



ONZE BUURTSPORWEGEN

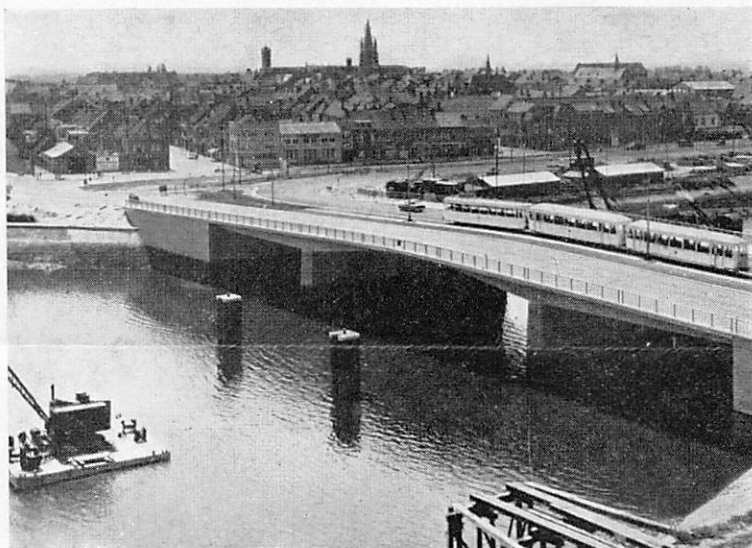
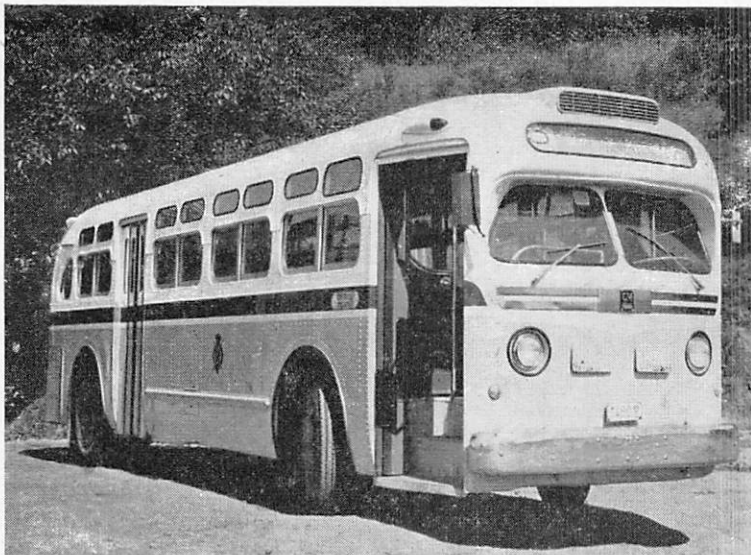
TWEEMAANDELIJKS PERSONEELSBLAD
VAN DE N. M. V. B.

N. M. V. B. ACTUALITEITEN



LEUVEN

Sinds enkele maanden rijden op de buurtlijnen van Brabant twee types van autobussen « buiten reeks ». Het betreft twee rijtuigen, gebouwd in de Verenigde Staten, en die op onze wegen beproefd worden. Het stadsmodel, op de foto, is in dienst op de lijn Lovenjoel-Leuven-Herent en het andere, het interstedelijk type, op de lijn Tienen-Aarschot.



NIEUWPOORT

Na de oorlog 1914-1918 werd een grote houten brug gebouwd over de IJzer, juist vóór de haven van Nieuwpoort.

Gedurende jaren werd deze « voorlopige » brug gebruikt door onze tramstellen van de kustlijn en door het wegverkeer. Het is slechts vóór enkele jaren dat een aanvang gemaakt werd met de bouw van een moderne brug, met een dubbel tramspoor in het midden.

De foto, in schijn een luchtfoto, werd genomen door de heer E. Roels.



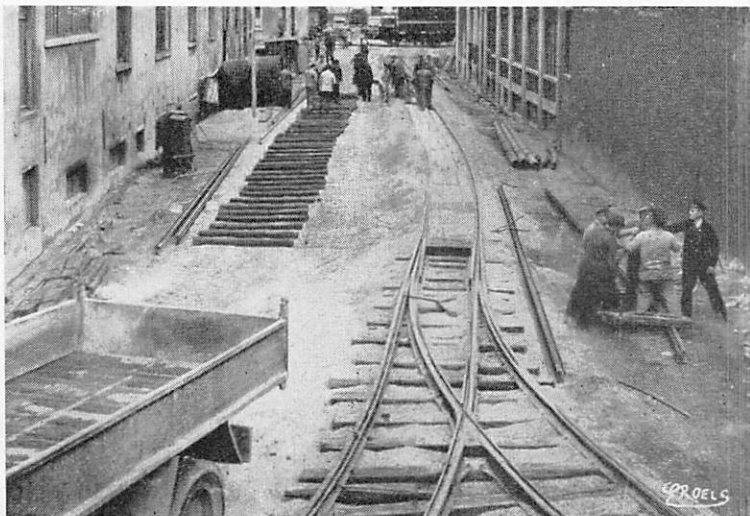
BRUSSEL

Enkele maanden geleden vloede de Zenne nog tussen deze muren in de omgeving van het Noordstation te Brussel. Daar hier vroeger geen straat was, draagt deze nieuwe verkeersader ook geen naam.

De foto, genomen op het einde van de maand augustus, toont het leggen van de sporen op de oude bedding van de thans gedempte Zenne.

Van 10 september af hadden de voorlopige manoeuvres van de buurtlijnen met eindpunt aan het Noordstation, op dit baangedeelte plaats.

De nieuwe perrons, aangelegd op het Rogierplein, werden op 11 oktober in gebruik genomen. In volgend nummer publiceren wij een foto van het nieuwe eindpunt.

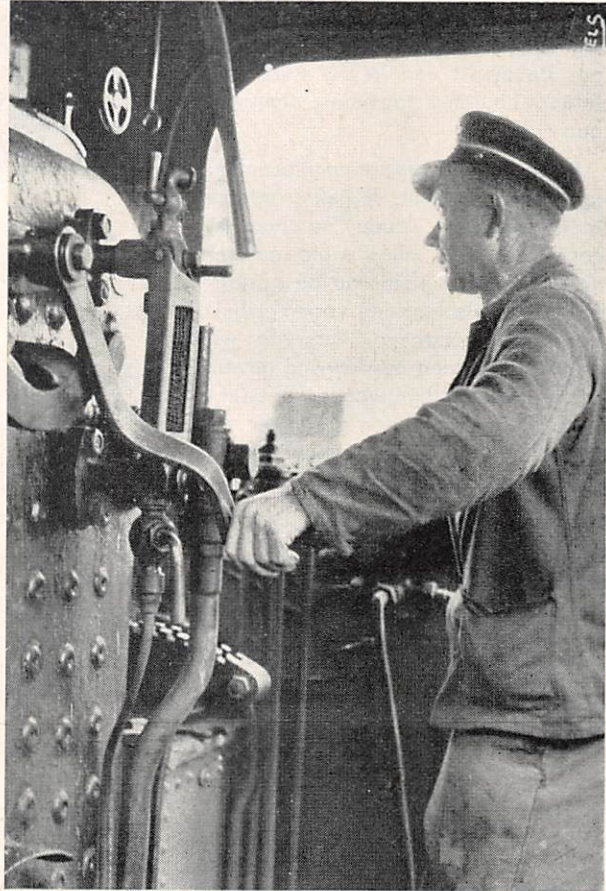


Onze stoommachines hebben nog niet afgedaan

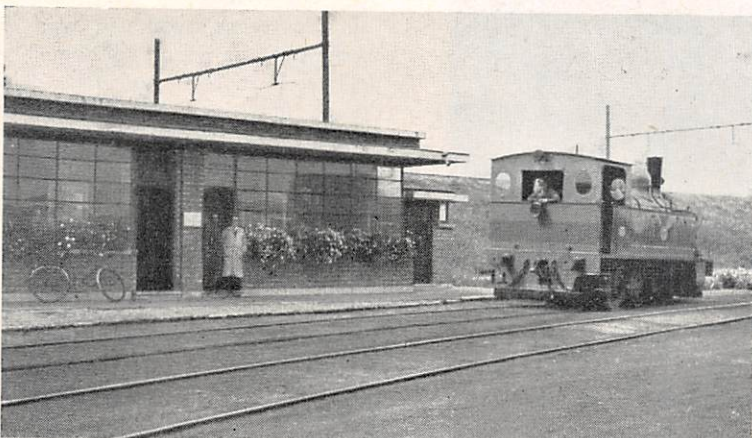
« Zijn er bij de N.M.V.B. nog stoommachines in dienst » is een vraag die wel eens aan onze agenten gesteld wordt. Zeer spontaan antwoorden de meesten dan ontkennend. Sommigen onzer Waalse collega's weten echter dat er te Dolhain en te Warsage nog een stoomdienst bestaat. En in 't Vlaamse landgedeelte zullen er ook weinigen aan denken dat er in het station van Merksem-IJskelder (Groep Antwerpen) nog drie stoommachines, voor grote spoorbreedte, in dienst zijn.

De uitgestrekte terreinen van dit station zijn gelegen langs de IJzerlaan, waarover onze trams in de richting van Merksem rijden, langs de spoorbaan Antwerpen - Rozendaal - Amsterdam en het Albertkanaal. Tijdens de laatste oorlog kende het overladersstation een levendige bedrijvigheid; na de bevrijding werd het houten stationsgebouw afgebroken en vervangen door een nieuw in steen.

Geleidelijk werd op het merendeel van de lijnen in de Groep Antwerpen, zoals trouwens in gans het land, het goederenvervoer afgeschaft. Te Merksem daarentegen is er nog steeds een zeer intens goederenverkeer, want dagelijks brengt een diesellocomotief van de N.M.B.S. talrijke wagens, die moeten geplaatst worden op de onderscheidene verbindingssporen. Onze klanten zijn hoofdzakelijk belangrijke nijverheidsinstellingen, gelegen langs het Albertkanaal, o.m. de Union Margari-nière Belge, de Belgische Boerenbond, de coöperatieve maatschappij « De Welvaart », de Bloemmolens van Merksem, de tabaksfabrieken Vander Elst, opkopers van schroot, enz.



Anthonissen Louis aan de handle van de locomotief.



De heer Luyten, die hier reeds een dertigtal jaren werkzaam is, wist ons te vertellen dat de A.R.T. 100 en 101 gebruikt worden voor het verplaatsen van de buurtspoorwegwagens en dat drie stoommachines, n^o 819, 820 en 821, gebouwd in de Ateliers Métallurgiques van Nijvel, het vervoer naar de verbindingen verzekeren. Het rangeerstation is tamelijk uitgestrekt want wij beschikken over vijf sporen van

Het bureel, links, wordt gebruikt door de agenten van de N.M.B.S. Daarnaast, in de deur van het bureel van de N.M.V.B. bemerkt men de heer Ruyts F., brigadier, en de heer Luyten J., klerk en verantwoordelijke voor de wagenbeweging.

300 m elk voor de wagens met grote spoorbreedte en over acht sporen van één meter, voor het buurtspoorwegmaterieel.

Het stationsgebouw (zie foto) omvat twee afzonderlijke burelen, een voorbehouden aan de drie agenten van de N.M.B.S. en een ander voor de heer Dingemans, sectieoverste van W.W. en de heer Luyten, klerk en verantwoordelijke voor de wagenbeweging, en verder een eetzaal en een magazijn voor allerlei benodigdheden voor de dienst van W.W. zoals lasplaten, bouten, houwelen, lampen, zout, enz.

Rechts van het sporenemplacement liggen, in open lucht, de gecreosoteerde dwarsliggers, oude en nieuwe, spoorstaven van alle lengte en gewicht. In de nabijheid van de opslagplaats staat de machine voor het buigen van spoorstaven, waarvan wij hiernavolgend een beschrijving geven, en een eigenaardige wagen « De Olifant » genaamd, maar die meer de bijnaam « Okapi » zou verdienen, omwille van zijn zeldzaamheid.

De heer Luyten gaf ons een overzicht van de bedrijvigheid op de stelplaats. Het werk begint om 6 uur 's morgens. Op dat uur brengt een diesellocomotief van de N.M.B.S. zijn eerste dagelijkse zending geladen wagens. Om 7 u. 30 is het rangeren van



De « Ijskelder » tot vóór enkele jaren.

de wagens beëindigd en zal de machine van de N.M.V.B. de wagens naar de verscheidene verbindingen brengen. De locomotief komt los terug binnen of met een stel ledige wagens van de vorige dag.

Om 12 u. 30 wordt uitgereden naar de verbindingen om de reeds geladen wagens af te trekken en terug te brengen naar de Ijskelder. Met deze wagens wordt een trein gevormd voor het goederenstation van Wilmarsdonk.

Intussen is onze locomotief terug naar de verbindingen gereden om een tweede reeks geladen wagens af te halen. Deze geladen wagens komen terug rond 16 uur. De N.M.B.S. brengt om 17 uur het aantal gevraagde ledige wagens, die dezelfde dag nog op de verbindingen geplaatst worden.

