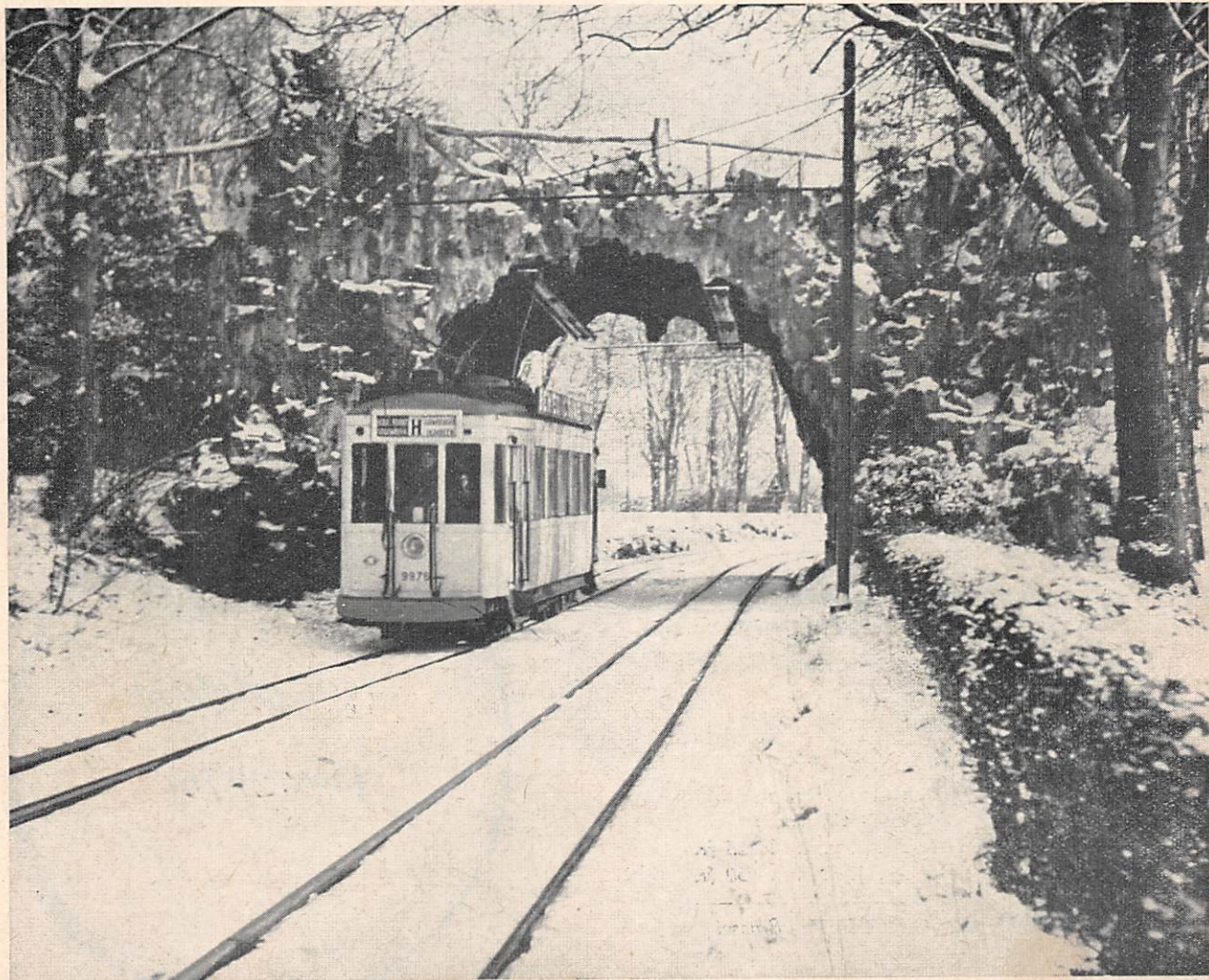


ONZE

BUURTSPOORWEGEN



Tram H. (Brussel-Humbeek) in een winters landschap te Laken.

(Foto E. Roels.)

Wat vindt U in dit nummer ?

- Blz. 3: De geschiedenis van een Lied.
Blz. 4: Laatste groet aan 'n stoomtram.
Blz. 6: Een mooie loopbaan.
Blz. 8: Herinneringen aan 1914-18.
Blz. 9: Leopoldstad krijgt gyrobusen.
Blz. 13: Een uitgiftemachine voor trambiljetten.
Blz. 14: Nieuwe rubbergeveerde bogies.
Blz. 16: Een gouverneur aan het woord.
Blz. 17: De werkpost.
Blz. 18: De stand van een motorwedstrijd.



ONZE VOORPAGINA

ER moet sneeuw liggen rond Kerstdag. Zonder een *Witte Kerstmis* ontbreekt er iets in het kader van de eindejaarsperiode.

Het winterlandschap van onze voorpagina brengt ons in de vereiste stemming. Wij kozen het ook omdat het tracé van onze lijn aldaar eerlang grondige wijzigingen zal ondergaan.

De foto toont het dubbel spoor, dat in de nabijheid van het park van Laken, langs de terreinen van de Wereldtentoonstelling loopt. De rustieke brug werd gebouwd op initiatief van Koning Leopold II.

Deze lijn, gebruikt door de trams G — H en L (Grimbergen-Humbeek en Londerzeel) zal omgeleid worden en waarschijnlijk over een lengte van 400 m. door een tunnel, onder de tentoonstelling van 1958, lopen.



Onze Buurtspoorwegen

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

Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen

Opstelraad : 14, Wetenschapstraat, 14, BRUSSEL

Tel. : 11.52.56 — Post : 135

Oplage : 6.200 ex.

Prijs van het abonnement voor niet-personeelsleden :

België 25 fr.
Buitenland 30 fr.

Drukkerij : GRAPHICA, Brussel

Nieuw jaar...

nieuwe voornemens !

EEN nieuw jaar staat voor de deur en brengt het geschikte ogenblik om de resultaten van het verlopen jaar te bestuderen en om goede voornemens te maken voor de toekomst.

Hopelijk zal iedereen voor zich zelf een klein gewetensonderzoek doen; de algemene bedrijvigheid van de N.M.V.B. beschouwend, denken wij dat het past een belangrijk deel van deze goede voornemens te wijden aan de voortdurende verbetering van onze betrekkingen met het publiek en in het bijzonder met onze « cliëntele ».

Het werkterrein van onze onderneming is uitgestrekt; in gans het land maken mannen, vrouwen en kinderen van onze diensten gebruik, hetzij om zich naar hun werk te begeven, hetzij voor hun genoegen.

Nemen wij het besluit, in 1956, op de meest efficiënte wijze gebruik te maken van hetgeen te onzer beschikking wordt gesteld, ten einde het publiek, dat alles wel beschouwd onze bron van inkomsten vormt, voldoening te schenken.

Want vergeten wij niet dat de rijtuigen, de rijdraden, de banden, de dwarsliggers, de rekenmachines, de duizende andere benodigdheden noodzakelijk voor de exploitatie, om nog niet te spreken van de omslag die wij om de veertien dagen ontvangen, betaald worden, dank zij de geldstukken die, een na een, in de geldtas van de ontvanger glijden.

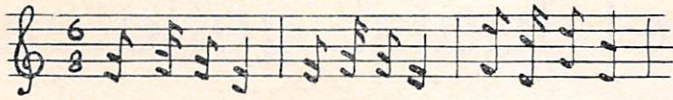
Voldoening schenken aan het publiek is geen gemakkelijke taak; de steeds toenemende stijging van de reizigers op de spitsuren en het steeds drukker wordend verkeer op de openbare wegen zijn slechts een paar van de vele, haast onoplosbare, problemen. Maar met geduld, hoffelijkheid en voorkomendheid zullen wij er toekomen deze moeilijkheden — indien het niet mogelijk is ze volledig uit te schakelen, — te verminderen. Wanneer wij bovendien overal regelmatige en aangepaste diensten verzekeren en aan de reizigers bewijzen dat wij te hunner dienste staan, zullen wij degelijk werk verricht hebben.

De agenten die achter de schermen werken, in de burelen, de werkhuizen en de stelplaatsen, kunnen de indruk hebben op een minder rechtstreekse wijze te dienen. Maar dezelfde hoedanigheden van hoffelijkheid en vriendelijkheid brengen er hen toe hun werk te doen in een meer aangename sfeer, hetgeen ook de productiviteit ten goede zal komen.

Het is in deze geest, dat « Onze Buurtspoorwegen » U allen zijn beste wensen stuurt voor



Stille Nacht



Heilige Nacht

Ruim een eeuw geleden weerklonk de melodie voor het eerst tegen de besneeuwde Alpenwanden.

Thans zingt men, over gans de wereld, deze grootste Kersthymne van alle tijden.

EEN LIED VEROVERT DE WERELD

OP 24 december 1818 zat pastoor Mohr in zijn stille en rustige studeerkamer en las er de Heilige Schrift.

Het was in het dorpje Hallein, gelegen op de flank van de Oostenrijkse Alpen. In gans het dal waren de kinderen overgelukkig want het was Kerstavond en zij mochten opblijven tot na de Middernachtmis.

Zij, die in het licht van een stormlantaarn, langs de besneeuwde wegen naar het kleine kerkje afdaalden, zagen het dal als een reusachtige kerstboom waarop honderden lichtjes schitterden.

De jonge priester had echter geen oog voor het feestelijk verlichte dal, hij las verder in de H. Schrift en zocht inspiratie voor zijn preek in de Middernachtmis. Hij herlas het verhaal van de herders in het veld, waarin de engel verscheen en zegde: «Een Kindje is ons geboren...».

Op hetzelfde ogenblik werd er aan de deur geklopt. Op zijn «binnen» verscheen een jonge boerin, die hem mededeelde dat een kindje geboren was bij een arme mijnwerkersvrouw; de ouders hadden gevraagd of de priester aanstonds wou komen.

Wanneer pastoor Mohr in de armzalige woning binnentrad, werd hij getroffen door het toneel: een nieuw Betlehem. Een jonge en gelukkige moeder drukte al lachend «het kerstekindje» in haar armen. Pastoor Mohr had aanstonds het gevoel dat de woorden die hij in de H. Schrift had gelezen op hen gericht waren en dat hij van God een opdracht had ontvangen.

Bij de afdaling naar zijn kerk, waar de gelovigen op hem zaten te wachten, kon hij zijn gedachten niet afleiden van wat hij had gezien.

Na de Middernachtmis trok hij zich terug op zijn studeerkamer en voelde hij in zich de drang, hetgeen hij had beleefd in woorden om te zetten; hij had geen moeite, de woorden vloeiden zo uit zijn pen en bij het kriecken van de dag was zijn gedicht klaar.

Nog dezelfde Kerstdag schreef Frans-Xavier Grüber, muziekleraar van de dorpschool, de muziek. Daar het kerkorgel buiten gebruik was, moesten zij zich tevreden stellen met hun stem en de gitaar van Grüber.

Geen van beiden vermoedde dat op deze dag, waarop de geboorte van Christus werd gevierd, zij een kerstlied hadden gemaakt dat in alle landen zou gezongen worden en door vier kinderen de wijde wereld zou ingezonden worden.

**

Van al de kleintjes in het Zillerdal waren de vier kinderen Strasser de beste zangertjes. «De Strassers» zegden de mensen «zingen gelijk de nachtegaal» en zoals de nachtegaal

reiden de vier kinderen: Carolina, Jozef, Andreas en Amalia naar het Noorden. Daar hun ouders handschoenmakers waren gingen zij naar Leipzig, naar de jaarlijkse handelsfoor, om er hun waren, — handschoenen uit damhart gekend voor hun soepelheid —, ten toon te stellen en te verkopen.

Wanneer deze kinderen heimwee hadden, zochten zij troost en opbeuring in hun liederen en vooral hun lievelingslied «Stille Nacht — Heilige Nacht» had hun voorkeur.

Karel Mauracher, een beroemd orgelbouwer uit het Zillerdal, had hun dat lied aangeleerd. Eens was hij naar een naburig dorp geroepen om een orgel te herstellen en vroeg hij aan de organist om het instrument te beproeven. De organist, Frans Grüber, speelde de melodie, die hij voor pastoor Mohr had gekomponeed; de orgelbouwer kreeg een afschrift van tekst en muziek en een weinig nadien zongen alle kinderen in het Zillerdal de hymne die genoemd werd: «Stille Nacht, Heilige Nacht».

De vier kinderen Strasser stelden vast dat deze betoverende melodie ook de harten veroverde van de inwoners van Leipzig, die met gespannen aandacht hun zang beluisterden.

Op zekere dag nodigde de hofkapelmeester Pohlentz hen uit op een concert gegeven in het Gewandhaus te Leipzig, in tegenwoordigheid van de koning en de koningin van Saksen. De kinderen waren zeer onder de indruk van de heren met hun hoge hoed en van de dames in schitterend avondtoilet.

Na het concert kondigde de heer Pohlentz aan dat vier wonderkinderen in de zaal zaten en verzocht deze een paar liedjes te zingen.

«Wij zullen onze ogen sluiten en zingen zoals thuis» zegde Amalia, de jongste, en hun eerste liedje was «Stille Nacht, Heilige Nacht». Nadat de laatste tonen waren uitgestorven was het een ogenblik doodstil in de zaal, daarna brak een donderend applaus los. De kinderen zongen nog andere liederen maar het publiek vroeg met aandrang hun eerste lied nogmaals te herhalen.

Vergezeld van hun ouders werden zij naar de koninklijke loge geleid. «Het was waarlijk zeer mooi», zegde de koning, «maar dat kerstliedje heb ik nog nooit gehoord. Wat is dat?» «Een Tiroler volkslied, Uwe Majesteit» zegde Jozef. «Wilt u het met Kerstmis op het kasteel komen zingen?» vroeg de koningin.

Alzo zongen de vier kinderen Strasser op 24 december 1832 opnieuw voor de koninklijke familie op het kasteel van Pleissenburg.

En in deze nacht zegde het lied «vaarwel» aan de kinderen om zijn eigen ronde van de wereld te beginnen. Het grote keizerrijk van het lied kent geen grenzen en dit kerstlied, gezongen in haast alle talen, klinkt zoals de kerstboodschap zelf, voor alle mensen van goede wil.

De stoomtram heeft voor het laatst gefloten

In nummer 41 van Nos Vicinaux, ons Franstalig tijdschrift, verscheen een uittreksel uit het boek « Cayauval » van A. Masson. Hierin weet deze schrijver op buitengewoon pittige wijze al de wederwaardigheden en bijzonderheden weer te geven van de schokkende gebeurtenis in het dorp Cayauval rond de jaren 1900 : de aanleg van een stoomtramweg...

