

# ONZE BUURTSPoorwegen

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

## Onze Buurtspoorwegen

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

*Aangesloten bij de Vereniging  
van Belgische Personeelsbladen*

*Redactie : Wetenschapsstraat 14, Brussel 4  
Tel. : 11.59.90 - Post : 135 - P.C.R. : 32.27*

*Oplage :  
Nederlands : 6.800 ex. - Frans : 6.000 ex.*

## Lees in dit nummer

Het trammuseum in wording . . .	2
Personeelsbeleid in deze tijd . . .	3
28.000 km bijzondere diensten . . .	4
Belgisch initiatief in het oprichten van Buurtspoorweglijnen van Noord- Brabant . . . . .	6
De elektrische lijn Luik-Tongeren	11
Een tocht van 75 km per autobus	12



### ONZE VOORPAGINA

Voor het vervoer van scholieren heeft de Nationale Maatschappij haar toevlucht genomen tot het inleggen van bijzondere diensten, die beschreven worden op blz. 4. Zij geeft er nochtans de voorkeur aan dat vervoer zoveel mogelijk te verzekeren met de gewone diensten.

Deze foto toont een autobus van de openbare autobusdienst Genk - Zwartberg - Houthalen, die de school van O.L. Vrouw van Banneux te Genk bedient.

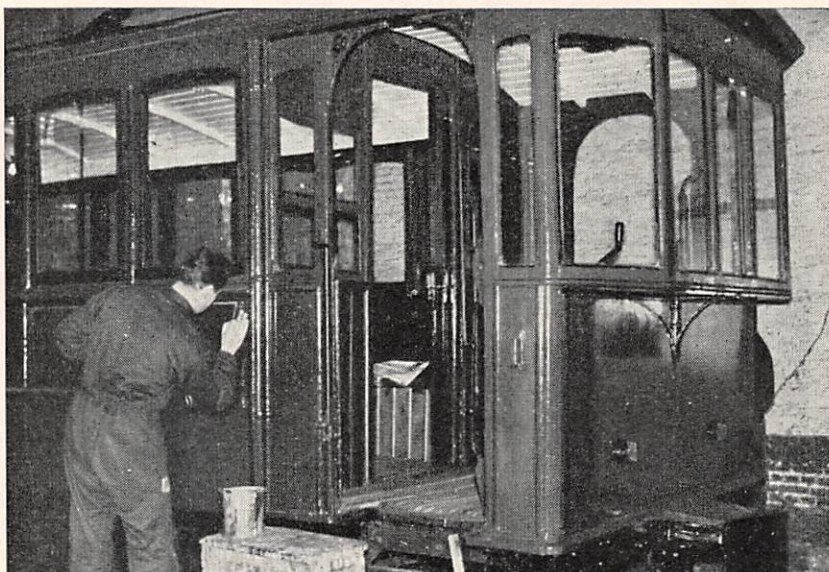
## HET TRAMMUSEUM IN WORDING

Meermaals hebben wij in ons blad gesproken over de oprichting van vervoermusea in het buitenland.

Thans is het ons bijzonder aangenaam onze lezers een verheugend nieuws te kunnen aankondigen.

Op voorstel van de heer Directeur-Generaal heeft de Raad van Beheer zijn beginselakkoord betuigd met de oprichting van een buurtspoorwegmuseum zoals die bestaan in verscheidene buurlanden. Gewoonlijk werken de verenigingen van vrienden van de spoorwegen samen met de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer voor de oprichting van dergelijke musea van rollend materieel en herinneringsstukken, die betrekking hebben op de exploitatiewijzen uit het verleden. Het buurtspoorwegmuseum zal opgericht worden in een ongebruikte stelplaats in de nabijheid van Brussel.

De vaste inrichtingen en het rollend materieel blijven de eigendom van de Nationale Maatschappij terwijl het onderhoud en de exploitatie van het museum zullen toevertrouwd worden aan een vereniging zonder winstbejag, waarvan de statuten eerlang in het Belgisch Staatsblad zullen verschijnen.



In de schilderwerkplaats van Kuregem wordt een zeer oud elektrisch motorrijtuig in orde gebracht.

Het comité, dat werd samengesteld, heeft het erevoorzitterschap aangeboden aan de heer J. Cuvelier, Directeur van de Groep Brabant van de N.M.V.B. ; het voorzitterschap wordt waargenomen door de heer Dehon en als ondervoorzitter fungeert Monseigneur Cammaert, Hoofdaalmoezenier van het Belgisch Leger. Herinneren wij eraan dat Monseigneur Cammaert steeds veel interesse betoond heeft voor de geschiedenis en het materieel van de buurtspoorwegen en wij kunnen gerust verklaren dat hij bij de heer Hoens, Directeur-Generaal, de overredende advokaat is geweest van de vrienden van het buurtspoorwegmuseum.

Het is voorbarig reeds een volledige lijst te geven van het materieel dat gered werd en dat op het ogenblik, naargelang de mogelijkheden van het werk het toelaten, in orde gebracht wordt in de werkhuizen van Kuregem.

De voorbereidingen en de inrichting zullen nog wel een jaar in beslag nemen maar het personeel en het publiek zullen tijdig worden ingelicht over de openingsdatum evenals over de inwijdingsplechtigheid, die zal georganiseerd worden door het comité.

# PERSONEELSBELEID IN DEZE TIJD

*Heden ten dage worden in België soms uiteenlopende meningen naar voor gebracht in zake personeelsbeleid. Ook in het buitenland wordt dat vraagstuk fel omstreden.*

*Tot elk nuttig doel is het hiernavolgende overgenomen uit « Nederlands Transport » het orgaan van de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transport Ondernemingen 1961, n<sup>o</sup> 2.*

Dat personeelsbeleid in deze tijd een moeilijke zaak is zal vermoedelijk weinig tegenspraak ontmoeten. Als wij het daarbij over « moeilijk » hebben bedoelen wij niet alleen de acute moeilijkheden voortvloeiend uit de huidige spanningen op de arbeidsmarkt, al spelen die onmiskenbaar een belangrijke rol. Moeilijk is het personeelsbeleid vooral ook, omdat er zoveel is veranderd in vergelijking met vroeger. De ondernemingen zijn anders geworden, de werknemers zijn anders geworden, de gehele samenleving is anders geworden. En dat heeft allemaal consequenties voor het personeelsbeleid.

Als men zich op deze problemen bezint is vóór alles een positieve benadering noodzakelijk. Men kan natuurlijk wel breeduit klagen dat het vroeger zoveel beter was, dat de mensen vroeger veel meer belangstelling voor hun werk hadden en veel meer verantwoordelijkheidsgevoel, maar daar komt men geen stap verder mee. Nog afgezien van de vraag of dat nu wel allemaal volledig waar is, hetgeen wij eerlijk gezegd betwijfelen.

Personeelsbeleid in deze tijd betekent uiteraard een beleid, dat rekening houdt met de mensen van deze tijd. Want of men dat nu prettig vindt of niet, wij hebben uitsluitend te maken met mensen van deze tijd.

En wat zijn dan die mensen van deze tijd. Dat zijn mensen met een hogere ontwikkelingsgraad dan vroeger, met andere behoeften dan vroeger, meer behoeften ook. Het zijn voorts mensen die veel meer ontspanningsmogelijkheden kennen dan die van vroeger. De verschillen zijn groot. Laten wij echter niet denken dat dit specifiek een verschijnsel van deze tijd is. Het lijkt integendeel waarschijnlijk, dat dit voor de volgende generatie in nog veel sterkere mate zal gelden.

