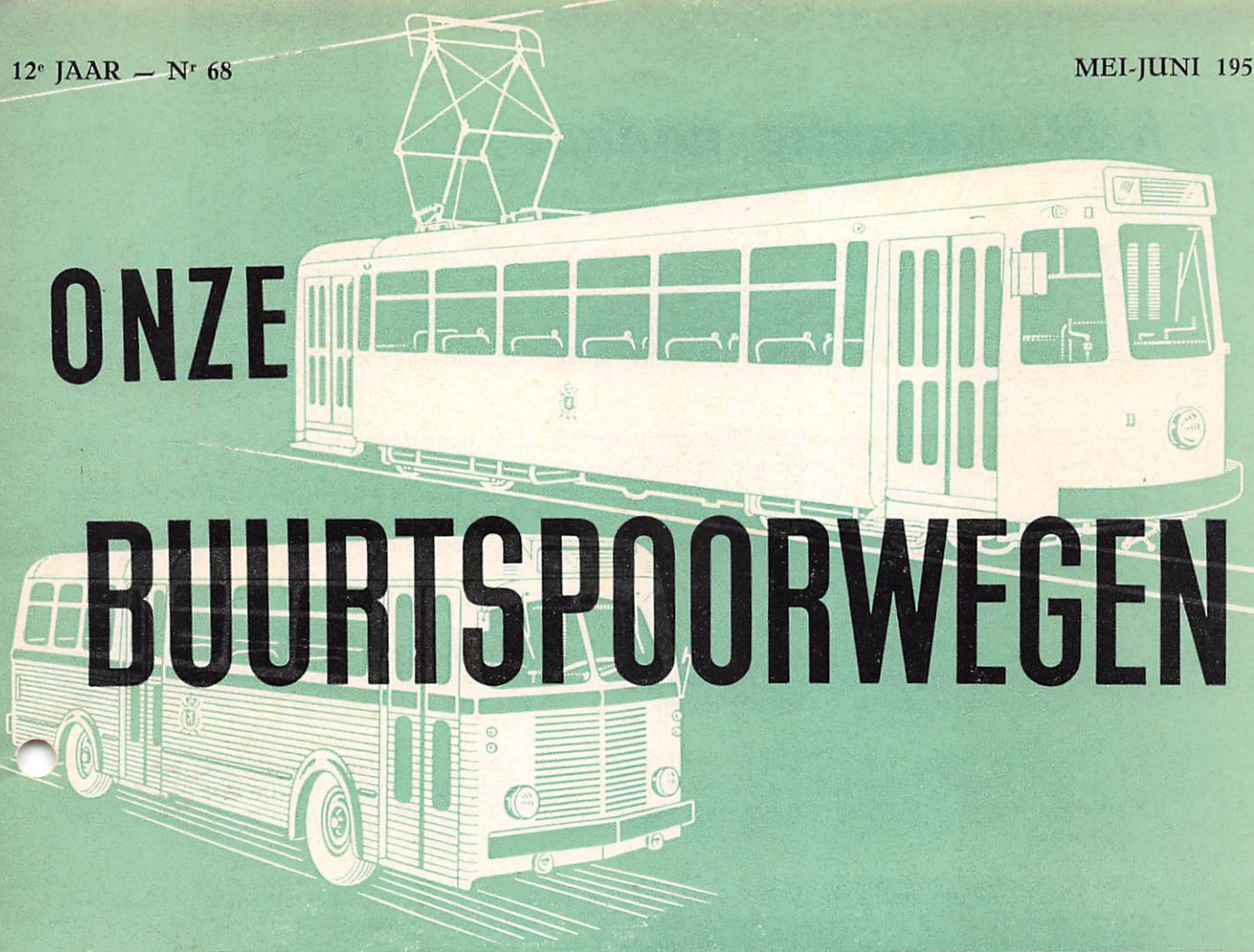


ONZE

BUURTSPOORWEGEN



Het bloemenuurwerk te Oostende.

(Foto E. Roels.)

U hebt vakantie nodig . . .

DE lange winterperiode, die wij jaarlijks doormaken, het zenuwslopend leven in deze moderne tijd, doen ons hunkeren naar de zomermaanden en het jaarlijks verlof.

Elkeen, die werkt, heeft vakantie nodig. Lichamelijke inspanning of geestesvermoeidheid vragen « ontspanning ». U zelf zult bepalen hoe ge op een aangename, gemakkelijke wijze en zonder zorgen uw vakantie, die de eentonigheid van het dag-aan-dag-werk moet breken, zult doorbrengen.

Opdat uw verlof een werkelijke ontspanning weze voor lichaam en geest is het nodig rekening te houden met volgende bemerkingen.

Indien u met verlof gaat, laat dan last en zorgen thuis. Laat u niet misleiden door ronkende namen, maar bereidt zelf uw reis zorgvuldig voor of kiest het reisprogramma dat u het best geschikt lijkt. Zorgt er voor dat uw programma niet overladen is; wat u wenst te zien, ziet het goed.

Bij het opstellen van uw reisbudget houdt dan rekening met: de eventuele aankoop van reiskledij; de verplaatsingskosten; de kosten voor logies, maaltijden en dranken; de persoonlijke uitgaven voor ontspanning, bezoeken, geschenken, enz. Laat een speelruimte van 5 à 10 t. h. voor onvoorziene omstandigheden.

Voorziet u van een E.H.B.O. verbandkistje met o.m.: een ontsmettingsmiddel voor kleine wonden; enkele verbandmiddelen, zwachtels en een weinig watten; een doosje met pijnstillende poeders. Vergeet niet dat verandering van lucht en van voedsel u de eerste dagen last kunnen bezorgen.

Voor kinderen van 2 tot 10 jaar is de zee het ideale vakantieoord; voor oudere kinderen zijn de Kempen en de Ardennen meer geschikt. Van etappereizen wordt slechts — en dan nog maar gedeeltelijk, — genoten door kinderen boven de 15 jaar.

Denkt er dus goed over na en neemt u voor, dit jaar de ontspanning te zoeken, die u nodig hebt.

ZONNIG WEER

en

VEEL REISGENOT

GELDIGHEIDSDUUR

HEEN- EN TERUGBILJETTEN

N.M.B.S.

Dit jaar heeft de N.M.B.S. besloten een geldigheidsduur van één maand toe te staan aan de biljetten « heen en terug », 2^{de} klasse, uitgegeven tussen 13 april en 31 oktober 1957 ten voordele van de agenten van de Openbare Besturen.

De gunst wordt toegestaan op vertoon van een getekende attestatie van hun chef vermeldend: de data van het begin en het einde van het verlof, de burgerlijke stand van de agent en eventueel de samenstelling van zijn gezin.

Het voordeel wordt eveneens verleend aan de echtgenote en aan de minderjarige kinderen, die zich terzeldertijd als de agent verplaatsen. De terugreis mag, niettemin, afzonderlijk gebeuren voor zover dat het document, dienende tot het bekomen van het biljet, voorgelegd wordt.



Op deze foto, genomen te Brugge in de tussonoorlogse periode, ziet men rechts, op de Jan Van Eyckplaats, de zijgevel van « De Roode Steen », waar thans de gewestelijke zetel van West-Vlaanderen is ondergebracht.

De Groepsdirectie van West-Vlaanderen betreft haar nieuwe lokalen te BRUGGE



BRUGGE, het historisch schijn, waar op sommige plaatsen de tijd schijnt te hebben stil gestaan, be- waart tussen haar muren nog een groot aantal eeuwenoude huizen.

Een daarvan, « De Roode Steen », werd een vijftigtal jaren geleden aangekocht door de stad. Onvoldoende onderhouden door de verscheidene organismen, die er het vruchtgebruik van hadden, besloot de stad Brugge het gebouw te verkopen aan onze Maatschappij, die in de financiële mogelijkheid verkeert de nodige herstel- lingen uit te voeren en in de toekomst het normaal onderhoud te verzekeren.

De N.M.V.B. heeft in dit gebouw de provinciale diensten van de Groep West-Vlaanderen ondergebracht.

De voorgevel van « De Roode Steen », dat de hoek vormt van de Spiegelrei en het Hof van Gent geeft op de Jan Van Eyckplaats, waar zich het standbeeld bevindt van de Brugse schilder. Volgens een werk, dat de geschie- denis en de beschrijving bevat van al de patriciërswonin- gen en historische gebouwen van Brugge, zou het gebouw dagtekenen uit het einde van de XVI^e eeuw maar de onderbouw, voornamelijk langs de zijde van het Hof van Gent zou reeds uit de XIV^e eeuw zijn; de geleerde Bruggeling, de heer de Schietere de Lophem, die opzoeken gedaan heeft betreffende de verschei- dene eigenaars van dit gebouw, is kunnen teruggaan tot 1487. Op deze datum vindt men de heer Robert du Home, geboren te Roesaen, doctor in de geneeskunde en raadsheer van de Hertog van Boergondië, als eigenaar van het huis « De Roode Steen, staende up den houck van de Genthove by St Jansbrughe ».

Meerdere kunstcritici menen dit mooie huis te her- kennen op het bekende veelluk van de gebroeders van Eyck « De Aanbidding van het Lam Gods ».

In 1903 werd het huis, voor reden van openbaar nut, aangekocht door de stad. De eigenaar was op dit ogen- blik Mevrouw Sophie Boeteman, weduwe van Joseph Steylaers, wiens oudste zoon — eigenaardige bijzonder- heid — als ingenieur, te Assebroek, de leiding had van de buurtlijnen van Brugge en omgeving. In het besluit van de gemeenteraad werd de noodzakelijkheid aange- toond van de aankoop van het geheel van het gebouw ten einde het huis te bewaren, in een van de schilderach- tigste hoekjes van de stad.

Sinds de aankoop door de stad werd « De Roode Steen » tot verschillende doeleinden gebruikt; gedu- rende een zekere tijd verleende het onderdak aan het Museum Tulpinck-Roerich, dat een opvallende verzame- ling bergde van meesterwerken van oud-Vlaamse mees- ters, evenals van werken van de Russische schilder Nico- laas Roerich. Tussen de twee oorlogen was het de zetel van de « Vrienden van Brugge ».

Vóór enkele jaren namen de « Vereniging van Belgi- sche Schrijvers » en de familie van de letterkundige Georges Rodenbach, het initiatief in de voorgevel van het gebouw een herdenkingsplaat in te metselen.



Huis « De Roode Steen ».

De foto onderaan bladzijde 2, komt uit de archieven van de N.M.V.B. en werd genomen rond 1930.

Rechts, de zijgevel van « De Rode Steen » uitgevend op het kanaal met de sierlijke zwanen.

Het gebouw, links op de foto, is de Poortersloge, de vroegere zetel van de poorters.

In 1755 brandde dit gebouw af met uitzondering van de toren. Het werd in 1898 in zijn oorspronkelijke staat heropgebouwd. Heden bewaart men er staatsarchieven.

In de XV^e eeuw drong het kanaal door tot in het centrum van de stad en de schepen moesten hier een tolgeld betalen en zo nodig de goederen laten wegen op de gemeentelijke waag, die zich in de kelderingen bevond van het gebouw, dat thans, op de Jan Van Eyckplaats, in gebruik genomen wordt door de brand- weer.

De tram — die intussen uit Brugge verdwenen is — rijdt voorbij het Tolhuis (1477), dat heden omgevormd is tot gemeentelijke bibliotheek, waar o.m. handschriften van de Abdij Ter Duinen bewaard worden; daarnaast staat het Pyndershuis (1470).

Het interieur van « De Roode Steen » werd op een merkwaardige manier ingericht en wanneer men een der vensters, met de in lood gevatte ruiten, opent heeft men een algemeen zicht op de Jan Van Eyckplaats, waar noch trampalen, noch benzinepomp het geheel ontsieren, zodat men zich in de middeleeuwen kan wanen.

Knipsels uit het Verslag over het 72^{ste} Maatschappelijk Dienstjaar

PERSONEEL.

De getalsterkte van het personeel bedroeg, op 31 december 1956, 8.782 ambtenaren en agenten tegen 8.496 op 31 december 1955. Die verhoging van de totale getalsterkte vloeit voort uit het opnemen, in het kader van de Nationale Maatschappij, van het personeel dat werd overgenomen van de Maatschappij, die de buurtlijnen der kust exploiteerde, alsmede uit het toekennen — van 1 januari 1956 af — van zes compensatieverlofdagen geldend als vermindering met één uur van de wekelijkse arbeidsduur.

HET NET.

A. — De totale lengte van de spoorlijnen, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij worden geëxploiteerd, bedraagt 2.081 km (tegen 2.206 in 1955) onderverdeeld in 1.206 km met elektrische tractie en 875 km met niet-electrische tractie.

De totale lengte van de verpachte spoorlijnen bedraagt nog slechts 11 km 700.

B. — De totale lengte van de openbare autobusdiensten, die door de Nationale Maatschappij worden geëxploiteerd, bedraagt 7.967 km, waarvan 6.412 km in eigen beheer en 1.555 km door pachters.

C. — De speciale autobusdiensten, onder toezicht van de N.M.V.B. hebben een lengte van 25.162 km ; deze in eigen beheer hebben een lengte van 2.927 km.

VERZEKERINGEN.

Daar de Maatschappij haar eigen verzekeraar is en het aantal ongevallen bestendig verhoogt, geven wij onderstaand een overzicht van de geregistreerde ongevallen.