We drukken nu op deze bladzijden een soortgelijke vertelling over, gepubliceerd door de « Bode van het H. Hart ». We zijn echter drie à vier decennia verder en het gaat om het verdwijnen van onze stoomtuigen op de sindsdien geëlectrificeerde lijn Antwerpen-Turnhout. Wat men de vooruitgang noemt, heeft haar onverbidde wetten, waaraan niets of niemand kan ontkomen. In zijn tragi-comisch verhaal toont de schrijver, L. Sterkens S.J., ons dit op meesterlijke wijze aan.

Deze titel niet te verwarren met de trein, die drie keer zal fluiten.

Dit hier is een tragische geschiedenis en geen film, waarbij men wel kan wenen, maar achteraf toch zal zeggen : 't was gelukkig maar een film.

Dit is echt, reëel, realisme, surrealisme.

De hoofdpersoon van dit verhaal is — of beter en tragischer — was een machinist. Geen machinist van een stoomtrein-lokomotief die veilig tussen prikkeldraadversperringen rijdt, maar de verstandige menner van een stoomtram volgens het beproefde model met de koperen bolhoed.

Dat heet pas kunst met zo'n ding open en bloot langs de straten rijden, gillend en fluitend, puffend en stampend. Acht geven op iedere boer en niet het minst op iedere boerin, die liefst de gemakkelijkste paadjes vlak langs het spoor gebruiken, al staat er dan ook in ijzer gesmeed te lezen : « Défense de circuler sur la voie », ter intentie van de boeren die het Vlaams niet kunnen lezen.

Deze tram had nu ongeveer een halve eeuw de Kempen gediend en onveilig gemaakt en nu kon hij werkelijk niet meer mee. Hij raakte soms in zijn eigen rook verstikt en ware het niet van het geslinger en het gedaver, de machinist zelf zou niet geweten hebben of hij reed of stilstond. Bij de brug van Wijnegem moest hij steeds van verderaf zijn aanloop nemen. En als de mensen van 't dorp afgestapt waren, reed hij gewoonlijk een heel eind vooruit, terug naar de stad, om niet met gloeiend-blozende ketels halverwege te blijven steken en vonken-spetterend achteruit te moeten krabbelen.

Maar bij de derde of de vierde poging geraakte hij er dan toch over en lustig fluitend danste hij Schilde binnen, alsof er geen vuiltje aan de lucht te bekennen was.

En nu zou het uit zijn ! De beslissing was gevallen en mensen die geen begrip toonden voor de poëzie van een stoomtram schaften hem af.

Toen reed hij voor het laatst van Antwerpen naar Turnhout, en wat de laatste maanden nooit meer was gebeurd, dat gebeurde nu. Hij nam de brug van Wijnegem van de eerste keer, zonder extra aanloop, maar met zo'n korte en scherpe demarrage dat de vonken uit de wielen ketsten en hij hoog in de bocht bijna uit de sporen vloog. Gelukkig gebeurde het niet, want zelfmoord is toch het laatste en een kempische tram kent beter zijn katechismus dan vele mensen uit de stad, die smalend op hem neerzien.

In ieder dorp waar hij voorbijreed, stonden al de mensen buiten en de boeren trokken aan hun



pet als voor een begrafenisstoet, terwijl de vrouwen verlegen lachten naar de laatste machinist van de laatste stoomtram. De kinderen holden er vandaag niet langs of sprongen er niet oneerbiedig achter-

op, maar zij gunden hem grootmoedig de snelheidswimpel voor zijn laatste reis. Zelfs de sparrebossen langs de weg stonden te treuren. Zij vouwden hun naalden bijeen en streelden moederlijk de schommelende wagen.

In Westmalle keken de Trappisten boven de muur van hun klooster uit, met bijzondere toelating van vader abt, en aan de ingang van de dreef stond een bak bier « Dubbele Abt » voor de machinist. Broeder Judokus stond er verlegen glimlachend bij, want hij mocht niet verder komen dan de dreef. Maar de machinist had de bak al zien staan van in de laatste bocht, en hij stopte op de juiste hoogte.

Hij stapte achterwaarts uit zijn treurig zuchtende lokomotief, zoals hij dat gewoon was en veegde met zijn zwarte hand over zijn zwart gezicht, zodat alles bleef zoals het was.

— Van vader abt, zei Judokus lakoniek en zijn kin wees naar de bak.

— Zegt dat hem bedankt is, bromde de machinist schor.

— Dat is drank voor een elf-uren-lijk, lachte broeder Judokus verlegen.

De machinist slikte en Judokus zag dat het dit keer niet van goesting was, maar van puur verdriet.

— Trek het oe niet aan, man, zei, hij bemoeidigend, zelfs abten blijven niet leven.

Maar de machinist schudde koppig met zijn hoofd.

— Nee, zei hij tot broeder Judokus, hij is nog te goed om op pensioen te gaan, ge hadt hem daarstraks de brug van Wijnegem moeten zien pakken, hij sneed er gelijk mijnen asem mee af. En zo'n lokomotief gaan ze als oud ijzer op stal zetten. 't Is wraakroepend voor de hemel en al zijn heiligen. Ik heb nog zo gedacht dat er wel een mirakel zou gebeuren... maar niks! En als ik hem niet van de route rijd, moet hij straks voorgoed binnen.

— Ja man, zuchtte broeder Judokus mee, mirakels gebeuren er niet dik, zelfs niet in abdijen, en wat zoudt ge willen? De aartsengel Rafaël kan toch zelf niet met uwen tram komen rijden. Hij zou er lief uitzien na een reis of twee. En als gij de volgende week met een propere elektriek rijdt, zult gij uwen tram rap vergeten zijn.

— Nooit, zei de machinist en zijn twee vingers gingen omhoog, ik zweer...

— Nee, onderbrak broeder Judokus, niet zweeren, machinist, want dan kunt ge later nog moeilijker van gedacht veranderen dan een politieker. Ge gaat uw leven toch zeker niet laten vergallen door ne stoomtram.

— Ne stoomtram, ne stoomtram, *mijne* stoomtram, een stuk van mijn leven!

— Ja, zuchtte broeder Judokus, zo zeggen ze dat allemaal. Iets wat de mensen niet graag afgeven, noemen ze een stuk van hun leven. Maar ze zien niet dat daardoor dikwijls heel hun leven aan

stukken valt. Ze vergeten God voor ne stommen tram...

— Voor ne stoomtram, verbeterde hem de machinist.

— Ik zeg, beklemtoonde broeder Judokus, voor ne stommen tram en ze slepen de hemel met al zijn heiligen erbij, om zelfs ten koste van een mirakel hun speelgoed te bewaren. Rijd naar Turnhout, man, rijd naar Turnhout met deze laatste tram en word weer vrij. Gij waart de koning van de baan met uw lokomotief, iedereen moest voor u opzij, nu komen er ander, beter en rapper. Machinist, er is een tijd van komen en van gaan, en uwe tram is al ver over zijn tijd. God zelf draait het levenswiel en wie niet mee kan, moet plaats ruimen en het toneel verlaten. Dank God dat Hij de mensen altijd iets nieuws laat vinden tegen dat het oude versleten is. Alle schepselen, zo lezen wij in de psalmen, verheerlijken zijn naam. Uw stoomtram is geen reclame meer voor de Schepper van alle dingen. Zet hem stillekens op stal, want de Geest des Heren vervult heel de wereld opdat alles nieuw zou worden: oude trams door de kracht van de techniek en oude machinisten door de nederige onderwerping van hun hart aan Gods wil.



Toen duwde broeder Judokus de bak « Dubbele Abt » in de zwarte, bevende handen van de machinist en de Trappisten zwaaiden met hun rode zakdoeken boven de muur van het klooster en riepen in gebarentaal: « Salut en Merci ».

De stoker, die als nummer twee niets te zeggen had, schepte nog eens extra op, al was het niet meer nodig, en de machinist probeerde de schone woorden van broeder Judokus te begrijpen.

Te Turnhout hingen de vlaggen halfstok en de mensen helemaal uit hun venster. Na de begrafenis van de laatste leeuw der Kempen, reed nu ook de laatste stoomtram naar het kerkhof. En toen de laatste reiziger was uitgestapt, floot de machinist voor de laatste keer, zo akelig droef en langgerekt, dat allen die het hoorden tot diep in de hei het nooit meer zouden vergeten.

De heer WILSENS,

Directeur van de Groep Luik-Limburg, gaat op rust.

De heer Wilsens, Directeur van de Groep Luik-Limburg, werd op 23 oktober 65 jaar. Hij telt 41 jaren dienst bij de Buurtspoorwegen.

Deze lange en schitterende loopbaan heeft de heer Wilsens geheel doorgebracht in de provincies Luik en Limburg. Zijn Limburgse afkomst — hij werd geboren te Peer — en zijn degelijke kennis van de beide landstalen hebben hem toegelaten, vanuit Luik, deze twee gans van elkaar verschillende provincies te leiden.

Men vraagt zich soms af hoe het komt dat iemand in een zekere richting gedreven wordt. Hier hebben wij een geval, waarin het verblijf tijdens de schoolvacanties een grote invloed uitgeoefend heeft op de latere beroepsactiviteit. De heer Wilsens, student aan de Universiteit van Leuven, gaf er de voorkeur aan zijn verlofdagen door te brengen in Limburg bij zijn oom, die aan het hoofd stond van een pachtende buurtspoorwegmaatschappij. Hij verbleef liefst te Bree waar zich de werkhuisen bevonden, die later zouden overgebracht worden naar Hasselt. Het is aldaar dat de heer Wilsens leerde met werktuigmachines om te gaan.

In 1914 kwam de jonge ingenieur in dienst van de pachtende maatschappij, doch enkele maanden nadien brak de oorlog uit. De heer Wilsens is een van de weinige Groepshoofden, die gedurende twee wereldoorlogen met de exploitatie belast was en iedereen kent de zorgen en de eisen van het publiek in die omstandigheden.

In 1919 had hij de leiding van het buurtspoorwegnet in Limburg, dat een jaar nadien door de N.M.

V.B. werd overgenomen. In 1927 werd de heer Wilsens benoemd tot Directeur van de Groep Luik-Limburg. Alzo heeft hij de steeds stijgende welstand in de provincie Limburg meegemaakt en het buurtspoorwegvervoer kunnen aanpassen aan de nieuwe noden van de bevolking.

Onder zijn leiding werd het merendeel van de lijnen, met Luik als uitgangspunt, geëlectriceerd.



Op commercieel gebied paste de heer Wilsens vooruitstrevende methodes toe. Te Lanaken stelde hij een reeks bakwagens in dienst voor het vervoer en het overladen van kolen; deze wagens werden nadien overgebracht naar Andenne. Weinigen weten ook dat tussen de twee oorlogen, in het werkhuis te Hasselt, de zuurstof geproduceerd werd nodig voor de lasgroepen.

Vooraf kenschetsend voor de loopbaan van de heer Wilsens is, enerzijds, zijn pioniersarbeid op het gebied van de spoorauto en, anderzijds, zijn houding ten voordele van de autobus, die thans een ruim aandeel heeft in de exploitatie.

Wij lopen geen gevaar tegengesproken te worden indien wij beweren dat er, gedurende 35 jaar, in het werkhuis te Hasselt, steeds

een verboden hoekje was, waar proefnemingen en onderzoeken gedaan werden nu met een motor, dan met een nieuw model van spoorauto of loco-tractor, ja waar zelfs een wegtrein werd gebouwd.

Wij zegde het reeds dat de ingenieur Wilsens, tevens een realistisch zakenman was. Reeds vóór de oorlog van 1940 had hij een uitgebreid plan uitgewerkt voor het vervangen van het merendeel van de spoorlijnen in het Luikse. Dit ontwerp is practisch uitgevoerd. Inderdaad, elk van de nog bestaande elektrische lijnen in de Luikse agglomeratie wordt aangevuld door een toegevoegde autobusdienst, die nieuwe wijken aandoet, ver afgelegen van de elektrische lijnen.

Maar een Directeur heeft ook sociale plichten en het personeel van de Groep Luik-Limburg weet goed dat, onder het ietwat streng uiterlijk, de heer Wilsens een goed hart draagt en talrijke agenten kunnen dat bewijzen. Hij ontving trouwens na de bevrijding de medalje van de stad Luik als erkentelijkheid voor de diensten bewezen aan het personeel en de bevolking.

Hij was bij de N.M.V.B. een der voorlopers voor het inrichten van sociale instellingen. Dit is de oorzaak waarom de eetzaal en de kleedkamers te Luik-St-Gilles, die als eerste werden in gebruik genomen, nu als laatste een modern uitzicht zullen krijgen.

Wij zijn er van overtuigd, dat op rust gaan bij de heer Wilsens niet betekent zijn tijd in ledigheid doorbrengen; zijn werkzaam karakter en zijn uitbundige levenskracht laten dat niet toe. Wij wensen hem dan ook dit dynamisme nog lang te mogen bewaren.

Het betenseizoen in de Groepen Luik en Limburg

VERLEDEN jaar ontvingen wij een reeks foto's genomen, tijdens het betenseizoen in Limburg, op een deel van ons net waar de stoomtuigen nog dienst deden. Spijtig genoeg, voor sommige liefhebbers, deelde de Directie van de Groep Limburg mede dat het vervoer dit jaar uitsluitend gedaan werd door spoorauto-tractors. Op de lijn Sint-Truiden-Rosoux werd tijdens het betenseizoen de ART. 36 gebruikt terwijl de ART. 57, 87 en 158 in dienst waren op Heers-Tongeren en Tongeren-Villers. De ART. 49, gestationeerd te Has-selt, verzekerde gedurende gans het jaar de goederendienst.

In de Groep Luik blijft Borgworm de draaischijf van het betenvervoer. Maar eens het seizoen voorbij dompelt het stadje in een diepe slaap, die nauwelijks gestoord wordt door het motorengeroek van onze zware autobussen van de diensten op Oerle en Hannut. Daarom gaat de h. Boulanger, stelplaats-overste, zelf geregeld heen en weer tussen Borgworm en Luik-St-Gilles, en zijn er slechts drie werklieden nodig om het zeer specifiek vervoer te doen van de zware wagens van de N.M.B.S. (sommige wegen tot 36 ton), op ons één-meterspoor tussen het overladingsstation van Borgworm (op de hoofdlijn Brussel-Luik) en Oerle (zetel van de suikerfabriek).

