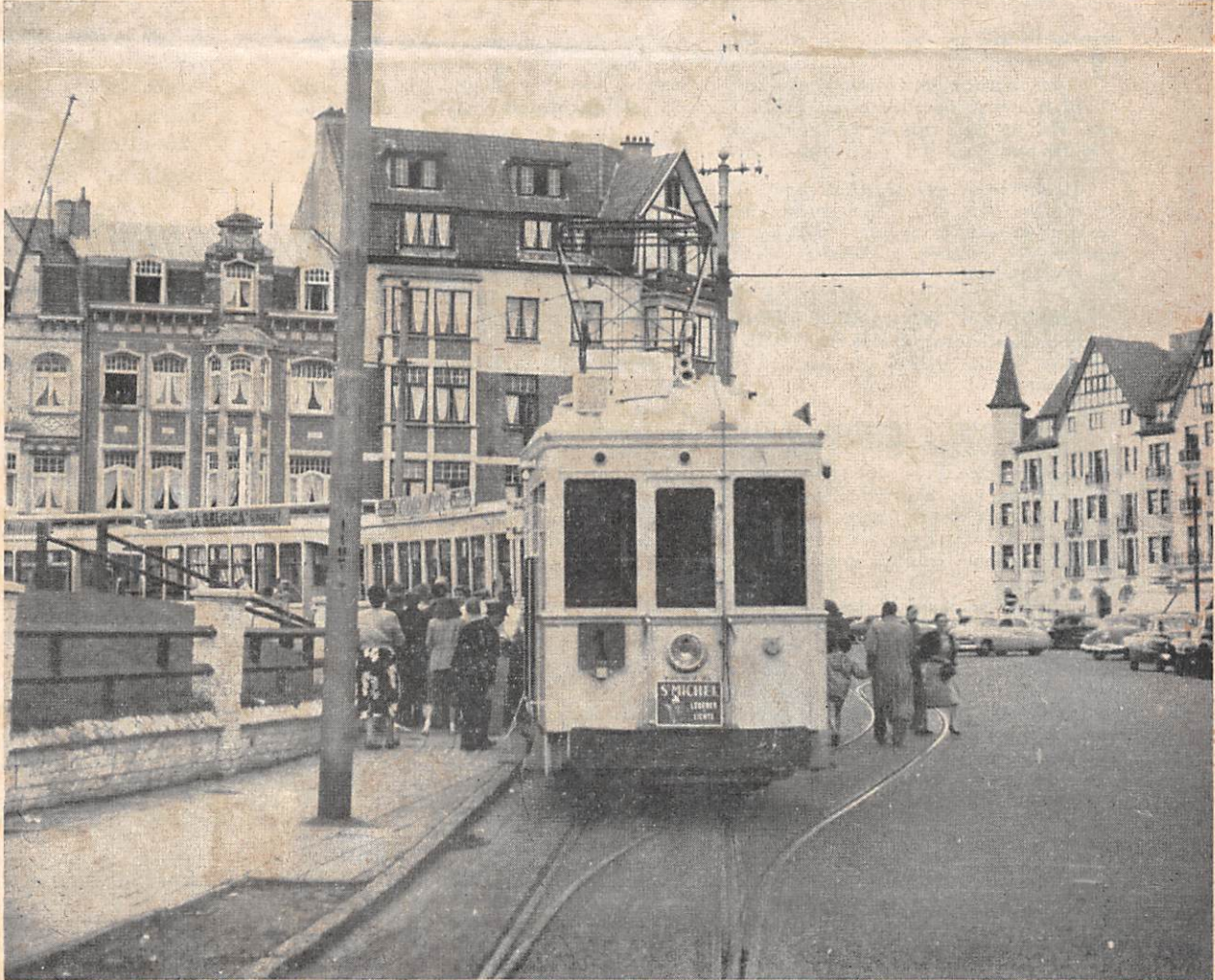


ONZE

BUURTSPORWEGEN



De Albertplaats te Knokke-Zoute.

(Foto Bazin.)

Nut trekken uit het jaarlijks verlof

« Het leven in gemeenschapsverband, hetzij op vakantie hetzij tijdens het dagelijks werk, vergt dat de betrekkingen tussen de mensen vergemakkelijkt worden door de opvoeding en de welgemanierdheid. En het is waar, wanneer men zegt dat men aan de mensen moet leren zich van de dingen te bedienen, van het jaarlijks verlof evengoed als van de gewetensvrijheid, van de electriciteit als van de kruiwagen.

» Het maatschappelijk korps heeft een enorme inspanning gedaan om de moderne arbeider op het peil van het menselijk wezen te brengen en de kenmerken zijner waardigheid in zijn handen te leggen. Eenzelfde inspanning moet volbracht worden om hem te helpen bewust worden van de nieuwe plichten die hem door zijn nieuwe rechten worden opgelegd. De werkliedenorganisaties, de toeristische verenigingen, de beroepsmensen op het gebied van de opvoeding zowel als van de reizen, dienen een geestdriftige en tegelijk geduldige, een breedgeestige en tevens hardnekkige actie te ontwikkelen ten einde aan de nieuwe toerist, die verblind nog, pas de mijn of het werkhuis heeft verlaten, voldoende zorg voor zelfeerbied aan te brengen opdat hij zich zonder stoot noch hinder voor gelijk wie, aanpasse aan de hogere standaard die hij heeft weten te bemachtigen. Dat is een waardevol en positief werk, waaruit men evenveel vreugde als fierheid kan trekken. »

Uit « *Tourisme social et Formation humaine* »,
door Arthur HAULOT,
Commissaris-Generaal voor Toerisme.

Bij de Belgische Spoorwegen

Speciale tarieven voor gewone reizigers

TALRIJKE personen zijn nog onwetend over het bestaan van vervoerbewijzen aan verminderde prijs, toegestaan door de N.M.B.S. aan die er om vragen en geldig op alle treinen van het binnenlands net.

Herinneren wij, in het kort, de voordelen aan deze vervoerbewijzen verbonden en waarvoor bijkomende inlichtingen kunnen verkregen worden in alle stations.

HEEN- EN TERUGBILJETTEN : progressieve vermindering van 6,50 % tot 43 % naar gelang de afstand en de klasse.

HEEN- EN TERUGBILJETTEN VOOR BETAALD VERLOF : de agenten van de openbare diensten kunnen, op vertoon van een getekende attestatie van hun chef, heen- en terugbiljetten 3^e klasse bekomen met een geldigheidsduur van 20 dagen.

VERMINDERINGSKAARTEN : met deze kaarten, verkocht aan 150 fr. voor 3^e klasse en 250 fr. voor 2^e klasse kunnen, gedurende vier opeenvolgende weken, biljetten bekomen worden met 50 % vermindering. Deze zijn zeer voordelig voor de reizigers, die ongeveer een minimum van 400 km. afleggen tijdens een periode van 28 dagen.

ABONNEMENTEN VAN 5 EN 10 DAGEN : de abonnementen van 5 dagen worden verkocht aan 350 fr. 3^e klasse en 600 fr. voor 2^e klasse ; de abonnementen van 10 dagen kosten respectievelijk 500 fr. en 850 fr.

De abonnementen van 5 en 10 dagen mogen naar goeddunken gebruikt worden op het Belgisch net tijdens de geldigheidsduur. Zij zijn zeer voordelig voor de reizigers, die belangrijke verplaatsingen moeten doen binnen een beperkte tijdspanne.

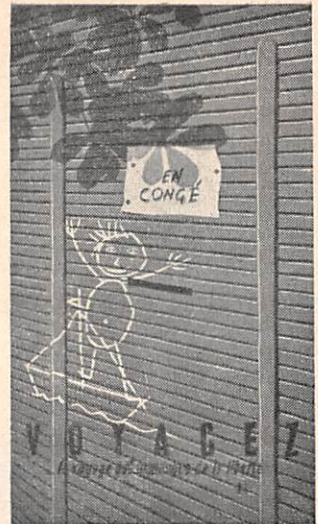
Deze verschillende vervoerbewijzen kunnen bekomen worden, zonder enige formaliteit, aan de loketten van alle stations. Alleen voor de verminderingkaart van 50 % is een pasfoto vereist.

Anderzijds is er voor de personen, die er de voorkeur aan geven individueel of in familie te reizen, de organisatie van de « Mooie Zondag »-uitstappen. Voor een « Mooie Zondag » aan de kust kost een heen- en terugbiljet van uit Brussel slechts 100 fr. De verkoop van deze biljetten eindigt op de vooravond van iedere reis, te 10 u. in de voormiddag.

Wat is een toeristische streek ?

« Streek bezocht door de toeristen voor haar natuurschoon, haar steden, haar geschiedkundige herinneringen, haar monumenten en musea, haar klimaat, haar traditionele keuken, haar folkloristische gewoonten, haar nijverheid, alle aantrekkingselementen die dikwijls samen voorkomen, alhoewel één ervan soms volstaat. De verplaatsingen en het verblijf worden in 't algemeen vergemakkelijkt en plaatselijke organisaties verstrekken er inlichtingen. »

Bepaling van de heer Yves Dartois, beloond door de Europese Commissie voor Toerisme.



Cliché « Notre Sabena ».

WAT VINDT U IN DIT NUMMER ?

In de loop van de maand Mei werd het rijkelijk geïllustreerd jaarverslag uitgedeeld aan de aandeelhouders. Op bladzijden 3, 4 en 5 vindt U hiervan de korte inhoud.

Bladzijde 6 brengt U in kennis met de Hoofdaalmoezenier van het Belgisch Leger, die het buurtspoorwegnet grondig kent, en blz. 7 met een Nederlandse postbode die, niet ver van de Belgische grens een « trammuseum », enig in zijn soort, heeft opgericht.

Een belangrijke gebeurtenis in het buurtspoorwegleven deed zich voor in de maand April : de N.M.V.B. liet aan Electrorail weten dat zij van 1 Januari 1956 af de exploitatie van de kustlijnen overneemt. Daarom zijn de bladzijden 12 en 13 gewijd aan het net van de kust en herinneren wij, op bladzijde 11, aan het verleden van « de koningin der badplaatsen ».

De Zomerdienstregeling van de Buurtspoorwegen wordt besproken op bladzijde 10.

Wat wij in 1954 verwezenlijkt hebben

Dit jaar werd gekenmerkt :

- door een verbeterd exploitatiecoëfficiënt : 95,57 tegen 96,53 in 1953 ;
- door een lichte daling van de ontvangsten, maar ook door een zeer belangrijke daling van de uitgaven daar er nog slechts 10 deficitaire lijnen overblijven ;
- door de verhoging van het aantal vervoerde reizigers (5 miljoen méér).

BEHEER.