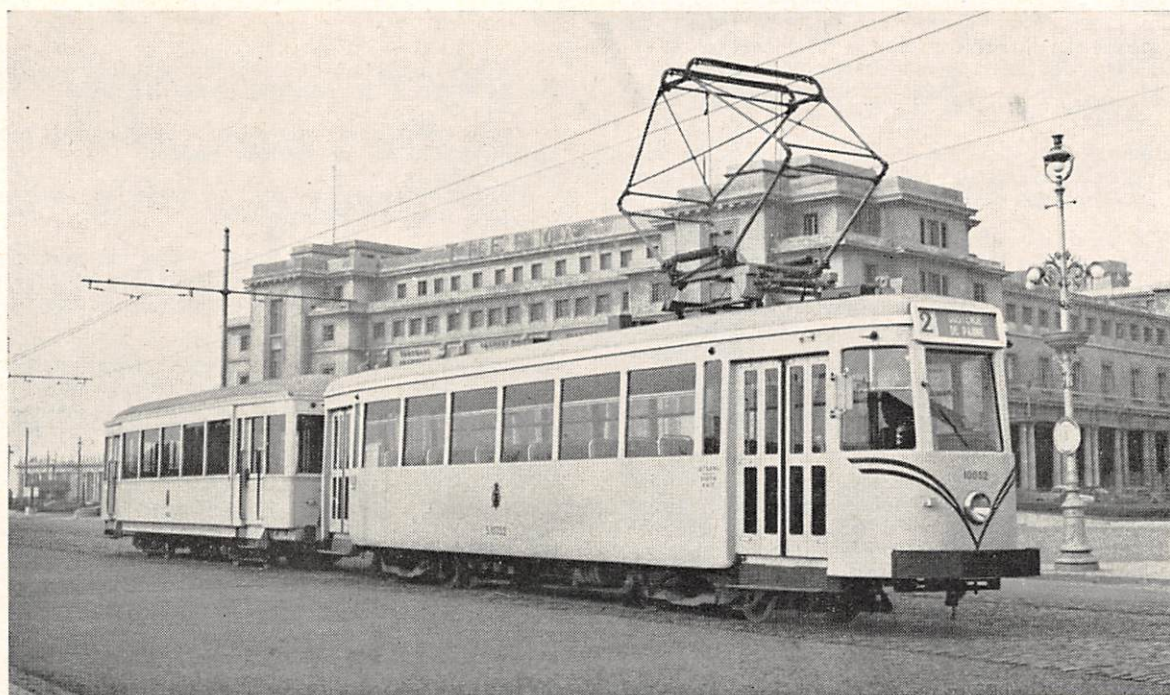
Risico Derden-Spoor.

Aantal geregistreerde ongevallen	5.151
Aantal doden	26
Aantal gewonden	1.084
Het aantal doden is merkkelijk afgenomen.	

Risico Derden-Weg.

Aantal geregistreerde ongevallen	2.932
Aantal doden	14
Aantal gewonden	681

Daar het aantal afgelegde kilometers met 24 t.h. en het aantal ongevallen met 30 t.h. zijn toegenomen, is de frequentievoet, steunend op de afgelegde afstand, 3,5 t.h. hoger geworden.



Te Oostende. — Trein samengesteld uit een motrice, met alle zitplaatsen in de rijrichting, en een bogiewagen.

TECHNISCHE DIENSTEN.

Vaste Installaties.

In 1956 werden in het totaal 129 km lijnen opgebroken en in de loop van hetzelfde jaar waren de opbrekingen bezig op een twintigtal andere lijnen met een totale lengte van 242 km.

Gebouwen.

Tussen de in 1956 uitgevoerde werken inzake gebouwen, vermelden wij :

- inrichting van burelen te Anderlues ;

Rollend materieel.

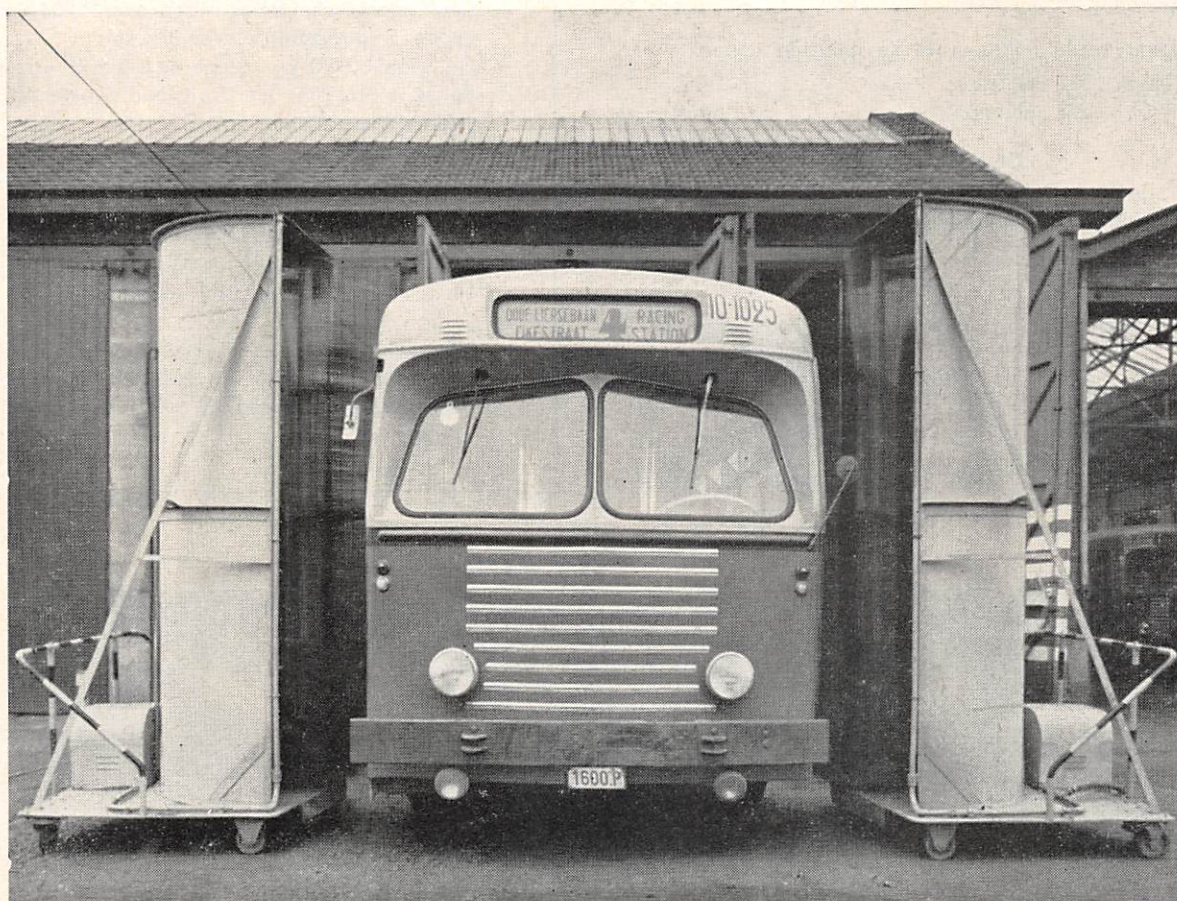
In 1956 werden door de N.M.V.B 162 autobussen in bedrijf genomen waarvan 150 van het type 80 plaatsen.

De houten kassen van 47 elektrische bogiemotorrijtuigen werden vervangen door metalen kassen van het type der lichtere stadsrijtuigen (automatische deuren, breedte 2 m 32, buislampverlichting).

Effectief van het rollend materieel.

A. — Electrisch Net.

Motorrijtuigen	798
Gesloten bijwagens	625



Te Mechelen. — Machine voor het wassen van autobussen.

- inrichting van een garage voor autobussen te Doornik en Kortrijk ;
- ombouwen van de loodsen tot garage voor autobussen in de stelplaats Sint-Niklaas ;
- ombouwen van de gebouwen voor werkplaatsen te Andenne ;
- oprichting van een garage voor ladderwagens in de stelplaats te Kuregem ;
- sociale inrichtingen te Luik-Saint-Gilles, te Doornik en te Oostmalle.

Onderstations en elektrische cabines.

In het vooruitzicht van de Wereldtentoonstelling 58 werd het vermogen van de onderstations in de Brusselse agglomeratie opgevoerd door het vervangen der kolven van 350 A door kolven van 500 A.

B. — Niet-geëlectriceerd net.

Spoorauto's en tractors	170
Locomotieven	30
Personenrijtuigen	155
Wagens met schutborden	3.796
(tegen 4.231 in 1955)	
Gesloten wagens	1.113

C. — Vervoer over de weg.

Autobussen	821
Gyrobussen	3
Wegtrein	1

Deze cijfers tonen een gevoelige daling aan van het aantal spoorrijtuigen.

EXPLOITATIEUITSLAGEN.

Spoorlijnen en vervangingsautobussen.

Totale ontvangsten in 1956 : 1 miljard 280 miljoen.
Totale uitgaven in 1956 : 1 miljard 235 miljoen, waarvan 752 miljoen voor wedden en lonen.

De gemiddelde exploitatiecoëfficiënt (verhouding tussen de uitgaven en ontvangsten = $\frac{U}{O} \times 100$) is 96,45 in 1956 tegen 95,70 in 1955 en 95,57 in 1954.

Men telt nog slechts 6 deficitaire lijnen tegen 7 in 1955.

Autobusdiensten met eigen kapitaal.

Ontvangsten : 176 miljoen.

Uitgaven : 173 miljoen.

Aantal vervoerde reizigers (al de diensten samen).

In 1956 : 312 miljoen.

In 1955 : 298 miljoen.

COMMENTAAR.

Dit jaar werden in de rubriek « Commentaar » vooral de financiële kwesties behandeld ; namelijk de evolutie van de vereiste exploitatiecoëfficiënt om het eerste dividend volledig te dekken.

Wij vatten samen :

1. Alhoewel het jaar 1956 niet slecht was (lichte verhoging van de ontvangsten) was de verhoging der uitgaven nog intensiever ; inderdaad voor de eerste maal overschrijdt men 1 miljard 400 miljoen.

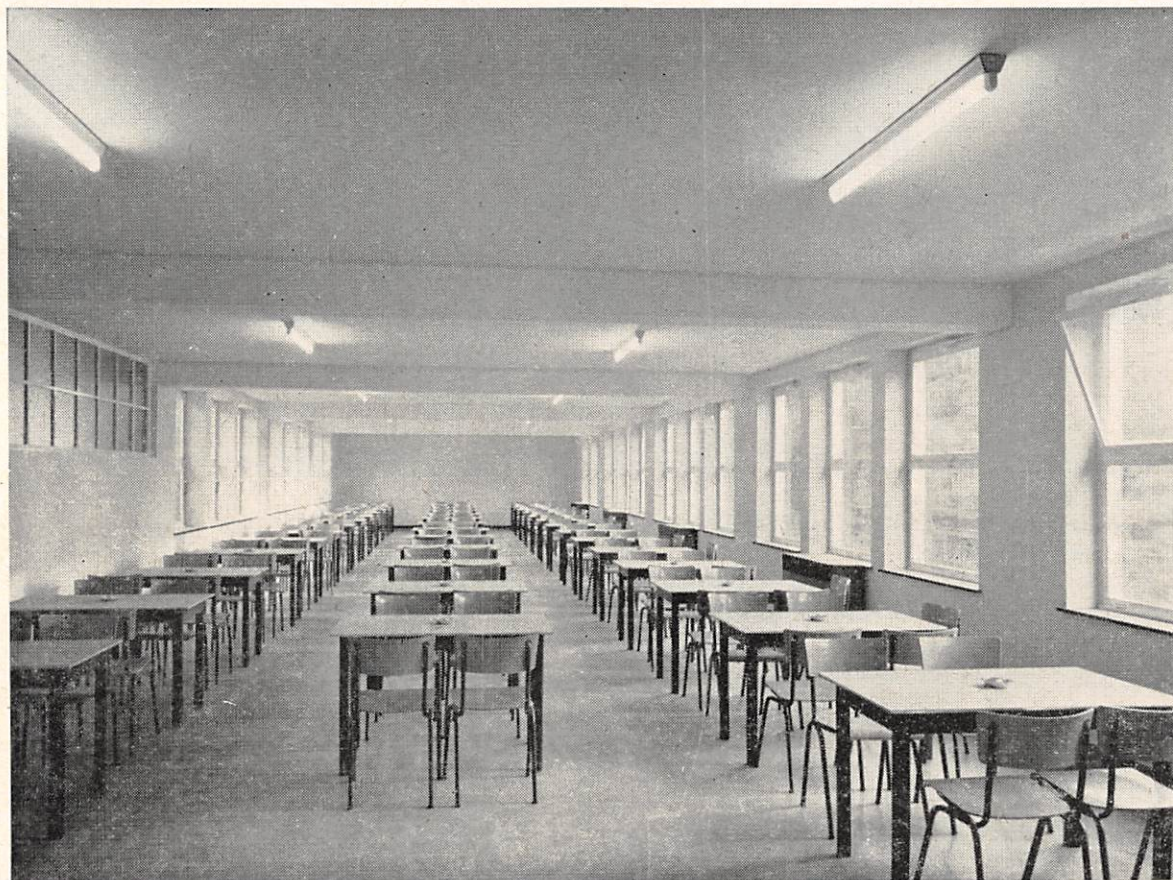
De fiscale lasten (de taks op het vervoer en de verkeerstaks) wegen zwaar op onze exploitatie ; voegen wij hier aan toe de verhoging van de uurlonen, de verhoging van de maatschappelijke zekerheid evenals de vergoe-

ding van de agenten, aangeworven ingevolge de vermindering van de wekelijkse arbeidsduur.

2. Welnu, voor het merendeel van deze uitgaven waren geen nieuwe inkomsten voorzien, zodat bijgevolg de productiviteit moest verhoogd worden en er meer dan ooit diende voor gewaakt dat geen afbreuk wordt gedaan aan het financieel evenwicht, dat door de Nationale Maatschappij met veel moeite werd hersteld na de ernstige crisis, die zij een tiental jaren geleden heeft doorgemaakt.

SPREKENDE VERGELIJKINGEN

- Onze **electrische trams** rijden over 1.206 km en onze **spoortauto's** over 875 km. Dat maakt 2.081 km, zegge de afstand tussen België en Turkije, over Duitsland, Oostenrijk, Joego-Slavië, Bulgarije.
- Onze **openbare autobusdiensten** strekken zich over nagenoeg 8.000 km uit. Dit is de afstand van België naar Rodesia, over Frankrijk, Zwitserland, Italië, de Middellandse Zee, Libye, de Sahara, Belgisch Kongo.
- Wie een enkele reis zou maken op iedere **tram- en buslijn van de N.M.V.B. (speciale autobuslijnen inbegrepen)** zou dezelfde weg afleggen als bij een reis om de wereld.



De eetzaal te Merksem.