Want de generatie van nu is de generatie, die talrijke sociale verworvenheden heeft zien komen. Het is bovendien de generatie, die de gevolgen van een hevige economische crisis nog voor een belangrijk deel aan den lijve heeft ondervonden. Hierna zal echter een generatie komen voor wie sociale voorzieningen volkomen vanzelfsprekend zijn en voor wie — wij kunnen het slechts hopen — een ernstige economische crisis slechts een historisch begrip is.

Dit zal men, wil men tot een gezond personeels-

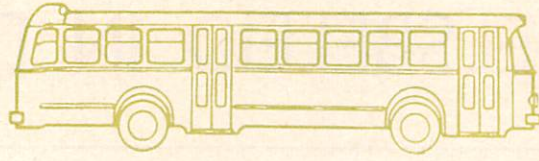
beleid komen, in ieder geval moeten aanvaarden. Men zal trouwens moeten bedenken, dat er ook aan ondernemerszijde wel iets is veranderd. Nog niet zo lang geleden was winst maken het enige ondernemingsoogmerk. Tegenwoordig heeft het ondernemen primair de continuïteit van de onderneming ten doel.

In dit kader moet vooral ook het personeelsbeleid worden gezien. Betekent dit nu dat een modern personeelsbeleid in de praktijk gelijk moet staan met een slap personeelsbeleid? Geenzins. Ook in een modern personeelsbeleid is een eerste vereiste, dat er een behoorlijke discipline is. En ook in deze tijd geldt, in wezen zelfs in sterkere mate dan vroeger, dat de werknemers verantwoordelijkheid moeten dragen en moeten kunnen dragen.

Het verschil met vroeger zit hem vooral in de methoden. Goed, toegegeven, er wordt tegenwoordig korter gewerkt dan vroeger en de bereidheid tot extra inspanningen is waarschijnlijk minder groot. Maar dat is toch niet het wezen van de zaak. Want dat is niet zozeer een kwestie van veranderde mentaliteit als wel van geringer geworden maatschappelijke noodzaak.

Dit laatste punt is zeer belangrijk. De werknemers zijn door de veranderde — verbeterde — sociale omstandigheden maatschappelijk onafhankelijk geworden. En aangezien dit een absoluut gegeven is, moet men vooral daarmee in het personeelsbeleid in deze tijd rekening houden. Men kan dit doen door de werknemers als het ware in de watten te leggen, maar dat is zeker niet de juiste methode.

Integendeel, er moeten hoge eisen worden gesteld, er moet verantwoordelijkheid worden geëist. Het scheppen van goede en prettige arbeidsomstandigheden moet daàrvoor zijn gericht en niet slechts op het behoud van de werknemers. Op de teamgeest komt het aan, op het zich één voelen met het bedrijf. Niet langer op grond van maatschappelijke noodzaak, maar op grond van « bedrijfstrots ». Geen week, halfzacht beleid dus, maar een krachtig modern beleid. En geen oneindige verheerlijking van het verleden, maar een positief aanvaarden van het heden. Inclusief de mensen van het heden en hun hedendaagse mentaliteit, die niet bij voorbaat als minder dan die van vroeger moet worden beschouwd.



## 28.000 km. bijzondere diensten

**V**AN deze belangrijke activiteit van onze exploitatie kennen weinigen de bijzonderheden en nochtans functioneren deze diensten sedert een twaalfal jaren.

Inderdaad, in sommige streken van het land, ontmoet men onze rood-gele autobussen in straten en op plaatsen, die nooit door geregelde openbare autobusdiensten worden bediend en waarvan de uurregeling niet voorkomt in de Officiële Reisgids.

De bestemmingsfilm van deze autobussen draagt als aanduiding « Bijzondere Dienst » of « Scholieren ». Op het ogenblik bestaan er 826 van deze diensten, die zich uitstrekken over 28.000 km, wat zeer aanzienlijk is, gezien het geheel van onze openbare autobusdiensten slechts 9.000 km bedraagt. In de provincie Limburg alleen bestaan er 278 bijzondere diensten met een lengte van 11.156 km, hetzij 2/5 van de totale lengte.

Een groot aantal van deze diensten is verpacht aan private autocarexploitanten, die over het nodige materieel beschikken. Andere worden verzekerd door middel van ons eigen materieel. Deze diensten werden voor het merendeel in het leven geroepen voor het vervoer van werklieden en scholieren wanneer de openbare diensten niet toelieten de bedoelde verbindingen gemakkelijk te verzekeren.

Wij zullen, afzonderlijk, deze twee soorten diensten van naderbij bekijken. Wijzen wij er op dat er eveneens

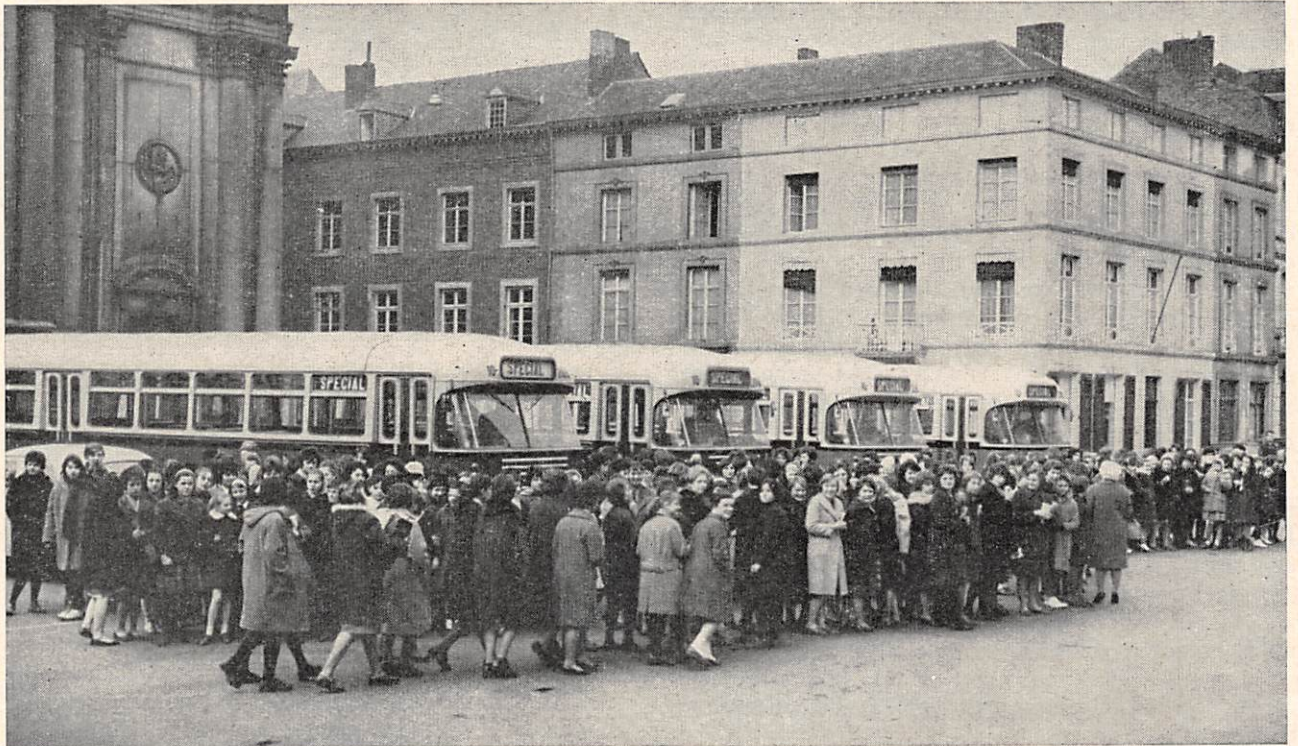
bijzondere diensten bestaan, die met min of meer onregelmatige tussenpozen worden ingelegd naar rustoorden, schoolkoloniën en andere dergelijke instellingen.