De locomotief vertrekt opnieuw naar Wilmarsdonk om 18 uur met de geladen wagens van de tweede reeks.

Bij het doorbladeren van het boek met de toegekomen wagens vinden wij, van 1 januari tot einde mei, een totaal van 3.810 wagens wat overeenstemt met een gemiddelde van 40 wagens per werkdag en op sommige dagen komt men geregeld tot 1.000 T per dag.

Terwijl wij ons naar de stelplaats begeven, waar zich een klein werkhuis bevindt, stelden wij met verwondering vast dat de grond bezaaid was met schelpjes; onze begeleider deelde ons mede dat het terrein opgehoogd werd met grond afkomstig van Blauwhoef, gelegen in de nabijheid van de Schelde.

In de loods, voorzien van een schouwput, zijn wij op het domein van de heer Ruyts, een werkelijke duivel-doe-al. Inderdaad tijdens een vorig bezoek zagen wij het stoomtuig 819 gans uit elkaar genomen. Welnu de machines 819 en 820 werden geleverd in 1922, dus vóór 35 jaar. Onnodig te zeggen dat er een ernstig probleem « wisselstukken » bestaat. Zoals de heer Ruyts het ons zegde : « een kleine werkplaats, waar grote herstellingen gedaan worden ». De ketel en de stoomdom werden gedemonteerd, de rookpijpen vernieuwd, de platen, die



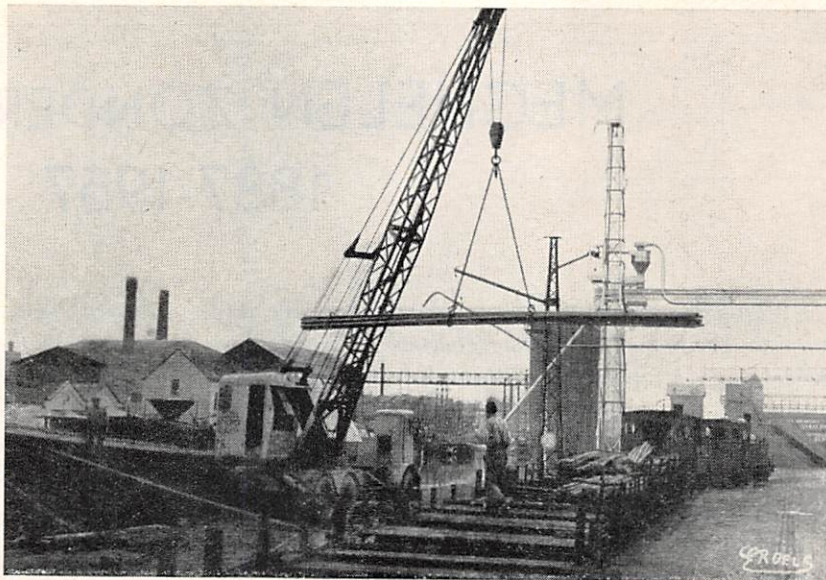
Dit zicht op het stationcomplex geeft een idee van zijn uitgestrektheid. De sporen op de foto hebben een breedte van 1 m.; de sporen van de N.M.B.S. liggen meer rechts. Op de achtergrond onderscheidt men de loods voor de stoomtuigen.

de buitenwanden van de tenders vormen, werden vervangen en dit laatste was dringend nodig want de inwerking van het water op de 8 mm platen was buitengewoon groot.

Stuk per stuk werd de machine opnieuw in elkaar gezet en de ketel, onderstond de verplichte officiële proeven.

Op de grote stoomlocomotieven type Mountain en Pacific, die trouwens stilaan verdwijnen, werden talrijke verbeteringen en uitvindingen toegepast, die er ingewikkelde monsters van gemaakt hebben; maar bij de 819 schijnen de elementaire principes van het gebruik van de stoom ons zeer gewoon.

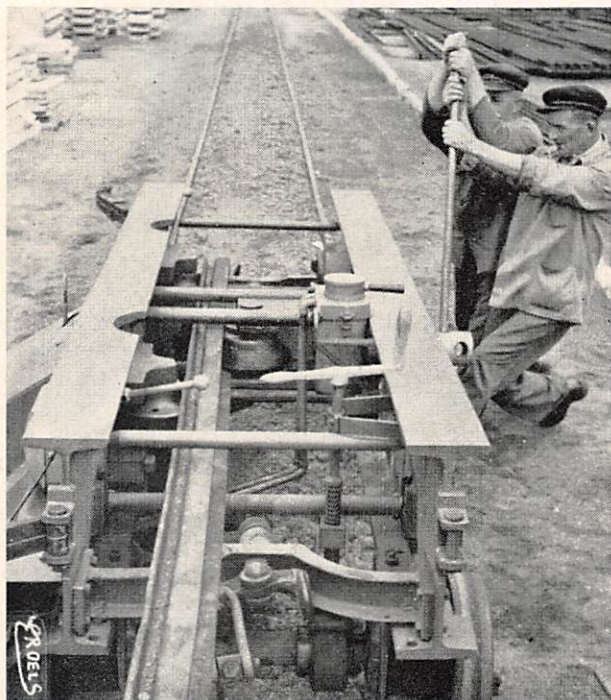
Het is kunstenaarswerk dat wij te zien krijgen, wanneer de opgepoetste 819 ons voorbij rijdt, met een rood gloeiende oven, door de stoker met schepjes kolen gevoed, en met wielen, die gedwee gehoorzamen aan de inspanningen van de glanzende drijf-stangen...



Uit een lichter, gemeerd langs het Albertkanaal, worden ijzeren staven gelost. Door middel van een kraan worden ze op platte wagens met grote spoorbreedte geplaatst en door onze diensten ter bestemming gebracht.

Een machine voor het buigen van spoorstaven

De stelplaats Merksem IJskelder bezit sinds lang een railbuigmachine bestaande uit 2 aandrijfcilinders, geprofileerd volgens de buitenvorm der rail en een verplaatsbare cilinder, losdraaiend op zijn as, geprofileerd volgens de binnenvorm. Deze cilinder wordt tegen de staander gedrukt door



middel van een horizontale schroefdommekracht, om de rail de pijl te geven, overeenstemmend met de straal van de bocht, desnoods in 2 of 3 bewerkingen.

De drijfwielen, gemonteerd op vaste assen, worden gedreven door een tand- en wormwielstelsel. De rails worden dus door wrijving onder druk meegetrokken. Het geheel is gemonteerd op een raam en voorzien van wielen, zodat het kan rollen op spoor en gebracht op de werf. Het rijtuig draagt het nummer 51680.

De machine, die veel dienst bewees, eiste echter voor het buigen van rails 49 en 51 kg en bijzonder voor gehavende rails, de krachten van een tiental werklieden en de rail bewoog zich daarbij zeer langzaam.

De machine werd onlangs omgebouwd in onze werkhuizen te Merksem O.B. en voorzien van beter geprofileerde drukcilinders en van elektrische aandrijving met motor op het net 600 V.

Het buigen kan thans uitgevoerd worden door 2 man en met een tienmaal grotere snelheid.

De spoorstaven die wij hebben zien buigen wogen 51 kg, en naast ons lag een lichtere railtype, bijna geheel cirkelvormig gebogen op 8 m doormeter, die in enkele bewerkingen klaar kwam.

De heer Dingemans, baantoezichter van de lijnen A.Z.L° en A.B.Gr.Sch. wist ons mede te delen dat Groep Henegouwen een ingenieur en zijn adjunct had gestuurd om een dergelijke machine te bouwen, wat, naar wij vernamen verwezenlijkt is maar met persluchtmotor-aandrijving.

MECHELEN ZONDER TRAMS

1887-1957

Wanneer op 1 juni 1957 's avonds, aan het station te Mechelen, de laatste elektrische tram naar Keerbergen vertrok, werd hiermede een periode van juist 70 jaar buurtspoorwegverkeer afgesloten. Immers op 27 juni 1887 kwam de eerste stoomtram uit Heist-op-den-Berg te Mechelen toe.

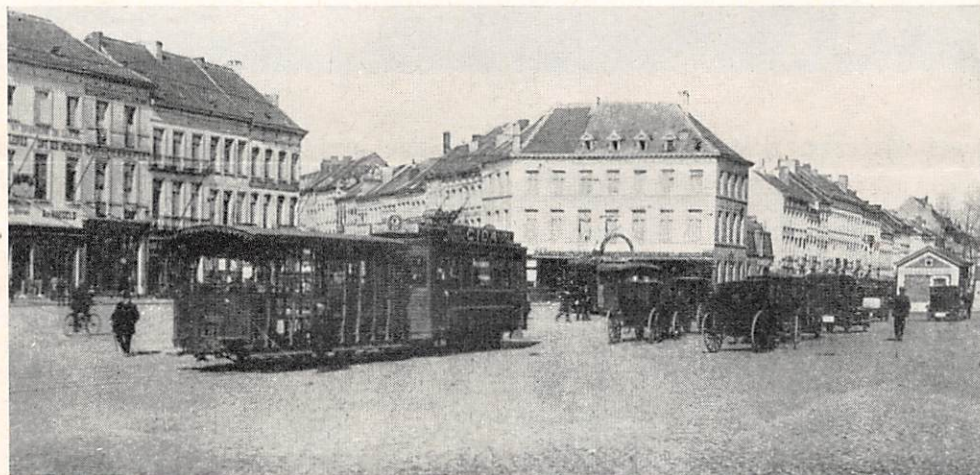
Sindsdien is heel wat veranderd en de laatste vijf jaar zag Mechelen allengs zijn trams verdwijnen. Eerst werden de buurtlijnen uit het stadscentrum verwijderd en omgeleid langs de ringlanen. Nadien moesten de stadstrams de plaats ruimen voor autobussen en werd een aanvang gemaakt met het opbreken van de sporen en het wegnemen van de luchtlijn. En toen enkele maanden geleden het vervoer per spoor gestaakt werd op de

lijnen naar Heist-op-den-Berg en Keerbergen verdween meteen de laatste tram uit de Dijlestad.

De tijdsomstandigheden eisen immers aangepaste vervoermiddelen, niet alleen voor de stedelijke diensten maar ook voor de diensten van gemeenschappelijk vervoer met de omliggende gemeenten.

De structuurhervormingen, de laatste jaren door de N.M.V.B. aan het stedelijk net en aan de buurtlijnen van Mechelen aangebracht, zijn trouwens de logische oplossing, die voldoet aan de noodwendigheden van het ogenblik en aan de behoeften van haar cliënteel.

Een kort historisch overzicht zal de evolutie van het tramverkeer in het Mechelse aantonen.



Het stationsplein vóór de oorlog 1914-1918.

DE BUURTLIJNEN

MECHELEN - ITEGEM - WESTERLO - GEEL - TURNHOUT.

In het Staatsblad van 11 januari 1887 verscheen het koninklijk besluit van vergunning voor de lijn Mechelen (Nekkerspoel) - Heist-op-den-Berg - Itegem, die reeds op 27 juni 1887 kon worden geopend. De pachtende maatschappij was op dat ogenblik de « Société anonyme pour l'exploitation de chemins de fer vicinaux ».

Het baanvak Itegem-Heist was weinig renderend, doch daarentegen

gaven de ontvangsten op het vak Heist-Mechelen ten zeerste voldoening. Spoedig moest, gezien het groot aantal reizigers, een speciale trein ingelegd worden voor de zaterdagmarkt te Mechelen.

Ook het goederenvervoer bood goede vooruitzichten, doch er was te Mechelen een verbinding nodig met het groot spoor en eveneens diende de lijn doorgetrokken te worden tot in de stad.

Op 7 april 1890 werd de lijn Heist-Westerlo in exploitatie genomen door

de « Kempische Stoomtram Maatschappij », met burelen en werkplaatsen te Heist-op-den-Berg. Op 1 januari van hetzelfde jaar had deze maatschappij ook de lijn Mechelen-Itegem overgenomen. De exploitatie van deze twee lijnen door eenzelfde maatschappij leverde een groot voordeel op, daar nu rechtstreekse treinen konden ingelegd worden tussen Mechelen en Westerlo.

In 1895 werd het overladingstation gebouwd te Mechelen-Nekkerspoel evenals de brug over de Dijle.

De sectie Westerlo-Geel (vaart) werd geopend op 1 juli 1898 en het baanvak Geel-Turnhout kwam voor exploitatie klaar op 15 september 1906. Eerst in 1908 werd de verbinding, met de andere lijnen die hun eindpunt hadden te Turnhout, doorgevoerd.

Mechelen was nu wel rechtstreeks verbonden met de hoofdplaats van de Kempen, maar nog steeds werden de reizigers afgezet aan de rand van de stad. Reeds in 1890 werd bij de bevoegde instanties aangedrongen om de lijn te mogen doortrekken tot aan het station te Mechelen. De vergunning voor dit vak werd bekomen op 23 maart 1892 doch men zou tot 17 januari 1911 moeten wachten vooraleer de trams, over een gemeenschappelijk baangedeelte met de lijn

(vaart) en in 1921 Geel (vaart) - Turnhout en Heist - Itegem.

