

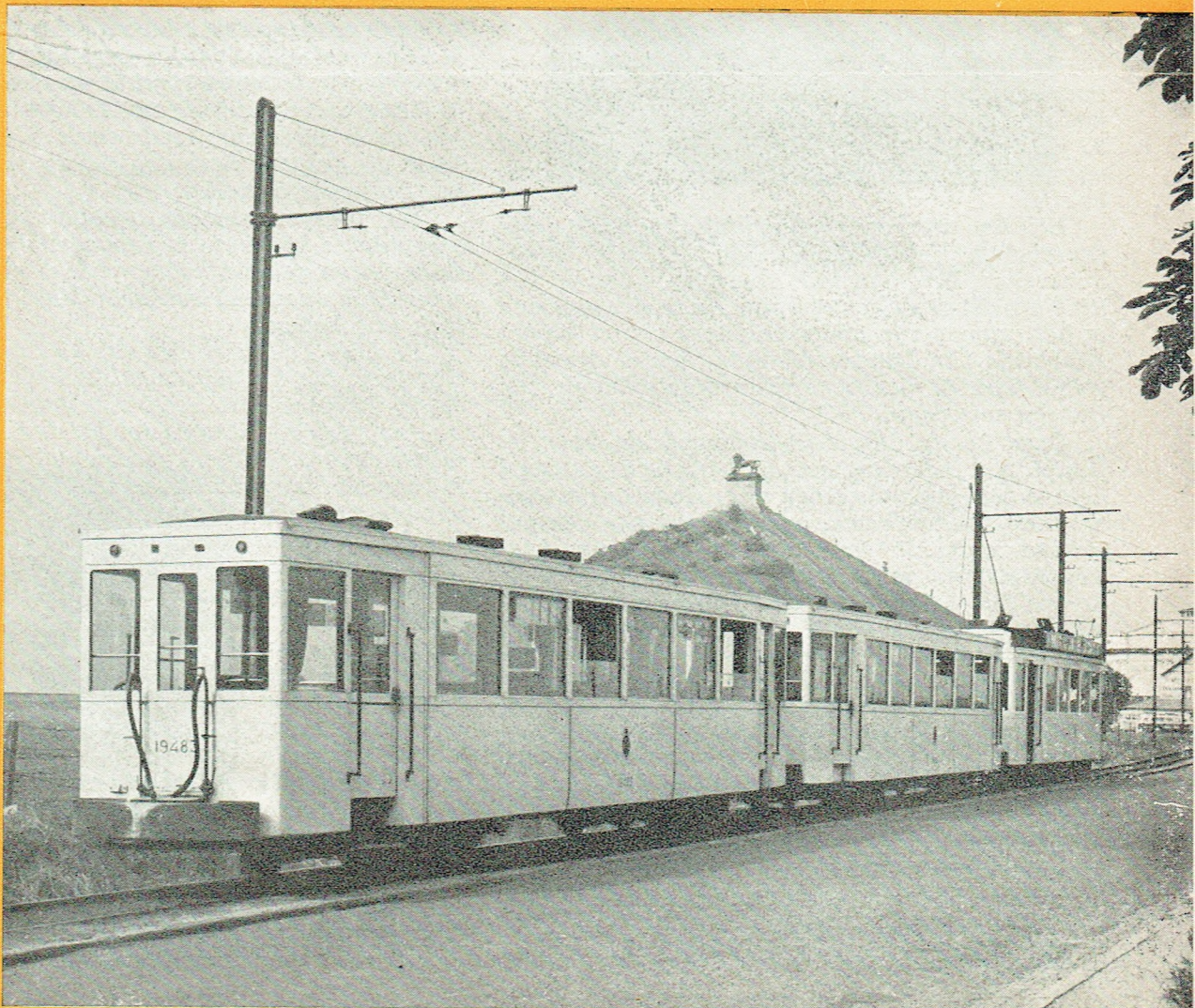
ONZE

BUURTSP OORWEGEN

TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B.

Aangesloten bij het Verbond van Belgische Personeelsbladen

REDACTIECOMITE : WETENSCHAPSTRAAT, 14, BRUSSEL



Op bezoek bij de ouderdomsdeken van het Hoofdbestuur

« Onze Buurtspoorwegen » bracht onlangs een bezoek aan de heer Alfred Toussaint, hoger ambtenaar bij de N.M.V.B. tot in 1929 en die enkele maanden geleden zijn 90^{ste} verjaardag vierde.

Deze ouderdom bereiken is reeds merkwaardig, maar wat ons echter het meest interesseerde was dat de heer Toussaint, die bij de Buurtspoorwegen in dienst trad op 1 Mei 1886 en sedert een kwart eeuw op rust is, al de leidende personaliteiten van de Maatschappij heeft gekend sedert haar stichting.



De heer A. TOUSSAINT.

De heer Toussaint, die zijn echtgenote en twee zonen verloor, bewoont sedert een drietal jaren, samen met zijn dochter, het huis dat hij 35 jaar geleden te Anderlecht liet bouwen op het ogenblik dat de H. Limbourglaan werd aangelegd.

Bij het zien van zijn flinke gestalte, zijn expressieve gelaatsuitdrukking en zijn mooie witte snor, kan men zich voorstellen dat hij een flink officier moet geweest zijn. Na te zijn geslaagd in het examen van onder-luitenant verliet hij het Ministerie van Landsverdediging om in dienst te treden van de pas opgerichte Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Onze eerste Directeur-Generaal, de heer de Burlet, had inderdaad aan dit Ministerie gevraagd hem enkele gegradueerden af te staan die in aanmerking konden komen om een gedeelte van het leidend kader te vormen. Alzo kwam de heer Toussaint bij de Maatschappij samen met de heren Loos, Cuisset en Vander Borght, allen oud-militairen, die een mooie loopbaan zouden maken bij de N.M.V.B. In de periode van het aanleggen van de lijnen werd eveneens beroep gedaan op personen, die ondervinding hadden op het gebied van spoorwegen, hetzij in België, hetzij in het buitenland; het merendeel maakte carrière als ingenieur zonder evenwel een universiteitsdiploma te bezitten.

Bladerend in een van de eerste personeelslijsten vertelde de heer Toussaint ons dat in 1905 de heer Lembourg een adjunct vroeg en dat hij zelf werd voorgesteld en alzo de secretaris en de rechterarm werd van de secretaris-generaal.

Gedurende de eerste bestaansjaren van de Maatschappij kende het Hoofdbestuur een grote bedrijvigheid en vooral op de Woensdagen zegde ons de heer Toussaint, was het een komen en gaan van aannemers en burgemeesters die wijzigingen wensten aan het tracé of nieuwe halten kwamen aanvragen. Op zeker ogenblik overschreed het aantal kilometer-buurtspoor dit van het grote spoor en onze zegsman herinnert zich nog maar al te goed het feestmaal gegeven ter gelegenheid van de 2.000^{ste} kilometer spoor, waarvan wij trouwens nog een spijskaart bezitten in onze archieven.

In 1914 werd de h. Toussaint benoemd tot afdelingshoofd maar het is vooral van 1919 tot 1929 dat hij de belangrijkste zaken had af te handelen; hij trad toen op als afgevaardigde van de buurtspoorwegen om met de Staat de besprekingen te voeren over de schatting van de oorlogschade, opgelopen door de pachtende maatschappijen. Het is door zijn toedoen dat de Buurtspoorwegen deze kwesties konden oplossen zonder tussenkomen van de rechtbanken.

Zijn herinneringen ophalend maakte hij de lof van de merkwaardige eigenschappen van de Directeur-Generaal de Burlet, Nijvelaar zoals hij. Hij prees zijn correctheid en zijn rechtvaardigheid, zijn sprekerstalent en zijn vaardigheid bij het opstellen.

Tijdens het gesprek kwam het vreemd voor de h. Toussaint over een directeur, die reeds 20 jaar overleden is, te horen spreken alsof hij nog steeds in dienst was of hem nieuws te horen vragen over een ander directeur, reeds sinds 8 jaar op rust, maar die volgens hem nog steeds de jonge X is, een bekwame opsteller.

Wij vroegen ons een ogenblik af of wij niet droomden: kon onze zegsman werkelijk al deze ambtenaren gekend hebben wiens namen de geschiedenis uitmaken van onze Maatschappij? En toch was het zo.

De heer Toussaint liet ons met veel genoegen zijn tuin, die hij nog dagelijks verzorgt, bewonderen. Volgens hem heeft zijn dagelijks werk in de tuin veel bijgedragen tot het behoud van zijn uitstekende gezondheid; voegen wij er aan toe dat hij nog steeds veel leest en een uitgebreide briefwisseling onderhoudt; wij waren trouwens getroffen door zijn zeer regelmatig geschrift.

Zijn vrije uren bracht hij dikwijls door in de verkooppalen en gedurende vele jaren was hij een beoefenaar van het biljartspel. Hij heeft nooit een speciaal regime gevolgd, wat ons aanspoort te geloven dat om tot een dergelijke ouderdom te komen de eerste vereiste is: een goede lever en een goede maag.

Bij het afscheid bemerkten wij een familiefoto met vijf generaties en die er ons aan herinnert dat tijdens de oorlog, in 1943, zijn kleinzoon als bediende werkzaam was op de burelen van de Barastraat, om aan de deportatie te ontsnappen.

Wij hebben de heer Toussaint verlaten met de wens dat hij nog lang deze heldere geest en benijdenswaardige gezondheid moge behouden.

HET MOTORRIJTUIG TYPE « N »

Sedert 1941 werd door de technische diensten van de Groep Brussel begonnen met het uitwerken van een nieuwe bouwwijze van een licht motorrijtuig met grote capaciteit.

De eerste zes rijtuigen (10030 tot 10035) werden opgevat als prototype en men aarzelde niet, naarmate de afwerking vorderde, verbeteringen aan te brengen en zelfs technische nieuwigheden in te voeren; onder meer werden de 10034 en 10035 gebouwd met een kas gans in licht metaal wat, op dit ogenblik, een werkelijke innovatie betekende in de tramconstructie. Het gebruik van aluminium liet toe op een zeer nauwkeurige wijze de invloed vast te stellen van de lichtheid van het materieel op de exploitatiekosten; het resultaat was niet positief, maar de rijtuigen zijn nog steeds in dienst.