DOLF LEDEL

*beeldhouwer
en medailleur*

BIJ de aanstaande uitreiking van eretekens zal aan elke agent van de N.M.V.B., met méér dan 35 jaren dienst, een herinneringsmedaille uitgereikt worden waarop de naam van de rechthebbende gegraveerd staat.

De voorzijde van deze gedenkpenning geeft een reproductie weer van het haut-relief in witte steen, opgericht in de erehal van het Hoofdbestuur.

Dit werk werd uitgevoerd door de beeldhouwer P. Dubois en ingewijd ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de Nationale Maatschappij.

Het verkleind model dat wij rechts boven afbeelden, toont welke inzichten de kunstenaar had. De centrale figuur, waarvan de voeten op een gevleugeld wiel rusten, stelt de Nationale Maatschappij voor, die bloemen ontvangt van de Landbouw (links) en de Handel (rechts) uit dankbaarheid voor de diensten die zij hun bewees gedurende 50 jaar. Onderaan ziet men de daken van



De kunstenaar D. LEDEL in zijn atelier.

(Foto Roels.)



de gemeenten die door het buurtspoorwegnet uit de vergetelhoek werden gehaald.

Méér dan 20 jaar zijn intussen verlopen en thans werd aan beeldhouwer Dolf Ledel het zeer speciaal en kunstig werk toevertrouwd, dat bestaat in het vervaardigen van een reproductie, formaat 40 x 60 cm, die moet dienen voor het maken van een matrijs in staal, waarin de medailles gegoten worden.

De eerste van deze gedenkpenningen werd, door de heer Directeur-Generaal, uitgereikt aan Graaf Louis de Lichtervelde, en voortaan zullen al de agenten in actieve dienst met méér dan 35 jaren dienstvervulling deze herinneringsmedaille ontvangen.

Wij brachten een bezoek aan de heer Dolf Ledel, medailleur en beroemd beeldhouwer.

De heer Ledel leidt ons binnen in zijn ruime werkplaats, ingericht op het gelijkvloer van het huis dat hij bewoont te Etterbeek. De muren zijn versierd met talrijke doeken, die hem werden geschonken door Belgische schilders: zo herkenden wij o.m. een Bastien en een James Ensor.

In een hoek van zijn werkplaats, onder een glazen stolp, toont de heer Ledel ons twee bas-reliefs in klei, bedekt met een doorschijnend blad in plastic. Het zijn twee zeer recente creaties waaraan de kunstenaar thans werkt. Een ervan is bestemd als versiering van de ingangspoort van een Brussels kerkhof en stelt de tijd voor; een vrouw met een zandloper (zie foto); het andere is een verheerlijking van het werk der postbeambten. Het ritme van dit werk wordt voornamelijk onderlijnt door de open neergaande bewegingen van de telefoondraden langs de spoorlijnen.

De kunstenaar legt ons uit dat dit model in potaarde in blauwe steen zal uitgewerkt worden tot een geheel van 5 m op 3 m, dat in de voorgevel van het nieuw postgebouw aan de Fonsnylaan, te Brussel, zal ingebouwd worden. Dat is de reden waarom een architectonische vorm gegeven werd aan dit indrukwekkend werk dat ongeveer 30 ton zal wegen.

In het algemeen ontwerpt en maakt de beeldhouwer een model in klei, waarvan een beeld in gips wordt gemaakt; nadien bewerken de ambachtslieden, uitvoerders genaamd, de ruwe steen. De beeldhouwer leidt het werk en zorgt zelf voor de afwerking.

— Mijnheer Ledel, wij hebben vernomen dat U Voorzitter zijt van de Vereniging van Beroepskunstenaars in België, waarvan U 30 jaar geleden een van de stichters zijt geweest. Wie waren eertijds uw leermeesters?

— Ik ben oud-leerling van de Academie van Schone Kunsten van Brussel waar ik als leermeesters had P. Dubois, de ontwerper van de gedenkplaat van de Buurtspoorwegen en Ch. Vanderstappen; ik ben eveneens verbonden geweest aan de werkplaats van Vingotte.

— Ik zie een zeer gelijkend afgietsel van Vanderfelde. Werd het origineel niet opgericht aan de kanaalbrug te Anderlecht ?

— Inderdaad, ik heb eveneens een standbeeld gemaakt van Joseph Wauters en een indrukwekkend monument van Georges Eekhoud, dat te Antwerpen op de linker Scheldeoever werd opgericht.

— Naar ik veronderstel bevinden er zich reeds meerdere van uw werken in de musea ?

— Ja, te Brussel, Gent, Antwerpen, Grenoble, Riga en Buenos-Aires.

— Ik merk op dat U nog met verscheidene werken bezig zijt ?

— Weet U dat het maken van een kunstwerk een bestendig zoeken is naar verhoudingen en ritme ; soms vindt men dat niet aanstonds en dan doet men best het werk te laten rusten. Wanneer men er dan enkele dagen nadien op terugkomt, beziet men het werk met andere ogen. Het is goed het werk te laten rijpen, want elke kunstuiting kan uitgedrukt worden in twee woorden : « doen en herdoen ».

— U sprak daar even met zoveel bewondering van de mooie vormen van deze eenvoudige stenen, die ge van uw uitstappen hebt medegebracht, en waaruit ik afleid dat ge een partijganger zijt van de abstracte beeldhouwkunst. Denkt U dat men werkelijk abstractie kan doen van een ruwe materie zoals de steen ?

— Maar zeker, trouwens bekijkt deze brievenbestellers, die een brief in de hand houden en waarvan de ene steunt op de arm van de andere ; ik heb telijker-tijd de nadruk willen leggen op de solidariteit en op de karakteristieken van het beroep ; maar eens dat men de synthese tot het uiterste drijft leidt een totale ontleding tot het abstracte.

— Het is echter voornamelijk de medailleur, die wij kwamen opzoeken.

— Wel ja, gaan wij even de verzameling medailles bekijken, die ik reeds heb gemaakt.

— Sommige afbeeldingen zijn zeer natuurgetrouw en gelijken volkomen op de voorgestelde personaliteiten. Hoe gaat U hierbij te werk ?

— Ik begin met een model te maken in was, gewoonlijk naar het levend model ; de reproductie van het haut-reliëf van de Buurtspoorwegen werd bij uitzondering gemaakt naar een foto. Vervolgens na het gieten of vormen wordt een afdruk in gips gemaakt. Al de holten worden nog nagezien en bijgewerkt en nadien wordt een afgietsel gemaakt in gietijzer. Eens zo ver wordt gebruik gemaakt van een speciaal apparaat dat op hetzelfde principe steunt als de tekenaap. Dit apparaat bevindt zich bij de graveerder en de beeldhouwer volgt van zeer nabij dit zeer delicaat werk. De punt van de tekenaap is in het midden van het model geplaatst en de punt van de arm volgt al de details van het beeldhouwwerk en deelt al de oneffenheden die het ontmoet mede aan de frees, die een blok ongetemperd staal bewerkt. Deze bewerking wordt meermalen herhaald, want de grootste nauwkeurigheid is hier vereist. Alzo bekomt men wat men noemt een stempel. Vervolgens worden een reeks bewerkingen uitgevoerd, die tamelijk moeilijk uit te leggen zijn nl. opeenvolgende hardingen van het staal om eindelijk de matrijs van de medaille te bekomen.

— Wij danken U, heer Ledel voor uw welwillende uitleg waardoor onze lezers-trammannen een nauwkeurig idee zullen krijgen van de moeilijkheden opgeleverd door een ambacht waarvan de beoefenaars steeds zeldzamer worden.

Op de ouderdom waarop de ambtenaren op rust aan vinden wij U vol vuur en geestdrift, vóór de werken die door uw vaardige handen ontstonden. Wij wensen U van harte geluk en hopen dat U steeds uw onverstoortbaar goed humeur en uw kloeke gezondheid moogt behouden, die U zullen toelaten nog lang uw intense artistieke bedrijvigheid uit te oefenen.

HOEI

EEN WOORDJE GESCHIEDENIS.

Eertijds was Hoi een bolwerk van de Aduatiekers, vervolgens een vakantieoord van de Romeinse keizers en, nog later, een graafschap gesticht door Clovis. Door zijn aardrijkskundige ligging was het gedurende eeuwen een belangrijk strategisch punt.

Hoi werd menigmaal geteisterd, geplunderd en door brand verwoest en het had in de loop van zijn geschiedenis niet minder dan dertig belegeringen te doorstaan.

De stad heeft haar naam verbonden aan de opkomst van het kristendom in onze streken ; volgens een overlevering zou de H. Materne, die de bewoners van de vallei van de Maas en van de Hoyoux bekeerde, in de derde eeuw er een kapel hebben gebouwd.

De H. Mengoldus, die volgens de traditie in de IX^e eeuw geboren werd in Engeland, bouwde eveneens een aantal kapellen, doch geen enkele is bewaard gebleven.

Vanaf de X^e eeuw tot aan de Franse Revolutie werd Hoi gehecht aan het Prinsbisdom Luik.

WAT MOET U IN DEZE STAD ZIEN ?

Hoi, gelegen in de provincie Luik, is een van de oudste steden van ons land.

De collegiale kerk, gebouwd in de XIV^e eeuw, wordt beschouwd als het meesterwerk in België van de hoog-Gothische stijl. Het rozet van de toren, in de gewestspraak « LI RONDIA », is een roosvenster in steen, met een doormeter van 9 m. Het Onze-Lieve-Vrouwportaal, aan de westelijke ingang van de kerk verdient eveneens onze aandacht.

In de crypte bevindt zich het graf van Pieter de Kluzenaar, die de eerste Kruistocht predikte en stierf in 1115. De kerk bezit eveneens een schat met de relikwiekasten van de H. Mengoldus, patroon van de stad, van de H. Domitianus, de H. Angela en de H. Marcus.

Een andere merkwaardigheid waarmee Hoi kan pronken is haar brug. « LI PONTIA » was een oude stenen brug, thans vervangen door de Pont Baudouin, verleden jaar ingewijd.



Het prachtige « Bassinia » op de Grote Markt.

en haar bezienswaardigheden

Citeren wij nog « LI CHESTIA », het kasteel van Hoi, de huidige citadel, waar tijdens de laatste oorlog talrijke politieke gevangenen werden opgesloten.

Tot in de XVIII^e eeuw beheerste een oud versterkt kasteel de stad. In 1715 werd door het Barreeltraktaat de afbraak van het kasteel bevolen.

De eerste steen van het tegenwoordig kasteel werd gelegd op 6 april 1818, tijdens de regering der Nederlanden; het werd slechts voltooid in 1823. Nauwelijks zeven jaar nadien, in 1830, werd het op één dag ingenomen door de opstandelingen. In 1914 was het zonder militair belang.

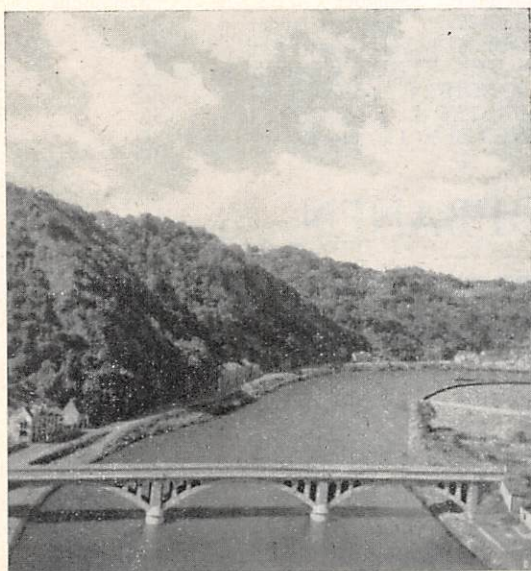
Iets waarover de inwoners van Hoi ook fier zijn is « LI BASSINIA », een fontein in geslagen koper, die zich op de Grote Markt bevindt en dagtekent van het begin van de XV^e eeuw. Het beeldje dat de fontein bekroont is een hoornblazer, de torenwachter van het belfort. De versiering in smeedijzer, met de dubbele Oostenrijkse adelaar, is van 1733 en herinnert er aan dat het prinsbisdom Luik afhing van het Heilig Roomse Rijk waarvan de vorst behoorde tot het huis van Oostenrijk.

Het stadhuis is een mooi bouwwerk uit de XVIII^e eeuw in Lodewijk XV-stijl. Achter dit gebouw staat de H. Mengolduskerk, die dagtekent uit de XIV^e eeuw. In de nabijheid treft men ook het oude klooster van de Minderbroeders aan, dat werd omgevormd tot een Oudheidkundig Museum.

In Hoi vinden wij nog enkele prachtige meesterwoningen, zoals het « Hotel de la Cloche » en het huis Batta, die respectievelijk dagtekenen uit de XV^e en XVI^e eeuw.

DE LUCHTKABELBAAN VAN DE VALLEIEN.

Maar waar Hoi bovendien zeker prat mag op gaan is haar schilderachtige ligging op de beide oevers van de Maas in een omgeving van twee heuvelrijen. Deze uitzonderlijke ligging bracht het gemeentebestuur op de gedachte een luchtkabelbaan te bouwen. De eerste pijler werd gepland op de linker Maasoever, in de nabijheid van het huis Batta; de tweede wordt opgetrokken op het fort, 82 m boven het vertrekpunt. Deze 3 km lange lucht-



*De Maas gezien van op de Citadel.
(De foto's werden ons welwillend geleend
door de Philips-Kroniek.)*



De Hoyoux en de collegiale kerk.

kabelbaan zal een dubbele richting hebben en twee cabines, die elk 22 personen kunnen vervoeren.

De luchtkabelbaan van Hoi zal de enige zijn in West-Europa waarin een onafgebroken parcours voorkomt over een afstand van 900 m. De bouw werd toevertrouwd aan een gespecialiseerde Italiaanse firma.

Het aankomstpunt is gelegen op de hoogvlakte van Sarte, waar zich de kerk bevindt van O.L.V. van Sarte. Men hoopt stellig met de opening klaar te komen vóór het begin van het toeristisch seizoen.

