

ONZE BUURTSPORWEGEN

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

De stelplaats van Bouillon als speelplein

Tot voor enkele jaren kon men, in het kleine buurtspoorwegstation van Bouillon, de spoorauto-tractors nog zien heen en weer rijden met wagens mijnhout. Het hout werd in voorraad gehouden op de plaats zelf, waar thans een uitgestrekt terrein voor het pentanque-spel, ingevoerd uit het zuiden van Frankrijk, werd aangelegd. Het spel heeft in korte tijd duizenden beoefenaars gevonden in ons land en reeds hebben de Belgische clubs zich gegroepeerd in een verbond.

In juni jl. werd een groot tornooi georganiseerd op de terreinen van onze vroegere stelplaats. De reizigers van onze autobussen en de talrijke verlofgangers van Bouillon kunnen er alzo de handigheid van de spelers bewonderen.

(Foto Parenté.)



Een tram in een park te Zürich



Het motorrijtuig 1233 van de tramwegen van Zürich (Zwitserland) zou normaal bij de opkoper van oud ijzer zijn terecht gekomen doch de Directie heeft er anders over beslist en voor deze oud-gediende een rustige plaats gekozen in het landelijk kader van het stadspark. Het slijt zijn laatste dagen op een speelplein voor kinderen, die er vrij in en uit mogen lopen en de illusie hebben ongestoord een tram te besturen.

De gedachte is sympathiek en misschien zal ze de een of andere dag wel eens overgenomen worden door een van onze gemeenten-aandeelhouders. Het cliché werd ons bereidwillig in bruikleen geven door het Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich.

★

Onze Buurtspoorwegen

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

Aangesloten bij de Vereniging
van Belgische Personeelsbladen

Redactie : Wetenschapstraat, 14, BRUSSEL
Tel. : 11.59.90 — Post : 135 — Postrekening : n° 32 27

Oplage :
Nederlands : 6.800 ex. — Frans : 6.000 ex.

ONZE VOORPAGINA

Verleden maand, bij de repatriëring van onze landgenoten uit Congo, stond de nationale luchthaven van Zaventem in het middelpunt van de belangstelling.

De N.M.V.B. verzekert een autobusdienst, die vertrekt uit het autobusstation van Brussel-Noord en de luchthaven bereikt na 28 minuten.

De foto toont een van onze autobussen, gestationneerd vóór de grote gebouwen van het luchtvaartstation.

HET NIEUW ONTVANGSTBUREEL

Op 14 december 1959 hebben wij de lokalen in gebruik genomen, die in het sierlijke nieuwe station van de N.M.B.S. te Mechelen, ter beschikking werden gesteld van de Buurtspoorwegen.

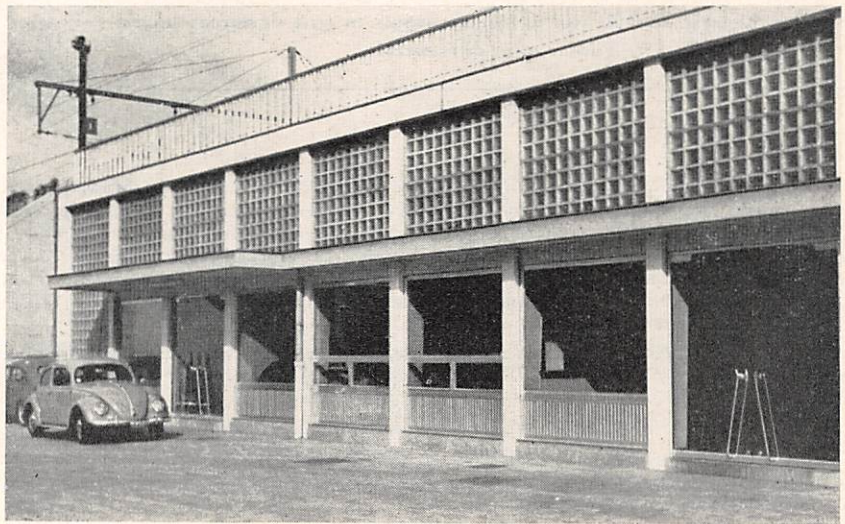
Mechelen was in de pioniersperiode van 1835 tot 1855 de draaischijf van ons steeds groeiend nationaal spoorweggeheel. Het eerste stationsgebouw van Mechelen werd in 1836 opgetrokken en in 1898 vervangen door een monumentaal gebouw met groot koepeldak. Ofschoon zwaar verminkt tijdens de jongste wereldoorlog bleef het dienst doen tot in 1957.

Tot dan toe betrokken de Buurtspoorwegen, in de onmiddellijke nabijheid, een houten gebouw opgetrokken in het begin van deze eeuw, dat bestond uit een bureel en een kleine wachtzaal. De agenten begonnen er hun dienst en konden er hun rekening vereffenen zoals in de burelen van de stelplaats, gelegen achter de sportterreinen van Racing Mechelen.

Menigvuldige moeilijkheden stonden de afbraak van het oude en de bouw van het nieuwe station in de weg. De architectuur van het nieuwe gebouw werd opgevat volgens de meest moderne principes en het heeft een voorgevel van 174 m.

Het nieuwe lokaal van de Buurtspoorwegen bevindt zich links (kant Antwerpen) en dan bemerken wij achtereenvolgens : het postkantoor, de uitgangsdeuren voor de reizigers,

personeel, een bureel en een uitgestrekte wachtzaal, die op het ogenblik nog niet gebruikt wordt. Inderdaad, eerlang zal vóór het gebouw van onze Maatschappij een autobusstation wor-



Onze nieuwe burelen in het station N.M.B.S.

een grote rijwielstalling voor 1.200 fietsen, het telegraaf- en telefoonkantoor, het buffet, de ingang tot de stationshal en een ruim factagelokaal en goederenmagazijn.

Het lokaal, voorbehouden aan de N.M.V.B., bevat een lokaal voor het

den opgericht waar al de voertuigen van de lijnen van de N.M.B.S., van de private lijnen en van de buitenlijnen van de N.M.V.B. zullen vertrekken.

Wanneer de bouw van het autobusstation zal voltooid zijn, bezit Mechelen een modern station, waardig van zijn historisch verleden en van zijn huidige economisch peil.

DE STELPLAATS.

Even buiten de stad, in de nabijheid van de Antwerpse steenweg, die gevolgd wordt door onze autobussen van de lijn Mechelen - Rumst, bevindt zich de stelplaats waar nauwelijks drie jaar geleden nog een groot aantal elektrische motorrijtuigen en bijwagens werden geborgen.

Thans biedt zij plaats aan ruim dertig autobussen. Onze foto toont een deel van het verharde rangeerplein van 3.370 m². Rechts, bemerkt men de automatische wasinstallatie.

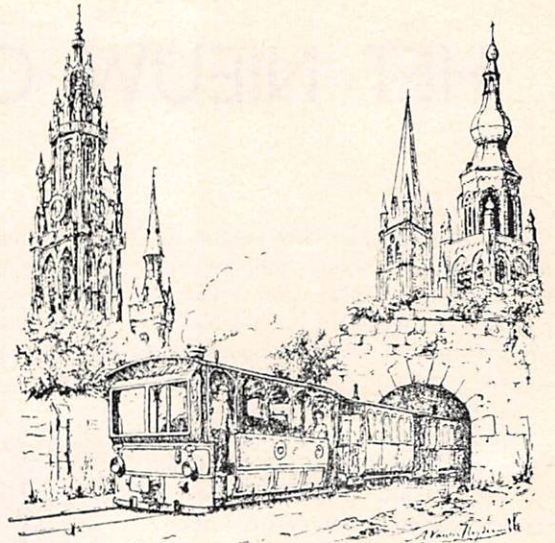


Het verharde rangeerplein.

Gedurende 75 jaar droeg zij bij tot de ontwikkeling van de Antwerpse Kempen

De elektrische Buurtspoorweg ANTWERPEN-TURNHOUT

verdwijnt eerlang



Deze pentekening werd uitgevoerd door de heer A. Vanderheyden, tekenaar in dienst van de A.M.D.B. Zij werd gemaakt ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Maatschappij en stelt de torens voor van Antwerpen, Lier, Turnhout en Hoogstraten.

Bij de oprichting van de N.M.V.B. heeft de wetgever aan de Maatschappij de vrije keuze gelaten wat betreft de wijze van exploitatie maar uit de parlementaire besprekingen bleek dat de voorkeur ging naar de verpachting. Van het begin van haar bestaan heeft de Nationale Maatschappij de zienswijze van de wetgever volgend, zich eveneens uitgesproken ten voordele van de verpachting. De twee eerste vergunningen (voor de lijnen Oostende - Nieuwpoort en Antwerpen - Hoogstraten) werden verleend op 27 maart 1886.

Een van de oudste en tevens een van de belangrijkste exploitatiemaatschappijen van het land, de « ANTWERPSCHE MAATSCHAPPIJ VOOR DEN DIENST VAN BUURTSPORWEGEN », werd gesticht op 3 juli 1885.

De maatschappij had haar zetel te Deurne en later te Turnhout.

Zij had een kapitaal van 250.000 F en werd gesticht voor een duur van 30 jaar. Zij exploiteerde zeven lijnen met een totale lengte van 300 km. De voornaamste en eerst in dienst gestelde was de

LIJN ANTWERPEN - HOOGSTRATEN - TURNHOUT.

Reeds in 1884 werd door de N.M. V.B. de inoverwegingneming gevraagd van de lijn Antwerpen (Zurenborg) - Oostmalle - Hoogstraten. Het was een

van de eerste aanvragen en de lijn wordt in de archieven steeds vermeld onder n° 1.