De aanpassing van de getalsterkte van het personeel aan de huidige exploitatievoorwaarden wordt voortgezet en zal waarschijnlijk in de loop van 1955 praktisch verwezenlijkt zijn. Het personeel in dienst bij het Hoofdbestuur bestaat uit 260 ambtenaren en agenten tegen 274 verleden jaar ; het personeel in dienst in de Groepen : 8.363 ambtenaren en agenten tegen 8.587 verleden jaar.

HET NET.

Lengte van het net. Het spoorwegnet beslaat 2.401 km. spoorlijnen geëxploiteerd in eigen beheer, en waarvan er 1.178 geëlectriceerd zijn. Hierbij dienen de 152 km. lijnen toegevoegd, geëxploiteerd door pachters.

De openbare autobusdiensten, voor dewelke de Nationale Maatschappij machtiging werd verleend (de speciale diensten niet medegerekend), hebben een totale lengte van 6.553 km. verdeeld over 211 diensten.

TECHNISCHÉ DIENSTEN.

Het inrichten van autobusdiensten had in 1954 het opbreken van 306 km. spoorlijnen voor gevolg.

De reeds aangevangen of voor 1955 voorziene opbrekingen van spoorlijnen gaan over 578 km.

Volgend materieel werd als oud ijzer buiten gebruik gesteld :

Electrische motorrijtuigen	26
Gesloten bijwagens	26
Locomotieven	49
Wagens met schutborden	365

GEDEELTELIJKE SAMENSTELLING VAN HET ROLLEND MATERIEEL OP 31 DECEMBER 1954.

A. — <i>Electrisch net.</i>	
Motorrijtuigen	885
Gesloten bijwagens	684
B. — <i>Niet geëlectriceerd net.</i>	
Spoorauto's en tractors	220
Locomotieven	54
Wagens met schutborden	4.558
C. — <i>Vervoer over de weg.</i>	
Autobussen	523

EXPLOITATIE.

ONTVANGSTEN.

Electrisch net : 871 miljoen fr. hetzij 70,78 % van het totaal ;

Niet geëlectriceerd net : 102 miljoen fr. hetzij 8,32 % van het totaal ;

Autobussen (wet van 1931) : 257 miljoen fr. hetzij 20,90 % van het totaal,

dus een totaal van 1 milliard 230 miljoen. De uitgaven belopen 1 milliard 176 miljoen.

EXPLOITATIECOEFFICIENTEN.

	1954	1953
Electrisch net	95,82 %	96,37 %
Niet geëlectriceerd net	98,94 %	104,43 %
Autobuslijnen (1931)	93,39 %	91,89 %

Aantal vervoerde reizigers voor alle diensten samen : 287 miljoen.

Ontvangsten reizigers : 1 milliard 215 miljoen in 1954 tegen 1 milliard 206 miljoen in 1953.



De ontvanger, de aangestelde voor het onderhoud van de autobussen, de lasser van de spoorstaven vertegenwoordigen slechts een klein deel van de menigvuldige stielen, uitgeoefend door de 8.623 agenten van de Nationale Maatschappij die bijgedragen hebben tot het verwezenlijken van de goede exploitatie-uitslagen.

(Foto's Keutgens en Peeters.)



Verdeling van de totale ontvangst onder de diensten « Reizigers » en « Goederen » :

In 1938 : reizigers 84,37 %, goederen 15,63 % ;

In 1953 : reizigers 93,36 %, goederen 6,64 % ;

In 1954 : reizigers 95,21 %, goederen 4,79 %.

In 1954 sluiten 131 lijnen met winst tegen 123 in 1953.

Goederenvervoer : Het vervoerde tongewicht vermindert steeds . 1 miljoen 667 duizend ton tegen 2 miljoen 363 duizend ton in 1953.

Afgelegde afstanden in kilometers : 73.647.423. Dit cijfer toont een jaarlijkse verhoging aan en bewijst dat de Maatschappij niettegenstaande de afschaffing van talrijke spoorlijnen, uitgebreide diensten aanbiedt en geregeld nieuwe uitbreidingen inlegt.

COMMENTAAR.

De financiële resultaten van het dienstjaar 1954 hebben ons toegelaten de vroegere verliezen aan te zuiveren, de schuld tegenover de Staat verder te delgen en ook een lichte verhoging van het dividend toe te staan waardoor de Openbare Besturen gedeeltelijk in de mogelijkheid geweest zijn, tot een beloop van 52 %, de lasten te dekken, die zij op zich hebben genomen door bij te dragen tot het aanleggen van het buurtspoorwegnet.

Waarover wij ons vooral mogen verheugen is de zeer bevredigende toestand zo van het spoor als van het rollend materieel, de stelplaatsen en de werkhuizen.

De laatste motorwagens op 2 assen zullen in 1955 aan de exploitatie onttrokken worden om definitief de plaats te ruimen voor de bogierijtuigen.

Een bogierijtuig, met elastische wielen en gans uit rubber geconstrueerde ophanging, zal weldra de werkplaatsen verlaten en een nieuwe stap zijn op de weg naar verbetering.

Tegelijk met de bogierijtuigen wordt in onze werkhuizen gewerkt aan een stadsautobus met rubberophanging en onafhankelijke wielen. Wij zullen er te gepaste tijde een artikel aan wijden.

Na de lichte daling vastgesteld in 1953, volgt, in 1954, een zekere verhoging van de ontvangsten-reizigers, en dit, niettegenstaande de tarieven niet werden verhoogd sinds 1951. Deze toename kan worden toegeschreven aan de 2 miljoen km.-rijtuig, die in 1954 méér werden afgelegd dan in 1953.

Er dient opgemerkt dat de ontvangsten op de spoorlijnen verminderd zijn in verhouding tot 1953.

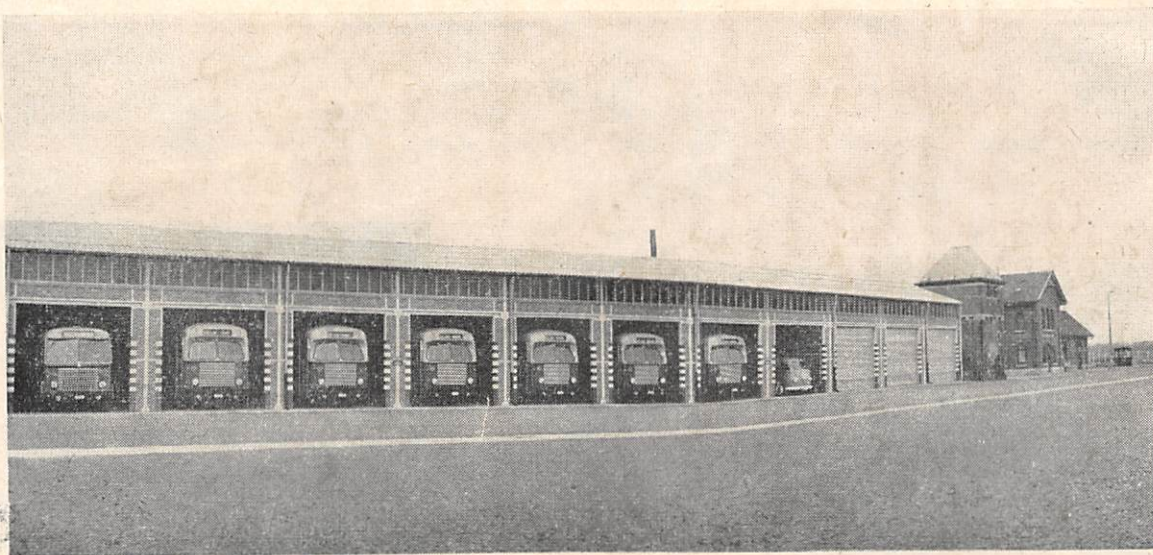
Die daling van de ontvangsten vindt haar voornaamste oorzaak in het afnemen van het goederenverkeer. Maar ook het fiscaal regime is hiervan de oorzaak. Inderdaad, indien de Nationale Maatschappij een spoordienst vervangt door een autobusdienst wordt de taks op het vervoer van 2,25 % op 4,50 % gebracht hetgeen in 1954 een verlies aan ontvangsten van meer dan één miljoen heeft veroorzaakt. In 1954 belopen de door de Nationale Maatschappij gedragen belastingen 54 miljoen.

BESLUIT.

De N.M.V.B. werd gesticht om het algemeen belang te dienen en wel om de bevolking van de streken, die van de openbare vervoermiddelen verwijderd was, uit haar afzondering te halen. Intussen heeft de automobiel de ganse omwenteling teweeg gebracht in het domein van het gemeenschappelijk vervoer.

Het langdurige stationneren van lege voertuigen op de openbare wegen en de te grote ruimte welke die voertuigen innemen in verhouding tot hun gemiddelde bezetting, stellen andere problemen. Een nieuwe taak is hier misschien weggelegd voor de ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer, op voorwaarde dat zij in staat zijn tegen lage prijsdiensten aan te bieden, die in kwaliteit nagenoeg gelijk zijn aan die welke de autobezitter van zijn particulier voertuig verwacht.

De Nationale Maatschappij organiseert zich in dien zin om op het gepaste ogenblik gereed te zijn om haar taak naar behoren te vervullen.



Het station van Omal is een treffend voorbeeld van de veranderingen aangebracht aan een oud buurtspoorwegstation, in dit geval draaischijf van het Haspengouwse net. Alle sporen werden opgebroken en de grond gelijk gemaakt. Waar vroeger locomotieven heen en weer reden, treffen wij thans bergplaatsen voor autobussen, een werkplaats voor kleine herstellingen en een automatische gasoliepomp aan. — Zij die gedurende tientallen jaren de stelplaats van Omal gekend hebben, met zijn kaaien, zijn wissels en zijn kolenopslagplaats, zullen verwonderd opkijken hier een moderne garage aan te treffen.

De Algemene Vergadering gehouden op 31 Mei 1955 in het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel

De heer Graaf Louis de Lichtervelde opent de vergadering te 14 u. stipt. Alle beheerders zijn aanwezig, alsook de h. Durieux, Administratie-Directeur bij het Ministerie van Financiën en sedert 1 Januari 1955 afgevaardigde van de Regering in vervanging van de h. Rijckmans, die de leeftijdsgrens heeft bereikt.

De aandeelhouders, die een klacht van plaatselijk belang wenssen in te dienen, worden verzocht zich kenbaar te maken. Een der afgevaardigden van de gemeenten en provincies, de heer Cantillon, Bestendig-Afgevaardigde van Brabant vraagt het woord. Hij beklagt er zich over dat, aan de terminus van het Noordstation (Bolwerklaan) te Brussel, honderden reizigers in weer en wind de trams van de N.M.V.B. moeten afwachten, daar er geen enkele schuilplaats te hunner beschikking is. Hij deelt eveneens mee dat in het begin van het seizoen, aan het buurtspoorwegstation te Oostende, de reizigers, die soms 20 à 25 minuten moesten wachten, blootgesteld waren aan de weersomstandigheden.