De Vereniging voor Vreemdelingenverkeer heeft nog andere verwezenlijkingen op haar actief. Zo werd onlangs een klein toeristisch treintje (een soort « Western », uit de jaren 1900) in dienst gesteld. De locomotief en de twee rijtuigen doorkruisen de straten van Hoi en stellen aldus de toeristen in de gelegenheid de stad op een originele wijze te leren kennen.

Een tweetalige car-hostess geeft de nodige uitleg tijdens de rit.

Vorig jaar werden een verrukkelijke miniatuurgolf en een zwemdok geopend.

Stilaan neemt Hoi een voorname plaats in bij de reeks toeristische steden van ons land en meer dan ooit is een bezoek aan deze schilderachtige Maasstad aan te bevelen.

Knooppunt van autobuslijnen

Hoi wordt bediend door een twaalfstal autobuslijnen van de N.M.V.B. **Groep Luik** verzekert de exploitatie van het merendeel van deze lijnen. We citeren :

Hoi - Borgworm en uitbreiding Hoi - Warzée - Ouffet ;

Hoi - Amay - Stockay ;

Hoi - Statte - Wanze-Antheit ;

Hoi - Burdinne - Harneche ;

Hoi - Courthuin - Andenne ;

Hoi (Nord) - Engis ;

Hoi - Tinlot - Ferrières.

Groep Namen exploiteert de autobuslijnen :

Namen - Andenne - Hoi, met een lengte van 35 km en waarvan het traject steeds de boorden van de Maas volgt. De agenten van de Maatschappij mogen met hun familiekaart van deze autobuslijn gebruik maken ;

Hoi - Marchin - Ohey ;

Forville - Statte - Hoi.

PERSONALIA



HUWELIJKEN

*Vaert wel
ende levet scone.*

ANTWERPEN

De h. HUYSMANS Frans met Mej. GOVERS Amelda.

BRABANT

De h. VAN DEN BROECK Fr. met Mej. DE RIDDER P.
De h. DE SAEGER L. met Mej. DE KEERSMAEKER R.



GEBOORTEN

*Hadde ik al de schatten van
de wereld voor een kinderharte
gaf ik ze geren.*

G. GEZELLE.

HOOFDBESTUUR

CHRISTIAN, bij de h. VERVAET Edmond.
KATHLEEN, bij de h. GILSON Prosper.
MIA, bij de h. BRIGOU Jan.
KARIN, bij de h. PERSYN Gustaaf.

LIMBURG

LEO, bij de h. DEOM Serge (Hasselt).
JOSEPH, bij de h. VANOPPEN Marcel (As).
LUDO, bij de h. SWAAB Jos (Kortessem).
GERTRUDIS, bij de h. VERHEYEN Alfons (Neeroeteren).
CECILIA, bij de h. PELGRIMS Jos (Herselt).
HILDA, bij de h. PURNOT Jos (Maaseik).

ANTWERPEN

GODELIEVE, bij de h. BLUEKENS Karel (Brasschaat).
CHRISTINE, bij de h. LEERS Frans (Schoten).
FRANCIS, bij de h. VERDONCK Eduard (Turnhout).

WEST-VLAANDEREN

NICOLE, bij de h. CARLIER André (Koekelare).
PATRICK, bij de h. SAMYN Maurice (Eernegem).

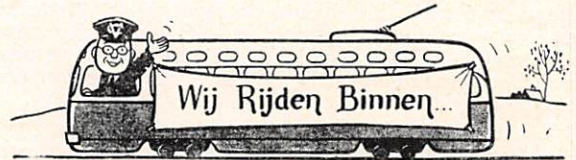
OOST-VLAANDEREN

RITA, bij de DE RYCKERE Jules (Sint-Amandsberg).

BRABANT

RONNY bij de h. BRACKE Emiel (Aalst).
LEO bij de h. HAINE Herman (Blanden).
JOSEPH bij de h. VAN ISVELD A. (Pamel).
RAYMOND bij de h. SAERENS Fred (Wemmel).

BRIGITTE bij de h. CRABBE Joseph (St-Joris-Winge).
VIVIANE bij de h. VAN DEN PANHUYZEN C.
(St-Pietersrode).
CHRISTIANE bij de h. NACKAERTS Xavier (Korbeek-Lo).
MICHEL bij de h. MORTIER Leon (Asse).
ODETTE bij de h. MESSEMACKERS Al. (Rotselaar).
ROLAND bij de h. SLACHMUYLDER M. (Wemmel).
SONYA bij de h. CAES Jaak (Haaacht).
PIERRE bij de h. DE MEY J. (Teralfene).
ALEX bij de h. CLINCKX Alex (O.L.Vr. Tielt).



Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden april-mei 1957.	Dienst-jaren	Groep
KROLS G., ploegbaas . . . . .	.36	Antwerpen
VERHOEVEN C., brigadier . . . . .	.24	»
GOOSSENS E., controleur . . . . .	.43	Oost-Vl.
VAN HOVE F., geleider . . . . .	.43	»
VAN LAERE A., machinist . . . . .	.38	»
QUARTIER C., geleider . . . . .	.45	West-Vl.
DE LEGER E., klerk 1 ^e kl. . . . .	.44	»
DUGARDEIN V., geleider . . . . .	.34	»
OPSOMER E., ontvanger . . . . .	.33	»
VERSTRAETE K., gesch. werkm. . . . .	.30	»
BORDEAUD/HUY P., baanwerker . . . . .	.29	»
DEMEESTER F., gesch. werkm. . . . .	.27	»
BRAUWERS C., ontvanger . . . . .	.25	»
HARVENGT G., brigadier . . . . .	.40	Henegouwen
BLONDEL M., geleider . . . . .	.35	»
LEJEUNE V., manoeuvre . . . . .	.33	»
GALLEZ L., ontvanger . . . . .	.32	»
FONTAINE R., baanwerker . . . . .	.31	»
RENNOIR A., gesch. werkm. . . . .	.28	»
LAMBILLOTTE V., geleider . . . . .	.25	»
HAPPART J., hoofdontvanger . . . . .	.40	Luik
STREEL F., ploegbaas . . . . .	.34	»
CORNET F., baanwerker . . . . .	.29	»
DELMAL G., ontvanger . . . . .	.27	»
PEETERMANS J., machinist . . . . .	.12	Limburg
TOISON C., brigadier . . . . .	.45	Brabant
WILLEMS N., hoofdontvanger . . . . .	.43	»
JACQUEMIN Th., baanwerker . . . . .	.43	»
VAN DEN EYNDE F., gesch. werkm. . . . .	.42	»
DE JONGHE F., baanwerker . . . . .	.37	»
LEMERCIEER L., klerk 2 ^e kl. . . . .	.36	»
PASHUYZEN Th., ploegbaas . . . . .	.32	»

DE MOOIE LOOPBANEN



Debelle F.,
gesch. werkm.
41 jaren dienst
HENEGOUWEN

Bertrand J.,
brigadier
46 jaren dienst
NAMEN-LUX.

Storms G.,
baanwerker
40 jaren dienst
BRABANT

Cauberghs E.,
baanwerker
40 jaren dienst
BRABANT

Jacqmot A.,
manoeuver
43 jaren dienst
BRABANT

Bij het Hoofdbestuur

Op 8 april ging de h. Charles Paten, chauffeur van vier opeenvolgende Directeurs-Generaal, op rust. Tijdens zijn loopbaan heeft hij immer gediensig, beleefd en met zekere hand de functionarissen van de N.M.V.B. naar alle hoeken van het net gevoerd. Hij werd enkele maanden geleden getroffen door de ziekte; wij wensen hem een spoedig herstel.

Op 6 mei was het de beurt aan de h. Louis Van de Putte, Ea. deurwachter. Sinds jaren was de dienst van de Directeur-Generaal hem toevertrouwd. Hij vervulde zijn delicate taak met de ver-
eiste bekwaamheid en nauwgezetheid.

Tenslotte, op 24 mei, verliet ons ook de h. F. Decroës, Ea. Inspecteur-Dienstchef. In dienst getreden in 1910 bleef de h. Decroës gedurende zijn loopbaan uitsluitend gehecht aan de Directie der Financiën. Hij volgde de h. Vlaminck als schatmeester op in 1944. Hij was ook vriend van de h. Camille Poupaye, gepensioneerde schatmeester; deze toneelschrijver en kunstcriticus, waarvan wij de viering van zijn 80^e verjaardag hebben besproken in n^o 50 van O.B., is nog altijd flink te been. Heer Decroës, een voorbeeld om na te volgen!

Onze beste wensen vergezellen de drie vertrekkenden.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

ONTVANGER : Hebt ge de nieuwe uurtabellen van de Buurtspoorwegen reeds doorbladerd? Er schijnen heel wat veranderingen te zijn.

SPEURNEUS : Die zijn moeilijk in twee woorden samen te vatten, maar een zaak is mij opgevallen en wel dat weer een grote stad haar laatste trams ziet verdwijnen. Op 1 juni reed de laatste tram te Mechelen.

O. : En wat blijft er nog van de spoorautodiensten in Luxemburg?

Sp. : Daar de lijn Paliseul - Bouillon voortaan ook met autobusdiensten wordt geëxploiteerd blijft er nog slechts Bastenaken - Martelange, Poix - Saint-Hubert, Melreux - La Roche, Lierneux - Vielsalm en de lijn Han (dorp) - Grot.

O. : Wij hebben ook nog elektrische trams...

Sp. : bij de 1.200 km., wat nog een belangrijk net vertegenwoordigt.

O. : En autobussen, spoorauto's, en die fameuze gyrobussen, wat nieuws?

Sp. : Zij rijden, maar ik denk dat het Algemeen Bestuur tot op het einde van 1957 zal wachten om een verslag op te stellen over dit experiment. De N.M.V.B. is zonder twijfel ook de enigste maatschappij in Europa, die sedert geruime tijd een stadsdienst exploiteert met autobussen gedreven met propaan-gas.

O. : Onlangs heb ik tijdens mijn verlof te Brugge, kunnen vaststellen dat deze autobussen geruisloos rijden.

Sp. : Zij maken zeker niet zoveel lawaai als de reiziger van daar straks, die zo heftig tekeer ging omdat hij geen zitplaats had. Zeg eens, wat doet ge indien er in uw rijtuig **BEVOORRECHTE REIZIGERS** zijn die geen zitplaats hebben?

O. : Ik richt mij eerst tot de reizigers, die de plaatsen innemen voorbehouden aan de oorlogsinvaliden, en vraag hun plaats af te staan; vervolgens richt ik hetzelfde verzoek tot de andere reizigers.

Sp. : Goed. Ge weet ook dat volgende personen voorrang genieten: oorlogsinvaliden, die moeilijk kunnen blijven rechtstaan, de ouden van dagen, de zieken en verminkten, de vrouwen met kinderen op de arm en de zwangere vrouwen.

O. : Ja, maar wanneer ik luidop « reiziger met voorrang » zeg, zijn er toch nog die mij bekijken alsof ze niet goed begrepen hebben ofwel verdiept blijven in de lezing van boek of dagblad.

Sp. : Nachts zou in dit geval een welopgevoed mens spontaan zijn plaats moeten afstaan.

O. : En dat gebeurt gelukkig meestal.

Een uitzonderlijke loopbaan



De h. Ch. Appelmans

In het nummer 61 (maart-april 1956) van « Onze Buurtspoorwegen », maakten wij reeds melding van de 50-jarige dienstvervulling van de heer Charles Appelmans van de stelplaats Dilbeek.

Op 1 maart jl., na de Nationale Maatschappij gedurende 52 jaar trouw te hebben gediend, ging deze plichtbewuste agent op rust.

« Onze Buurtspoorwegen » is de tolk van al zijn collega's en werkmakers om hem van harte nog vele jaren toe te wensen en aldus te kunnen genieten van een welverdiende rust.

Exploitationieuws

GROEP ANTWERPEN

Sinds 1 mei hebben wij een openbare autobusdienst in exploitatie genomen tussen Mechelen - Heist-op-den-Berg in vervanging van de reizigersdienst op de elektrische lijn.

Sinds 2 juni wordt het baanvak Mechelen - Keerbergen, van de elektrische lijn Mechelen - Keerbergen - Haacht - Brussel, voor de reizigersdienst geëxploiteerd met autobussen. Het baanvak Keerbergen - Haacht - Brussel blijft met elektrische tractie geëxploiteerd.

GROEP NAMEN - LUXEMBURG

Sedert 27 april werd de uitbreiding Nadrin - Grande Mormond, van de openbare autobusdienst Houffalize - La Roche, in dienst gesteld.

Machtiging werd verleend om van 21 april tot 29 september een bijzondere toeristische autobusdienst te exploiteren tussen Aarlen en Guirsch (La Gaichel).

Sinds 2 juni exploiteren wij de uitbreiding Manhay - Trois Ponts van de openbare autobusdienst Manhay - Melreux.

GROEP HENEGOUWEN

Toelating werd verleend tot de exploitatie van een openbare autobusdienst Frameries (cité Piérard) naar Pâturages (place Saint-Pierre).

Sinds 2 juni exploiteert de N.M.V.B. de openbare autobusdienst Binche - Frameries met gewijzigde reiswegen te Frameries - Haulchin en te Estinnes-au-Val.

Eveneens sinds 2 juni werd, in uitbreiding van de dienst Aat - Vloesberg, een openbare autobusdienst ingericht tussen Aat - Ostiches (6,5 km).

GROEP BRABANT

Sinds 21 april werd in vervanging van de reizigersdienst van het baanvak Hamme-Mille - Vossem, een vervangingsautobusdienst in dienst gesteld tussen Hamme-Mille en Vossem met uitbreiding naar Brussel (Schaarbeekse Poort) en een uitbreiding naar Neerijse - Huldenberg - Overijse - Etterbeek en Elsene (Leopoldswijk).

De openbare autobusdienst Eghezée - Oudergem werd verlengd tot Elsene (Leopoldswijk).

De Groep van WELLIN

In 1955 werden de lijnen, geëxploiteerd door de « S.A. pour l'Exploitation des chemins de fer vicinaux du groupe de Wellin-Grottes de Han » onder de benaming « Groep van Wellin », overgenomen door de N.M.V.B., met uitzondering van het baanvak Han-sur-Lesse - Grotten van Han.