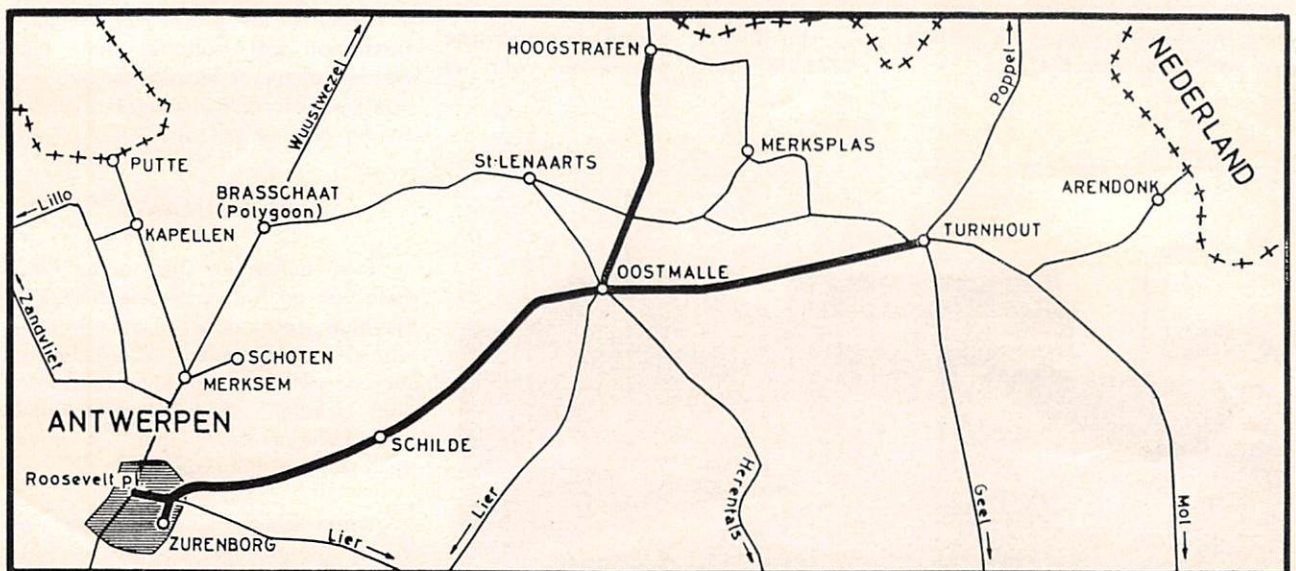
In 1885 werd een aanvang gemaakt met de werken en de lijn werd voor het publiek opengesteld op 15 augustus 1885.

De vergunning, aangevraagd op 4 april 1885, werd verleend door K.B. van 27 maart 1886.

Als aansluiting op bovengenoemde lijn werd, nog in 1885, een aanvang gemaakt met de aanleg van de lijn Oostmalle - Turnhout. Het vergunningsbesluit, waarvoor de aanvraag werd gedaan op 5 september 1885, verscheen in het Staatsblad van 19 april 1886. De lijn werd geopend op 18 augustus 1886.

In 1886 werden de kapitalen van de lijnen Antwerpen - Oostmalle - Hoogstraten en Oostmalle - Turnhout samengevoegd om alzo de lijn Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout te vormen, de door de oudere agenten zo goed gekende « A.H.T. ».

Met het doel het goederenvervoer zoveel mogelijk te bevorderen, werden te Turnhout en te Antwerpen (Zuren-



Deze kaart geeft een duidelijk beeld van de belangrijkheid van de lijn Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout. Al de buurtspoorweglijnen van de Antwerpse Kempen stonden in verbinding met deze lijn.

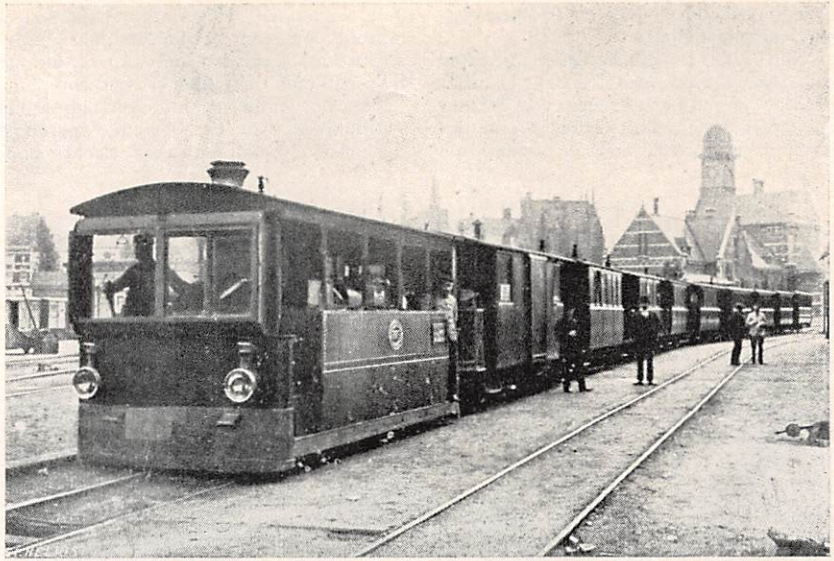
borg) verbindingen aangelegd met het groot spoor.

De hoofdstad van de Kempen beschikte nu over een zeer degelijke verbinding met onze handelsmetropool en was tevens het verzamelpunt van een aantal andere lijnen, die de Kempen in alle richtingen doorkruisten.

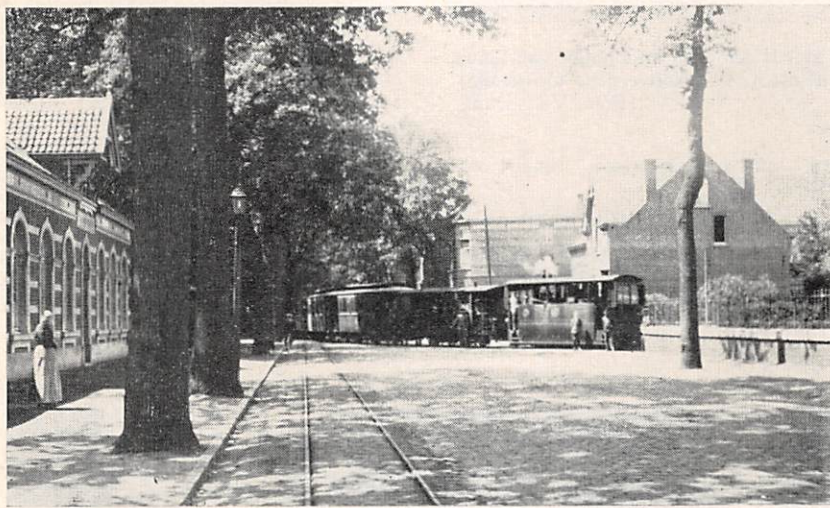
Inderdaad, achtereenvolgens werden de lijnen Turnhout - Arendonk, Turnhout - Hoogstraten - Grens, Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem, Turnhout - Poppel en Turnhout - Geel - Westerlo aangelegd. Hierdoor werd Turnhout het belangrijkste buurtspoorwegcentrum van de provincie Antwerpen.

Ook Oostmalle werd een druk knooppunt want buiten de verbindingen met Antwerpen, Turnhout en Hoogstraten vertrokken er nog de lijnen naar Braschaat (Polygoon), Herentals en Lier.

Al de voornoemde lijnen, met uitzondering van de lijn Turnhout - Geel - Westerlo, werden geëxploiteerd door de Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen en hadden een spoorbreedte van 1,067 m. In de vergadering van de Beheerraad van de



Te Antwerpen-Zurenborg. Een stoomtrein met een pakwagen en acht rijtuigen vertrekkens gereed. Op de achtergrond de gebouwen waar tot in 1952 de burelen van de Groep Antwerpen gevestigd waren.



Een stoomtrein, komende uit de richting Antwerpen, rijdt het station van Turnhout binnen.

een modellijn. De toenmalige leiders besteedden een bijzondere zorg aan deze lijn en rustten ze uit met het meest comfortabele rollend materieel.

Op 1 september 1924 werden tussen Turnhout (station) en Zurenborg snellopende treinen, algemeen gekend onder de naam « Bloctreinen », ingelegd. Deze treinen legden het traject van 40 km af in 1 h 35.

Er reden directe, semi-directe en stoptreinen zoals op het groot spoor. De treinstellen bestonden uit een locomotief, eerste en tweede klasrijtuigen en een pakwagen en waren uitgerust met Westinghouse-rem. In elk rijtuig was een handgreep « Noodrem » voor de reizigers voorzien.

Alhoewel het hier een stoomdienst betrof, toch waren de rijtuigen elektrisch verlicht (met batterijen) en de smeulende petroleumlamp behoorde voor deze treinen tot het verleden. Zelfs de stoomlocomotieven hadden aanvankelijk een elektrische midden-schijnwerper, die later vervangen werd door acetyleen.

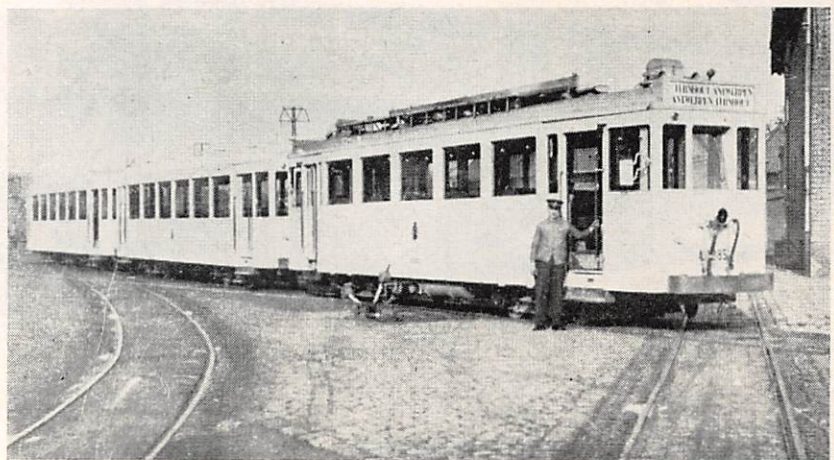
Deze treinstellen waren enig op het

N.M.V.B., van 7 januari 1919, werd echter besloten de spoorbreedte op één meter te brengen.