De heer Hoens, Directeur Generaal, antwoordt, wat betreft het Noordstation, dat de stad Brussel ons nooit toelating

heeft willen verlenen voor het oprichten van een schuilplaats voor reizigers, maar dat een oplossing zal gevonden worden dank zij de bouw van een ondergronds station dat moet klaar zijn tegen 1958 en dat, te Oostende, maatregelen werden getroffen.

Het jaarverslag wordt vervolgens met algemeenheid van stemmen goedgekeurd.

De vergadering stemt voor de raad van commissarissen; de uittredende leden worden herkozen met uitzondering van de heer Manigart die, wegens zijn benoeming tot arrondissementscommissaris, zal vervangen worden door de h. Clarinval.

Nadat de Voorzitter aan de vergadering het aantal aanwezige aandeelhouders heeft bekend gemaakt wordt de zitting geheven.

Deze vergadering was zeer zeker van korte duur, maar het jaarverslag met zijn menigvuldige statistieken en foto's toont, veel beter dan vroeger, de toestand van de Maatschappij aan, wat de vragen om bijkomende inlichtingen overbodig maakt.

Een tweede bestelling P. C. C. - cars voor Den Haag

Einde 1954 heeft de N.V. « Gemengd Bedrijf Haagsche Tramwegen » een bestelling geplaatst voor de levering van 26 P.C.C.-cars en 4 proefwagens volgens een gewijzigd P.C.C.-systeem.

Uiterlijk gelijken deze rijtuigen op deze geleverd aan de Brusselse Tramwegen, t.w. dat de kleine ramen, voor de staande reizigers en die ook voorkomen in de 25 P.C.C.-cars van de Buurtspoorwegen, vervallen, zodat de hoogte van de grote ramen is vergroot.

De draaistellen zullen van een ander type zijn. De voornaamste wijziging in deze draaistellen is de dubbele vering, waardoor, niet meer zoals bij de eerste uitvoering, de wagenbak uitsluitend wordt afgeveerd door de grote spiraalveren in iedere truck, maar bovendien door twee kleinere, hetgeen een juiste verdeling van de veerwerking bewerkstelligt.

Herinneren wij dat bij de buurtspoorwegen de vering van de P.C.C., zeer soepel op de oorspronkelijke rijtuigen, lichtjes verhard werd om de stabiliteit bij grote snelheid te verhogen.

De nieuwe tramwagens zullen alle gebouwd worden als één-richtingswagens, geschikt voor éénmansbediening.

Behalve een dubbele ingang deur bij de bestuurder en een dubbele uitgang in het midden van de rijtuigen, vindt men bij de nieuwe P.C.C.'s nog een, ietwat kleinere, achter-uitgang waarmee men hoopt te bekomen dat het publiek beter tot achter in het rijtuig zal doorlopen.

De rijtuigen worden alle gebouwd voor zgn. treinschakeling, waarbij het mogelijk is twee elektrisch gekoppelde motorrijtuigen te laten rijden. Voorts wordt in deze wagens een wijziging in de elektrische schakeling toegepast, die trouwens reeds werd aangebracht in de P.C.C.'s in dienst op de lijnen van de N.M.V.B.

Het is voor niemand een geheim dat de « P.C.C. all electric » veel stroom verbruikt.

Dit supplementair stroomverbruik spruit in de eerste plaats voort uit de prestaties, die met dit materieel kunnen verwezenlijkt worden; het is dus gedeeltelijk te rechtvaardigen wegens de verhoging van de handelssnelheid.

Maar een andere factor van het stroomverbruik, eigen aan de werking van de oorspronkelijke uitrusting, komt

voort uit de remwerking van de motors tijdens het stroomloos rijden. Deze laatste kwestie heeft het voorwerp uitgemaakt van grondige studies door de techniciens van de Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi. Deze hebben een speciaal apparaat ontworpen (genoemd anti-spatting) dat het remmen tijdens het stroomloos rijden uitschakelt.

Eenzijds wordt hierdoor een niet onaanzienlijke stroombesparing verkregen, terwijl anderzijds het rijden voor de reizigers wordt veraangenaamd, doordat de kleine onregelmatigheid in de loop van het rijtuig ten gevolge van de lichte remwerking wordt vermeden.

De vervoercapaciteit van het nieuw materieel zal met die van de bestaande P.C.C.-cars overeenkomen.

Bij de vier proefrijtuigen zal een ander type draaistel worden toegepast waarover thans, in dit stadium, nog geen nadere gegevens kunnen worden verstrekt. Zij zullen echter dezelfde elektrische uitrusting hebben als de overige P.C.C.-cars.

Naar inlichtingen verschenen in het Jaarnummer van « Streek- en Stadsvervoer ».

Op bezoek bij

Monseigneur CAMMAERT

Hoofdaalmoezenier van het Leger

IN het kaartenbakje met de adressen van de personen, die geregeld Onze Buurtspoorwegen ontvangen, treffen wij de naam aan van Monseigneur Cammaert, Hoofdaalmoezenier van het Belgisch Leger.

Uit bepaalde omstandigheden en mededelingen, meenden wij te mogen afleiden dat deze hogere officier op nauwkeurige wijze de bijzonderheden van het rollend materieel evenals het spoorwegnet van de N.M.V.B. kent.

Er het fijne willende van weten, veroorloofden wij ons een audiëntie aan te vragen aan Monseigneur, die belast is met de godsdienstige en morele opvoeding van duizenden Belgische militairen. Het zou een gelegenheid zijn om nader in kennis te komen met een « oude » vriend van Onze Buurtspoorwegen.

Monseigneur Cammaert, met zijn zeer jong voorkomen in zijn officiersuniform, ontving ons met de grootste eenvoud.

— Sedert meer dan vijf jaar, Monseigneur, tellen wij U onder de lezers van Onze Buurtspoorwegen. Wat denkt U van ons personeelsblad?

— Ik ken zeer goed het schone buurtspoorwegnet en had meermaals de gelegenheid een gesprek aan te knopen met de machinisten en ontvangers van de stoomtrams, zowel in de Vlaanderen als in de Ardennen. Altijd heb ik hun liefde voor hun werk en hun gehechtheid aan het plaatselijk net moeten bewonderen. Echter ontdekte ik dat zij te eng verbonden waren aan hun onmiddellijke omgeving en al te weinig afwisten van de andere buurtlijnen, dikwijls geëxploiteerd met hetzelfde materieel.

Daarom denk ik dat « Onze Buurtspoorwegen » op tijd gekomen is om een belangrijke taak te vervullen. Dit bulletin leert hun België ontdekken door de buurtspoorwegen. Het bewerkt dat het personeel zich meer één gaat voelen en doet het tot de bevinding komen dat tramrijtuig en collega's iets « méér » zijn dan de dagelijkse broodwinning.

— Kunt U ons zeggen, Monseigneur, welk uw verste herinneringen zijn aan de buurtspoorwegen?

— Mijn grootmoeder bewoonde een huis op de Grote Markt te Westerlo en vanaf mijn zesde jaar heb ik ettelijke uren in de deur gestaan om de manœuvres van de stoommachines na te gaan. Daar de « Kempische Stoomtram Maatschappij » en de « Antwerpsche Maatschappij voor de dienst der Buurtspoorwegen » een verschillende spoorbreedte hadden, lagen er toen nog vier sporen.

— Naar het schijnt zijt U goed op de hoogte van ons net, meer bepaald van het buurtspoorwegmaterieel?

— O, het is eigenlijk niet veel zaaks; ik heb een goed geheugen, en daar de « hobby » in de mode is, denk ik dat het feit, mij aan het rollend spoorwegmaterieel te interesseren, enkel een soort afleiding is voor de zware verantwoordelijkheid die ik draag en heb de indruk dat een soort-

gelijk tijdverdrijf deel uitmaakt van het onmisbaar intellectueel evenwicht. Als jonge professor nam ik, na een vermoeiend trimester een paar dagen verlof, en dan werd het een grote rondrit, hoofdzakelijk per tram. De aardrijkskundige kennis, opgedaan tijdens deze tochten met de buurtspoorwegen, was mij zeer nuttig voor de toekomst.

— Hebben uw leerlingen ook kunnen genieten van uw ontdekkingen op dit gebied?

— Toen ik Directeur was van het Sint-Jozefsseminarie te Mechelen, hield ik mij persoonlijk bezig met de organisatie van de schoolreizen op het einde van het jaar. Zo herinner ik mij zeer goed de gestedrift van de leerlingen, wanneer wij op zekere dag uit Mechelen vertrokken met vier spoorauto's, ieder met twee sleepwagens. Wij reden naar Meersel-Dreef, boven Hoogstraten. De terugreis ging over Merksplas, Turnhout, Geel, Westerlo, Heist-op-den-Berg en Mechelen.

— In een brief hebt U ons uw mening uiteengezet over de samenstelling van Onze Buurtspoorwegen. U weet dat wij uit redenen van budgetaire aard gebonden zijn aan een bepaald aantal bladzijden en dat wij slechts om de twee maand kunnen verschijnen: is er soms een soort artikel die U graag meer wenste te zien verschijnen?

— Zeker, volgens mij zou de N.M.V.B., voor zover er nog ooggetuigen zijn, moeten trachten de geschiedenis samen te stellen van de pachtende maatschappijen zoals deze van Noord-Antwerpen, Poulseur-Sprimont-Trooz, e.a.

— Inderdaad. Spijtig genoeg beschikken wij in talrijke gevallen niet meer over de archieven van de verdwenen maatschappijen en de ambtenaren, die de overnamen hebben gedaan, zijn meestal overleden of op rust gesteld. Misschien berusten er nog dossiers op de Dienst Weg en Werken van het Algemeen Bestuur, maar dan is er nog de kwestie van tijd.

Tijdens het verdere gesprek werden allerhande onderwerpen aangeraakt met betrekking op de toekomst van het spoorwegnet.

Zo namen wij dan afscheid van Monseigneur, met de hoop dat in de leeszalen van de eenheden van het Belgisch Leger, de soldaten weldra inzage zullen kunnen nemen van Onze Buurtspoorwegen.

*
**

LIJST DER NIEUWE RIJTUIGEN TYPE S DIE DE WERKHUIZEN TE KUREGEM VERLATEN HEBBEN.

MAART.

Datum	Nummer	Bestemming
5	9.764	Luik
11	9.646	Antwerpen
17	10.252	Henegouwen
25	9.749	Vlaanderen
31	9.766	Luik

APRIL.