De heer Carlier, een jonge abonnee op ons tijdschrift en die de streek bewoont, heeft een artikel samengesteld over de exploitatie van de thans verdwenen spoorlijnen; onze medewerker heeft zijn nota's kunnen bijwerken en nazien aan de hand van inlichtingen bekomen op onze directie « Exploitatie ».

Onze beste dank aan de schrijver van dit artikel evenals aan een ander abonnee, de heer Dath, van Beyne-Heusay, die ons talrijke foto's bezorgde van oud materieel van deze streek en een zeer nauwkeurige documentatie over de nummering van het rollend materieel van de « Groep van Wellin ».

In 1955 werden de voornaamste nog verpachte lijnen overgenomen door de Nationale Maatschappij.

Inderdaad, van 1 mei af, verzekerde de N.M.V.B. de exploitatie van de lijn Gent-Merelbeke en op 31 december staakte de M.E.B.O.B.B. haar activiteit.

Tussen deze twee data, en meer bepaald op 1 september, begon de rechtstreekse exploitatie door de Nationale Maatschappij, van de lijnen van de « Groep van Wellin », met uitzondering van de lijn Han-sur-Lesse - Grotten van Han.

De Groep van Wellin verenigde alles wat een liefhebber maar kan verlangen. Zij bezat een bijzonder afwisselend rijtuigenpark en mocht prat gaan op een zeer innemend en dienstvaardig personeel; de exploitatie had een eigen sfeer en vooral de schilderachtige en mooie trajecten op eigen bedding gaven een speciaal karakter aan het net.

Maar, helaas, schone liedjes duren niet lang en zo zien wij dat na een bestaan van ruim 50 jaar, in dit mooi hoekje van Luxemburg, de Groep van Wellin zich teruggetrokken heeft te Han-sur-Lesse. Stippen we nog aan dat de totale lengte van de vier geëxploiteerde lijnen 56 km bedroeg.

GRUPONT-WELLIN.

De vergunning voor deze lijn, met een lengte van 13,8 km werd toegestaan door Koninklijk Besluit van 21 juni 1891 en de inwijding had plaats op 1 februari 1894. Volgende dorpen worden door deze buurtlijn bediend: Halma, Neupont, Chanly, Resteigne, Tellin en Bure.

Het baanvak Grupont-Chanly werd in 1942 door de Duitsers opgebroken en opnieuw aangelegd in 1947-48. Na de bevrijding en in afwachting van de wederaanleg van het spoor, werd de dienst verzekerd door een autobus.

De plannen voor het definitief opbreken werden in 1956 goedgekeurd.

ROCHEFORT-WELLIN.

Deze lijn heeft een lengte van 14,4 km en werd vergund door een Koninklijk Besluit van 5 juli 1901 en voor de exploitatie opengesteld op 14 februari 1904. Op deze lijn liggen de dorpen: Ave, Auffe en Han-sur-Lesse.

In juli 1916 werd de lijn door de bezetter opgebroken en de exploitatie werd hernomen op 23 mei 1920. De plannen voor het opbreken werden in 1956 goedgekeurd.

HAN-SUR-LESSE - GROTTEN VAN HAN.

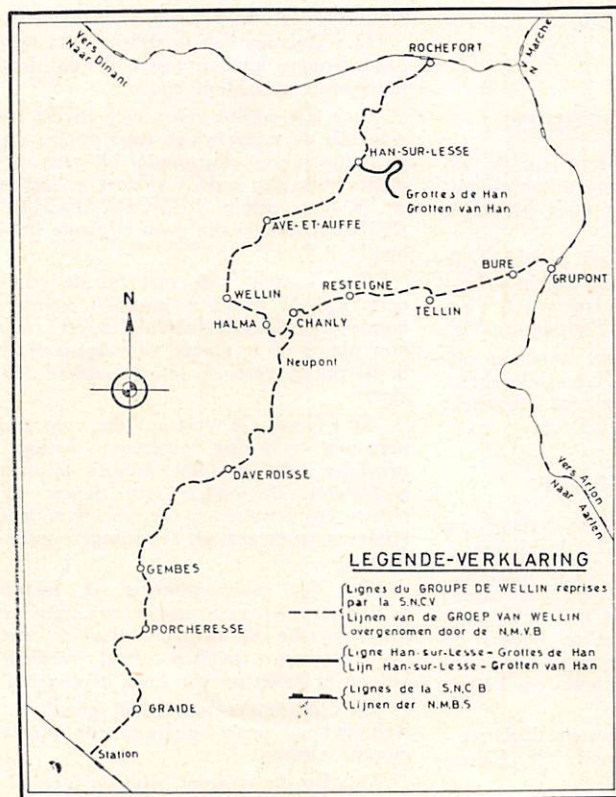
Een Koninklijk Besluit van 8 juli 1905 verleende de vergunning voor deze lijn, die zeer goed gekend is door de talrijke toeristen, die jaarlijks de grotten bezoeken. Zij werd op 1 juni 1906 in dienst genomen, heeft een lengte van 3,8 km en wordt slechts gedurende de zomermaanden geëxploiteerd. Opgebroken door de Duitsers in 1916 werd zij opnieuw in gebruik genomen op 13 juni 1920. (Zie « Onze Buurtspoorwegen » n° 44.)

WELLIN-GRAIDE.

Op 17 september 1904 verleende een Koninklijk Besluit de vergunning voor deze lijn, die in twee stadia werd in dienst gesteld: Neupont - Daverdisse op 25 juni 1908 en Daverdisse - Graide op 14 augustus.

Het was de langste lijn van de groep met 25,7 km, waarvan 2 km gemeenschappelijk spoor met de lijn Grupont - Wellin. Zij loopt langs de volgende dorpen: Halma, Neupont, Daverdisse, Gembes en Porcheresse.

De lijn scheen een afkeer te hebben van andere weggebruikers en van de bebouwde kommen en zij verkoos de vrije natuur langs de boorden van de Lesse en van de Halmache, die zij bijna op gans haar loop volgt.



Het spoor werd opgebroken in 1916 en opnieuw aangelegd in 1921. Deze lijn was de eerste van de Groep waar de autobus de plaats innam van de tram, daar de reizigersdiensten per spoor op 1 januari 1948 werden opgeheven tussen Daverdisse en Graide en vervangen door de autobusdienst Wellin - Graide langs Haut-Fays. Tot einde 1954 werd deze dienst geëxploiteerd door een pachter.

Reeds in 1951 werden de plannen goedgekeurd voor het opbreken van het baanvak Daverdisse-Graide en in juni 1952 werd met dit werk een aanvang gemaakt. Voor het overblijvende baanvak werden de plannen goedgekeurd in mei 1952 en in december 1956 werd begonnen met het opbreken van het spoor.

Vermelden wij nog dat volgende verbindingen werden ontworpen, maar nooit aangelegd :

Graide - Alle, waarvan werd afgezien in gevolge de aanleg van de lijn Gedinne - Vresse - Alle ;

Poix - Smuid - Ry de Grand of Redu station (tussen Daverdisse en Neupont) ;

Gembes - Gedinne in vervanging van Graide - Alle.

De lijn Wellin - Grupont werd bij overeenkomst van 17 juni 1893 toevertrouwd aan de « S.A. pour l'Exploitation des Chemins de Fer Régionaux de Belgique ». De andere lijnen werden verpacht aan de « S.A. pour l'Exploitation du Chemin de Fer Vicinal Rochefort - Grotte de Han - Wellin et Extensions », maatschappij die van 1 januari 1909 af eveneens de exploitatie verzekerde van de lijn Grupont - Wellin.

Sinds 1 september 1955 werden de lijnen van de Groep van Wellin overgenomen door de N.M.V.B. en werd de exploitatie per spoor vervangen door autobusdiensten. Enkel het contract van de verpachting van de lijn Han-sur-Lesse - Grotten van Han werd hernieuwd voor een duur van 10 jaar. Deze dienst wordt verder geëxploiteerd met spoorauto's.

Een bergplaats voor spoorauto's en een kleine werkplaats voor het onderhoud zal te Han worden opgericht, aan de uitgang van de grotten, om er de 3 A.R. onder te brengen. Deze bouw zal het opbreken toelaten van de lijn Rochefort - Han-sur-Lesse.

De stelplaats van Wellin heeft 16 locomotieven aekend en op een bepaald ogenblik werden er tegelijkertijd 13 geborgen in de stelplaats. Voor de liefhebbers laten wij hier de nummers volaan : 96 — 165 — 174 — 247 — 312 — 344 — 345 — 379 — 491 — 501 — 512 — 572 — 676 — 976 — 1047.

De eerste spoorauto's verschenen in 1935 ; het waren de 139 — 140 — 141 en 145. In 1950 werd het park aangevuld met de 282, en in 1952 met de 159 en 168 (1).

Het park sleepwagens bevatte 31 eenheden, waarbij 9 open rijtuigen dienen gevoegd te worden van het type 8950, die toekwamen in de jaren 1936-37. Men treft er bijzonder veel sleepwagens aan met een midden-platform, die later omgebouwd werden in camping-wagens en naar andere plaatsen werden overgebracht. Het betreft de nummers 1253 — 1254 — 1346 — 1347 — 1348 — 11594 en het zeer eigenaardig « koninklijk rijtuig » de 165.

Er bestond nog een ander rijtuig met midden-platform maar op bogies (nummer 1853). Al deze rijtuigen zijn verdwenen.

Wij hopen dat de enige overlevende lijn van een van de belangrijkste groepen van Luxemburg, nl. deze naar de grotten van Han, nog een lang en voorspoedig bestaan moge voorbehouden worden.

P. CARLIER.

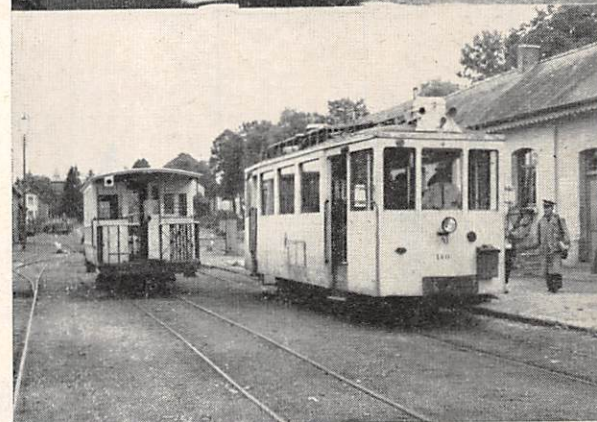
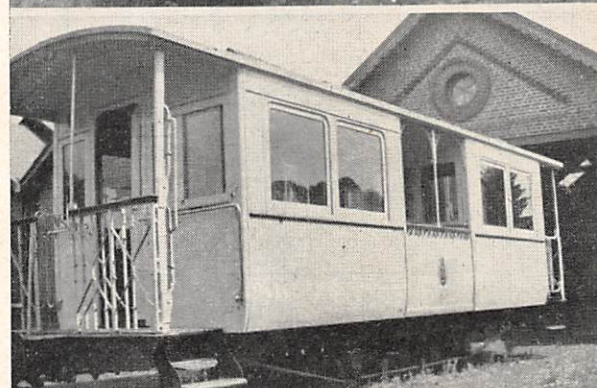
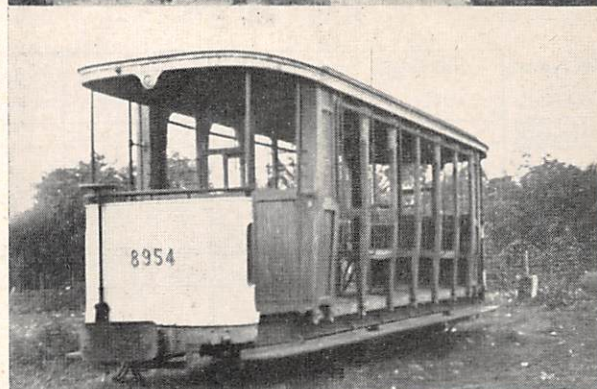
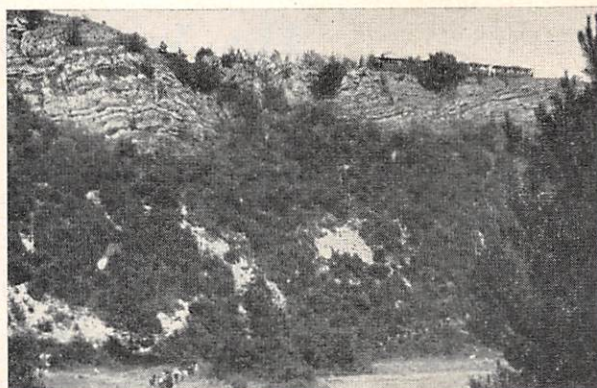
(1) Hiervan blijven nog slechts de belaste spoorauto's 145 — 159 en 168 over.

DE EXPLOITATIE VAN DE SPOORLIJN HAN-SUR-LESSE - GROTTEN VAN HAN Aantal afgeleverde reiskaarten.

	Juli	Augustus
1955	49.615	43.691
1956	49.822	43.376

Deze cijfers duiden aan dat wij tijdens de vakantie-maanden een gemiddelde van 46.000 reizigers per maand vervoeren.

Daar er geen terugreis is, vertegenwoordigt elke reiskaart één vervoerde reiziger aan de volle of halve prijs.



1. De stoomtram bevindt zich boven op de rotsen van Faule. Onderaan onderscheidt men vakantie-gangers, die zich langs een pad naar de tram schijnen te begeven. Deze foto werd een dertigtal jaren terug genomen.
2. Een van de aanhangwagens van de reeks 8950. (Foto Dath.)
3. Enkele jaren geleden was het « Koninklijk Rijtuig » nog in goede staat. (Foto Dath.)
4. Het kleine station van Wellin ten tijde van de spoorauto-diensten. (Foto Bazin.)

