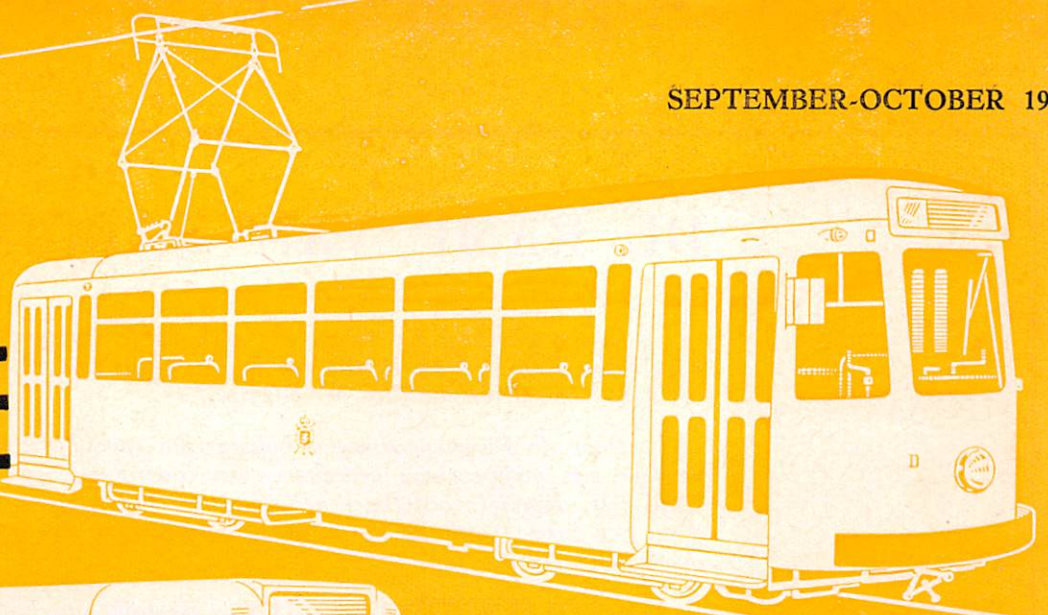
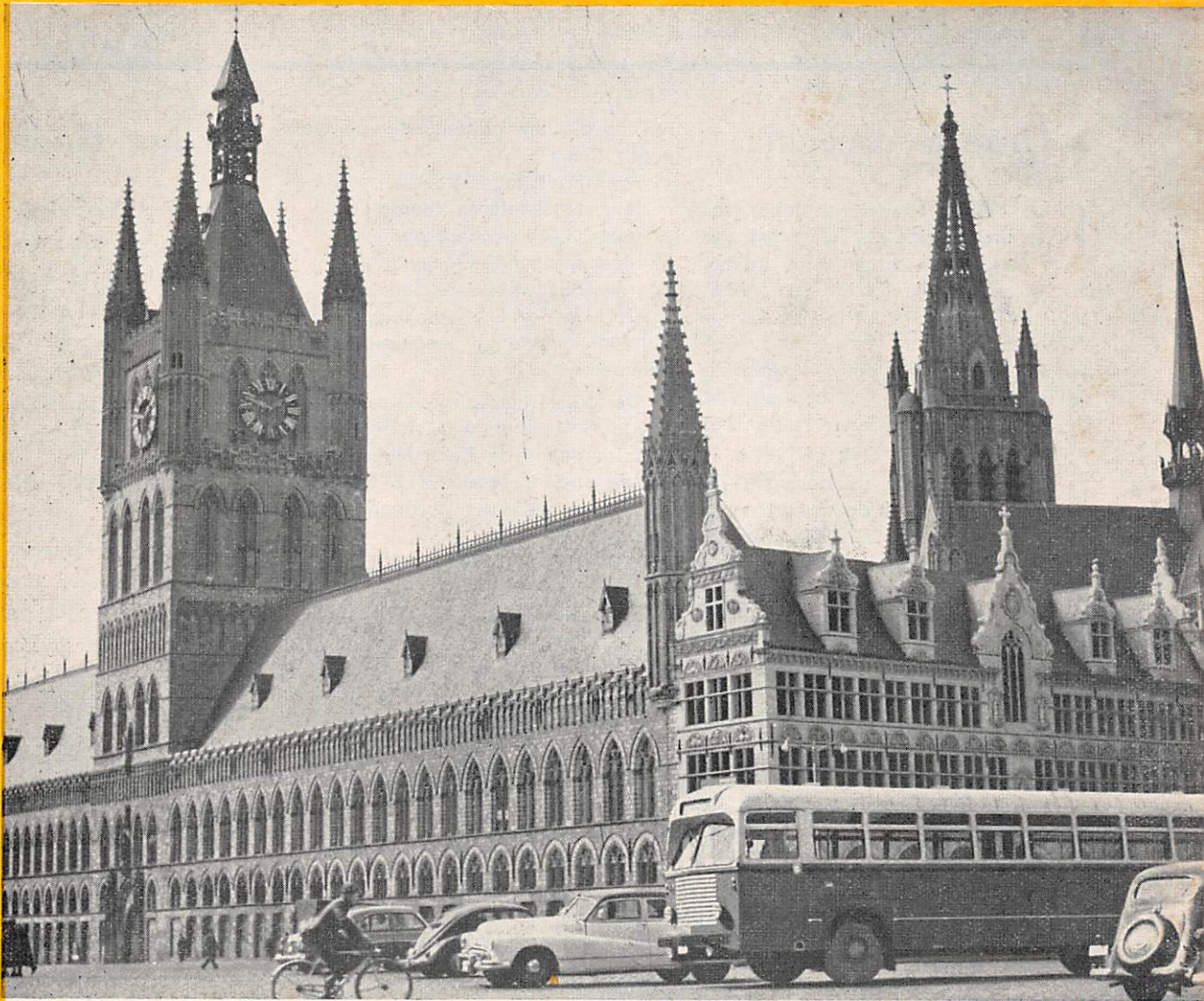
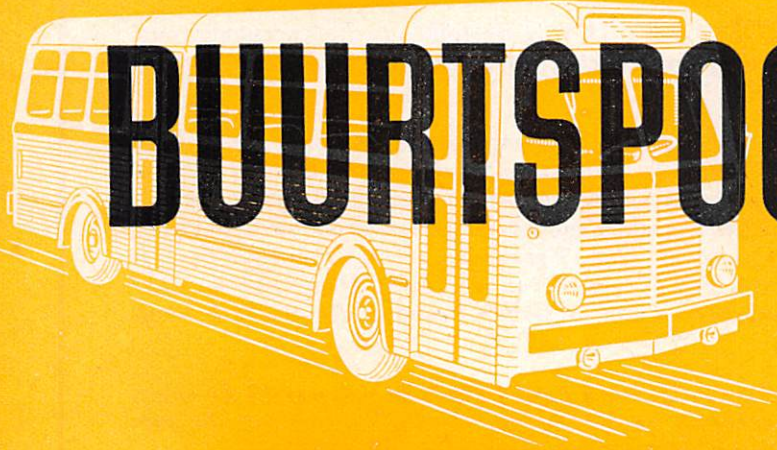


ONZE



BUURTSPOORWEGEN



DE HALLEN VAN IEPER

(Foto Roels.)

DE RAMP VAN MARCINELLE

De verschrikkelijke ramp, die zich heeft voorgedaan in de mijn « Bois du Cazier », heeft in alle middens een golf van solidariteit verwekt ten voordele van de families der slachtoffers.

Daar de Buurtspoorwegen belangrijke speciale diensten voor het vervoer van mijnwerkers verzekeren en controleren en, in het Zwarte Land zelf, dagelijks ontelbare arbeiders vervoeren, getaand en getekend door het zware werk in de mijnen, kenden vele van onze agenten de overledenen.

ONZE BUURTSPOORWEGEN is de tolk van het personeel van de N.M.V.B. om zijn diep medevoelen uit te drukken aan de beproefde families.

Reeds in de eerste dagen na de ramp stortte de Raad van Beheer een gift van 50.000 F aan het Provinciaal Hulpcomité. Op het Hoofdbestuur werd een inzameling gehouden bij de hoge ambtenaren en bij het personeel en in onze verscheidene exploitatiegroepen werden giften ingezameld op het plaatselijk plan. Vermelden wij hieromtrent de bijzondere inspanning van het personeel van de Groep Henegouwen, waar 49.878 F werd rondgehaald en van de Groep Brabant, die 40.970 F heeft gestort.

Moge deze uiting van nationale solidariteit in enigermate de smart verlichten van de weduwen en wezen van de slachtoffers van de verschrikkelijkste mijnramp, die ons land ooit heeft getroffen.

Onze Voorpagina

IN de Middeleeuwen was leper, samen met Brugge en Gent, een van de machtigste steden. De hallen, met een oppervlakte van ruim 4.870 m², zijn de grootste van Vlaanderen, zo niet van gans Europa. Gebouwd in de XIII^e eeuw leggen zij getuigenis af van de voorspoed van de lakenwevers van leper en van het plots verval van hun nijverheid.

De gevechten in de oorlog 1914-1918, geleverd rond deze stad, kostten het leven aan 300.000 Engelse, Franse, Canadese en Belgische soldaten. Gedurende deze belegering werden de hallen volledig vernield. De wederopbouw werd enkele jaren na de oorlog aangevat, maar was in 1940 nog niet geëindigd. Onze collega Roels heeft een prachtige foto weten te maken van het intussen herstelde gebouw.

Al de buurtspoorlijnen, die leper aandeden, werden vervangen door autobusdiensten; de N.M.V.B. heeft er nog slechts één stelplaats aan de Veurnesteenweg, waar het onderhoud geschiedt van een twintigtal autobus-

sen, voor het merendeel van volgende lijnen:

leper-Roesbrugge-Veurne;
leper-Oostvleteren-Veurne;
leper-Geluwe-Moeskroen;
leper-Diksmuide-Oostende;
leper-Nieuwkerke-Le Seau.

De heer Barbey is er tegelijkertijd stelplaatsoverste en leermeester-A.B.-geleider.

De laatste lijn kan in de zomer als een toeristische lijn worden beschouwd daar zij langs de Kemmelberg loopt en de streek, genaamd « De Zuid-Westvlaamse Bergen », aandoet.

Onze Buurtspoorwegen

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

Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen

*Redactie: Wetenschapstraat, 14.
BRUSSEL*

*Tel.: 11 52 56 — Post: 135
Postrekening: n^o 32 27*

Drukkerij: GRAPHICA, Brussel

Op het Hoofdbestuur

De heer Albert Gobiert heeft ons op 1 oktober verlaten wegens het bereiken van de leeftijdsgrens. Sedert enkele jaren nam hij, tot ieders voldoening, het ambt waar van deurwachter. Bij zijn vertrek werd hem namens zijn collega's een geschenk aangeboden. « Onze Buurtspoorwegen » wenst hem nog vele jaren.

Op 30 september bereikte ons een pijnlijk nieuws: de heer José Pièrard, architect bij de Directie T, werd het slachtoffer van een dodelijk verkeersongeval. De heer Pièrard trad in dienst in 1951 en was slechts 32 jaar. Zijn technische kennis werd zeer op prijs gesteld door zijn oversten, en zijn collega's en de agenten van Weg en Werken van de Groepen, met wie hij geregeld in verbinding was, verliezen in hem een goed kameraad.

« Onze Buurtspoorwegen » biedt de ouders van de overledene de betuiging van innige deelneming aan.

Inwijding van de gyrobuslijn Gent-Merelbeke

De officiële opening van de eerste gyrobuslijn in ons land had op maandag 10 september plaats te Merelbeke, in aanwezigheid van de heer Anseele, Minister van Verkeerswezen, en van de heer Mariën, Gouverneur van Oost-Vlaanderen.

De heer De Guchteneere, burgemeester van Merelbeke, verwelkomde de Minister, de ambtenaren van het Ministerie van Verkeerswezen, de burgemeesters en schepenen van Gent en Ledeberg, afgevaardigden van de Technische Diensten van de stad Gent en de andere personaliteiten waaronder vertegenwoordigers van maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer van België en uit de kolonie en meerdere vertegenwoordigers van de constructiewerkhuizen, die de gyrobusen hebben gebouwd.

De heer Graaf de Lichtervelde,



De heer Minister Anseele, de heer Gouverneur Mariën vergezeld van een Schepenen van Merelbeke, en Graaf L. de Lichtervelde, verlaten het Gemeentehuis.



De personaliteiten begeven zich naar de gyrobusen.

het genomen initiatief, waarna de Minister de aanwezigen uitnodigde voor de inaugurele reis.

Tijdens de rit verstrekten de heer Cosyns, Hoofdingenieur, en de heer Charlier, ea. ingenieur, de nodige technische uitleg. Na een kort opentoonstuk aan de terminus te Gent-Zuid, voerden de gyrobusen de genodigden naar het stadhuis van Gent waar een receptie plaats had.

Het gezelschap werd er ontvangen door de heer Nachez, eerste schepenen, die de lof maakte van de N.M.V.B., die zegde hij, zeer moeilijke tijden heeft meegemaakt, maar de toestand heeft weten te beheersen door de modernisatie van haar materieel. Hij bedankte de heer Anseele voor de steun, die hij in alle omstandigheden heeft verleend aan zijn geboortestad.

Voorzitter, en de heer André, Ondervoorzitter van de Raad van Beheer van de N.M.V.B., vergezeld van de heer Hoens, Directeur-Generaal, leidden een afvaardiging van hoge ambtenaren van het Hoofdbestuur.

In zijn toespraak legde de heer Anseele de nadruk op het belang van de proef met dit nieuwe vervoermiddel, dat aangedreven wordt met een nationale krachtbron. De Minister drukte de hoop uit dat alles in het werk zou gesteld worden voor een spoedige verbetering van de provinciewegen, daar deze rijtuigen een effen wegdek nodig hebben. Hij wenste de leiders van de N.M.V.B. geluk voor

De Minister, de Gouverneur en de Voorzitter van de Raad van Beheer hebben plaats genomen in het nieuwe vervoermiddel. (Foto's Roels.)



