen N. (61 fr).

Stelplaats Luik St. Gilles : Cayet J. (80 fr), Declerck G. (820 fr + 1.700 Congolese fr), Jollings P. (124 fr + 205 fr), Lamborelle C. (11 fr), Martens M. (36 fr), Muller C. (62 fr).

Stelplaats Omal : Colinet A. (20 fr).
Stelplaats Rocourt : Claesen R. (6.505 fr).

Stelplaats Warzée : Bosse E. (5 fr), Hulin R. (33 fr), Marique A. (80 fr) + 55 gulden), Pirson R. (2 fr).

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen : Reumont J. (50 fr + documenten), Bilquin A. (1.851 fr + 989 fr + gouden horloge), Balzat R. (40 fr).

Stelplaats La Roche : Marechal A. (1.900 fr), Dujardin C. (702 fr + 100 fr).
Stelplaats Florennes : Leroux J. (1.510 fr), Rouly M. (26 fr + zaakpapieren + 800 fr).

Stelplaats Mariembourg : Hayot Ch. (28.002 fr), Davreux N. (100 fr).

Stelplaats Forges : Moniotte J. (531 fr)

Stelplaats Morville : Alexandre J. (gouden horloge).

GROEP HENEGOUWEN

Stelplaats Charleroi : Verbruggen J. (100 fr), Poty E. (6,50 fr + 54 fr, een ring en manchetsknoep), Lagneau N. (100 fr), Laurent H. (50 fr), Servais J.M. (481 fr), Dewez E. (5,50 fr), Degraive C. (105 fr), Daumery A. (18 fr), Lengelez Cl. (6 fr), Lycops R. (porte-monnaie), Petit S. (27 fr), Momigny W. (500 fr), Lorent L. (12 fr), Pierlot A. (97 fr), Dandois A. (7,50 fr), Martin R. (183 fr), Scheirlinckx D. (40 fr), Niemegeerts L. (dameshorloge), Lefranc J. (820 fr), Gilliard C. (178 fr), Decock W. (37 fr).

Stelplaats Châtelet : Ceulers J. (240 fr), Neus R. (13 fr).

Stelplaats Nalinnes : Lardin A. (103 fr).

Stelplaats Thuillies : Stassart A. (tas), Fiévet H. (616 fr), Stassart A. (505 fr).

Stelplaats Jumet : Babelaine E. (20 fr), Seyckens A. (145 fr).

Stelplaats Mons-Bassins : Hankard B. (900 fr + 2.700 fr).

Stelplaats Trazegnies : Coppiters A. (145 fr).

GROEP LIMBURG

Stelplaats Tongeren : Hermans J. (634 fr).

Stelplaats Lanaken : Molenbroeck F. (1.080 fr).

Stelplaats Bilzen : Gerits P. (1.120 fr).

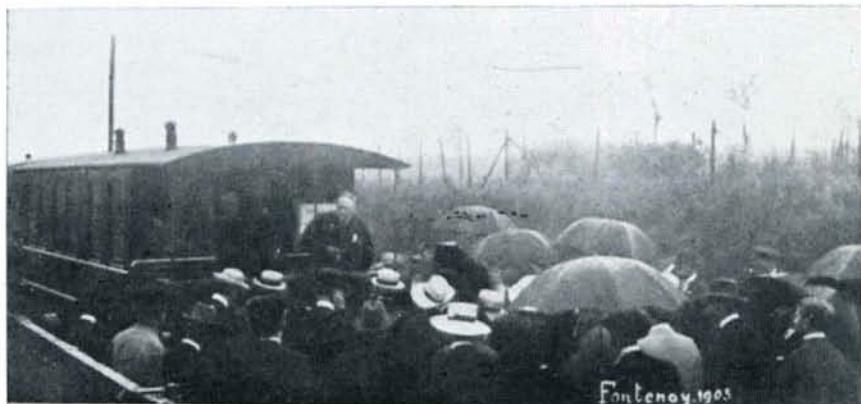
Stelplaats Bree : Creemers M. (1.070 fr).

Een hartelijk proficiat aan deze agenten, die hebben bijgedragen tot de reputatie van het eerlijkheidsgevoel van het personeel van de Buurtspoorwegen.

UIT DE OUDE DOOS

Een van onze lezers, die een verzameling oude prentbriefkaarten bezit, vraagt ons wat er kan gebeurd zijn te Fontenoy in 1905.