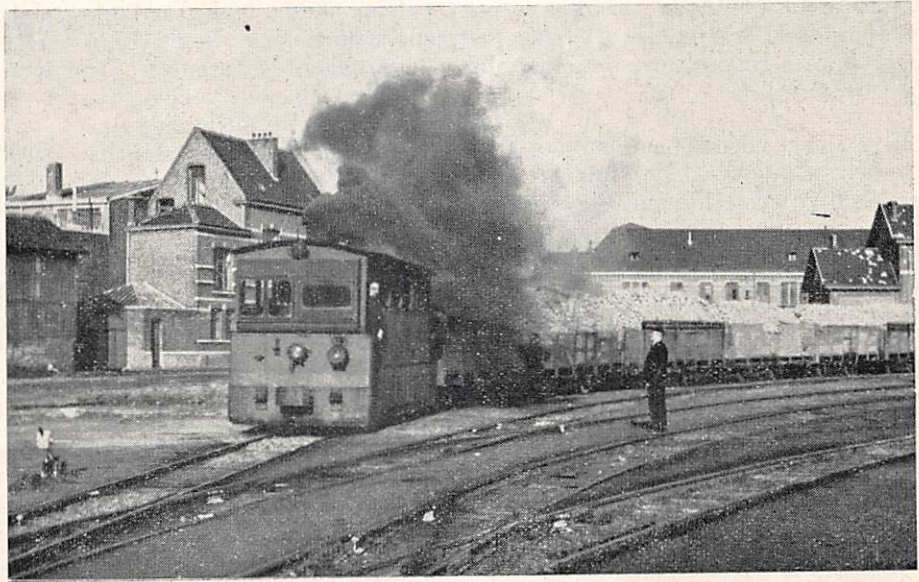
Het betreft hier vooral het vervoer van kolen, kalk, ledige wagens en suiker, verpakt in kassen; hierbij komt het vervoer van beten uit de streek van Hologne-sur-Geer.

Dit jaar werden te Borgworm de locomotieven 395 en 301 gebruikt; de laatste werd gehuurd van de suikerfabriek van Hologne. In de stelplaats vonden wij de HL 688, 667 en 303 in reserve.

De stoommachine in dienst werd bediend en onderhouden door de machinist Callut, die buiten de betencampagne in de stelplaats van Bressoux werkt, waar nog enkele stoomtuigen gebruikt worden voor

pelings niet benuttigd worden en moet men telkens gebruik maken van zware koppelstangen van verschillende lengte.

Daar de stoommachines twee uur no-



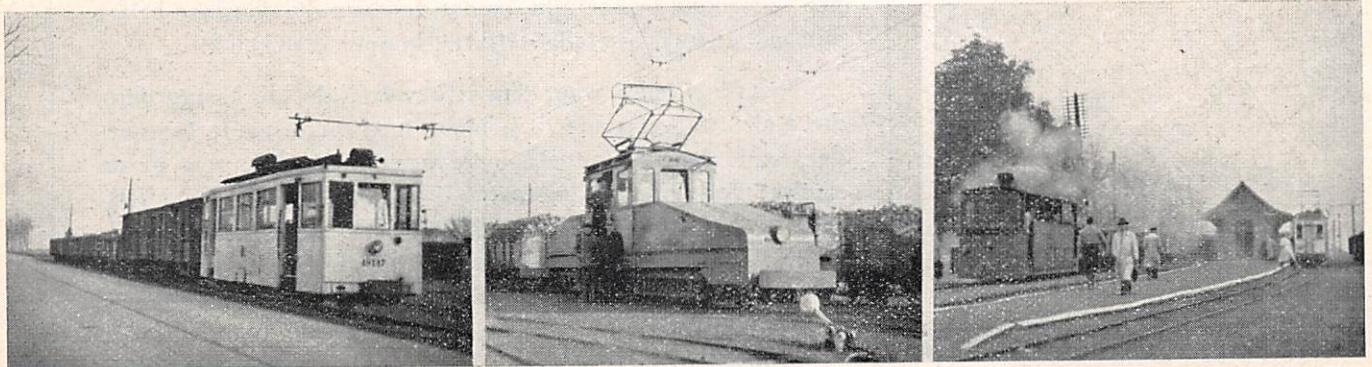
Te Borgworm geeft de h. Boulanger, stelplaats-overste, richtlijnen aan machinist Callut, die met loco 301 de zwaargeladen betentrein ter bestemming zal brengen. — Dit station heeft elf sporen, waarvan vier met grote spoorbreedte. Men ziet overigens het N.M.V.B.-station op de achtergrond. Het huis links werd verkocht; het woonhuis, dat men gedeeltelijk ziet rechts, behoort ons nog toe.

het vervoer van kolen op de lijn van Argenteau naar Weerst. Tijdens het betenvervoer wordt Callut geholpen door Vandersmissen, zowel voor de manoeuvres als voor het aanhaken van de vervoertrucks met wielstellen voor de buurtlijnen en waarop de zware « EUROP » of N.M.B.S.-wagens geplaatst worden.

Het is een zeer lastig werk vooral met slecht weder; ieder wielstel van de staatswagens moet goed vastgezet worden, bovendien kunnen de gewone kop-

dig hebben om op druk te komen, geeft de treinoverste Voisin, die de moeilijke taak heeft de zware staatswagens over een lijn met heuvelachtig profiel naar Oerle te brengen, de voorkeur aan de ART. 179 en 37.

Zoals men ziet is het goederenvervoer tussen Borgworm en Oerle nog zeer belangrijk en werd dit jaar nog beroep gedaan op onze stoomtuigen.



Een onzer Nederlandse abonneuten, de heer Grol, heeft verleden jaar onze bedrijvigheid tijdens het betenseizoen van naderbij komen gadeslaan. — Links, sleept tractorauto 87 een pulptrein voort; in 't midden, trekt de elektrische loco 10.329 een betentrein door Villers-Traversée; rechts, te Riemst, staat de machine 630 onder stoom om, richting Luik, een betentrein verder te slepen.

De Buurtspoorwegen aan het front in 1914-18

De bijdrage « Een éénmeterspoor in Frans-Vlaanderen » (O.B. n° 55) heeft de aandacht getrokken van de h. Debot, ingenieur, die tijdens de eerste wereldoorlog deel uitmaakte van de Buurtspoorwegsectie van het IJzerfront. Hij zond ons onderstaand artikel, dat enkele aanvullende inlichtingen verschaft over de rol van vernoemde Franse lijn.

« In het begin van 1915 werd het baanvak Houtem (Molen) naar Hondschote aangelegd. Welk doel werd er beoogd met de aanleg van deze lijn ?

» Ik moet mij hier houden aan veronderstellingen. Van november 1914 af werd de stad Veurne gebombardeerd. Wou men een tweede verbindingstation bouwen buiten het bereik van het vijandelijk geschut ? Het is mogelijk. Ik houd er nochtans van terloops te laten opmerken dat Veurne nadien nog heviger gebombardeerd werd, achtereenvolgens door de 135, 210, 280 en zelfs door de 380, maar het station werd nooit ont-ruid.

» Ik maak van deze gelegenheid gebruik om hulde te brengen aan twee agenten van de N.M.V.B. die ik in alle omstandigheden steeds samen op hun post gevonden heb : de h. Gyselen, stelplaatsoverste en de h. Liefoghe, manoeuvre.

» In verband met de verbinding Houtem-Hondschote werd bij de aanleg enkel aandacht geschonken aan de spoorwijdte. Maar er had ook rekening moeten gehouden worden met de breedte van de railgroef en de speling tussen wisselnaalden en tegenrails. Bij de N.M.V.B. hadden de railgroeven een breedte van 36 mm ; in Frankrijk mocht men — voor zover ik mij herinner — de 28 mm. niet te boven gaan. Het resultaat was dat de Belgische locomotief, die naar Hondschote reed, op het Franse baanvak ontspoorde.

» Men moest dus onmiddellijk de gedachte opgeven van een verbindingstation te bouwen, verder achter het front gelegen. De Belgische Staatsspoorwegen bouwden toen de lijn Adinkerke-Klein Leysele. Daar werd het reservestation opgericht. Er was omzeggens geen enkele Belgische wagen op het Franse net.

» Baron Edouard Empain, die veel belang stelde in het militair net, liet spoorwagens komen van het Departement Charentes. De open wagens geleken veel op de onze, maar de koppelingen waren verschillend. Bij de wagens van de N.M.V.B. waren de schroefkoppelingen onder de buffers geplaatst ; bij de wagens van Charentes naast de buffers en deze laatste hadden ongeveer de vorm van een liggende H.

» Om de tractie mogelijk te maken werd gebruik gemaakt van tussenlopers met twee koppelingen. Ongelukkig beging men de fout ze niet te laden met ballast. Deze, die zich met de exploitatie bezighouden, weten maar al te best dat het zeer gewaagd is een ledige wagen tussen een reeks geladen wagens te schakelen.

» Einde 1915 sleepte een locomotief van de stelplaats Poperinge een trein samengesteld uit een ledige tussenloper en zes wa-

gens, elk geladen met 10 T. Het stel kwam in botsing met een Engelse vrachtwagen, die in de flank werd aangereden.

» Een der zijwanden van dit voertuig werd verbrijzeld. Onze trein was er erger aan toe. De voorkant van de locomotief was ingedrukt. De opwippende tussenloper beukte de andere zijde in en bovendien werd nog schade aangericht door de eerste geladen wagen.

» Door het Frans leger werd in 1917 een tweede verbinding aangelegd in de omgeving van Proven, maar ik herinner mij niet meer welke rijtuigen er in gebruik waren. Ik heb er echter de 1020 gezien, op kop van 10 open wagens. Deze Amerikaanse locomotieven waren voor ons net bestemd, maar zij voldeden in het geheel niet, zodat zij afgestaan werden aan het Frans leger, dat een volledig nieuw net aan 't aanleggen was. »

Autobusbestuurders !

Uw technisch verslag is één van de grondslagen voor een goed onderhoud van onze bussen.

Als dit verslag onvolledig of niet goed is ingevuld, wordt het onderhoud bemoeilijkt, omdat degenen die daarmee belast zijn nu eenmaal niet alle defecten kunnen « rieken ».

Niets is minder waar dan te beweren dat de bestuurders, die « niets te vermelden » hebben, ipso facto goede bestuurders zijn, daar de onvoldoende drukking op de rem of de slechte werking van de starter NIETS TE MAKEN HEBBEN MET DE HOEDANIGHEDEN VAN EEN BESTUURDER. Een goede chauffeur is juist diegene die iedere storing of onregelmatigheid ontdekt en opgeeft. De onderhoudsploeg is er voor iets. Zij zal het nodige doen.

Zo zal iedereen zijn plicht vervuld hebben.

De gyrobussen in Belgisch Congo

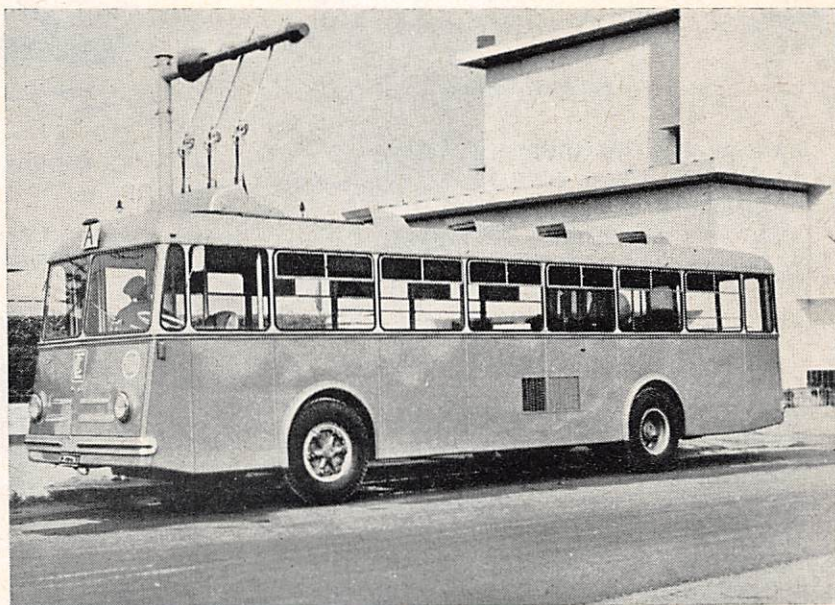
Wanneer wij de mechanische werking van de gyrobussen beschreven (*Onze Buurtspoorwegen*, n° 49 — maart-april 1954) vermeldden wij dat een Belgische Maatschappij « La Colectric », met maatschappelijke zetel te Brussel, een onderneming voor gemeenschappelijk vervoer zou oprichten te Leopoldstad.

Op 6 augustus jl. werd de dienst ingewijd. Het rijtuigenpark bevat op het ogenblik 12 gyrobussen en 19 autobussen evenals een aantal aanhangwagens, die aan de autobussen gehecht worden tijdens de punturen.

Vier lijnen zijn in exploitatie van 4 tot 21 uur en verbinden de meest afgelegen delen van de inboorlingenwijk met de Europese stad.

Ieder rijtuig wordt bediend door een bestuurder en een ontvanger, die ongeveer hetzelfde uniform dragen als de agenten van de Brusselse Tramwegen. Verscheidene toezichters waken op de goede gang van de dienst en op het eerbiedigen van de dienstregeling. De vervoerprijs werd vastgesteld op 2 fr. per sectie; iedere sectie komt overeen met de helft of een derde van het traject, naar gelang van de lengte der lijn. De maximumprijs van het traject, van het vertrekpunt tot aan het eindpunt (van 11 tot 15 km.), varieert dus van 4 tot 6 fr.

Na vier maanden exploitatie is het nog te vroeg opdat de leiders van Colectric definitieve gevoltrekkingen zouden kunnen maken over deze nieuwe vervoerswijze. Wel hebben zij beloofd dat, op het ogenblik dat onze eerste gyrobussen



Aan de ladingsinstallatie wordt de gyro, door middel van de stroomafnemer, op volle toeren gebracht.

in dienst zullen gesteld worden op de lijn Gent-Merelbeke in 1956, wij interessante gegevens zullen kunnen publiceren over de gyrobussen in Leopoldstad.

Wat de N.M.V.B. betreft, hebben wij vernomen dat de gyrobussen zullen geleverd worden in de loop van de maand maart 1956, na eerst door de fabriek zelf te zijn ingereden. Het oor-

deelkundig gebruik van de elektrische stroom bij het opnieuw op volle toeren brengen van de zware « gyro », vereist de nodige kennis en daarom is het behandelen van dit apparaat veel moeilijker dan een controller van een gewoon tramrijtuig. De scholing zal bijgevolg zeer degelijk moeten zijn.

Men hoopt bovengenoemde lijn in de maand april te kunnen inwijden.

Exploitatienieuws

LUIK-LIMBURG.

Sinds 1 november 1955 is de h. Wilsens, Directeur van de Groep Luik-Limburg, op rust gesteld.