Turnhout kon ook prat gaan op zijn grote werkhuizen, die in buurtspoorwegmiddens een benijdenswaardige faam hadden verworven. Een honderdtal werklieden waren er werkzaam in de smederij, de kopergietery, de ketelmakerij, de zaal voor de bouw van de locomotieven, de afdeling voor het oplichten van rijtuigen en de schrijnwerkerij.

Alhoewel, vóór de eerste wereldoorlog, het aantal treinen niet zo talrijk was als nu, toch werden reeds vroege vertrekken ingelegd. Zo lezen wij in een officiële reisgids van 1914 dat het eerste vertrek te Turnhout, naar Antwerpen, plaats had om 3 h 27 en 's avonds diende men ook niet ongerust te zijn daar er te Antwerpen nog een vertrek voorzien was om middernacht met aankomst te Turnhout om 2 h 12.

De lijn Antwerpen - Turnhout was



De A.R 285 in het station te Turnhout. Het treinstel deed dienst op de lijn Antwerpen - Turnhout in het begin van de oorlog 1940-1945.

ganse buurtspoorwegnet en trokken een-ieders belangstelling.

Wij mogen terecht hulde brengen aan de geleiders van deze treinen. De machinisten en stokers kregen een bijzondere opleiding. Eerst werden zij in het werkhuis geplaatst, aan de onderhoud

peil te houden. Het ontvangstpersoneel bestond uit een hoofdontvanger bijgestaan door soms drie ontvangers, die elk hun rijtuigen te bedienen hadden.

De ontvangst per km overschreed het vierdubbele van de gewone opbrengst der andere lijnen en werd slechts door

de lijn afgeschaft en vervangen door spoorautodiensten.

De volledige elektrificatie van de lijn werd doorgevoerd gedurende de laatste wereldoorlog, op volgende data :

Schilde - St-Antonius : 24-2-1941 ;
St-Antonius - Oostmalle : 28-4-1941 ;
Oostmalle - Turnhout : 2-8-1941.

Deze modernisatie maakte het mogelijk de frequentie van het aantal treinen op te drijven. Zo vertrekken er thans, op de werkdagen, te Antwerpen - Rooseveltplaats dagelijks ongeveer 70 treinen.

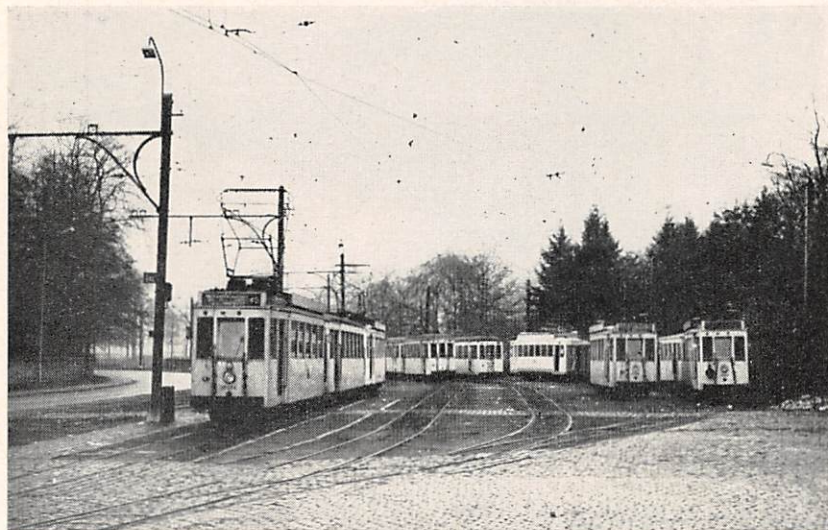
De trams met film 40 (doorstreept) reden van Antwerpen tot St-Antonius, de 40 verbond Antwerpen met Oostmalle. Deze treinen stopten aan alle halten.

De 41 deed het traject Antwerpen - Turnhout en omvatte drie soorten treinen : de gewone treinen stopten in de dorpen en in sommige gehuchten ; de semi-directe treinen deden een gedeelte van het traject zonder stoppen (bv. Deurne - St-Antonius) en de directe treinen hadden slechts een paar halten op gans hun loop.

Binnenkort zullen autobussen de dienst verzekeren op gans de lijn. Het autobuspark zal ondermeer 10 grote voertuigen van 12 m 800 omvatten.

Het is ontegensprekelijk dat de resultaten van deze vervanging en de aanpassing van de diensten met een bijzondere aandacht zullen gevolgd worden door de directie daar op deze lijn dagelijks talrijke havenarbeiders, werklieden, bedienden en scholieren vervoerd worden. Deze « test » zal even belangrijk zijn als deze van Brugge, enkele jaren geleden, het was voor de stadsdiensten.

Er wordt echter voorzien dat voorlopig de tram 40 op de punten als versterking zal behouden blijven tussen Antwerpen en Oostmalle.



Het buurtspoorwegstation van Oostmalle was steeds een druk knooppunt van lijnen. Het was ook het eindpunt van de elektrische dienst n° 40 (Antwerpen - Oostmalle). (Foto Van Dam.)

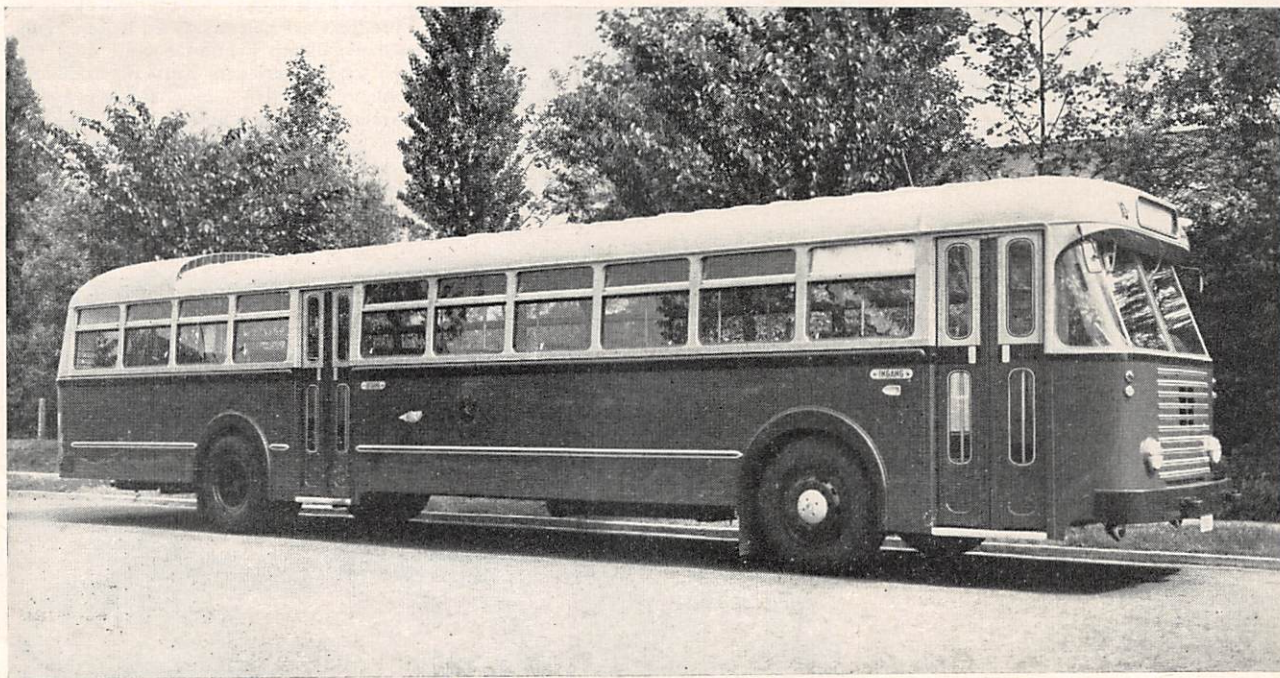
van de stoomtuigen, zodat zij met het voertuig en de onderdelen goed vertrouwd waren. De machinisten, die deze treinen moesten besturen, behoorden tot de categorie van de machinisten eerste klas en werden bijgestaan door de beste stokers, die de grote zorg hadden de stoomdruk regelmatig op het vereiste

deze van de elektrische lijnen overtroffen.

DE ELEKTRIFICATIE.

Op 7 juni 1926 werd een eerste baanvak, Antwerpen (Zurenborg) - Schilde geëlektrificeerd.

In 1934 werd de stoomtractie op gans



In het vorig nummer gaven wij een binnenzicht van de nieuwe autobussen, die erlang zullen in gebruik genomen worden op de lijn Antwerpen - Turnhout. Bovenstaande foto geeft een duidelijk beeld van de lengte van deze voertuigen. Zij hebben zes vensters in plaats van vijf. Ook de laatste venster is volledig, terwijl de voertuigen A98DAR op die plaats slechts een halve venster hebben.

De werkvoorwaarden aan « De Tram » vóór 60 jaar

Onlangs had ik de gelegenheid een glas te drinken met twee gepensioneerden van de Buurtspoorwegen; de een was een gewezen machinist en de ander een van mijn oude Brusselse vrienden, vroeger operateur bij het Hoofdbestuur, een van deze waaraan de boeiende maar tevens afmattende taak was opgedragen die er in bestond de aanleg van buurtspoorweglijnen in de meest verwijderde streken van het land voor te bereiden en er tevens het toezicht over uit te oefenen.

Eerst vertelde de gewezen machinist over de beginperiode van zijn loopbaan :

Ik ben in 1905 bij de Buurtspoorwegen begonnen, zegt hij, als nachtwaker; ik was toen 17 jaar en enkele maanden. Hetzelfde jaar werd ik 18 jaar en mocht ik dienst doen als stoker. Men werkte negen opeenvolgende dagen, de tiende dag was een onbetaalde rustdag. Het werk was hard, van kwart vóór vijf morgens tot kwart na negen 's avonds. Mijn dagloon bedroeg 2.40 F.