De heer Nachez had nog een speciaal woord voor de constructeurs en, na zijn hoop te hebben uitgedrukt in de toekomst van het nieuwe vervoermiddel, nodigde hij de personaliteiten uit tot het tekenen van het gulden boek van de stad.

Ontvangst van de personaliteiten door het Schepencollege, op het Stadhuis te Gent, in een oude kapel dagtekenend uit de XIV^e eeuw.



TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN

Tijdens de officiële inwijding van de gyrobustlijn werd een technische documentatie uitgedeeld aan de aanwezige journalisten. Onze Buurtspoorwegen acht het gepast deze gegevens over te nemen ter aanvulling van de reeds verschenen bijdragen over de gyrobust.

De gyrobust wordt gekenmerkt door het feit dat hij gedurende een beperkte tijd zonder contact met de energiebron kan werken, vandaar de afwezigheid van de voor de trams en de trolleybussen aangewende rijdraden.

In het midden van het chassis draait een vliegwiel in gesmeed staal, met verticale as, met een doorsnede van 1,600 m en een gewicht van ongeveer 1.500 kilogr., op rollagers in een met waterstof onder lage druk (0,7 atm.) gevulde ruimte.

Het vliegwiel draait in deze waterstofatmosfeer op lage druk om het verlies door wrijving te verminderen en tevens de evacuatie der calorische toe te laten.

De asynchroonmotor met kooirotor drijft het vliegwiel aan tot de synchroonsnelheid van 3.000 t/m.

De aan het vliegwiel geleverde energie van 0 tot 3.000 t/m is ongeveer 9 KwU, waarvan 5,4 KwU rechtstreeks tussen 2.950 t/m en 1.800 t/m bruikbaar zijn.

De motorstator wordt door wateromloop en de rotor door waterstofomloop afgekoeld.

Het totaal gewicht van het ensemble (vliegwiel, motor en carter) belooft ongeveer 3.000 kilogram.

De lading van het vliegwiel, zegge zijn voortdrijving tot op 3.000 t/m of beter 2.950 t/m, geschiedt op de eindpunten en op zekere tussenhalten. Aan de ladingsmast zet de geleider het driefasige stroomcontact en het zijcontact in werking.

De motor drijft het vliegwiel gedurende een maximumtijd van 2 minuten aan om een snelheid van 2.950 t/m te bereiken. Deze behandeling geschiedt gedurende het in- en uitstappen der reizigers.

Buiten de ladingsperioden kan de

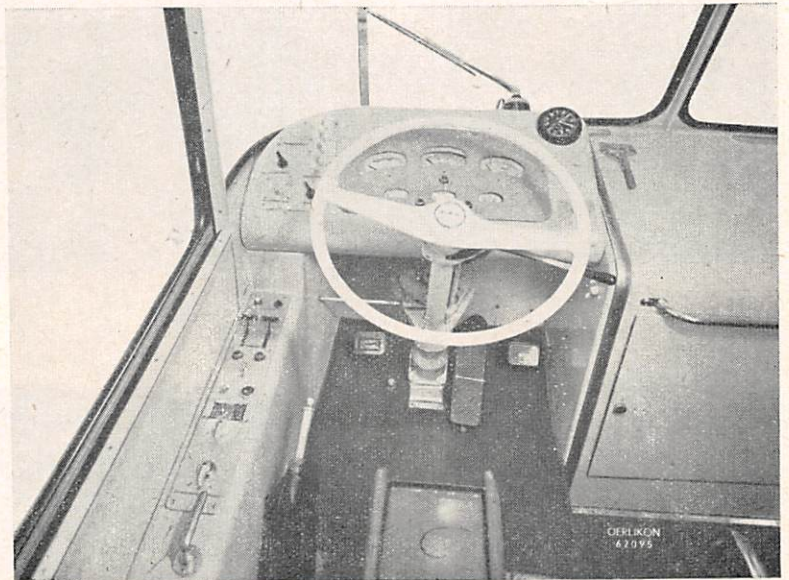
door het vliegwiel aangedreven motor stroom leveren aan de tractiemotor om de gyrobust voort te drijven. De asynchroonmotor van de gyro, die als een generator werkt, levert aan de tractiemotor een onberispelijk ontfaasde stroom daar condensators in parallel-schakeling in de omloop worden gebracht.

De tractiemotor is een drievoudige motor met kooirotor waarvan de connecties 6 snelheden, begrepen tussen 12 km/u en 60 km/u, veroorloven uit te kiezen. De geleider kiest de snelheden en regelt de spanning van de

tractiemotor volgens de noodzakelijkheden van het verkeer, door middel van pedalen en hefboomen die van hetzelfde type zijn als deze der autobussen.

Het remmen kan tot een snelheid van 20 km/u op elektrische wijze gebeuren en verschaft zelfs een zekere energierecuperatie. Een oleopneumatische rem met dubbele omloop werkt op alle snelheden van de gyrobust onder de beweging van het rempedaal.

De kenmerken, wat betreft de afmetingen en het besturen der gyro-

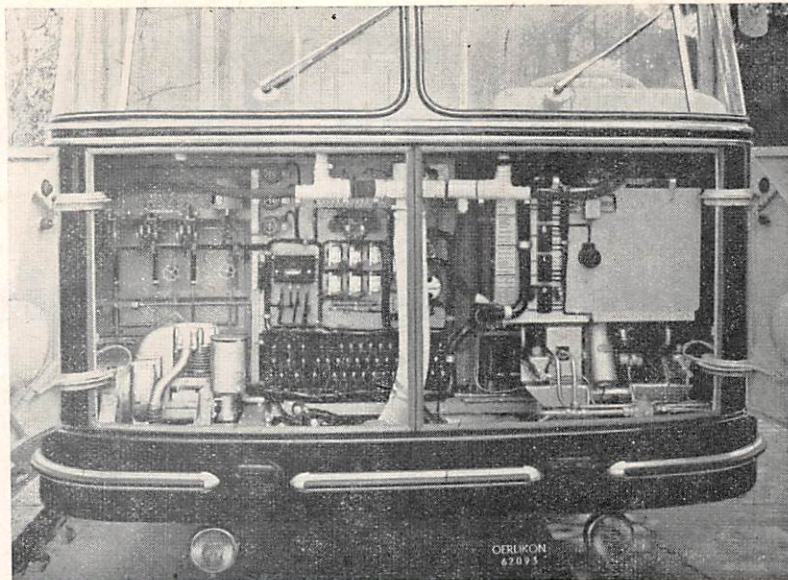


Op het instrumentenbord onderscheidt men zes wijzerplaten. De eerste grote, links, duidt de voltage aan van de tractiestroom, de tweede de snelheid in Km/U en de derde de draaisnelheid van de gyro. De eerste wijzerplaat, onder links, duidt de voltage aan van de hulpstroom, de tweede de luchtdruk van de handrem en de derde de drukking van de dienstrem. De middenste pedaal is deze van de rem met geperste lucht; de pedaal, rechts, dient om de snelheid van het voertuig op te drijven; de linkerpedaal wordt gebruikt om de tractiemotor aan te passen aan een zwakkere snelheid of aan een nieuwe aanzetting. Het hefboompje onder het vliegwiel dient om de gyrodynamo op te wekken, ten einde het rijtuig in beweging te zetten en de werking te verzekeren op de verscheidene snelheidsstanden verkregen door de pedalen.

bussen, gelijken zeer op deze der door de N.M.V.B. in dienst gestelde autobussen met Dieselmotoren.

De gyrobus kan zich, onder normale omstandigheden over een afstand van 6 km verplaatsen alvorens tot een nieuwe lading van het vliegwiel te moeten overgaan. Om reden van snelle lading en van werkingsveiligheid, werden de halten met lading van het vliegwiel op ongeveer 2 km van elkaar geplaatst. De stroom wordt aan deze halten geleverd door ladingsmasten, aangesloten aan zelfstandige onderstations, welke de stroom onder een nominale spanning van 500 V leveren. De ladingsmasten zijn slechts gedurende de lading van het vliegwiel onder spanning.

De drie door de N.M.V.B. in dienst gestelde gyrobusen werden geheel door de Zwitserse Nijverheid gefabriceerd. Het materieel der onderstations is van Belgische fabricatie.

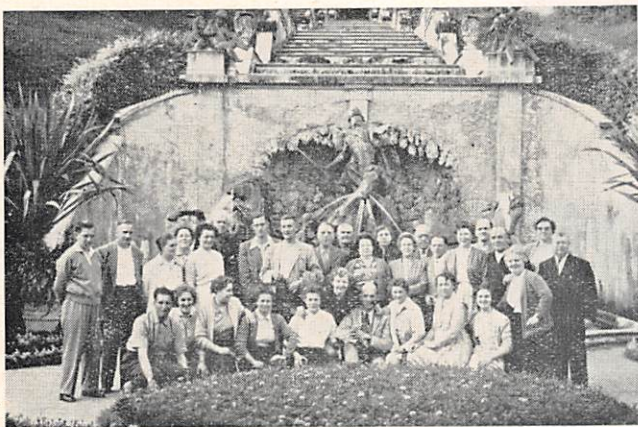


De vooraan ingebouwde elektrische uitrusting.

Vriendenkring Groep Antwerpen, op vakantie in de Beierse Alpen

Traditiegetrouw werd de week van 21 juli voorbehouden voor onze jaarlijkse reis. Was het tot hiertoe de gewoonte de reis in te richten als een rondrit, dan werd deze maal de voorkeur gegeven aan een verblijf van meerdere dagen op eenzelfde plaats. Deze reiswijze heeft algehele voldoening geschonken en werd door alle deelnemers ten eerste op prijs gesteld.

Wanneer u dan weet dat Garmisch-Partenkirchen, het ideale vakantieoord in de Beierse Alpen, werd uitgekozen, zal dat ook niemand verwonderen. Vanuit het hotel, een van de mooiste en grootste van de plaats en gelegen even buiten de agglomeratie, hadden wij een fraai vergezicht op het



omliggende bergland. Voor en achter ons, stoere bergreuzen, waarvan de kruinen nog bedekt waren met een dikke laag sneeuw...

Hoe werd er genoten van de vrije natuur en de gezonde berglucht. Denken wij maar even terug aan de tocht naar de 1.760 m hoge Wank. Vermoeienis en stramme ledematen ten spijt, zal deze wandeling(?) niet licht vergeten worden. Hetzelfde kan gezegd worden van de uitstap naar de Partnachklamm. De bruisende en klotsende berggrivier in de hoge en grillige rotskloof, op sommige plaatsen diep ingevreten door het stuwende water, is waarlijk buitengewoon mooi.

Welke indruk hebben Mittenwald, het violenbouwersdorp, en Oberammergau, bekend om de passiespelen, niet

nagelaten. In deze typische plaatsjes trokken vooral de muurschilderingen, met hun schitterend kleurenspeel, de aandacht. Innsbruck, de hoofdplaats van Tirol, stond eveneens op het programma en in de Hofkerk ging onze bewondering naar de kunstgewrochten van onze landgenoot, de Mechelaar Alexander Colin.

Een oponthoud in de Beierse Alpen zou onvolledig zijn, zonder kennis te hebben gemaakt met de koninklijke kastelen van Lodewijk II. Al zijn de meningen over de noodzakelijkheid en de kunstwaarde van deze bouwwerken verdeeld, toch is nog steeds een koning-kastelenbouwer te verkiezen boven een vorst, die zijn macht misbruikt om mensenlevens te vernietigen. Dezelfde dag werd ook even binnengesprongen in de kwistig versierde barokkerk van Wies.

Wie zou Garmisch-Partenkirchen kunnen verlaten zonder de bestijging van de Zugspitze te hebben gedaan? Langzaam kruipt het treintje tegen de glooiing omhoog, eerst langs vruchtbare akkers en malse weiden, vervolgens langs de beboste flanken. Het panorama is afwisselend: nu eens een algemeen zicht op de omgeving van Garmisch, dan weer op de Eibsee, met haar diepgroene waterspiegel. Hoemeer men de top nadert hoe grootser en woester wordt het berglandschap. Nog niet verzadigd van al het natuurschoon, nemen wij de zweefbaan naar de nog 300 meter hoog gelegen spits, het hoogste punt van Duitsland (2.966 m). Geen wolkje aan de hemel belemmert het uitzicht en zover het oog reikt doemen de grimmige gestalten op van de talrijke Alpen-toppen.

Garmisch-Partenkirchen, excursiecentrum bij uitstek, maar ook een ontspanningsoord waar 's avonds leute en plezier hoogtij vieren. Hoe de stemming beschrijven in een van de talrijke bierstubs, waar een internationaal gezelschap lustig zingt en danst op de tonen van citer en blaasinstrumenten, waar schuhplatte-dansen en jodelliedjes de stemming verhogen en meermaals het « Heil Prosit » weerklinkt.

Eens te meer werd gedurende negen dagen de kringloop van het alledaagse leven onderbroken om naar hartelust te genieten. Niemand heeft deze gelegenheid onverlet gelaten en het was dan ook met tegenzin dat afscheid genomen werd van deze streek, waaraan allen de aangenaamste herinneringen zullen bewaren...

De tijd was aangebroken waarop de bus- of trambestuurder opnieuw zijn plaats moest innemen achter de stuurpost, de paswerker achter zijn werkbank en de bediende achter zijn schrijftafel. Dikwijls echter zullen zij in gedachten nog vertoeven in het Beierse Alpenland en misschien dromen zij reeds van hun volgende vakantie... ergens in Europa.

Te Eugies.

Het bouwen, in serie, van 100 elastische bogies

In het nummer 59 van « Onze Buurtspoorwegen » hebben wij een nieuw type van elastische bogie met primaire ophanging voorgesteld, bestaande uit twee rubberlagen-blokken ge vulcaniseerd op messingplaten.

De secundaire ophanging van de wiegbalk werd eveneens verwezenlijkt door ge vulcaniseerde rubber-blokken.