De Veiligheidswedstrijd

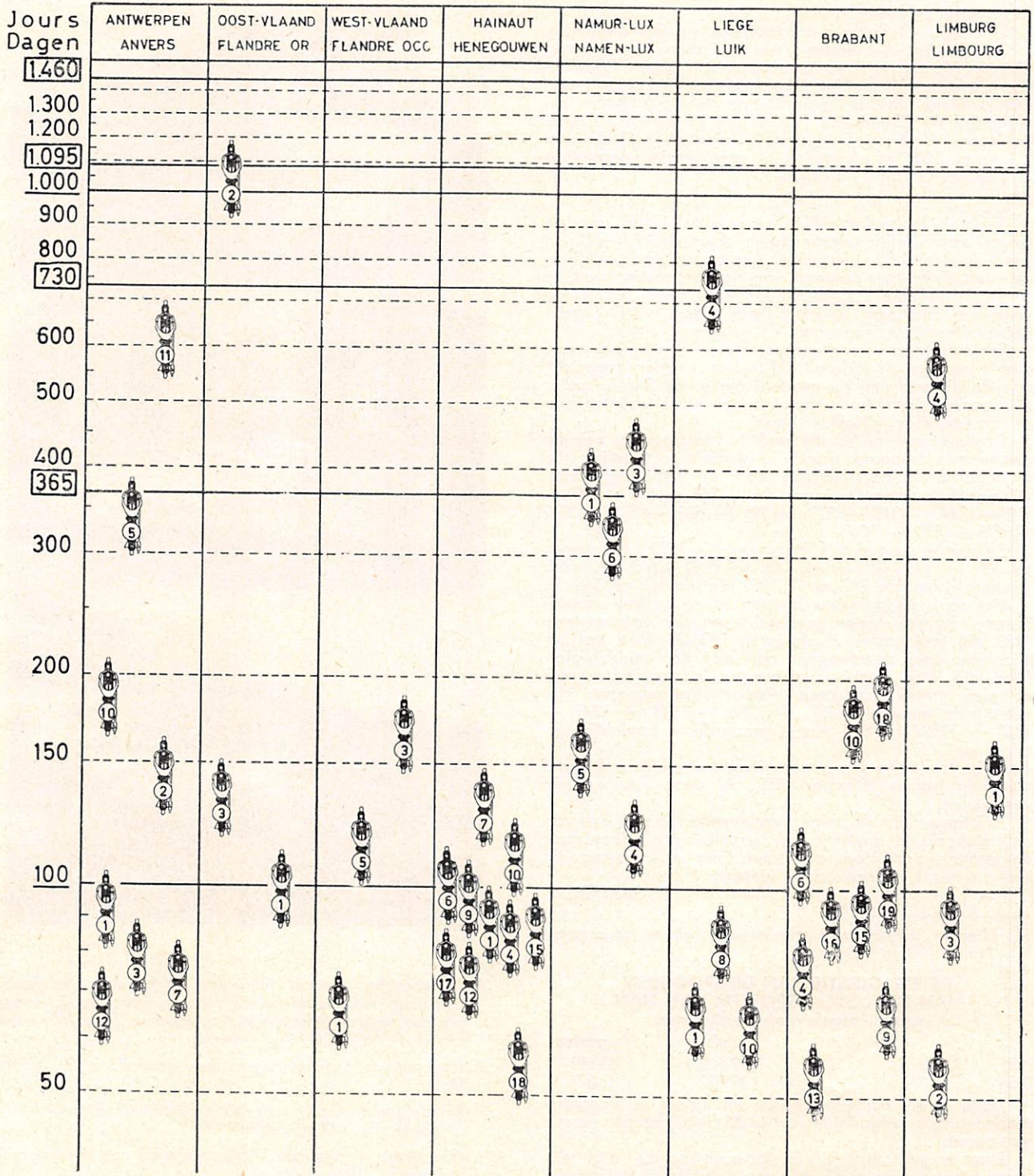
STAND DER PLOEGEN OP 30 APRIL 1957

De strijd wordt ernstiger. 46 ploegen op de 74 hebben minstens 50 dagen gewerkt zonder ongeval. Onze grote Groepen Brabant en Henegouwen hebben uiteindelijk minstens de helft van hun ploegen op de piste kunnen houden. Ploeg 11 (L.L. en O.S.-Brussel) had pech na een krachtige inspanning. Laat ons hopen op een spoedige hervatting.

Door de val van ploeg 2 in de nog steeds zeer sterke Groep Namen veroveren Antwerpen (ploeg 11 Werkhuis Merksem) en Limburg (ploeg 4 Bew.-Wh. Bilzen-Lanaken-Maaseik) respectievelijk de derde en de vierde plaats in de algemene Rangschikking. Beide Groepen kunnen bovendien bogen op een schitterend algemeen resultaat (8 ploegen op 10 en 4 op 4). Ploeg 2 in

Oost-Vlaanderen is steeds primus inter pares. In West-Vlaanderen echter lichte achteruitgang; is het de hergroepering vóór de aanval?

Stippen wij nog aan dat bij deze die kilometerpaal « 100 » voorbijreden, de 7 ploegen die hun plaats moesten opgeven, door zestien andere werden vervangen. Voorwaar een succes dat hoopvol stemt.

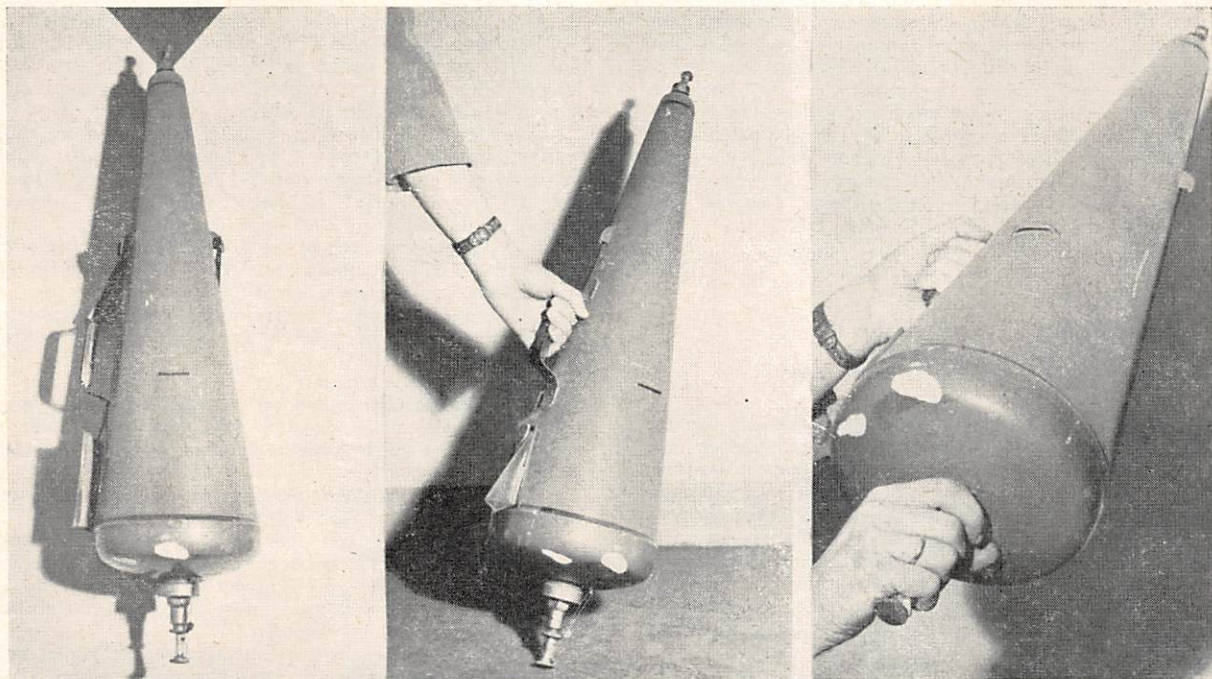


Beveiliging



tegen Brand

APPARATEN MET KOOLZUURVLOEISTOF



— Het apparaat ;

- het apparaat bij het handvat nemen ;
- de onderste knop op de grond kloppen en de slagpin induwen ;

— de opening van het bovenste gedeelte van het apparaat naar de basis der vlammen richten.

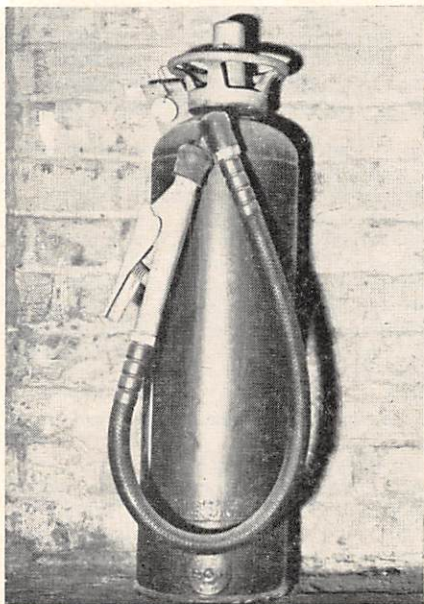
APPARATEN MET POEDER

Dit apparaat kan gebruikt worden in eender welk geval, zowel van elektrische aard als een ander.

- De lans met de rechterhand nemen en de slang van de haak ontrollen.
- Het apparaat omkeren en de knop, geplaatst op het bovenste gedeelte van het apparaat, induwen, terwijl de lans naar de basis der vlammen wordt gericht.
- Het apparaat met de linkerhand bij het handvat nemen om het te verplaatsen.

ENKELE RAADGEVINGEN

- Bekijk van tijd tot tijd de te uwer beschikking gestelde blusapparaten en ste! U voor wat U er zoudt mede doen in geval van brand.
- Indien U dienaangaande twijfelt, aarzel niet aanvullende inlichtingen aan uw onmiddellijke oversten te vragen.
- Wanneer men een werk uitvoert dat brandgevaar oplevert, is het nuttig een blusapparaat in de nabijheid te plaatsen.



De deelneming

van

de N.M.V.B.



aan de

Wereldtentoonstelling

1958

Deze tentoonstelling stelt zich ten doel de synthese weer te geven van de geestelijke en materiële rijkdommen van de Wereld. Internationaal zijnde, ware het wenselijk dat iedere werkgroep in een internationaal paviljoen werd voorgesteld. Maar voor redenen van praktische aard nochtans heeft men de verdeling in nationale secties moeten behouden in navolging van de voorgaande wereldtentoonstellingen. In de schoot van iedere nationale afdeling werd het geheel van de menselijke activiteiten, volgens een algemeen classificatiesysteem, onderverdeeld in een vijftigtal Groepen, gesplitst in een veranderlijk aantal Klassen.

In die vijftig Groepen zijn er vier gewijd aan de verscheidene activiteiten behorend tot de sector van het Ministerie van Verkeerswezen :

- De Groep 38 : De Televerbindingen ;
- De Groep 39 : Het Vervoer te Land ;
- De Groep 40 : Het Zee- en Riviervervoer ;
- De Groep 41 : Het Luchtvervoer.

De Nationale Maatschappij, aandeelhoudend lid van de Wereldtentoonstelling, werd uitgenodigd deel te nemen aan de oprichting van de stand 39-4, die zal ingenomen worden door de Internationale Unie van Openbare Vervoermiddelen, de Belgische Vereniging der Stedelijke Gemeenschappelijke Vervoeren, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en het Bestuur van het Vervoer.

De exposanten zullen als doel hebben de rol en de efficiëntie aan te tonen van de openbare transportmiddelen in de schoot van de stedelijke gemeenschap.

De Belgische Vereniging der Stedelijke Gemeenschappelijke Vervoeren zal er het verkeer op een belangrijk kruispunt van een grote stad weergeven onder vorm van een maquette op schaal van 1/30.

De Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel neemt zich voor een modern tramrijtuig voor te stellen waarvan zekere panelen doorschijnend zullen zijn zodat de bezoekers de onderscheiden bouwonderdelen van dit materieel zullen kunnen nagaan.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen zal een der meest recente boggie-motorwagens voorstellen die door het publiek zal kunnen in werking worden gebracht.

De voor het Paviljoen van het vervoer gekozen architecturale uitdrukking is deze van een ontzaglijk dakwerk, waarvan het profiel in dubbele parabool met tegengestelde holheden zich ontrolt over 14.000 m² zonder enig tussenliggend steunpunt.

Het is onder architecturaal plastisch oogpunt, de uitdrukking van de ruimte, werkelijk domein van het vervoer.

Ten einde het begrip van inwendige ruimte te versterken en te koppelen aan dit van uitwendige ruimte zal het paviljoen, zonder voorgevel, open blijven zodanig dat meer nadruk wordt gelegd op het dakwerk en aldus de aanpassing aangevoeld van de bouwkunst aan de begrippen lichtheid en voorlopig karakter.

De afwezigheid van voorgevel zal meer de waarde doen uitkomen van de tentoongestelde elementen en zal toelaten de totaliteit van de binnenruimte te benutten ; dit verplicht tot een homogene voorstelling en leidt tot een grote soepelheid in de samenstelling van de inwendige en uitwendige elementen.

In het paviljoen van 14.000 m² zijn verenigd de groepen « Vervoer te Land », « Luchtvervoer », « Zee- en Riviervervoer ». De groep Vervoer te Land bezet alleen een opper-

vlakte van 5.500 m². Het dakwerk van 196 m op ongeveer 69 m is samengesteld uit een reeks van 19 hoofdbalken in aluminium traliewerk van 67,50 m draagwijdte en die elk aan hun twee uiteinden rusten op stalen kolommen van 14,5 m hoogte, allen aan kop en voet scharnierend bevestigd, en die geplaatst zijn op 10,85 m afstand van elkaar.

Daar deze bijzonderheden reeds ter kennis van het publiek werden gesteld, achten wij het ogenblik geschikt om een vraaggesprek af te nemen van de heer J. Cuvelier, Directeur van de Groep Brabant, die belast werd met de verwezenlijking en de inrichting van onze deelneming.

— Mijnheer Cuvelier, er werd dus besloten een motorrijtuig type « N » tentoon te stellen, dat geheel in onze werkhuizen van Kuregem werd gebouwd ?

— Zeer juist, het is trouwens reeds gemonteerd sedert de maand maart en gedeeltelijk voorzien van platen sinds de maand april.

— Gedeeltelijk, hoe dat ?

— De langszijden zullen op $\frac{3}{4}$ van de omtrek gewoon bekleed worden, maar gans de stuurpost en de helft van een langszijde zullen bedekt worden met doorschijnende plastic.