Rekening houdend met het aantal uren kunt U uitrekenen dat het niet veel was voor het stoken van een locomotiefketel. Nadien, in 1907, werd ik geschoold

werkman in het werkhuis voor het onderhoud van de locomotieven. Men werkte slechts twaalf uur en ik verdiende 2.50 F, maar de zondagen en de rustdagen werden niet vergoed.

Hetzelfde jaar deed ik mijn aanvraag om machinist te worden en die werd aanvaard; ik werkte opnieuw van kwart vóór vijf tot kwart na negen, maar ik verdiende 2.75 F. Ik ben echter niet lang in die stelplaats gebleven daar ik wist dat andere pachtende maatschappijen beter betaalden; in de stelplaats van Trivières bv. kon ik 5.80 F per dag verdienen, met betaalde rustdagen. Dat lijkt bijna niet te geloven, het is echter aanvaardbaar daar het wel overal de N.M.V.B. was doch niet dezelfde exploitierende maatschappij. Ah, had ik maar een diploma, die werden tenminste goed betaald.

— Ja, dat betwist ik niet, antwoordde mijn oud-collega, maar denkt nochtans niet dat wij, weddetrekkenden, in het luilekkerland leefden; niet alleen verdiende ik gedurende lange tijd slechts 5 F per dag, doch ik moest ook elke week mijn pensioen betalen in het een of ander hotel in de provincie, daar ik vandaag

te Forville werkte en morgen naar Couvin of Aarlen kon gezonden worden.

Wij moesten om 7 h 's morgens op het werk zijn; welnu de werf bevond zich meermaals op 6 à 9 km van de plaats waar ik logeerde, wat mij verplichtte op te staan rond 5 uur. Ik nam een stevig maal en dan op weg, anderhalf uur alvorens werkelijk te beginnen. Het werk was soms zwaar.

Om een spoor aan te leggen, moesten er dikwijls bomen geveld worden en dan staken wij een handje toe. In sommige streken dienden wij op onze hoede te zijn voor adders. Dan 's avonds, de weg terug. Wanneer ik toekwam was ik verplicht eerst nog een mondelings verslag uitbrengen bij de ingenieur en dan nadien het avondmaal. Er was echter geen sprake van een toneel- of filmvoorstelling bij te wonen.

Is het nodig de vergelijking tussen vroeger en nu verder door te drijven? Deze herinnering, aan de werkvoorwaarden uit « de goede oude tijd », volstaat om aan de agenten, geboren na 1930, toe te laten een parallel te trekken, die niet van belang ontbloomt is.

DE KLANT

« Hij is geen onderbreking van Uw werk. Hij is het doel daarvan. De klant stoort U niet bij Uw bezigheid, hij is er de reden van. Per slot van rekening betaalt hij Uw salaris. Hij is niet van U afhankelijk, maar U bent het van hem.

Daarom bewijst U hem geen dienst, indien U zich met hem bemoeit, maar hij U. Hij geeft U de gelegenheid te bewijzen, dat U de juiste man op de juiste plaats bent.

De klant is niet iemand om mee te redetwisten, die U imponeren moet, of tenen, dat U er meer van weet, dan hij. De klant is geen materiaal, geen nummer in het klantenregister, geen verkoopweerstand of een buitenstaander in ons bedrijf. Hij is een mens van vlees en bloed, als U.

Hij kan grillen hebben, als U. Hij kan eigenwijs en eigenzinnig zijn, als U. Hij kan vooroordelen of dwaze ideeën hebben, als U. Hij kan soms gelijk, soms ongelijk hebben, als U. Maar als hij bij U komt, is hij Uw gast. Behandel hem zoals Uzelf als gast behandeld wilt worden. »

Deze gedachte over de klant is van Heinz M. Goldman, de bekende Zweedse verkoopconsulent.

(Overgenomen uit *De Tram*.)

UIT DE OUDE DOOS



Deze foto werd, vóór 1914, genomen te Eeklo. Hij werd ons bezorgd door de heer Dejaegher, oprustgestelde agent, tijdens zijn loopbaan stelplaatsoverste aldaar. De stelplaats is thans afgebroken.

De zesde volwassene in uniform, te beginnen van rechts, is de heer Dejaegher. De burger, met bolhoed, is de heer Cosyns, de vader van de huidige directeur van de Groep Oost-Vlaanderen.

- Het kost maar één minuut om een veiligheidsvoorschrift neer te schrijven.
- Het kost één uur om een veiligheidsvergadering te houden.
- Het kost maar een week om een veiligheidsprogramma op te stellen.
- Het kost één maand om het op gang te brengen.
- Het kost één jaar om een veiligheidsprijs te winnen.
- Het kost een mensenleeftijd om een veilige werker te vormen.
- Het kost maar één seconde om dit alles door één ongeluk te vernietigen.
- Wie heeft veiligheid nodig? DAT BENT U.

Nieuws van het Hoofdbestuur en van onze Exploitatiegroepen



GEBOORTEN

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

G. GEZELLE.

ANTWERPEN

Linda bij de h. CORTVRIENT L. (Brasschaat).
Diane bij de h. VERSTRAETEN J. (Hoogstraten).
Ronny bij de h. VAN DE VELDE M. (Merksem).
Rita bij de h. VAN DER EYCKEN Fr. (Vosselaar).
Hugo bij de h. MEULDERS A. (Hallaar).
Tony bij de h. BAEYENS M. (Turnhout).
Dirk bij de h. BLOCK P. (Ekeren).
Petrus bij de h. VAN LOOVEREN L. (Brasschaat).

LIMBURG

Ludo bij de h. COX G. (Vliermaalroot).
Theo bij de h. NUYTS J. (Vorst - Kempen).
Rudi bij de h. JEURGEN M. (Genk).
Godelieve bij de h. SNIJKERS J. (Elen).
Johan bij de h. HERREMANS L. (Lanaken).
Jacqueline bij de h. HOSTE L. (Kuringen).
Artette bij de h. PEETERS M. (Diepenbeek).
Nicole bij de h. MICHELS A. (Vorst - Kempen).
Dirk bij de h. KESTENS A. (Geel).

WEST-VLAANDEREN

Johan bij de h. VERMEULEN A. (Oostende).
Benny bij de h. COOPMAN G. (Oostende).

OOST-VLAANDEREN

André bij de h. DE KEYZER F. (Hamme).
Elsy bij de h. RONSSE D. (Zingem).
Vera bij de h. SCHEPENS L. (Hamme).
Karina bij de h. VAN SCHOTEN D. (St-Niklaas).

BRABANT

Alain bij de h. BAUDEWIJNS E. (Arquennes).
Louis bij de h. DE COCK P. (O.L. Vr. Tielt).
Luc bij de h. DE NIL P. (Asse).
Martine bij de h. PERMENTIER L. (Hekelgem).
Claudine bij de h. WOESTIJN J. (Grimbergen).
Hilde bij de h. TAVERNE H. (Leerbeek).
Dominique bij de h. CASIER R. (Grimbergen).
Jean-Paule bij de h. ELLAST R. (O.L. Vr. Lombeek).
Patrick bij de h. GUILLAUME A. (Gentines).
Magda bij de h. ROELANTS R. (Grimbergen).



HUWELIJKEN

*Vaert wel
ende levet scone.*

ANTWERPEN

De h. VERMEIREN Alfons met Mej. NITOR Julia.
De h. JESPERSEN Jan met Mej. DE VOCHT Louisa.

LIMBURG

De h. BEX Eugene met Mej. HERMANS Anna-Maria.

WEST-VLAANDEREN

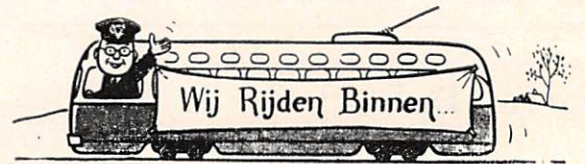
De h. SCHOCKAERT Walter met Mej. DANNEELS M.-T.
De h. BOYDENS Fernand met Mej. DELALEEUWE L.

OOST-VLAANDEREN

De h. TOLLENAERE Alfons met Mej. DE VREESE S.
De h. VANDECASSTEELE Jozef met Mej. OPDORP I.
De h. VAN MOORTEEL Hilaire met Mej. DE SMET F.
De h. FIERS Theophiel met Mej. DE JAEGER D.

BRABANT

De h. LAUREZ Noël met Mej. BURTON Jeannine.



Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden mei-juni 1960

Dienstj. Groep

VANDENLANGENBERGH L., ontv.	41	Antwerpen
THYS E., ontvanger	39	»
KROLS A., baanwerker	34	»
MOLLIN A., ontvanger	28	»
LIMPACH G., werkhuisoverste 1 ^e kl.	45	Brabant
VAN LINT P., klerk 2 ^e kl.	43	»
BEECKMANS E., gesch. werkm. 1 ^e kl.	43	»
MANS F., A.R. geleider	42	»
SEVENANTS N., gesch. werkm. 1 ^e kl.	39	»
DULIER E., brigadier	36	»
COECKELBERGHS A., baanwerker	32	»
MOES A., geleider	31	»
ALEXANDRE E., hoofdontvanger	30	»
VAN REGENMORTER J., ontvanger	29	»
SCHATTEMAN J., boekhouder 2 ^e kl.	44	Oost-Vl.
MAES A., koerman	30	»
DOLLE J., klerk 2 ^e kl.	40	West-Vl.
BOYDENS F., keurwerkman	39	»
SCHOENMAEKERS A., mach. 1 ^e kl.	35	Limburg
SAINTVITEUX N., ploegbaas	31	Namen-Lux.
LEJEUNE J., el. geleider	32	Luik
BODSON H., controleur	31	»
BOHY E., hoofdontvanger	39	Henegouwen
LIENARD J., geleider	32	»
DANI J., baanwerker	29	»
COLETTE A., el. geleider	26	»

Hoofdbestuur

AFSCHEID VAN TWEE COLLEGA'S

Einde juli jl. kwam de heer Maurice Dujoux, van de dienst T/Adm. aan het einde van een lange loopbaan; inderdaad hij trad in dienst op 5 oktober 1910.