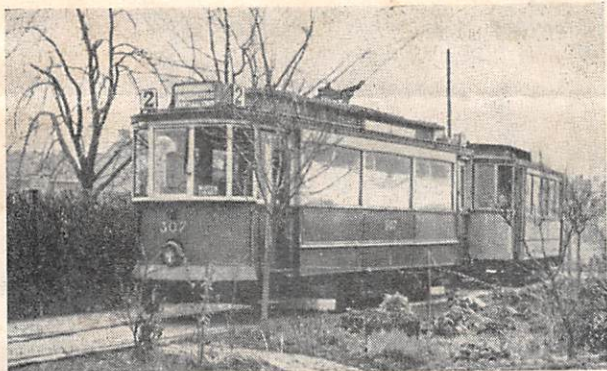
7	9.993	Antwerpen
14	9.977	Brabant
26	9.972	Luik
29	10.178	Henegouwen

Het Nederlands Trammuseum te Weert

REEDS dikwijls hadden wij horen spreken over het Nederlands Trammuseum, zodat wij ook eens de verplaatsing naar Weert hebben gemaakt om deze verzameling « enig in West-Europa » — dixit de heer Kühne, de spil van gans het opzet — te gaan bezichtigen.

Te Weert, het nijverige stadje in Nederlands Limburg, op een tiental km. van de Belgische grens, zal iedereen het doel van uw bezoek geraden hebben wanneer u de weg vraagt naar de Kruisstraat.

« Mijnheer komt zeker voor het Museum? » was ook de eerste vraag van Mevrouw Kühne. In afwachting van de thuiskomst van haar man, nog op dienst, niet als ontvanger of geleider op een tram of bus zoals U wel zoudt kunnen denken, maar als... brievenbesteller, vertelde zij ons een en ander over het ontstaan van de verzameling. Zij verklaarde er geen bezwaren tegen te hebben dat haar man bijna al zijn vrije tijd aan zijn hobby besteed, want zegde zij « men moet zich toch met iets bezighouden en ik heb nog liever dat hij op deze manier zijn tijd doorbrengt dan dat hij buiten huis gaat ». De heer Kühne gaat trouwens volledig op in zijn



Boven: Dit motorrijtuig en zijn aanhangwagen schijnen niet erg op hun plaats in deze tuin. Over een tiental jaren zullen kinderen verwonderd naar deze eigenaardige vervoermiddelen opkijken, en hun vader zal hun dan spreken over « die goede oude tijd ».

Onder: De heer Kühne, stichter en conservator van het Trammuseum, in een tot bureel ingericht motorrijtuig.
(Foto's Fr. Keutgens.)

liefhebberij en, eens thuis, is hij niet langer meer de postbode maar de « tramagent » wiens uniform hij aantrekt.

Het museum is ontstaan uit de particuliere verzameling van de heer Kühne. Het geleidelijk verdwijnen van de trams in Nederland zette er hem toe aan foto's en prentkaarten te verzamelen om toch nog iets van dit vervoermiddel, dat ook bij onze Noorderburen grote diensten bewezen heeft, voor het nageslacht te bewaren. Zijn briefwisseling met vervoerbedrijven en de kring van belangstellenden nam zodanig uitbreiding dat hij bij zijn overplaatsing van Utrecht naar Weert over geen voldoende plaatsruimte meer beschikte om er zijn verzameling in onder te brengen. Op dit ogenblik werd de eerste stap gezet om zijn collectie te bergen in oude tramrijtuigen.

Door de Directeur van het Gemeentelijke Vervoerbedrijf van Amsterdam werd een eerste afgekeurd rijtuig (n^o 28) per spoor naar Weert verzonden. Daarna kwam een rijtuig van de Nederlandse Buurtspoorweg Maatschappij (n^o 42) en vervolgens een paardenrijtuig van de N.B.M. (n^o 14). Een vierde rijtuig werd afgestaan door de Noord-Zuid Hollandse Vervoermaatschappij (n^o 32) en de nieuwste aanwinst, een volledig ingericht rijtuig (n^o 167) uit Amsterdam, zal dienst doen als ontvangstrijtuig voor groepen.

In 1950 werd het Nederlands Trammuseum, intussen officieel erkend door de Staat, plechtig geopend door de heer Klinkert, Directeur van de N.B.M. te Zeist.

Nemen wij nu even een kijkje in de onderscheiden rijtuigen. In n^o 28, ingericht als administratie-rijtuig, ontvangt de bezoeker zijn toegangsbewijs dat dezelfde vorm heeft en op dezelfde wijze geldig gemaakt wordt als een tramkaartje. In deze wagen brengt de heer Kühne dagelijks enkele uren door om het administratief werk af te handelen. Ongeveer 600 brieven moeten jaarlijks beantwoord worden. Hier is eveneens de bibliotheek ondergebracht. Zij bevat ruim 350 boekdelen en tijdschriften over vervoeraangelegenheden uit vele Europese en overzeese landen. 15.000 foto's zijn er geklasseerd volgens een kaartsysteem.

In rijtuig n^o 32 vindt men eveneens een uitgebreide verzameling van binnen- en buitenlandse brochures met betrekking tot het trambedrijf, gedenkboeken van gemeentelijke trambedrijven van Dusseldorf, Luxemburg, Rome, Utrecht en Dortmund, technische verhandelingen over de P.C.C., instructies voor wagenbestuurders, enz... De wanden zijn versierd met tekeningen van vroegere tramrijtuigen.

Het interieur van rijtuig n^o 42 is gans gewijzigd. Er werden twee lange tafels aangebracht die geheel verdwijnen onder een massa archiefstukken, koersborden, meer dan 50 petten, railprofielen, koppelingen, lampen, schakelkasten, aanduidingsplaten, enz... Ook de N.M.V.B. is vertegenwoordigd. Al wat maar enigzins verband houdt met de tram is er terug te vinden.

Het paardenrijtuig bevat geen museumstukken, het is een bezienswaardigheid op zich zelf.

Het bezoek aan het N.T.M. neemt steeds toe, vooral uit het buitenland. Jaarlijks worden talrijke foto's geleend en inlichtingen verstrekt aan verzamelaars en instellingen. De hobby van de heer Kühne is uitgegroeid tot een goed gedocumenteerd museum. Deze enorme fotoverzameling, dit archief in vrije tijd verzameld, verdient de belangstelling van wie iets voelt voor de tram in het verleden of... in de toekomst.

J. N.

GEBOORTEN



Met vreugde publiceren wij de talrijke geboorten. Een speciale begroeting voor de tweelingen Magda en Marcella te Grimbergen en Marie-José en Ludo te Merksem.

ANTWERPEN

NICOLE bij de h. LUYTEN A. (Merksem).
ALINE bij de h. JORISSEN A. (Merksem).
RITA bij de h. DE BELDER L. (Heist-op-den-Berg).
PATRICK bij de h. VAN WIJNSBERGHE J. (Turnhout).
MARIE-JOSE en LUDO bij de h. VAN TICHELT J. (Merksem).
LUC bij de h. VAN GEEL A. (Turnhout).
CHRISTIANE bij de h. VAN DEN BLEEKEN (Merksem).
MAURICE bij de h. DIERCKX J. (Mechelen).
JULIENNE bij de h. DUPONT L. (Mechelen).
CHRISTIANE bij de h. VAN PEER J. (Merksem).
GUIDO bij de h. BAYENS M. (Merksem).
PETRUS bij de h. VAN CALSTER P. (Rumst).

BRABANT

MARYLINE bij de h. LECLERCQ A. (Nijvel).
CORINNE bij de h. DEMARIE (Asse).
ETIENNE bij de h. DE DONCKER J. (Molenbeek).
MARCELLA en MAGDA bij de h. VAN DEN BERGH J.B. (Grimbergen).
ROGER bij de h. VAN DROOGENBROECK J. (Sint-Kwintens-Lennik).
DANIEL bij de h. DE BENS M. (Halle).
ANNIE bij de h. SCHOUKENS (Leerbeek).
THEOPHILE bij de h. VAN ELVEN (Anderlecht).

LIMBURG

PHILIPPE bij de h. CORNELIS M. (Borgworm).
JOHAN bij de h. KNAPEN G. (Alken).

VLAANDEREN

LUC bij de h. DE MEESTER F. (Heusden).
MARC bij de h. PIETERS C. (Destelbergen).
JEAN-PIERRE bij de h. DE MAYERE M. (Kortrijk).
GODELIEVE bij de h. MAES J. (Kortrijk).
MARIA bij de h. VAN HAVER M. (Bachte Maria Leerne).



HUWELIJKEN

Onze beste heilwensen aan de jonggehuwden!

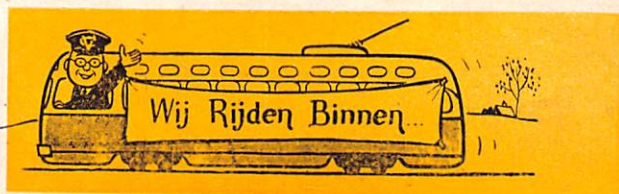
ANTWERPEN

De h. MICHIJLSEN L. met Mej. AVERENS Irene.
De h. KIEBOOMS V. met Mej. DEASPE Maria.

BRABANT

De h. MEES A. met Mej. RUTTEN Anna.

Nieuws uit de



Lijst der Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden April en Mei 1955.	Jaren dienst	Groep
VAN AELST Jozef, hoofdontvanger	40	Antwerpen
JORISSEN Petrus, ontvanger	39	»
LEMBRECHTS Frans, ontvanger	39	»
REYSENS Louis, ploegbaas	34	»
HENDERICKX Victor, wattman	33	»
DIELS Jozef, gesch. werkmán	32	»
DESIMPEL Kam., dienstoverste, 1 ^e kl.	43	B. Vlaanderen
THEVELIN Cyriel, controleur	39	»
VANDEPUTTE Liévin, koerman	32	»
DE POORTER Victor, gesch. werkmán	32	»
DEGRIJSE Kamiel, baanwerker	16	»
LANTIN Frans, ontvanger	42	Luik-Limburg
HAYEN Hubert, ploegbaas	34	»
BOURDOUXHE J., gesch. werkmán	33	»
JACQUEMIN Jean, gesch. werkmán	22	»
CUVELIER Adrien, draaier	42	Brabant
MICHIELS Louis, baanwerker	40	»
VANDERWAEREN Louis, machinist	39	»
VAN ZEEBROECK H., ontvanger	39	»
HEMMERIJCKX Henri, ontvanger	28	»
DE KONINCK Fr., ontvanger	32	»
PUTTAERT Jozef, remmer	17	»
VANDEN PLAS J., draaier	15	»

IN MEMORIAM

Thielens Clément, wattman in de stelplaats Evere, overleed op 10 Maart jl. Hij telde op dit ogenblik 47 jaren dienst. In dienst getreden als machinist in 1908 werd hij wattman in 1948. Hij was goed gekend door de reizigers van de lijn Brussel-Sterrebeek-Vossem.