Men zal zich herinneren dat het motorrijtuig 10.484 te Kuregem geko-

zen werd als prototype. Nadat de gewone bogies werden verwijderd, werd een hol bogieraam vervaardigd, samengesteld uit gelaste platen, ten einde de rubberblokken te kunnen bevestigen. Geregeld werden in het werkhuis de wijzigingen aangebracht wenselijk geacht door praktische vaststellingen. Op het ogenblik heeft de 10.484 reeds méér dan 40.000 km doorlopen.

Wanneer aan het werkhuis van



De elektrische rolbrug die de ruwe platen naar de automatische machine brengt.

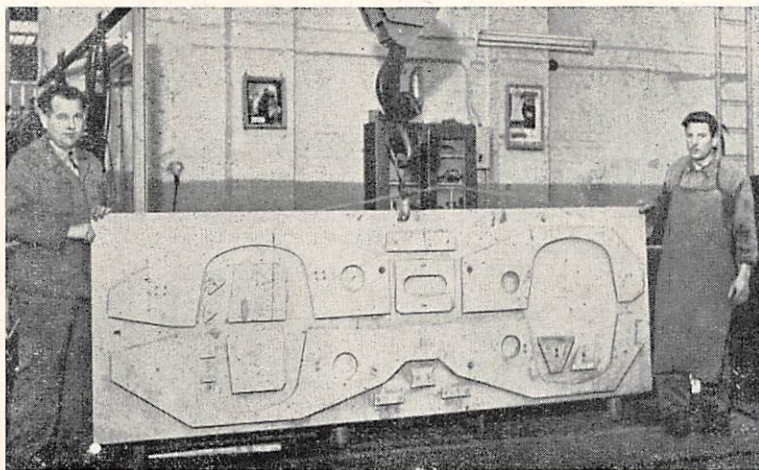


Foto 1. — De kalibers werden samengebracht op één plaat.

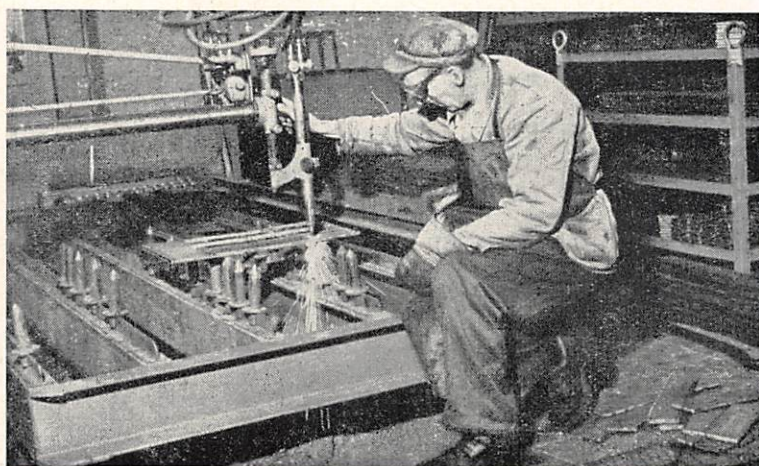


Foto 2. — De automatische snijbrander volgt de kaliberonttrek en snijdt op de punitdraagtafel de gewenste plaat uit.

(Foto's Roels.)

Eugies de bouw van 100 gelijkaardige bogies werd toevertrouwd, veranderde het probleem van uitzicht; het proefstadium was voorbij en er diende een fabricatie in reeks te worden verzekerd.

Wij wendden ons tot de heer Foulon, technisch-ingenieur, om een korte uiteenzetting te verkrijgen van het geheel van de in het werkhuis van Eugies uitgevoerde werken, om deze constructie tot een goed einde te brengen.

**

VOORBEREIDING

In de eerste plaats was er het lang voorbereidend werk; nazicht van de plans, ontwerpen in werkelijke grootte, het zorgvuldig vaststellen der werk lengten. Het gebeurde dat de maten moesten gewijzigd worden, wanneer het stuk niet de afmetingen had van een profiel- of platijszr zoals zij in de handel verkrijgbaar zijn, of wanneer de fabricatie van het stuk kon vereenvoudigd worden door een meer gangbare afmeting te kiezen.

De fabricatie van zowat 257 stukken, waaruit de bogie is samengesteld, werd dan bestudeerd. Hierin zijn niet begrepen: de wielstellen, de rubberblokken, de remcilinders, enz. Zodra een reeks stukken werd aangenomen, werd een aanvang gemaakt met het vervaardigen van kaliber in plaat, van 6 of 8 mm, waarop later, in serie, al de stukken zouden gesneden worden met een automatische snijbrander (zie foto n° 2, blz. 6).

De kalibers waarvan de zijden

werden pasgemaakt en goed bijgewerkt, werden samengebracht per genummerde platen teneinde de tijd voor het plaatsen en het snijden te verminderen (foto n° 1).

Eens dit lang voorbereidend werk voltooid, kon begonnen worden met de fabricatie in serie, dank zij de welke bogies bekomen worden aan veel lagere prijs, die beantwoorden aan een zeker aantal vereisten, zoals stevigheid, verwisselbaarheid, minimum vervorming bij het lassen.

FABRICATIEPROCES.

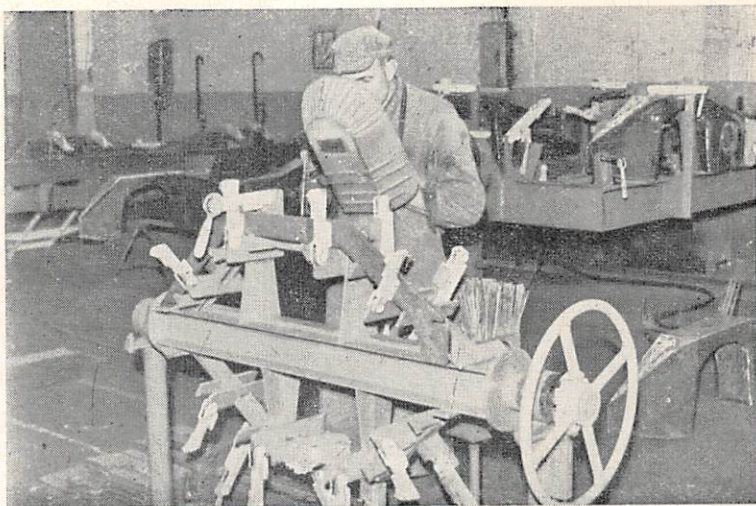
De ruwe platen worden door een rolbrug op de puntdraagtafel van de automatische machine gebracht (foto n° 2). De uitgesneden stukken worden eventueel bijgewerkt en geplooid. Vandaar komen ze in handen van de verscheidene bewerkers en ondergaan een eerste montage door lassen. Alzo bekomen wij de linker en rechter draagbalken, de kluis, de steunen van de schijfrem, de geleistaven van de electro-magnetische remlblokken, de geleiplaten van de asbussen, enz.

De vóórmontages worden tezelfdertijd als de voor- en middendwarsbalken naar de hoofdbewerker gezonden; daar worden de stukken tussen stublokken geplaatst en ten slotte gelast om alzo het chassis te vormen. Het chassis wordt vervolgens op de volgende stand geplaatst waar het lassen wordt bijgewerkt. Op dit ogenblik werden ongeveer 750 laselectroden verbruikt. Dan volgen de afwerking, het slijpen, de eindcontrole en het schilderen. Het chassis wordt nadien overgebracht naar de stand voor aanpassing van het remstel, waarvan al de stukken geboord en op maat gebracht werden op een radiale boormachine, door middel van mallen die een nauwkeurige uitslag waarborgen.

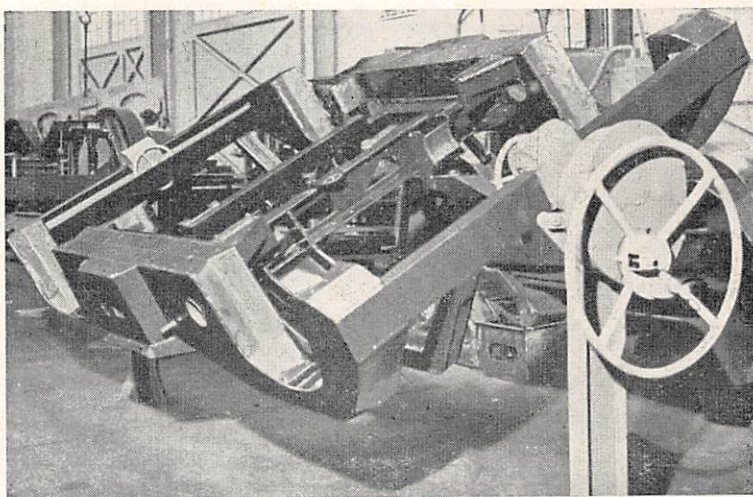
HET PLAATSSEN VAN DE MACHINES EN VAN DE WERKTUIGEN.

De schikking van de werkplaats werd bestudeerd, ten einde de door de stukken af te leggen weg tot een minimum te herleiden.

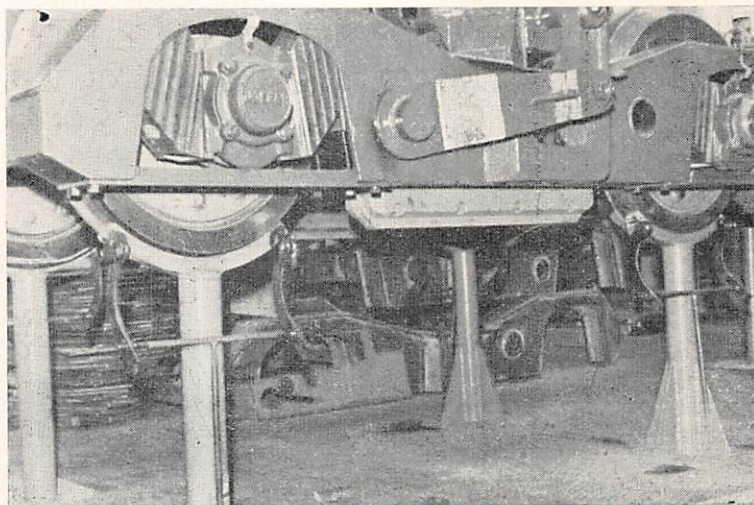
De werktuigen werden grondig nagezien door de technische diensten en ter plaatste gemaakt. In deze werkplaats kan men terecht zeggen dat de meter een nutteloos meettoestel is, daar alles met kalibermaten en op mallen gebeurd, wat elke meting overbodig maakt.



Het lassen van een steun van de schijfrem.
(Foto Bouchez.)



Na de vóórmontages krijgt het chassis een vaste vorm. Dank zij bovenstaande inrichting kunnen alle te lassen delen op manshoogte worden gebracht.



Definitieve afwerking door plaatsing van wielen, wiegbalk, enz.
(Foto Bouchez.)

HET GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER TE

VENETIË

Het uitzicht van Venetië is feeëriek. Deze stad van meer dan 300.000 inwoners is gebouwd op een honderdtal eilandjes, die onderling verbonden zijn door bijna 400 bruggen. Ruim honderd vijftig kanaaltjes (rii) doorkruisen de stad in alle richtingen. Het Canal Grande, de breedste en voornaamste verkeersader, snijdt Venetië in twee stukken. Het is langs deze vier kilometer lange waterweg dat het overgroot deel van de toeristen het centrum van de stad bereikt.

Men komt te Venetië toe per spoor over de 4,5 km lange spoorwegbrug, die sedert 1841 Porto Maghera verbindt met de monding van het Canal Grande of over de Ponte della Libertà, die parallel loopt met de spoorwegbrug en eindigt op de Piazzale Roma, waar een reusachtige garage plaats biedt aan 1.000 auto's. Hier houdt trouwens alle verkeer op; geen auto's, geen huurkoetsen, geen autobussen of geen trams om zich verder te verplaatsen. Enkel de bootdiensten van de AZIENDA COMUNALE DI NAVIGAZIONE INTERNA LAGUNARE (A.C.N.I.L.) brengen u ter bestemming.

HET geregeld vervoer van reizigers in Venetië en naar de omliggende eilandjes bestaat sinds 1872 en, in 1881, werd de « Regina Margherita », de eerste boot, die een geregeld vervoer van personen verzekerde op het Canal Grande, gebouwd.

Enkele jaren nadien vatte Alessandro Finella het plan op om, met behulp van boten, te Venetië een snelle en geregelde vervoerdienst te organiseren naar het voorbeeld van deze op de Seine te Parijs.

Het ontwerp van de heer Finella wekte aanstonds het wantrouwen op, van de Venetianen in het algemeen en van de gondeliers in het bijzonder. Gezien de grote voordelen opgeleverd door de nieuwe vervoerdienst, veranderde echter spoedig de houding van de inwoners van de lagunenstad. Inmiddels werd te Parijs een maatschappij opgericht onder de naam: « Compagnie des bateaux omnibus de Venise »; deze maatschappij, die de vergunning bekomen had om de lijn van het Canal Grande te exploiteren, liet op de scheepswerven van ingenieur Oriolle te Roëaan acht boten bouwen. Deze schepen verlieten Frankrijk langs de Garonne en het kanaal van Languedoc, volgden daarna de kusten van Frankrijk en Italië en kwamen na een lange en voorspoedige reis veilig te Venetië toe.

In 1890 werd de Franse maatschappij opgeslorpt door de maatschappij « Veneta Lagunare », die reeds twee verbindingen verzekerde met het vasteland, t.w. Venetië-Mestre en Venetië-Fusina. Deze maatschappij liet dertig nieuwe schepen bouwen, richtte een werf op voor de herstellingen en verbeterde de pontons en de aanlegplaatsen.

In 1904 besloot het stadsbestuur de vervoerdiensten te laten beheren door de stad onder de benaming AZIENDA COMUNALE DI NAVIGAZIONE INTERNA, en kocht een deel van het materieel van de maatschappij Veneta Lagunare, die nog slechts de lijnen naar het vasteland en naar de

eilandjes Chioggia, Burano en Torcello behield.