Hij was de laatste vertegenwoordiger van de periode van vóór de eerste wereldoorlog. Maurice Dujoux hield zich bezig met het classement op de Directie Weg en Werken.

Joseph Bruynbroeck werd aangeworven op 23 januari 1930 als stoker-mon-

teur van de centrale verwarming. Alzo zorgde de heer Bruynbroeck gedurende 30 jaar voor het comfort van zijn collega's door de vereiste drukking te bezorgen in de ketels. Tijdens de zomermaanden deed hij allerhande werkjes en was steeds zeer dienstvaardig en toegewijd. In de maand augustus bereikt hij de ouderdom van 65 jaar.

Onze Buurtspoorwegen wenst beiden een aangename rustperiode.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

SPEURNEUS : Indien ik U zo zie, uw reiskaarten afleveren zonder ze te moeten vernietigen, goed gezeten en een degelijke verlichting, dan denk ik terug aan de oorlog; een waggelend rijtuig van een stoomtrein, de knieën tegen een bank om het evenwicht te behouden en 's avonds bij het licht van een petroleumlamp goed uit mijn ogen kijkend om de sectie nummers op mijn reiskaarten te vinden.

ONTVANGER : Ja, ik geef er mij rekenschap van dat ons werk op de stadsdiensten veel vereenvoudigd is.

Sp. : Zoals trouwens ook dat van de agenten, die over een Almex-machine beschikken en bijna geen gebruik meer moeten maken van hun reiskaarten.

O. : Maar chef, wat gebeurt er met de bijzondere reiskaarten « invaliden » af te leveren op de lijnen met buurtspoorwegtarief? Ik heb er geen meer ontvangen!

Sp. : Wel, zij zijn eenvoudig afgeschaft.

O. : Waarom?

Sp. : Omdat thans de zeer nauwkeurige statistieken, die de controle van de verkoop van deze reiskaarten toeliet, niet meer nodig zal zijn. Men zal zich tevreden stellen met een drietal steekproeven per jaar. Voortaan zullen gewone reiskaarten, met dezelfde waarde, de bijzondere reiskaarten vervangen. Zij zullen vernietigd worden door het vak $\frac{3}{4}$ te doorstrepen. Dat zal toelaten de reiskaarten-voorraad te verminderen.

O. : Maar ik, op mijn stadsbus, heb geen gewone kaarten van 1, 2 en 3 F nodig, ik lever slechts reiskaarten van 4 en 5 F af.

Sp. : Gij misschien, maar de ontvangers, die verbindingen ontvangen van agenten, die de sceties niet kennen op andere lijnen, moeten een supplement afleveren gelijk aan het verschil van de te betalen prijs en deze van het eerste biljet; het is daar dat deze gewone reiskaarten van 1, 2 en 3 F nodig zijn.

O. : Hoelang wordt er nu reeds vermindering gegeven aan de oorlogsinvaliden?

Sp. : Wel sinds 1927.

O. : Ongelukkig genoeg voor de jongeren zijn de gelegenheden om houder te worden van deze kaarten niet verminderd.

Sp. : Allez, geen pessimisme. Zeker het land heeft zeer moeilijke ogenblikken gekend en talrijke families hebben in angst geleefd; wat wilt ge, het leven staat niet stil. Laten wij echter de zaken nuchter beschouwen en hopen op betere tijden. Hoop doet immers leven.

Brabant

Gaston Limpach heeft de stroom afgesneden.

De loopbaan van Gaston Limpach verdient speciaal te worden vermeld, niet alleen voor het aantal dienstjaren maar ook wegens zijn voorbeeldige loopbaan.

Hij trad in dienst te Kuregem, als elektricien, op 1 juni 1915 en in 1930 vinden wij hem terug te Laken als adjunct van de chef van de onderstations.



Hij werd meestergast benoemd op 1 januari 1936. Van dat ogenblik af had hij het toezicht, het onderhoud en de herstelling van de onderstations van de Groep Brussel onder zijn bevoegdheid. Bovendien werkte hij mede aan de oprichting van een tiental nieuwe automatische onderstations.

Hij werd werkplaatsoverste 1^o kl. benoemd op 1 april 1945 en het is met deze graad dat hij de ouderdomsgrens bereikte.

Al zijn vrienden, en zij zijn talrijk, wensen hem nog vele en gelukkige jaren.

EERLIJKE DAAD

Op 5 juli vond ontvanger Hellinckx Jean, van de stelplaats Dilbeek, in een rijtuig van de lijn Ninove, een handtas inhoudende, uurwerken voor een waarde van 5.000 F en 4.000 F in speciën.

EXPLOITATIENIEUWS

ANTWERPEN

Op 29 mei werd een variëteit van Gravenwezel - Schoten - Deurne, toegevoegd aan de openbare autobusdienst Antwerpen - Oelegem.

Op 1 september a.s. wordt, in vervanging van de trams 70, een openbare autobusdienst Antwerpen - Ekeren - Schoonbroek ingericht.

BRABANT

Een K.B. van 3 maart jl. verleent machtiging aan de Nationale Maatschappij tot het afschaffen van het goederenvervoer (volledige ladingen en stukgoed boven de 50 kg) op het baanvak Brussel - Leerbeek van de buurtlijn Brussel - Edingen.

HENEGOUWEN

Sinds 29 mei exploiteren wij een openbare autobusdienst St-Ghislain - Dour - Roisin in vervanging van de N.M.B.S. lijn Dour - Autreppe - Roisin.

Van 3 juli af werden de openbare autobusdiensten Quevaucamps - Bergen en Quevaucamps - Hornu samengevoegd.

De totale lengte van de nieuwe lijn bedraagt 34 km.

NAMEN-LUXEMBURG

Toelating werd verleend voor de exploitatie van een openbare autobusdienst Bodange - Martelange - Bastenaken.

Sinds 29 mei exploiteren wij een stadsautobusdienst (n^o 33) tussen Namen (Place d'Armes) en Namen (Pied Noir). De nieuwe lijn heeft een lengte van 2.380 km.

Wij ontvingen de toelating voor de exploitatie van een bijzondere autobusdienst tussen St-Hubert (Basiliek) en St-Hubert (vliegveld).

Op 2 oktober a.s. heeft de opening plaats van de openbare autobusdienst Namen - Grand-Leez - Gembloers met uitbreiding Grand-Leez - Mehaigne.

DE MOOIE LOOPBANEN



Beeckmans Ed.

Aangenomen als baanwerker op 8 maart 1915 op de lijnen van Brabant, werd hij vervolgens schouwer en in 1943 paswerker. Hij ging op rust als geschoold werkman 1^e kl.



Boydens Fl.

Trad op 9 juni 1923 in dienst in het werkhuis van de buurtspoorwegen te Ieper. Hij begon zijn loopbaan als paswerker en ging op rust als keurwerkman.



Schoenmaekers A.

Begon op 1 september 1913 als baanwerker te Bilzen. Het jaar nadien werd hij stoker en vervolgens machinist. In 1928 werd hij machinist 1^e kl. benoemd.



Thys Em.

Trad in dienst op 26 januari 1914 als ontvanger te Heist-opden-Berg. Gedurende gans zijn loopbaan bleef hij gehecht aan deze stelplaats.



Schatteman J.

Begonnen in de Vlaanderen, in november 1916, als klerk, werd hij klerk 2^e kl. benoemd in 1923 en 1^e kl. in 1928. Bewegingsoverste 1^e kl. benoemd in 1940 eindigde hij zijn mooie loopbaan van 44 jaar als boekhouder te Destelbergen.



Michel A.

Hij begon zijn loopbaan in juni 1921. Hij leed dienst als elektrisch geleider op de lijnen van Brabant, en was gehecht aan de stelplaats van Mont-St-Jean.



Coopman B.

Trad in dienst, als ontvanger, op de lijnen van de kust. Bij zijn opruststelling telde hij 45 jaren dienst.



Kestens F.

Begon zijn loopbaan bij de buurtspoorwegen op 12-jarige leeftijd. Hij ging op rust als keurwerkman, gehecht aan de stelplaats van Het Rad.



Greven C.

Hij trad in dienst op 12 mei 1913. Hij eindigde zijn loopbaan van 47 jaren als keurwerkman te Hasselt.



Lebrun J.

Werd aangenomen op 14 juni 1909 als elektrisch geleider. Hij deed steeds dienst op de lijnen van Bergen.



Decoster F.

Begon in Henegouwen op 1 december 1918 en was gedurende verscheidene jaren gehecht aan de stelplaats van La Louvière als elektrisch geleider.



Van Zavelberg A.

Werd aangenomen op 16 juli 1918 in het werkhuis van Kessel-Lo. Hij eindigde zijn loopbaan als geschoold werkman 1^e kl.



Vermaelen A.

Trad in dienst van de Maatschappij op 21 augustus 1917 als ontvanger. In 1939 werd hij controleur benoemd. Bij zijn opruststelling telde hij 43 jaren dienst.



Van Hombroeck J.-B.

Hij nam voor de eerste maal plaats op een stoommachine op 1 juni 1916. Daar hij verbonden was aan de stelplaats van Tienen heeft hij ontelbare treinen met beten vervoerd.



Van Hoolant L.

Begon als ontvanger op 17 mei 1916 op het Brussels net. Hij werd controleur benoemd in 1930. In deze hoedanigheid hield hij gedurende 30 jaren toezicht op de buurtlijnen van de hoofdstad. Hij telde 44 jaren dienst.

Een uitzonderlijke gebeurtenis in de Groep Luik

Op 1 juni jl. deed zich een uitzonderlijke gebeurtenis voor in de Groep Luik.

Inderdaad de heer Vanharen, dienstoverste, telt van dat ogenblik af 50 jaren dienst, een feit dat zich zelden voordoet.