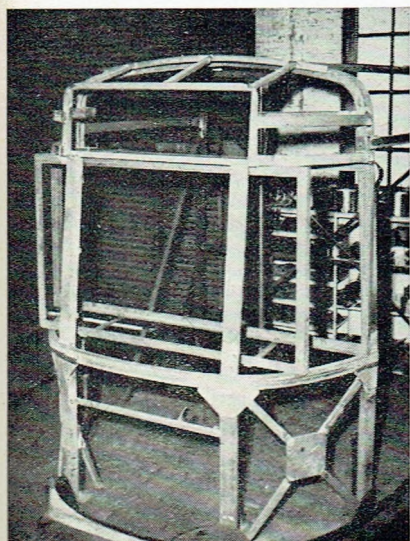
Melden wij nog dat de eerste aanwending bij de N.M. van automatisch sluitende deuren, op een rijtuig van deze reeks werd toegepast, evenals de eerste proeven van verlichting met fluorescente buizen.

Zich steunend op deze proefnemingen werd vanaf 1948 begonnen met een tweede reeks stadsrijtuigen (10036 tot 10039) met grotere capaciteit, maar waar de getroffen schikkingen in de andere rijtuigen behouden bleven. Vervolgens werd, gezien de zeer gunstige resultaten, hetzelfde principe toegepast op een nieuwe reeks van 70 eenheden beginnende met de 10420. De bouw van de bogie en het chassis werd verdeeld onder verschillende werkplaatsen van de N.M.V.B.; gans de kas, met de zetels, de fluorescente verlichting, de automatische deuren, werd gebouwd in de Eloystraat, te Brussel.

De nieuwe rijtuigen werden type « N » genoemd omdat het prototype de dienst verzekerde op de lijn « N », tussen het Noordstation en de Rouppeplaats.

EIGENSCHAPPEN.

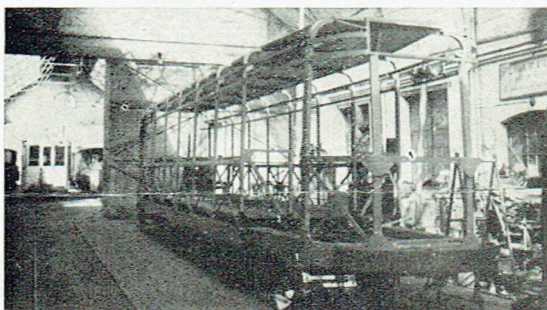
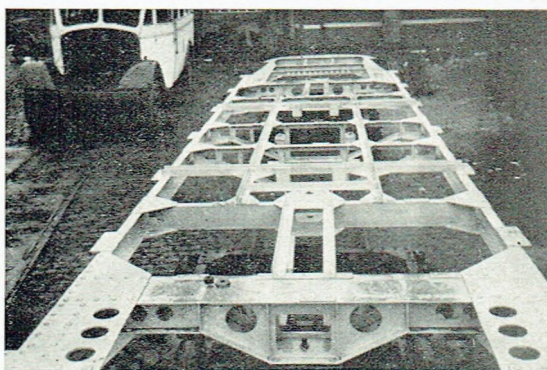
De lengte van de kas bedraagt 13,90 m., de breedte 2,32 m., de afstand tussen de assen van de twee bogies 7 m., de doormeter van de wielen 0,62 m. en de tarra 15 ton.



Het voorgedeelte wordt in de Eloystraat vervaardigd.
(Foto Gilliams.)

Het geraamte van de kas is enkel samengesteld uit profielijzer in zacht U-, T- en L-staal en is electrisch gelast. Het gebruik van deze normale profielijzers vermindert aanzienlijk de bouw- en herstellingskosten.

Wij gaven reeds een beschrijving van de binneninrichting, doch herinneren wij er eveneens aan dat de verwar-



Het chassis van het motorrijtuig type « N ».
Bij het monteren geeft het geraamte van deze kas een indruk van lichtheid en elegantie.

*Cliché welwillend (Foto B. De Doncker.)
geleend door de A.B.A.C. (Foto G. Desbarax.)*

ming verzekerd wordt door 9 onder de zetels geplaatste verwarmingstoestellen van 500 watt.

De binnenafdeling biedt 33 brede en goed opgevulde zitplaatsen en evenveel staanplaatsen terwijl op ieder balkon nog 22 staanplaatsen zijn, wat in het geheel een vervoercapaciteit biedt voor 110 reizigers.

De motorrijtuigen van het stadstype hebben twee motors van 82 Pk., hetgeen voldoende krachtig is voor de tarra van 15 ton en het vervoer van 110 reizigers; op vlak terrein kan een snelheid van 70 km. per uur ontwikkeld worden wat toelaat, vooral in de steden, een gemiddelde commerciële snelheid te verwezenlijken gelijk aan deze van de electrische trams in andere grote steden. Behalve de besparing op het stroomverbruik hebben deze rijtuigen, met hun eenvoudige technische schikkingen, bewezen dat zij een gemakkelijk en vlug onderhoud toelaten wat bijgevolg economisch is; maar een van de belangrijkste schikkingen van het type « N » is de plaatsing van zijn motors en de wijze van overbrenging naar de assen.

De twee motors, gevestigd op « silent block » op het onderstel hebben hun ankeras evenwijdig met de sporen.

De voordelen van bouw van de motor op de kas, van gebruik van cardanas en worm op de assen werden zeer goed weergegeven in een studie verschenen in het tijdschrift *Rail et Traction* (A.B.A.C.) :

« 1° De motors zijn geheel opgehangen. In de gebruikelijke schikking rusten de motors rechtstreeks op de as en vormen een belangrijk deel van het niet opgehangen gewicht dat zwaar drukt op de spoorvoegen, de wissels en de kruisingen. Integendeel bevestigd op het chassis, zijn de motors begrepen in het opgehangen gedeelte.

Het totaal gewicht van het niet opgehangen gedeelte vermindert dus zeer, wat bijgevolg een vermindering van sleet van de spoorinrichting met zich brengt.

» 2° Dank zij hun verwijdering van de wielen zijn de motors beter beschermt tegen het binnendringen van water en sneeuw, wat dikwijls oorzaak is van schade aan de op de assen bevestigde motors.

» 3° Het geheel van de aandrijving, de worm en het wormwiel baadt in olie, in een waterdicht carter (de brug).

» Het laat een volmaakte smering toe en een goede bewaring van deze onderdelen in tegenstelling met de vroegere schikking met het krassend raderwerk en hun carter uit ruwe platen waaruit de olie druppelde. »

HET TYPE « S ».

De Raad van Beheer heeft toelating verleend tot de geleidelijke omvorming van een vijftigtal oude bogierijtuiggen met houten kassen. Deze motorrijtuiggen « Standard 1930 » en « Odessa » behouden hun vier originele motors en zullen eveneens sleepwagens kunnen trekken ; zij zullen dus voorzien worden van gummidarmen voor de Westinghouse-luchtrem en zullen vóór het oude nummer van het motorrijtuig de letter S dragen.

DE SLEPRIJTUIGEN TYPE S.

Wij hebben reeds aangekondigd dat in de werkhuizen van Luik-St-Gilles en Antwerpen sleeprijtuiggen gebouwd worden met dezelfde kas als deze van het type N en S en speciaal bestemd om door deze laatste gesleept te worden. Dit stel, met een vervoermogelijkheid van meer dan 200 reizigers, vormt een merkwaardig geheel en het mag beschouwd worden als een van de schoonste tramkonnivoeren van België en het buitenland.

VEILIGHEIDSAPPARATEN.

De motorrijtuiggen « N » met vier motoren, onlangs in de werkhuizen van Kuregem gebouwd in samenwerking met de werkhuizen van Andenne, Destelbergen, Kessel-Lo en Merksem, beschikken over een reeks veiligheidsapparaten, die tot op heden nog niet werden samengebracht op de motorrijtuiggen van de buurtspoorwegen.

Deze rijtuiggen — waarvan reeds verscheidene eenheden in dienst zijn te Antwerpen, Luik, Leuven, Gent en Brussel, zijn inderdaad voorzien van :

1° Een inrichting « dodemanspedaal » geheten, die de stroom afsnijdt en de automatische luchtrem in werking stelt, in geval van bezwijming van de geleider ;

2° Een neon-spanningsaanwijzer, die de geleider waarschuwt bij een eventuele stroomonderbreking op het ogenblik dat het rijtuig onder de ingangscactor van een automatisch sein rijdt ;

3° Een optische aanwijzer, die de spanningsvermindering van de luchtrem aangeeft ; het betreft een rood staafje dat over de voorruit glijdt, voor de ogen van de geleider, wanneer de drukking van het hoofdreservoir daalt onder de 4 kg./cm². Benevens dit apparaat zijn er nog drie manometers geplaatst die de luchtdruk aangeven van het hoofdreservoir, de remcylinder en de algemene leiding van de automatische rem ;

4° Een alarmsignaal, geplaatst in het midden van de zijwand van het rijtuig, dat de automatische rem in werking brengt. Bij « eenmansbediening » staat het signaal eveneens ten dienste van de reizigers, overeenkomstig de bepalingen van het exploitatiereglement.

*
**

De Groep Brabant mag met reden fier zijn op het materieel dat gebruikt wordt op het buurtnet van de hoofdstad. De reactie van het publiek was trouwens kenschetsend.



De lijn B (Brussel-Zellik) was de laatste waar de tweecassige rijtuiggen in dienst bleven alvorens vervangen te worden door de rijtuiggen type « N ».

De lijn B van het Noordstation naar Zellik was de laatste waar de kleine tweecassige rijtuiggen in dienst bleven ; deze lijn had slechts een zeer beperkte cliënteel en men kon zich de vraag stellen of het gebruik van de grote motorrijtuiggen wel gerechtvaardigd was. Doch sinds de motorrijtuiggen type « N » in dienst werden gesteld nam de cliënteel spoedig toe en zelfs de pers bleef niet achter om de lovende opmerkingen van de reizigers weer te geven, iets wat niet dikwijls gebeurt met betrekking tot het gemeenschappelijk vervoer in België.

De nieuwe autobuslijnen in de streek van Chimay

TUSSEN CHIMAY EN COUVIN.

De reiziger die vroeger te Chimay afstapte beschikte over een spoorautodienst die over Cul-des-Sarts naar Couvin reed.

Heden wordt het reizigersvervoer verzekerd door een autobusdienst die Chimay met Couvin verbindt in 1 u. 30 en de stations van de vroegere spoorlijn bedient.