Gedurende 26 jaar werden de vervoerdiensten verzekerd door twee maatschappijen totdat de nieuwe eisen van het modern verkeer, dat reeds een verbinding met het vasteland noodzakelijk had gemaakt, de noodwendigheid aantoonde om alle vervoerdiensten aan de stad toe te vertrouwen. Op 1 januari 1930 staakte de maatschappij Veneta Lagunare haar activiteit en de vloot werd aan de stad verkocht.

De maatschappij, thans genaamd AZIENDA COMUNALE DI NAVIGAZIONE INTERNA LAGUNARE, legde een grote bedrijvigheid aan de dag en zorgde dat het verkeer aangepast bleef aan de tijdsomstandigheden. Maar de technische vooruitgang en de veeleisendheid van het publiek vroegen ook verbeteringen aan de verschillende types van schepen, die niet meer voldeden om de diensten behoorlijk te verzekeren. Bovendien, na de opening van het kanaal « Rio

Nuovo », dat de weg van de Piazzale Roma naar het St. Marcoplein fel verkortte, was de A.C.N.I.L. verplicht kleine boten te bouwen voor de exploitatie van de rechtstreekse lijn Piazzale Roma-S. Marco. Zij liet ook nog moderne « motonefs » bouwen, die 800 personen kunnen vervoeren, voor de rechtstreekse verbinding S. Marco-Lido en voor de lijn Venetië-Chioggia.

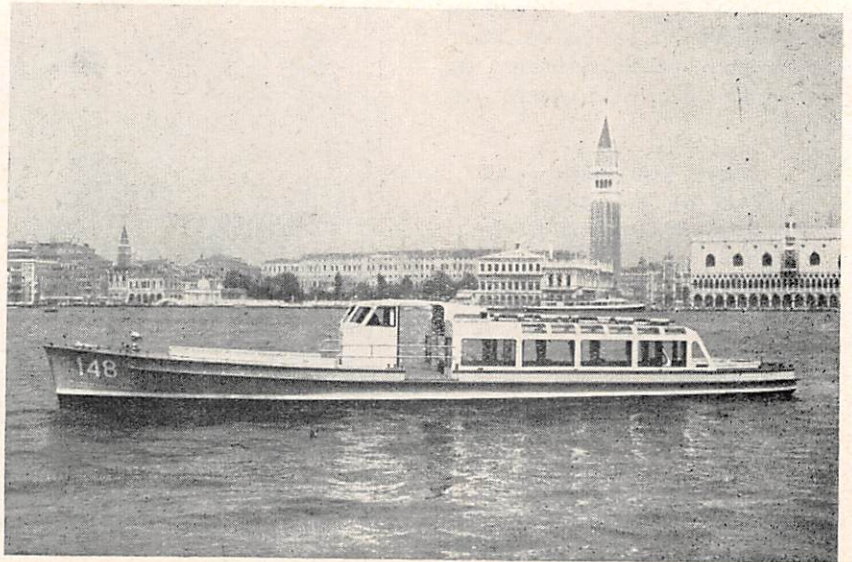
Ook op de lijn van het Canal Grande werden nieuwe boten in dienst gesteld. In 1940 bestond de vloot van de A.C.N.I.L. uit 85 schepen met een gezamenlijke tonnemaat van 5.070 ton en een vervoercapaciteit van 19.000 personen.

Tijdens de oorlog 1940-1945 onderging deze vloot zware verliezen, ingevolge opeisingen van het leger en bombardementen, zodat zij op het einde van de oorlog nog slechts 28 schepen telde met een gezamenlijke tonnemaat van 1.610 ton en een vervoervermogen van 5.750 personen.

Na het stopzetten van de vijandelijkheden werd aanstonds een aanvang gemaakt met het bouwen van nieuwe schepen op de eigen scheepswerf van de maatschappij. Na enkele jaren werd het peil van 1940 bereikt en in 1953 beschikte de maatschappij reeds over 101 schepen met een totale tonnemaat van 5.525 ton en een capaciteit van 22.000 personen.

Om te voldoen aan de esthetische, technische en economische eisen ondergingen de schepen, die de oorlog hadden doorstaan, grondige wijzigingen. De heropbouw van de pontons en de aanlegsteigers hield gelijke tred met de bouw en de modernisatie van de vloot.

De A.C.N.I.L. beschikt thans over een moderne en degelijk uitgeruste vloot en kan, op gebied van uitrusting van de vervoermiddelen, de vergelij-



Een motoscafo van de rechtstreekse verbinding
PIAZZALE ROMA-SAN MARCO-LIDO (140 personen).

king doorstaan met de meest vooruitstrevende ondernemingen voor gemeenschappelijk vervoer.

Het ontbreekt de Venetianen en de duizenden en duizenden vreemdelingen, die uit alle hoeken van de wereld toestromen om deze wonder-schone stad te bewonderen, werkelijk niet aan verkeersmogelijkheden.

Een korte beschrijving van de voornaamste diensten in de stad en naar de omliggende eilandjes zal dit aantonen.

VAPORETTI-diensten.

Piazzale Roma-Canal Grande-S. Zaccaria-Lido.

Van 7 tot 22 uur vertrekt om de 10 minuten een boot, die gans het Canal Grande afvaart. Hij heeft tussen de Piazzale Roma en het Lido 17 aanlegplaatsen en doet de afstand in 55 minuten.

Fondamente Nuove-S. Erasmo.

Zes verbindingen per dag vertrekken van het noordelijk deel van de stad naar het eiland. Duur : 50 minuten.

Fondamente Nuove-Torcello-Treporti.

De 13 afvaarten, die ofwel Torcello ofwel Treporti aandoen, verzerken de verbinding in 55 minuten, respectievelijk 1 uur 15 minuten.

S. Marco-Torcello.

De andere dienst op Torcello vertrekt aan het S. Marcoplein en bedient tevens enkele andere eilandjes, o.m. Burano. Er is slechts één afvaart per dag, die de verbinding verwezenlijkt in 2 uur 25 minuten.

Fondamente Nuove-Murano.

Een drukke lijn is deze naar Murano, het eiland dat wereldfaam geniet wegens zijn glasblazerijen. Om de 20 minuten vertrekt er een boot, die ook aanlegt op het eiland S. Michele.

S. Marco-S. Giorgio.

Een half-urendienst brengt de reiziger in 5 minuten op het klein eiland, gelegen tegenover S. Marco.

MOTONEF-diensten.

Riva Schiavoni-Lido.

Deze rechtstreekse dienst doet het traject in 20 minuten. Driemaal per uur, vanaf het centrum van de stad, vertrekt een boot naar het Lido, het best gekende eiland van de lagune. Het Lido is een van de schoonste en meest aristocratische badplaatsen, niet alleen van Italië, maar van gans Europa.

Venetie-Pellestrina-Chioggia.

Achtmaal daags vertrekt een boot naar Chioggia, het voornaamste visvangstcentrum van de Adriatische zee, gelegen op 30 km van Venetië. De overtocht duurt 2 uur.

MOTOSCAFI-diensten.

Piazzale Roma-S. Marco-Lido.

Bijna al de toeristen, die hetzij per trein, hetzij per auto te Venetië toekomen, maken van deze lijn gebruik. Het is de rechtstreekse verbinding met S. Marco, het centrum van de stad, en met het Lido. Men telt slechts 5 haltes en de afstand Piazzale Roma-Lido, langs de Rio Nuovo, wordt afgelegd in 29 minuten. Er zijn zes afvaarten per uur.



Een motonef van de lijn
SAN MARCO-LIDO en VENETIE-CHIOGGIA (800 personen).

S. Marco-Murano.

Een laatste, minder belangrijke lijn voor de vreemdelingen, is de « ringlijn » van S. Marco naar Murano. Deze lijn gaat langs het zuidelijk deel van de stad, doet eerst de maritieme instellingen aan, komt langs de Piazzale Roma en het station en gaat vervolgens langs het noordelijk stadsdeel naar Murano. De ganse vaart duurt 1 uur en 11 minuten.

Ferry-bootdienst.

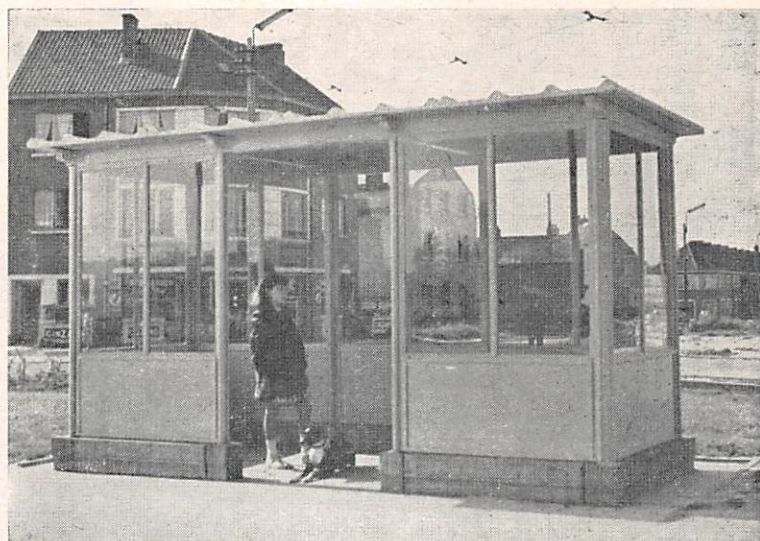
Sinds enkele jaren bestaat er tevens een ferry-bootdienst naar het Lido voor het vervoer van autocars, auto's en fietsen.

**

Maar indien u Venetië bezoekt laat dan niet na een tochtje te maken met een van de talrijke gondels, die niet weg te cijferen zijn uit het stadsbeeld. Met bekwame hand zal de bruingebrende gondelier zijn bootje leiden door grachten en kanaaltjes en u in alle wereldtalen uitleg verstrekken over de geschiedenis, de praal en de pracht van zijn stad. En vooral 's avonds wanneer hij zijn melodieuze liedjes zingt, zult u ongetwijfeld opgenomen worden in de eigen sfeer van deze unieke stad. Een stad, die men niet vergeet en die men bij zijn afreis geen vaarwel toeroept maar een... tot weerziens.

Jos. NEYENS.

HET NIEUWE WACHTHUISJE



In O.B. n° 60 werd de beschrijving gegeven van het gestandaardiseerd uitneembaar wachthuisje. Bovenstaande foto werd door de h. Roels genomen aan het eindpunt van de lijn Brussel-Het Voor.

PERSONALIA

GEBORTEN



Wees welkom in het huizeke
Waar leed in liefde smelt.

OOST-VLAANDEREN

BENNY bij de h. DE RYCKE K. (Hamme).
MARC bij de h. ROSSEEL M. (Drongen).

ANTWERPEN

MARC bij de h. CALUWAERTS H. (Brasschaat).
LISETTE bij de h. CAEMS J. (Voortkapel).
JOANNES bij de h. VERSTAPPEN L. (Westerlo).
MARLEEN bij de h. DRUYTS R. (Merksplas).
MARC bij de h. BRUYNSEELS F. (Rumst).
WALTER bij de h. PLAETINCKX F. (Kapellen).

LIMBURG

LILIANE bij de h. ZWERTS A. (St-Lambrechts-Herk).
CHRISTIANE bij de h. VINCKEN H. (Lanaken).
ROGER bij de h. REUMERS J. (Gerdingen).
YOLANDE bij de h. HUYBRECHTS R. (Herk-de-Stad).
RENE bij de h. THOELLEN J. (St-Lambrechts-Herk).

HOOFDBESTUUR

FRANS bij de h. VERSCHUEREN M. (P).
LODEWIJK bij de h. VERMEIR R. (S).
COLETTE bij de h. KONINGS J. (S).
MAGDA bij de h. FOLLON H. (I.G.).

WEST-VLAANDEREN

PATRICK bij de h. VANDEPUTTE M. (Deerlijk).
MARIE-CHRISTINE bij de h. VAN ZANDWEGHE F. (Knokke).
CECILE bij de h. DELILLE G. (Assebroek).
MYRIAM bij de h. DANNEELS J. (Knokke).
LINDA bij de h. MEULENAERE R. (Krombeke).

BRABANT

MARC bij de h. MALDERIE G. (St-Kwintens-Lennik).
GRETA bij de h. STOFFELS F. (St-Genesius-Rode).
BOUDEWIJN bij de h. VAN CAUWENBERG J. (Tielt).
MARC bij de h. DELEUX M. (Plancenoit).
MARIE bij de h. BEECKMANS P. (St-Kwintens-Lennik).
GODELIEVE bij de h. DE REYMAEKER H. (Meerbeke).
EMIEL bij de h. DECHARLEROY P. (Bertem).
JEAN bij de h. SPARMONT R. (Virginal).
FREDDY bij de h. SCHOUKENS J. (St-Martens-Lennik).
MARC bij de h. WYNANTS M. (Melkwezer).



HUWELIJKEN

Wees gelukkig
Steeds te gaar
Zij door U
en gij door haar.

OOST-VLAANDEREN

De h. TIJTGAT Gerard met Mej. LEIDING E.

ANTWERPEN

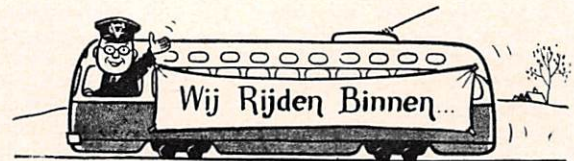
De h. BARTHOLOMEEUSEN E. met Mej. ARNOUITS.

HOOFDBESTUUR

De h. HERMAN Hugo met Mej. RITTEN C.
De h. VAN ASSCHE Georges met Mej. MATAGNE M.

BRABANT

De h. VERHEYDEN E. met Mej. GUNS J.
De h. JAUNIAU C. met Mej. RASSCHAERT E.
De h. MOONS A. met Mej. JANSSENS R.
De h. ROELANTS met Mej. DECONINCK S.