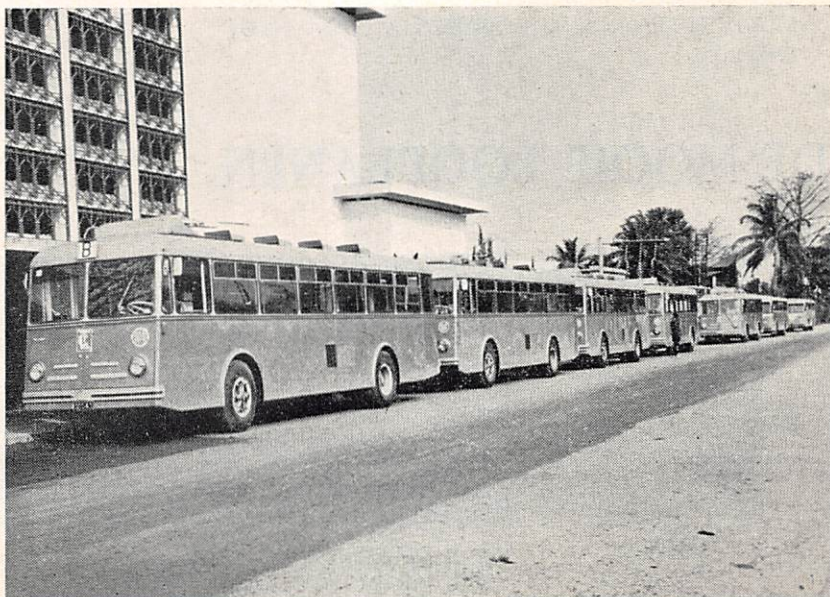
De exploitatiegroep Luik-Limburg is met ingang van voormelde datum in twee van elkaar gescheiden groepen gesplitst en respectievelijk onder de leiding geplaatst van de heer Botton, hoofdingenieur te Luik, en de heer Van Autgaerden, hoofdingenieur te Hasselt.

ANTWERPEN

Sedert 1 oktober had de Directie van de Groep Antwerpen toelating verkregen een openbare autobusdienst in te leggen tussen Turnhout en Mol, in vervanging van de spoorautodienst.

Op 13 november werd deze autobuslijn gedeeltelijk in exploitatie genomen, t.w. tussen Turnhout en Mol-Donk (Vaart). De spoorautodienst blijft voorlopig nog behouden op het baanvak Mol (Donk)-Mol (Station).

Wij herinneren onze lezers eraan dat het hier de laatste spoorautolijn betreft in de provincie Antwerpen.



Gyrobussen schuiven aan vóór het station van Leopoldstad.

Nieuws uit de Buurtspoorwegen



GEBORTEN

*Nu syt willecome,
Kindje, ons gheboren.*

ANTWERPEN

LEA bij de h. VALGAEREN E. (Geel).
MONIQUE bij de h. DRIESEN M. (Vlimmeren).
WALTER bij de h. LEIRS K. (Brecht).
DIRK bij de h. HEULENS G. (Schoten).
MARTINE bij de h. HOECKX J. (Merksem).

BRABANT

SABINE bij de h. ROOBAERT J. (Asse).
ALEX bij de h. STOCKMANS T. (Kessel-Lo).
MICHELINE bij de h. COOL S. (Anderlecht).
JOZEF bij de h. NIJS L. (Kessel-Lo).
INGRID bij de h. MACHARIS E. (Anderlecht).
FRANÇOISE bij de h. LECLERCQ W. (Nijvel).
HELENE bij de h. VAN DAMME J. (Dilbeek).
KRISTIAAN bij de h. VERBRUGGEN L. (Londerzeel).
JOSEPH bij de h. GETTEMANS A. (Ukkel).

LIMBURG

WILLEM bij de h. JOOSTEN H. (Kessenich).
MARIE-THERESE bij de h. VANEMPTEN L. (Rekem).
LUTGARDIS bij de h. REENAERS J. (Hasselt).
MARC bij de h. VANHOLST E. (St. Lambrechts-Herk).
YVO bij de h. DUPONT J. (Hasselt).

BEIDE VLAANDEREN

MIA-IVETTE bij de h. ROBAEYS A. (West-Nieuwkerke).



HUWELIJKEN

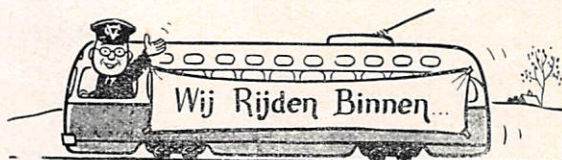
*Vaert wel ende levet
scone...*

ANTWERPEN

De h. DE BEUCKELEER F. met Mej. VAN DE VELDE.

BRABANT

De h. LAMBERT T. met Mej. MERTENS L.
De h. DEWEER R. met Mej. VAN PUYVELDE M.



Lijst der Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden oktober en november 1955	Jaren dienst	Groep
JACOBIN Fr., dienstoverste	46	Antwerpen
VALKIERS J., hoofdontvanger	40	»
VAN HOOFF F., remmer	35	»
KROLS M., baanwerker	31	»
ALLEMEERSCH V., el. geleider	26	Vlaanderen
RAEVEN J., machinist	37	Luik-Limburg
PRIKKEN J., baanopzichter	33	»
JONAS H., baanwerker	32	»
XHROUET F., el. geleider	26	»
VERBEYST Aug., hulpklerk	44	Brabant
DE VADDER Ed., remmer	42	»
SMEYERS J.B., gesch. werkm. 1e kl.	42	»
NACKAERTS L., hoofdontvanger	40	»
KRAGMANS H., toezichter	39	»
STOFS Fr., baanwerker	37	»
PUTTEVILS L., gesch. werkm. 1e kl.	34	»
RAULIER Th., brigadier	30	»
ANSLOT G., dienstoverste belangr. dienst	46	Namen-Lux.
LEONARD J., gesch. werkman	46	»
HALLOT N., dienstoverste	43	Henegouwen
DELTENNE Cl., ontvanger	36	»
WILLAME F., brigadier	31	»
RENARD G., brigadier	25	»

DE MOOIE LOOPBANEN



Hallot N.,
dienstoverste
43 j. dienst
Henegouwen



Van Buggenhout J.
El. geleider
45 j. dienst
Brabant



Smeyers J.
gesch. werkm.
42 j. dienst
Brabant



Buckers J.
machinist 1° kl.
40 j. dienst
Luik-Limburg



Valckiers J.
hoofd ontv.
40 j. dienst
Antwerpen

Een afscheidsfeest in de Antwerpse Kempen

Op initiatief van de harmonie « Verbroedering Trampersoneel » van Oostmalle, had op zaterdag 22 oktober een afscheidsplichtigheid plaats ter gelegenheid van de oppensioenstelling van de heer Jacobin, dienstoverste te Turnhout.



De heer Jacobin trad op 1 oktober 1907 te Turnhout in dienst als bediende. Overgeplaatst naar Lier werd hij op 1 januari 1924 benoemd tot stelfplaats-overste. Op 1 augustus 1936 neemt hij opnieuw zijn plaats in te Turnhout, waar hij op 1 juni 1945 benoemd werd tot bewegingsoverste en op 1 januari 1952 tot dienstoverste.

Wanneer wij ons naar de verzamelplaats begaven was Oostmalle, tot voor

enkele jaren nog een belangrijk kruispunt van buurtspoorwegen, eenzaam en verlaten.

In het lokaal was er echter meer leven. Tussen de aanwezigen noteerden wij naast de talrijke agenten en oprustgestelden de aanwezigheid van de heer Daems, Fr., hoofdrechtsplichtige; de heer Mastbooms, E., bewegingsoverste te Zurenborg; de heer Jespers, A., bewegingsoverste te Oostmalle; de heer Van Gestel, J., bewegingsoverste, te Turnhout en de heren Van Oosterwijk en Van Dooren, toezichters.

Met de nieuwe vlag voorop en onder de tonen van een vrolijke mars begaf de stoet zich naar de feesteling. Ter plaatse werden nog een paar flinke stukjes ten gehore gegeven, waarna de heer Van Hove, ontvanger te Turnhout, een korte maar goed doordachte rede uitsprak. Na de overhandiging van de geschenken, dankte de heer Jacobin voor de blijken van sympathie en werden de gebruikelijke sigaren en borrels aangeboden.

Daarna was het nogmaals de beurt aan de harmonie om enkele staaltjes van hun kunnen ten beste te geven.

Gans het gezelschap begaf zich nadien terug naar het lokaal waar de viering nog ettelijke uren werd voortgezet.

Wij wensen de heer Jacobin nog vele jaren te midden van zijn bloemen en hopen dat hij, nu meer dan ooit, zijn reiskoorts naar hartelust zal kunnen bevredigen.

Bij het Hoofdbestuur

In de maand november vernamen wij het overlijden van Mevrouw E. Valcke, moeder van de heer Valcke, Ea. Ingenieur-Diensthoofd en echtgenote van onze Ere-Adjunct-Directeur-Generaal, aan wie wij onze oprechte deelneming aanbieden.

Enkele dagen vroeger werd ons het overlijden gemeld van de heer Pierre Delmelle, Inspecteur bij de Directie T. In dienst getreden in 1931, hield de heer Delmelle zich lange tijd bezig met de keuring en het toezicht op de elektrische onderstations. Twee dagen na de begrafenis, tijdens de 11-november-herdenking, herinnerde de heer Derijcke van de Vriendenkring van de Weerstanders, aan het aandeel dat de heer Delmelle had bij de verspreiding van de clandestiene *La Libre Belgique*.

Alzo vernamen wij dat voor het drukken van het nummer 46 van dit dagblad, een jonge agent van het Hoofdbestuur, Robert Baude (Bodega), zoon van de op rust gestelde bureeloverste, voorstelde het laboratoriumrijtuig van het Algemeen Bestuur te gebruiken. Het zou bestuurd worden door de heer Delmelle bijgestaan door de heer Blétard. Het doel van de reis was Ronquières. Na de wachtwoorden gewisseld te hebben met de eigenaar van de herberg *Belle Vue*, konden zij de drukvormen en de pakken dagbladen opladen, die verborgen waren in de telefooncabine.

Daar het te laat geworden was om de pakken ter bestemming te brengen, werden zij met behulp van de heer Anhes, huishouder, opgeborgen in de gebouwen van het Hoofdbestuur en 's anderendaags om 6 uur leverden de wakkere mannen de « goederen » af bij Mevr. Lebrun, Bondgenotenstraat.

DE FOTOWEDSTRIJD

De fotoafdeling van de kring « Onder Ons » heeft haar eerste jaarlijkse wedstrijd georganiseerd. Dertien leden namen er aan deel, terwijl de hh. Felix, Keuleers en Simoens enkel werken buiten wedstrijd tentoonstelden.

De inzendingen werden beoordeeld door Mevr. Louis en de hh. Broisbise en Permentier van de Fotoclub van Bosvoorde. Na een eerste schifting bleven zes deelnemers in wedstrijd, maar daar het de bedoeling was een wedijver te doen ontstaan tussen de leden en de onderscheidelijke zwakheden te doen uitkomen, vroeg de h. Felix aan de juryleden hun beslissingen te willen motiveren. Deze leerrijke richtlijnen werden aangetekend en aan de belanghebbenden medegedeeld. Uiteindelijk werd de eerste prijs toegekend aan de h. E. Roels, controleur bij de Directie E en die reeds menige foto aan *Onze Buurtspoorwegen* bezorgde. Het bekroonde werk, *Straatschilder*, werd vóór enkele jaren genomen te Londen.

De tweede prijs ging naar de h. Volckaert (Dir. T) voor zijn *Crêpuscule à Peira-Cava*; de derde prijs naar de h. Herman (Dir. S) voor *Kempenland*; de vierde naar de h. Willette; de vijfde naar de h. Van Belleghem en de zesde naar de h. Sevrin P.

De voorstelling van het geheel der inzendingen was zeer interessant, en liet toe vast te stellen, dat er zich tussen onze collega's fotografen bevinden die door middel van het witzwarte beeld uiting weten te geven van hun persoonlijke opvatting.

Een
wedervaren
van



Controlleur SPEURNEUS

ONTVANGER: Ge ziet er zo bleek uit, chef?

SPEURNEUS: Ik zal toch eindelijk mijn vrouw moeten geloven. Zij wil er mij van overtuigen dat wij beiden behoefte hebben aan jodium.

O.: Neemt ge dat graag in warme melk?

SP.: Maar neen, vriend; wanneer mijn vrouw spreekt van jodium dan bedoelt zij zeelucht en meteen een verblijf aan zee. Dat is juist hetzelfde op het einde van het jaar, dan begint ze zich plots te interesseren aan veldmuizen en mollen en ten slotte komt het gesprek op muskaatratten, dierenvellen, pelsen en... de mantel waarop zij al vijftien jaar wacht.

O.: Zo'n jodiumkuur zou me ook wel aanstaan, temeer daar ik goed weet waar ik mijn demi-gueuze en mijn garnaal zou gaan gebruiken. En terzelfder tijd zou ik ook kunnen zien hoe het staat met het net aan de kust.

SP.: Ewel, daarvoor moet ge zover niet gaan. Onlangs heb ik nog zeer nauwkeurige inlichtingen vernomen over het materieel aan de kust.

O.: Ik veronderstel dat men de elektrische lijnen zal behouden?

SP.: Alles schijnt er op te wijzen dat de tram nog enkele jaren in dienst zal blijven, maar het materieel zal hernieuwd worden.

O.: Het waren nochtans schone trams!

SP.: Dat wel, doch ze dateerden al van rond de jaren 30. Het vorige seizoen waren er nog kleine sleepwagens met twee assen in dienst en die zijn niet erg op hun plaats op een modern net.

O.: Wat gaat er dan gebeuren?

SP.: Met de medewerking van andere werkhuisen zal in Kuregem een nieuwe reeks motorrijtuigen van het type S gebouwd worden, met slechts twee deuren zoals bij de P.C.C. en de metalen rijtuigen van 's Gravenbrakel, en het schijnt dat deze besparingen zullen aangewend worden voor het aanbrengen van meer comfortabele zitplaatsen, die bovendien alle in de rijrichting zullen geplaatst worden.

Er zal bijgevolg maar één stuurpost zijn; op het achterbalkon zal enkel een kleine handel voor een controller en een voor de luchtrem aangebracht worden, die gebruikt worden in geval van achteruitrijden; een deur zal de ontvanger toelaten van het motorrijtuig naar de sleepwagen te gaan.

O.: Dit is nu eens goed nieuws. En hoe staat het met de aanhangwagens?

SP.: Op de bogies, die vrijkomen van de oude motorrijtuigen, zullen nieuwe koetswerken geplaatst worden.

O.: Wel, chef, het deed mij plezier te vernemen dat wij voorts de sympathieke hoorn van onze trams zullen horen langs onze kust.