Te Forges, aan de halte van het Trappistenklooster, geeft een draaihek toegang tot een wegeltje dat naar de bekende abdij leidt, waar de reizigers steeds een goed ont-haal wacht; de kaas en het bier, eigen fabrikaat, van de monniken, wordt door de kenners zeer gewaardeerd.

Tussen Riez en Cul-des-Sarts loopt de autobuslijn langs de Franse grens waar het Wit Water de grensscheiding vormt.

De toerist kan ook de mooie marktplaats van Le Bruly bewonderen waar verscheidene gevels werden gerestau-reerd door de zorgen van een kasteelheer uit de streek.

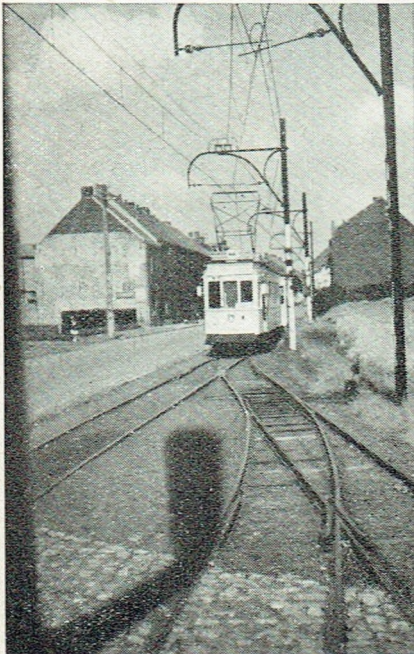
Het spoor werd bewaard van Le Bruly tot Chimay en een spoortauto-tractor verzekert het houf- en zandvervoer naar Chimay. Het baanvak Le Bruly-Couvin werd opgegeven; men heeft echter Chimay behouden als overladingsstation, vanwaar een 5 km.-lange lijn bestaande uit vier sporen naar Forges vertrekt, en waarop wij de wagens van het groot spoor vervoeren.

TUSSEN COUVIN-NISMES-OLLOY EN OIGNIES.

Tot vóór enkele maanden nog nam een spoorauto aan het station van Olloy de reizigers op komende van Charleroi, om ze langs een van de schilderachtigste lijnen te vervoeren naar de hoogvlakte van Oignies nabij de Franse grens.

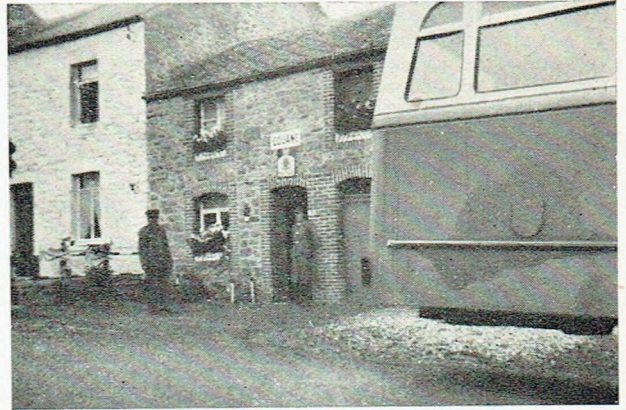
De autobuslijn, die op het ogenblik Chimay verbindt met Couvin, loopt in rechte lijn over Nismes en Dourbes en volgt

dan de buurtlijn Olloy-Oignies. Van dit buurtstation af gaat de lijn door tot aan de Franse grens (zie foto).

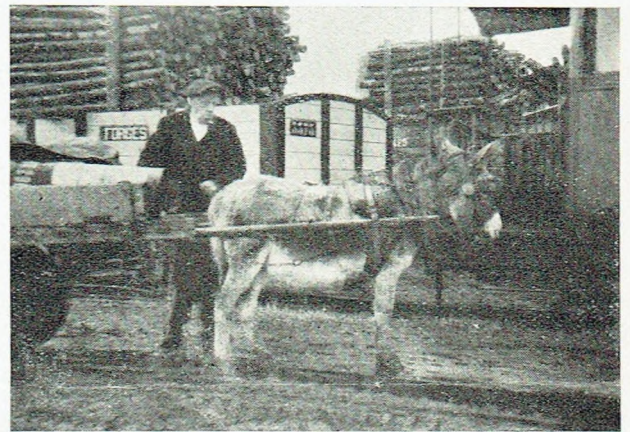


Dit origineel zicht zou een prijs verdienen in een fotowedstrijd. Het werd genomen te Rekkem op de elektrische lijn Moeskroen-Menen, die thans vervangen werd door een autobusdienst.

(Foto Bazin.)



Te Oignies komt onze bus tot aan de Belgische grenspost. Onze A.B.-bestuurder heeft niets aan te geven aan de douanier!



Deze foto zal misschien een glimlach ontlokken aan de techniciens, maar wij hebben er nochtans van gehouden ze te laten verschijnen. — Dit lief ezeltje verleent op zijn manier zijn medewerking aan de buurtspoorwegen en brengt een weinig poëzie in het spoorwegbedrijf. Ons station te Chimay bevindt zich inderdaad aan de overzijde van het station van het groot spoor, zodat een betrekkelijk lange weg moet afgelegd worden. Het overladen van de colli's werd toevertrouwd aan een oudje, dat hiervoor de hulp inroept van het ezeltje met de zachte ogen.

De verwarming van onze autobussen

Alhoewel in onze streken de winters niet altijd zeer streng zijn, heeft de verwarming van onze autobussen toch de aandacht gaande gehouden van onze techniciens.

In die geest werd besloten, voor deze winter, de in dienst zijnde autobussen uit te rusten met een verwarmingstoessel dat de verbrandingsgassen van de motor gebruikt.

Anderzijds werd voor de in aanbouw zijnde autobussen een nieuwe verwarmingswijze aangenomen die totaal **onafhankelijk** is van het warmte-effect van de motorenergie.

Het betreft een apparaat dat samengesteld is uit :

- a) een elektrische motor die, met behulp van een enkele as,
 - 1) een turbine voor de te verwarmen verse lucht,

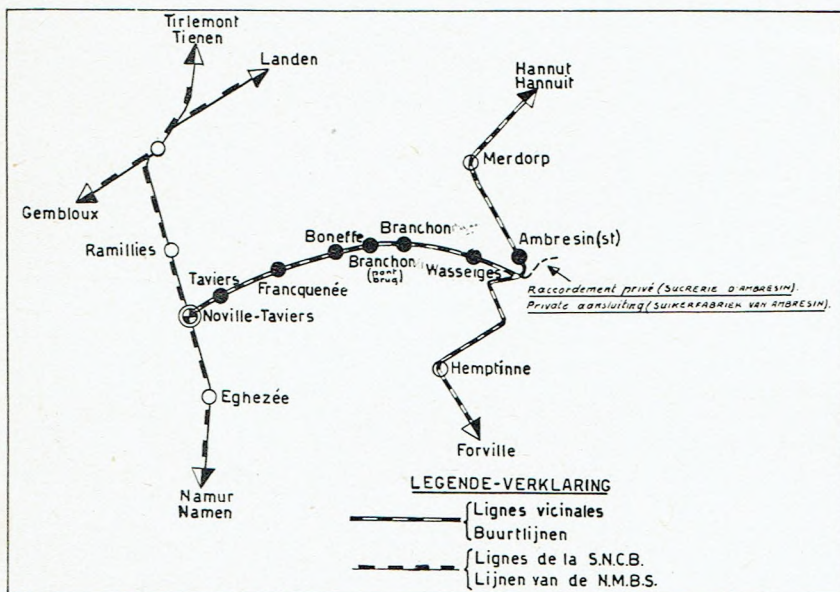
- 2) een gasoliepomp, en
 - 3) een gasolieverstuiver in beweging brengt ;
 - b) een verbrandingskamer met vlammenwerende ring ;
 - c) een buitencarter, waarin verse lucht door de turbine aangezogen wordt en door het contact met de wanden van de verbrandingskamer verwarmd wordt ; toevoerbuizen, geplaatst langsheen het chassis, brengen de warme lucht in de autobus.
- Daar de proeven, op het einde van vorige winter gedaan, voldoening gaven, werd dit apparaat tot op heden in meer dan 60 autobussen geplaatst.

Door een eenvoudige druk op een knop van het instrumentenbord kan dit apparaat ook gebruikt worden voor het ontdoien van de voorruit.

75 jaar geleden werd de eerste Belgische buurtspoorweg door Leopold II ingewijd.

De geschiedenis van de Zamanspoorweg

voorloper van de buurtspoorwegen.



zou door de velden lopen doch telkens zo dicht mogelijk de bebouwde kom naderen. De heer Zaman kocht met eigen middelen de nodige gronden en de werken begonnen.

Om zoveel mogelijk de oneffenheden van het terrein uit te schakelen waren talrijke uitgravingen en grondverhogingen nodig. Maar de uithoek van Branchon, waar de lijn langs kwam, bevond zich juist in een kom, met langs beide zijden steile hellingen, zodat de bouw van een viaduct noodzakelijk was. Met een lengte van 129 m overspande deze brug het « Bâti » (1) op een hoogte van ongeveer 5,50 m. Deze metalen brug werd toentertijd als een gewaagd bouwwerk beschouwd en was en bleef de trots van de dorpingen uit de omgeving.

De gebouwen nodig voor de exploitatie werden opgetrokken in 1879. Te Ambresin bevond zich de stelplaats met burelen, bergplaatsen, werkplaatsen, een smidse en een draaischijf. Eveneens werden vier stations opgericht: te Ambresin, Wasseiges, Boneffe en Branchon.

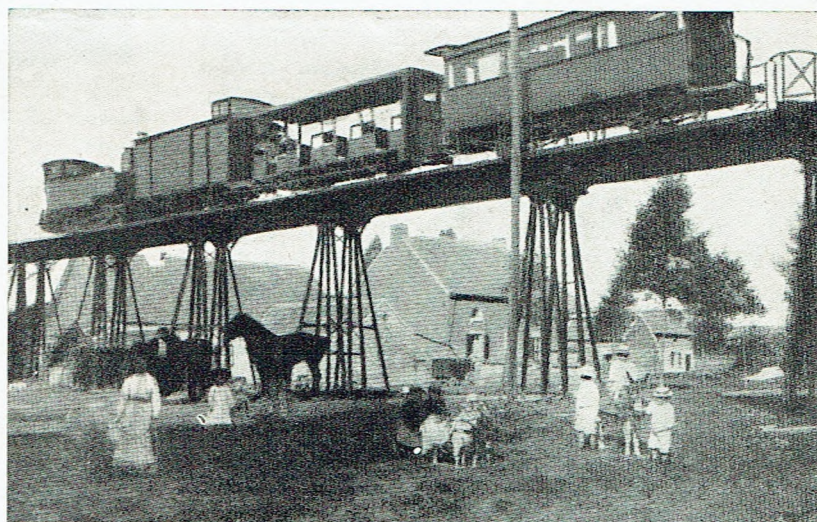
Op 9 Juli 1875 had de afkondiging plaats van de wet op de tramwegen, die eveneens betrekking had op de buurtspoorwegen. De promotors van deze wet rekenden voor de bouw en de exploitatie van de buurtspoorwegen uitsluitend op het privaat initiatief.