Lijst der Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden augustus en september 1956	Dienst-jaren	Groep
VAN WEERT C., geleider	42	Antwerpen
MERTENS B., machinist	41	»
RENS A., baanwerker	33	»
VAN WESEMAEL P., ploegbaas	32	»
KELCHTERMANS M., stoker	41	Limburg
JANSSEN H., klerk 1e kl.	37	»
ZEGERS G., A.R. geleider	23	»
VAN DAMME H., ontvanger	38	West-Vl.
COSYN O., ontvanger	37	»
DE STAEBELE A., baanwerker	28	Oost-Vl.
PELSMAEKERS I., machinist	43	Brabant
JULIEN J., ontvanger	29	»
PAILLET A., stoker	25	»
ROMAIN A., ontvanger	37	Henegouwen
MAGIN F., manoeuvre	33	Luik
REYNAERTS L., keurwerkman	25	»
COLLARD J., machinist	25	Namen-Lux.

DE MOOIE LOOPBANEN



Callewaert A.,
baanwerker
40 j. dienst
West-Vlaanderen



Claessens G.,
ploegbaas
46 j. dienst
Luik



Samain C.,
ontvanger
40 j. dienst
Henegouwen



Selvais A.,
machinist
45 j. dienst
Henegouwen



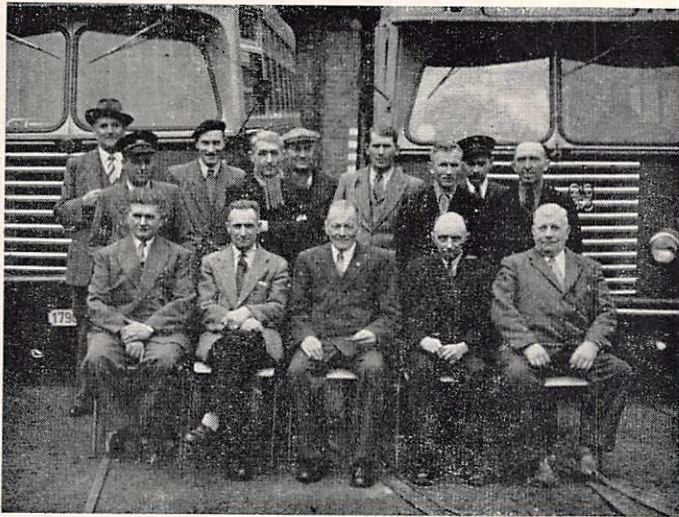
Charlier O.,
geleider
44 j. dienst
Henegouwen

11 NOVEMBER 1956

De jaren gaan voorbij en nieuwe ideeën dringen zich op. Maar niettemin mogen wij degenen niet vergeten die tijdens twee wereldoorlogen gevallen zijn om onze rechten te vrijwaren.

Op 11 november a.s., de jaarlijkse Herdenkingsdag, zal de erehal in het gebouw van het Hoofdbestuur, van 9 tot 13 uur, toegankelijk zijn voor de vaderlandslievende verenigingen en voor de leden van het personeel.

De heer Directeur-Generaal, in naam van de N.M.V.B., en de leiders van verscheidene personeelskringen zullen te 10 u. 30 bloemen neerleggen aan het monument.



De heer DERIJCKERE, A., mekaniker in het werkhuis van Kortrijk, omringd door collega's ter gelegenheid van het afscheidsfeest, dat te zijner ere werd ingericht.

1400 kilometer per buurtspoor door een 81-jarige

Algemeen wordt aangenomen dat reizen bijdraagt tot het vormen van de jeugd. Doch in 1956 zijn het echter de grootouders, die door de reiskoorts worden aangegrepen. Getuige daarvan onze oprustgestelde agent, Jan Huybrechts van Itterbeek, die samen met zijn vrouw een reis rond België heeft gedaan uitsluitend gebruik makend van onze spoor- en autobusdiensten.

In tien dagen heeft de heer Huybrechts meer dan 1.400 km afgelegd. Het reisplan, dat hij ons ter inzage zond, mag als voorbeeld gesteld worden, niet alleen voor de goed bestudeerde dienstregelingen en aansluitingen, maar eveneens voor de uitgestippelde trajecten.

De eerste en de negende dag waren zeer lang. Oordeel zelf.

Vertrek te Dilbeek om 6 u. 30 naar Brussel, Aalst, Gent, Zomergem, Brugge, Knokke en Oostende, waar hij toekwam te 18 u. 30. De afstand bedroeg 176 km.

De negende dag begon de trip te 9 u. 11 op de Rooseveltplaats te Antwerpen met bestemming Wuustwezelgrens en Breda (Nederland) en terug naar de Scheldestad. Daar ging de reis verder over Oostmalle naar Hoogstraten



om te 20 u. 15 in Antwerpen terug te zijn, wat de totale afstand van deze dag bracht op 180 km.

« Onze Buurtspoorwegen » wenst deze kranige globetrotter van harte geluk en houdt het reisplan, dat leidde van Brussel naar de kust, Doornik, Bergen, Charleroi, Namen, Luik, Maaseik, Beringen en Antwerpen, graag ter beschikking van zijn lezers.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

SPEURNEUS : Goede dag Mertens ; ik wou graag een woordje zeggen tegen uw bestuurder.

ONTVANGER : Hier is hij juist !

SPEURNEUS : Zet u maar, wij hebben nog vijf minuten en ik heb enkele opmerkingen te maken.

BESTUURDER : Wat heeft men nu weer komen vertellen ?

S. : Allereerst gaat het over uw kledij ; die rood-groene halsdoek past in het geheel niet.

B. : Mijn vrouw heeft hem gebreid.

S. : Zeg haar dan dat de kledij van een agent van de buurtspoorwegen mag vergeleken worden bij die van een politieagent, een treinwachter of een rijkswachter ; men moet er niets aan toevoegen en ook niets aan weglaten... en zij heeft al even vlug een donkerblauwe halsdoek gebreid.

Maar dat is niet alles. Wanneer ge met deze dienst uit de stad vertrekt hebt ge lange stukken op eigen bedding ; twee reizigers hebben er hun beklag over gemaakt dat ge meermaals in druk gesprek zijt met collega's, die hun dienst hebben geëindigd.

B. : Ik ben toch niet doofstom, chef ; als men mij iets vraagt moet ik toch antwoorden.

S. : Ik heb het natuurlijk zelf nooit kunnen vaststellen, maar het schijnt dat ge geregeld het hoofd omdraait en de controller loslaat om met gebaren uw woorden meer kracht bij te zetten.

B. : Het is mogelijk dat ik 's maandags een woordje te zeggen heb over de voetbaluitslagen, maar overigens let ik goed op en trouwens ge zegt het zelf, wij rijden lange tijd op eigen bedding, waar tevens platen aangebracht zijn : « Verboden over de sporen te gaan ».

S. : Volledig eens, maar een onvoorzichtige voetganger of iemand die uitwijkt voor een auto kan altijd op het spoor opduiken. Ik zal er voortaan nog meer de hand aan houden dat de agenten, die niet in dienst zijn, plaats nemen op het achterplatform, zodat zij de gelegenheid niet hebben een babbeltje te doen.

B. : Zoals ik het gisteren nog zegde, geloof ik dat ik beter had gedaan dienst te nemen bij de Suezkanaalmaatschappij.

S. : Waarom ?

B. : Dan had ik nu een jaar of twee verlof !

S. : Maar dat is nu zo niet ; elkeen kiest zijn werk, gij hebt de voorkeur gegeven aan het besturen van een electrisch motorrijtuig, dus moet ge ook de verantwoordelijkheden van een bestuurder op u nemen ; dat is al wat van u gevraagd wordt.

B. : Allah is groot en Speurneus is zijn profeet.

NIEUWS UIT DE GROEPEN

WEST-VLAANDEREN

Sedert 1 september werden de stadsautobusdiensten van Kortrijk uitgebreid tot Kortrijk-kliniek en tot Heule.

Sinds zondag 30 september werd de elektrische lijn Brugge - Knokke (Het Zoute) vervangen door een openbare autobusdienst.

NAMEN-LUXEMBURG

De N.M.V.B. heeft toelating verkregen een openbare autobusdienst te exploiteren tussen Dinant - Thynes en Ciney. Deze dienst werd toevertrouwd aan een exploitant, de heer Bertrand, en is in voege sinds 1 oktober.

HENEGOUWEN

Wij kregen toelating een variante te exploiteren van onze autobuslijn Binche - Bersillies-l'Abbaye, waardoor er een verbinding tot stand komt tussen Burinnes en Bienne-lez-Happart over Mont-St-Genève.

De Maatschappij heeft toelating verkregen om in eigen beheer de autobuslijn Charleroi (Zuid) - Marchienne-au-Pont - Souvret - Forchies-la-Marche te exploiteren.

Een tijdelijke toelating werd verleend voor de exploitatie van een openbare toegevoegde autobusdienst St-Ghislain - Hornu - Boussu - Warquignies - St-Ghislain.

Wij hebben toelating bekomen tot het exploiteren van een openbare autobusdienst tussen Charleroi en Montignies-le-Tilleul en Charleroi - Gadin - Charleroi.

De spoorautodienst Vloesberg - Geraardsbergen werd voor het reizigersvervoer, sinds 30 september, vervangen door een autobusdienst.

ONGEVAL

Op maandag 24 september deed zich een vreselijk ongeval voor op de lijn Antwerpen - Hamme, waarbij het tienjarige dochttertje van onze agent Mets van de stelplaats Hamme het slachtoffer werd.

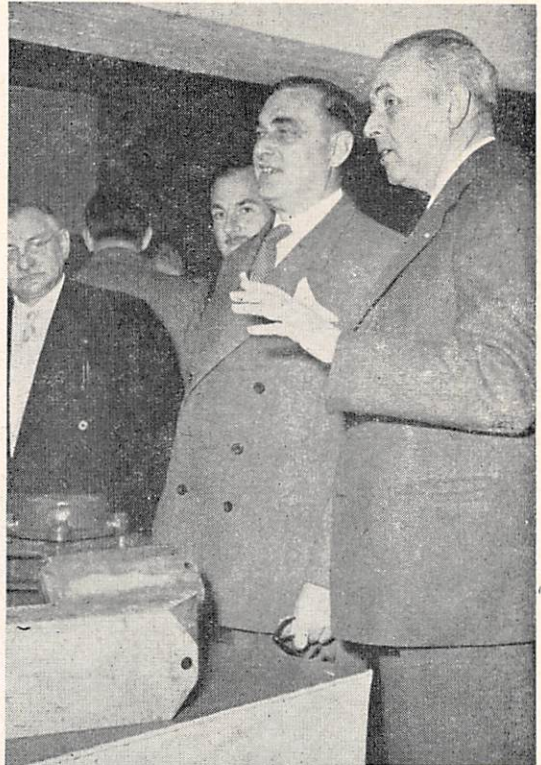
De kleine Elfrieda viel van het platform van het motorrijtuig en kwam onder de sleepwagen terecht. Zij overleed aan de gevolgen van de opgelopen verwondingen.

« Onze Buurtspoorwegen » biedt aan de zwaar getroffen ouders de deelneming van innig medevoelen in de diepe rouw die hen treft.

Het Internationaal Spoorwegaaloon

Van 27 oktober tot 5 november 1956 zal in de lokalen van het Centraal station te Brussel het 7^e Internationaal Spoorwegaaloon plaatshebben.

De N.M.V.B. zal er een stand hebben, waar naast een volledige elastische bogie, verscheidene documenten zullen tentoont gesteld worden.



(Foto R. Pletinckx.)

Deze foto werd verleden jaar genomen en toont de heer Directeur-Generaal Hoens, die aan de heer Anseele, Minister van Verkeerswezen, uitleg verstrekt over het principe van de elastische bogie. Links de heer Ros, kabinetschef van de Minister.

Wij raden onze lezers ten zeerste aan een bezoek te brengen aan deze tentoonstelling, die kosteloos toegankelijk is.

SOCIALE KRONIEK

TIJDSTIP VAN INDIENEN DER AANVRAAG TOT HET BEKOMEN VAN HET WETTELIJK RUSTPENSIOEN

Wij vestigen de aandacht van onze loontrekkende agenten, die de ouderdom van 65 jaar benaderen, op de wijziging welke onlangs werd ingevoerd aangaande het tijdstip van indienen der aanvraag van het wettelijk rustpensioen.

Wijl voorheen deze aanvraag ten vroegste mocht worden gedaan de eerste dag van de tweede maand vóór deze tijdens dewelke de aanvrager de ouderdom van 65 jaar bereikt (deze regel blijft van kracht voor de bedienden), kan zij voortaan door de loontrekkende arbeider bij het gemeentebestuur worden ingediend vanaf de eerste dag van de vierde maand vóór deze van de 65^e verjaardag.

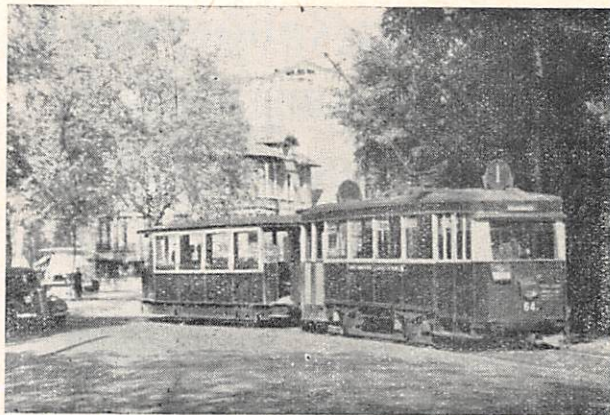
Wij raden onze toekomstige gepensioneerden dringend aan van deze nieuwe schikking gebruik te maken, ten einde van de eerste dag der maand volgend op hun 65^e verjaardag de uitbetaling van hun wettelijk pensioen te bekomen.

Voorlopig blijft het regime dat tot heden bestond voor de loontrekkenden van toepassing voor de weddetrekkenden.