### BIJZONDERE DIENSTEN VOOR WERKLIEDEN.

De statistieken, opgemaakt door het Ministerie van Verkeerswezen, wijzen uit dat dagelijks 35.000 werklieden zich per autobus verplaatsen en in dat aantal zijn er 22.000, die vervoerd worden door de diensten onder toezicht van de Buurtspoorwegen.

De bijzondere autobusdiensten werden opgericht in 1948 om het vervoer van de werklieden te vergemakkelijken en vooral dat van de mijnwerkers. Alzo vertrekken er, uit de streek van Turnhout, Heist-op-den-Berg en Aarschot en zelfs uit Nederland, autobussen, die de werklieden in talrijke gemeenten aan huis afhalen om ze te vervoeren naar de kolenmijnen van Limburg. Sommige van deze diensten verzekeren dagelijks het vervoer van drie ploegen.

Sinds tien jaar is de toekenning van de bijzondere autobusdiensten gereguleerd. Veronderstellen wij dat een nijveraar het vervoer van zijn werklieden toevertrouwt aan een plaatselijk exploitant, op uren waarop de openbare autobusdiensten niet rijden. Uit hoofde van het akkoord gesloten tussen het Ministerie van



Place St-Aubain te Namen. Alle dagen zijn er bijzondere autobusdiensten voorzien voor de leerlingen van het lyceum.

Verkeerswezen, de N.M.B.S. en de N.M.V.B. zal deze bijzondere dienst geplaatst worden onder het toezicht van de N.M.B.S. indien de bestemming van deze dienst gelegen is in de provincie Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen, Brabant, Luxemburg en Antwerpen, daarentegen indien de instelling gelegen is op het grondgebied van de provincie Namen, Limburg, Luik en Henegouwen wordt de bijzondere dienst toevertrouwd aan de Buurtspoorwegen.

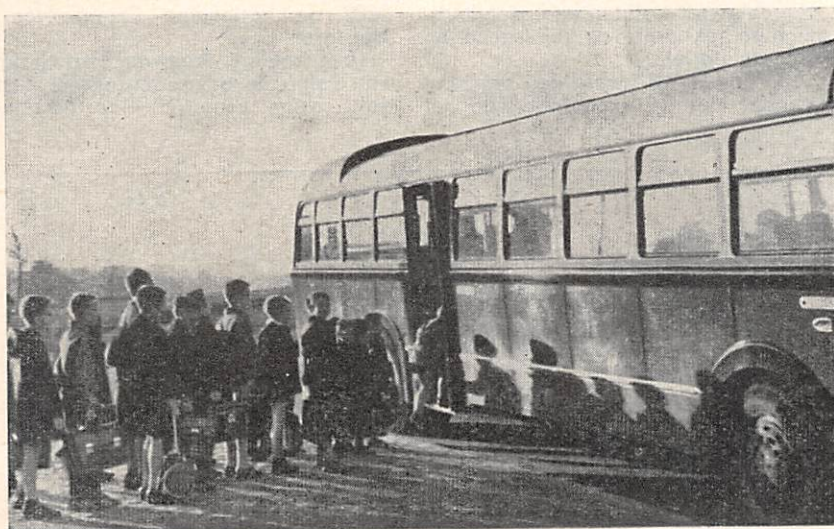
Behalve het vervoer van mijnwerkers in en naar Limburg, waarvan de organisatie volledig in handen is van onze Maatschappij, die voor dat doel over een bijzonder kapitaal beschikt, wordt het vervoer van werklieden door bijzondere diensten, in het algemeen, verzekerd door autocar-exploitanten, die een rechtstreeks akkoord hebben gesloten met de nijverheidsinstellingen. De Nationale Maatschappij, vergunninghoudster, duidt de private exploitanten aan, waakt op de goede samenwerking tussen hen, verzekert de controle en gelast zich met de administratieve formaliteiten.



In het autobusstation te Brussel-Noord nemen de soldaten en het burgerlijk personeel van de Luchtmacht, verbonden aan de basis van Zellik, plaats in de autobus, die hen is voorbehouden.

bestaan en soms ook de mededinging, die door sommige scholen wordt gedaan, hebben de dagelijkse schooldiensten doen toenemen.

sommige gevallen) indien de gevraagde verbinding reeds bediend wordt door een openbare dienst. De reisweg en de uurregeling van deze openbare diensten moeten dan in de mate van het mogelijke aangepast worden aan de noden van de scholieren.



Deze autobus bevindt zich voor een jongensschool van de stad Brussel; de jongens nemen plaats in het achterste deel van de autobus en laten het voorste deel vrij voor de meisjes van een andere school.

#### BIJZONDERE DIENSTEN VOOR SCHOLIEREN.

Het gevaar dat het huidig verkeer oplevert aan de scholieren, de gemakkelijker toegang tot de schoolinrichtingen in streken waar de openbare vervoermiddelen zeldzaam zijn of niet

In het kader van het Schoolpakt heeft de hogere overheid in 1960 nieuwe schikkingen getroffen, die van toepassing zijn sedert het nieuw schooljaar.

De dienst moet echter geweigerd worden (uitzondering gemaakt voor

Een bijzondere dienst mag nochtans een openbare dienst dubbelen indien er kleine kinderen vervoerd worden, die drukke en gevaarlijke wegen moeten benuttigen.

Indien de openbare dienst niet kan aangepast worden, zal het Ministerie een bijzondere dienst toestaan volgens de prioriteitsrechten, die de bestaande openbare diensten kunnen doen gelden. Deze bijzondere dienst mag geëxploiteerd worden, hetzij in eigen beheer, hetzij door een pachter.

Een ander soort van bijzondere dienst voor scholieren, die sinds enkele jaren bestaat en een grote uitbreiding neemt, is deze ingericht op vraag van de scholen naar de zweminrichtingen. Het zijn diensten waar onze voertuigen nuttig gebruikt worden, tijdens de minder drukke uren.

Voor het schooljaar 1960-61 exploiteert de N.M.V.B., in eigen beheer, 120 bijzondere schooldiensten, 44 diensten naar de zwemkommen zonder de 86 diensten te rekenen, die verpacht zijn aan autocar-exploitanten.

Belgisch initiatief in het oprichten van

# BUURTSPOORWEGLIJNEN VAN NOORD-BRABANT

Op 28 september 1880 had in Noord-Brabant (Nederland) de opening plaats van de eerste stoomtramweg. De vergunning werd verleend aan de N.V. Zuider Stoomtramweg Maatschappij voor de lijn Breda - Oosterhout.

Nog vóór de eeuwwisseling volgden negen andere maatschappijen en het zal onze lezers wel interesseren iets te vernemen over enkele van deze Brabantse tramwegmaatschappijen, die tot stand kwamen op Belgisch initiatief.