DE MOOIE LOOPBANEN



Rollin L.
stationoverste
46 j. dienst
Gr. Namen-Luxemb.



Thijs D.
wattman
42 j. dienst
Gr. Antwerpen



Godfroid L.
klerk 2^e kl.
44 j. dienst
Gr. Namen-Luxemb.



Lantin F.
ontvanger
42 j. dienst
Gr. Luik-Limburg



Klaye O.
ploegbaas
40 j. dienst
Gr. Namen-Luxemb.

Buurtspoorwegen

SOCIALE KRONIEK

Wat kan de maatschappelijke assistente voor U doen ?

Zo U om het even welke moeilijkheid ondervindt, zo een lid van uw gezin ziek is, aarzel dan niet U tot de maatschappelijke assistente te wenden.

Zij is bereid met U de snelste en de meest rechtstreekse wijze op te zoeken om de bestaande moeilijkheid op te lossen, of na te gaan wat voor uw zieke zou kunnen gedaan worden.

Ontmoetingen zijn mogelijk tijdens de zitdagen in de stelplaatsen of ter gelegenheid van huisbezoeken.

De bezoeken ten huize hebben slechts plaats mits instemming der bezochte personen. De maatschappelijke assistente brengt deze bezoeken niet uit loutere nieuwsgierigheid en de inlichtingen welke zij vraagt hebben slechts tot doel U te helpen.

Zij komt slechts tussen in het privaat en familiaal leven van de agenten indien deze hierin toestemmen en gelast zich enkel met de problemen voor dewelke zij geraadpleegd werd.

De maatschappelijke assistente aanvaardt niettemin al de problemen in overweging te nemen. Zij verleent haar vertrouwen aan de personen aan wie bezoek brengt; in ruil verzoekt zij om een gelijkwaardig vertrouwen.

De maatschappelijke assistente kan U op volgende gebieden helpen :

ZIEKTE :

- voetstappen bij de instellingen voor gebeurlijk verblijf in een rusthuis ;
- voetstappen bij de diensten voor familiale hulp ;
- voetstappen bij de Mutualiteiten en andere organismen.

KINDEREN :

- inlichtingen betreffende de voordelen verleend bij een geboorte ;
- plaatsing in vacatiekoloniën ;
- studie der moeilijke en ingewikkelde gevallen in zake gezinsvergoedingen ;
- opzoeken der redenen van vertraging in de uitbetalingen.

FINANCIËLE MOEILIKHEDEN :

- voetstappen bij de burelen voor dienstbetoon ;
- dringende geldelijke hulp.

PENSIOENEN :

- richtlijnen worden gegeven volgens het geval : invaliditeit, ouderdom, overlijden.

Wij achten het nuttig er hier aan te herinneren dat de Sociale Dienst thans volgende zitdagen houdt :

GROEP ANTWERPEN.

Mevr. J. Cornelissens, Maatschappelijke Assistentente.

- *Merksem* (Oude Barreel) : van 9 u. tot 12 u. 30, de Dinsdag om de veertien dagen.
- *Oostmalle* (stelplaats) : van 10 u. 15 tot 11 u. 30, de tweede Donderdag van de maand.
- *Turnhout* (stelplaats) : van 13 u. tot 15 u., de tweede Donderdag van de maand.
- *Rumst* (stelplaats) : van 10 u. tot 11 u., de derde Vrijdag van de maand.
- *Mechelen* (stelplaats) : van 12 u. tot 15 u., de derde Vrijdag van de maand.

GROEP BEIDE VLAANDEREN.

Mevr. Froyman, Maatschappelijke Assistentente.

- *Destelbergen* (stelplaats) : van 9 u. 30 tot 12 u. 30, de eerste en derde Vrijdag van de maand.
- *Kortrijk* (stelplaats) : van 10 u. 30 tot 13 u., de tweede Maandag van de maand.
- *Hamme bij Dendermonde* (stelplaats) : van 8 u. 30 tot 11 u., de vierde Donderdag van de maand.

GROEP LIMBURG.

Nadere inlichtingen zullen later gegeven worden.

GROEP BRABANT.

Mevr. Brocké, Maatschappelijke Assistentente.

- *Brussel* : 14, Wetenschapstraat, tel. 11.52.56, van 9 u. tot 11 u. 30, alle Maandagen en Zaterdagen.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

ONTVANGER. — Toen ik enkele dagen geleden in het Zuidstation te Brussel uit de trein stapte, was ik verwonderd op alle ruiten van de wachthuisjes aanplakbriefjes te zien waarop te lezen stond : « Mijn volgende auto zal een X. Y. zijn ».

SPEURNEUS. — Een fijne wagen, sterk en economisch. Maar ik begrijp uw verwondering ; laat er mij echter aan toevoegen dat ik te Parijs eveneens treinen gezien heb, letterlijk bedolven onder reclames, die de reizigers aanspoorden een « Vespa » te kopen.

O. — Noemt ge dat geen zelfmoordpolitiek vanwege deze vervoermaatschappijen ?

SP. — Oordelen wij niet om zelf niet veroordeeld te worden ; het is mogelijk dat de handelsdienst van deze maatschappijen een onmiddellijke en belangrijke ontvangst voor ogen heeft en dan komt het er niet op aan of het een sigarettenmerk of een andere firma is.

O. — Wat niet belet dat de private auto's meer en meer een bedreiging worden voor het gemeenschappelijk vervoer.

SP. — In Londen heeft men het aantal in dienst zijnde autobussen met 5 % moeten verminderen en ik heb gelezen dat men in Amerika parkeerplaatsen heeft aangelegd aan de rand van de grote steden. Er worden gecombineerde ticketten uitgegeven waarmee men zijn auto kan parkeren en vervolgens de autobus nemen tot in het stadscentrum. De « reiziger-automobilist » moet aldus geen parkeerplaats meer zoeken en het verkeer zal minder druk zijn op de grote verkeersaders van de steden.

O. — Ja, want tegenwoordig kan men grote luxewagens zien rijden slechts door één persoon bezet. Twee zulke wagens nemen zoveel plaats in als één onzer bomvolle rijtuigen. Auto's staan een ganse dag verlaten in de stad en belemmeren zodanig het verkeer dat onze autobussen en trams, die 80 à 100 personen vervoeren, zich met moeite een weg kunnen banen.

SP. — Daar zit juist het paard gebonden ; enerzijds het steeds stijgende aantal particuliere auto's en anderzijds al onze « levensuitingen », o.m. het werk, het verlof en het vermaak, die zich voordoen als massamanifestaties.

O. — En dan chef, waar gaan wij naar toe in zulke voorwaarden ?

SP. — Naar een bestendige en definitieve opstopping, indien door de bevoegde instanties niet spoedig logische en ingrijpende maatregelen worden getroffen.

O. — En, wie weet, denken wij dan niet met heimwee terug aan de tijd van de stoomtram...

De nieuwe Zomerdienstregeling

WANNEER men in het lijvige boek, uitgegeven door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de gele bladeren met de dienstregelingen van de N.M.V.B. doorbladert, geeft men zich niet onmiddellijk rekenschap van de menigvuldige wijzigingen of verbeteringen, die aan de urtabels werden aangebracht. Overlopen wij even deze bladzijden om alzo een beter oordeel te kunnen vormen van de inspanningen die door onze Gewestelijke Directies werden gedaan om de diensten te verbeteren.

GROEP BRABANT.

HERENT-LEUVEN-LOVENJOEL-LUBBEEK (lijn 3).

Sedert de electricatie van de lijn Brussel-Luik werd de spooroverweg te Herent vervangen door een tunnel. Onze autobus, die vroeger haar eindpunt had aan het station zal voortaan tot in het dorp rijden; anderzijds werd een overeenkomst getroffen met een van onze pachters zodat op de spitsuren de autobussen zullen doorrijden tot Lubbeek-dorp.

LEUVEN-DIEST.

Daar het gemeentebestuur van Diest de afschaffing heeft geëist van het elektrisch baanvak Diestse Poort-Station, werden wij verplicht een pendeldienst per autobus in te richten op dit traject.

De Zomerdienstregeling voorziet tussen Ticht en Diest enkele autobusdiensten toegevoegd aan de tramdiensten.

Het is voorbarig van de andere voorziene wijzigingen op deze lijn te spreken, maar het spreekt vanzelf dat de huidige autobusdienst een voorlopig karakter heeft.

TERVUREN-VOSSEM-MELSBROEK-ZAVENTEM (autobus).

De N.M.V.B. exploiteerde reeds, met autobus, de verbinding Tervuren (dorp)-Vossem en Grimbergen-Vilvoorde-Melsbroek-Zaventem. Daar enerzijds werd vastgesteld dat de inwoners van Zaventem belangstelling tonen in de activiteiten en feestelijkheden van Vilvoorde en anderzijds de S.A.B.E.N.A. veel werklieden heeft, die in de omgeving van Vossem wonen, wordt een proef gedaan met een dienst van Tervuren naar Grimbergen over Melsbroek.

GROEP ANTWERPEN.

De autobuslijnen, die de streek van Hoogstraten aandoen en geëxploiteerd werden door een van onze pachters,

werden in « pool » overgenomen. Deze lijnen, die hun eindpunt hadden te Merksem, zullen doordringen tot in Antwerpen.

De openbare autobusdienst Aartse-laar-Reet-Rumst werd doorgetrokken tot Mechelen in aanvulling van de elektrische buurtspoorlijn tussen Rumst en Mechelen.

In Mechelen werd de lijn 2 verlengd van het station tot op het gehucht Halfgalg.

GROEP VLAANDEREN.

De spoorautolijnen van Wetteren naar Oordegem en Aalst en van Wetteren-Oordegem naar Geraardsbergen, worden nu geëxploiteerd per autobus en waarschijnlijk zal, van 1 Juli af, de autobuslijn verlengd worden van St-Lievens-Houtem naar Zottegem (baanvak dat vóór de oorlog door de N.M.V.B. werd geëxploiteerd).

Een belangrijke verandering heeft zich eveneens voorgedaan op het net van Kortrijk. Inderdaad drie autobuslijnen, vroeger geëxploiteerd door de N.M.B.S., werden toevertrouwd aan de N.M.V.B. die ze in eigen beheer exploiteert, t.w. : Kortrijk-Roeselare, de belangrijkste, en twee kleine lijnen : Roeselare-Beveren-Ardoois en Zwevezele-Ingelmunster.