11 Novemberherdenking te Brussel

De herdenking van de wapenstilstand kende een grotere belangstelling dan de vorige jaren.

De plechtigheid ging door in de hal van het Hoofdbestuur waar de heer Hoens, Directeur-Generaal, vergezeld van de heer Van Lierde, Inspecteur-Generaal, de heer Cuvelier, Directeur van de Groep Brabant, de heer Legein, Rechtskundig Adviseur-Dienstoverste en de heer Mornard, Ingenieur, een krans neerlegde aan de voet van het memoriaal.

Achtereenvolgens werd hulde gebracht door de heren Derycke en Vander Bruggen namens de Vriendenkring van de Weerstanders, door de heer Van Cam namens de sportkring « L'Espoir vicinal » en door een afgevaardigde van de agenten van de stelplaats « Disedelle »; de voorzitter en de ondervoorzitter van de kring « Onder Ons » legden eveneens een bloemengarve neer, gevolgd door leden van de familie Vausort-Dehoux. Mevr. Bernard, weduwe van onze agent van Kuregem, terechtgesteld tijdens de oorlog, had er eveneens van gehouden deze plechtigheid bij te wonen. De heren Glibert en Anhes, oudstrijders 1914-18, waren evenals de vorige jaren op post.

Na de plechtigheid liet de heer Directeur-Generaal zich de afgevaardigden voorstellen, terwijl de heer Van Lierde herinneringen ophaalde aan het tragisch einde van meerdere Limburgse tramagenten, die hij tijdens de oorlog heeft gekend.

Rond 12 u. 30, kwam een sterke afvaardiging van de agenten van Charleroi twee bloemstukken neerleggen, waarvan een met een reproductie van de identiteitskaart van de weerstandsgroep « Légion Belge », op naam van de heer Léon Brabant (Luitenant Uranus), die gefusilleerd werd te Loverval op 30 April 1943.

De aankondiging van deze herdenking in « Onze Buurtspoorwegen » is zeker niet nutteloos geweest.

De ogen van mijn Moeder

Zo zacht als 't hemelsblauw,
Dat in de zee weerspiegelt;
Zo klaar als morgendauw,
Die in de zonne wiegelt,
O Moeder, waren mij
Uw schone, kostelijk'ogen.
Ze lachten rond en blij,
Als g' op uw kind mocht bogen;
En 't was een streng, maar zoet
Verwijt, wanneer ze spraken
Van hart tot hart, zó goed,
Hoewel ge mij moest laken.
In 't heetste van de strijd
Mijn hart stilaan versteende...
Toen zag ik nog, op tijd,
Uw glinstrend oog, dat weende...
En 'k weende bitter mee...
Nu, bij den Albehoeder,
Uw ogen zijn in vree,
Bescherm uw zoon, o Moeder!

Juli 1955. Jan de ZWIJGER.

GROEP LIMBURG.

EEN DAG VAN VRIENDSCHAP

De leiding en het personeel van deze Groep zijn zeer bedreven in het organiseren van een feest, of het nu gaat om een uitreiking van eretekens, of om een St-Elooviering.

De plechtigheid der uitreiking van eretekens, die zondag 16 oktober te Hasselt plaats had, verliep in een uitstekende stemming. De heer Wilsens — die zoals wij het elders aankondigen de Maatschappij verlaat, — had er van gehouden persoonlijk de eretekens uit te reiken aan de agenten van Limburg, waar, zegde hij, « drie kwart van de agenten meer dan 25 jaren dienst tellen ».

In zijn toespraak onderlijnde hij deze gehechtheid aan de Maatschappij en herinnerde hij het personeel aan de verwezenlijkingen door de Maatschappij tot stand gebracht om het werk te veraangemen en hen te laten genieten van degelijke sociale inrichtingen. De heer Wilsens richtte zich ook in vriendelijke bewoordingen tot de echtgenoten van de gedecoreerden.

Daarna had de uitreiking van de eretekens plaats, die eindigde met de traditionele mededeling dat de diploma's de volgende dag zouden uitgedeeld worden.

De heer Wilsens hief dan zijn glas op ter ere van de jubilarissen; alvorens echter het gezellig samenzijn een aanvang nam, nam de heer Van Autgaerden, Hoofdingenieur en hoofd van de Groep Limburg, nog het woord. Hij wendde zich tot zijn Directeur en drukte

er zijn spijt over uit de wens van de heer Wilsens te moeten eerbiedigen, waar deze het verlangen had uitgedrukt dat er noch te Hasselt, noch te Luik een viering zou plaats hebben ter gelegenheid van zijn opruststelling.

« Nochtans » zegde de heer Van Autgaerden, « is het mij niet mogelijk uw verzoek volledig in te willigen. Ik aanzie het als mijn plicht, U te zeggen hoezeer de jubilarissen uw aanwezigheid op prijs stellen en hoezeer alle agenten van Limburg uw heengaan betreuren. Wij zullen steeds de beste herinnering bewaren aan uw lange loopbaan in deze provincie, waar U uw beste krachten gewijd hebt aan het behoud der exploitatie van de lijnen. » Deze woorden drukten de gevoelens uit van alle aanwezigen.

De heer Wilsens, meer ontroerd dan hij liet uitschijnen, zegde in zijn antwoord o.m.: « Gedurende die 40 jaar zijn er wel enkele moeilijkheden en wrijvingen geweest, maar dat komt in de beste families voor. Ik zeg U geen vaarwel, maar ik blijf steeds ter beschikking van allen die ik kan helpen. »

Na deze toespraak, die op een levendig applaus werd onthaald, volgde het variété-programma. Men had nogmaals beroep gedaan op het Volkscabaret van St-Truiden. Het was samengesteld uit drie muzikanten, waaronder een zeer behendige blinde pianist en verder een zangeres, een zanger en een humorist, die de kunst verstond om de toehoorders aan het lachen te brengen. Verscheidene

liedjes werden in koor meegezongen, zoals: *Als dat maar waar is* en *Als het water van de Schelde nu eens bier was*.

Het geheel stak goed in mekaar en de inrichters dienen gelukgewenst voor de organisatie van dit feest, dat nog geruime tijd duurde na het vertrek van de heer Wilsens.

VIJF EN DERTIG JAAR DIENST.

Burgerlijk Kruis 2^{de} kl. :
ASNONG, A., *hoofdontvanger* ;
JANSSEN, H., *klerk 1^{ste} kl.* ;
SEGGERS, H., *ontvanger*.
Burgerlijke Medaille 1^{ste} kl. :
HELLINGS, F., *ploegbaas* ;
VINCKEN, L., *machinist, 1^{ste} kl.*
Burgerlijke Medaille 2^{de} kl. :
VANDERBIEZEN, J., *autobusbestuurder*.

VIJF EN TWINTIG JAAR DIENST.

Burgerlijke Medaille 1^{ste} kl. :
DREESEN, G. ; GIELEN, J. ; VAN-
KERKOM, H.
Burgerlijke Medaille 2^{de} kl. :
AUWERX, W., BRANTZ, L.,
EYCKMANS, G., JANSSENS, N. ;
WILLEMANS, J. ; ZWEERTS, A.

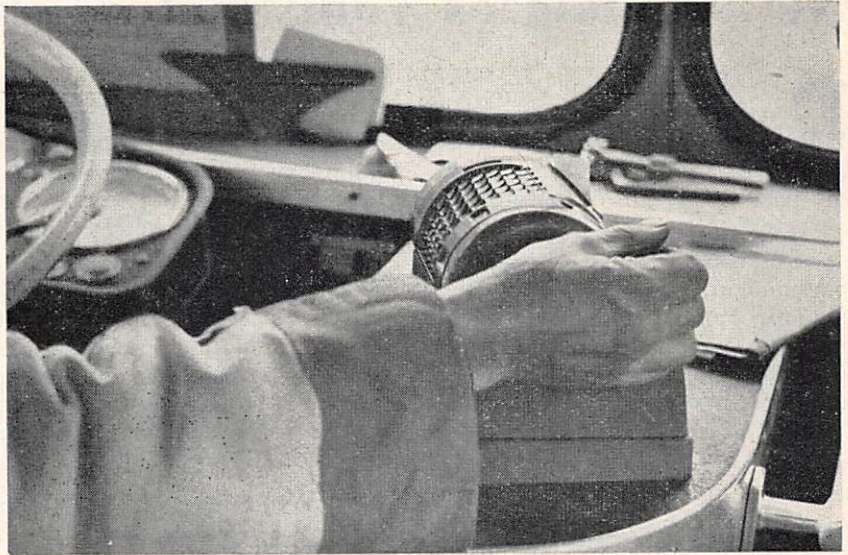
Burgerlijke Medaille 3^{de} kl. :

BILLEN, A., DROOGMANS, E.,
GERAERTS, H., HULSMANS, P.,
KNAEPEN, J., MARCHAL, E., MER-
KEN, C., MEWIS, A., MOORS, B.,
MOTMANS, A., ORY, L., REULENS,
L., RITTEN, C., SCHOEFS, L., SE-
VERI, G., SIMONS, H., VANDEN-
BORN, A., VANDERSMISSEN, L.,
WITHOFS, P., ROUMANS, H.

Het

ALMEX

apparaat



Alle vervoermaatschappijen passen ongetwijfeld hun eigen methode toe voor het innen van de vervoerprijs, maar de grondvoorwaarden blijven dezelfde voor al de exploitanten.

Elk van deze methodes streeft er naar iedere reiziger het juiste bedrag van de vervoerprijs te doen betalen en er voor te zorgen dat deze som aan de exploitant wordt overgemaakt. Dit is gemakkelijker gezegd dan gedaan. De aangenomen werkwijze moet goedkoop en efficiënt zijn, zo niet wordt het beoogde doel niet bereikt.

Sedert jaren wordt naar het ideale systeem gezocht. Welk is dit systeem? Het moet in de eerste plaats eenvoudig zijn en vervolgens niet duur; het moet de misbruiken uitschakelen en juiste en gemakkelijke boekhoudkundige gegevens verschaffen.

Wij hopen eens de geschiedenis te kunnen maken van het trambiljet, waarvan het grootste exemplaar dat wij bezitten een lengte heeft van 15 cm.!

Ons meest gebruikt biljet « universeel » heeft sinds een tiental jaar algehele voldoening geschonken, vooral op die plaatsen waar nog slechts de opstapplaats wordt aangetekend; natuurlijk vraagt de lezing van dergelijk biljet een goede kennis van het plaatselijk net, maar dit is wel het minste wat men van een toezichter kan verlangen.

Van het ogenblik dat de exploitatie

met éénmanswagens werd ingevoerd, in het bijzonder op de autobuslijnen, heeft de directie de taak van de ontvangers willen verlichten en vergemakkelijken door een uitgiftemachine voor biljetten te hunner beschikking te stellen.

De N.M.V.B. deed proeven met verscheidene merken, die aan zeer strenge nauwkeurige opgaven moesten beantwoorden.

Na verscheidene proefmaanden is de keuze gevallen op het Zweeds model « Almex ».

Het onderstaand cliché is een weergave echte grote van het door de machine Almex afgeleverd ticket. De aanduidingen zijn klaar.

Op het apparaat (zie foto bovenaan de bladzijde) bemerkt men de kleine uitgeholde toetsen in plastic. Twee rijen toetsen dragen de cijfers van 0 tot 9; een andere rij dient om de halve franken te vormen; een speciale rij van 9 toetsen duidt de aard van het toe te passen tarief aan, t.w.:

- = volle prijs;
- 25 = 25 t. h. vermindering;
- 50 = 50 t. h. vermindering;
- 75 = 75 t. h. vermindering.
- I = Invalide.
- S = Toeslag.
- T = Biljet voor boete.
- B = Reisgoed.
- M = Goederen.

Aan de rechterkant van het apparaat zijn vier tellers zichtbaar. Deze geven:

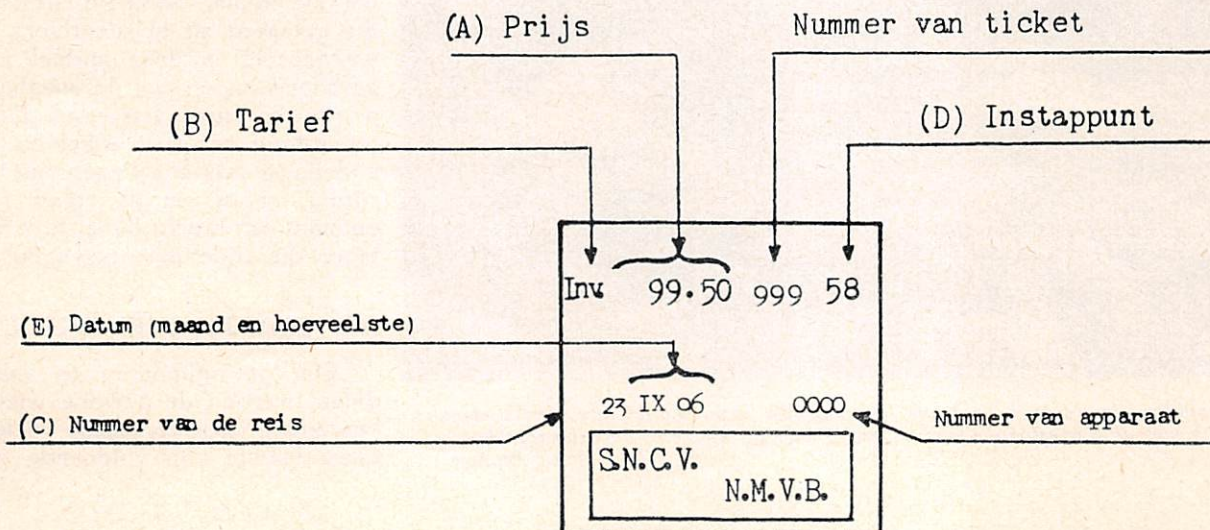
- I = het aantal ontvangen deciem.
- II = de eenheden-franken.
- III = de tientallen-franken.
- IIII = het aantal uitgegeven tickets.

Bij de aanvang van zijn dienst schrijft de ontvanger-bestuurder de cijfers, die op de verschillende indexen voorkomen, op zijn ontvangstblad. Hij zal op dit blad geen andere inschrijvingen meer doen dan bij het eindigen van zijn dienst, daar de inschrijving van de eerst af te leveren tickets bij iedere reis vervangen werd door de uitgifte van twee tickets zonder waarde, waarvan het laatste eventueel aan de toezichter moet overhandigd worden.

De uitrekening van de ontvangsten, bij het eindigen van de dienst, gebeurt door twee eenvoudige bewerkingen op het ontvangstblad.

Op het ogenblik zijn er 215 machines in dienst en ze schijnen volledig voldoening te schenken.