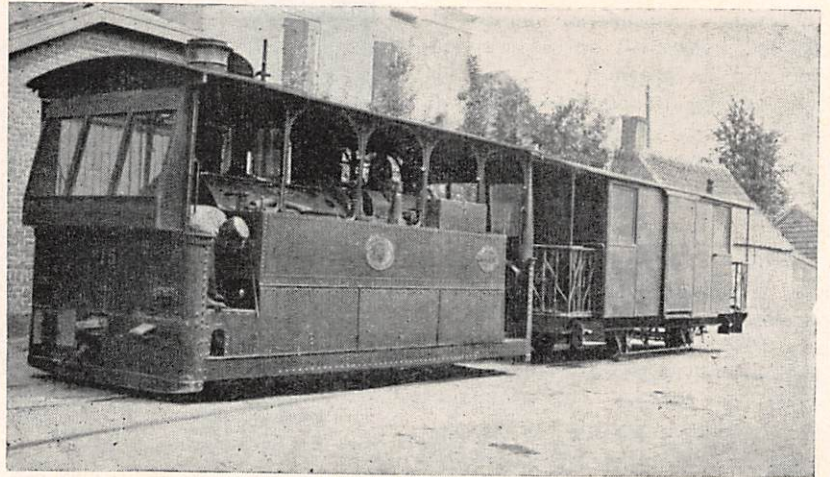
## MAATSCHAPPIJEN.

De Belgische onderneming « Chemins de Fer Provinciaux Néerlandais » opende op 19 januari 1885 de lijn Veghel - Oss.

In 1890 begon de Zuid-Nederlandse Stoomtramweg Mij, eveneens een Belgische maatschappij, haar werkzaamheden. Van Breda uit legde deze maatschappij tramwegen aan naar de Belgische grens en in de richting van Oudenbosch - Rosendaal en Steenbergen.

De eerste lijn van de Z.N.S.M. van Breda naar de Belgische grens, bij Wernhout, werd geopend op 15 juni 1890. Deze lijn gaf te Rijsbergen en te Wernhout aansluiting met de Belgische lijnen naar Hoogstraten, resp. Antwerpen.

Vanaf 1 januari 1891 werd de exploitatie van de lijn « Antwerpen - Brasschaat - Grens en Uitbreidingen » overgemaakt aan de Antwerpsche



Een typisch Belgische tram van de A.B.T. in 1935. De locomotief werd geleverd door de firma Thiriau.

(Foto Archief N.V.B.S.)

Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen en aan de Z.N.S.M.

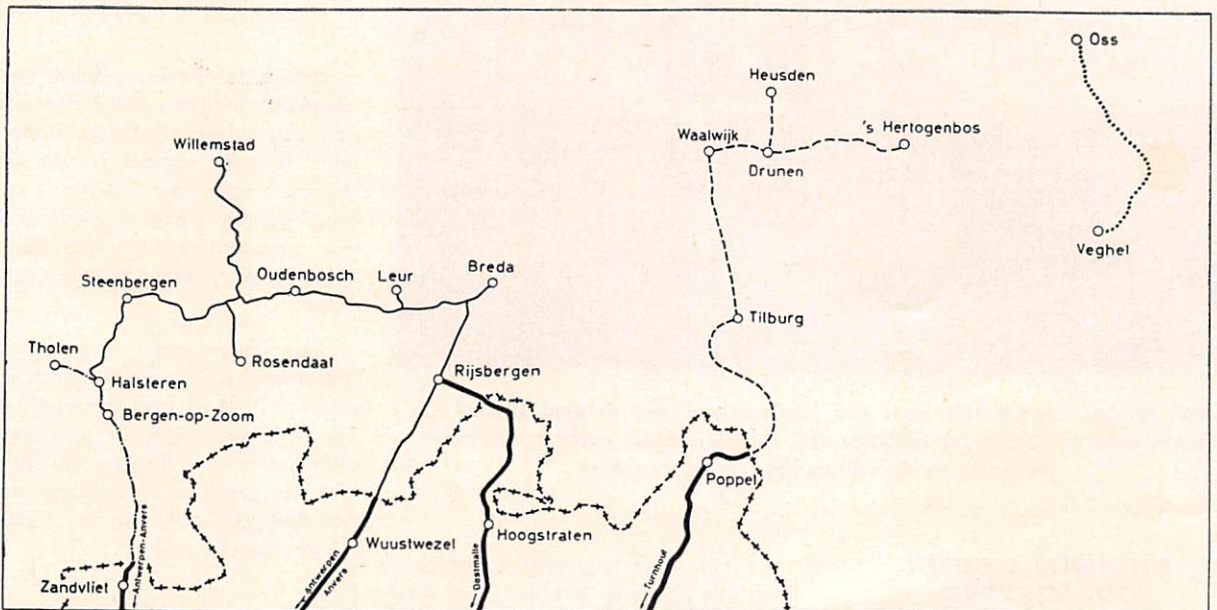
Ten einde het vervoer van reizigers, reisgoed en goederen tussen België en Nederland te vergemakkelijken hadden de twee maatschappijen, door tussenkomst van de N.M.V.B., een overeenkomst gesloten voor de uitwisseling en het huren van hun tractie- en vervoermaterieel.

Op 24 juli 1890 werd een aanvang gemaakt met de exploitatie van het

baanvak Breda - Oudenbosch dat op 3 november 1892 verlengd werd tot Steenbergen. In 1906 kwam de verbinding met Willemstad tot stand.

Op 31 december 1892 had de opening plaats van de aftakkingen naar Rosendaal en Leur en op 30 augustus 1899 de verlenging Steenbergen - Halsteren.

Een andere tramwegmaatschappij van Belgische oorsprong, welke einde van vorige eeuw in Noord-Brabant



- Zuid-Nederlandse Stoomtramweg Mij.
- ..... Chemins de fer Provinciaux Néerlandais.
- - - - - Vicinaux Hollandais.
- · - · - · Stoomtramweg Mij Bergen-op-Zoom - Tholen.

haar eerste lijn opende, was de « Vicinaux Hollandais ». Het was de lijn 's-Hertogenbosch - Drunen - Heusden, met zijtak Drunen - Waalwijk. Het baanvak 's-Hertogenbosch - Heusden werd geopend op 7 november 1896. De aftakking Drunen - Waalwijk was gereed op 15 november 1897.

In 1898 nam de Vicinaux Hollandais de lijn Tilburg - Waalwijk, die op 15 juli 1881 geopend werd door de Noord-Brabantsche Stoomtramweg Mij, over en op 17 november 1902 werden de twee lijnen, die te Waalwijk eindigden met elkaar verbonden en kwam er een doorgaande verbinding Tilburg - Waalwijk - 's-Hertogenbosch tot stand.

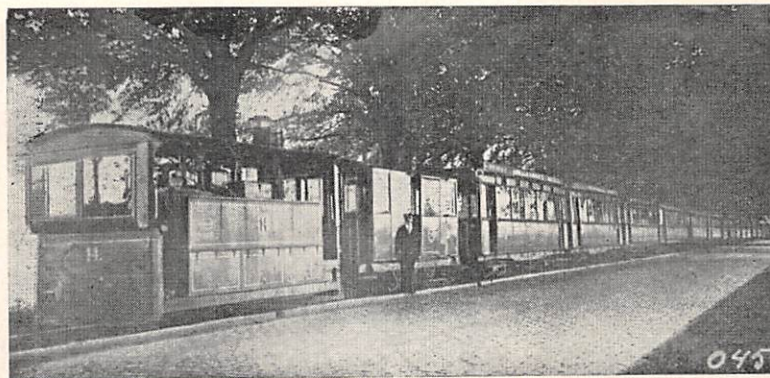
In 1907 had de opening plaats van de lijn Tilburg - Goirle - Belgische grens, die in verbinding stond met de Belgische lijn naar Turnhout.