Gedurende een tiental jaren werd nog beroep gedaan op de reeds zo zeer vertrouwde stoommachine totdat in 1932 de elektrische trams hun intrede deden, op het baanvak Mechelen - Heist. Sinds 1 mei jl. werd een openbare autobusdienst in exploitatie genomen in vervanging van de elektrische dienst.

ANTWERPEN - BOOM - MECHELEN - DUFFEL - LIER

Op 23 juni 1896 werd de vergunning verleend voor een lijn Boom-Duffel, met een aftakking van Rumst (Vosberg) naar Mechelen.

Er ontstonden echter moeilijkheden betreffende de exploitatie. Zekere

1915 werd zij door de Duitsers hersteld doch slechts op 15 oktober 1915 kon het baanvak Mechelen - Rumst opnieuw in gebruik genomen worden.

In het kader van de elektrificatie van het net werd in 1932 de elektrische tractie ingevoerd tussen Rumst - Mechelen.

Op 22 mei 1955 werden de elektrische trams gedeeltelijk vervangen door autobusdiensten en op 11 november 1956 werden alle diensten door autobussen verzekerd.

MECHELEN - AARSCHOT

Het vergunningsbesluit van deze lijn verscheen in het Staatsblad van 20 januari 1906. Op de publieke aanbesteding van 25 september 1907 werd de exploitatie van de lijn toegewezen aan de maatschappij « Vicinaux et Tramways » waarvan de burelen te Tremelo werden gevestigd.

Nog hetzelfde jaar werd een aanvang gemaakt met de werken tussen Mechelen (Nekkerspoel) en Rijmenam. Tussen Nekkerspoel en Pasbrug moest een drie-rail-spoor worden aangelegd, daar het reeds bestaande baanvak van de lijn Mechelen - Heist een breedte had van 1,067 m (1) en de regering voor de nieuwe lijn een spoorbreedte van één meter had voorgeschreven.

Het baanvak Mechelen-Rijmenam werd in gebruik genomen op 25 juli 1908 en het volgende jaar kwamen respectievelijk op 1 mei en op 14 augustus de baanvakken Rijmenam - Keerbergen en Keerbergen - Tremelo aan de beurt. Het laatste stuk Tremelo - Aarschot kwam klaar op 18 september 1910.

Tijdens de oorlogsjaren werd het verkeer onderbroken en in juli 1920 werd de lijn opnieuw opengesteld tussen Mechelen - Tremelo en in juli 1921 tussen Tremelo - Aarschot.

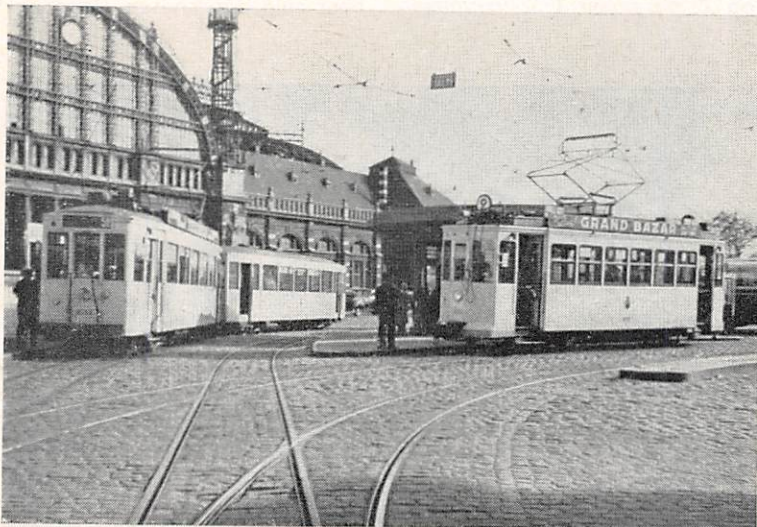
Als eerste van de drie buurlijnen, met eindpunt te Mechelen, werd in 1931 de elektrificatie doorgevoerd op het baanvak Mechelen - Rijmenam. De sectie Rijmenam - Keerbergen werd slechts in 1938 geëlektrificeerd.

DE STADSLIJNEN

ELEKTRISCHE DIENSTEN

Reeds in 1909 werden de eerste voorbereidingen getroffen voor het aanvragen van de vergunning en de onderschrijving van het kapitaal. De stad Mechelen en de Staat schreven elk in voor de helft. De stadslijnen zouden zowel op gebied van kapitaal als van exploitatie-verrekening

(1) Deze spoorbreedte is het 1/1000^{ste} deel van een werst of Russische mijl.



Links een tram van de lijn Mechelen-Rumst-Antwerpen en rechts een rijtuig van de lijn n° 2 naar Pasburg. De trams zijn thans verdwenen evenals het stationsgebouw dat werd afgebroken.

Antwerpen - Boom - Mechelen - Duffel Lier, tot aan het station reden.

Het uitbreken van de eerste wereldoorlog bracht een ganse ontredering teweeg op de lijn. Het verkeer werd op verscheidene plaatsen onderbroken o.m. te Geel en te Itegem, waar de bruggen werden vernield.

Op 1 januari 1915 was de dienstherneming mogelijk tussen Mechelen-Heist-Geel en op 1 mei 1915 was de brug te Geel hersteld, zodat kon doorgereden worden tot Turnhout. Op 1 oktober werd echter een aanvang gemaakt met het opbreken van de lijn over gans haar lengte.

Na de oorlog werd de lijn geleidelijk opnieuw aangelegd; in 1919 Mechelen - Heist, in 1920 Heist - Geel

aandeelhouders vroegen dat de lijn zou geëxploiteerd worden door de « Kempische Stoomtram Maatschappij » en hadden hun tussenkomst in de vorming van het kapitaal ondergeschikt gemaakt aan deze voorwaarde. Andere aandeelhouders waren van mening dat er een openbare aanbesteding moest plaats hebben. De eerste groep kreeg ten slotte voldoening en de exploitatievoorwaarden werden op 11 mei 1896 getekend.

Op 6 mei 1900 werd het baanvak Rumst-Mechelen (Katelijne Poort) geopend en op 22 juni 1902 het baanvak Katelijne Poort - Mechelen (station).

De lijn werd ook zwaar getroffen door de oorlog. De brug van Walem werd buiten gebruik gesteld. In mei

een onderdeel uitmaken van de drie buurtspoorlijnen, die Mechelen bedienden en dit niettegenstaande het elektrisch stadsnet het karakter had van een gans afzonderlijke onderneming, in die zin dat de vermelde diensten weinig of geen gemeenschap hadden met de drie buurtlijnen waartoe zij behoorden.

Op 25 maart 1912 werd een aanvang gemaakt met het leggen van de sporen. De luchlijn werd gemaakt voor het afnemen van de stroom door middel van een beugel. Een overeenkomst werd getroffen met de « Société d'électricité du Nord de la Belgique » voor het leveren van de stroom.

Het baanvak Station-Schietbaan (lijn 1), later verlengd tot Waterloo, werd geopend op 4 juli 1913 en het baanvak Station-Pasbrug (lijn 2) op 18 november 1913.

Deze lijnen werden opgebroken in 1917 en opnieuw in dienst gesteld in oktober 1919.

Het baanvak Station-Kerkhof (lijn 3) werd pas op 1 november 1932 in gebruik genomen en verlengd tot aan de Elzestraat op 21 april 1933. De aftakking langs de Leopoldstraat werd geopend op 21 april 1935.

DE AUTOBUSDIENSTEN

Mechelen, met een bevolking van ruim 63.000 inwoners, kan onderverdeeld worden in de binnenstad met 21.000 inwoners en de buitenwijken met 42.000 inwoners. De drie tramlijnen, met een gezamenlijke lengte van 12 km gaven alleen verkeersmogelijkheid aan de bevolking van het noordelijk stadsgedeelte.

Deze lijnen volstonden echter niet daar slechts 56 % van de bevolking bediend werd, waarvan 30 % bewoners van de buitenwijken en 26 % inwoners van de binnenstad. Aldus bleef 44 % van de totale bevolking verstoken van een stedelijk vervoermiddel. Daarenboven had het steeds toenemend verkeer, in smalle en soms kronkelende straten, voor gevolg dat de commerciële snelheid van de trams niet kon opgedreven worden.

De noodzakelijkheid gans de bevolking van een degelijk vervoerapparaat te voorzien en de commerciële snelheid op te voeren waren de twee voornaamste redenen, die aanleiding hebben gegeven aan de N.M.V.B. om, in nauwe samenwerking met het stadsbestuur, het inrichten van vervangingsautobusdiensten door te voeren.

Met het oog op deze omschakeling werd een uitgebreide studie van het

verkeersvraagstuk in de stad aangevat, die in zeer grote mate het werk was van de heer J. Valgaeren, destijds dienstoverste te Mechelen en thans, als dienstoverste eerste klas, verbonden aan de Groepsdirectie van Antwerpen.

Om aan de voornoemde toestand te verhelpen was het niet alleen voldoende de bestaande tramlijnen te vervangen door aangepaste autobusdiensten maar moesten ook nieuwe lijnen worden ingelegd. Tevens diende rekening gehouden met het steeds veelvuldiger gebruik van onze diensten tussen het station en de Grote Markt zodat op dit baanvak de frequentie moest opgedreven worden.

Geleidelijk werd overgegaan tot de geplande vervanging door autobussen. De lijnen 1 en doorstreepte 3 kwamen eerst aan de beurt en werden op 22 december 1952 vervangen

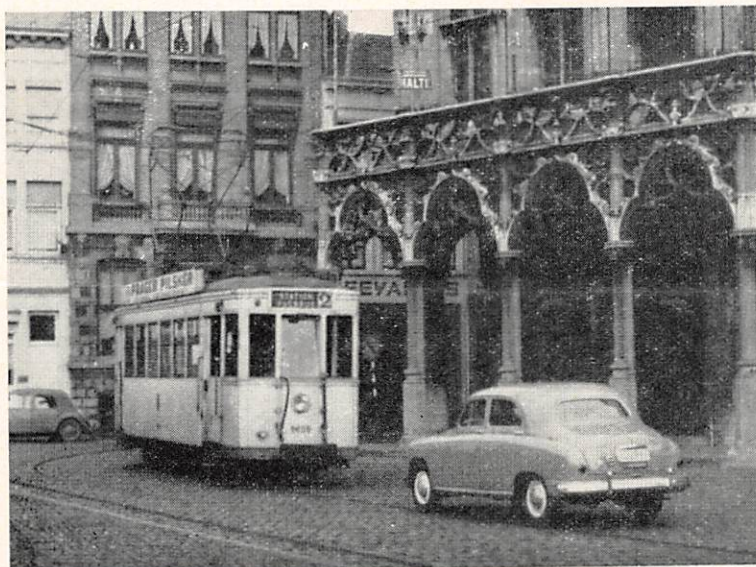
breiding van lijn 2, werd op 22 mei 1955 in exploitatie genomen.

★

Mocht tijdens de tram-exploitatie in 1949, op de werkdagen een gemiddelde van 1.527 afgelegde rytuig-kilometer genoteerd worden, dan ziet men dit gemiddelde, in 1956, opgedreven tot 3.568 km. Op zon- en feestdagen waren deze cijfers 1.420 km, respectievelijk 3.600 km.

De uitbreiding en de aanpassing van het net hadden vanzelfsprekend een verhoging van het aantal reizigers voor gevolg. In 1949 werden in het geheel bij de 3 miljoen reizigers vervoerd; in 1956 was dit aantal verdubbeld tot bij de 6 miljoen.

Een park van 16 autobussen bedient thans acht stadslijnen, die met een gezamenlijke lengte van 35 km de stad van oost naar west en van noord naar zuid doorkruisen. Dagelijks heb-



De nu verdwenen tram n° 2 (Station-Pasbrug) op de Grote Markt vóór het Stadhuis.

door de A.B.lijnen 1 en 4, in lusvorm. Het vervoer op lijn 3 werd eveneens gestaakt op 22 december 1952 en vervangen door een A.B.lijn met hetzelfde nummer. Op 1 maart 1953 was het lijn 2, die verlengd werd tot aan het IJzerenveld.

Op 15 maart 1953 werd de lijn station-Muizen (n° 5) in dienst gesteld. Ruim een jaar nadien, op 23 mei 1954, kende het net nogmaals een uitbreiding door toevoeging van drie nieuwe lijnen t.w. : station-Abeelstraat (n° 6), station - Vrijbroek Park (n° 7) en station - Battel (n° 8).

De lijn station - Halfgalg, een uit-

ben, aan het station van de N.M.B.S., gemiddeld 475 vertrekken plaats, waarvan er 325 de verbinding verzekeren met de Grote Markt.

De mobiliteit van onze autobusdiensten, die oneindige mogelijkheden biedt, hoeft niet meer bewezen te worden en het inrichten van snelle en regelmatige diensten met hoge frequentie, door middel van comfortabele voertuigen en met toepassing van matige tarieven, heeft in ruime mate bijgedragen tot het steeds toenemend gebruik van onze vervoerdiensten.

J. NEYENS.

een fabriek van een vervoeronderneming ?

Een fabriek heeft arbeiders en bedienden in dienst, zij heeft kolen, olie of stroom nodig om de machines in beweging te zetten, zoals een vervoeronderneming voor haar Diesel- en elektrische motoren.