De stadstrams namen onmiddellijk een vlugge uitbreiding, maar op gebied van locaalspoorwegen werd niets tot stand gebracht, daar geen enkele geldelijke tussenkomst van de Staat, noch van de gemeenten verzekerd was aan gebeurlijke concessiehouders.

De heer Zaman, een Naams nijveraars, was toen de voornaamste aandeelhouder van de suikerfabrieken van Ambresin en Boneffe. Om de beten naar de fabrieken te brengen, gebruikte deze maatschappij de spoorweg Namen-Tienen tot in het station van Noville-Tavers; vandaar uit werd de grondstof met karren naar de raffinaderij gevoerd. Dit laatste zo traag en lastig vervoermiddel gaf geen voldoening aan de zakenman Zaman, en hij besloot dan ook te profiteren van de wet van 9-7-75 om een kleine privaatspoorweg aan te leggen die Ambresin zou verbinden met Tavers, over Boneffe.

De heer Zaman deed een aanvraag en bekam in 1877 de toelating zijn lijn Tavers-Ambresin te bouwen met een spoorbreedte van 72 cm, op voorwaarde van samen met het goederenvervoer eveneens dit van de reizigers te verzekeren. Voor deze lijn, met een lengte van minder dan 10 km en aangelegd op een terrein dat niet beschouwd werd als een reeds bestaande openbare weg, werd de concessie verleend krachtens de wet van 20 Mei

1862 (wet op de tolvergunning). De concessie had, als private eigendom, een duur van 40 jaar. De keuze van



De kleine Zamantram rijdt over het vroegere viaduct van Branchon, halfweg Tavers en Ambresin.

(Foto « Rail et Traction ».)

het definitief tracé leverde van bij het begin moeilijkheden op; het voorzag de doortocht van de gemeenten Wasseiges, Branchon, Boneffe en Tavers.

Maar de landbouwers gaven openlijk uiting aan hun verzet, want hun vee liep gewoonlijk vrij door de dorpen.

De bouwer legde zich hierbij neer en veranderde het ontwerp; de lijn

HET MATERIEEL.

Het gloednieuwe materieel kwam uit de werkhuizen van Tubeke. Het omvatte twee locomotieven van 15 Pk, vier gesloten rijtuigen voor reizigers en twee opene, een groot en een klein.

(1) Waalse uitdrukking voor de openbare plaats (markt).

Drie pakwagens, tachtig wagens van 5 ton en twee van 10 ton vulden het rollend materieel aan. Later werd nog een nieuwe locomotief van 20 ton, de «Cocou», aangevoerd uit de Cockerillfabrieken.

DE INWIJDING.

Op 1 September 1879 deed de «kleine Zamantram», zoals hij gedoopt werd, zijn eerste rit en hij deed het keurig. Hij geleek op een groot stuk St-Niklaaspeelgoed. De locomotief — een verkleind model van deze van de grote spoorwegen — blonk van het koper. Dan volgden twee rijtuigen, een gesloten en een open, en ten slotte de pakwagens. Die dag werden vier reizen heen en terug gedaan en alles verliep uitstekend. Op 15 September van hetzelfde jaar had de officiële inwijding plaats door de Minister van Openbare Werken, de h. Sainctelette, vergezeld van hogere ambtenaren van de spoorwegen.

KONINKLIJK BEZOEK.

3 Mei 1880 werd een gedenkwaardige datum. Die dag kwam Koning Leopold II met de koninklijke trein in het station van Tavieres aan om op uitnodiging van zijn vriend, baron Zaman, dit «groot speelgoed», waarvan iedereen sprak, van kortbij te zien.

Een speciaal rijtuig, sindsdien koninklijk rijtuig genoemd, wachtte de hoge bezoeker. Gans de bevolking van de streek was op de been. De heer Zaman en de notabelen, omringd door schoolkinderen met vlaggetjes, een escadron rijkswachters en een compagnie hoevearbeidsters gewapend met blinkende schopjes, namen met trots hun plaatsen in aan de zijde van de Vorst. Bij de terugreis onderhield Leopold II zich gemoedelijk met de machinist en de stoker en als huldeblijk voor het vlot verloop van de reis overhandigde hij hun ieder vijf gouden louis als drinkgeld.

Gedurende lange jaren verzekerde de kleine trein op een voortreffelijke wijze zijn dienst. In 1914 gaf de reisgids van de Belgische Spoorwegen de dienstregeling van deze lijn weer onder het nummer 143: de eerste reizigerstrein vertrok uit Noville-Tavieres te 6 u. en kwam te Ambresin aan te 6 u. 35. Er waren acht reizen per dag.

Helaas, tijdens de oorlog 1914-18 werden verscheidene buurtlijnen door de bezetter opgebroken, waaronder deze kleine lijn van 9 km (waarvan 4 km met een spoorbreedte van 1,435 m). De sporen werden weggenomen en het materieel (4 locomotieven en 60 wagens) naar Duitsland verzonden.

Daar de concessie van de heer Zaman ten einde liep, vroeg de N.M.V.B. op 13 Januari 1922, aan de regering de vergunning aan voor de lijn Tavieres-Ambresin met één meterspoor.

Het koninklijk besluit, dat deze concessie verleent, is gedateerd van 16 Augustus 1923.

Een verjaarfest te Wenduine

Op 4 September jl., ondernam de autocar die 's Zaterdag de leden van het Rustoord ingeschreven voor een verblijf aan zee, van Brussel naar Wenduine voert, zijn laatste reis van het seizoen. Maar deze maal had zich, bij de reizigers, een groep geassocieerde leden van het Rustoord van het Personeel der N.M.V.B. gevoegd, die de wens hadden uitgedrukt aanwezig te zijn op de viering van de 20^e verjaring van het bestaan van de Vereniging.



Dit feest werd opgeluisterd door de aanwezigheid van de h. R. Hoens, Directeur-Generaal der N.M.V.B., van de h. E. Manigart, Voorzitter van de Raad van Toezicht der N.M.V.B., de heren E. Gryson, L. Ducamp, E. De Wilde, Commissarissen, en de h. H. Lhomme, oud lid van de Raad van Toezicht.

De h. Louis Jacobs, Voorzitter van de Vereniging, hield een mooie toespraak waarin hij de h. Hoens, Ere-Voorzitter van het Rustoord, bedankte voor de steun aan het Werk, alsook de heren Commissarissen van de N.M.V.B. die door prachtige giften een bewijs leverden van hun sympathie voor het Rustoord.

Hij kondigde aan dat hij besloten had het Voorzitterschap van de Vereniging neer te leggen op 't einde van het lopende dienstjaar.

Het was de h. Hoens die, in naam van de N.M.V.B. en van de leden van het Rustoord, de spijt vertolkte welke deze beslissing teweegbracht. In welgekozen bewoordingen, gaf spreker een beeld weer van de loopbaan van de h. Jacobs, onder wiens bevelen hij vele jaren had gewerkt, en die hij immer gekend heeft als een sociaal werkgever.

Na hem was het de h. Manigart die gevoelens van genegenheid uitdrukte voor het Werk en voor de Voorzitter, en de volledige steun toezegde van de Raad van Toezicht aan het Rustoord dat aan alle agenten der N.M.V.B. zonder enig onderscheid, de gelegenheid wil bieden aangename verlofdagen door te brengen aan zee.

Op de foto bemerkt men van links naar rechts, de h. Lhomme, Mevrouw Manigart, de h. Hoens, de h. Jacobs die zijn rede uitspreekt, en de h. Manigart.

WEDEROPBOUW.

Alvorens tot de wederopbouw van de lijn over te gaan werd de brug afgebroken en grondwerken uitgevoerd. Het viaduct van Branchon leverde 54.870 kg ijzer op dat in September 1923 voor 3.210 fr. verkocht werd aan een zekere heer Gillot.

De werken namen begin 1925 een aanvang en de exploitatie voor het goederenvervoer werd nog hetzelfde jaar hernomen; deze van het reizigersvervoer in 1926.

Herinneren wij er aan dat deze lijn te Ambresin aansluiting gaf met de spoorautolijn Hannut-Forville. Hoogstwaarschijnlijk zullen wij deze lijn nog lange tijd mogen exploiteren, daar vol-

gens de beheerder van de suikerfabriek, zijn klanten, dus ook de onze, zeer trouw blijven aan de buurtspoorwegen.

De suikerfabriek bezit ongeveer 70 wagens en in het betenseizoen levert de N.M.V.B. er 90 bij. Te Boneffe staat nog steeds de oude stoomlocomotief 800, voor grote spoorbreedte, die nog altijd dienst doet tussen Boneffe-Noville-Tavieres en Ramillies. Op het ogenblik dat deze regels verschijnen heeft deze dappere HL reeds verscheidene duizenden ton vervoerd op de lijn die dit jaar haar 75^e betenseizoen viert.

Ref, Archieven N.M.V.B.
Vers l'Avenir.
La Libre Belgique.

DE MOOIE LOOPBANEN



Rimeaux Ed.,
waltman
48 jaren dienst
Gr. Brabant.



De Rijck L.,
waltman
44 jaren dienst
Gr. Antwerpen.



Verfaillie J.,
machinist
46 jaren dienst
Gr. Vlaanderen.



Libert E.,
werktuigkund.
49 jaren dienst
Gr. Henegouwen.



Wollants Ed.,
ontvanger
42 jaren dienst
Gr. Antwerpen.



Desmedt V.,
waltman
40 jaren dienst
Gr. Vlaanderen.



Dieudonné F.,
machinist
41 jaren dienst
Gr. Namen-Lux.



Coenen C.,
hoofd-ontv.
47 jaren dienst
Gr. Antwerpen.



Barbason L.,
hoofd-baanw.
42 jaren dienst
Gr. Namen-Lux.