Wij herinneren er aan dat de Sociale Dienst van de Nationale Maatschappij zich ter beschikking houdt van al de andere agenten om hun alle nuttige inlichtingen te verstrekken aangaande hun rechten op het wettelijk pensioen.

Modernisering van het personenvervoer te Toulouse

IN 1940 trokken duizenden Belgische gemobiliseerden zich terug op Toulouse en veel agenten van de N.M.V.B. namen dienst in de werkhuizen en op de rijtuigen van de *Société des Transports en Commun de la Région Toulousaine*. Naast een aantal prachtige autobussen, aangekocht



voor de vervanging van sommige spoordiensten, zijn er nog altijd motorrijtuigen uit die tijd in dienst.

De S.T.C.R.T. heeft tijdens de laatste jaren haar net hervormd en gemoderniseerd door op meerdere lijnen de tram te vervangen door autobussen.

Op het ogenblik worden alle lijnen naar de voorsteden geëxploiteerd met autobussen, evenals het merendeel van de stadslijnen.

Enkele van deze autobuslijnen (n^os 10, 12 en 16) worden bediend door autobussen CHAUSSON, type APH 521, 3 deuren, 110 pk. Zij zijn voorzien van de laatste verbeteringen en hebben 87 plaatsen (21 zitplaatsen, 66 staanplaatsen).

EEN DAG OP ZEE !

Ontvanger R. Fiermans, van Borgerhout, liet ons zijn indruk kennen over een tocht per vissersboot. Onze lezers zullen het eens zijn om te erkennen dat deze agent een pittig verteller is.

«Mijn jaarlijkse kustbezoeken aan Wenduine en andere badplaatsen, deden mij heimelijk snakken om eens een kijkje te gaan nemen, daar waar de blauwe lucht de zee raakt. En die roep werd een obsessie.

»Geen enkel visser nochtans mag u meenemen zonder aanmonsteringsbrief. Want zo men als blinde passagier meegaat, en er loopt wat mis, dan verkopen ze «joen hus boven joen kop», zoals ze dat daar in hun sappig dialect uitdrukken. De heer waterschoot dient te weten wie in en buiten de haven vaart. Ziedaar de voorwaarden indien ge tuk naar opwindingen, de zee intrekt.

»Het was dus met een aanmonsteringsbrief op zak dat wij van uit Nieuwpoort op de «N 725 Anna» de zee tegemoet tuften met aan 't stuur een stoere zeebonk, getaand en gebruind door de zilte zeelucht. Wij verlaten de vaargeul



en bevinden ons spoedig op zee waar een flinke bries er voor zorgt dat wij tijdig onze tol betalen aan vader Neptunus. Vlug wordt de eerste korre opgehaald; een grijze massa wriemelende en spartelende vissen wordt op 't dek neergelaten, een ware puzzel van alle soorten zeevis.

»Honderden zeevogels begeleiden onze tocht, waaronder de Jan van Gent, een eerste klas duiker, die van een onmetelijke hoogte de zee instort, zodat het water ervan opbruist als een geiser. Het uitwerpen en het inhalen van de netten is telkens een gebeurtenis, doch de dag vliegt snel voorbij.

Daar doemt reeds de vuurtoren van Lombardzijde uit de nevel op. Onze 100 P.K. motor zorgt er voor dat wij netjes de IJzer binnenlopen, en, toegewuifd door tientallen kustbezoekers, varen wij de mooie vissershaven in. »

OPGEWEKT GELAAT, GOEDE DIENST !

Zoals wij in onze vorig nummer reeds aankondigden werd in de Groep Henegouwen opnieuw beroep gedaan op de diensten van vrouwelijke ontvangers. Van links naar rechts : Mevr. Rosa Maclet en Mevr. Francine Dumont, die reeds deel uitmaakte van het personeel gedurende de oorlog. In Charleroi, waar deze twee ontvangers in dienst zijn, werden half-september al dertien vrouwelijke agenten aangenomen.



De Buurtspoorwegen in de omgeving van de Tentoonstelling

De plannen van de buurtlijnen in de omgeving van het Noordstation te Brussel zijn nog niet definitief goedgekeurd. Daarentegen zijn de fundamenten van de buurtspoorwegtunnel op de tentoonstelling praktisch geëindigd tot aan het ondergronds buurtspoorwegstation, zoals de foto op bladzijde 15 aantoont.

OP DE LIJN BRUSSEL-WEMMEL.

Deze lijn komt langs het Eeuwfeeststadion. In 1958 zullen de attracties van de Wereldtentoonstelling naast het stadion gegroepeerd worden, op de plaats waar in 1935 onze wijksporen gelegen waren. Deze zullen thans naar een belovende straat moeten verlegd worden.

Op het ogenblik worden, vanaf de halte aan de Keizerin Charlottelaan en in de richting van Wemmel, de buurtlijnen op de Houbalaan gesplitst en lopen langs de beide zijden van de middenlaan tot aan de brug, waarover de Romeinse weg loopt. Deze bomen zijn gedoemd om te verdwijnen en wanneer de steenweg zal verbreed en gemacadamiseerd zijn, zullen de sporen in het midden van de rijweg liggen.

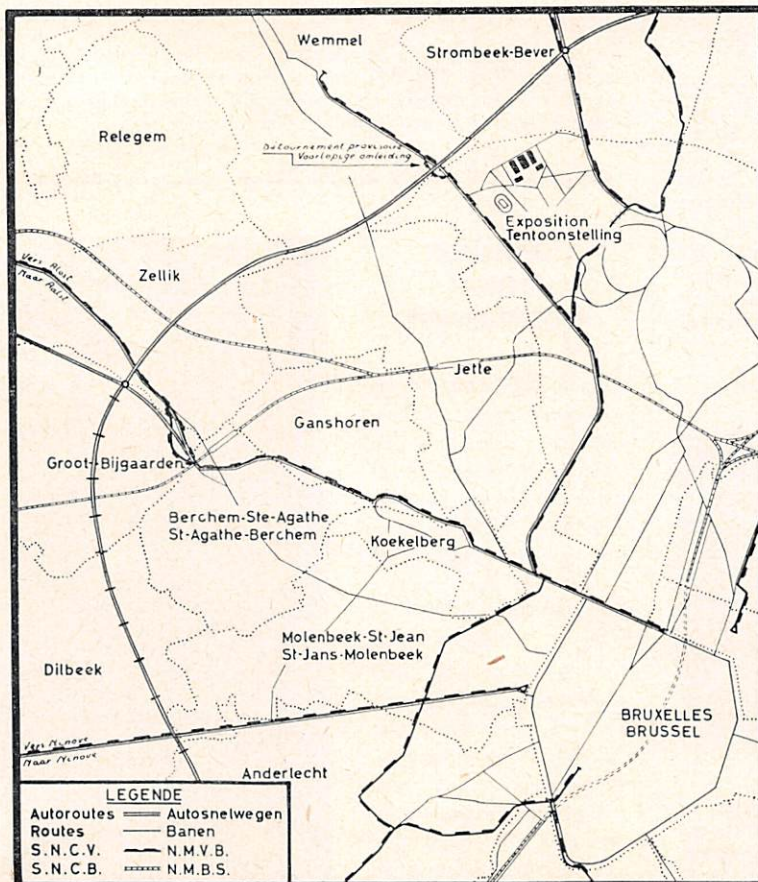


Aan de hand van deze foto kan men beter de uitdrukking « Brussel-bouwwerf » begrijpen. Op deze plaats lag gedurende bijna 60 jaar het eindpunt van de buurtlijnen nabij het Noordstation. Op het ogenblik dat de foto genomen werd, waren de sporen reeds opgebroken en werd het eindpunt voorlopig een honderd meter verschoven. De Brusselse tramwegen, die vroeger vóór het hotel Cecil (rechts zichtbaar) passeerden, gebruiken thans het weggedeelte dat eertijds door de buurtspoorwegen werd ingenomen. De machine achter de omheining is een heitoestel.

DE RING ROND BRUSSEL EN DE LIJN NAAR WEMMEL.

Op een 100 m van de brug over de Romeinse weg, werden onze sporen evenals het wegverkeer van de Limburg-Stirumlaan omgeleid in een halve cirkel, om de bouw toe te laten van een brug, waaronder de in aanbouw zijnde autosnelweg zal passeren. Deze autosnelweg, die een deel is van de « Ring van Brussel » komt van Zellik.

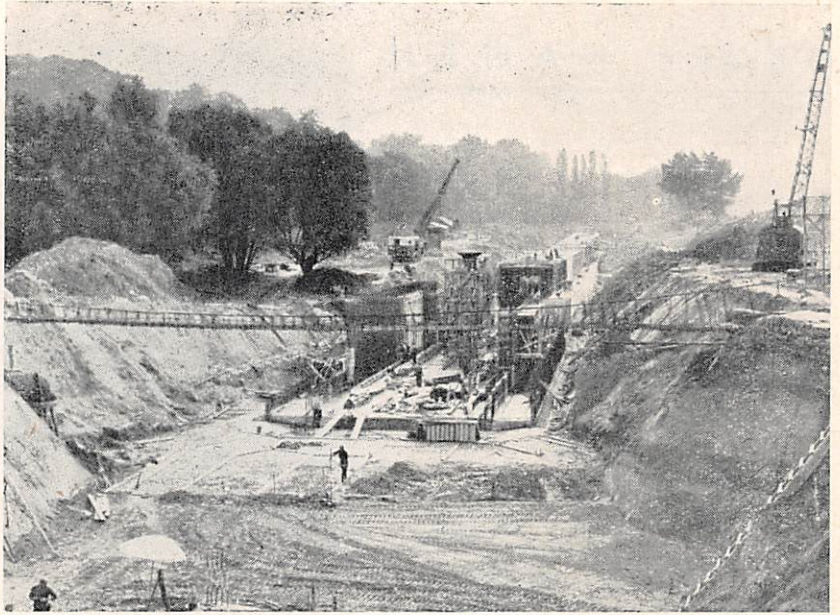
De nevenstaande kaart laat toe het tracé te volgen van dit deel van de « Ring », die te Zellik in verbinding staat met de autosnelweg naar de kust. Deze autosnelweg loopt eerst boven onze lijn Brussel-Aalst, nadien moet zij over de spoorweg Brussel-Dendermonde, om ten slotte onder de Limburg-Stirumlaan en de buurtlijn naar Wemmel te passeren; vervolgens volgt zij de Romeinse weg en komt, ter hoogte van de Meisesteenweg, samen met de autosnelweg naar Antwerpen.



De Buurtspoorwegtunnel

Dit algemeen zicht op de buurtspoorwegtunnel werd genomen op 15 september. Op het voorplan, de verbreding van de uitgraving noodzakelijk wegens de splitsing van de tunnel in twee vakken; het ene dat rechtdoor onder de steenweg naar Antwerpen loopt, het andere dat afwijkt in de richting van Londerzeel.

Het in aanbouw zijnde deel van de tunnel, breder dan het reeds voltooide gedeelte, is de ondergrondse halte. In de verte, het deel van de tunnel dat reeds volledig is afgewerkt.



HET ATOMIUM

HET Atomium, een geheel nieuwe, voor het eerst ontworpen constructie, zal ongeveer honderd en tien meter hoog worden. Dit bouwwerk is een geheel van negen sferen of bollen met ieder een diameter van achttien meter en onderling door stalen buizen verbonden. Het gebinte van de sfeer en de bui-

zen wordt geconstrueerd in een speciaal soort staal met een hoge elastische limiet. De bekleding der sferen wordt uitgevoerd in een lichte legering die een perfect glanzend uitzicht heeft (electrolytisch glansprocédé).

De negen sferen die de negen atomen van een kristal uitbeelden, zijn opgesteld volgens een « ruimtelijk gecentreerd kubiek » een klassieke figuur der kristallografie. De constructie zal dus een elementair metaalkristal uitbeelden. De kubus heeft op iedere hoek een sfeer en een in het middelpunt, dus in totaal : negen sferen. De afstand tussen de sferen, gemeten langs de zijlijnen van de kubus, is negen en twintig meter. De constructie rust op een harer sferen, de basis-sfeer genoemd : de kubus werd overhoeks geplaatst, zodat een zijner diagonalen, vertikaal komt te liggen ; de drie onderste sferen — behalve de basis-sfeer — worden ondersteund door pylonen in uiterst onbuigbaar staal. Langs deze pylonen zal men uit de constructie kunnen afdalen. De vier steunpunten rusten op de funderingen uit betonpijlers, in de grond gegoten.

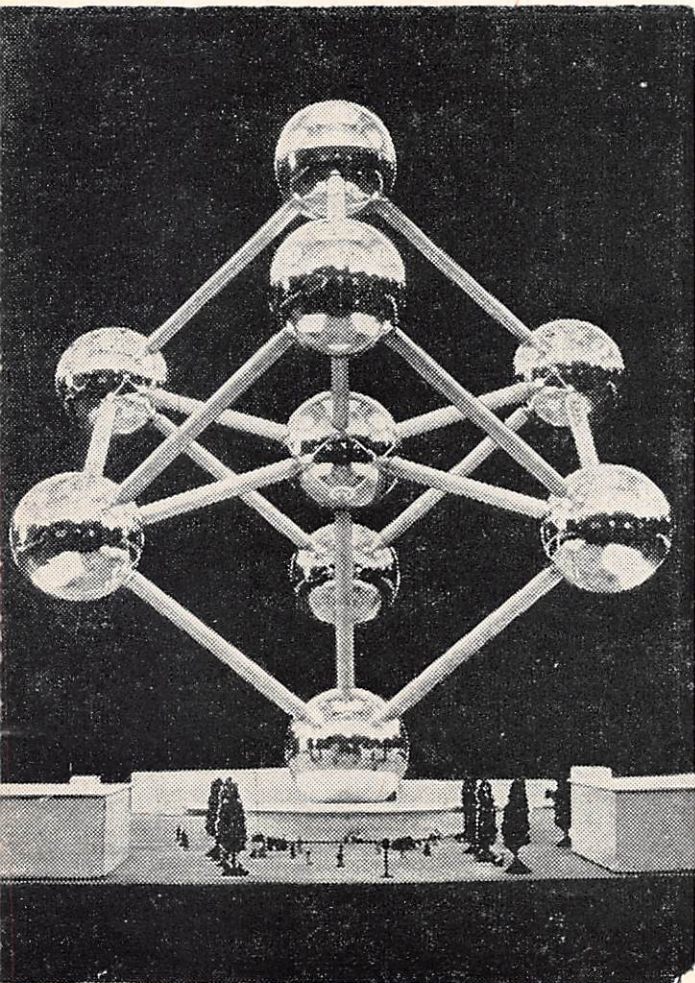
De negen sferen met hun verbindingen, zullen voor het publiek toegankelijk zijn. De onderste vijf sferen worden tentoonstellingen, terwijl men vanaf het bovenste gedeelte van het Atomium prachtige vergezichten zal hebben en deze sferen dan ook met dat doel ingericht worden. In de hoogste sfeer zal de bezoeker kunnen tafelen in een restaurant, honderd meter hoog. In de centrale buis van het Atomium zal een ultra-snelle lift de bezoekers in minder dan vijf en twintig seconden naar de top brengen.