Maar hoe staat het met de productie? Nemen wij bij voorbeeld een schroevenfabriek. Zij vervaardigt schroeven en verkoopt deze aan haar cliënten. Een vervoeronderneming levert « plaatskilometers » en verkoopt deze aan haar reizigers. Een « plaatskilometer » is een zit- of staanplaats, die over een afstand van één kilometer bewogen wordt.

Zover is de vergelijking nog mogelijk. Daarna kan men de verkoopprijs — bij ons de vervoerprijs — bepalen. Maar bij deze berekening wordt de zaak ingewikkelder. De schroevenfabriek werkt hoofdzakelijk op bestelling, t.w. zij richt haar productie af op het aantal bestelde schroeven. Bij ons echter bestellen de reizigers geen « plaatskilometer », doch wij moeten schatten hoeveel reizigers er zich op een bepaalde lijn of baanvak zullen aanbieden; hierop bepalen wij het aantal ter beschikking te stellen « plaatskilometers ». Hoeveel wij er daarvan werkelijk zullen kunnen verkopen, is bij voorbaat niet juist vast te stellen.

Wanneer de fabriek een veel gevraagde schroevensoort heeft, die steeds opnieuw besteld wordt, zal zij daarvan enkele duizenden meer maken dan er bestellingen zijn en deze in bewaring houden om ze bij een plotse verhoging van de vraag aanstonds te kunnen leveren.

Hier ligt in beginsel het verschil tussen de twee bedrijven. Een vervoeronderneming kan geen waren « in magazijn » houden; ieder onbenutte « plaatskilometer » is onwederroepelijk verloren, is bedorven waar, zoals rotte vruchten bij de groentehandelaar. Wanneer 's morgens een rijtuig vertrekt naar X met 80 t. h. van de plaatsen onbezet, dan zijn die 80 t. h. plaatsen verloren alhoewel deze hoogst nodig zijn bij de terugreis naar de stad.

Wij kunnen spijtig genoeg de niet ingenomen plaatskilometer niet « in magazijn » houden en ze bij plotse behoefte ter beschikking stellen.

Wij zijn tevreden wanneer de gezamenlijke bezetting 35 tot 40 t. h. bedraagt, daar wij reeds vooraf rekening hielden met 60 tot 65 t. h. « bedorven waren ». Bij een gemiddelde bezetting van 80 t. h. zou de vervoerprijs op de helft kunnen verminderd worden.

De schroevenfabriek vervaardigt dagelijks 48.000 schroeven d.i. gelijkmatig verdeeld, op een

werkdag van acht uren, 6.000 schroeven per uur. Denkt U echter dat dezelfde fabriek met een ongelijkmatige productie economisch zou kunnen werken? Nemen wij volgende productie-cijfers:

	<i>Schroeven</i>
van 8 tot 9 u., 15.000 schroeven per u. :	15.000
van 9 tot 10 u., 6.000 schroeven per u. :	6.000
van 10 tot 12 u., 3.000 schroeven per u. :	6.000
van 14 tot 16 u., 1.500 schroeven per u. :	3.000
van 16 tot 17 u., 5.000 schroeven per u. :	5.000
van 17 tot 18 u., 13.000 schroeven per u. :	13.000

Op een werkdag worden dus 48.000 schroeven gemaakt.

Wat denkt U van een dergelijk oneconomisch bedrijf?

Stellen wij in de plaats van « schroeven », « vervoerde reizigers » en dan hebben wij een gedeelte van een NORMALE werkdag van een vervoeronderneming.

Veronderstellen wij dat de bestellingen bij een schroevenfabriek verhogen tot 56.000 per dag en dat er tegelijkertijd een stijging is van de lonen en van de grondstoffen. De directie pleegt overleg: kunnen wij door rationalisatie een prijsverhoging voorkomen of tenminste milderden?

Zij schaft zich nieuwe machines aan die, met dezelfde werkkrachten, 7.000 i.p.v. 6.000 schroeven per uur vervaardigen.

Voor ons bedrijf zijn het geen machines die sneller moeten draaien maar onze motorrijtuigen, die sneller moeten rijden om met hetzelfde aantal rijtuigen en met evenveel personeel meer reizigers te vervoeren. Dit is echter in de werkelijkheid niet altijd mogelijk. Integendeel, bij het invoeren van de winteruurregeling zullen op sommige plaatsen, wegens de verkeersmoeilijkheden en de weersgesteldheid, de rittijden moeten verlengd worden, wat het in dienststellen van meer rijtuigen voor gevolg heeft zonder dat het aantal aangeboden plaatsen per dag verhoogt.

De schroevenfabriek heeft nog andere rationalisatiemogelijkheden en kan door automatisatie, de 40-urenweek invoeren, maar wij kunnen niet blijven rationaliseren, daar wij de bestuurder en in zekere mate de ontvanger van onze rijtuigen toch niet door automaten kunnen vervangen.

Vrij naar een artikel verschenen in « K.V.B.-Nachrichten », het personeelsblad van de « Kölner Verkehrs Betriebe ».

PERSONALIA



GEBOORTEN

*Wees welkom
in ons huizeke
wees welkom
lieve kleine schat.*

ANTWERPEN

INGRID bij de h. DE KUYPER Frans (Bonheiden).
FRANK bij de h. LECOCQ Raymond (Antwerpen).
MARC bij de h. VERSTAPPEN Jan (Westerlo).
EDDY bij de h. VAN GENECHTEN Alfons (Herselt).
RITA bij de h. HUYSMANS Frans (Schilde).
LUTGARDA bij de h. KEUTGENS Jos (Merksem).
ANTOINETTE bij de h. VAN DER ZANDE (Merksem).
PATRICIA bij de h. GOOSSENS Louis (Wuustwezel).

WEST-VLAANDEREN

MARIE bij de h. DE CEUNINCK Michel (Rollegem).

OOST-VLAANDEREN

JEANNINE bij de h. VAN BRITSOM Fr. (Sombeke).
MARC bij de h. VERVAET Aviel (Kalken).
GUY bij de h. GEIREGAT Robert (Mollem).
CHRISTIAAN bij de h. OST André (Kalken).
DIRK bij de h. GEVAERT Eric (Lovendegem).
ROBERT bij de h. BRACKE Valère (Beervelde).

LIMBURG

PATRICK bij de h. DUTS Florent (Tessenderlo).
CHRISTIANNE bij de h. VANGENCK Joseph (Bilzen).
MYRIAM bij de h. THOELLEN Henri (Stevoort).
ARSENE bij de h. BAS Jozef (Alken).
BENEDICT bij de h. JANNES Marcel (Beverlo).
ROBERT bij de h. SNIJKERS Jaak (Elen).
JOHAN bij de h. BAS Guillaume (Hasselt).

BRABANT

EDDY bij de h. SCHEIJS Omer (Halle).
YOLANDE bij de h. SPILTIJNS Fernand (St. Gilles).
CHANTAL bij de h. VISEUR Omer (Eigenbrakel).
JEAN bij de h. LECLERCQ Alphonse (Nijvel).
PATRICK bij de h. MAFRANS Jacques (Kessel-Lo).
TONY bij de h. VONCK Gustaaf (Anderlecht).

PIETER bij de h. SERMEUS Albert (Heverlee).
JOZEF en JEANNINE bij de h. HEIJMANS (Liedekerke).
GUSTAVE bij de h. DE HAEN Albert (Itterbeek).
LYDIA bij de h. PHILIPS Victor (Huldenberg).
ROGER bij de h. DELVAUX August (Kessel-Lo).
HUBERT bij de h. PEETERS Georges (O.L.V. Tielt).
JEANNINE bij de h. FREDERICKX Gaston (Bertem).
ANDREA bij de h. COECKELBERGHS Cyr.

(Meenzel-Kiezegem).

ARLETTE bij de h. VAN DER PERRE J. (Grimbergen).
CARINA bij de h. DE SMEDT Roger (Wemmel).
ANNE-MARIE bij de h. PINNOY Frans (Bertem).
BEATRICE bij de h. DE BRUYCKER Georges (Lasne).
MARLEEN bij de h. DE BONDT Frans (Brussegem).
RITA en CECILA bij de h. COOMANS Charles (Overijse).



HUWELIJKEN

*Voorspoedig zij de reis
Het weder en de winden
en moge uw vrouw en gij
de goede have vinden.*

ANTWERPEN

De h. STURM Jozef met Mej. FERMONT José.

WEST-VLAANDEREN

De h. PROVOOST Jozef met Mej. MEERT Maria.

OOST-VLAANDEREN

De h. PEIRSMAN André met Mej. DE SY Diana.
De h. DECLERCQ Jozef met Mej. VERMANDEL Simone.
De h. VAN CAESTER Henri met Mej. DE GROOTE B.
De h. VAN DE CASTEELE André met Mej. LEUS Agnes.

LIMBURG

De h. EURLINGS Julien met Mej. DELAIT Agnes.

BRABANT

De h. VAN DER BIEST Arthur met Mej. MARTENS R.
De h. DE VOS Joseph met Mej. LEEMANS Mariette.
De h. HEIJVAERT Frans met Mej. COOREMANS Julia.
De h. POLOGIE Liebert met Mej. BEUCKELAERS Denise.
De h. DE GROEF Isidoor met Mej. ROELANTS Julia.

DE MOOIE LOOPBANEN



Gouwy J.

In dienst getreden in de Groep Vlaanderen als stoker op 1-2-1911. Hij werd machinist in 1912 en in 1934 werd hij spoorautovoerder. Hij telt 41 jaren dienst.

Verbeeck P.

Hij kwam op 15 juli 1912 in dienst als baanwerker op de lijnen van de Groep Antwerpen. Hij ging over naar de Groep Brabant en werd in 1914 benoemd tot ploegbaas. Hij stond 45 jaren in dienst van de Maatschappij.

De Ryst Osc.

Hij begon zijn loopbaan als baanwerker in de Groep Brabant. Een jaar nadien op 16-5-1915 werd hij ontvanger en in 1925 werd hij bevorderd tot hoofdontvanger. Sedert 1932 deed hij dienst op het bureel. Bij zijn opruststelling telde hij 42 jaren dienst.

Taelemans Th.

Als baanwerker begonnen in de Groep Brabant in 1909, werd hij na de eerste wereldoorlog, in 1921, tot ploegbaas benoemd en reeds drie jaar later tot brigadier. Op 1-7-1957 ging hij op rust na een 44-jarige dienstperiode.

Vuerstaek L.

Op 10-9-1911 nam hij dienst als paswerker in de Groep Limburg. Hij werd benoemd tot geschoold werkman in 1937 en tot geschoold werkman 1^e kl. in 1945. Gedurende 42 jaar herstelde hij zowel stoomtuigen als autobussen.

HERDENKINGS DAG

November, maand waarin wij onze dierbare afgestorvenen herdenken.

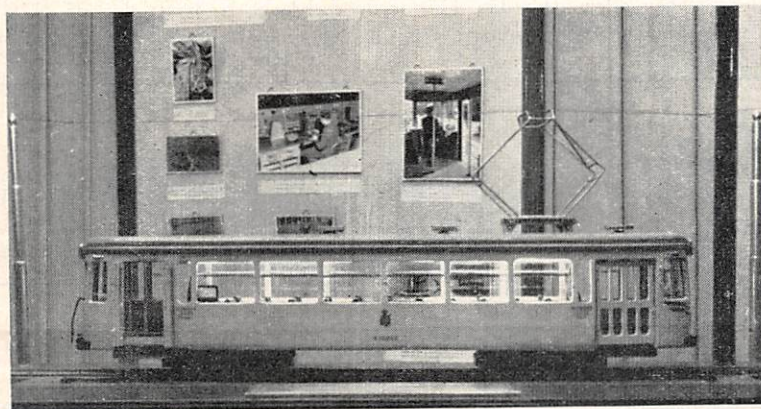
De agenten van de N.M.V.B. zullen aan hun plichten niet te kort komen en in de stelplaatsen, werkhuizen en burelen zullen zij de herdenkingsplaten, opgericht ter nagedachtenis van hun gesneuvelde en gestorven collega's van de beide wereldoorlogen, versieren.

Te Brussel zal de erehal in het gebouw van het Hoofdbestuur op 11 november geopend zijn van 9 tot 13 u.

Te 10.30 u. zal de heer Directeur-Generaal, evenals oudstrijders, weerstanders en afgevaardigden van personeelskringen, een hulde brengen aan de agenten van de N.M.V.B. gestorven voor het vaderland.

Het achtste Internationaal Spoorwagsalon

Reeds acht jaar te reke organiseert de Koninklijke Belgische Vereniging der Vrienden van het Spoor, onder de hoge bescherming van de heer Minister van Verkeerswezen, een Internationaal Spoorwagsalon.



Bovenstaande foto toont de mooie maquette van een motorrijtuig type S, die verleden jaar te zien was in de stand van de N.M.V.B., die sinds vier jaar aan deze tentoonstelling deelneemt.