De Fré A.,
keurwerkman
49 jaren dienst
Gr. Vlaanderen.



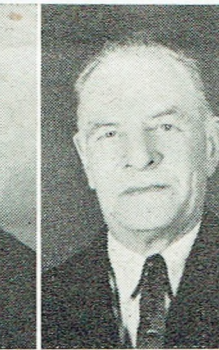
Evelette A.,
smid
41 jaren dienst
Gr. Luik-Limb.



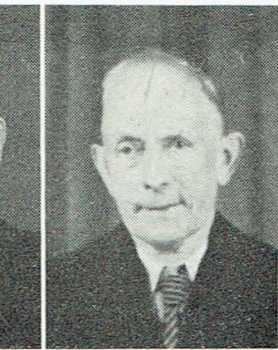
Rochefort G.,
toezichter
41 jaren dienst
Gr. Henegouwen.



Lips R.,
ploegbaas
42 jaren dienst
Gr. Vlaanderen.



Vandevorst A.,
brigadier
43 jaren dienst
Gr. Luik-Limb.



Ernould G.,
mekaniëker
47 jaren dienst
Gr. Namen-Lux.

IN MEMORIAM

De agenten van de Eloystraat werden pijnlijk getroffen door het overlijden, op 52-jarige ouderdom, van Gustaaf MERCKX, gewezen ontvanger van deze stelplaats. Met hem verdwijnt inderdaad een goed kameraad en een goedgehartig mens.

Merckx was, tijdens de oorlog, een bezieler van de weerstand in de N.M.V.B. Als ondervoorzitter van de Vriendenkring der Weerstanders stond hij steeds ten dienste van zijn werkmakkers. Hij was drager van verscheidene eretekens o.m. het Oorlogskruis met bronzen Leeuw en de Franse nationale Erkentelijkheidsmedaille.

11 NOVEMBER 1954

Traditiegetrouw herdenken wij op deze datum het einde van de oorlog 1914-1918, die aan duizenden landgenoten het leven of de gezondheid kostte.

In onze gedachten en onze erkentelijkheid verenigen wij ook deze die van 1939 tot 1945 vochten en stierven voor Vaderland en Vrijheid.

Evensals de vorige jaren zal de erehal van het Hoofdbestuur der N.M.V.B., van 9 tot 13 u., toegankelijk zijn voor de naastbestaanden der agenten van de Buurtspoorwegen die vielen tijdens de twee oorlogen, alsook voor de vaderlandslievende verenigingen en voor de agenten.

De h. Directeur-Generaal, in naam van de N.M.V.B., alsook de leiders van verscheidene personeelsgroeperingen, zullen bloemen neerleggen vóór het in de erehal opgerichte gedenkteken.

Deze hulde aan de verdwenen agenten zal doorgaan te 10 u. 30.

Het Hoofdbestuur in rouw



De heer MOTKIN F.J.

Op 4 October deed een verrassend nieuws de ronde doorheen de burelen van het Hoofdbestuur: de heer F.J. MOTKIN was overleden.

Men kon het niet geloven daar hij slechts sinds enkele dagen afwezig was, maar, helaas, spoedig kwam de bevestiging; een fleurig had hem, in zijn 64^e jaar, uit het leven weggerukt.

Wij zullen dus de heer Motkin zich niet meer zien begeven, met zijn kalme en gemeten pas, naar het bureau op de 2^e verdieping om er zijn medewerkers te ontvangen. Deze en allen die hem hebben gekend, zullen echter met ontroering terugdenken aan deze innemende en bekwame ambtenaar, die een grondige kennis bezat van de menigvuldige vraagstukken van de vervoerspolitiek van onze Maatschappij. Hij heeft immers gans zijn loopbaan doorgebracht op de Directie Exploitatie waar hij de medewerker was van de heer Valcke, Ere-Adjunct-Directeur-Generaal. Begiftigd met een uitmuntend geheugen kende hij tot in de perfectie de aardrijkskundige en demografische samenstelling van het Waalse landsgedeelte; menigmaal trad hij op als de geduchte afgevaardigde van de Maatschappij in de besprekingen met andere administraties.

Geboren op 11 Januari 1891 maakte de heer Motkin de ganse veldtocht van 1914-1918 mede en na de oorlog werd hij, als officier van het actief leger, aangeduid als leraar aan de Cadettenschool.

Hij trad als ingenieur in dienst van de Buurtspoorwegen op 16 Juni 1924. In 1941 werd hij benoemd tot E.a. Ingenieur en in 1944 aangesteld tot Hoofdingenieur. De heer Motkin was officier in de Leopoldsorde en drager van verscheidene andere eretekens.

« Onze Buurtspoorwegen » biedt Mevrouw Motkin de uitdrukking aan van zijn oprechte gevoelens van deelneming.

Op het Hoofdbestuur

De maanden gaan voorbij en ook het administratieve leven kent zijn tijd van komen en gaan. Alzo moesten wij afscheid nemen van de heren



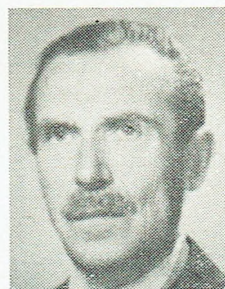
Lijst der Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Juli-Augustus en September 1954

Rimeaux E., wattman	48 jaren d'ienst	Brabant
Nackaerts A., machinist	42 id.	id.
Van Sina A., keurwerkman	39 id.	id.
Flemal E., baanwerker	37 id.	id.
De Breucker A., ontvanger	35 id.	id.
Dubois A., dienstoverste 2 ^e kl.	32 id.	id.
De Rijck L., wattman	44 id.	Antwerpen
Wollants E., ontvanger	42 id.	id.
Frans R., ontvanger	37 id.	id.
Smolders J., ontvanger	35 id.	id.
Fonteyn J., stoker	30 id.	id.
Bartholomeus G., AR. geleider	45 id.	Vlaanderen
Lips R., ploegbaas	42 id.	id.
Desmedt V., wattman	40 id.	id.
Deman A., ontvanger	35 id.	id.
De Meyer R., baanwerker	27 id.	id.
Libert E., mechaniker	49 id.	Henegouwen
Rochefort G., toezichter	41 id.	id.
Viet A., ontvanger	26 id.	id.
Rousseau A., schilder	22 id.	id.
Ernoult G., mechaniker	47 id.	Nam.-Luxemb.
Barbason L., ploegbaas	42 id.	id.
Dieudonné F., machinist	41 id.	id.
Platton F., ontvanger	33 id.	id.
Vandevorst L., brigadier	43 id.	Luik-Limb.
Stas A., bewegingsoverste	41 id.	id.
Evelette A., smid	41 id.	id.
Claessens G., ploegbaas	29 id.	id.
Paque W., baanwerker	27 id.	id.
Latour V., werkvrouw	21 id.	id.
Torette J., baanwerker	14 id.	id.



Henri Ligon, onderchef-controleur



en Edmond Couwenbergh, opsteller, die beiden meer dan 40 jaar doorbrachten op het hoofdbestuur. De heer Gourdien, hulpklerk, verliet ons om gezondheidsredenen, enkele tijd voor zijn oppensioenstelling.

Anderzijds hebben wij het overlijden te melden van de heer Vanden Wiele, oprustgesteld hoofdinspecteur en van de heer V. Meulenbergs, oprustgestelde van het Hoofdbestuur en vader van onze collega, bureeloverste op de Directie F.

Enkele van onze collega's waagden de grote stap en gingen scheid van het huwelijksbootje. Onze hartelijkste gelukwensen aan de heren Gosselin, Wijnants en P. Severin.

Het electrisch wisseldrijfwerk

Aan de spoorplittingsen waar veel treinen doorkomen, is het van belang de wissel electrisch te doen verspringen teneinde oponthoud en tijdverlies te vermijden.

Bij zekere schikkingen, worden op de rijdraad geplaatste contacten door de trolley of de pantograaf aangeraakt, hetgeen de stroom van de rijdraad langs relais stuurt die de wissel in een of andere richting leggen of houden.

De automatische wissel van het type « Alba Collins » wordt heden ten dage algemeen gebruikt door de Europese trammaatschappijen. Bij de Buurtspoorwegen werden sedert 1932 meer dan vijftig soortgelijke apparaten geplaatst waarvan het eerste het oprijden naar de Rouppeplaats bediende.

BESCHRIJVING.

Dit systeem omvat drie essentiële delen (zie het schema):

- 1° een op de rijdraad gevestigd bovencontact (A);
- 2° een relaiskast (B) geplaatst op een paal of een muur;
- 3° een gietijzeren bedieningskast (C), die in de grond tegen het spoor is geplaatst en de wissel doet verspringen.

Het bovencontact (A) bestaat uit een geheel van onderling geïsoleerde contacten (2-3-4-3') die een leiding vormen voor het wielkje of het sleepcontact, zodanig dat bij de doorgang onder het bovencontact het stroomafneemorgaan niet meer in rechtstreekse verbinding is met de rijdraad.

De bestuurder van het rijtuig beschikt aldus over een toestel dat hem toelaat het gewenste manoeuvre van de wissel ten uitvoer te brengen.

De kast B bevat een relais waarvan de stand van het anker de doorgang van de stroom in de een of de andere electromagneet voor de beweging van de wissel verzekert.

Deze doos bevat eveneens een bijgevoegde weerstand, een statische condensator, alsook smeltzekeringen.

De bedieningskast C bestaat uit twee opeengeplaatste delen. Het onderste omvat de twee electromagneten, waarin een ijzeren kern beweegt, die twee verschillende standen kan aannemen naar gelang de stand van de electromagneet die in werking treedt. Deze kern is verbonden met het mechanisme dat door middel van een verticale stang de beweging overbrengt in de bovenste kamer tussen de twee deksels en zo naar de wissel.

Het onderste rechthoekige deksel is over zijn omtrek voorzien van een door bouten aangespannen pakking

en heeft een gietijzeren boord die in een aangegoten groef past: zo bekomt men een volledige waterdichtheid van de afdeling die de electromagneten bevat.

Het deksel van het bovengedeelte is voldoende sterk om het zware gerij te kunnen dragen. Deze stalen plaat kan afgenomen worden voor het reinigen van de bovenkamer. Het nazicht van de onderste kamer geschiedt slechts bij het onderhoud van het apparaat.

WERKING.

De werking van de wissel geschiedt als volgt.