Een loopbaan van een halve eeuw uitstippelen in het kader van een eenvoudig artikel is bijna niet mogelijk. Wij zullen ons beperken tot de voornaamste feiten uit het buurtspoorwegleven van de jubilaris.

In dienst getreden in de stelplaats van Luik-St-Gilles op 1 juni 1910, hij was toen slechts 12 jaar, vervulde de heer Vanharen allerlei taken in het werkhuis, bij de luchtlijn en in de stelplaats. In 1926 werd hij gehecht aan de diensten van de beweging met de graag van leermeester-elektrisch geleider.

In 1929 werd hij stelplaatsoverste te Rocourt, waar hij echter slechts een jaar verbleef om nadien de leiding te nemen van de stelplaats Luik-St-Gilles.

Sindsdien, en wel gedurende 30 jaar, verbleef hij in deze stelplaats en werd achter-

eenvolgens : stelplaatsoverste 1^{ste} kl. in 1933, bewegingsoverste 1^{ste} kl. in 1943, dienstoverste 2^{de} kl. in 1951, dienstoverste in 1958.

Tijdens zijn lange loopbaan leefde de heer Vanharen zeer intens mee met de evolutie van het net. Sinds jaren, ingevolge de overschakeling naar de autobusexploitatie, werd hij belast met de studie van de reorganisatie van de kleine stelplaatsen in de provincie Luik.

Deze ondankbare taak wist hij tot ieders voldoening tot een goed einde te brengen, dank zij zijn verkleefdheid en het vertrouwen dat hij weet in te boezemen.

De Nationale Maatschappij heeft er aangehouden dat jubileum niet onverlet te laten voorbij gaan en de heer Botton, directeur, heeft de jubilaris de beste gelukwensen overgemaakt van de heer Voorzitter van de Raad van Beheer en van de heer Directeur-Generaal.

« Onze Buurtspoorwegen » wenst de heer Vanharen eveneens van harte geluk en nog veel werkgenot gedurende de drie jaar, die hem nog scheiden van zijn opruststelling.



WEET WEL WAT U WAAGT

Het kansspel heeft steeds een sterke aantrekkelijkheid gehad op de mens; denken we maar even terug aan onze schooltijd, toen men ons leerde, dat één der bijzonderste kenmerken van onze voorouders, « de oude Belgen », de verslaaftheid aan het dobbelspel was.

Wanneer we nu even rond ons kijken bemerken we onmiddellijk dat ook nu nog het kansspel een belangrijke rol in onze samenleving speelt; het dobbelspel bestaat nog steeds, doch heeft reeds menige concurrenten gekregen zoals de verschillende kaartspelen, de loterijen en tombola's, de foorkramer met zijn « Altijd prijs voor 5 F », enz.

Al deze kansspelen zijn tamelijk onschuldig, omdat ze slechts als een spel beoefend worden en het risico meestal niet groot is; de zaak wordt echter ernstiger, wanneer de speler denkt dat hij het *geluk* geweld kan aandoen. Het lot van dergelijke individuen, waarvan de speelduivel zich geheel meester gemaakt heeft, zelfs in zulke mate dat ze zich beroepsspelers wanen, is meestal niet benijdenswaardig. Deze mensen weten niet meer wat ze wagen.

Het aanlokkelijke in deze kansspelen is steeds, dat men de speler een fortuin belooft en hij slechts enkele franken moet wagen, de kans, dat hij dit fortuin wint

is wel zeer klein, maar men kan nooit weten...

Het succes van de kansspelen ligt dus vooral in het feit, dat men zeer weinig kan verliezen en men heel veel kan winnen.

Indien men het kansspel langs de andere zijde beschouwt is het zeker zo aanlokkelijk niet meer, namelijk dat voor enkele franken te kunnen winnen men het risico zou nemen een fortuin te verliezen. De liefhebbers zullen eerder zeldzaam zijn, die om 5 frank te kunnen winnen het risico zullen nemen 1.000 frank te verliezen. Deze liefhebbers zijn eerder zeldzaam omdat ze wel weten wat ze wagen.

Niettegenstaande al deze overwegingen zijn er dagelijks heel veel mensen die, om enkele minuten, zelfs enkele seconden te winnen, een gans mensenleven wagen...

De winners van deze soort loterij worden niet beroemd, het zijn echter de verliezers, wier naam in de krant verschijnt onder de titel « Verkeersongevallen ».

Het tegenwoordige wegverkeer eist reeds een veel te groot aantal slachtoffers, opdat ook hier nog gespeeld zou worden.

Het oversteken van een kruispunt van

twee gelijkwaardige straten tegen een snelheid van 40 tot 50 km per uur staat gelijk met het aanvaarden van een risico, waarbij men slechts enkele seconden kan winnen, doch waarbij men heel wat meer kan verliezen. (Tegen zulke snelheid heeft men tenminste 20 m nodig om te kunnen stoppen.) De chauffeurs, die deze risico's aanvaarden zijn beroepsspelers die *niet weten wat ze wagen*...

Daarom bij het oversteken van een kruispunt van gelijkwaardige wegen, bij het inhalen aan een bocht, op een heuvel of een brug, waar de zichtbaarheid niet voldoende is... en in alle omstandigheden waar men denkt : « Het zou moeten lukken, dat er nu juist uit die straat ook één kwam », overweeg steeds de woorden : WEET WEL WAT U WAAGT.

(Via Secura.)

VOORRANG

betekent niet

VEILIGHEID

Let op aan elk kruispunt,
want U kunt er een
roekeloze chauffeur
ontmoeten.

Van SOUTHEND (Engeland)



naar OOSTENDE in 1 uur 15

Indien U nog onlangs te Oostende op bezoek zijt geweest, hebt U misschien wel een van onze autobussen met een tweetalige film, Nederlands-Engels, gezien. Het betreft een autobus van de lijn n° 6, die te Stene, een voorstad van Oostende, vertrekt en haar eindpunt heeft aan de luchthaven van Raversijde, even voorbij Mariakerke. Daar het vliegveld van Het Zoute afgeschafte werd, is Raversijde op het ogenblik de enigste burgerlijke luchthaven aan de kust. Sedert een drietal jaren wordt hier een luchtdienst ingericht voor het vervoer van auto's, samen met hun passagiers. Anderzijds heeft de SABENA dit jaar een publiciteitscampagne gevoerd voor een eendaagse uitstap naar Londen, met vertrek te Oostende via Southend, aan de waarlijk voordelige prijs van 690 F.

Gedurende het seizoen wordt er een werkelijk luchtbrug georganiseerd tussen de kuststad Southend en Oostende-Raversijde. De reizigers doen de overtocht in 50' en na enkele tolfomaliteiten nemen zij plaats in authentieke Engelse autocars en zonder tijdverlies zetten zij hun reis verder op het vasteland.

Maar het zijn echter niet deze reizigers, die ons interesseren maar wel de Engelsen, die de overtocht maken per vliegtuig om een verlof door te brengen



De familie Mitchell neemt te Raversijde de autobus voor Oostende.

aan de Belgische kust. Aan deze, die steeds talrijker worden, bieden onze autobussen een bijgevoegd, vlug en goedkoop

vervoermiddel. Inderdaad de autobus n° 5, vertrekkende te Raversijde-luchthaven doorkruist Oostende en volgt de Visserskaai waar talrijke hotels gelegen zijn.

Bijgaande foto werd genomen vóór de vakantieperiode, einde juni; de familie S. Mitchell (4 personen) had Southend verlaten om 9 h 's morgens en te 10 h namen zij plaats in de autobus van de buurtspoorwegaan om zich naar Oostende te begeven. De ontvanger vroeg hen 20 F; twee volle en een halve prijs.

De Mitchell's wonen in de nabijheid van de zee te Westcliff-on-Sea (Essex) en niettegenstaande dat komen zij hun verlof doorbrengen te Oostende, wat wel een bewijs is van de onloochenbare aantrekkingskracht van de koningin der badplaatsen.

Deze autobuslijn heeft op alle uren van de dag een goede bezetting maar het is goed mogelijk dat de geregelde vertrekken van een autobus, tijdens het badseizoen, de luchtvaartreizigers er zal toe aanzetten uitsluitend onze diensten te gebruiken om zich naar Oostende te begeven.

DE LIJN KNOKKE - SLUIS



In de artikelenreeks « De Buurtspoorweglijnen naar de Grenzen » hebben wij melding gemaakt van de verbinding Knokke - Sluis, die, sinds 1951, gedurende de zomermaanden verzekerd wordt door de autobussen van de Stoomtram Maatschappij Breskens - Maldegem.

Bijgaande foto toont een autobus van deze maatschappij, die het wapen van de buurtspoorwegen draagt, aan de Nederlandse grenspost. Deze autobussen zijn geen onbekenden voor de echtgenoten van onze collega's, die de streek bewonen gelegen tussen Brugge en de kust. Inderdaad door hun aankopen te doen te Sluis verwezenlijken zij een niet te versmaden voordeel gezien de prijzen van sommige eetwaren en kledingstukken.

Het is mogelijk dat de Gemeenschappelijke Markt deze prijsverschillen geleidelijk zal doen verdwijnen. Deze lijn zal nochtans steeds haar cliënteel behouden daar Sluis reeds typisch Hollands aandoet en voor de vakantiegangers van de Belgische kust is het een goedkoop uitstapje.

Ierse soldaten leverden er slag tegen de Engelsen

Indien U, op de man af, gevraagd werd wat er te Fontenoy is gebeurd, zoudt U zeer waarschijnlijk antwoorden dat er een grote slag plaats had, die eindigde met een schitterende overwinning van de Fransen. Maar indien U arglistig de vraag moest gesteld worden: « In welk Frans departement ligt dat dorp? », dan zoudt U zonder twijfel wel aarzelen alvorens te antwoorden en U zoudt gelijk hebben want Fontenoy is gelegen in België, op 12 km van de Franse grens en op 40 minuten, per autobus, van Doornik.