Het aanstaande salon wordt geopend op 26 oktober in de lokalen van het Centraalstation te Brussel; wij stellen er een nieuwe bogie voor het type S ten toon. Deze bogie bevat: de wielen voorzien van schijfremmen, de blokken van de magnetische rem op de spoorstaaf en een nieuwigheid, die de aandacht van de technici zal trekken, een pneumatische ophanging waarvan het principe reeds in Duitsland werd toegepast op andere bogie-types alsook op de autobus G.M., die op ons net wordt beproefd.

Er zal ook nog een lichtpaneel te zien zijn met aanduiding van onze lijnen, die langs de Wereldtentoonstelling lopen, en met de ligging van stopplaatsen aan de onderscheidene toegangspoorten van deze tentoonstelling.

Het salon blijft geopend tot 3 november 1957.

Het Werktuig-dossier

In nummer 55 van *Onze Buurtspoorwegen*, onder de titel: « Ter aandacht van onze werkhuisagenten », werd het verschijnen vermeld van een brochure: *Het Werktuig-dossier*.

Wij herinneren er de werkhuisagenten aan, alsook de agen-

ten waarvan de functies of het beroep in betrekking staan met werktuigmachines, dat zij dit boekje *kosteloos* kunnen verkrijgen op aanvraag gericht tot de heer Directeur-Generaal van de N.M.V.B., 14, Wetenschapstraat, te Brussel.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

SPEURNEUS: Dus, Van Geldegem, thans zijt ge alleen heer en meester op de wagen.

ONTVANGER: De eerste dagen was het niet gemakkelijk, maar ge wordt aan alles gewoon in het leven...

S.: ... en met de Almex zijn de inschrijvingen op het ritblad veel eenvoudiger.

O.: Ja, maar tijdens de rit moet men een oog in 't zeil houden, want aan de halten waar veel reizigers opstappen neemt een reiziger soms reiskaarten voor twee of drie personen en die trachten dan achter de rug van de betalende reiziger door te gaan...

S.: ... en de ontduiker gaat gemakkelijk mee door, wilt ge zeggen.

O.: Ja en aan het eindpunt, als ik de bus een ogenblik verlaten heb, zitten mijn reizigers achteraan al gezellig te babbelen; ik kan toch telkens mijn Almex niet losmaken om de reizigers te gaan bedienen?

S.: Dan moet ge hun beleefd doch vastberaden vragen vooraan te komen om het ritgeld te betalen.

O.: Dat is rapper gezegd dan gedaan.

S.: Toch niet, enkel een kwestie van gewoonte.

O.: Ge zegt dat al, maar het is toch tegen hun zin.

S.: Niet dramatiseren. Wanneer ge aan het eindpunt komt en er reeds talrijke reizigers zijn om de terugreis aan te vatten moet ge, zodra de reizigers afgestapt zijn, de achterste deur sluiten en indien u niet hebt kunnen verhinderen dat er reizigers langs achter opstapten, tred dan vooral niet bars op tegen hen.

Ha, waren we maar in China, daar weet men wat beleefdheid is.

O.: In 't Land van de Glimlach. Maar wat zou onze collega Kan-Tgu dan wel zeggen?

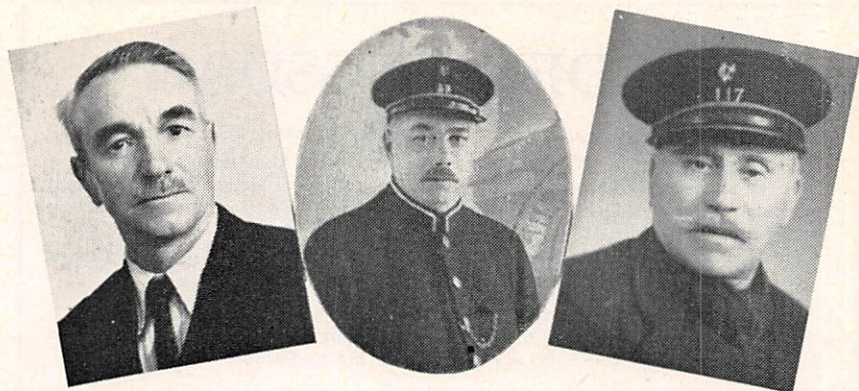
S.: Dat de weledele en zeer geachte reiziger de uitzonderlijke goedheid wille hebben, om het delicaat achtergedeelte van zijn verheven persoon op te heffen, en een ellendig stukje geld te werpen in de hand van de gemene aangestelde van deze onwaardige Maatschappij.

O.: 'k Zou d'r maar liever niet mee beginnen, want de weledele reiziger zou kunnen lelijk te keer gaan.

S.: Overdrijven is altijd verkeerd, natuurlijk. Maar het blijft nochtans een feit dat men 't best tot zijn doeleinden komt met beleefdheid, diplomatie en kordaatheid.

O.: 'k Zal er op peinen, chef.

223 jaren
in dienst bij de
N. M.V. B.



Achiel

Cyriel
Thienpont

Domien

Het feit dat een familie zeven zonen telt is reeds een zeldzaamheid en wat dan te zeggen wanneer die zeven broeders hun werk vinden in één en hetzelfde bedrijf.

Dit was het geval met de zeven gebroeders THIENPONT, uit het Gentse, die allen in dienst traden bij de N.M.V.B. De eerste van de reeks, Cyriel, begon zijn loopbaan in 1902 en de laatste, Achiel, ging pas in de maand oktober van dit jaar op rust. Allen zijn zij begonnen als stoker om nadien de stoomlocomotief te besturen en vervolgens als geleider van een spoorauto of een elektrische motorwagen hun dienst te eindigen.

De gezamenlijke dienstjaren bedragen 223 jaren en de drie nog in leven zijnde broeders hebben allen meer dan 40 jaar doorgebracht in dienst van de N.M.V.B. Voorwaar een niet alledaags feit in de annalen van onze Maatschappij.

Onze Beroepsopleiding

De agenten in actieve dienst kunnen kosteloos de cursussen per briefwisseling volgen, die door de Directie van het Personeel georganiseerd worden.

Deze cursussen hebben voor doel de agenten in de uitoefening van hun functies bij te staan, door hun algemene ontwikkeling en hun beroepskennis uit te breiden.

Een studiegetuigschrift wordt de leerling overhandigd die geregeld de bij de lessen gevoegde vragenlijsten beantwoordde, en dit wordt vermeld in zijn persoonlijk dossier.

Momenteel is de lijst der cursussen als volgt :

Cursus 1-1 : De Buurtspoorwegen.

Bij deze cursus is een afzonderlijke druk van de Organieke Wet en van de Statuten der N.M.V.B. gevoegd.

Cursus 1-2 : De Wetenschappelijke Inrichting van de Arbeid.

Cursus 1-3 : Het Burgerlijk Recht.

Cursus 3-3 : Luchtlijnen en uitrustingen voor spoorbanen met elektrische tractie.

Cursus 3-6 : De Automobiel.

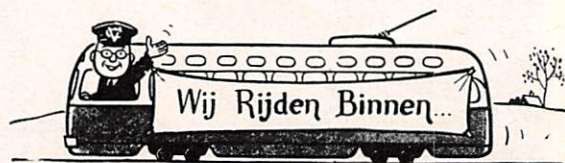
Cursus 7-1 : De Handelsboekhouding.

Cursus 7-2 : De Boekhouding der Vennootschappen.

Deze cursus vult cursus 7-1 aan.

Cursus 8-5 : De Fiscale Wetgeving.

De eerste lessen van deze cursus werden aan de leerlingen opgestuurd. Voor velen zal hij een belangrijke hulp betekenen in dienstzaken. Voor allen, zal hij de leidraad zijn, die men naslaat in de verschillende levensomstandigheden waar bij de belastingswetten een rol spelen (belastingen, registraties, nalatenschappen, enz...).



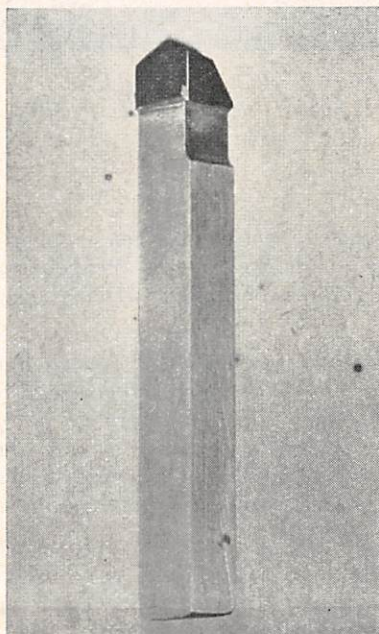
Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden augustus-september 1957	Dienstjaren	Groep
DE WIT J., gesch. werkm. 1° Kl.	49	Brabant
VERBEECK P., ploegbaas	45	»
DE RIJST C., hoofdontvanger	42	»
DE BECKER A., ploegbaas	40	»
DE GROEF P., toezichter	38	»
ROLLMANN G., keurwerkm.	31	»
SNAPPE J., gesch. werkm. 1° kl.	27	»
LEERS F., ontvanger	32	Antwerpen
VERECKE H., keurwerkm.	34	Oost-Vl.
ENGELS A., hoofdontvanger	23	»
GOUWY J., geleider A.R.	41	West-Vl.
CATTRYSSE A., klerk 1° kl.	35	»
GHILLEBERT F., gesch. werkm. 1° kl.	35	»
VANDECAVEY A., ontvanger	34	»
DUGARDEIN J., baanwerker	33	»
DEBOO T., geleider	31	»
BEELE H., remmer	31	»
RIGA K., baanwerker	34	Luik
RIGA K., baanwerker	33	»
VERMEIREN E., keurwerkm.	31	»
FONCOUX J., klerk 2° kl.	38	Namen-Lux.
LECLERCQ O., baanwerker	32	»

De inschrijvingen op de cursussen moeten gericht worden tot de Directie van het Personeel der N.M.V.B., 14, Wetenschapstraat, te Brussel. Het identificatienummer van de agent moet op de aanvraag vermeld worden.

DE WERKPOST

Gebruik van Snijbeitel- spaanbreker



*Verwezenlijkt
in de werkhuizen van Kessel-Lo.*

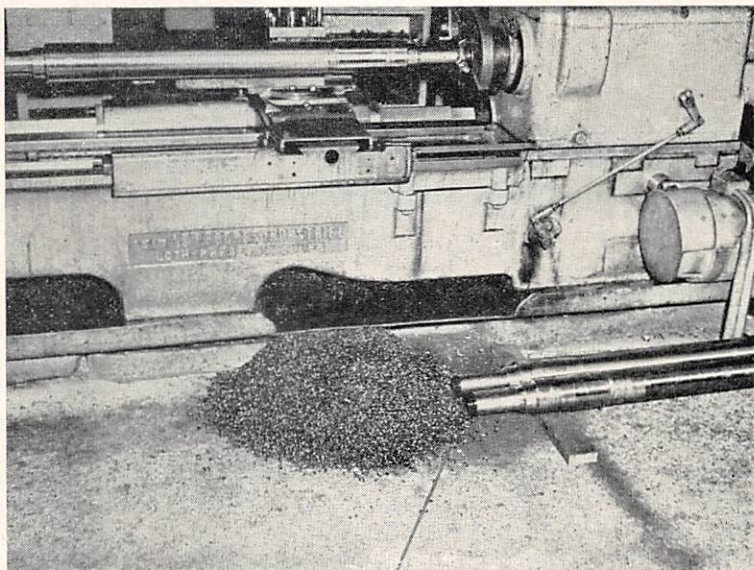
Lange krullen bij het draaien berokkenen heelwat nadelen.

De aandacht van de draaier wordt allicht van het te draaien stuk afgeleid, doordat hij met de meest verscheidene haken de krullen moet breken en verwijderen.

volume vóór de draaibank.

Met een snijbeitel-spaanbreker bekomt men krullen met een lengte van slechts enkele millimeters.

Een slijpmachine, speciaal voor dit gereedschap uitgerust, laat aan een goed geoefend draaier



Meermalen kwetst de draaier zich aan deze rondslingerende krullen.

Ook moeten de krullen vaak opgeruimd worden, want ze vormen nogal vlug een hinderlijk

toe de snijbeitels te slijpen in de vorm van spaanbrekers.

De foto toont de hoeveelheid krullen aan, bekomen bij het draaien van drie assen voor elektrische rijtuigen.

De elektrische lijn Kortrijk-Deerlijk werd vervangen door autobusdiensten

Op dinsdag 10 september 1957 hebben autobussen de plaats ingenomen van de trams op de lijn Kortrijk-Deerlijk; de nieuwe openbare autobusdienst bedient Kortrijk, Deerlijk, Vichte, met een aftakking naar Waregem.