Het is echter mogelijk dat deze machines niet zullen gebruikt worden op de eenmansbediende stadsautobussen; het eenheidstarief, in welk geval de biljetten niet moeten ongeldig gemaakt worden, en het algemeen gebruik van rittenkaarten hebben de ontvangers een behendigheid gegeven, die kan wedijveren met de verstoordgedreven mechanisatie.



Nieuwe bogies voor motorrijtuigen type "N"

DE Maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, door de concurrentie aangespoord, zijn er voortdurend op uit het comfort van de reizigers te verbeteren.

De constructeurs bestuderen aanhoudend nieuwe oplossingen voor de ophanging en de geluid-demping van de rijtuigen, zowel voor deze op sporen als voor deze op de weg.

Nieuwe mogelijkheden laten trouwens toe, inzake ophanging, af te wijken van de tot heden toe gevolgde methoden. Inderdaad, de schokdemper, die sinds een kwart eeuw aan de blad- en spiraalveren werd toegevoegd, heeft slechts de nadelen van de stalen veer uitgeschakeld, zonder deze nochtans grondig te veranderen.

De nieuwe oplossingen die op eerste zicht aan te nemen zijn, steunen hetzij op rubber, hetzij op lucht, als vervormbaar element tot het opslorpen van de schokken (1).

(1) N.V.D.R. : « General Motors » heeft kortelings te Chicago een nieuw licht treinstel tentoongesteld. De diesellocomotief kan 10 wagens trekken die geen metalen veren hebben; het zijn met lucht gevulde rubberkussens die het koetswerk met het chassis verbinden.

Onlangs nog heeft dezelfde maatschappij aan onze technische directie een autobus voorgesteld, waarvan de ophanging op hetzelfde principe steunt.

In de keuze van dit element, moest men zich vooral laten leiden door de verwezenlijkingmogelijkheden en door de waarborgen die de oplossing geven kan op gebied van onderhoud en duur. Wanneer de verbetering der N-motorrijtuigen werd bestudeerd, ging onze bijzondere aandacht naar de wijzigingen aan de bogies. Wij streefden vooral naar een meer soepele ophanging, een zachtere gang en een sterkere rem.

Voor de ophanging viel onze keuze op de rubber, omwille van de grote buigzaamheid en geluidloosheid, alsook om de ondervinding die men er heden ten dage van heeft; verder verkozen we de schijfrem omwille van haar eenvoud en haar geluidloosheid, en de electromagnetische rem om haar doelmatigheid in eender welke omstandigheid.

Hoe nu werden deze elementen aangewend voor de constructie van de eerste nieuwe bogies?

Het was onontbeerlijk de ophanging in twee verdiepingen te verwezenlijken, om de grote verschillen tussen de tarra en het laadgewicht bij de rijtuigen met lichter koetswerk tegen te gaan. Bovendien mag de ophanging van het bogieraam geen grote doorbuigverschillen geven, zoniet zou

de ophanging van de remschoenen van de schijfrem en van de electromagnetische rem te ingewikkelde vormen aannemen.

De bogie met wiegbalk moest dus behouden blijven. De primaire ophanging, die aangebracht werd aan weerszijden van de rol-lagers, bestaat uit twee rubberlagen-blokken ge vulkaniseerd op messingplaten. Deze platen zijn V-vormig om de zijdelingse drukkingen op te slorpen. Bovendien staan ze schuin t.o.v. het bogieraam, zodat een zelfde ophanging verkregen wordt zowel voor de tarra als voor de last.

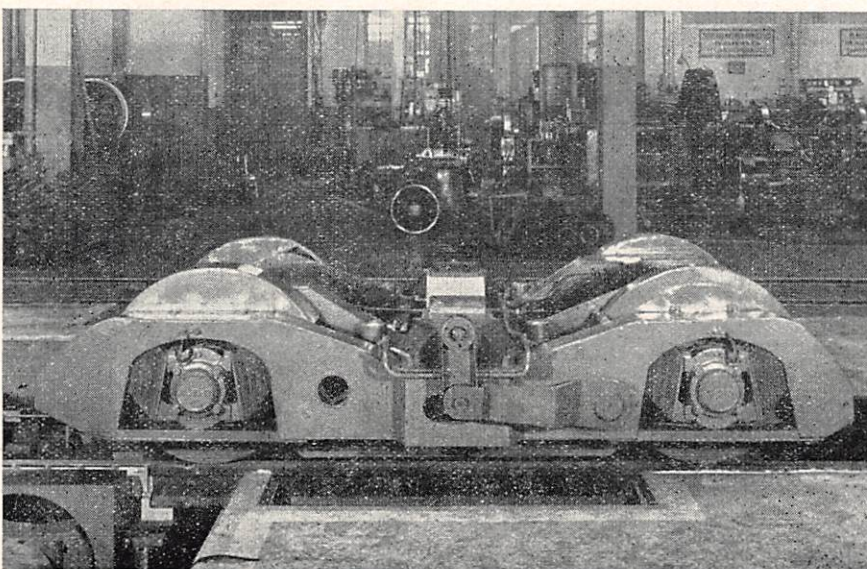
Inderdaad, wanneer het rijtuig belast is, voegt zich geleidelijk bij de scheerkracht van de rubber ook de samendrukking die te wijten is aan het feit dat de glijstukken schuin staan.

De secundaire ophanging van de wiegbalk geeft een buigzaamheid die het dubbele is van de primaire. Zij wordt eveneens verwezenlijkt door rubberblokken, en is ook schuin geplaatst in de verticale doorsnede en langs- en dwarsdoorsneden, ten einde de zijdelingse drukkingen en voor- en achterwaartse schommelingen op te vangen.

De grote buigzaamheid van de secundaire ophanging veroorzaakte nochtans een nadeel op gebied van wegvastheid. Gezien de geringe spoorbreedte en de merkelijke schuine ligging van het spoor op zekere plaatsen van de afzonderlijke beddingen, liet, bij grote snelheid, de dwarse stabiliteit van het rijtuig veel te wensen over. Door het aanbrenge, dwars door het bogieraam, van een torsiestang die gelagerd zit in silentblocc en vastgehecht is door middel van hefboomstangen aan de wiegbalk, wordt die euvel vermeden. Deze torsiestang reageert enkel bij de zijdelingse schommelingen van het rijtuig, m.a.w. in de stang zelf ontstaat een kracht die zich verzet tegen die zijdelingse bewegingen.

DE ELASTISCHE WIELEN.

Om de ophanging te volledigen, werden de gewone wielen vervangen door elastische wielen. Deze laatste zijn voldoende ge-



In 't midden, dwars over de bogie, de wiegbalk waarvan de uiteinden verbonden zijn met de torsiestang. Links en rechts van de aspotten, de rubberblokken.
(Foto Bauters.)

kend voor hun voordelen van geluidloosheid en van bescherming der niet opgehangen delen van de bogie.

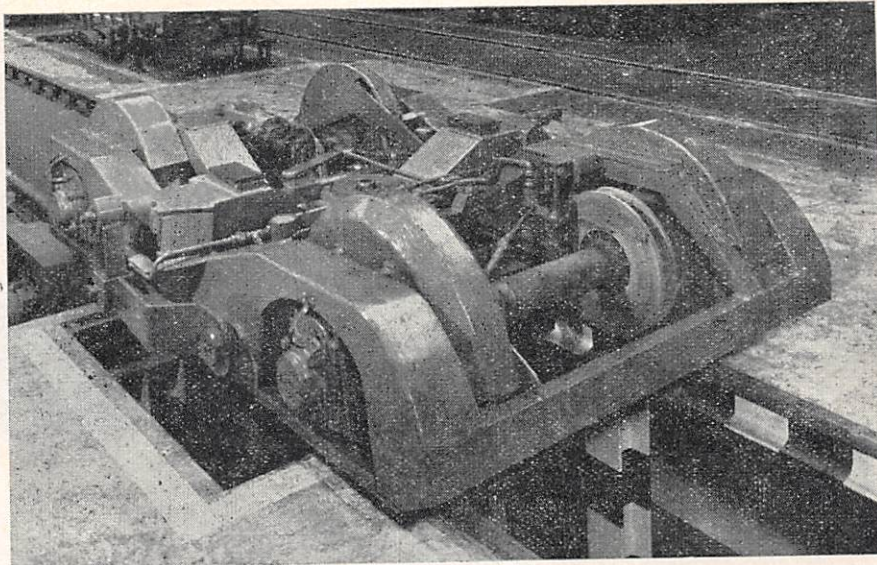
Ten einde op gemakkelijke wijze de rubberblokken te kunnen bevestigen, werd het raam van de bogie balkvormig samengesteld door middel van gelaste platen. Deze constructie had bovendien het voordeel een grote stevigheid te geven aan de bogies.

DE SCHIJFREM.

De schijfrem heeft nu de oude schoenrem vervangen. De schijf is vastgespied op de as en de twee samenwerkende schoenen worden rechtstreeks aangedreven door een remcylinder. Iedere schijf heeft dus haar eigen cylinder en geheel het luidruchtige aan het koetswerk gevestigde stan-genstel kan afgeschaft worden; er is alleen nog het drijfwerk van de handrem die van op het balkon rechtstreeks op de twee assen van de dichtstbijgelegen bogie inwerkt.

Naar gelang van de kwaliteit der bekledingen schommelen de verkregen vertragingen tussen 1,8 à 2,2 m/sec.2, met dien verstande dat de duur van de bekledingen evenredig is omgekeerde met de wrijvingscoëfficiënt.

De electromagnetische rem bestaat uit twee schoenen die overlans tussen de bogiewielen han-



Een zicht op de schijfrem.

(Foto Bauters.)

gen. Zij werken op 24 Volt en worden aangedreven van de controller uit op al de contactstukken van de elektrische rem. Daar haar werking met volle kracht geschiedt, wordt zij beschouwd als noodrem die op haar eigen reeds een vertraging verwekt van 3 m/sec.2. Deze remming is te hevig om doorlopend te worden gebruikt, maar zij is onmisbaar geworden in het hedendaags intensieve verkeer.

De drie remmen samen geven een vertraging die hoger ligt dan 4,5 m/sec.2.

De eerste proefnemingen met deze nieuwe bogies gaven bevredigende resultaten. De soepelheid van de ophanging werd opgemerkt door de reizigers. Maar bovendien zal de betrekkelijke geluidloosheid waar wij naar streefden hun, misschien minder opvallend, een belangrijke verbetering bezorgen op gebied van comfort en een gevoel van rust dat moeilijk te bekomen is bij gemeenschappelijke vervoermiddelen.

R. HAUSMAN,
Technisch Ingenieur.

De N.M.V.B. op het VI^e Internationaal Salon der Spoorwegen

Wij spraken reeds herhaalde malen over de A.B.A.C. (Vereniging van de Vrienden van het Spoor), die belangstellenden in het spoorwegwezen groepeerd.

In ruil van hun lidmaatschaps-geld (80 F per jaar) ontvangen de leden « Rail et Traction », een zeer degelijk tijdschrift, dat voornamelijk de technische aspecten van het spoorwegvervoer behandelt.

De A.B.A.C., die dit jaar haar vijfentwintig-jarig bestaan viert en de zo zeer begeerde titel van Koninklijke Vereniging ontving, organiseerde einde oktober haar jaarlijks « Salon van de miniatuurspoorweg » dat sedert vorig jaar, dank zij de deelneming van grote Europese spoorwegmaatschappijen, de naam kreeg van « Internationaal Spoorwegsalon ».

Minister Anseele had, evenals verleden jaar, er van gehouden aanwezig te zijn bij de opening van het Salon. In zijn

toespraak ontwikkelde hij het onderwerp dat hem nauw aan het hart ligt: de verdediging van het spoor. Hij herinnerde er namelijk aan dat, indien het gezag van België op het gebied van spoorwegen iets verminderd is sedert de tijd van Empain en Jadot, tijdspanne waarop de Belgen spoorwegen bouwden in China en in Zuid-Amerika, er toch nog beroep gedaan wordt op onze landgenoten. Zo werd de h. De Vos, Directeur-Generaal van de N.M.B.S. onlangs benoemd tot Voorzitter van EUROFINA, een nieuw organisme in het leven geroepen door de Europese spoorwegmaatschappijen om de betaling van het nieuw rollend materieel te vergemakkelijken.

De Minister verheugde er zich over Belgische firma's te zien deelnemen aan het Salon en sprak over hun recente verwezenlijkingen inzake spoorauto's, dieseltractors en elektrische tractoren. De heer Anseele wist ook mede te delen dat de

N.M.B.S. de toepassingsmogelijkheden bestudeert, voornamelijk in de rangeerstations, van de laatste uitvindingen op het gebied van elektroniek.

Na zijn toespraak bracht de Minister een bezoek aan de verschillende afdelingen. Hij hield zich een geruime tijd op aan de stand van de N.M.V.B. waar hij begroet werd door de heer Hoens, Directeur-Generaal, die vergezeld was van de heer Cuvelier, Directeur van de Groep Brabant, en de heer Hausman, Technisch Ingenieur.

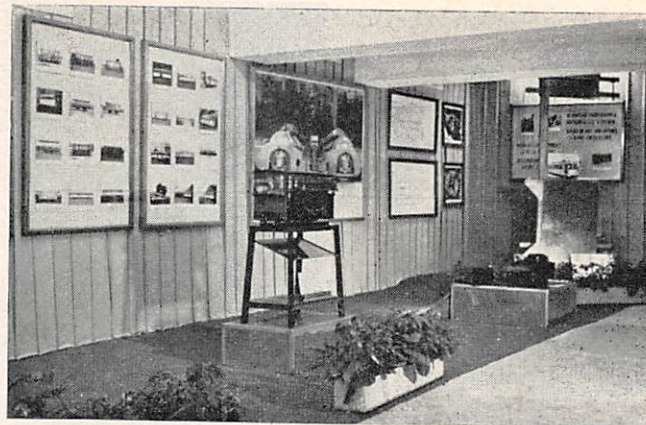
De heer Directeur-Generaal gaf uitleg over de bouw van de nieuwe elastische bogie, waarvan een grote foto was afgebeeld. Op een tafel waren een asrollager en blokken rubberplaatjes, ge vulcaniseerd op messingplaten, tentoongesteld.

De Minister volgde met aandacht deze uiteenzetting en stelde veel belang in de karakteristieken van de nieuwe elektrische

motorrijtuigen voor de lijnen van de kust. Spijtig genoeg had hij niet de nodige tijd om aandachtig de 70 foto's, die gegroepeerd werden onder de titel « Kleine Geschiedenis van het Buurtspoorwegmaterieel » te bezichtigen. Dit deel van onze stand trok fel de aandacht van de talrijke bezoekers gedurende de negen dagen van deze tentoonstelling.