— Wat de bezoekers zal toelaten de elektrische geleidingen, de controller, de zekeringen, enz., te zien ?

— Ja, maar dat is niet alles. De vloer van het rijtuig zal doorschijnend zijn, wat zal toelaten de werking na te gaan van de stangen, de motors, de cardanas en de schijfrem.

— U zegt « de werking », maar het rijtuig zal nochtans op spoorstaven geplaatst worden ?

— Dit is niet gans juist ; de wielen van de bogies zullen feitelijk draaien op rollen zodanig dat de bezoekers, die de controller bedienen, de motor, ontdaan van zijn beschermingsplaat, in werking zien treden en dan de beweging zien mededelen aan de wielen.

— Zoals men dit meermalen ziet op tentoonstellingen van miniatuurtreinen zullen de kinderen niet veel de gelegenheid krijgen iets te zien omdat volwassenen de beste plaatsen innemen.

— Kan zijn. Wij hebben echter ook een miniatuur spoorwag met twee treinen samengesteld uit een motorrijtuig type « S » en een aanhangwagen, die zich op een omloop met enkel spoor zullen bewegen en automatische signalen in werking zullen stellen, dank zij signaalkasten, in natuurlijke grootte. Deze zullen doorschijnend zijn, zodat de bezoekers hier ook de werking van dichtbij zullen kunnen nagaan.

— Misschien kan dat net nadien nog gebruikt worden bij de opleiding van nieuw aangeworven geleiders ?

— Deze mogelijkheid zou kunnen onderzocht worden.

— Denkt U tijdig klaar te komen ?

— Zeker, daar enerzijds het rijtuig « N » bijna gans klaar is en, anderzijds een firma gespecialiseerd in het vervaardigen van miniatuur modellen reeds bezig is met het maken van de verkleinde modellen type « S ». Bovendien heeft de heer Verschaeve, Hoofdingenieur te Leuven, reeds menig uurtje besteed aan het oppuntstellen van het schema van de elektrische apparaten.

— Enkele grote foto's van 2 à 3 m, die typische scènes van het buurtspoorwegleven weergeven, zouden een mooi decor vormen.

— Hiervoor zal ten gepaste tijde gezorgd worden.

— In elk geval hebben de organisators vooral de nadruk gelegd op twee psychologische elementen : ten eerste, het feit dat veel mensen er genoegen zullen in vinden zelf een tram te mogen besturen en ten tweede, de betovering, die een miniatuurspoorweg uitloft op groot en klein.

Het vervaardigen van wisselstukken in een centraal werkhuis

De evolutie van de door de N.M.V.B. gebruikte vervoermiddelen, heeft een grondige omvorming medegebracht van de organisatie onzer werkhuisen en van de wijze waarop het rollend materieel onderhouden en hersteld wordt.

Het mag gezegd dat het huidige in dienst zijnde moderne materieel — inzonderheid dit voorzien van motoren — een meer nauwkeurige montage vereist als deze die kon volstaan voor een locomotief bijvoorbeeld.

Voorheen werden de wisselstukken praktisch alle vervaardigd in onze werkhuisen, terwijl we heden ten dage afhankelijk zijn geworden van specialisten, leveranciers uit vreemde landen. Het maken van deze stukken — soms van haarfijne precisie — kan uitsluitend worden verzekerd door gans bijzonder werktuigmachines, zodat de prijzen dan ook uitzonderlijk hoog oplopen.

Het is klaar dat het de N.M.V.B. onmogelijk is zich de volledige reeks vereiste werktuigmachines aan te schaffen en er al haar werkhuisen mede te voorzien; te meer dat zekere van deze wisselstukken slechts in gering aantal worden gebruikt.

Waar het echter stukken betreft, waarvan de voortbrengst geen te grote moeilijkheden oplevert en die veel gebruikt worden, kan het maken ervan in gemiddelde serie overwogen worden.

Om deze reden werd besloten in de werkhuisen te Destelbergen een fabricage-centrum in te richten, die drie automatische of halfautomatische machines groepeert waarvan hierna een beschrijving.

DE AUTOMATISCHE DRAAIBANK TAREX

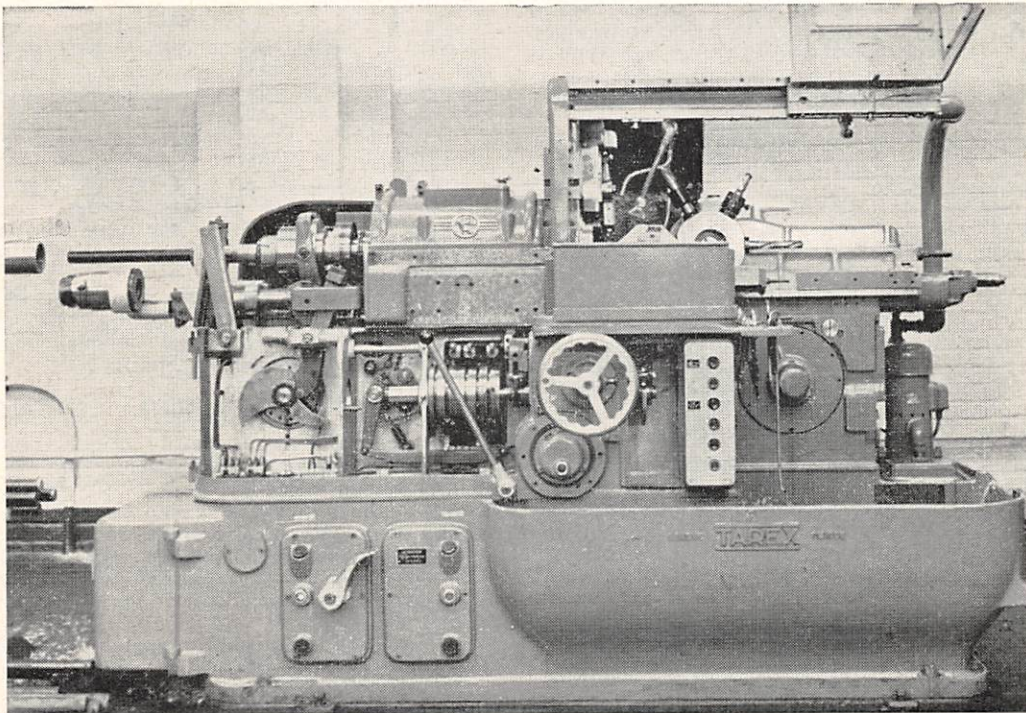
Deze draaibank is de voornaamste van deze groep. Van Zwitserse fabricatie, is zij in principe een revolverbank die volgens een geheel automatische cyclus werkt, daar de verschillende bewegingen bevolen worden door een serie nokken, waarvan de vorm functie is van de hoeveelheid metaal die van de onbewerkte staaf dient afgenomen.

Zij bestaat uit een vaste kop die de hoofdas, voorzien van een automatische klem en voedingsmechanisme draagt.

Een revolverkop van het verticale type draagt zes beitels, die beurtelings naar voor komen onder het impuls van een schakelmechanisme.

Een langsslede draagt verscheidene beitels met onafhankelijke relatieve beweging, die dienen voor het afdraaiwerk.

In tegenstelling met hetgeen gebeurt bij normale draaibanken, ontvangen deze beitels hun beweging van nokken en niet van schroeven of tandstangen.



Destelbergen — Revolverdraaibank Tarex.

Op de beiteldrager van deze slede kan men het volgende monteren :

- a) vooraan, op oordeelkundig gekozen plaatsen, een of meerdere beitels die door één enkele nok worden aangedreven, d.w.z. dat zij gelijkaardige bewegingen hebben ;
- b) achteraan, een of meerdere werktuigen die op identieke wijze werken.

Deze draaibank is eveneens voorzien van een of meerdere verticale sleden die aan één of meerdere beitels de mogelijkheid bieden in diepte te werken, bij voorbeeld voor het doorsieken of het afschuiven van een afgewerkt stuk.

Deze beitels worden dus recht op de as van het stuk gericht en komen terug zodra hun werk af is.

De beiteldragers van de revolverkop kunnen van allerlei werktuigen voorzien worden even goed als deze van een gewone revolverbank.

Zij kunnen dus o.m. zowel een gewone boor dragen als een moerkop, en zowel de bijzondere afdraaibeitels als de beitels bestemd voor uitboring.

Daar de snij snelheid afhankelijk is van de bewerking die het werktuig moet verrichten, moet zij ook kunnen veranderen zonder menselijke tussenkomst.

Aldus zal een eerste beitel het stuk voordraaien aan een draaisnelheid van het stuk van 400 t./min. ; daar de volgende bewerking uit nádraaien bestaat zal de snelheid 900 t./min. moeten bedragen.

Met het doel deze snelheidswijziging te gelegener tijd te bekomen, bevindt er zich vooraan de draaibank een van stiften voorziene trommel.

Veronderstellen we de snelheid « 400 » ingeschakeld. Wanneer de eerste beitel zijn taak volbracht heeft, trekt hij zich terug en de volgende plaatst zich in werkstand. Op dat ogenblik komt een der stiften van de draaiende trommel vóór een hefboomje waartegen het aandrukt, hetgeen de snelheid « 400 » uitschakelt en de nieuwe vereiste snelheid inschakelt.

Vanzelfsprekend is het dat de beitels niet derwijze kunnen ter plaatse komen dat zij het stuk onmiddellijk bewerken. Er moet tussen het stuk en het werktuig een min of meer belangrijke afstand gelaten worden naar gelang van de bewerking of van het werktuig. Maar indien het naderbijkomen van de beitel slechts tegen de snelheid gebeurt voorzien voor het werk, zal deze verplaatsing een belangrijke niet-opbrengende tijd kosten.

Om dit tijdsverlies, dat bij iedere verandering van bewerking zou plaatsgrijpen, te voorkomen, draagt de trommel voor het inschakelen van de snelheden, een serie stiften die de tussenkomst verwekken van een voedingsopdrijver.

Wanneer een bewerking beëindigd is en de volgende een aanvang neemt, zal de voedingsopdrijver het werktuig snel naar het stuk voeren, en dan de normale voeding inschakelen zodat het werk een aanvang kan nemen.

Om het werktuig terug op zijn plaats te brengen zodra een werk beëindigd is, gebeurt dezelfde tussenkomst in omgekeerde orde.

Om de uitleg van de principiële werkwijze van de automatische draaibank te vergemakkelijken kiezen we een eenvoudig voorbeeld : het vervaardigen van een lagerbus.

De beitels en de nokken worden op hun plaats bevestigd door een gespecialiseerde werkmans, en de snelheden en versnellingen op de trommel geregeld, dit alles volgens een door het studiebureau opgemaakt schema. De draaibank staat gereed. De met de bewerking gelaste arbeider, bevestigt zoals bij een gewone revolverdraaibank, een staaf in de klauwplaat.

De draaibank wordt aangezet. Automatisch treedt het voedingsmechanisme in werking, opent de klauwplaat, duwt de staaf tot tegen een stootblok geplaatst op een der armen van de revolverkop.

Op dit ogenblik grijpt de klauwplaat de staaf stevig vast en de hoofdspil begint te draaien en neemt in haar beweging de staaf mede. Ondertussen schoof de revolverkop achterwaarts, het stootblok trekt zich terug door 1/6 te draaien en, op 't einde van deze beweging heeft het het volgende werktuig aangebracht, namelijk een boor. De revolverkop nadert in een snelle voeding ; in de nabijheid van de staaf neemt hij een normale voeding aan en begint de boring van de staaf.

Tijdens deze bewerking, nadert de vooraangeplaatste draaibeitel het stuk en begint het materiaal te verspannen om de buitendoorsnede van de staaf op de definitieve maat te brengen ; is dii werk ten einde dan keert hij terug tot zijn vertrekpunt.

De achteraan geplaatste beitel schuift de voorkant van de aldus gearaaid ring af.

Daar de uitboring het meest tijd vergt, is het tijdens dit werk dat, zonder de minste tussenkomst, de andere bewerkingen plaats grijpen, zodat de dode tijden tot een minimum herleid worden.

Eénmaal het gat geboord, komt de revolverkop terug op zijn vertrekplaats en wordt de boor ingetrokken. De revolverkop draait dan rond zijn as derwijze dat het stootblok opnieuw gereed staat voor de volgende cyclus.

Binst deze achteruitgaande beweging, duwt de verticale slede zijn beitel naar het stuk, duwt het er in totdat de ring afgesneden is, en komt dan terug.

Op dit ogenblik bevinden zich alle werktuigen op hun vertrekpunt zoals bij 't begin van de cyclus en zijn ze gereed om hun beweging te herbeginnen voor het vervaardigen van de volgende ring. Te dien einde ontspant zich de klauwplaat, de staaf komt vrij, het voedingsmechanisme duwt deze laatste tegen het stootblok, de klauwplaat sluit en de cyclus herbegint.

Eénmaal dat de staaf volledig in ringen is omgezet, valt de draaibank automatisch stil en de aangestelde moet een nieuwe staaf aanbrengen.

Deze werkwijze is schijnbaar eenvoudig. In werkelijkheid is zij betrekkelijk ingewikkeld en vereist van het studiebureau, het voorbereidingsbureau en de aangestelde, een uitgebreide kennis van de werktuigmachines en van de vraagstukken die het snijden van metaal medebrengen, een vlugge geest die in staat is de werktuigen van de machine in de ruimte te « zien » bewegen zonder dat zij elkaar in de weg staan, in een volmaakte en vooral meest voordelige orde. Al deze bewegingen moeten omgezet worden in aan nokken te geven vormen en in een serie juist te plaatsen stiften op een trommel.

Tot het verwezenlijken van deze taak bestaan er weliswaar tabellen en kurven, maar volstaat een woordenboek om de gedachten juist weer te geven ?

**

De aldus afgewerkte bussen moeten ihans een thermische behandeling doorstaan ten einde ze zeer weerstandbiedend te maken tegen slijtage.

Deze bewerking verwekt een lichte vervorming der stukken ; daarom heeft men bij het draaien een gering metaaloverschot gelaten, opdat bij een volgende bewerking, het stuk op de definitieve maten zou kunnen gebracht worden.