**

Wij moeten teruggaan tot 1904 om de eerste sporen te vinden van de kapitaalsonderschrijving van de lijn Kortrijk-Harelbeke-Berchem. De plannen werden gemaakt in 1905 en een jaar nadien werd de vergunning aangevraagd. Twee jaar zullen echter verlopen alvorens deze wordt toegestaan. De traagheid waar-

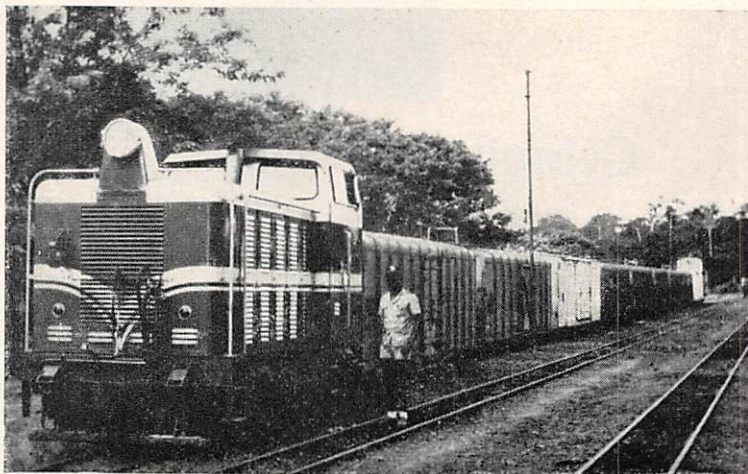
mede in die periode de uitvoering van de voorbereidende werkzaamheden geschiedde, steekt fel af met de koortsachtige bedrijvigheid van de Maatschappij op het einde van de vorige eeuw. Het gebeurde meermaals dat een lijn geopend werd één maand na het verkrijgen van de vergunning.

De werken, in 1909 begonnen op het baanvak Kortrijk-Vichte, waren geëindigd in 1910 maar er kon niet overgegaan worden tot de aanbesteding van de werken op het baanvak Vichte-Berchem, alvorens het beheer van de Staatsspoorwegen het definitief plan had opgemaakt van de overweg te Vichte. Op 12 okto-

ber 1912 werd de lijn Kortrijk-Vichte ingewijd.

Nog vóór het uitbreken van de eerste wereldoorlog, in augustus 1914, kwam het baanvak Vichte-Berchem (11 km) klaar. Het jaarverslag van 1919, dat een samenvatting is van de activiteiten van de N.M.V.B. gedurende de oorlog, vermeldt dat gans de lijn werd opgebroken tijdens de oorlogsjaren en dat het baanvak Kortrijk-Vichte opnieuw werd in dienst gesteld in december 1919. Het heraanlegde baanvak Vichte-Berchem werd in februari 1922 in gebruik genomen, en het baanvak Kortrijk-Deerlijk werd in 1932 geëlektrificeerd.

Een Buurtspoorweg- maatschappij in Belgisch-Kongo



Trein met gesloten wagens van 17 T. De loco weegt 13,5 T.
Haar dieselmotor heeft 6 cilinders met een vermogen van 186 Pk.

Van het Belgische buurtspoor naar een Kongolees smalspoor

Verleden jaar ontving de redactie van *Onze Buurtspoorwegen* een brief uit Belgisch Kongo verzonden door een oud-agent van de Groep Henegouwen, die de buurtspoorwegen in België had verlaten om dienst te nemen bij « Vicicongo ».

Het betreft de heer Waterlot van de stelplaats Mons-Bassins, die volgens de laatste berichten te Buta verblijft. Wij vroegen hem waarin zijn nieuwe taak bestaat, en ziehier wat hij ons schrijft :

Ik heb België verlaten op 15 augustus 1956 met bestemming naar Paulis in Belgisch Kongo om het ambt van kantonier waar te nemen bij de maatschappij « Chemins de Fer Vicinaux du Congo » (Vicicongo). Ik ben gehecht aan het kanton van Paulis, dat zich uitstrekt over een afstand van 70 km. Mijn bezigheden bestaan in het toezicht, het onderhoud van de sporen en de leiding van de verscheidene ploegen zwarte baanwerkers, verspreid over gans het net.

Voor mijn verplaatsingen op de lijn beschik ik over een inspectiewagen met handbeweging voortbewogen door een ploeg inlanders. Dit systeem is zeer praktisch, daar het mij toelaat het gebied aan een geringe snelheid te doorkruisen.

De winter in België stemt overeen met het droog seizoen in Kongo en vanaf 17 december begint iedere kantonier met een algemeen nazicht van zijn kanton. Dit nazicht bestaat uit het grondig

reinigen van de sporen, het vervangen van het defect materieel en het in goede staat brengen van het spoor. Deze herzieningsperiode duurt ongeveer drie maand.

Ziedaar dus waarin mijn dagelijkse bezigheden bestaan bij Vicicongo. Ik neem de gelegenheid te baat om mijn groeten over te maken aan de ploeg baanwerkers van de stelplaats Mons-Bassins en eveneens aan mijn collega's van de beweging evenals aan de Directie van W.W. en van het Personeel.

Deze sympathieke boodschap geeft ons de gelegenheid een artikel, dat reeds lang werd weerhouden, te publiceren over het net en de activiteiten van de Buurtspoorwegen in Kongo.

Toevallig hebben twee maatschappijen van gemeenschappelijk vervoer, de een in Afrika, de ander in België, hun zetel te Brussel in dezelfde straat.

Het feit heeft, enerzijds, meermaals aanleiding gegeven tot missingen bij het afleveren van poststukken of plans en, anderzijds, werd ons geregeld gevraagd of onze maatschappij ook in Belgisch Kongo lijnen exploiteert.

Het heeft dus zijn nut « Vicicongo » te leren kennen, die op 6.000 km van hier een buurtspoor (0,60 m) exploiteert in de verlaten streken van onze kolonie waar de grote spoorwegen niet doordringen.

« VICICONGO »

De maatschappij « Chemins de fer Vicinaux du Congo » werd opgericht op 7 mei 1924 en had als voornaamste doel de bouw en de exploitatie van buurtspoorwegen, bestemd voor het vervoer van reizigers en goederen in onze overzeese gebieden.

Aketi, gelegen aan het eindpunt van het bevaarbaar gedeelte van de

Itimbiri, een bijrivier van de Kongo, is de zetel van de maatschappij en het vertrekpunt van de spoorwegen, die het bevaarbaar net van de Kongo-stroom verbinden met de katoenplantages van Uele en de goudmijnen van Ituri. Van het station van Aketi bereikt een spoorlijn Mungbere, langs Buta, Lienart, Zobia en Paulis. Van deze hoofdlijn vertrekken naar het

noorden twee aftakkingen, de eerste naar Bondo en de tweede naar Titule.

Wanneer in 1930 de mogelijkheden voor de uitbreiding van het net werden bestudeerd, werd een ontwerp gemaakt voor de verlenging van de lijn van Bondo naar Bangassou, op de grens van Frans-Equatoriaal-Afrika. Door de grens van deze Franse kolonie te bereiken werd de mogelijkheid vooropgesteld een gedeelte van de in- en uitvoer van de mijn- en landbouwstreken van Ubanguï te verzekeren. Ongelukkig werden deze vooruitzichten niet verwezenlijkt en op het ogenblik volstaat een be-

langrijke wegdienst met zware vrachtwagens voor het vervoer van cement maar Frans-Equatoriaal-Afrika.

Gevolg van het doortrekken van de lijn tot Mungbere was het verleggen van het overwicht van het vervoer naar de « nationale weg » t.w. per spoor van Mungbere naar Aketi, per boot langs de Itimbiri en de Kongostroom naar Leopoldstad en verder per spoor naar Matadi, alwaar gebruik gemaakt wordt van de regelmatige scheepvaartlijnen naar België en naar andere landen.

Voor Paulis en Gombari, productiecentra van koffie en katoen enerzijds en de mijnstreken van Moto anderzijds werd de voortbrengst en het vervoer van hun produkten vergemakkelijkt. Op het ogenblik is het grootste gedeelte van het programma verwezenlijkt.

Vanaf Aketi gaat de lijn noordwaarts; de 30 eerste kilometers werden ingewijd op 15 juni 1926 en op 31 december 1934 werd Paulis bereikt.

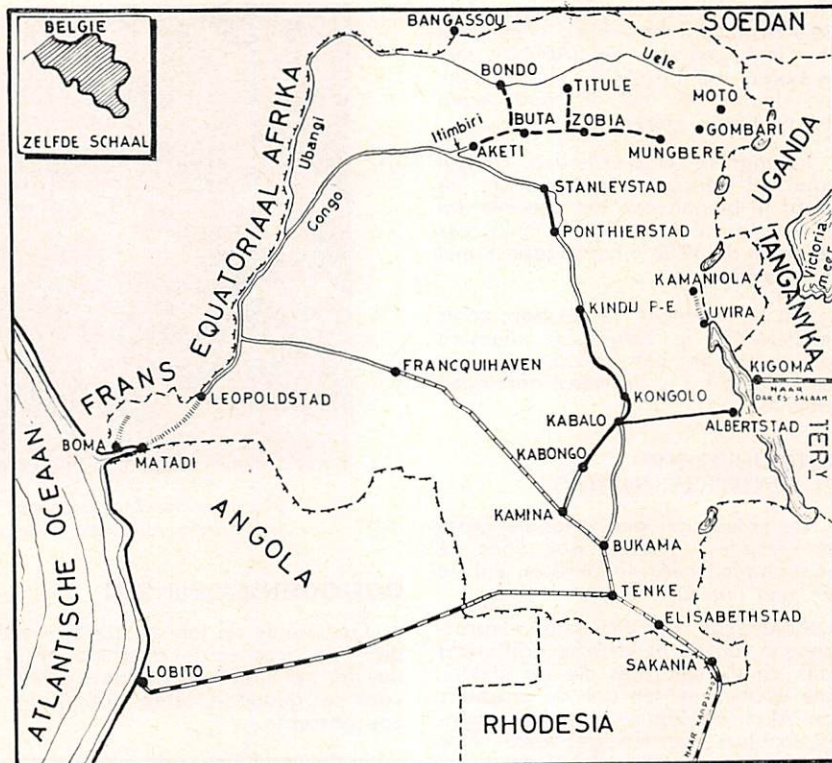
Op 1 oktober 1937 werd Mungbere bereikt, op de baan Bokuma-Faradje, op 60 km. van Gombari.

HET SPOORWEGNET

Het spoorwegnet heeft op het ogenblik een lengte van 842 km en omvat :

- de lijn Aketi-Mungbere, met een lengte van 685 km;
- de lijn Komba-Bondo, 121 km lang, die bovenvermelde lijn verbindt met Frans-Equatoriaal-Afrika, door inschakeling van de autodienst Bondo-Bangassou;
- de lijn Lienart-Titule, 31 km;
- vijf kilometer verbindingsspoor.

Het rijtuigpark van het net omvat : 8 « Mikado »-locomotieven van 42 ton, 14 locomotieven van 26 ton, 13 locomotieven van 10 ton en 312 wagens van verschillende types met inbegrip van de 56 nieuwe bogiewagens van 15 ton. Drie prototypes van diesellocomotieven, met hydraulische overbrenging, van 13,5 ton werden in 1956-57 in dienst gesteld. Het zijn prototypes en men heeft er zich rekenschap van gegeven dat de exploitatie beter zal verzekerd worden door het gebruik van zwaardere en sterkere locomotieven zodat zeven locomotieven van 16 ton werden besteld.



SPOORNETTEN : C.F.L. — K.D.L. (B.C.K.) - - -
OTRACO VICONGO - - -

KARAKTERISTIEKEN VAN HET BUURTSPORWEGNET

Spoorbreedte : 0,60 m;
Spoorstaven : lengte 9,5 m wegens de 33 kg de strekkende meter;
Dwarsbalken : 13 dwarsbalken over een afstand van 8 m;
Hellingen : maximum 15 p. duizend.
Straal van de minimum bocht in volle baan : 150 m.

Deze karakteristieken laten toe het vervoer te verzekeren van 150 ton per trein.

DE HAVEN VAN AKETI.

De maatschappij « Vicongo » exploiteert eveneens de haven van Aketi, vanwaar het eerste baanvak van het spoorwegnet vertrok. De kranen worden er elektrisch bewogen. De bedrijvigheid in de haven is de laatste tien jaar met 154 % toegenomen.

HET WEGENNET

Er werd een wegnnet aangelegd van zowat 20.000 km, bestaande uit hoofdwegen voor de postdiensten en de tweederangswegen voor het vervoer van goederen en produkten van de streek. Op de hoofdwegen rijden

De Spoorwegen in Belgisch-Kongo

Terwijl de spoorwegen in België, zoals in bijna alle landen van Europa, de spoorbreedte van 1,435 m hebben aangenomen, heeft men in Belgisch-Kongo de spoorbreedte van de Kaap, t.w. 1,067 m, daar deze ook in gebruik is in Zuid-Afrika, Mozambique en Rhodesia.

In België zijn de houten dwarsliggers het meest in gebruik; in Belgisch-Kongo daarentegen werd de voorkeur gegeven aan ijzeren dwarsliggers.

Onze kolonie kent nog steeds geen lijnen met dubbel spoor; de exploitatie gebeurt nog steeds op enkel spoor.

Gezien de hevige regenbuien in een zeer korte tijdspanne, moeten de grachten veel dieper zijn en geregeld onderhouden worden ten einde grondverschuivingen onder het spoor te vermijden.

De jaarlijkse regenneerslag in Kongo heeft een gemiddelde van 1,30 m hetzij het dubbel van België, waar de regendagen nochtans talrijker zijn dan in onze kolonie.