Naast een verkleind model van het eerste electrisch rijtuig van de lijn Brussel-Hut, was er ook een prachtige miniatuur-stoommachine te zien. Het werd gemaakt op schaal 1/10 door Louis De Vos, werkhuisoverste te Merksem.

Het mechanisme, goed zichtbaar dank zij een spiegel, was een modelwerk dat niet onopgemerkt werd voorbij gegaan. Knapen van 13-14 jaar vroegen zich verwonderd af waar deze alles behalve gestroomlijnde tuigen wel mochten gereden hebben. Zij hadden er geen benul van dat deze machines voor hun ouders nog goede oude bekenden zijn...



(Foto Pletinckx.)

Onze deelneming aan deze tentoonstelling heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen om zowel de Brusselaars als de

inwoners van de provincie te overtuigen, dat de N.M.V.B. zich aanhoudend inspant om haar materieel te moderniseren.

Het personenvervoer in West-Vlaanderen

TER gelegenheid van de opening van de gewone zitting van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen op 1 oktober ll., hield de h. Ridder Pierre van Outryve d'Ydewalle een redevoering over : « Het Personenvervoer in West-Vlaanderen ».

Na eerst gewezen te hebben op de voordelen van de buitengewone verspreiding van de Westvlaamse bevolking, legt de spreker anderzijds de nadruk op de nadelen van de geringe bevolkingsdichtheid. Een grote arbeidsmobiliteit (blijvend vraagteken voor de vervoerdiensten) is er het gevolg van. Zo zijn 66 t.h. der Belgische seizoenarbeiders, Westvlamingen : de eigenlijke Westvlaamse arbeidsmigratie is echter nog van veel groter belang. Voor deze laatste heen- en terugbeweging tussen woonplaats en werk vooral, laat zich als een absolute noodzaak het bezit van een degelijk en flink gevormd verkeersapparaat gevoelen.

Aan de hand van statistische gegevens toont de h. Gouverneur aan dat in geen enkele provincie de arbeidsmobiliteit over lange afstand zo groot is als in West-Vlaanderen.

Na de invloed van het toerisme op het personenvervoer belicht te hebben, komt de spreker tot de vaststelling dat « het volume van het reizigersvervoer in West-Vlaanderen wordt bepaald door een uiterst bewegelijke arbeidersbevolking, een seizoengevoelige toeristische bedrijvigheid en een niet onbelangrijk internationaal contact met Frankrijk en Groot-Brittannië. »

Het grootste volume van het reizigersdebiet in West-Vlaanderen wordt opgevangen door de N.M.B.S. en de N.M.V.B.

Zijn betoog over de N.M.B.S. besluit de spreker als volgt : « Zoals alles wat nieuw is of het oude vervangen moet, gaven ook de door de N.M.B.S. onlangs doorgevoerde hervormingen aanleiding tot kritiek. Wij menen nochtans dat het programma, waarvan die hervormingen ten andere slechts een gedeeltelijke uitvoering zijn, aan de hedendaagse noden beantwoordt en zal de ondervinding in de toekomst ook wel veranderingen en aanpassingen bijbrengen, dan mag men ondertussen gerust verklaren dat dit programma van aard is om het reizigersverkeer in West-Vlaanderen gevoelig te verbeteren. »

Vervolgens behandelt de h. Gouverneur het beleid van onze Nationale Maatschappij in volgende bewoordingen :

« Dat maatregelen tot modernisering zich opdrongen en nuttig zijn, wordt sinds jaren bewezen door de N.M.V.B. ! »

« Dank zij een krachtig doorgedreven structuurwijziging is deze maatschappij, met haar talrijke vervangingsautobusdiensten, er in geslaagd ruimere verplaatsingsmogelijkheden te verschaffen aan een groter deel der bevolking, voornamelijk aan de arbeidsklasse. Een radicale beslissing werd

getroffen tot het vervangen van de spoordiensten door autobusdiensten en tevens tot uitbreiding van deze laatste. In 1937 exploiteerde de N.M.V.B. in West-Vlaanderen, in eigen beheer als bij verpachting, 697 kilometer electrische-, spoorauto- of stoomdiensten. In 1954 was dit aantal geslonken tot 240 kilometer. Thans wordt geen enkele dienst nog met spoorautotreinen verzekerd en het aantal kilometer bediend met electrisch materieel bedraagt nog slechts 132. Daartegenover groeide gedurende diezelfde periode de kilometerlengte der regelmatige autobuslijnen aan van 230 tot 884. Die vervezenlijking, want dat is het, bleef niet zonder gunstig gevolg voor de maatschappij zelf : de exploitatie vertoonde een batig saldo, alhoewel de tarieven niet opgevoerd werden in evenredigheid aan de index van lonen en materialen ! »

« Niettegenstaande de verhouding tussen ontvangsten en dagen loon, d.i. de jaarlijkse ontvangst uitgedrukt in « dagen loon », van jaar tot jaar kleiner wordt, toch krijgen de reizigers steeds meer kilometerdiensten ingericht. Ten slotte heeft dit vervoer, in betere voorwaarden, aan een prijs die proportioneel gezien lager is dan de vooroorlogse, het verkeer in zo gunstige mate beïnvloed dat, in enkele jaren tijd, het aantal door de N.M.V.B. en haar pachters per autobus vervoerde reizigers in West-Vlaanderen met 10 miljoen gestegen is. »

« Een even belangrijk iets, inzake arbeidsmobiliteit, is de uitbreiding van de aan de arbeiders voorbehouden autobusdiensten. »

« Buiten de 131.190 weckabonnementen voor werklieden — zij vertegenwoordigen ongeveer 1.574.000 reizigers — door de N.M.V.B. alleen reeds gedurende het dienstjaar 1954 afgeleverd voor gebruik op haar normale autobuslijnen, werden in West-Vlaanderen nog duizenden arbeiders met aan hen voorbehouden bussen getransporteerd. Een recente telling wijst uit dat dagelijks 1.362 Westvlamingen van de speciale autobussen der N.M.V.B. gebruik maken en laat ons als sprekend voorbeeld aanhalen hoe, om daaromtrent 2.000 Westvlaamse arbeiders naar de koolmijnen van Henegouwen te vervoeren de maatschappij het toezicht heeft op 29 speciale autobusdiensten ! »

« Niet iedereen » aldus de eminente spreker, bij het eindigen van zijn toespraak, « geeft er zich rekenschap van welke intensieve machtinspanning het vergen zal om de talrijke moeilijkheden in verband met het personenvervoer op te lossen. Doorzicht, durf, verbeeldingskracht, zin voor organisatie en zoveel méér, zijn hierbij onontbeerlijk, terwijl wij dan niet eens de kwestie beroeren der ontzaglijke kapitalen nodig tot het opbouwen en instandhouden van een modern verkeersapparaat ! »

« Een werk kan altijd beter gedaan worden dan het tot nu toe gedaan werd. »

Henri FORD.

De werkpost

IEDEREEN weet dat het zeer gevaarlijk is te rijden met versleten banden. Maar al de werkhuisagenten kennen ook de moeilijkheden die men ondervindt wanneer zware banden, na lang gebruik, moeten vervangen worden.

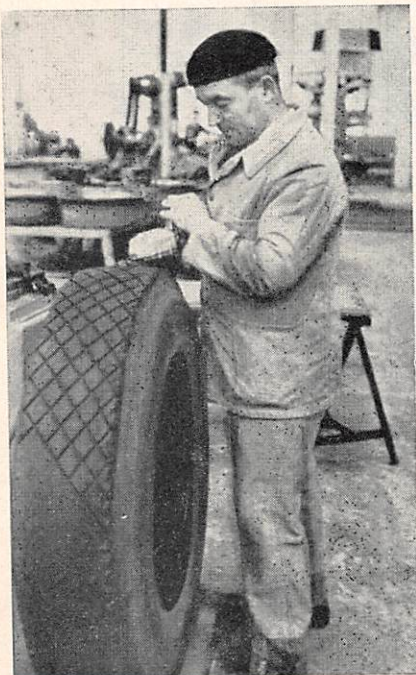
Thans bestaat er een apparaat om de banden te hertekenen evenals een mechanische inrichting voor het afnemen van de banden.

HET APPARAAT VOOR HET HERTEKENEN VAN BANDEN.

Het apparaat dat wij hier zien en gebruikt wordt door de agent Nollet van het werkhuis te Kessel-Lo, is van Duits fabrikaat en zeer doelmatig.

De metalen punt, die men op de foto, boven het apparaat, bemerkt, bevat een gebogen lemmer,

FOTO 1. — Een vierde van de band is reeds opnieuw van groeven voorzien. (Foto's Gilliams.)



smaller dan het lemmer van een scheermes. Niet verhit kan het reeds in de rubberlaag snijden, maar eens dat men het elektrisch verwarmt en het aldus op een hoge temperatuur brengt, dringt het in de rubber met lichte vorming van rook die echter verdwijnt wanneer het mes, onder een lichte druk, een rechthoekig strookje rubber wegneemt.

Op de foto n^o 1 onderscheidt men duidelijk de effen en versleten oppervlakte van de band, die onbruikbaar geworden is. Dank zij de aangebrachte inkervingen mag de band opnieuw op een velg gemonteerd worden en nog enkele duizenden kilometer dienst doen. Dit procédé wordt nu in bijna al onze werkhuisen toegepast.

Aan de hand van de foto n^o 2, kan men er zich ook rekenschap van geven dat de werkmans gans vrij is in zijn bewegingen, daar de band tegen een steun rust en gemakkelijk draait op twee rollen.

De productiviteitsverhoging in de werkhuisen brengt ook een verlichting van de taak van de werkmans met zich.

HET APPARAAT VOOR HET AFNEMEN VAN BANDEN.

Links op foto n^o 2, bemerkt men een volledig gemonteerd wiel

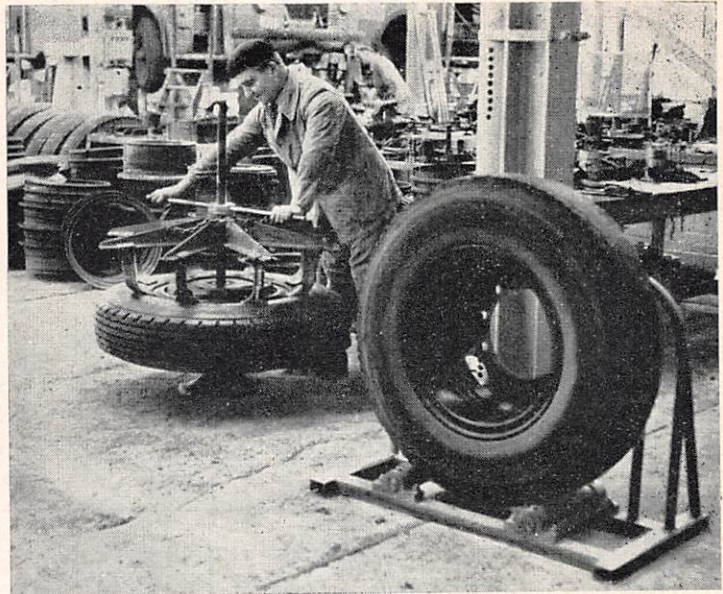


FOTO 2. — Met dit apparaat wordt de band losgemaakt en afgenomen.

waarvan de band moet verwijderd worden. Tot vóór enkele tijd waren er nog twee personen nodig om dit werk te doen, daar de binnenranden van een zware band, na een zeker aantal kilometer, als het ware met de velg samengegroeid zijn. Thans plaatst men de versleten band, na hem te hebben laten leeglopen, op een steun; daarna brengt de werkmans de bandafnemer boven de band. Dit kan zeer gemakkelijk gedaan worden, dank zij een beweegbaar tegengewicht (foto n^o 2), dat in de witte huis schuift voorzien van gaten. In deze gaten steekt men de spil waarop het tegengewicht rust wanneer het apparaat op het wiel geplaatst is. Wij zien hier agent Nollet die, zonder veel inspanning, drukking uitoefent op de band.

Spoedig zullen de wielringen, zoals deze die men opgehoopt achter hem ziet liggen, uit eigen kracht loskomen en alzo zal de band kunnen afgenomen worden.

Het zeer eenvoudig, maar doelmatig apparaat werd ontworpen door de technische diensten van het werkhuis te Kessel-Lo.

De vindingrijkheid van onze werklieden moet niet onderdoen voor hun handigheid. Het studie-bureel, in onze werkhuisen, doet geregeld beroep zowel op de ene als op de andere van deze hoedanigheden.

De Veiligheidswedstrijd

Stand der ploegen op 31 oktober 1955

Een hartelijk applaus voor de ploeg n° 2 van de Vlaanderen die 649 dagen bereikt zonder ongeval en aldus aan de kop staat in de motorkoers, voorgesteld op onze nieuwe veiligheidstabel.

De ploeg n° 15 van Brabant ondervond hinder aan zijn motor en moest also het veld ruimen voor de ploeg n° 4 van Henegouwen met 432 dagen, die wiel in wiel blijft met de ploeg n° 12 van Antwerpen met 392 dagen en op de voet gevolgd wordt door de ploeg n° 6 van Luik, die reeds aan 363 dagen komt. Het is een hele toer om de 365 dagen te overschrijden en werkelijk het wil heel wat zeggen.

De vluchters worden nagejaagd door het groot peleton geleid door de ploeg n° 6 van Antwerpen met 268 dagen. De ploeg n° 1 van Limburg heeft opnieuw zelfvertrouwen gewonnen en geeft volle gas... in de bouw van autobussen en heeft de 230 dagen overschreden.