De thermische behandeling, die in dit geval een inzetten is, maakt het metaal uiterst hard, derwijze dat een snijbeitel er niet meer kan op inwerken. Er zal beroep gedaan worden op de slijpsteen voor het definitief afwerken of rectificeren.

De ring dient zowel innerlijk als uitwendig gerectificeerd. Voor de binnenkant heeft men dan ook kleine slijpstenen nodig die op hoge snelheid draaien en in het geboorte gat kunnen gestoken worden.

Voor de buitenkant kan een grote slijpsteen gebruikt worden, maar het stuk moet hem op een andere wijze voorgehouden worden.

Het is dus absoluut nodig over twee onderscheiden machines te beschikken die speciaal bestudeerd werden voor deze beide bewerkingen, indien men wel te verstaan een hoger rendement beoogt.

DE RECTIFICERMACHINE « CENTERLESS ».

Dit is een machine die de cilindervormige stukken uitwendig rectificeert zonder centreergaten.

De klassieke rectificeermachine vergt minstens aan één uiteinde van het stuk een soort kleine zorgvuldig geboorde uitholling, waarin de dode centerpunt steekt.

De uiteindelijke cilindervorm van het stuk is afhankelijk van de zorg die er besteed werd aan het uitboren van deze kleine uitholling in de vorm van een afgeknotte kegel.

De centerless-machine schakelt dus een fijne bewerking uit, onafgezien al haar andere voordelen. Zij bestaat hoofdzakelijk uit een onderstel dat twee slijpstenen, tegenoverstaand in het zelfde vlak, draagt die in tegengestelde zin draaien op afzonderlijk aangedreven assen.

Een der slijpstenen vormt de « werksteen » en bestaat uit afschuurmiddelen ; 't is deze steen die het stuk tot op de gewenste maat zal afslijpen.

De andere steen « aandrijfsteen » genaamd, bestaat uit een soort verharde gummi. Het stuk wordt er tegenaan gedrukt en door wrijving meegetrokken in een wenteling om zijn eigen as.

Tussen beide draaistenen bevindt er zich een « V » in zeer hard metaal die het te rectificeren stuk draagt, het ter plaatse houdt, maar toch laat draaien.

De aandrijfsteen kan schuin geplaatst worden t.o.v. de werksteen. Deze hellende stand heeft voor gevolg dat het stuk tussen de twee stenen verschuift, derwijze dat wanneer men het, in de « V », tegen hun boorden plaatst, het zich al draaiend naar de andere kant van de machine begeeft.

Het wordt a.h.w. aangezogen door de slijpstenen tot dat het uit de machine valt in hieroe voorziene bakken.

De stukken worden in een verzamelbak, soort hellende glijbaan, gelegd en schuiven door eigen gewicht naar de machine die ze een na een bewerkt.

De afstand tussen de werksteen en de aandrijfsteen stemt nauwkeurig overeen met de doorsnede die het stuk na rectificeren dient te hebben.

De helling van de drijfsteen is zodanig berekend dat de doorgangssnelheid overeenstemt met de hoeveelheid af te nemen metaal en met de vereiste zorgvuldige afwerking.

Blijft er nog te veel metaal af te slijpen dan kan het gebeuren dat het stuk twee-, drie-, of meermalen door de machine moet passeren. Iedermaal zullen de stenen lichter bijeen gebracht worden, maar de laatste maal zal de slijpsteenafstand juist overeenstemmen met de aan het stuk te geven doorsnede.

Dit procédé dat men doortrekmethode noemt, kan slechts toegepast worden voor cilindervormige stukken die over gans hun lengte een zelfde doorsnede hebben. En dit is vanzelfsprekend, vermits spullen met een kraag aan een van hun uiteinden geen doorgang zouden vinden tussen de slijpstenen.

In zulk geval past men de insteekmethode toe.

Voor deze bewerking moeten de twee slijpstenen zeer precies in hetzelfde vlak liggen, daar, bij de minste overhelling, het stuk geneigd zou zijn tussen de stenen getrokken te worden die aldus gevaar zouden lopen beschadigd te worden.

De machine wordt derwijze geregeld dat de werksteen de aandrijfsteen kan naderen tot op een afstand die overeenstemt met de uiteindelijke doormeter van het stuk.

Een stuk wordt in de « V » van de machine geplaatst en deze laatste in gang gezet.

Automatisch nadert de draaiende werksteen naar het stuk en duwt het tegen de aandrijfsteen.

De werksteen ontleemt alle metaal af dat hij op zijn baan ontmoet en zijn vooruitgang belemmert, tot op 't oogenblik dat de tussenuimte gelijk is aan de geveerde doorsnede.

De werksteen keert automatisch terug en plaatst zich in vertrekstand, terwijl een eveneens automatisch werkende ejector het stuk uitwerpt om plaats te maken voor het volgende. De cyclus kan zonder oponthoud opnieuw beginnen.

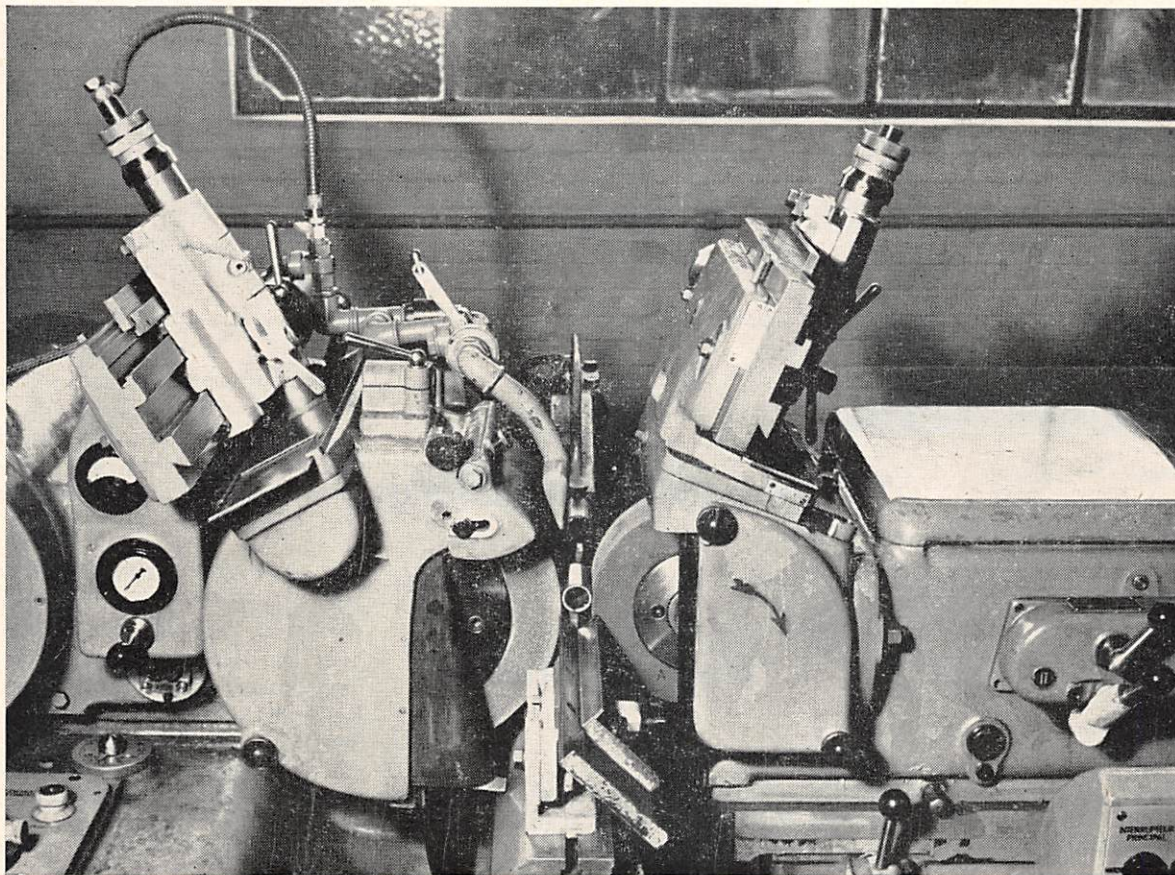
De tijd (enkele seconden) begrepen tussen het zich terugtrekken van de steen en het begin van de volgende naderende beweging is afstelbaar en hangt af van de omvang van het stuk, van zijn vorm en van de bevoegdheid van de aangestelde. Deze tijd moet omwille van het rendement zo kort mogelijk zijn.

Het is eveneens mogelijk de stukken op de « V » aan te brengen door middel van een verzamelbak, maar hier dient deze laatste een gans bijzondere vorm aan te nemen en het gebruik ervan kan slechts gerechtvaardigd worden voor een groot aantal stukken van gelijke vorm.

De werking van deze machine is zo snel dat zulke verzamelbakken voor onze fabricage-noodwendigheden niet vereist zijn.

R. DE MOOR,
Hoofdinspecteur.

(Vervolg in volgend nummer.)



Destelbergen — De machine Centerless Hartex.

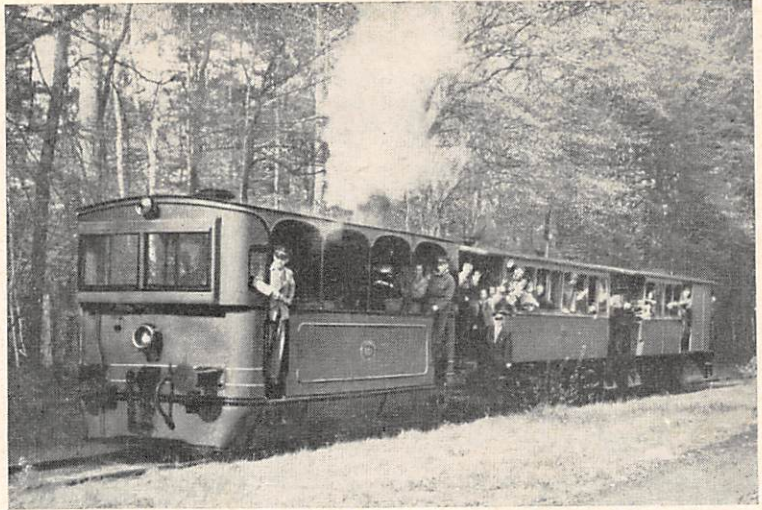
Met volle stoom ... door het Zoniënwoud!

Dicht bij Brussel bestaat er nog een buurtlijn op grote spoorbreedte, die het station van Groenendaal (op de lijn Brussel-Namen) verbindt met Overijse, streek van de druiventeelt, en die nu uitsluitend voor goederenvervoer wordt voorbehouden.

Sinds enkele jaren reeds, staan ongebruikt in de stelplaats van Overijse twee onzer reizigersrijtuigen met grote wielen.

De « Vrienden van de Spoorwegen » waarvan de afdeling « Trams » zeer werkzaam is, hadden zich voorgenomen een reisje heen en terug per stoomtram in te richten.

De stoomketel van de loco was nog immer in staat de vereiste druk te verwekken, maar de rijtuigen dienden extra opgepoetst te worden.



En zo ging het dan op zaterdag 13 april 1957. Een veertigtal tramvrienden namen bezit van de speciale trein, terwijl de heren Hausman, Dienstoverste, en Henderyckx, stelplaatsoverste Overijse, zorgden voor het

goede verloop van het sympathiek reisje.

De zon lachte de deelnemers toe, en dat deze laatsten opgetogen waren van het buitenkansje, daarvan getuigt bijgaande foto.

De omrit van de Citadel te Namen

Van Pinksteren af kunnen de bezoekers van Namen opnieuw, iedere dag, in autobus de omrit van de « Merveilleuse » doen.

Verscheidene verbeteringen werden aangebracht. Inderdaad, Groep Namen beschikt nu over drie nieuwe bus-

sen, waarvan het speciaal koetswerk het comfort en de zichtbaarheid op merkbare wijze verbeterd heeft.

Alzo werden alle zetels in de rijrichting geplaatst, met uitzondering nochtans van vijf plaatsen bij de ingang. Staande reizigers worden niet toegelaten.

In de dakafroning werden gebogen en gekleurde ruiten geplaatst, zodat het landschap beter kan bewonderd worden.

Rood en geel bleef de uiterlijke kleur, maar chroomversiersels werden aangebracht om aan het rijtuig een zeker toeristisch uitzicht te geven. De beremming werd bijzonder ingestudeerd. De gewone dienstrem wordt

met de voet bewerkt; daarbij komt de handrem als hulp- en noodrem. Tenslotte heeft men de rem op de uitlaat die als vertrager dienst doet in de langdurige afdelingen.

Een magnetofoon is in het rijtuig geplaatst. Men weet dat zulk toestel muziek of gesprekken kan weergeven, die voorafgaand op band werden opgenomen. De chauffeur zet op de geschikte plaatsen het toestel in werking, zodanig dat de aandacht van de reizigers tijdig op een mooi vergezicht wordt getrokken of dat zij een inlichting van geschiedkundige aard ten gehoren krijgen.

De afritten geschieden aan het station nabij het Postgebouw.

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° 32 27

Oplage : 6.750 ex.

Prijs van het abonnement voor niet-personeelsleden :

België 25 F
Buitenland 30 F

Drukkerij : GRAPHICA, Brussel

De Wereldtentoonstelling en onze Diensten Weg en Werken

In de loop van de maand mei heeft de dienst van de luchtlijn een prachtig werk verwezenlijkt over de ganse lengte van de Leopold II laan op de lijn Brussel-Aalst; al de palen werden weggenomen en vervangen, in ge-

meenschap met de Brusselse Tramwegen, door een soepele ophanging, vastgemaakt aan een dwarsdraad met een spanbreedte van 46 m. Slechts enkele voedingspalen werden behouden of verplaatst.

Sedert 1935 beschikt de N.M.V.B. op de IJzerplaats over een spoorlus, die rond de square loopt gelegen vóór de Helihaven. Deze lus werd opgebroken en vervangen door een gelijkaardig spoor aangelegd op de plaats van het vroegere station van de Groendreef, het eerste spoorwegstation in België en op het vasteland.

In een volgend nummer geven wij drie foto's van de omgeving van de Groendreef, genomen in 1890, 1930 en 1957.