Technische bijzonderheden van de Diesel - locomotieven van Vicongo

Type (catalogus van de constructeur)	—	1203
Symbol	—	C
Lengte buiten de buffers	mm	5874
Totale breedte	mm	2330
Totale wielstand	mm	2420
Spoorbreedte	mm	600
Wieldoormeter	mm	774
Vermogen	pk	186
Maximumkracht op 25 % adhesie	kg	3000
Maximum snelheid	km/u	40
Minimum bochtstraal	m	50
Totaal gewicht-geladen	Ton	13

wekelijks de postwagens, die in de twee richtingen verbinding geven met de vliegtuigen van de SABENA, met de boten van OTRACO, van de Nijl, van Uganda en met de spoorwegen van de Grote Meren.

Belangrijke hoeveelheden rollend materieel werden aangekocht om het hoofd te bieden aan het vervoer dat de laatste vijf jaar met 75 % is toegenomen. In 1956 is het autopark met 38 % verhoogd.

Op het ogenblik verzekeren, zoals de N.M.V.B. in België, de diensten van Vicicongo het vervoer van de poststukken tot in de meest afgelegen gebieden.

HOTELNIJVERHEID EN ELEKTRISCHE ENERGIE

De hotels, gelegen langs de grote verkeersaders, worden ook door de maatschappij geëxploiteerd en enkele zijn zeer luxueus.

Anderzijds is « Vicicongo » voortbrenger van de elektrische drijfkracht dank zij de centrales die de elektrische stroom leveren aan de inwoners van Aketi en Paulis; drie hoogspanningscabines werden gebouwd voor de verdeling van hoogspanningsstroom (6.000 V) op het spoorwegnet van Paulis.



Marmont-vrachtwagens met 6 Ton-aanhangwagens verzekeren het goederenvervoer over de weg. Rechts, het smalspoor.

OORLOGSINSPANNINGEN

Gedurende de laatste oorlog werd door de geallieerde overheid besloten dat het oorlogsmateriaal bestemd voor het Midden-Oosten, dóór Kongo zou passeren.

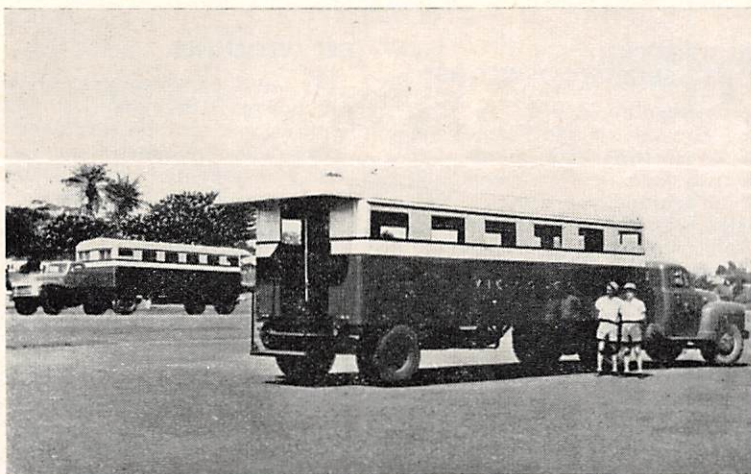
In de werkhuizen van « Vicicongo » te Paulis werden 8479 vrachtwagens van 17 verschillende types gemon-

teerd. Deze vrachtwagens geladen met levensmiddelen en ammunitie werden van Paulis naar Juba gevoerd door bestuurders van de maatschappij, die het netelig probleem van de aanwerving van arbeidskrachten en de beroepsvorming in een beperkte tijdsspanne in gevolge de noodzakelijkheden van de oorlog, heeft weten op te lossen.

Einde 1956 waren er 462 Europeanen en 5.860 Kongolezen in dienst. Tijdens de laatste jaren werd geregeld een verhoging van de bedrijvigheid van het wegverkeer waargenomen.

Zoals de lezers hebben kunnen vaststellen zijn de activiteiten van de buurtspoorwegen in Kongo maar weinig te vergelijken bij deze van de N.M.V.B. in het moederland. Inderdaad het goederenvervoer, zowel met de spoorwegen als langs het wegennet, en de levering van elektriciteit zijn de voornaamste bronnen van inkomsten. De havenexploitatie en het beheer van een reeks hotels geven aan de maatschappij « Vicicongo » daarbij een zeer speciaal karakter.

De brief van een oud-collega, thans abonnee op ons tijdschrift, was nochtans voor ons de gewenste aanleiding om een grote zustermaatschappij in Kongo beter bekend te maken.



In Stanleystad zorgt Vicicongo sedert enkele tijd voor het vervoer der inboorlingen.

EXPLOITATIENIEUWS

Brabant

Een uitbreiding naar Elingen(kerk) van de autobusdienst Het Rad - Halle is sinds 29 september in exploitatie.

Limburg

Met ingang van 2 september wordt een uitbreiding Grote Spouwen - Tongeren geëxploiteerd van de openbare autobusdienst Waterschei - Riemst.

Namen-Luxemburg

Sinds 2 september werd een openbare autobusdienst ingericht tussen Buzet - Arbre St-Gérard - Fosse en Franière.

Een vervangingsautobusdienst St-Hubert - Poix, met aftakking over Arville is sinds 1 september in voege.

West-Vlaanderen

Sedert 10 september exploiteert de

Groep de autobuslijnen Kortrijk - Deerlijk - Vichte en Deerlijk - Nieuwenhove - Waregem.

Antwerpen

Vanaf 29 september werden de nieuwe autobuslijnen Herentals - Vorselaar - Grobbendonk - Itegem - Heist-op-den-Berg en Grobbendonk - Zandhoven - Broechem in dienst gesteld.

De autobuslijn Mechelen - Rumst - Aartselaar werd sinds 29 september verlengd tot Hemiksem.

VRIENDENKRING GROEP ANTWERPEN

IN 1957 BEZOCHTEN WIJ LONDEN...

Dit jaar geen berglandschappen, geen middeleeuwse steden, geen tochtjes per zweefspoor, geen luieren aan de boorden van een meer, maar een verblijf in de drukke en bedrijvige hoofdstad van het conservatieve Engeland met haar ouderwetse auto's, haar gentlemanlike heren met de onafscheidbare bolhoed en regenscherm, haar typische uithangborden, zeden en gewoonten.

Londen, het hart en de ziel van een wereldrijk, met de Westminster-abdij waar de kroningsplechtigheden plaats



vinden en waar een reeks staatslieden, wetenschapsmensen en kunstenaars hun laatste rustplaats hebben ; de Tower, die tientallen koninklijke gevangenen tussen zijn muren zag en thans de bewaarplaats is van de kroonjuwelen van een onschatbare waarde ; het Parlement, dat nog steeds een woordje meesprekt in het koor der « groten », en zoveel andere historische gebouwen, die de geschiedenis verhalen van het Brits Imperium.

Veel hebben wij gezien tijdens ons beperkt verblijf, want wij hebben met onze tijd gewoerd en geen minuut

laten verloren gaan. Te voet of hoog op de verdieping van een bus doorkruisten wij de ganse stad van St. Pauls naar Westminsterkathedraal en van Tussaud's wassenbeeldenmuseum naar Temple Bar, langs de brede verkeersaders van het Strand en Whitehall of door de smalle straatjes van het Soho-kwartier.

In Londen evenwel geen luxeuse café's met grote terrassen, die vriendelijk uitnodigen om na een vermoeiende wandeling even te rusten, maar wel kleine en ongezellige bars en lunchrooms, waar ge met het gezicht tegen de muur een ijsje kunt lepelen. Echter geen Londen zonder de dui-zende auto's die steeds voorrang verlenen aan de voetgangers, de rode dubbeldekbussen, de « pavement-artists », de « oraters » van Hyde Park, de schildwachten aan Buckingham Palace en aan de Horse Guards. Dat is het typische van Londen, in geen enkele continentale stad te vinden.

Voor ons was alles nieuw en vreemd. Al was het geen rustig verpozen in een mooie bergstreek doch een tamelijk vermoeiende vakantie, en al troffen wij de stijve en ietwat hooghartige Engelsman in de plaats van de levenslustige en vrolijke Beier of Tyroler, toch had ook deze reis haar charme. Want Londen is geen Parijs of Amsterdam en wanneer de trein over de Theemsbrug denderde en wij in de verte het defilé zagen van de zo gekende Londense gebouwen zoals Big Ben, St. Paulskathedraal en de Tower, zegden wij node vaarwel aan de stad waar wij zoveel gezien en geleerd hadden.

... EN VOOR 1958 VIEL DE KEUZE OP
I N T E R L A K E N .

Juli 1958 is nog ver, maar in afwachting nodigen wij U allen uit op de vertoning van de film, die opgenomen werd tijdens de reis naar Londen.

De gelegenheid wordt te baat genomen om reeds de eerste schikkingen mede te delen over de negendaagse reis naar Interlaken. Ten einde de deelnemers een gedachte te geven van het prachtige Ober-Bernland zullen enkele films, ons bereidwillig in bruikleen gegeven door het Nationaal Zwitsers Toerismebureau, worden afgerold.

Wij spreken dus af in het lokaal « De Passer », Turnhoutse baan, 34, Borgerhout, op zondag 17 november, te 17 uur.

EEN TRAMMAN IN DE BEIERSE ALPEN

Tijdens mijn verblijf, deze zomer, in een van de mooiste plaatsen van Beieren, heb ik de meest efficiënte exploitatie van gemeenschappelijk vervoer kunnen bewonderen.

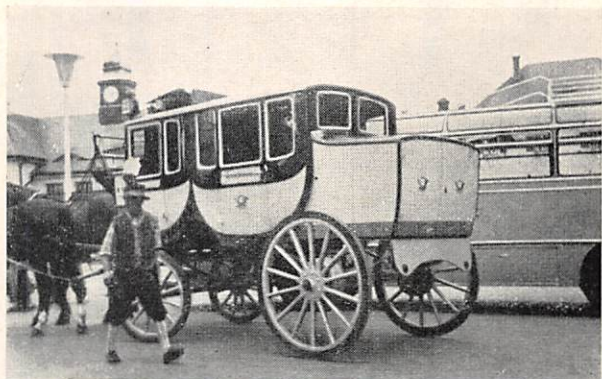
Het station van het kabelspoor naar de Kreuzeck is gelegen aan de voet van de berg, in de nabijheid van het Olympisch ski-stadion van Garmisch-Partenkirchen. De bezoekers zijn verplicht, een na een, door een gang te gaan, die leidt naar een draaihek. Om te kunnen passeren is men verplicht een stuk van 50 pfenning in een apparaat te steken. Er is geen enkele bediende voorzien, slechts een jongen van nauwelijks 17 jaar, voor het eventueel wisselen van geldstukken.

Op de kaai wachten de reizigers de aankomst af van de cabine. Eens toegekomen worden de plooideuren automatisch geopend en de inzittenden stappen, een na een, uit. Nadien nemen de zes opgaande reizigers plaats in de cabine ; de deur sluit automatisch en drie seconden later heeft het vertrek plaats naar het 800 meter hoog gelegen eindpunt. Indien het gewicht van de vervoerde personen, het aangeduide totaal overtreft kan de cabine niet vertrekken. Op de top gaan de deuren wederom automatisch open, de reizigers stappen uit, zonder reiskaart en zonder controle. Ook hier is geen personeel.

In hetzelfde stadje hebben wij kunnen vaststellen met welke belangstelling de vakantiegangers de dagelijkse doortocht gadeslaan van een werkelijke postkoets, geel geschilder

derd en met twee paarden bESPANNEN. Zij doet geregeld het traject Garmisch-Partenkirchen-Badersee.

Bijgaande foto toont eveneens de koetsier, die op een



schilderachtige wijze gekleed is. Meermaals heb ik deze postkoets op de baan ontmoet in dat Beiers Alpenlandschap. Vanzelfsprekend heeft dit ouderwets vervoermiddel veel bekijks vanwege de internationale bevolking van dat druk bezocht vakantiedoord.
A. V. d. E.