De eerste internationale tramverbinding Nederland-België kwam echter tot stand tussen Antwerpen - Zandvliet en Bergen-op-Zoom.

Reeds op 1 september 1882 werd de lijn Bergen-op-Zoom - Tholen geopend door de Stoomtramweg Mij Bergen-op-Zoom - Tholen en de heer Daverveldt, die geïnteresseerd was in deze maatschappij evenals in de Belgisch-Nederlandse maatschappij « S.A. Tramway du Nord d'Anvers », vroeg in 1885 de vergunning voor een lijn van Bergen-op-Zoom naar de Belgische grens bij Ossendrecht. Deze lijn werd geopend op 1 mei 1887 en de maatschappij werd omgedoopt in « Stoomtramweg Mij Antwerpen - Bergen-op-Zoom - Tholen » zulkz in verband met de aansluiting op het Belgisch buurtspoorwegnet via Zandvliet naar Antwerpen.

#### MATERIEEL.

Wellicht uit oorzaak dat het Belgisch kapitaal sterk bij de Brabantse tramwegen was geïnteresseerd maar ook omdat de trekkracht van de in



Een extra tram aan de Nederlands-Belgische grens te Wuustwezel in 1932. In deze tram (totaal 58 assen) liepen rijtuigen van verschillende Nederlandse maatschappijen. De locomotief werd gebouwd in de werkhuizen « Tubize ».

(Foto Archief N.V.B.S.)

België gebouwde locomotieven groter was, gaven verscheidene ondernemingen hun voorkeur aan Belgisch materieel.

De Z.N.S.M. had niet minder dan 14 locomotieven van « Tubize » in dienst. Zij hadden drie gekoppelde assen en een trekkracht van 2.940 kg. De sterkste Brabantse « Backer » had slechts een trekkracht van 2.650 kg. Loc. n° 11 was ook van Belgische afkomst en werd gebouwd door « Thiriau » en had eveneens drie gekoppelde assen.

Bij de A.B.T. deden eveneens Belgisch locomotieven dienst, geleverd door Thiriau en Cockerill.

Ook de Vicinaux Hollandais beschikten over Belgisch materieel o.m. Tubize, Haine-Saint-Pierre en Cockerill.

De machines van Tubize en Thiriau leken als twee druppels water op de meeste locomotieven, die in ons land

in dienst waren bij de Buurtspoorwegen. De locomotieven van Thiriau hadden een ultra modern snuffje t.w. schuin geplaatste voorruit.

Eveneens waren er talrijke reizigersrijtuigen van Belgische makelarij in dienst.

Zo begon de Z.N.S.M. in 1880 te rijden met twee eerste klasse rijtuigen, die gebouwd werden door de Belgische rijtuigenfabriek « La Métallurgique » te Nijvel. Zij hadden slechts twee assen en een radstand van 1,80 m, heetgeen zeer kort was voor een stoomtram. Er waren 16 zitplaatsen en op ieder balkon konden zes reizigers plaats nemen.

De Z.N.S.M., evenals de V.H. en de A.B.T., reden vrijwel uitsluitend met in België gebouwd materieel, dat grotendeels geleverd werd door de fabriek « Nivelles » te Nijvel.

J. NEYENS.



Een tramstel van de Z.N.S.M. te Oudenbosch. Deze foto kon net zo goed in een Belgische gemeente genomen zijn. (Cliché B.B.A.)

# Nieuws van het Hoofdbestuur en van onze Exploitatiegroepen



## GEBOORTEN

### HOOFDBESTUUR

Liesbet bij de h. VAN WIN A. (Sterrebeek).

### BRABANT

René bij de h. VERMEEREN H. (Kester).  
Rudi bij de h. ESTIEVENART W. (Moerbeke).  
Eddy bij de h. ROOZELEER R. (Scheepdaal).  
Rudi bij de h. VAN DEN DRIESSE V. (Dilbeek).  
Eric bij de h. DAGNIESSE M. (Nijvel).  
Marina bij de h. VERBELEN A. (Grimbergen).  
Karina bij de h. COSIJNS V. (Oetingen).  
Marc bij de h. HANDSCHUTTER W. (Pamel).  
Martine bij de h. NIJS F. (Overijse).  
Christine bij de h. MICHEL L. (Court-St-Etienne).  
Mireille bij de h. JACOBS Fr. (Aalst).  
Bruno bij de h. VAN DEN EEDE L. (Grimbergen).  
Brigitte bij de h. VALCKE J. (Nijvel).

### WEST-VLAANDEREN

Johan bij de h. DELOOF G. (Bavikhove).

### ANTWERPEN

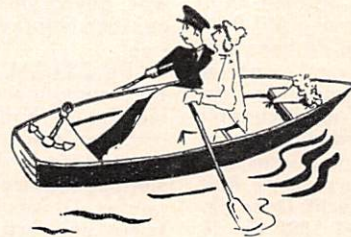
Dirk bij de h. FIERENS P. (Zandhoven).  
Carina bij de h. VERWORST M. (Heffen).  
Maria bij de h. VAN DEN BRANDE M. (Borgerhout).  
Rudi bij de h. VAN AERDE Fr. (Merksem).

### LIMBURG

Ivo bij de h. BOTTELBERGS G. (Hasselt).  
Johan bij de h. VANOPPEN L. (Kuringen).  
Marie bij de h. SWAAB J. (Kortesseem).  
Valentine bij de h. VALKENBORGH J. (Rijkhoven).  
Marina bij de h. ALENTEYNS M. (Tessenderlo).  
Dominicus bij de h. GEUNS R. (Peer).

### OOST-VLAANDEREN

Martine bij de h. VAN BRITSOM A. (St-Niklaas).  
Hugo bij de h. DECOCK Fr. (Herzele).  
Patrick bij de h. VAN BOGAERT P. (Hamme).  
Erik bij de h. DE MAEYER P. (Rupelmonde).  
Anneliese bij de h. BAUTERS A. (Tielrode).



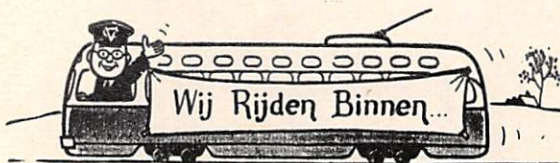
## HUWELIJKEN

### BRABANT

De h. VELDEMAN A. met Mej. VAN HECKE P.  
De h. DELFOSSE E. met Mej. DUMONT Marie-José.

### OOST-VLAANDEREN

De h. AERENS Raoul met Mej. BAUIDONCK Leda.  
De h. VANDOOREN Fr. met Mej. DE LAMPER Leona.



## Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Manden jan.-febr. 1961	Dienst-jaren	Groep
VERSTAPPEN J., A.R.-voerder . . . . .	46	Antwerpen
VAN DIJCK W., hulpklerk . . . . .	40	»
VAN GILS Fr., ontvanger . . . . .	39	»
CROLS H., ontvanger . . . . .	36	»
VAN ROY F., baanwerker . . . . .	34	»
VAN DEN BROECK F., ontvanger . . . . .	30	»
VAN FRAEYENHOVEN E., ontvanger . . . . .	26	»
SOMERLINCK J., keurwerkman . . . . .	43	Oost-Vl.
DE LANGHE A., ploegbaas . . . . .	32	»
GEENENS M., A.B.-geleider . . . . .	32	»
BOVE K., brigadier . . . . .	31	»
COPPENS O., baanwerker . . . . .	30	»

BONTE L., ontvanger . . . . .	37	West-Vl.
BOUCKAERT J., baanwerker . . . . .	33	»
VIAENE Ph., A.B.-geleider . . . . .	30	»
VEREECKE L., baanwerker . . . . .	29	»
WIJNANTS Ch., baanwerker . . . . .	39	Limburg
BELLEMANS A., gesch. werkm. . . . .	47	Brabant
JACOBS A., machinist 1° kl. . . . .	44	»
JORDENS J., leermeester . . . . .	43	»
DELEUS E., el. geleider . . . . .	38	»
CAES H., baanwerker . . . . .	37	»
WIJNS P., ontvanger . . . . .	36	»
VOETS Th., baanwerker . . . . .	36	»
VANDERZEYPEN F., gesch. werkm. . . . .	36	»
VAN HENTENRIJCK L., hoofdontv. . . . .	35	»
BONJEAN F., half-gesch. werkm. . . . .	34	»
DOCKX L., el. geleider . . . . .	31	»
LATTINIST J., gesch. werkm. . . . .	30	»
VANDENNEUKER J.B., manoeuvre . . . . .	28	»
STAQUET H., manoeuvre . . . . .	36	Henegouwen
PRAET F., baanwerker . . . . .	27	»
DARDENNE T., gesch. werkm. . . . .	25	»
RONDELAERE V., gesch. werkm. . . . .	11	»
REUSEN G., diensthoofd . . . . .	40	Luik
HENRARD M., el. geleider . . . . .	35	»
HENRIOUL J., el. geleider . . . . .	37	Namen-Lux.
ETIENNE F., el. geleider . . . . .	27	»
JADOUL L., manoeuvre . . . . .	24	»
LEBOUTTE J., gesch. werkm. 1° kl. . . . .	23	»

# MOOIE LOOPBANEN



**Jordens J.**

Trad in dienst als stoker in 1918 te Leuven. Nadien werd hij spoorautogeleider. In 1947 werd hij benoemd als leermeester A.R. en op 1-1-1960 als leermeester voor A.B.-bestuurders.



**Vanderseypen F.**

Begon als schilder in het werkhuis van Kessel-Lo in 1922. Hij eindigde zijn loopbaan als geschoold werkmans 1<sup>o</sup> kl., graad die hij bekwaam in 1958.



**Jacobs A.**

Is begonnen als machinist in de stelplaats van Lennik op 17-10-1918. Hij werd vervolgens A.R.-geleider en eindigde zijn loopbaan als machinist 1<sup>o</sup> kl.



**Bellemans J.**

Trad in dienst op 11-2-1911 in het werkhuis van Kuregem als schouwer. Bij zijn opruststelling was hij geschoold werkmans.



**Voets Th.**

Hij begon bij de buurtspoorwegen op 12-2-1920 als lasser in het werkhuis van Kuregem. Nadien werd hij baanwerker en bleef dat tot op het einde van zijn loopbaan.



**Marchal P.**

Kwam op 1-2-1920 in dienst als werkmans in het werkhuis van Hasselt. Bij zijn opruststelling was hij geschoold werkmans 1<sup>o</sup> kl.



**Vanaubel L.**

Trad in dienst als ontvanger op 22-12-1916. Hij werd achtereenvolgens stationschef 2<sup>o</sup> kl. te Hasselt, 1<sup>o</sup> kl. te Lanaken en in 1946 stelplaatsoverste 1<sup>o</sup> kl. te Maaseik.



**Picard A.**

Hij trad in dienst als baanwerker op 1-1-1914. Gedurende gans zijn loopbaan was hij werkzaam op de lijnen van de stelplaats van Marloie.



**Verelst F.**

Hij begon op 15-4-1914 op de lijnen van de stelplaats van Aarschot. Hij eindigde zijn loopbaan als hoofdontvanger.



**Wijnants Ch.**

Is in dienst getreden op 29-6-1914 als baanwerker te Bitsingen. Gedurende al die tijd bleef hij gehecht aan de diensten van W. en W.



**Bonte L.**

Begon op 1-10-1921 als ontvanger in de stelplaats van Geluwe. Hij werd hoofdontvanger benoemd in 1945.



**Verstappen F.**

Begon op 1-7-1914 op de lijnen van de Antwerpse Kempen, waar hij achtereenvolgens dienst deed op de stoomlocomotieven en de spoorauto's.



**Van Dijk W.**

Is in dienst getreden als ontvanger in de stelplaats van Turnhout, op 15-4-1921. In 1946 werd hij benoemd tot hulpklerk.



**Van Hentenrijk L.**

Kwam in dienst als ontvanger te Leuven op 24-7-1918. Hij werd oprustgesteld met de graad van hoofdontvanger.



**Henrioul J.**

Begon te Andenne op 19-11-1916 als machinist. Ging nadien over naar het net van Namen waar hij elektrisch geleider werd tot aan de vervanging van de trams door autobussen.

## UITREIKING VAN ERETEKENS

Op 5 maart jl. had de jaarlijkse plechtigheid van de uitreiking van eretekens plaats in de grote eetzaal van Kuregem.

Onder de tonen van het Vaderlands lied deed de heer Cuvelier, directeur, gevolgd van zijn ingenieurs en diensthoofden, zijn intrede.

In zijn toespraak maakte hij een parallel tussen de werkvoorwaarden van vóór 35 jaar en deze van het huidige ogenblik; hij verwees naar de structuurhervormingen, die een ander uitzicht beginnen te geven aan het buurtspoorwegnet van Brabant en wenste de gedecoreerden geluk voor hun gehechtheid aan de Maatschappij en hun plichtsgevoel.

Gedurende de pauze vergastte de fanfare van het werkhuis van Kessel-Lo de aanwezigen op een paar mooie uitvoeringen.

Na de uitreiking van de eretekens kwam de toneelafdeling van Kessel-Lo aan de beurt met twee sketches, gespeeld in het Leuvens dialect, die ten eerste gesmaakt werden door de toehoorders. Allereerst verschenen Jeanette en haar buurvrouw Caroline (Kerlenn), waarvan de overleden echtgenoot in zijn leven meer gedronken had dan hem goed was, ten tonele. Vervolgens zagen wij « Jan Stroebel op school » waarin wij de kleine Jan, de flapuit van de vorige sketch, terugvonden.

Deze plechtigheid, waarop ook de traditionele sigaren en porto niet ontbraken, eindigde in een aangename stemming, dank zij de agenten van Kessel-Lo.

### NATIONALE ORDEN

#### LEOPOLDORDE.

##### Officier.

Verschaeve P., hoofdingenieur.

##### Ridder.

Van den Hoof G., dienstoverste  
 1<sup>ste</sup> kl.

#### KROONORDE.

##### Gouden Palmen.

Paternoster N., controleur.

Sommeryn J., controleur.

Fontaine J., controleur.

Heirman G., controleur.

##### Gouden Medaille.

Hostyn L., el. geleider.

Tuyaerts F., ontvanger.

Vander Elst A., ontvanger.

### BURGERLIJKE ERETEKENS

#### 35 JAREN DIENST.

##### Burgerlijk Kruis 2<sup>de</sup> kl.

Van Hoeck F., toezichter.

##### Burgerlijke Medaille 1<sup>ste</sup> kl.

De Backer R., ontvanger.