De onderste sferen worden uitgerust met een systeem van roltrappen die een bezoek erg gemakkelijk maken.

De wetenschappelijke tentoonstelling in het onderste aedeelte van de constructie krijgt ook nog de beschikking over een paviljoen, 600 m² groot, helemaal rondom de basis-sfeer gebouwd. Dit paviljoen zal negen verdiepingen tellen, elk tweehonderd veertig vierkante meter groot, wat een totale oppervlakte geeft van tweeduizend zevenhonderd zestig vierkante meter.

De constructie is, zoals hierboven beschreven, geheel in metaal, met geluiddempend en isothermisch materiaal uitgevoerd en « air-conditioned ». Het verkeer wordt zoveel mogelijk in enige richting geleid, om opstoppingen te voorkomen.

Men zal het Atomium betreden langs het ronde paviljoen dat onder de basis-sfeer werd gebouwd, en weer verlaten langs de drie pylonen die ongeveer 90 meter uit mekaar liggen. Men onderzoekt thans de mogelijkheid het afdalen over twee verdiepingen te laten gebeuren door het aanleggen van twee terrassen, die tot restaurant zouden ingericht worden.



Drie autobuslijnen met toeristisch karakter



Enkele onzer bussen vertrekkensgereed vóór het station te Namen.

(Foto Breton.)

NAMEN-PROFONDEVILLE-ANNEVOIE- BIOUL-MAREDSOUS.

Wegens de vermaardheid, die haar jaarlijks 250.000 bezoekers bezorgt, was het aangewezen dat de abdij van Maredsous door een rechtstreekse dienst voor gemeenschappelijk vervoer verbonden werd met Namen.

Op 1 juli 1954 werd de N.M.V.B. gemachtigd, ten titel van proef, gedurende de maanden juli en augustus een toeristische autobusdienst in te leraen tussen Namen-Profondeville-Annevoie-Bioul en Maredsous, met twee heen- en terugreizen per dag.

Het onthaal dat deze nieuwe verbinding werd voorbehouden door de toeristen, aangetrokken door de beroemde Benedictijnerabdij en door de prachtige Franse tuinen van Annevoie, was zo gunstig dat, van 5 september 1954 af, de exploitatie werd voortgezet op alle zon- en feestdagen.

Bovendien heeft er, sinds 22 mei 1955, op de zon- en feestdagen te Maredsous nog een vertrek plaats te 19 u. 10, ten einde de toeristen de gelegenheid te geven nog later in de avond naar hun haardstede terug te keren.

Anderzijds neemt het verkeer in tegenovergestelde zin toe en de N.M.V.B. werd genoopt, eveneens sinds 22 mei 1955, een bijgevoegde dienst in te richten, die op zon- en feestdagen, te 20 uur, Namen verlaat.

Om aan de nieuwe behoeften te voldoen, werden ten slotte in de maanden juli en augustus, dagelijks drie reizen, heen en terug, ingelegd.

NAMEN-WÉPION-BOIS DE VILLERS.

Sedert méér dan twee jaar vroegen de gemeentebesturen van Wépion en Bois de Villers met aandrang een autobusverbinding tussen hun localiteiten. Zij zouden

zelfs de verbintenis aangaan het eventueel exploitatieverlies te dekken.

Rekening houdend met de talrijke betrekkingen tussen deze twee gemeenten, aanvaardde de N.M.V.B., van 3 juni 1956 af, ten titel van proef een openbare autobusdienst in te richten tussen Namen-station-Wépion-Fourneau en Bois de Villers, gans onafhankelijk van de lijnen Namen-Profondeville en Namen-Saint-Gérard.

Utilitair in de eerste plaats, biedt deze lijn nochtans een zeker toeristisch belang, daar zij gedeeltelijk de Maasvallei volgt en een rustige en landelijke streek doorloopt.

NAMEN-PROFONDEVILLE.

Tot 17 mei 1952 werd de lijn Namen-Profondeville electrisch geëxploiteerd. De uurtabel voorzag op dit ogenblik onderstaande frequenties :

alle 60' : tussen Namen en Profondeville ;

alle 30' : tussen Namen en Wépion ;

alle 15' : tussen Namen en La Plante, op de spitsuren.

De vervanging door autobussen heeft de rittijd Namen-Profondeville herleid tot 28'.

Dank zij het gebruik van de machines Almex en een lichte verhoging van de rittijd kon, van 3 juni 1956 af, de lijn Namen-Profondeville geëxploiteerd worden met eenmanswagen.

De frequenties zijn :

alle 40' : tussen Namen en Profondeville ;

alle 20' : tussen Namen en Fourneau ;

alle 20' : tussen Namen en Fozz-Wépion, op de spitsuren.

Tijdens de verlofperiode is er, op zon- en feestdagen, om de 20' een verbinding tussen Namen en Profondeville.

Het lassen van rijdraden

onder druk

DAGELIJKS kan men, in de meest verschillende domeinen, technische nieuwigheden bewonderen, zelfs daar waar men dacht dat de gebruikte middelen een voldoende perfectie hadden bereikt voor de noodwendigheden van de nijverheid.

Alzo werd onlangs een machine vervaardigd voor het lassen van de rijdraden onder druk door middel van een oxy-acetyleen-procédé. De diensten van de luchtlijnen van het net van Charleroi hebben sedert zes maanden dit apparaat in gebruik.

In onze verscheidene onderhoudsdiensten van de luchtlijn voor stroomafname met beugel of pantograaf, wordt het samenvoegen van de draaduiteinden bekomen door middel van dubbele draadklemmen.

Bij stroomafname met trolley, zoals op het Brussels net, geschiedt de draadverbinding door middel van verbindingsklemmen.

Wanneer een rijdraad breekt zal de ladderwagen-ploeg snel de herstelling uitvoeren met behulp van verbindingsklemmen. Maar deze methode heeft haar nadelen ter oorzaak van het gewicht der verbindingsstukken, die soms midden in de draagwijdte geplaatst zijn.

Er bestond reeds een manier om de draden te lassen met een lasapparaat, maar dit procédé verminderde de weerstand van de draad op de gelaste plaats en het gebeurde dat de draden braken, vooral bij lage temperatuur. Bovendien kent men nog een andere methode van electrisch weerstandlassen, maar zij is zeer kostelijk en het apparaat kan niet gebruikt worden boven op een ladderwagen.

HET LASSEN ONDER DRUK (PRESSURE-WELDING)

Het apparaat Linde weegt 41 kg en het kan op een ladderwagen geplaatst worden.

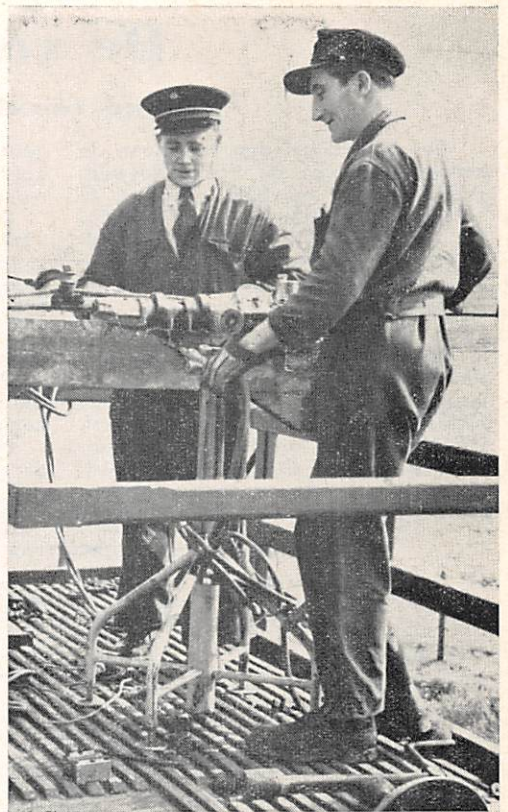
Deze machine verbindt de rijdraad-uiteinden onder druk en last ze oxy-acetylenisch. In principe bestaat dit procédé er in een herkristallisatie te verwekken in het bewerkt metaal, zonder smelting van de samen te voegen uiteinden. De oppervlakten van deze uiteinden die juist aan elkaar dienen te passen, worden tegen elkaar gedrukt onder een druk van 8 kg/mm²; vervolgens worden zij gelijkvormig verhit door middel van een speciale ringvormige soldeerbus tot ze pappig worden. De herkristallisatie doet zich reeds voor tijdens de verhitting.

WERKWIJZE

Om de twee uiteinden van de draad stevig vast te houden, werd een soort kader gemaakt waarin de twee samen te voegen delen van de rijdraad worden vastgemaakt, door middel van twee aangepaste toestellen. Een van deze laatste staat vast, terwijl het andere kan verplaatst worden langs een leibaan. Met behulp van een hydraulische pomp, oefent men de nodige druk uit op het uiteinde van de draad, geplaatst in het beweegbare apparaat.

Na het onder druk zetten, wordt het oxy-acetyleen-lasapparaat aangestoken. Vooraf moet er bij het acetyleen een bijtmiddel gevoegd worden, ten einde oxydatie van de lasvoeg te verhinderen gedurende het lassen.

Het samenvoegen van de twee rijdraden door middel van deze machine duurt, na het aansteken van het lasapparaat, ongeveer 15 à 30 seconden. Wanneer het lassen geëindigd is moet de ronding, die zich ter hoogte van de lasvoeg



Onze agenten Haumont
en Raulet boven op de ladderwagen.
(Foto Roels.)

vormde, met een hamer teruggeslagen worden. Daarenboven moet de draad, na volledige afkoeling, in de machine geperst worden onder een druk van 35 à 40 kg/mm². Na deze bewerking gaat men over tot het harden dat bestaat in het uittrekken van de draad om de elasticiteit van het metaal te verhogen.

Dit apparaat werd beproefd door de Maatschappij voor Intercommunale Vervoer te Brussel, doch daar de diensten van deze Maatschappij verschillende soorten koperdraad gebruiken, hebben zij van het gebruik moeten afzien. Inderdaad, indien het lassen van rijdraden in electrolytisch koper (in gebruik in de Groep Henegouwen) altijd lukt, is het lassen van draden in cadmium-koper (ook gebruikt op het Brussels Buurtspoornet) praktisch onmogelijk te verwezenlijken.

Een van de gevallen van nuttig gebruik is dit wanneer de draad over een kleine lengte moet vervangen worden. Op sommige plaatsen van een lijn, o.m. op kruisingen of daar waar dikwijls moet aangezet worden, verslijten de draden veel vlugger. Bovendien zijn er soms abnormale slijtages te wijten aan het herhaald plaatselijk warmlopen van de draad, namelijk op de lijnen waar de diensten verzekerd worden door P.C.C.-cars. Welnu bij klassieke vervanging door klemmen is men verplicht de draad te hernieuwen van het een naar het ander ophangingspunt. Met het procédé van lassen onder druk daarentegen moet men slechts het versleten gedeelte vervangen.

De diensten van Charleroi zijn zeer voldaan over het apparaat, zodat tot de aankoop van een tweede machine, voor de Borinage, werd besloten. De heer Hubeau, technischingenieur te La Louvière, voorziet een vlugge afschrijving van het apparaat, rekening houdend met de recuperatie van de pinnen.

Ten einde de dienst niet te hinderen werd in de Groep Henegouwen een groot aantal klemmen gebruikt, die niet werden weggenomen bij gebrek aan tijd en gereedschap.

Op het ogenblik heeft men echter een algemene herziening van het luchtnet aangevat, waarbij voortdurend gebruik wordt gemaakt van het onlangs aangekochte lasapparaat.

De veiligheidswedstrijd

Stand van de ploegen op 31 augustus 1956

Vier maand geleden verscheen de laatste tabel van de Veiligheidswedstrijd. Op het ogenblik tellen wij 47 op de 77 ploegen, die MEER DAN 50 DAGEN ZONDER ARBEIDSONGEVAL tellen, zeven ploegen mei méér dan 365 dagen en één ploeg, die haar duizendste dag nadert.

In ANTWERPEN heeft de ploeg n° 11 (werkhuis van Merksem) nog steeds de leiding, doch ploeg n° 7 is teruggeslagen, zodat n° 4 (ontvangers Merksem) de tweede plaats inneemt. SLECHTS TWEE onzichtbare achterblijvers in deze Groep, zoals overi-

gens ook in Groep LUIK, waar ploegen 2 en 4 een zeer mooie plaats innemen.

De ploeg Sint-Niklaas-Hamme (OOST-VLAANDEREN) nadert de duizendste dag zonder ongeval en zal deze, laat het ons hopen, bereiken bij het verschijnen van dit nummer. Maar waar blijven de drie andere ploegen?

Al de ploegen van WEST-VLAANDEREN hebben een « tuimelperte » gemaakt.