Fontenoy wordt bediend door de autobuslijn Doornik - Peruwelz en komende van Doornik rijdt U eerst voorbij het gemeentelijk kerkhof waar, in de muur, een herdenkingsplaat werd aangebracht met de volgende tekst: « Ter herinnering aan de heldhaftige Ierse soldaten, die een nederlaag veranderden in een overwinning te Fontenoy, op 11 mei 1745 — God bescherm Ierland ».

Maar de autobus houdt slechts 300 m verder stil, aan een wegenkruispunt waar een stenen kruis, versierd met ineengevochten motieven werd opgericht. In de voet leest men een opschrift, in Gaelische letters, vermeldend dat het monument werd opgericht door het Ierse volk op 25 augustus 1907.

Meer naar onder leest men volgende regels: « De kreet der Ieren, wanneer zij zich op de Engelsen stortten te Fontenoy, was « Herinnert U Limerick (1) ».

Het is eigenaardig vast te stellen dat op het grondgebied van deze Henegouwse gemeente, die het toneel werd van een van de bloedigste veldslagen van de XVIII^e eeuw, de Fransen geen enkel monument, geen enkel gedenkteken hebben opgericht, als herinnering aan het indrukwekkend wapenfeit uit de succesie-oorlog van Spanje; want Fontenoy is het tegenovergestelde van Waterloo; hier werden de Engelsen verslagen door de Fransen onder de ogen van Lodewijk XV en de kroonprins en de gevolgen van deze overwinning waren de teruggave van de steden Doornik, Gent, Brugge, Oudenaarde, Oostende, Antwerpen, in een woord de verovering van Vlaanderen.

Daarentegen, het meest eigenaardig in verband met de oprichting van een Iers gedenkteken is dat de geschiedenisboeken, zo zij melding maken van de tegenwoordigheid van Ierse troepen te Fontenoy, zij geen bijzondere aandacht schenken aan het beslissend karakter van hun actie. Wij kunnen hier echter niet verder uitweiden over de politieke en

(1) *Limerick is een havenstad van 40.000 inwoners, gelegen aan de westkust van Ierland.*



Te Fontenoy stopt onze autobus voor het Iers monument.

strategische redenen, die de Fransen er toe aanspoorden een slag toe te brengen aan Vlaanderen, dat door het Engels-Hollands leger werd bezet.

In het begin van de maand mei 1745 namen de Fransen Doornik in maar een deel van het leger ging de vijandelijke troepen te gemoet. In de vroege morgen van 11 mei groeven de Fransen een grote gracht, die Fontenoy moest beschermen; vanaf de eerste gevechten werd deze gapende afgrond gevuld met paarden en manschappen. Na twee vruchteloze pogingen veranderde de Engelse generaal van tactiek en stelde zijn leger op in de vorm van een enorme en diepe kolom en beklom de heuvel waarachter de regimenten van Lodewijk XV

soldaten; er heerste een doodse stilte, de Engelse officieren namen hun hoed af en groetten de Fransen. De graaf van Chabannes en de hertog van Biron, die vooruit waren gekomen, beantwoordden hun groet. Lord Charles Hay riep: « Mijne Heren, Franse wachten, schiet ». Graaf d'Auroche, luitenant van de grenadiers, antwoordde: « Heren, wij schieten nooit eerst, schiet zelf ». De Engelsen lieten het hen geen tweemaal zeggen. Deze wederzijdse plichtplegingen kunnen thans belachelijk schijnen te meer daar dit eerste salvo het leven kostte aan 600 soldaten en 22 officieren; nochtans hadden de Franse soldaten slechts een verordening uit de XVII^e eeuw geëerbiedigd, die hen voorschreef de eerste schoten in ontvangst te nemen. Het is aan de inachtneming van dit bevel dat deze overdreven beleefdheid moet worden toegeschreven.

Na dit geweervuur gingen de Engelsen steeds vooruit alsof zij op oefening waren. Zij vormden een enorme kolom, aanhoudend aangevuld, die stapvoets vorderde en een enkel legerkorps vormde dat kon geschat worden op 14.000 man. Op dat ogenblik van de slag werd de toestand van de Fransen onrustwekkend en het leger, aangevoerd door de marschalk van Saksen, stond op het punt in twee gesneden te worden. Deze zag de bedreiging en gaf bevel aan de ruitrij te chargeren en zond de prachtige Ierse soldaten van Bulkeley, Rothe, Clare en Berwick ter hulp. Dit verschrikkelijk gevecht duurde zes uur. Om 2 h 's namiddags was de Franse overwinning behaald. Het is ontegensprekelijk dat de tussenkomst van de Ierse regimenten grotendeels had bijgedragen om de dreigende nederlaag te veranderen in een overwinning. Het is op de roep: « Herinnert U Limerick » dat de Ierse katholieke soldaten zich op de Engelsen wierpen en ze hielpen verslaan.

De naam Limerick herinnerde aan het verdrag van Limerick, dat een reeks veldslagen afsloot, geleid door een Stuart, James II. Het luidde een periode van moeilijkheden op godsdienstig, economisch en sociaal gebied in voor het Ierse volk.

Indien U toevallig eens de autobus neemt naar Wasmes of Peruwelz, weet dan dat te Fontenoy een der bijzonderste veldslagen van de XVIII^e eeuw heeft plaats gehad.



Het typisch Iers Kruis.

stonden opgesteld. Op dit ogenblik werd de historische zin uitgesproken, die de naam van Fontenoy beroemd maakte. De kolom van de Engelse infanteristen naderde tot op 50 m van de Franse

Een proefbaan te Châteauneuf-sur-Loire

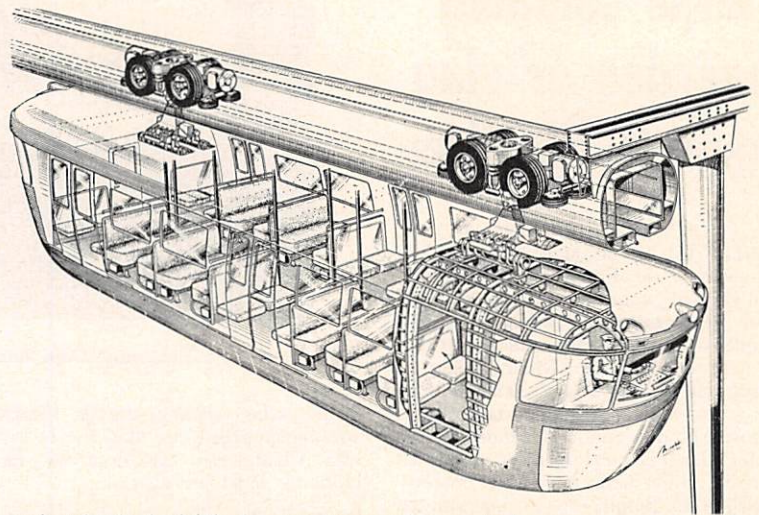
In de XIX^e eeuw werden talrijke ontwerpen gemaakt voor luchtspoorwegen, verscheidene brevetten werden genomen, doch op het ogenblik zijn er nog slechts twee verwezenlijkingen, die sinds 1901 zonder ophouden een openbare dienst verzekeren; de zweefbaan van Wuppertal in het Roergebied en deze van Dresden-Loschwitz in Oost-Duitsland. Van het type « gedragen » spoorweg kunnen wij nog vermelden; de Alwegbaan in de omgeving van Keulen (zie *Onze Buurtspoorwegen* n^o 41) en deze geëxploiteerd in « Disneyland » te Hollywood.

Evenzo telt men van het type « hangende » spoorweg op het ogenblik drie proefbanen: een Japanse te Tokio, een Amerikaanse te Houston (Texas) en een Franse, onlangs in gebruik genomen te Châteauneuf-sur-Loire.

De voornaamste oorzaak van het matig succes, bekomen door deze prototypes, schuilt grotendeels in het weinig aangenaam geluid voor de bewoners van de omgeving en ook wegens de hinderlijke constructies.

Enkele tijd geleden deden de gemeentelijke autoriteiten van San Francisco en van de aanpalende streken beroep op de specialisten van gans de wereld om geheel hun systeem van gemeenschappelijk vervoer om te vormen.

De bouw van een kostbare metro was uitgesloten, daarentegen werd de aanleg van een luchtspoorweg, hetzij « hangende », hetzij « gedragen » onder ogen genomen. Op 13 februari jl. stelde een Franse nijverheids-groepering, onder leiding van de « S.A. Française de Gestion et d'Entreprise » met als vennoten de Regie Nationale des Usines Renault en de Usines Michelin, aan de burgemeester van San Francisco een nieuwe « hangende » luchtspoorweg voor, op



Men onderscheidt duidelijk de vier draagwielen en de bogies voorzien van banden, gevuld met azote (9 kg/cm²).

(Cliché « Le Soir ».)

een proefbaan van 1.300 m, opgericht te Châteauneuf-sur-Loire, nabij Orléans.

**

In het principe «luchtspoorweg» worden de rijtuigen opgehangen aan een balk, die dienst doet als loopvlak. Niet alleen kost de bouw van het loopvlak en de steunen ongeveer 50 t.h. van de totale belegging van een luchtspoorweg maar zij bepaalt ook de constructie van de bogies, van de rijtuigen, die aan deze bogies moeten gehangen worden, van de slingerophangingen, die de bogies met de rijtuigen verbinden en van de aard van de wissels van het net.

Voor de bouw van het luchtspoor te Châteauneuf-sur-Loire werd het gebruik van pneumatische bogies weerhouden. Hiervoor is een draagbalk met dubbele wand nodig, open aan de basis.

De loopvlakken zijn niet blootgesteld aan de weersomstandigheden en verzekeren alzo in alle omstandigheden een adhesie-coëfficiënt, grenzend aan zijn maximum; vandaar de zekerheid hoge versnellingen en remmingen te bekomen en zeer sterke hellingen te kunnen beklimmen. Een dergelijke balk laat toe de breekbare en onesthetische toestellen, voor het nemen van de stroom en voor de televerbindingen, te beschermen en te verbergen.