De Veiligheidswedstrijd

Stand der ploegen op 31 augustus 1957

Juist 5/7 van het aantal ploegen slaagden er in minstens 50 opeenvolgende dagen vrij van ongeval te houden. Bewonderenswaardige inspanning dus vanwege onze agenten. In augustus 1957 werden slechts 18 ongevallen genoteerd, hetgeen een record-minimum betekent, dat weliswaar reeds in juli 1956 ook bereikt werd. Nog een record dat moet gebroken worden. Niet mogelijk? Het MOET, want de

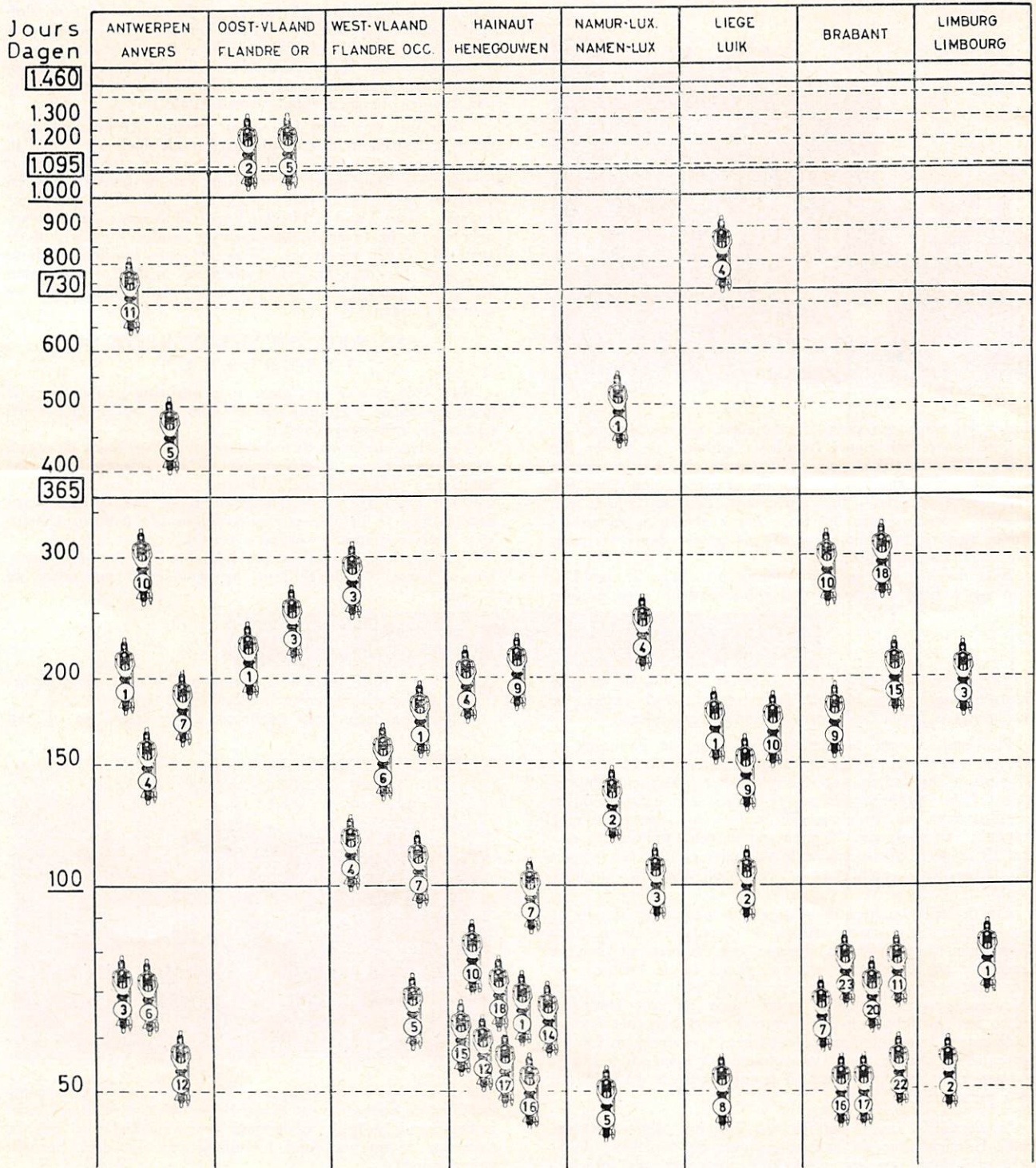
agenten van de N.M.V.B. WILLEN het.

Opvallende statistiek. Twee Groepen met elk een 2.000 agenten, Brabant en Henegouwen nl., verdedigen hun kansen met een zelfde aantal ploegen, zegge 11 op 19, en bij al de andere Groepen ontbreekt er juist geteld iedermaal slechts één ploeg op de piste.

Brabant zet de ernstige inspanning

moedig verder. Antwerpen vond zijn opvallend evenwichtige toestand terug. Oost-Vlaanderen blijft onklopbaar.

Op 8 november zal de ploeg n° 4, beweging Jemeppe-Verlaine, waarschijnlijk haar 1.000^{ste} dag zonder ongeval bereiken. Laten wij hopen dat wij dit mooi resultaat in ons volgend nummer zullen kunnen bevestigen en vieren.



Voor onze busbestuurders

HET VOORSTEEKEN IS
ALTIJD VERBODEN :

1. Indien de weg niet vrij is.
2. Op niet bewaakte kruispunten.
3. Op de overwegen van spoorwegen.
4. Indien de voorligger hetzelfde manœuvre wil uitvoeren.
6. Op minder dan 100 meter van de top van een helling.

*

Komt er ooit een trammuseum in ons land ?

In verband met dit artikel, verschenen in ons voorgaand nummer, ontvingen wij van de conservatrice van het Nederlands Spoorwegmuseum een brief, waarin wordt medegedeeld dat in genoemd museum eveneens verscheidene tramrijtuigen werden ondergebracht.

Naast een open paardentramrijtuig en een stoomlocomotief worden er drie motorrijtuigen, drie aanhangwagens en een één-assig open goederenwagentje bewaard.

*

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 : 6.900 ex.

Prijs van het abonnement
voor niet-personeelsleden :

België 25 F
Buitenland 30 F

Drukkerij : GRAPHICA, Brussel

7. Op bruggen van minder dan zes meter.
8. Op de plaatsen waar een verbod bestaat te dubbelen.
5. In de bochten met slechte zichtbaarheid.

WANNEER MEN U VOORSTEEKT...

Handelt netjes. Vergemakkelijkt de beweging van degene die U voorsteekt.

Daarom :

1) Houdt rechts aan.

2) Versnelt niet. De wegcode verbiedt zulks en bovendien is het onbeschoft. Desnoods, vertraagt een weinig.

Zelfs wanneer U met een dwaze autobestuurder te doen hebt, tracht hem niet te hinderen. U zoudt door uw onvoorzichtigheid het gevaar nog verhogen.

Kent U de wegcode ?

Oplossing van het probleem
op b. 19

- A — Rijdt over een witte doorlopende streep.
- C — Heeft de voorrang van D, die rechts aankomt, niet geëerbiedigd.
- F — Rijdt naast E in plaats van in file, bij het naderen van een voertuig. Niet vergeten dat het in de agglomeraties altijd verboden is naast elkander te rijden.
- I — Slaat af naar links, ondanks het verbodsteken geplaatst op het einde van de weg die hij zopas verliet.
- J — Stationeert onder een brug.
- K — Steekt L voor op een weg waar het voorsteken verboden is.
- M — Men ziet duidelijk aan O dat M het « Stop »-teken niet heeft geëerbiedigd.
- N — Rijdt niet op de rechterstrook van een rijbaan verdeeld in drie rijstroken.
- Q — Houdt niet rechts.
- R — Stationeert op een brug.

In Waals Brabant



Deze zomer ontdekten wij een mooi huisje gelegen in een boomgaard, nabij Limal, langs onze buurtlijn Brussel-Waver.

Op het eerste zicht laat niets vermoeden dat het eens een tramrijtuig was. De huurder, een grote tramvriend, toonde ons onder een laag gele verf, het immatriculatienuummer A.1307. De eigenaar, waarvan de villa een 50 m verder gelegen is, heeft deze bungalow voorzien

van alle gerieflijkheden, elektriciteit, radio, waterreservoir, gasverwarmer en een geïmproviseerde koelkast onder de vloer van het platform.

Hij had vroeger twee sleepwagens gekocht bij een handelaar in oud ijzer. Particulieren, die echter op het ogenblik nog rijtuigen aankopen bij onze gewestelijke directies worden er van verwittigd dat deze niet meer mogen gebruikt worden als woning, maar dat ze moeten afgebroken worden.

De ongevallen aan de voeten

Tussen de ongevallen, die geregeld weerkomen en een groot aantal verloren werkuren voor gevolg hebben, bevinden zich de ongevallen aan de voeten en voornamelijk de verplettering of breuk van de tenen door de val van materiaal.

Van 1 januari 1957 tot 30 juni 1957, d.i. in een periode van zes maanden werden 22 ongevallen aan de voeten genoteerd met 292 dagen werkverlet.

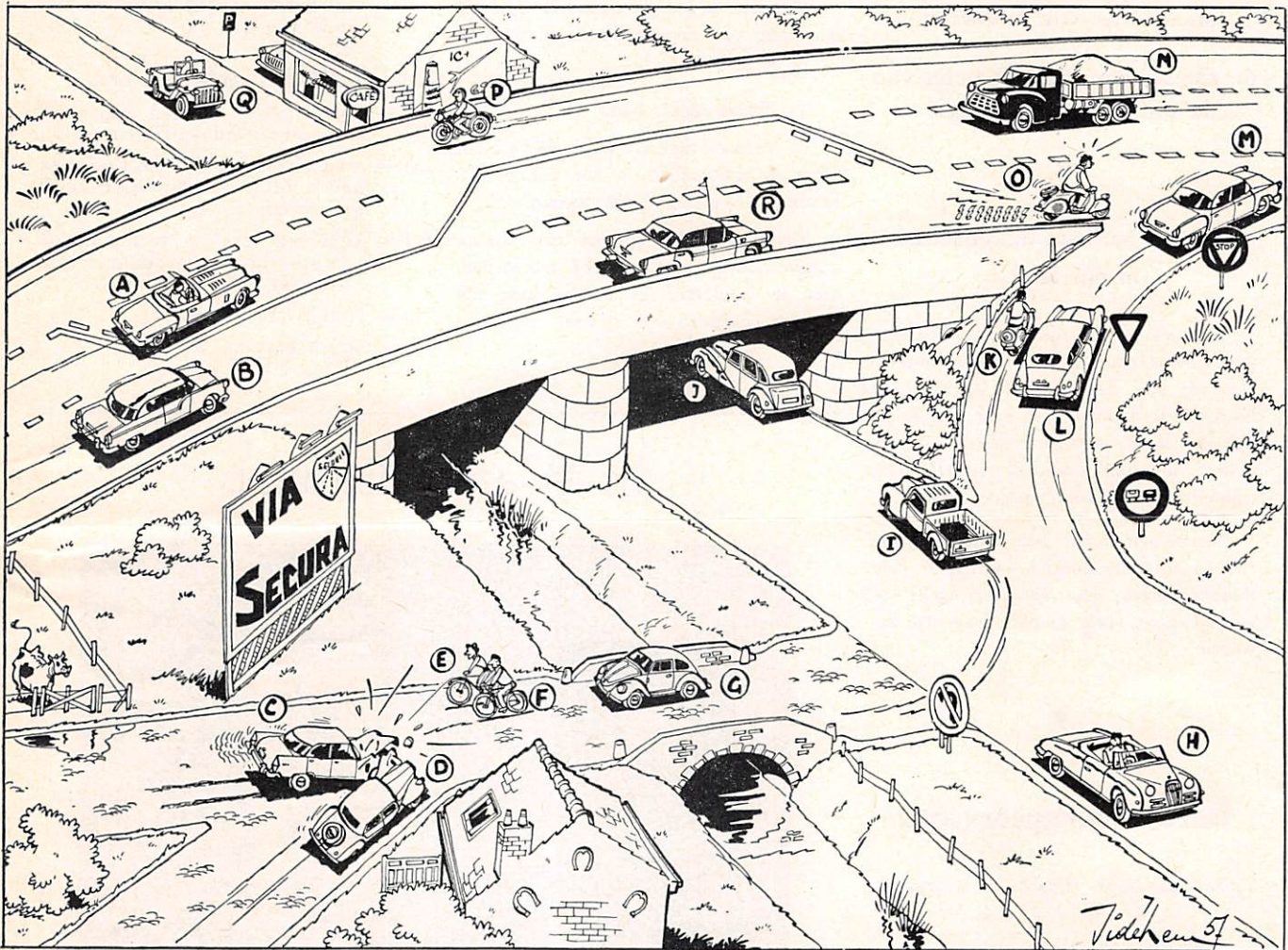
De heer A. Libion, afgevaardigde voor Veiligheid en Hygiëne van het werkhuis van Andennes-Seilles, deed mededeling van twee gevallen van agenten, die zeer zware voorwerpen op hun voeten kregen doch, dank zij hun veiligheidsschoenen, geen letsel opliepen.

Ziehier de feiten.

Op 30 juli, tijdens het laden van een vrachtwagen van W.W. met materiaal voor de stelplaats van Salzannes, kreeg de agent Dufour ten gevolge van een verkeerde beweging een autobusveer van 127 kg op zijn rechtervoet; in de tip van de schoen was een inkeping, doch er was geen enkel lichamelijk letsel.

Op 30 augustus, tijdens het lossen van materieel, liet de agent Istat een kulas van een Leylandmotor, wegend 45 kg, op zijn linkervoet vallen. De bovenkant van de schoen droeg duidelijk de sporen van deze val, doch dank zij het dragen van veiligheidsschoenen kwam de agent geen letsel.

Kent U de Wegcode ?



Op bovenstaande illustratie bemerkt U verschillende soorten van weggebruikers : automobilisten, motorrijders, scooters en fietsers. Allen zijn gemerkt met een letter : A, B, ...

Trek hieronder een kruisje achter ieder letter welke overeenstemt met een weggebruiker die een fout begaat. Al de voertuigen worden verondersteld in beweging te zijn, behalve J en R die stationeren.

Vergelijk uw antwoord met de oplossing op bladzijde 20.

- | | | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| A | D | G | J | M | P |
| B | E | H | K | N | Q |
| C | F | I | L | O | R |