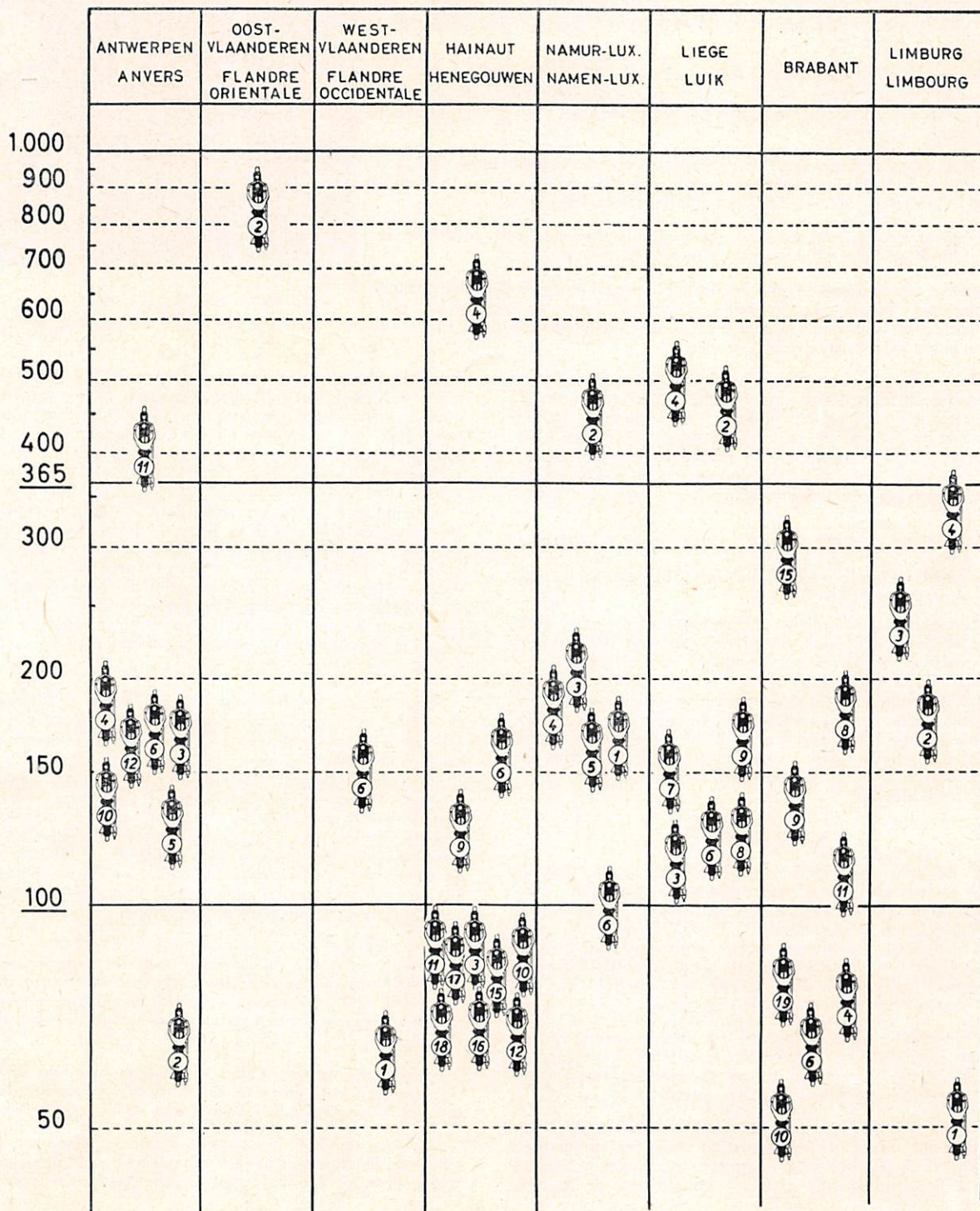
NAMEN en LIMBURG hebben beide al hun ploegen ZONDER EEN UIT-

ZONDERING in de strijd geworpen. Ploeg 4 van Limburg is over de « 300 ». Oef, de betovering is gebroken.

Voor BRABANT en HENEGOUWEN, met respectievelijk 8 ploegen op 18 en 11 op 19, loont het de moeite een kijkje te slaan op de uitslagen van begin 1956. De opmerkelijke vooruitgang springt in 't oog.

Algemeen beschouwd : verbetering dus. Minder ongevallen, minder zorgen, minder kosten, MEER GELUK.

Maar vooral niet op de lauweren rusten. Alleen de aanhouder wint.



Beveiliging



tegen Brand

DE jongste ramp te Marcinelle vestigt onze aandacht op de noodlottige gevolgen van een brand.

Het komt er dus op aan met alle mogelijke middelen de oorzaken van brand uit te schakelen.

Indien er, ondanks alle voorzorgen, een brand uitbreekt, past het terstond en ter plaatse te beschikken over de apparaten en de installaties die moeten toelaten de brand met de meeste kansen op succes te bestrijden.

Om brandrampen te beletten, heeft onze Maatschappij talrijke maatregelen getroffen die van aard zijn de oorzaken van brand uit te schakelen.

Wij vernoemen o.a. :

- het nazicht der electriche installaties,
- het rookverbod in sommige lokalen,
- het plaatsen van schakelaars op de batterijen van de autovoertuigen,
- het bouwen van speciale opslagplaatsen voor licht ontvlambare stoffen, enz...

Maar gezien er niettegenstaande al deze voorzorgen toch brand kan uitbreken, werden, zowel op de rijtuigen als in de vaste werkplaatsen, bestrijdingsmiddelen voorzien; en wel :

- draagbare of op wagens geplaatste blustoestellen,
- emmers gevuld met zand,
- waterkranen met uitrusting van slangen en lansen,
- automatische installaties, enz...

Het volstaat echter niet over allerhande bestrijdingsmateriael te beschikken. Het moet insgelijks oordeelkundig en doeltreffend kunnen aangewend worden. Welnu, **alhoewel de gebruikwijze op de meeste blusapparaten aangeduid is, zijn deze voorschriften nog onbekend aan vele agenten in dienst bij de N.M.V.B.**

Wij zullen trachten deze leemte aan te vullen door in het raam van deze artikels alle nodige inlichtingen dienaangaande te verstrekken.

Bewaar ze zorgvuldig. De dag kan komen dat de kennis ervan U zal redden, uw familie zal vrijwaren of nog uw broodwinning een ramp zal besparen. Vermits U, hetzij in ploeg, hetzij alleen tussen onze reizigersklieenteel werkt, kunt U wellicht eens het leven van

verscheidene personen in handen hebben. Op dat kritisch oogenblik zult U zich deze voorschriften en raadgevingen dienen te herinneren. Wij raden U dan ook aan ze geregeld te herlezen.

1. Blustoestellen met tetrachloorkoolstof.

Het hiernevens afgebeelde type van apparaat, wordt voornamelijk op het rollend materieel gebruikt. Het kan aangewend worden in alle gevallen, van brand, zowel van electriche aard als andere.

Werking.

Houdt het apparaat in de linkerhand. Draait het handvat een kwartdraai naar links, zodat dit loskomt. Trekt, en begint te pompen zoals zou gedaan worden met een fietspomp, en richt de straal naar de basis van de brandhaard.

Er bestaan ook apparaten van het type met naaldkraan.

Voor het gebruik draait men de kraan die de



Fig. 1.

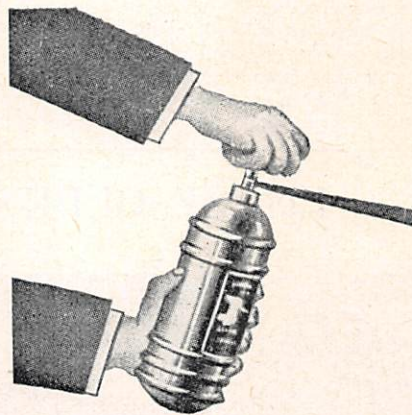


Fig. 3.

opening vrijmaakt los. De straal vloeistof onder drukking zal dan ontsnappen.

(Wordt vervolgd.)



Fig. 2.

Richt de straal naar de basis van de brandhaard.

Mijn beste vacantietherinnering

Talrijke fabrieken en belangrijke firma's geven bladen uit voor hun personeel waarin men, van de maand september af, verslagen kan lezen over vacantiereizen van de bedienden.

De ene kocht een kampeervagen en stelde hem op in zijn tuin, de andere waagde zich in het Zoniënwood met een coryza en kwam terug met een nieuwe gezondheid, een nieuwe ervaring en een behoefte aan nieuwe schoenen.

Verleden jaar heb ik tal van zulke verhalen gelezen, steeds met de hoop er een gelukkige wenk in te vinden, doch mijn beroepsmisvorming leidt er mij toe telkens, tussen de lijnen, een bittere ontgoocheling te ontdekken die men niet volmondig durft uitdrukken.

Wat mijn eigen vakantie 1956 betreft: de vorige zomer had mij uiterst wantrouwend gemaakt en ik kwam er niet toe iets te beslissen, tot mijn vriend Jef Mosselmans mij zijn zienswijze opdrong: « Ik weet wat gij nodig hebt: een kruisvaart!! Enfin, zeggen wij een oponthoud in volle oceaan, een zeereis », en om het voorstel nog aanlokkelijker te maken voegde hij er aan toe « en ik zal u vergezellen! ».

Ik moet bekennen dat ik altijd veel van reizen op zee gehouden heb; ik heb reeds heel wat meegemaakt, ik ben van Antwerpen naar Oostende gevaren, van Knokke naar Vlissingen, zonder te gewagen van de overtocht der Schelde naar Sint-Anneke. Ik ben werkelijk een geboren zeeman, de wijze waarop ik het heerlijk nat naar mij toetrek de eerste dagen van de maand bewijst het genoegzaam.

Wanneer Mosselmans mij dus een reis ter zee voorstelde stond ik terstond op, strekte mijn handpalm boven mijn ogen en vroeg hem: « Naar welke windstreek brengt ge mij? ».

« Ik heb alles geregeld », antwoordde hij. De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen richt een reis in naar Folkestone. Wij varen met een Belgische maalboot, zodat wij ten minste zeker zijn over de drank te beschikken die met ons temperament en onze gewoonten overeenkomt ».

« Dit staat mij wel aan », zei ik, « maar voor mij bestaat de bekoorlijkheid van een kruisvaart juist in een kalme zee met, wellicht, een zonnestraaltje, twee ligstoelen, geen zorgen meer om het hoofd en, onder het zacht gemurmel der baren, het dolce far niente en de stille vrede, eindelijk! Maar wat zal deze rustkuur kosten, aan boord van die comfortrijke Kon-Tiki, onder de kreten der zeemeeuwen? ».

« Amper 640 F heen en terug, en voor die prijs bezoeken we Folkestone; men biedt ons tezelfdertijd de sterkende

kalmt van de oceaan, de ozone en het jodium der passaatwinden. »

Ten slotte stemde ik er in toe hem te vergezellen; ik meende toch ook dat wij ons deze kruisvaart mochten gunnen omdat zij goedkoop was en bovendien een nieuwigheid voor ons.

Mosselmans had voorzeker een voortreffelijk idee gehad, doch toen wij aan boord kwamen stelde ik vast dat duizend twee honderd mensen dezelfde ingeving hadden gehad, en op een wip waren alle beschikbare zetels in beslag genomen. Toen de honger begon te knagen moesten wij ervaren dat het buffet aan een razzia ten offer was gevallen en er zelfs geen sigaretten meer te vinden waren. M. Lindbergh heeft de Atlantische Oceaan overvlogen met drie broodjes met ham; voor mijn part beschouw ik hem nu als een slokop.

Een derde der passagiers was er in geslaagd een zitplaatsje te bemachtigen; de overigen waren samengedrukt op het dek en trokken onverpoosd voorbij, net als de figuranten van « De Jodin ». Ik mengde mij in de stoet die zonder ophouden de boot op- en afliep tot ik een vrij hoekje vond, en van dan af moest ik driehonderd negen en negentig keren achter mekaar « geen reden » zeggen, terwijl 399 reizigers zich verontschuldigen omdat zij op mijn voeten traptten.

Ik zal onze wandeling in een verschrikkelijk droog Folkestone maar niet vertellen, want de « pubs » openden pas om 6 u. 's avonds. Laten wij het doek vallen op dit landschap dat best tot achtergrond had kunnen dienen voor een film onder de titel « de woestijn van de dorst ».

Het sein tot de terugtocht werd eindelijk gegeven. Wanneer ik te Oostende aan wal stapte, smaakte ik de blijdschap nu ook eens, ik, een schoon onderwerp te bezitten van een artikel voor de rubriek « Vacantietherinneringen » in ons personeelsblad. Immers:

1. — Toen wij te Folkestone aan boord gingen, viel Mosselmans in het water;
2. — Daar wij al vertraging hadden, werd hij naar de verpleegzaal van de havenrichting gevoerd;
3. — Ik had de twee retourkaartjes op zak;
4. — Hij had geen geld meer;
5. — Hij kent geen Engels;
6. — Hij heeft mij getelegrafeerd om geld te sturen;
7. — Ik heb het niet gedaan.

A.V.D.E.

UIT DE OUDE DOOS!

KRUISWOORDRAADSEL



FOTO GENOMEN IN 1912 AAN DE CORNELISKAAL TE AALST. Op de locomotief vooraan, machinist TERREIN (overleden) en achteraan, stoker CAUDRON (gepensionneerd). Op het voorplan, de h. CORNELIS, directeur van de fabrieken « Glucoseries Réunies », destijds goede klant van de N.M.V.B. De jonge dame links is Mw. VAN WICHELEN, echtgenote van onze aangestelde te Aalst.

Oplossing

O. B.

Nr 63

C A R B U R A T O R
O L I E - - R U N E
N O B E L P R I J S
C E E L - I O - U T
E - S T A N G - I -
S A - E - K A R S T
S L A N K - N A T O
I D - I N K T - E R
E R O S I E - E R E
S A P - E I S D E N