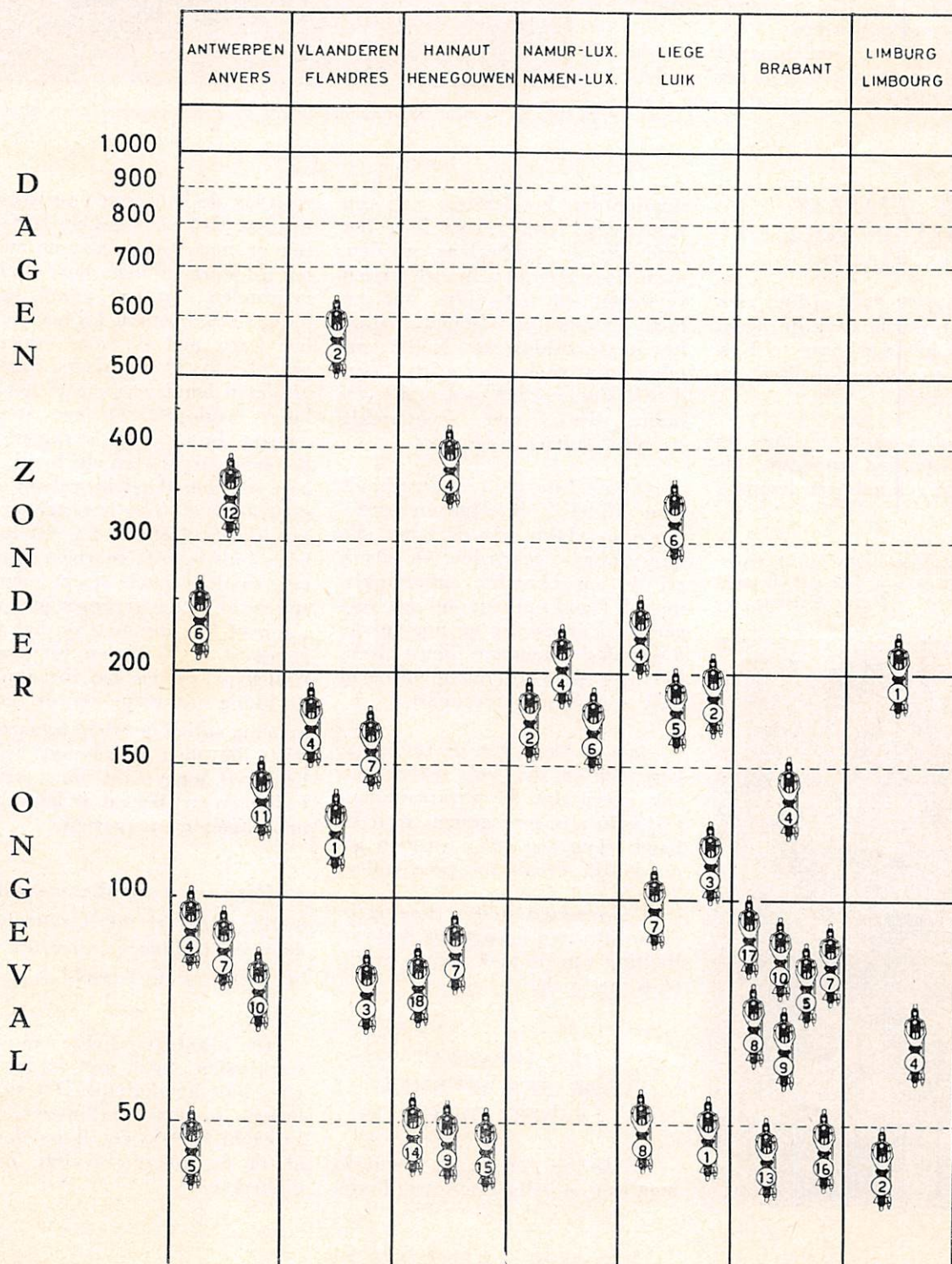
Zullen de drie ploegen 4, 2, 6 van de Groep Namen-Luxemburg elkaar niet lossen vóór de controlepost 365?

Wij kunnen niet alles vermelden maar bekijkt aandachtig de tabel, hij zegt U alles. Links is het aantal dagen zonder werkverlet aangegeven. De onderscheidelijke afstanden werden geleidelijk kleiner voorgesteld ten einde alle ploegen, die minstens 50 dagen op hun actief hebben op één tabel te kunnen groeperen.

De hiernavermelde ploegen hebben de mijlpaal 50 nog niet bereikt:

Antwerpen: 1-2-3 (3 op 10); Vlaanderen: 5 (1 op 6); Henegouwen: 1-2-3-5-6-8-10-11-12-13-16-17-21 (13 op 19); Namen-Luxemburg: 1-3-5 (3 op 6); Luik: 9 (1 op 9); Brabant: 1-2-6-11-12-14-15-18-19 (9 op 18); Limburg: 3 (1 op 4).

Welke van deze «crossers» verschijnt op de startbaan van ons volgend nummer?



De driemaandelijkse vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid (21 oktober 1955)

Vóór de opening van de vergadering werd de nieuwe voorzitter van de Algemene Dienst voor Veiligheid, de heer Van Lierde, Inspecteur-Generaal, aan de afgevaardigden voorgesteld. Alvorens over te gaan tot de dagorde, wenst de heer Voorzitter iedereen welkom en drukt hij de hoop uit op de volledige medewerking van allen te mogen rekenen. Hij voegt er aan toe, dat hij gedurende jaren rechtstreeks in voeling is geweest met de agenten van de beweging, werkhuisen en W.W., zodat hij volledig gewonnen is voor de geest van veiligheid.

Na de goedkeuring van het proces-verbaal van de vorige zitting, wordt er overgegaan tot het onderzoek van de statistieken van het tweede trimester 1955. (RED. — Indien het aantal ongevallen van het 2° trimester 1955 met 3 eenheden verminderd is in vergelijking met het vorig jaar, moet er anderzijds vastgesteld worden dat het 3° trimester rampspoedig is en dat de toestand van het 4° trimester geen hoop geeft om de opgelopen verhoging van het algemeen percentage van frequentie voldoende terug naar beneden te drukken.)

De heer Borgerhoff, Hoofdinspecteur, die de resultaten commentarieert, vermeldt in het bijzonder de Groep Limburg, die GEEN enkel ongeval met werkverlet heeft opgelopen gedurende het 2° trimester.

Uit het grondig onderzoek van de ongevallen kan men afleiden:

- het belang van het geregeld onderhoud van het gereedschap;
- de noodzakelijkheid van het dragen van schoenen met versterkte tip;
- de noodzakelijkheid van het dragen van handschoenen bij alle gevaarlijk werk;
- de noodzakelijkheid van de eerste zorgen.

Het percentage van frequentie van de ongevallen-derden wordt steeds hoger en voornamelijk voor de ongevallen WEG, MET VERANTWOORDELIJKHEID.

In verband hiermee vraagt de heer Van Lierde of het niet aan te raden is de bestuurders op een meer concrete wijze belang te doen stellen in de veiligheid.

De heren Winandy (Luik), Haenen en Breels (Limburg) maken de opmerking dat het premie-systeem voor de bestuurder, dat toegepast wordt in hun onderscheiden Groepen, zeer doelmatig is. Al de afgevaardigden zijn het eens dat de toekenning van een gelijkaardige premie kan bijdragen tot de verbetering van de toestand.

ONDERZOEK VAN DE ERNSTIGE GEVALLEN

Uit de opsomming van de ernstige ongevallen van het 2° trimester, hebben wij er vier gekozen, waaruit dezelfde zedelen kan getrokken worden.

Ge zult ze zelf gemakkelijk vinden.

Martelange. Weg en Werken — 20-4-1955.

Bij het laden van spoorstaven viel er een op de linkervoet van het slachtoffer.

56 dagen werkverlet.

Eupen. Werkhuizen — 5-4-1955.

De agent werkte in een schouwput onder een autobus. Bij het verplaatsen van een stapel houten blokken viel er een op de rechterschoet van de agent.

47 dagen werkverlet.

Merksem-IJskelder. Weg en Werken. — 22-6-1955.

Bij het aandammen van kasseien met een automatische dammer, kreeg het slachtoffer het werktuig op de rechterschoet.

70 dagen werkverlet.

Kortrijk. Weg en Werken. — 26-4-1955.

Bij het laden van dwarsliggers is er een ontglipt uit de handen van de laders en op de linkervoet van de brigadier, die toezicht op het werk uitoefende, terecht gekomen.

34 dagen werkverlet.

Er valt niet aan te twifelen, dat het dragen van veiligheidsschoenen de ernst van elk van deze ongevallen gevoelig zou verminderd hebben.

Tijdens de bespreking van de verschillende ongevallen had een gedachtenwisseling plaats over het dragen van lage of hoge schoenen.

Betreffende het gebruik van beschermingsbrillen achten wij het geraadzaam te herinneren dat, zo het dragen van dit soort brillen aan te bevelen is, er echter categorieën arbeiders zijn, die immer de veiligheidsbril moeten dragen.

De proeven voor het vastzetten van hamerstelen door middel van een wig van het systeem « Trident », zijn afdoend geweest en, anderzijds, werd een stroomdetector door de Directie T. bestudeerd.

Twee soorten verbandkastjes werden voorgesteld. Het kleinste is een persoonlijke verbandkast bestemd voor de werklieden, die afzonderlijk werken. Hun inhoud werd zeer nauwkeurig bestudeerd; zo bevat de doos o.m. Rubrochrome, wat zeer degelijk is voor het verzorgen van brandwonden.

De heer Borgerhoff stelt vervolgens voor een campagne te voeren voor een werkkledij, die aan zeer nauwkeurige opgaven beantwoordt. De heer Van Lierde vraagt de mening van de afgevaardigden over dergelijke studie. Allen betuigen hun instemming met het voorstel.

Na verscheidene vragen, gesteld door de afgevaardigden, te hebben beantwoord, deelt de heer Van Lierde mee dat dit jaar 5 ongevallen met werkonbekwaamheid genoteerd werden, door op de buffers te klimmen. Hij acht het wenselijk de contactdozen zowel op het motorrijtuig als op de aanhangwagens op manshoogte te doen plaatsen.

Kort daarop werd de vergadering opgeheven en de afgevaardigden keerden huiswaarts met de voldoening gewerkt te hebben voor het welzijn van hun werkmakers.

DE IDEEENBUS

De suggesties blijven binnenstromen. Na 30 maanden schrijven wij reeds N° 108. Hiervan kregen er 45 een premie toegevoegd, dit is meer dan een derde.

Hieronder volgt een lijst van nieuwe laureaten:

Defossez E., werkhuis Eugies — Geffroid A., brig. draaijer, Eugies — Barette E., onderbureelhoofd, Hoofdbestuur — Herremans P., opsteller, Hoofdbestuur — Konings R., opsteller, Hoofdbestuur — Delattre L., gepensioneerde — Van de Velde L., Kuregem — Legrand G., schrijnwerker, Eugies — Beaufays R., geleider onderrichter, Namen — Doulet Simon, ontvanger, Eugies — Demoustier A., geleider, La Louvière — Wyts Fr., werkhuis, Merksem — Beets G., stelplaats, Diesdelle — Van Soye R., Kortrijk — Leenaards F., werkhuis, Merksem — Aerts Th., werkhuis, Merksem — De Ruyck J., Hoofdbestuur — Marissen F., werkhuis, Merksem — Houet

H., toezichter, Burdinne — Truyen, werkhuis, Merksem — Van Droogenbroeck E., brig.-draaijer, Kuregem.

De niet-bekroonde inzenders, alsook de toekomstige candidaten, raden wij aan nogmaals goed de nummers 43 (stichting van de ideeënbus) en 47 van « Onze Buurtspoorwegen » te lezen. De aandacht wordt er getrokken op de punten waarop moet gelet worden wanneer men de verbetering van een bestaande toestand of iets nieuws wenst voor te stellen.

Voor hen die niet de loffelike gewoonte hebben de nummers van « Onze Buurtspoorwegen » te bewaren, herhalen wij in 't kort enkele raadgevingen:

— **Klaarheid** in de voorstelling.

— **Originaliteit.** Iets wat elders reeds bestaat zal dikwijls reeds door de Maatschappij gekend zijn en om een of andere reden niet kunnen toegepast worden.

- **Besparing van tijd.** Dit moet een van de voornaamste doeleinden zijn, evenals de verhoging van de productiviteit.
- **Besparing van geld.** Indien uw voorstel te kostbaar uitvalt, is het doorgaans een vingerwijziging dat het niet past en niet eigen is aan de bedrijvigheid van onze Maatschappij.
- **Algemeen zijn.** Een exploitatiewijze aanpassen aan een bepaalde streek zal gewoonlijk niet nieuw zijn of reeds onderzocht en verworpen zijn als zijnde te duur.

**

Ziedaar dus enkele onontbeerlijke voorwaarden waaraan

het voorstel moet voldoen ten einde de meeste kansen op succes te hebben. Niet zozeer de hoeveelheid suggesties maar wel de **hoedanigheid** ervan speelt een rol.

Laten wij dus nog meer zorg besteden aan het opstellen van onze voorstellen en steeds dit lijstje met nuttige wenken raadplegen.

Veel geluk en de volgende maal prijkt ook uw naam tussen de beloofde inzenders!

Indien methodes gedurende jaren onveranderd gebleven zijn, bestaat er wel kans toe dat zij kunnen verbeterd worden.



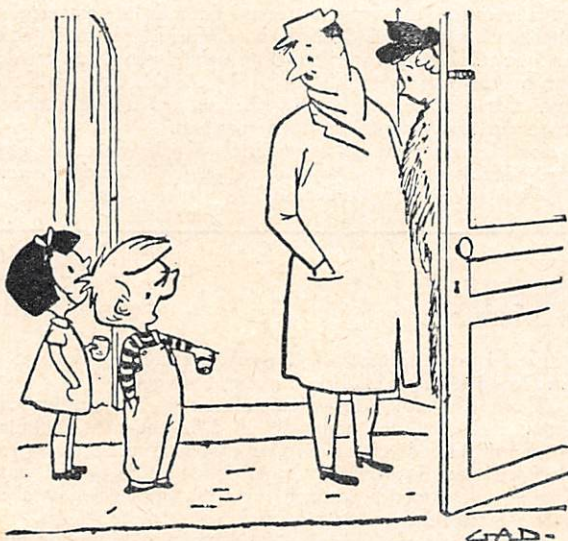
Met een lach, het oude jaar uit...



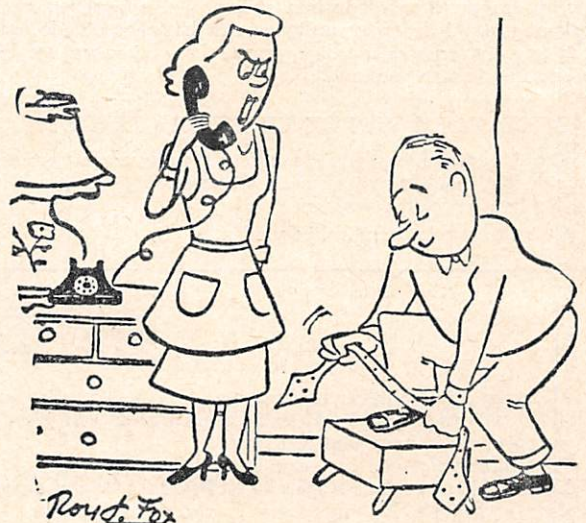
— Kan ik bij de afdeling kinderschoenen geraken zonder langs de speelgoedafdeling te gaan?



— Dit jaar zouden wij nuttige Kerstgeschenken moeten kopen, zoals halsboorden en pelsmantels.



— Nogal schoon van Sinterklaas. Eerst onze spaarpotten leegmaken en dan geschenken geven!



— Mama, George dankt u vriendelijk voor de halsboord: hij gebruikt hem alle dagen.

Cliché's welwillend geleend door het tijdschrift « Entre Nous » (Grand Magasins de l'Innovation).