Wij stellen vast dat de Amerikaanse politici, die hun kiescampagne per trein doen, meer bepaald op het balkon van het laatste rijtuig, niets hebben uitgevonden. De nevenstaande foto werd als briefkaart gebruikt in 1907 dus twee jaar nadat de foto werd genomen. Niettegenstaande de paraplu's laten de strohoeden veronderstellen dat de scene plaats had in de zomer.



Een station onder velen :

De stelplaats van Quaregnon

Quaregnon is een van de plaatsnamen, die onmiddellijk een beeld oproepen van de Borinage met steenhopen en kolenmijnen, welke op het ogenblik echter voor het merendeel verlaten zijn. Deze gemeente is gelegen op 7 km ten westen van Bergen op de internationale

Nog te Jemappes, maar niet ver van onze stelplaats van Quaregnon, zal men u een villa tonen van een beroemd landgenoot, gekend in gans de wereld, de zanger Salvatore Adamo.

De stelplaats van Quaregnon

Bij het verlaten van de weg volgen wij de sporen nog over een afstand van een tweehonderd meter alvorens de bu-



Het bureau van de stelplaats van Quaregnon en het woonhuis bedekt met klimop.

weg Bergen-Valenciennes (Frankrijk).

De parochie van Quaregnon klimt op tot in de Xde eeuw en het dorp was de eigendom van het kapittel van St. Waldegrude van Bergen.

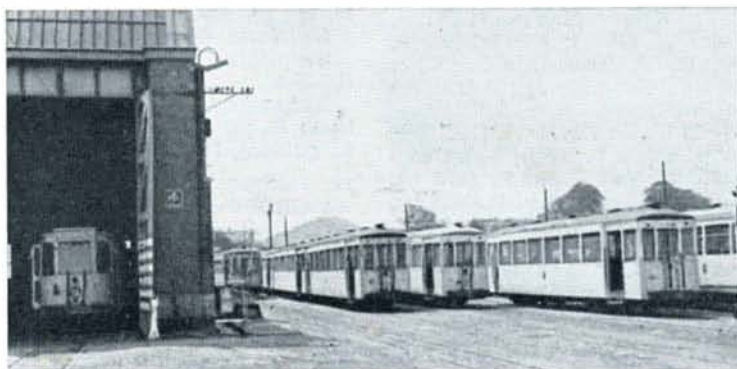
Alvorens Quaregnon te bereiken, komt men door Jemappes waar op 6 november 1792 de Franse troepen, onder het bevel van generaal Dumouriez, zegevierden op het Oostenrijks leger; monumenten herinneren aan dat wapenfeit.

reus te bereiken, grenzend aan de woning, verscholen achter klimop. De chef, de heer R. Caufriez, houdt zich vooral bezig met het onderhoud van het rollend materieel. Eventueel wordt hij vervangen door de heer Vittone, brigadier, die als helpers heeft de heren H. Deleuze, electricien, en L. Godart, verificateur. Het personeel van de beweging (42 agenten) hangt af van de directie van Bergen en het rijtuigenpark bevat 23 motorrijtuigen en 20 bogie-bijwagens ondergebracht in twee grote loodsen met 7 sporen. Er bevinden zich op het ogenblik twee autobussen, die gebruikt worden bij het inleggen van extradiensten voor de scholieren; maar nog vóór 1 januari zal de stelplaats van Saint-Ghislain, die zeer belangrijk was tijdens de oorlog, afgeschaft worden en de 15 autobussen zullen overgebracht worden naar Quaregnon.

Het terrein grenzend aan de loodsen is zeer uitgestrekt en wordt thans gebruikt als stapelplaats voor spoorstaven en dwarsliggers voor de lijnen van de Borinage.

De stelplaats van Quaregnon verzekert de exploitatie van de elektrische lijnen: nr 1 - Bergen-Wasmes via La Bouverie nr 2 - Bergen-Wasmes via Eugies nr 7 - Bergen-Wihéries nr 9 - Bergen-Dour.

Indien, in de Borinage, eens de trams zullen vervangen worden door autobussen is te Quaregnon plaats genoeg om ze allen onder te brengen.



De wijksporen naast de twee bergplaatsen zijn doorgaans bezet door rollend materieel.

Zij ontvingen ons in de stelplaats van Quaregnon



De heer Caufriez, stelplaatsoverste.



De heer Vittone, brigadier.



Van links naar rechts: de heren L. Godart, C. Mercier, M. Dincq, H. Deleuze.