Om de trein naar rechts te richten zal de bestuurder geen stroom afnemen met de controller, en dus de voeding van de tractie-motoren afsnijden.

Zoals het schema aantoont, is de rijdraad bestendig in verbinding met het hoofddeel van het bovencontact, door tussenkomst van de draden 1 en 2 en de spoel van het relais van kast B. Wanneer het stroomafneemorgaan de onder stroom staande doorlopende strook (2) van het bovencontact overschrijdt, zal het stroomzenden door de verscheidene andere geïsoleerde stroken, en namelijk:

- 1° langs draad 3 door de bijgevoegde weerstand naar het relais-systeem en langs draad 5 naar de electromagneet D van de bedieningskast C;
- 2° langs draad 4, rechtstreeks, zonder door de bijgevoegde weerstand te stromen naar de electromagneet die werkt voor de richting naar rechts.

In dit geval zal spoel D door de stroom doorlopen worden en de stand van de wissel, zoals aangeduid op het schema, bevestigen.

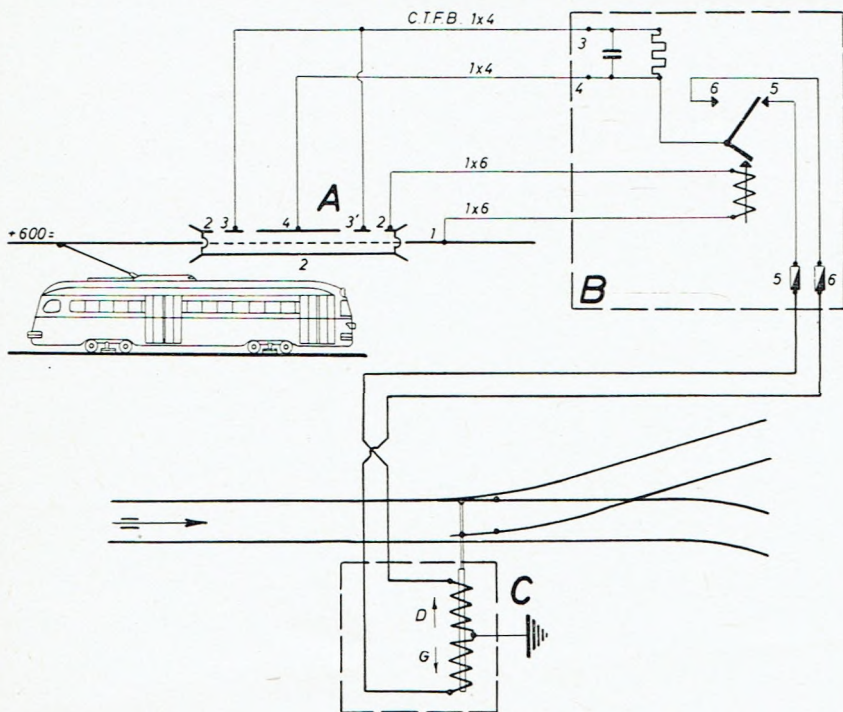
Het sleeporgaan vervolgt dan zijn weg en brengt het contact tot stand tussen strook 2 en draad 3' en schakelt aldus opnieuw de bijgevoegde weerstand in vooraleer het bovencontact A te verlaten.

De stroom die tijdens dit manoeuvre langs de draden 1 en 2 door de relaiswikkeling vloeit is te zwak om het anker te doen verspringen. De stroom blijft vloeien langs de klem van draad 5.

Om de trein naar links te doen rijden, moet de bestuurder een zekere stroomsterkte door de motoren laten verbruiken.

De stroom, die dan langs de draden 1 en 2 vloeit door de relaiswikkeling, is voldoende om het anker te doen verspringen en aldus het contact op de klem van draad 6 te brengen; de andere bewerkingen geschieden zoals in 't eerste geval, maar de stroom die door draad 6 naar spoel G van bedieningskast C vloeit zal het verleggen van de wissel veroorzaken.

Naar gelang van de exploitatievereisten, kan het schema van kast B er enigszins anders uitzien dan dit voorgesteld op bijgaand schema.



De lijn Tongeren-Lanaken-Maaseik wordt geëxploiteerd door autobussen

In het begin van de maand Augustus vroeg de N.M.V.B. aan het Ministerie van Verkeerswezen de exploitatie door spoorauto's van de buurtlijnen Tongeren-Lanaken en Maaseik-Lanaken te mogen vervangen door een autobusdienst, in toepassing van de wet van 29 Augustus 1931.

De memorie van toelichting vermeldde dat de exploitatie van deze beide lijnen met bogiespoorauto's van 20 ton niet renderend was. Bovendien waren de onderhoudskosten van de 52 km lange spoorlijn sinds lang niet meer gedekt, daar de ontvangsten van het goederenvervoer praktisch op nul waren gedaald, met uitzondering van deze van de sectie Heers-Vroenhoven-Riemst-Tongeren gedurende het betenseizoen.

Het verslag aan het Ministerie maakte ook nog gewag van de vraag van het beheer van Bruggen en Wegen om het tracé van de sporen in de doortocht van Lanaken te wijzigen en stipte aan dat de bouw van een definitieve brug over de Zuid-Willemsvaart eveneens verplaatsingen van de sporen en dus aanzienlijke uitgaven zouden vergen.

In verband hiermede weze er aan herinnerd dat, tijdens en onmiddellijk na de oorlog, Lanaken-Tournebride (1), met zijn verbinding met het kanaal, een aanzienlijk goederenvervoer heeft gekend. Niet alleen de kolen komende van de mijnen te Eisden maar ook het krijt van de groeven van

(1) Zoals men weet draagt een van de stations van deze lijn de naam: Lanaken-Tournebride (zie foto O. B. n^o 46). Deze eigenaardige Franse benaming heeft steeds onze nieuwsgierigheid gewekt en onlangs vroegen wij hierover meerdere inlichtingen aan het Provinciaal Verbond voor Toerisme in Limburg. De h. H. Geurden, Secretaris van dit organisme, leerde ons het volgende.

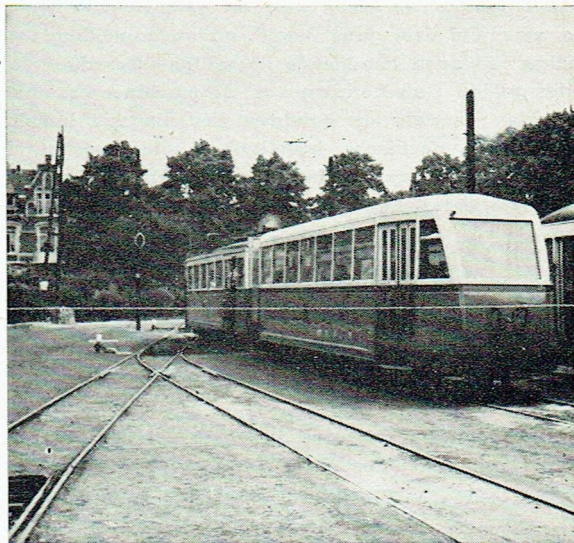
« Ongeveer op de huidige plaats van uw stelplaats stond er vroeger een oude afspanning « Au Tournebride ». In vroegere tijden, inderdaad, toen nog geen verkeersmiddelen bestonden en de ruitersport nog zeer algemeen in de mode was, gingen de « heren » van Maastricht evenals de officieren van het Maastrichtse garnizoen 's namiddags geregeld te paard op wandel. Zij kwamen dan tot aan voormelde afspanning, waar werd afgestapt, wat gepraat en wat verbruikt en de terugtocht naar Maastricht aangevat: in het Frans heette zulks « tourner les brides » en de volksmond heeft er dan maar een plaatsnaam van gemaakt « au tournebride », omdat daar steeds de « teugels werden gedraaid ».

Boirs en de per schip aangevoerde bakstenen. Dit winstgevend vervoer is nu totaal verdwenen.

Als besluit geeft het verslag de verzekering dat deze vervanging de uitgaven zal verminderen en dezelfde, zonet een betere, dienstregeling voor de reizigers zal toelaten.

Aldus werden onmiddellijk v'er autobussen met grote vervoercapaciteit in dienst gesteld tegelijk met de grote spoorauto's. Het buurtspoorwegtarief blijft van toepassing.

De grote bogiespoorauto's zullen echter niet als oud ijzer verkocht worden, integendeel. Nagezien in de werkhuizen van Hasselt en herschilderd in deze van Kessel-Lo, werden de A.R. 292, 294, 295, bestemd voor het baanvak Bevekom-Vossem waar het heuvelachtig profiel, het gebrek aan passende wegen en de vele reizigers het behoud van een belangrijke spoorauto-dienst eisen.



Deze foto zal voortaan tot de geschiedenis van de buurtspoorwegen behoren. Een bogiespoorauto met bogieaanhangwagen wacht te Lanaken-Tournebride, de doortocht af van een gelijkwaardig stel.

(Foto Bazin.)

Te Waterloo

DE OMSLAGFOTO

De heuvel met de Leeuw opgericht tijdens de jaren 1823 tot 1826 door de Nederlandse Regering op de plaats waar de Prins van Oranje werd gekwetst, is een 45 m.-hoge afgeknotte kegel met een basisomtrek van 160 m.

De grote leeuw, gegoten uit buitgemaakt geschut, kijkt in de richting van Frankrijk. Het monument werd in 1832 enigermate beschadigd door Franse soldaten die naar Antwerpen oprukten.

Van op de hoogte (225 treden) overschouwt men het gehele slagveld. Nochtans heeft het uitzicht van dit laatste reeds menige wijziging ondergaan; zo blijft er maar weinig meer over van de beroemde « holle weg » omdat de aarde in zijn nabijheid werd weggehaald voor het oprichten van de heuvel.



Een nieuw wachthuisje, uitgewerkt door de technische diensten van het Hoofdbestuur, werd gebouwd aan de halte « Monument Gordon », op enkele meters van de gedenkzuil opgericht in 1817, ter herinnering aan de luitenant-kolonel Gordon, vleugeladjutant van Wellington. Links, vóór de populieren, op de plaats waar 400 soldaten werden begraven, staat het gedenkteken van de Hannoverse soldaten, die aan de zijde van de Engelsen streden.

De Algemene Dienst voor Veiligheid te Brussel (Vervolg)

ORSPRONKELIJK heeft de Algemene Dienst voor Veiligheid zich als voornaamste taak gesteld een systematische controle uit te oefenen in al de buurtspoorweginstellingen, over de algemene toepassing van de wettelijke voorschriften in zake veiligheid van het werk.