Ten slotte worden de bogies zelf aan het gezicht onttrokken en is enkel het koetswerk van de voertuigen zichtbaar.

Deze balk heeft een rechthoekige doorsnede en zijn binnenzijde is uitgehold. Van weerskanten van deze spleet, die loopt over gans de lengte van de balk, bevinden zich de loopvlakken, bedekt met beton en bestemd om de pneumatische wielen te dragen. Tussen de wielen, en boven de uithollingen, bevinden zich de motoren, die de wielen aanzetten. Gans de bogie bevindt zich aldus in het binnenste van de balk.

De verbinding tussen het wielstel en de cabine wordt verzekerd dwars door

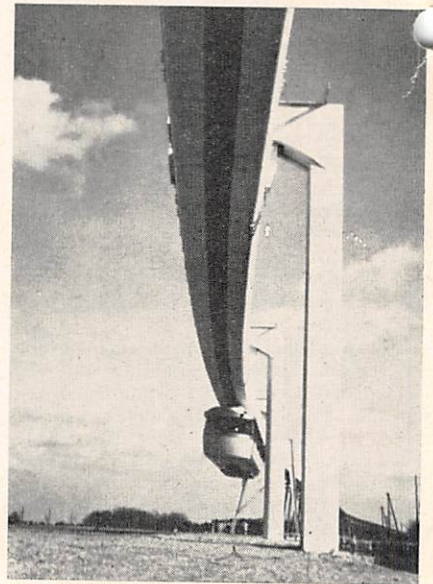
de uitholling van de balk door een systeem van ophanging met samengeperste lucht.

Het spoor wordt gedragen door steunbalken, geplaatst met een tussenruimte van 30 m.

De cabine weegt 30 ton en kan 123 personen vervoeren (32 zit- en 91 staanplaatsen). Er wordt voorzien dat zij een snelheid van 100 km/h kan bereiken. De veiligheidstoestellen bevatten een dubbel remsysteem.

De kostprijs van de lijn, aldus uitgerust, wordt geschat op 12 à 15 miljoen NF, per km, tegen 70 à 100 miljoen voor een ondergrondse lijn.

Deze nieuwe formule heeft de aandacht gaande gehouden van verscheidene overheidspersonen uit het buitenland.



Foto's « La Vie du Rail ».

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND VAN DE PLOEGEN OP 30 JUNI 1960

In het algemeen is er weinig verandering in de toestand. In ANTWERPEN houden de kopploegen goed stand, doch zouden wij graag meer ploegen op de piste zien.

Ook in OOST-VLAANDEREN deden zich geen meldenswaardige feiten voor. N° 3 is goed op weg naar de

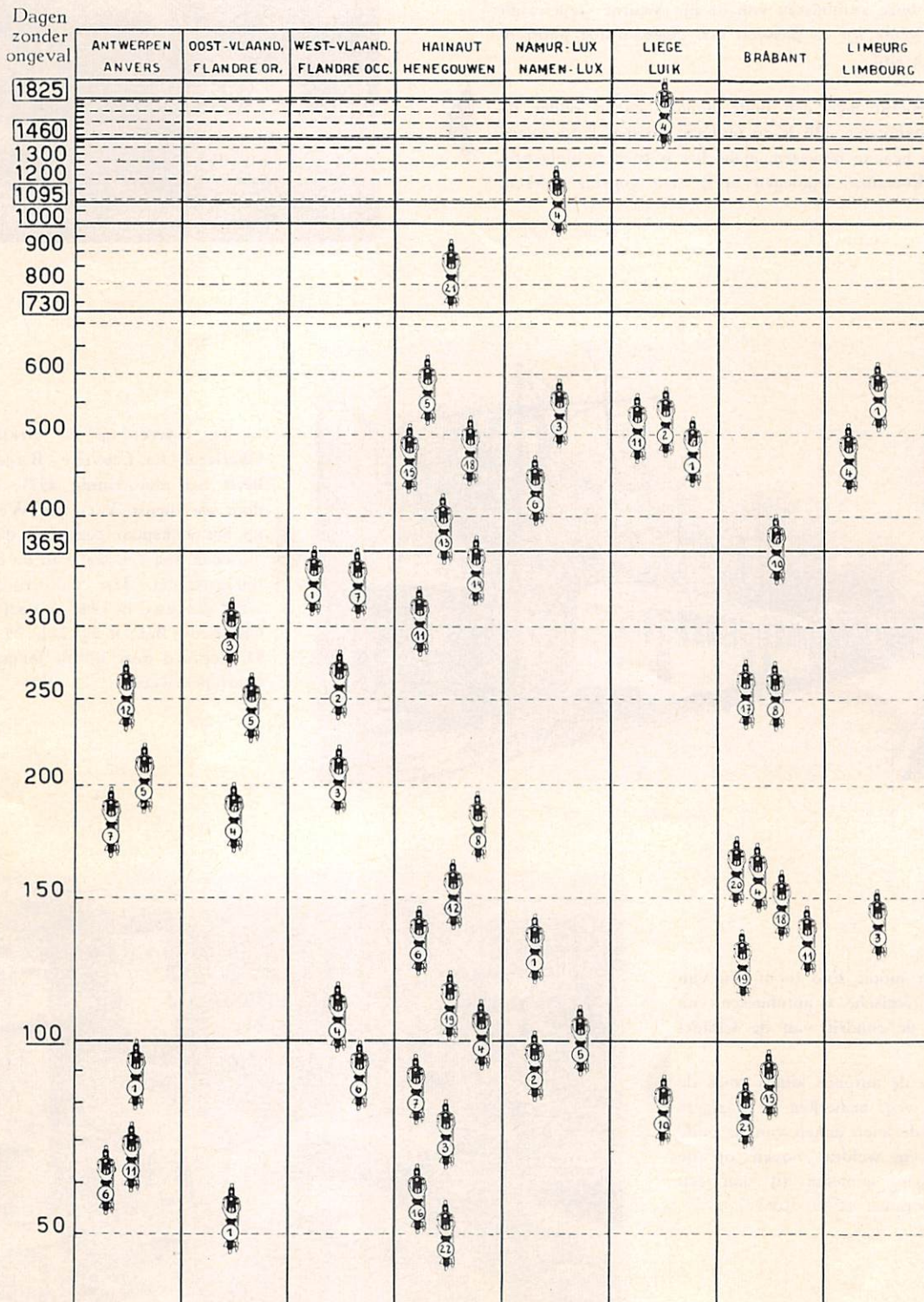
365 dagen.

In WEST-VLAANDEREN overschreden de ploegen n° 1 en 7 de eindmeet van « Een jaar zonder ongeval ». De aanhouder wint en nu naar de 730 dagen.

De kopploeg n° 15 (werkhuis van Kessel-Lo) ontbreekt in BRABANT. Het

is te betreuren maar de verwezenlijkte inspanning, 1235 dagen zonder ongeval, is niettemin merkwaardig. De onderste gelederen werden gedund doch er blijven nog steeds tien ploegen in lijn.

In LIMBURG sneuvelde ploeg n° 2 in het zicht van km-paal 365. Daarentegen nadert n° 1 stilaan de « 2 jaar ».

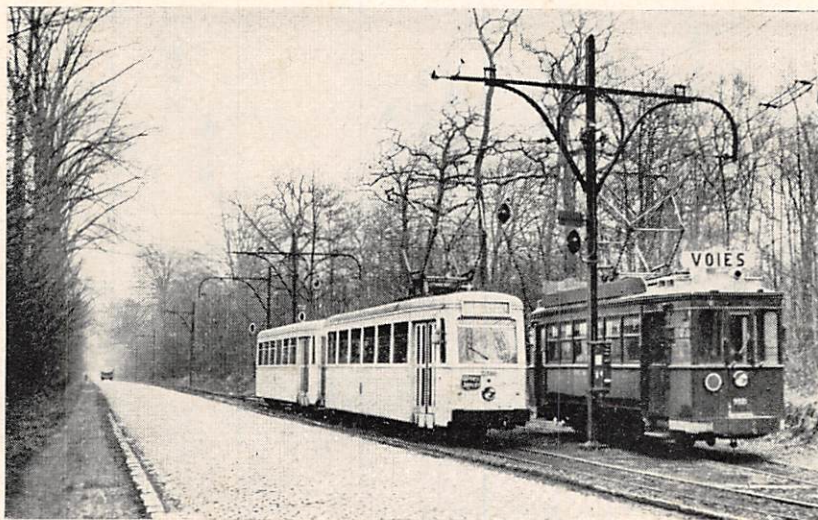


Leren wij ons net kennen

Een van onze autobussen van de lijn Veurne - Ieper rijdt door de gemeente Lo en passeert een eigenaardige poort in middeleeuwse stijl.

Links bemerkt men een oude boom, gekend onder de naam « Cesarsboom ». Hij is zo oud dat hij met beton werd versterkt om hem te bewaren, maar het is toch twijfelachtig dat hij de Romeinse legioenen heeft zien voorbij trekken.

(Foto Roels.)



Te Havré, op de elektrische lijn Charleroi - La Louvière - Bergen (n° 82) heeft het motorrijtuig 9921, in gebruik door de dienst Weg en Werken, zich op het wijkspoor gezet om doortocht te verlenen aan een stel van de regelmatige reizigersdienst. Het motorrijtuig 10.296 werd gebouwd in 1946 en doet het traject Charleroi - Bergen in 2 h 29. Met zijn 51 secties is deze lijn de langste van het buurtspoorwegnet. (Foto van Dam.)

Deze zeer mooie foto toont een van onze « panoramische » autobussen van Namen, die de rondrit van de Citadel doet.

Naarmate de autobus klimt, langs de kronkelende weg, bemerken de reizigers in de diepte de leien daken van de oude stadswijken en weldra, boven op de oude vestingen, genieten zij van een prachtig panorama. (Foto Roels.)