Van 1 Juli af neemt de N.M.V.B. de exploitatie over van de stadsdiensten van St-Niklaas, die werd verzekerd door vier autobussen. Wij zetten acht voertuigen in dienst en brengen alzo de frequentie van een uur op een half uur. Wij zullen niet nalaten een rapportage te verzorgen aan deze nieuwe stadsautobusdiensten.

GROEP LUIK-LIMBURG.

Wij verkregen de nodige toelatingen van het Ministerie om meerdere elektrische lijnen in het Luikse te vervangen door autobussen, maar het gebrek aan materieel heeft ons nog niet toegelaten deze plannen te verwezenlijken.

Sinds 22 Mei werd een vervangingsautobusdienst ingericht op de lijn Hasselt-Houthalen-Koersel-Beringen in vervanging van de elektrische lijn Hasselt-Houthalen-Zolder en de autobuslijn Zolder-Beringen.

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Dit jaar zal de bekende rit naar de citadel te Namen per autobus gedaan worden.

Sedert 22 Mei werd de dienst Flawinne-Namen-Champion in twee gesplitst, met versterking van de diensten Flawinne-Namen (station)-Place d'Armes en St-Servais (cité Renaissance)-Namen-Champion.

De autobusdienst Namen-Eghezée zal het centrum van Bolline aandoen.

Van 22 Mei af werd de lijn Namen-Floreffe (Buzet) met autobussen geëxploiteerd.

De toeristische autobusdienst Namen (station)-Maredsous, over Profondeville en Annevoie zal versterkt worden.

Een nieuwe verbinding, zeer interessant voor de toeristen in de Ardennen, vertrekt uit Bastenaken naar Martelange. Een autobus zal de dienst, die nog steeds door spoorauto's verzekerd wordt, aanvullen en verbinding geven met de autobusdienst Martelange-Aarlen.

De dienst Luik-Aywaille-Manhay werd verlengd tot Houffalize.

Gedurende het zomerseizoen zal de dienst Gedinne-Alle-sur-Semois langs het rustoord « Les Dolymarts » rijden.

De autobuslijn Dinant-Custinne, sedert 1 Januari overgenomen door de N.M.V.B., werd verlengd tot Wellin.

De prachtige toeristische rondrit op de Semois zal dit jaar gedurende het toeristisch seizoen elke Woensdag plaats hebben en op aanvraag ook op de andere dagen. De verminderingen in voege op de buurtlijnen zijn van toepassing op deze dienst.

GROEP HENEGOUWEN.

Buiten de opening op 15 Mei van de nieuwe autobuslijn Charleroi (Zuid)-Montignies-le-Tilleul-Landelles-Lernes-Fontaine-l'Evêque, waarvan de vergunning werd verleend aan de N.M.B.S., maar die door de N.M.V.B. wordt geëxploiteerd, zijn er weinig veranderingen te signaleren.

Een uitbreiding naar Quévy, op de rit Bergen-Hyon, werd op 22 Mei in dienst gesteld.

Oostende in de geschiedenis

Oostende is de grootste en waarschijnlijk ook de oudste Belgische kuststad. De oorsprong van de haven loopt zeer ver terug daar de schepen van de Kruistochten vandaar vertrokken.

Van 1267 af verhiel Margareta van Konstantinopel, gravin van Vlaanderen en Henegouwen, deze kleine vlek tot de rang van stad.

De geschiedenis van de stad is rijk aan zeeavonturen, aan verhalen van zeeschuimers, zeeslagen en heldendaden.

In 1443 werd het kanaal van Brugge naar Oostende verbreed en verdiept, maar het is slechts in 1445 dat Philips de Goede aan de Oostendenaars de toestemming gaf een nieuwe haven en een dok te graven voor grote schepen. De stad werd in 1583 versterkt door Willem van Oranje.

Bij de aanvang van de volgende eeuw, van 1601 tot 1604, onderging Oostende een verschrikkelijke belegering; 72.000 inwoners kwamen om bij de verdediging van de stad. De legende vertelt dat alsdan Isabella, dochter van Philips II en echtgenote van Aartshertog Albrecht, belegeraar van de stad, de belofte deed niet eerder van hemd te veranderen dan wanneer de stad zou gevallen zijn. Wanneer men nu spreekt van izabelkleur, dan bedoelt men hiermee vuilgeel.

Een eeuw later, in 1713, kwamen onze gewesten onder de heerschappij van het huis van Oostenrijk. Door het Barreeltractaat (1715), aanvaard door Karel VI, keizer van Oostenrijk, werd de Schelde gesloten waardoor de bedrijvigheid van de Antwerpse haven lamgelegd werd. Engeland en Holland hoopten eindelijk de handel van de Zuidelijke Nederlanden aan banden te leggen.

Maar er zijn altijd middelen om de wet te ontduiken. Nog hetzelfde jaar vertrokken van uit Oostende drie schepen, de « Karel », de « St-Mathias » en de « Prins Eugeen » naar China, Surat (Indië) en Bengalen. Na hun terugkeer werd door Karel VI de Oostendse Handelsmaatschappij (1722) gesticht, wat het vertrekpunt werd van een voorspoedige periode, de glansrijkste, voor de stad daar de schepen ongekende rijkdommen aanvoerden. Spijtig moest onder de druk van de Engelsen en de Hollanders (deze hadden de Oost-Indische Compagnie gesticht) de Maatschappij ontbonden worden.

Franse troepen bezetten Oostende van 1745 tot 1748 en van 1794 tot aan het einde van het Keizerrijk (1814).

De Oostendenaars, reeds gekend dank zij de visvangst en de verkoop van haring, richtten in 1766 een oesterpark in dat naam verwierf in gans Europa. In werkelijkheid was het een kweekplaats voor oesters.

Tijdens de eerste wereldoorlog werd de haven, bezet op 15 October 1914, een basis voor de Duitse onderzeeërs. Op 10 Mei 1918 waagde de Engelse vloot een beroemd gebleven onderneming. De « H.M.S. Vindictive » (waarvan de voorstevens als gedenkteken werd opgericht), na op roemrijke wijze medegeholpen te hebben aan de versperring van de haven te Zeebrugge, werd met beton gevuld en, te Oostende, tussen de twee havenhoofden tot zinken gebracht. Alzo waren de Duitse onderzeeërs en boten definitief geblokkeerd, in Brugge, Zeebrugge en Oostende.

Oostende heeft ook veel geleden tijdens de laatste oorlog. Het prachtige Casino is reeds heropgebouwd op zijn oude grondvesten en de kilometer lange zeedijk trekt nog steeds duizenden vacantiëngangers. De toeristen genieten er tevens van het uitgestrekte strand en van al de faciliteiten aangeboden door een moderne stad. Er is bovendien een fraai park, een beroemde renbaan en een levendige vissershaven.

De stad werd zwaar geteisterd door de geweldige overstroming van 1 Februari 1953, maar dank zij het krachtig optreden van de bewoners waren alle sporen van de vernieling reeds verdwenen bij de aanvang van het volgende seizoen.

Oostende, koninklijke verblijfplaats, vertrekpunt van expresstreinen naar alle hoeken van Europa, draagt met recht en reden de titel van « Koningin der Badplaatsen ».

Het baden in zee

Het nemen van zeebaden klimt op tot de tijd van George III van Engeland. Alsdan ontdekte deze kroonprins, te Brighton, de heilzame invloed van het zeewater met het gevolg dat hij er zijn zomerverblijf inrichtte.

De adel en de « grote heren » begaven zich ook in grote getale naar deze plaats, meestal om in de gunst te blijven of uit snobisme.

Een van de vaste bezoekers van Brighton waagde zich alle dagen, gedurende een tweetal uren, in de zee en nog wel in adamskostuum. De verontwaardigde aristokraten lieten deze vermetele aanhouden en hij werd veroordeeld tot een zware boete. Dit belette hem echter niet nadien te herbeginnen. Spoedig beschouwden de inwoners van Brighton hem als een held en zij volgden zelfs zijn voorbeeld.

Het werd de eerste stad tot de veralgemening van het baden in zee. Vroeger zou geen enkele vrouw het gedurfd hebben in het openbaar een bad te nemen in de zee. Mevrouw of mejuffrouw moest eerst de toelating vragen aan de politie, die dan zorgde dat er niemand op de zeedijk kwam om indiscrete of bewonderende blikken te vermijden.

Nu baden mannen en vrouwen gezamenlijk en alzo is het strandleven uitgegroeid tot een van de voornaamste genoegens van het zomerseizoen.



Het strand van Oostende en het nieuw Casino.

(Cliché C. G. T.)



Korte geschiedenis van de buurt- (1^{ste} deel.)

DE LIJN OOSTENDE

Het buurtspoorwegstation van Heist-aan-Zee werd heropgebouwd; de ingang van de wachtzaal werd versierd met twee bas-reliefs, die vissers voorstellen.

(Foto Roels.)

Zoals wij in onze korte inhoud van dit nummer aankondigen, worden de lijnen van de kust van 1 Januari 1956 af rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd. Het is dus het laatste exploitatie seizoen van de M.E.B.O.B.B.

Het K.B. dat de vergunning verleent van de lijn Oostende-Nieuwpoort dateert van 27 Maart 1886; dezelfde datum geldt voor de lijn Antwerpen-Hoogstraten. Deze laatste lijn komt op de lijst voor onder nummer 1, alhoewel de lijn Oostende-Nieuwpoort eerst zou aangelegd zijn.

— OOSTENDE-NIEUWPOORT-VEURNE.

De memorie van toelichting (28 April 1885) van de ontworpen buurtspoorweg Oostende-Nieuwpoort voorziet de bediening van Oostende, Mariakerke, Middelkerke, Westende, Lombardside en Nieuwpoort-Bad. Zij vermeldt dat Oostende gedurende het « badseizoen » 25.000 vreemdelingen herbergt.

Alhoewel de vergunning slechts verleend werd in 1886, werd de lijn reeds op 15 Juli 1885 in gebruik genomen; de

exploitatie werd toevertrouwd aan de « S.A. des railways économiques de Liège-Seraing et extensions » en aan de « Compagnie Générale de railways à voie étroite ». Het baanvak Nieuwpoort-Veurne werd geopend einde Juli 1886.

De aftakking Nieuwpoort-stad naar Nieuwpoort-baden, aangelegd om Nieuwpoort-baden rechtstreeks te verbinden met de localiteiten tussen Oostende en Nieuwpoort, werd aangevraagd in September 1902 en, dank zij een kapitaalsverhoging, konden de vaste inrichtingen en het materieel verbeterd worden.

Sinds 1888 werd, gedurende de periode 1 Juni-30 September, voor deze verbinding gebruik gemaakt van het staatsspoor.

Op 1 Juli 1914, enkele dagen vóór de oorlog, werd de sectie Koksijde-dorp naar Koksijde-baden voor exploitatie geopend.