Zeër talrijke bezoeken aan de verschillende werkmiddelen, verspreid over gans België, gaven aanleiding tot omstandige verslagen betreffende de veiligheidsmaatregelen op allerlei gebied : afscherming van de machines ; reinheid in de lokalen ; sociale en sanitaire instellingen ; individuele bescherming ; elektrische installaties ; soldeerposten ; staat van het gereedschap, ladders, werkvloeren ; opslagplaatsen van gevaarlijke stoffen...

Dit was de eerste stap op de weg naar de veiligheid.

Vervolgens was het van groot belang, voor gans de activiteit van de Maatschappij, de voornaamste oorzaken van de arbeidsongevallen te kennen teneinde aan de Veiligheidsdienst een vaste richtingsbasis te geven in zijn preventieve actie.

Men stond hier dus voor een werk van grote omvang : het opmaken van statistieken betreffende al de arbeidsongevallen. Voor dit uitgebreid werk, met talrijke aspecten, werd natuurlijk beroep gedaan op de mecanographische techniek.

HET BASISDOCUMENT.

Van elke ongevalsverklaring stelt de dienst van de Verzekeringen een basisdocument op onder de vorm van codes, met al de inlichtingen welke de Veiligheidsdienst aanbelangen. Men vindt er o.a. al de aanduidingen betreffende de persoon van het slachtoffer : de datum, het uur en de plaats van het ongeval ; de menselijke of materiële oorzaken ; de lichamelijke gevolgen ; het aantal dagen werkverlet, de weersomstandigheden, enz...

De mecanographie-diensten brengen al deze gegevens, per ongeval, over op een mecanographische kaart. Het gebruik van het aldus gevormde stel kaarten laat toe periodisch al de statistische inlichtingen te verstrekken, gewenst door de Veiligheidsdienst. Dank zij deze inlichtingen kunnen de percentages van frequentie en ernst berekend worden van de ongevallen overkomen gedurende een bepaalde periode.

De studie van deze statistische documenten en namelijk de vergelijking van de bekomen resultaten met deze van de voorgaande perioden, laat toe aan de Veiligheidsdienst juiste gevolgtrekkingen te maken en de voorzorgsmaatregelen, die zich opdringen door de algemene strekking, aan te passen.

Daarbij tracht de Veiligheidsdienst onmiddellijk nut te trekken uit het onderzoek van de omstandigheden van elk ongeval. De ontleding van elk geval geeft dikwijls aanleiding hetzij tot algemene voorschriften, hetzij tot nuttige plaatselijke voorschriften.

DE PLAATS VAN HET ONGEVAL.

Voor wat betreft de geographische plaats van de ongevallen, wordt elk ongeval op een kaart van België aangeduid op de juiste plaats door middel van een speld met gekleurde kop (de grote werkhuzen worden elk afzonderlijk voorgesteld in een kader buiten de kaart).

ONGEVALLLEN-DERDEN.

Op een andere kaart worden de ongevallen-derden (overkomen in de loop van het jaar) op dezelfde wijze aangetekend. Telkens duidt een andere kleur de ongevallen aan overkomen door ontriggeling, door botsingen tussen treinen, door botsing met ruituigen-derden, door achteruitrijden en andere ongevallen te wijten aan de N.M.V.B.

Deze kaarten doen aldus de gevaarlijke plaatsen uitkomen, welke een bijzonder toezicht vergen op gebied van veiligheid.

De statistieken doen natuurlijk het overwicht van de menselijke factor uitschijnen in de oorzaken van de ongevallen. De preventieve actie op dit gebied is dan ook van het grootste belang maar zeer moeilijk en bijzonder kies.

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD.

Teneinde de onontbeerlijke veiligheidsgeest op te wekken in de schoot van de exploitaties, werd tussen het personeel van gans de Maatschappij een wedijver geschapen door de sinds 1951 ondernomen organisatie van veiligheidswedstrijden begiftigd met prijzen in geld.

Een eerste wedstrijd werd georganiseerd tussen de grote werkhuzen en steunde op de langste periode tussen twee ongevallen met werkverlet.

Gezien het grote succes werd zes maanden later deze wedstrijd uitgebreid tot de diensten van de Beweging, Wegen en Werken en de kleine werkhuzen.

Teneinde de geest van wedijver te onderhouden, werd de formule gewijzigd van het dienstjaar 1953 af, door het vormen van een zeventigtal gewestelijke ploegen met premies verschillend volgens het effectief van de ploegen enerzijds en de duur van de periode zonder ongeval, anderzijds.

Buiten deze grote recordwedstrijd tot het bereiken van de langste periodes, bestaat er eveneens een algemene wedstrijd tussen de verschillende exploitatiegroepen per dienst (Beweging, Wegen en Werken, Werkhuzen) voor het beste jaarlijks percentage van frequentie.

Voor wat betreft de recordwedstrijden zal zeker menig agent zich al afgevraagd hebben hoe de Veiligheidsdienst de evolutie van elke ploeg volgt en hoe de premies berekend worden.

Een korte uitleg zal volstaan voor de weetgierigen.

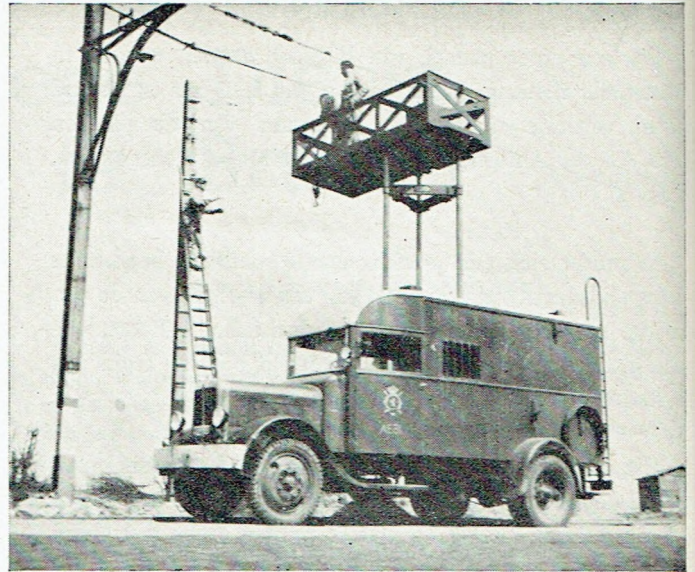
In de regen, in de bijtende wind, in sneeuwvlagen,
in de brandende zon, altijd moeten deze mannen snel
werken, want de tram MOET rijden.

*
**

Agenten van de luchtlijn
Uw beroep is gevaarlijk.

Speciale voorschriften werden
voor uw veiligheid uitgevaardigd.

**Eerbiedigt het Reglement
en doet het eerbiedigen.
Draagt de veiligheidsgordels.**



RECORDWEDSTRIJD

Stand op 31 Augustus 1954

COMMENTAAR

In de Groep Antwerpen is de ploeg n^o 2 (Beweging Heist-Mechelen-Rumst) meer dan één jaar zonder ongeval gebleven en stapelt aldus de premie op.

De ploeg n^o 3 (Beweging Blauw-hoef-Ijskelder-Merksem) volgt van nabij en gaat het jaar bereiken.

Bravo voor de Beide Vlaanderen! Van de zes ploegen zijn er drie die geen enkel ongeval gehad hebben en n^o 5 (Weg en Werken) telt reeds 380 dagen; het heeft de schijn dat allen er stellig van houden een gans jaar zonder ongeval te blijven.

In Henegouwen totaliseert de ploeg n^o 2 (Beweging Jumet-Châtelet) 309 dagen en de ploeg n^o 17 (Beweging Bergen) zal kortelings de premie voor 250 dagen in de wacht slepen.

In Namen zijn de ploegen n^{os} 1 en 2 op de goede weg.

Luik heeft tegenslag gehad met twee ploegen, die de vorige maand hun eerste ongeval moesten aantekenen.

In Brabant heeft de ploeg n^o 6 (Het Rad en werkhuis Leerbeek) de 250 dagen bereikt en bekwaam dus de premie. De ploeg n^o 8 (Werkhuizen Grimbergen, Dilbeek, Asse, Londerzeel) is op dreef om alle records te breken: reeds 608 dagen!

Bij de grote werkhuisen heeft Kessel-Lo slechts één ongeval opgelopen, terwijl de drie andere grote werkhuisen van Brabant elk met 11 ongevallen voorkomen gedurende de acht maanden. De beweging van Geldenaken is de 250 dagen voorbij en volhardt in de strijd.

In Limburg bewaart Hasselt nog steeds de palm en in de maand Augustus mocht het groot werkhuis zijn premie van 1.125 fr. voor 250 dagen in ontvangst nemen.

Equipe N ^o Ploeg Nr.	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur- Lux. Namen- Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	6 / 7	1 / 57	10 / 52	2 / 206	6 / 5	5 / 53	0 / 264
2	0 / 368	1 / 223	0 / 309	3 / 209	3 / 223	10 / 5	5 / 14
3	0 / 330	0 / 348	8 / 4	4 / 31	2 / 112	 	3 / 179
4	2 / 13	0 / 351	3 / 6	8 / 57	1 / 158	4 / 60	0 / 321
5	2 / 19	0 / 380	4 / 57	7 / 28	1 / 29	4 / 132	
6	2 / 104	 	1 / 204	4 / 18	1 / 25	0 / 250	
7	6 / 26	2 / 216	4 / 71	 	8 / 54	2 / 111	
8	1 / 114	 	2 / 105	 	4 / 42	0 / 608	
9	 	 	3 / 116	 	8 / 40	7 / 78	
10	5 / 27	 	9 / 34	 	 	1 / 151	
11	3 / 70	 	8 / 54	 	 	2 / 164	
12	3 / 126	 	3 / 159	 	 	11 / 27	
13		 	5 / 13	 	 	12 / 19	
14		 	3 / 55	 	 	11 / 10	
15		 	6 / 83	 	 	1 / 62	
16		 	9 / 46	 	 	5 / 43	
17		 	1 / 245	 	 	2 / 22	
18		 	7 / 19	 	 	0 / 274	
19		 	 	 	 	7 / 24	
20		 	 	 	 	 	
21		 	7 / 31	 	 	 	
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	30	4	93	28	34	84	8

Lochristi, Belgisch centrum van de begoniakweek

De begoniakweek in de omgeving van Gent is van tamelijk recente oorsprong. Zeven gemeenten leggen er zich meer speciaal op toe: Sint-Denijs-Westrem, Zaffelare, Beirvelde, Melle, De Pinte, Deurle en Lochristi. Het merendeel van deze localiteiten liggen aan een buurtlijn, maar het is vooral in de omgeving van Lochristi dat de begoniavelden het talrijkst zijn en waar men vanaf de weg de schoonste soorten en variëteiten in alle kleuren kan bewonderen.