De Groef I., ontvanger.

Purnelle P., baanwerker.

Soetaers J., A.B. bestuurder.

Van de Velde L., brigadier.

Vermaelen D., geleider.

Geysens A., ontvanger.

Roelants F., ontvanger.

Bastiaens G., ontvanger.

Coekelberghs F., ontvanger.

Coosemans J., ontvanger.

Devillé A., ontvanger.

Gervis M., el. geleider.

Passchier J., el. geleider.

Persoons J.B., half-gesch. werkmán.

Van der Borgh J., ontvanger.

Verdeyn J., ontvanger.

Grijseels A., manoeuvre.

#### 25 JAREN DIENST.

##### Burgerlijke Medaille 1<sup>ste</sup> kl.

Verschaeve P., Thollebeke E., Lambert R., Gilliams P.

##### Burgerlijke Medaille 2<sup>de</sup> kl.

Gellaerts K., Nuage R., Smets J., Mees K., Artois F., Arcq R., Berghman J., Bil R., Coen S., Cocquereaux F., Coomans J., De Becker L., De Loecker J., Desmet P., Herbiest A., Leclercq J., Mortier A., Notez P., Raes R., Robeyns F., Saerens F., Seghers J.-B., Stein A., Thielemans A., Thibaut H., Troch H., Van der Stukken A., Van Buggenhout P., Van Campenhout J., Van Hoof J., Van Olst F., Van Roy A., Van Regenmorter F., Vierendeels J., Segers R., Soetemans L., Geeraerts J.

### LUIK

#### De heer G. Reusen op rust



De heer Reusen is in dienst getreden te Luik-St-Gilles in 1920. In 1937 werd hij leermeester. Bevorderd tot bewegingsoverste 2<sup>e</sup> kl. in 1941 werd hij 1<sup>e</sup> kl. in 1944 en eindigde zijn lange en voorbeeldige loopbaan als dienstoverste.

Sinds jaren was hij voorzitter van de mutualiteit van de agenten van de N.M.V.B. van Luik-Luxemburg-Namen en maakte hij deel uit van de Raad van Beheer van het Rustoord van Wenduine.

Onze beste wensen vergezellen de nieuwe oprustgestelde.

**SPEURNEUS** : Zeg eens, sinds ik opgestapt ben, heb ik u in 't oog gehouden; verscheidene abonnees zijn u gepasseerd, sommige deden alsof zij hun brieven namen, andere zegden eenvoudig : « Dag Ward ».

**ONTVANGER** : Maar chef, het zijn allemaal abonnees sinds jaren, ik ken ze allen met hun naam, maar ik verzeker u dat de 1<sup>e</sup> en de 16<sup>e</sup> van de maand ze allen voor de pinnen moeten komen.

**Sp.** : Dat verwachtte ik en gedurende de volgende veertien dagen : « laat de boel maar waaien ». Neen vriend, zo gaat het niet.

Laten wij ordelijk te werk gaan ; ik zou willen weten of er u rekenschap van geeft dat het huidige model van abonnement speciaal bestudeerd werd om de verificatie met één oogopslag toe te laten.

**O.** : Ja, min of meer.

**Sp.** : Eerst en vooral MOET de abonnee zijn kaart tonen langs de ZIJDE VAN DE FOTO.

**O.** : Dat is een EERSTE VERIFICATIE.

**Sp.** : Zeer juist, lang geleden heb ik een ongehuwde dame gekend, die de foto had verwijderd en het abonnement liet gebruiken door haar oude moeder.

**O.** : De naam stemde natuurlijk overeen.

**Sp.** : TWEEDE VERIFICATIE. Het ticket is vastgehecht langs de zijde van de foto, op een zwarte achtergrond en wanneer de kaart goed getoond wordt, is een zwart punt zichtbaar wegens de doorboring van het ticket, in het vak van de laatste maand van geldigheid.

**O.** : DERDE VERIFICATIE. Deze is gemakkelijk : wanneer er geen gekleurde verticale streep is aangebracht, weet men dat het abonnement geldig is vanaf de eerste van de maand; daarentegen duidt een verticale streep aan dat het geldig is vanaf de 16<sup>e</sup>.

**Sp.** : Uitstekend. Wanneer ge uw slechte gewoonten zult afgelegd hebben, zult ge een goede leermeester worden. Dus indien ge op 30 april een ticket ziet met een zwart punt op het cijfer vijf en indien de kaart gestreept is, is dat abonnement geldig tot...

**O.** : ...15 mei inbegrepen.

**Sp.** : Dus op voorwaarde dat ge een klare kijk hebt en ge niet bijziend zijt, zult ge deze drie punten in één oogopslag vastgesteld hebben.

**O.** : Maar dat is niet alles.

**Sp.** : Neen. Er moet eveneens op gewaakt worden dat de abonnee geen gebruik maakt van zijn abonnement op een traject, dat niet op zijn kaart is vermeld.

Deze aanduiding is op een duidelijke wijze aangebracht onder de foto en het ticket, zeer dikwijls met een stempel.

**O.** : Dat maakt vier verificaties.

**Sp.** : Gij zijt akkoord met mij om te erkennen dat deze vier verificaties met één oogopslag kunnen gedaan worden zonder dat ge het abonnement moet in handen nemen en bijgevolg is er geen reden om te wachten tot de 16<sup>e</sup> of de 1<sup>e</sup> om de abonnementen na te zien. Een abonnee is een goede cliënt maar ge moet zeker zijn van zijn vervoerbewijs, zoals van uw eigen reiskaarten.

## De interstedelijke elektrische lijn van de Groep Luik

# LUIK - TONGEREN

De diensten van de buurttrams, die doordringen tot in het centrum van de stad Luik, zijn zodanig verminderd dat het nuttig lijkt het bestek op te maken.

Theoretisch komen er nog vier elektrische tramlijnen in Luik, te weten :

- Jemeppe - Luik (n° 53),
- Grâce-Berleur - Luik (n° 56),
- Tilleur - Luik (n° 61) en
- Tongeren - Luik (n° 74).

In werkelijkheid blijven er nog slechts de lijn n° 61 en de tram naar Tongeren, die de lus maken op de place Saint-Lambert daar sinds enkele maanden, ingevolge belangrijke werken aan de wegen, de 53 en de 56 met autobussen worden geëxploiteerd. Het is hoogst waarschijnlijk dat deze exploitatiewijze zal behouden blijven.

Op het ogenblik is de lijn n° 61 nog de enige elektrische stadslijn van de N.M.V.B. Daar ook haar vervanging, in een nabije toekomst, door een autobusdienst werd beslist, zal de lijn van Tongeren afgescheiden zijn van de stelplaats Luik - Saint-Gilles. Bovendien zal de inrichting van kaaien voor autobussen, op de place Saint-Lambert, aldaar het verwijderen van de sporen voor gevolg hebben.

Deze toestand heeft er ons toe aangezet het ontstaan en de ontwikkeling na te gaan van de overblijvende interstedelijke elektrische lijn waarvan de bestemmingsfilm een voorbeeld is van strikte eentaligheid.

## LIEGE - TONGEREN

In het jaarverslag van de N.M.V.B. van 1895 wordt melding gemaakt van studies voor de bouw van het baanvak van Luik (place du Théâtre) tot Nudorp, met gedeeltelijk gebruik van de elektrische tractie. Wijzen wij echter op de vertrekplaats van de lijn, voorzien op de place du Théâtre, daar de Buurtspoorwegen nooit verder gereden hebben dan de place Saint-Lambert.