— KOKSIJDE-DE PANNE.

De lijn werd tot in Juli 1914 geëxploiteerd op DecaUVillespoor en met paardentraction.

Samen met de vergunning hebben wij ook twee rijtuigen, die tijdens de oorlog werden vernield, aangekocht terwijl het DecaUVillematerieel in 1914 door het Belgisch leger werd geëist.

Het zal de talrijke vrienden van de badplaatsen Koksijde en De Panne interesseren te vernemen dat het ontwerp van de buurtspoorweg Koksijde (dorp)-De Panne dateert van 1913 en dat de toelating verleend werd op 28 Juli 1914; er was voorzien « dat hij de koninklijke weg, die onlangs werd aangelegd, zou volgen door de duinen, te St-Idesbald langs het strand zou lopen, en dat hij de paardentram van Adinkerke naar de zee zou kruisen ».

Een week nadien brak echter de oorlog uit.

Wegens de verwoestingen, veroorzaakt door de oorlog, is het moeilijk de ontwikkeling van deze lijn te volgen: een vergunningsbesluit van 23 September 1927, vermeldt een uitbreiding van Westende (baden) naar De Panne (grens). Met deze werken werd begonnen, maar om ze te kunnen voltooien waren twee kapitaalsverhogingen nodig, in 1928 en 1929. Op 1 Juli 1928 was de lijn geëlectrificeerd tot Nieuwpoort-baden. Ruim een jaar later, op 7 Juli 1929, was de electricatie reeds doorgevoerd tot Koksijde-baden en op 13 Juli 1929 tot St-Idesbald.

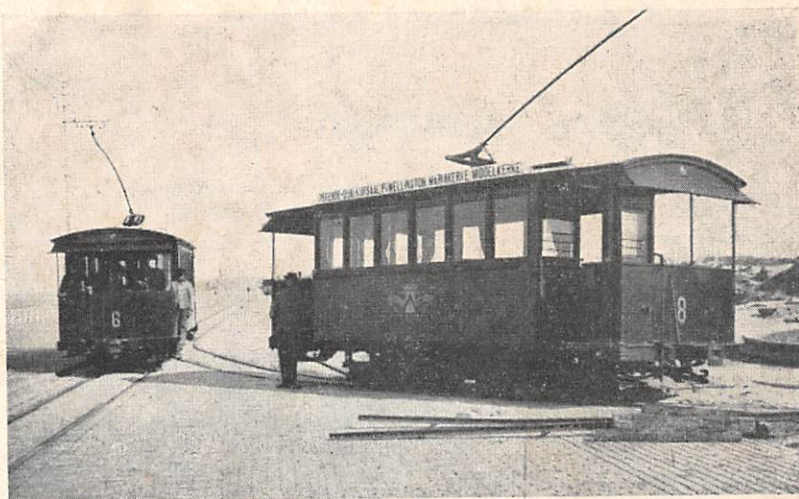


De sympathieke stadstrams van Oostende zijn, uitgezonderd op de lijn Marie-Joséplaats - Vuurtoeren, sinds 14 Maart jl. verdwenen. De snellere, zuinigere en meer soepele autobus heeft hier ook het pleit gewonnen.
(Foto Bazin.)

lijnen van de kust

- DE PANNE

Deze elektrische motorrijtuigen behoorden, vóór de overname door de N.M.V.B., aan de Maatschappij Oostende-Kust, die de lijn Oostende-Middelkerke exploiteerde. Er waren 14 motorrijtuigen met wanden in teakhout en uitgerust met een trolley « Dickinson ». Nadien werden zij met plaatijzer bekleed en voorzien van beugels en tot in 1939 in dienst gesteld op de lijn van de Vuurtoren. De nummers 9169 tot 9182 werden door het personeel steeds vernoemd als de « teak »'s.



Het laatste deel tot De Panne werd op 3 Augustus 1929 in gebruik genomen.

De electrificatie van het baanvak Veurne-De Panne, waarvan de exploitatie door de Groep Vlaanderen werd overgegeven aan de Buurtlijnen van de Kust had hetzelfde jaar plaats.

— ADINKERKE (station)-DE PANNE (dijk).

In het nummer van Mei-Juni 1953 verscheen reeds een bijdrage over deze lijn. Dokumenten wijzen uit dat in 1932 de « S.A. Tramways de la Panne » het intrekken van de vergunning vroeg van een tramweg van 0,60 m. en dat de Openbare Machten aan de Buurtspoorwegen vroegen deze te vervangen door een elektrisch éénmeterspoor. In Juli 1932 werd de lijn in dienst genomen. Op 30 Juli 1935 volgde de toelating voor de samensmelting van de kapitalen en kreeg de lijn de naam van : Oostende-De Panne (grens)-Veurne-Adinkerke.

— OOSTENDE-MIDDELKERKE-WESTENDE.

Wij vermeldden reeds dat de lijn Oostende-Nieuwpoort (over de dorpen), sedert 1885 door een pachter geëxploiteerd werd voor de N.M.V.B.

Maar sedert 1896 had een private maatschappij, de Compagnie du tramway électrique d'Ostende, een elektrische lijn aangelegd, tussen Oostende (vismijn), Middelkerke en Westende, langsheen de zeedijk (zie foto). In Augustus 1896 werd zij verlengd tot Middelkerke (post) en in 1898 tot Westende-Terminus.

De overneming van de elektrische tramlijn Oostende-Middelkerke werd door de regering opgedrongen aan de Buurtspoorwegen en ging gepaard met de wederaankoop van de vergunning. Zij werd in dienst gesteld in Mei 1905 en de normale exploitatie nam een aanvang op 9 Juli van hetzelfde jaar. De memorie van toelichting van 1904 voorzag de levering van vier motorrijtuigen.

— DE EERSTE ELECTRISCHE DIENST
BLANKENBERGE-OOSTENDE-WESTENDE.

In deze memorie onderlijnde het Algemeen Bestuur dat de wederaankoop door de Nationale Maatschappij van

de elektrische lijn Oostende-Middelkerke-Westende zou toelaten deze te combineren met de lijn Oostende-Blankenberge, waarvan de dienst tijdens de Zomermaanden reeds verzekerd werd door elektrische rijtuigen, om alzo rechtstreekse elektrische treinen in te leggen tussen Blankenberge, Oostende en Westende.

*
**

Het wagenpark van de M.E.B.O.B.B.

Het wagenpark van deze Maatschappij bevat 32 bogie-motorrijtuigen met een breedte van 2,40 m. Dit laat toe langs beide zijden banken te plaatsen met twee zitplaatsen en dan blijft er in het midden nog voldoende ruimte voor een gang.

Ziehier de nummers van de rijtuigen : 9729 tot 31 — 9817 tot 19 — 9941 tot 45 — 9947 tot 48 — 10001 tot 10005 — 100041 tot 54.



Autobussen, geëxploiteerd als « one man car », bedienen op het ogenblik de stad Oostende

(Foto Roels.)

VEILIGHEID EN HYGIENE

ONZE WEDSTRIJD

In een vorig nummer deden wij beroep op de kundigheden van onze agenten voor het ontwerpen van slogans en aanplakbrieven in het kader van de actie tot het voorkomen van ongevallen. Onze oproep werd beantwoord en de schetsen van de heer Joseph Bastin, schilder te Jumet, verdienen een speciale vermelding.

Deze welke wij hieronder afdrucken is wel tamelijk griezelig, maar zij bezit nochtans een grote suggestieve kracht. Bastin heeft echter eveneens bewezen dat hij zin voor humor heeft; een tekening, die in een volgend nummer zal verschijnen, toont aan dat onwetende personen het slachtoffer kunnen worden van een wildzang of van een niet vooruitziend gemeentebestuur.

De tweede laureaat is de heer Vital Broutout (Pâturages). De deelnemers, en inzonderheid de heren J. Bastin en V. Broutout, ontvingen de voorziene beloning.

De publiciteitskunst is een zeer moeilijke kunst. Dagelijks ontwaren wij in onze steden en dorpen tientallen reclames; zeer zeldzaam zijn deze die de aandacht van de geblaseerde voorbijgangers trekken en wat dan te zeggen van de aanplakbrieven voor de veiligheid? Onze Dienst voor Veiligheid heeft er echter enkele typische ontdekt.

Mogen wij hopen dat er binnen enkele jaren geen aanplakbrieven meer zullen nodig zijn, daar al onze arbeiders, zoals in de Amerikaanse werkplaatsen, OVERTUIGD zullen zijn van de voorzorgsmaatregelen en de toepassing ervan als heel natuurlijk zullen beschouwen?

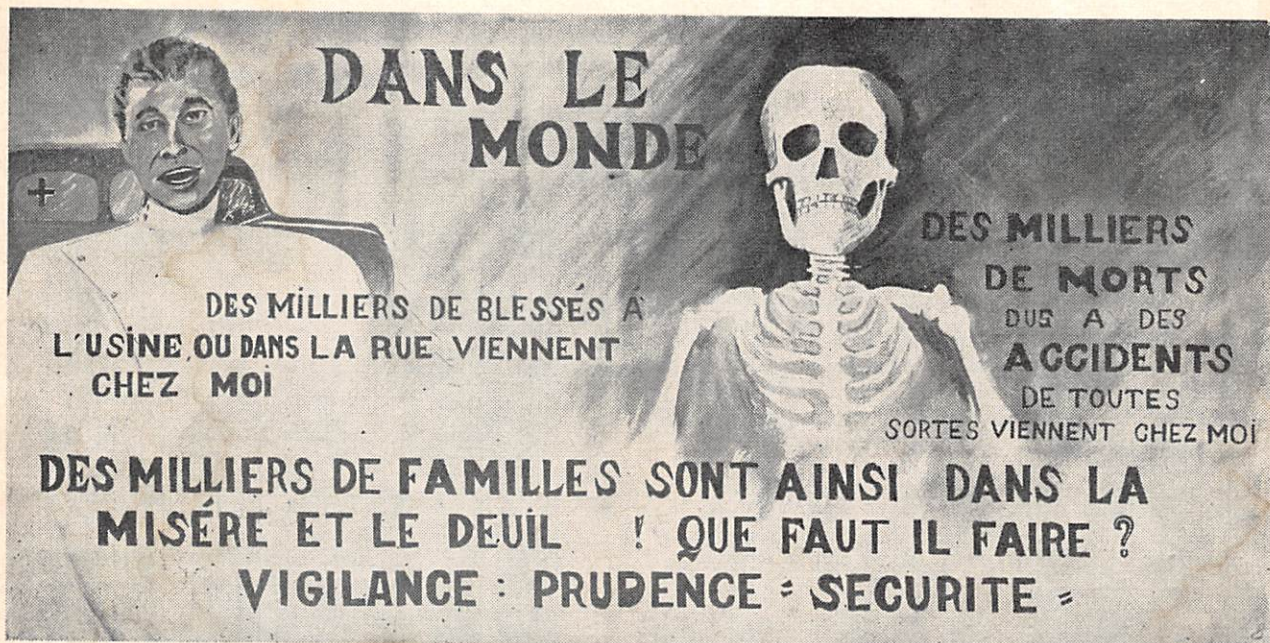
VERMIJDEN WIJ DE ONGEVALLLEN

Onder deze titel werd in de almanak 1955, uitgegeven door de Vereniging der Belgische Nijveraars (A.I.B.), een veiligheidswedstrijd georganiseerd welke er in bestond de juiste oorzaak op te sporen van enkele verhaalde ongevallen.