Ieder jaar, de laatste Zondag van Augustus, organiseren de inwoners van Lochristi een eigenaardige bloementoonstelling in de straten die kan vergeleken worden bij de bloementapijten in sommige Italiaanse steden.

Het zijn mozaïeken en schilderijen uitgevoerd in verschillende kleuren door middel van duizenden veelkleurige begonia's, enkele en dubbele, bekomen dank zij menigvuldige oordeelkundige kruisingen.

Dit jaar heeft de tentoonstelling, die duurde van Zaterdag 29 Augustus tot Maandag 31 Augustus, een massa belangstellenden gelokt.

Onze Groep van de Beide Vlaanderen stelde vijf konvooien in dienst bestaande uit een motorrijtuig, aanhang-



De Directie van Gent vervaardigde publiciteitspanelen door gebruik te maken van de plakbrieven uitgegeven door de stad.

wagen en motorrijtuig, samenstelling die noodzakelijk was wegens het ontbreken van een lus aan de terminus te Lochristi en wegens het feit dat de lijn naar Lochristi slechts één spoor heeft en twee wijkplaatsen. Dit jaar werden, voor de eerste maal, vier complementaire autobussen in dienst gesteld, die dank zij hun grote soepelheid het meeste nut opleverden.

De speciale diensten werden zeer gewaardeerd; op die drie dagen werd inderdaad een ontvangst geboekt gelijk aan deze van 20 gewone dagen.

Zij die de straten van Lochristi doorkruisten, vooral 's avonds wanneer de bloemstukken verlicht waren, zijn het eens om te verklaren dat het waarlijk een enig schouwspel was.

De buurtlijnen uit het Gentse hebben dus wel het hunne bijgedragen tot het wellukken van deze bezienswaardige tentoonstelling.

Wij besluiten met U aan te raden volgend jaar persoonlijk deze bloemenfeerie te gaan bewonderen en met de wens uit te drukken dat Lochristi eens een gedenkteken oprichte ter ere van de Fransman Michel Begon, beheerder op de Antillen rond 1670, en die van deze eilanden naar zijn geboorteland de knollen invoerde die zulke mooie bloemen voortbrengen en waaraan zijn naam gegeven werd.

Een en ander uit de Groepen

TE HASSELT.

Op 31 Augustus 1954 ging de heer **Stas Alfons**, bewegingshoofd 2^e klas, op rust na 41 jaren dienst.

Op deze dag, na de bureeluren, werd dan ook de gebeurtenis door



zijn collega's gevierd en de heer Directeur Wilsens hield er van de heer Stas te feliciteren en hem zijn beste wensen over te maken.

BRAVO, BITSINGEN!

Lijdende aan een ongeneeslijke ziekte overleed op 25 Augustus de echtgenote van Jacques Jackers, wettman aan de stelplaats Bitsingen (groep Luik-Limburg). Zij laat drie minderjarige kinderen na.

De werkmakers van Jacques besloten eensgezind, gedurende een periode van verscheidene weken en ieder om beurt, een verlofdag af te staan en in de plaats van hun werkmaker te werken ten einde hem toe te laten zijn echtgenote bij te staan in haar laatste ogenblikken en de kinderen te verzorgen.

Vervolgens kreeg Jackers, een zekere tijd en met ieders akkoord, een goede dienst in de beweging.

Dit mooi gebaar, dat de agenten van Bitsingen tot eer strekt, verdiende vermeld te worden.

EEN MOEDIGE DAAD.

Een vrouw had een ogenblik haar baby in een kinderwagen onbewaakt gelaten op het voetpad van de Quai du Roi Albert te Bressoux.

Ten gevolge van een hevige wind kwam het wagentje in beweging en reed op de steenweg juist wanneer een auto in volle vaart kwam aangereden.

Onze baanwerker **Pluymers Pierre**, van Oerle, die in de nabijheid werkzaam was, bemerkte het gevaar waarin het kindje verkeerde. Op levensgevaar af snelde hij aanstonds toe en kon, op een paar meter vóór de auto, de kinderwagen wegduwen.

De redder werd verdiend gefeliciteerd, inzonderheid door zijn Directeur, de heer Wilsens.

EERLIJK DUURT HET LANGST.

Onder deze titel mochten wij in het vorig nummer een eerlijke daad vermelden van een agent uit Destelbergen. Thans komen twee agenten van de stelplaats Oostmalle aan de eer.

Op 21 September vonden ontvanger Aloïs Michielsens en wattman Alfons Thiels, op een rijtuig van de lijn 40, een handtas inhoudende 11.090 fr. en allerlei juwelen. Bij de terugreis kon de gelukkige eigenares opnieuw in het bezit gesteld worden van haar eigendom.

Beide agenten dienen van harte gelukgewenst.

De Bloemencorso te Zundert (Nederland)

De gemeente Zundert, gelegen op ongeveer 7 km. van de Belgische grens langs de Rijksweg naar Breda, organiseert sinds 13 jaar, steeds op de eerste Zondag van September, een bloemencorso die jaarlijks verscheidene tien duizenden bezoekers aantrekt.

Onze Groep Antwerpen draagt bij tot het succes van deze manifestatie, door het vervoer te verzekeren van de talrijke personen uit het Antwerpse die deze stoet willen bewonderen.

Evenals verleden jaar werd op de lijn 64 tussen Antwerpen en Wuustwezel een 20-minuten-dienst ingericht met telkens een motorrijtuig en twee bogieaanhangwagens. Bovendien het enkele buurtspoorticket leverde de ontvanger, tegen de prijs van 10 frank, ook een retourbiljet af geldig op de autobussen van de B.B.A. tussen Wuustwezel en Zundert.

Dit jaar werd voor de eerste maal een speciale autobusdienst toegevoegd, en van 8 u. 30 af vertrok op het Sint-Jansplein, om het half uur, een autobus waarvan slechts de zitplaatsen vooraf verhuurd werden zodat er geen reizigers moesten rechstaan.

In zekere middens scheen twijfel te bestaan over de diensten van de Buurtspoorwegen. De bedenking werd geopperd: « Zij zullen er de reizigers wel heen voeren, maar wanneer zullen zij ze terugbrengen? » Niettegenstaande het nachtelijk onweder en de regen in de voormiddag, die veel personen hadden thuisgehouden, waren onze rijtuigen goed bezet. Ook de terugkeer van de autobussen verliep in goede orde. Van 17 uur af vertrokken ze, met hun doorweekte doch voldane reizigers, langs een parcours dat de hoofdwegen vermeed zodat iedereen tijdig op zijn bestemming was.

Een bewijs dat het vertoonde schouwspel van eerste gehalte was, vinden wij in het enthousiasme van de menigte, die na lang wachten in een aanhoudende motregen door haar spontane toejuichingen uiting gaf aan haar bewondering.



Aankomst van een tram van de lijn 64 aan het eindpunt te Wuustwezel. De menigte begeeft zich naar de autobussen van de B.B.A. (Brabantse Buurtspoorweg en Autodiensten). (Foto's Keutgens.)



Terwijl de reizigers plaats nemen in de Nederlandse autobussen maakt de 64, samengesteld uit een motorrijtuig «S» en een bogieaanhangwagen, zich klaar om terug naar Antwerpen te vertrekken.

ZUNDERT, HET VRIENDELIJKE EN WELVARENDE BRABANTSE DORP.

« Wanneer de voortekenen mij niet bedriegen zal Zundert zijn naam van Corsoplplaats dit jaar weer eer aan doen en zal de 13^e bloemenstoet alle voorgaande in de schaduw stellen. » Aldus schreef de heer G.J.A. Manders, burgemeester van Zundert en voorzitter van het Oranje-Comité. En zijn voorspelling kwam uit. De bloemenstoet van Zondag 5 September overtrof, ondanks het druilig weer, al de vorige.

Zoals de vorige jaren waren de bezoekers met tien duizenden opgekomen om getuige te zijn van een enig kleurenfeest. Behalve de Nederlanders en de duizenden Belgen, die jaarlijks de verplaatsing maken, waren er ook Fransen, Duitsers en Engelsen. De stroom van fietsen, motorfietsen, auto's en autocars, die bleef aanhouden tot na het middaguur kon dank zij de uitstekende ordedienst van politie en marechaussee in de beste voorwaarden afgeleid worden.

De handelaars in gerookte paling, de kramers, die luid schreeuwend hun waren aanprijzen, de opeengepakte massa op de stoepen, de op en neer wandelende menigte op zoek naar een eetgelegenheid of een geschikte staanplaats, dit alles gaf aan het plaatsje een speciale stemming.

Zundert is onderverdeeld in verscheidene buurtschappen, die elk hun deel bijdragen. Ieder werkt zijn eigen gedachte uit en dit dikwijls in het grootste geheim. Dit jaar trokken 35 wagens, door duizenden bloemen omgetoverd tot kleurrijke bloemstukken, door de straten van Zundert en 13 puike en geüniformeerde muziekmaatschappijen, uit Nederland en België, luisterden de stoet op.

Wat vooral opvalt te Zundert is de volledige afzijdigheid van enigerlei publiciteit. Er zijn ook geen paarden, die de aandacht afleiden, of ronkende en onaangenaam riekende motoren. De kunstig weergegeven tafereelen uit gekende sprookjes schijnen als van zelf te bewegen en stil te houden.

Maar gaat zelf zien en ge zult een werk bewonderen van een buitengewoon geduld dat tevens gepaard gaat met een merkwaardige fantasie in het kiezen van kleuren en onderwerpen.

Is het misschien omdat Vincent van Gogh te Zundert geboren werd dat zijn dorpsgenoten zich nu nog zo meesterlijk weten te bedienen van het kleurengamma of is wellicht het verblijf van de dichteres Henriette Roland Holst in deze gemeente niet vreemd aan de poëtische geest die haar medeburgers nu nog bezielt?

In elk geval geeft U de moeite om de verplaatsing te maken en U zult voldaan en opgetogen huiswaarts keren.