Langs het tijdschrift P.A.C.T. van April jl. vernamen wij dat, op 123 prijswinnaars, er 24 agenten van de Maatschappij bekroond werden.

Wij wensen de laureaten van harte geluk met het bekomen resultaat.

Stautemas Albert, St-Amandsberg — Vandendriessche H., Turnhout — Van Temsche Marcel, Merksem — Duez Rodolphe, Frameries — De Vocht Aloïs, Arendonk — Le-naerts Jos, Oud-Turnhout — Leenen Edw., Brasschaat — Dirx Jos, Turnhout — Dierckx Jos, Oostmalle — De Beuckelaer, Massenhoven — Van Soom Jos, Brasschaat — Doms Leonard, Oud-Turnhout — Vandebroeck M., Heist-op-den-Berg — De Coninck A., Rumst — Leenaerts Karel, Rumst — De Smet Gérard, Zwijnaarde — Van den Bergh Al., Waasmunster — Luyckx L., Beersel — Van de Leur Jos, Antwerpen — Nijs Gérard, Merksem — Peeters René, Deurne — Van Eetvelde Maur., Laarne — Dohet Marie-Thérèse, Namen — Raats H., Lillo.



LINKS: Een dokter, waarvan de witte overjas zich goed aftekent tegen de Rood-Kruiswagen op de achtergrond, verklaart: « Duizenden, gekwetst op het werk of op de straat, worden mij toevertrouwd ». — RECHTS: De Dood getuigt van zijn kant: « Duizenden, slachtoffers van ongevallen, worden mij toevertrouwd ».

Gevolg? Rouw en ellende in de gezinnen. Wat staat er ons te doen? Waakzaam zijn. Voorzichtigheid = Veiligheid.

Weest ook thuis voorzichtig!

GEBRUIKERS van butagas opgepast! Herinnert ge U nog dat verleden jaar, op 26 Juli, een hotel te Wenduine met de grond gelijk gemaakt werd door een geweldige ontploffing van een fles butagas en waarbij zes personen werden gedood en negen en twintig gekwetst?

Ongevallen van zulke omvang doen zich gelukkig slechts zelden voor. Ook wordt het butagas in onze streken meer en meer gebruikt wegens het gemak en de voordelige prijs. Het lijkt ons echter aangewezen, bij het begin van

de zomer, te herinneren aan de voornaamste voorzorgsmaatregelen, die moeten genomen worden ten einde ongevallen te voorkomen zowel voor de verbruikers van het gas als voor hun burenen.

Een bijdrage over dit onderwerp verschenen in « La Vie du Rail » geeft hierover nuttige inlichtingen :

« Allereerst weze opgemerkt dat het butagas zwaarder is dan de lucht zodat het zich ophoopt in de laagste gedeelten van het vertrek. De reserveflessen moeten dus bewaard worden in

goed verluchte plaatsen gelegen boven de grond, en de gebruikte fles wordt best geplaatst in een metalen meubel, eveneens goed verlucht aan de basis.

» Wegens de grote vluchtigheid van het gas is het nodig zich te verzekeren van de volledige dichtheid van de leidingen en van de apparaten. Hiervoor gebruikt men geen vlam (b.v. een lucifer), die een ontploffing veroorzaakt in geval van lek, maar wel zeepsop.

» Indien er een lek wordt vastgesteld, moeten alle vlammen gedoofd en mag er niet gerookt worden; de kraan wordt aanstonds gesloten, de fles in open lucht geplaatst en de verdeler verwittigd. Het vertrek waar de fles zich bevond, moet goed worden verlucht.

De apparaten voor butagas en de drukregelaar moeten aangepast zijn aan het gebruik. Men mag dus geen andere apparaten gebruiken alvorens een specialist te hebben geraadpleegd.

» Het butagas dat de gewone rubber oplost, vereist het gebruik van speciale rubber, die geregeld moet nagezien worden en die minstens om het jaar moet vervangen worden.

» Het is aan te raden de rubberdarmen dikwijls na te zien aan de verbindingen, en zonder verwijl de uiteinden af te snijden indien de rubber uitgerekt of poreus is.

» Sluit na elk gebruik de kraan van de fles en van het apparaat.

» De talrijke in gebruik zijnde apparaten zullen geen gevaar opleveren indien de aanduidingen, die vermeld staan op de gebruikswijze (namelijk deze die betrekking hebben op het aan- en losschroeven van de kranen en schroefkoppelingen) in acht genomen worden en indien de hierboven aangehaalde voorschriften worden nageleefd. »

Stand van de ploegen op 30 April 1955.

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur- Lux. Namen- Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	0 130	0 299	5 29	2 19	4 0	5 3	1 46
2	3 64	0 465	2 25	4 14	2 29	4 0	2 72
3	2 65	0 182	2 78	1 108	0 354		1 73
4	1 101	2 12	0 248	2 50	1 77	2 24	0 563
5	1 51	3 4	0 197	1 96	2 22	1 29	
6	1 84		5 24	3 10	0 179	0 492	
7	1 10	2 0	2 47		4 25	1 51	
8			2 16		3 17	0 850	
9			4 17		2 43	0 320	
10	0 269		1 87			2 46	
11	1 46		5 38			4 14	
12	0 208		2 4			4 12	
13			1 115			12 0	
14			3 65			6 1	
15			1 17			0 304	
16			8 5			4 5	
17			2 43			1 109	
18			0 128			1 38	
19						3 104	
20							
21			3 5				
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	10	7	48	13	18	50	4

Commentaar

over de hiernaast weergegeven uitslagen

Wij hebben een opsomming gemaakt van de ploegen die meer dan 180 dagen, d.i. een half jaar, zonder ongeval zijn gebleven.

Wij noteerden er 13 (de ploeg n° 6 van Luik meegerkend), wat in het geheel niet slecht is.

Ook kwamen wij tot de vaststelling dat de Groep Brabant, die 2.023 agenten telt, nagenoeg hetzelfde aantal ongevallen heeft geboekt als de Groep Henegouwen met 2.007 agenten.

Alle verhoudingen in acht genomen ziet het er naar uit dat het peloton van Limburg zich begint af te scheiden. Neemt de zomermaanden te baat om uw coëfficiënt te verbeteren!

EEN « WERKELIJKE » SUGGESTIE

In Februari 1953 lanceerde de N.M.V.B. het systeem van de « ideeënbus » en in het nummer 43 van « Onze Buurtspoorwegen » (Maart-April) werd de aard van de suggesties, zoals de directie ze wenst te ontvangen, nauwkeurig omschreven.

Zij moeten o.m. betrekking hebben op verbeteringen of vereenvoudigingen van de werkmethodes of werkvoorwaarden, en moeten onbetwistbare voordelen opleveren zowel voor de Maatschappij als voor het personeel.

Wij leggen hier de nadruk op het feit dat wij niet speciaal « grote » ideeën verwachten, maar dat een zeker aantal eenvoudige vondsten niet te versmaiden voordelen kan opleveren. De betrokken diensten hebben alle redenen om zich tevreden te verklaren over het aantal ontvangen voorstellen, alhoewel niet allen in aanmerking kwamen voor een beloning.

Er zijn ondernemingen die prat gaan op het indrukwekkend aantal ontvangen en aangenomen suggesties, maar wanneer de grond van de zaak wordt nagegaan, komt men tot de vaststelling dat het aanvragen van een gootsteen of van een gezondheidsinstelling als voorstel wordt beschouwd en als dusdanig in aanmerking genomen.

Het is ons inziens een verkeerde interpretatie van de zaak. Zeker in een onderneming zoals de onze kunnen duizende kleine tekortkomingen aangehaald worden. Denken wij b.v. dat de meeste firma's maar één verplegingsinrichting bezitten; bij de Buurtspoorwegen zijn er minstens twaalf. Daarom is het heel natuurlijk dat de agent, die dergelijke tekortkomingen vaststelt de AANDACHT VAN ZIJN OVERSTE hierop moet vestigen, die er een oplossing zal aan geven.

ALLES aan de ideeënbus toevertrouwen en nooit meer iets mededelen aan zijn overste of aan de afgevaardigde van het Comité voor Veiligheid is verkeerd.

Het is wenselijk dat wij een onderscheid maken tussen een « werkelijke » suggestie en de kleine alledaagse feiten waarvan de rechtstreekse overste moet in kennis gesteld worden.

Herinneren wij eraan dat alle ingezonden suggesties met aandacht bestudeerd worden. De namen van de zeven agenten, verschenen in ons vorig nummer, zijn hiervan het bewijs.

De reorganisatie van het elektrisch net Rijsel - Roubaix - Tourcoing (E.L.R.T.)

In een van onze eerste nummers (n^o 13) gaven wij een beschrijving van het elektrisch tramnet in deze streek van Noord-Frankrijk.

In 1950 heeft de Maatschappij nieuwe rijtuigen, de n^{os} 501 tot 528, in dienst gesteld. Deze rijtuigen, waarvan wij destijds de bouw aankondigden, zijn van Franse conceptie en de prestaties zijn naar het schijnt dezelfde als deze van de P.C.C.

Vijf jaar zijn sindsdien verstreken en op het ogenblik wordt het net volledig gereorganiseerd hoofdzakelijk om redenen van budgetaire aard.

Daar het niet meer mogelijk is nieuwe elektrische rijtuigen aan te kopen voor de lijnen, die hun eindpunt hebben te Rijsel, heeft de Maatschappij besloten de lijn Roubaix-Tourcoing met autobussen te exploiteren en de bestaande bogierijtuigen naar Rijsel te sturen; ook de lijnen van Herseaux en Toufflers zullen met autobussen geëxploiteerd worden, die dan aansluiting zullen geven met onze autobussen naar Doornik.

WEGSTATIONS



Tegenwoordig wordt er veel gesproken over de wegstations. De burgemeester van Kortrijk kondigde aan dat de stad zulk gebouw, naar het model van dit van Rocaan, zal optrekken. Hierboven het wegstation van Gouda in Nederland, dat van zeer eenvoudige conceptie is.