De inoverwegingneming van het baanvak werd het volgende jaar toegestaan en op 25 januari 1898 bekwamen wij de vergunning voor :

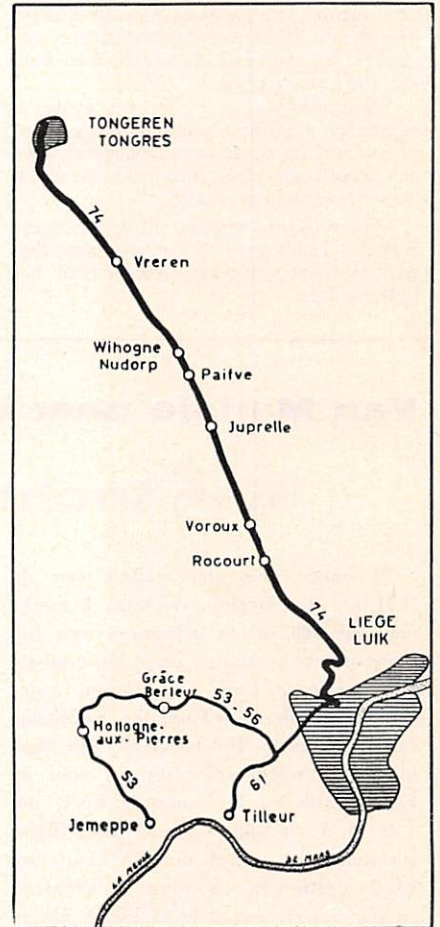
- de elektrische tractie op het baanvak van Luik (Centrum) tot Rocourt (N.M.V.B. station),
- de stoomtractie op het baanvak Rocourt - Nudorp.

Op 5 augustus 1899 werd het baanvak tussen Sainte-Walburge en de rue de la Campine geëxploiteerd en op 18 januari 1890 werd de lijn opengesteld tot Nudorp.

In 1904 kregen wij de vergunning voor de verlenging tot Tongeren. Drie data zijn hier te onthouden :

- op 24 augustus 1905 verlenging tot Vreeren, op enkele kilometer van Tongeren ;
- op 6 juli 1907 drong de lijn door tot op de place Saint-Lambert ;
- op 21 juli 1908 opening van het baanvak Vreeren - Tongeren.

De exploitatie werd toevertrouwd aan de S.A. pour l'exploitation du Chemin de fer vicinal de Liège - Barchon et extensions.



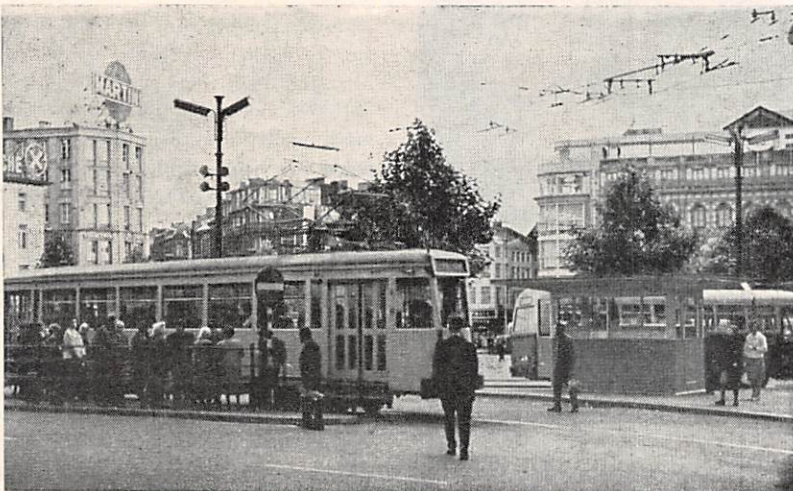
De elektrische lijn Luik - Tongeren is niet alleen een typische buurtlijn maar het is eveneens de enige belangrijke elektrische lijn, die nog geëxploiteerd wordt door de Groep Luik. De 19,805 km worden afgelegd in 50 minuten maar spijtig genoeg gaan het totaal doorlopen kilometer en de netto ontvangsten sinds de laatste jaren bestendig achteruit.

Het buurtspoorwegstation van Tongeren beschikt over een uitgestrekt rangeerterrein voor autobussen van de Groep Limburg, die hun vertrekpunt hebben in de oudste stad van België.

De tram voor Luik vertrekt eveneens aan het station en volgt de brede ringlaan, aangelegd langs de oude vestingen; op verscheidene plaatsen ziet men nog grote delen van de vestingsmuren, die opgebouwd werden met grote stenen en die thans begroeit zijn met klimop. Deze brede laan, waar wij op afzonderlijke bedding rijden, heeft een druk verkeer daar deze weg aansluiting geeft op de voornaamste toegangswegen van de stad.

Na het verlaten van de stad volgt de lijn de grote weg omgeven door vruchtbare velden waar afwisselend beten en graangewassen worden geteeld.

Op de daluren wordt er met de motorrijtuigen type « S », zonder aanhangwagens, een goede vaart op nage-

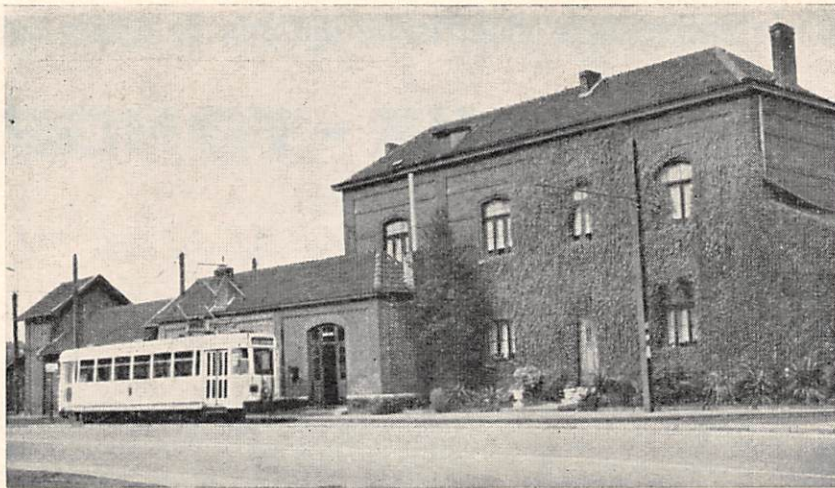


Place St-Lambert te Luik. Een tram van de lijn Luik - Tongeren gereed om te vertrekken. Rechts het wachthuisje van de controleurs en vertrekoversten van de N.M.V.B.

houden. Wij rijden sedert ongeveer 20 minuten en reeds zijn de terrils van de nijverheidsstreek van Luik in het zicht. Spoedig komen wij te Rocourt (N.M.B.S.) waar een autobus, 70 doorstreept, gestationneerd staat. Wij echter zetten de rit verder in de richting van Luik, verlaten de rue Sainte-Walburge en komen in de rue de la Campine met een zeer sterke helling en die leidt naar het centrum van de stad. Van de hoogte van Sainte-Walburge heeft men een uitgestrekt zicht over Luik, dat in een kom aan onze voeten ligt.

Eens voorbij de « gare des Palais » bereikt de tram het eindpunt op de place Saint-Lambert waar wij verwelkomt worden door een straatfotograaf omgeven door vraatzuchtige duiven.

Alle reizigers stappen uit en de eigenaardige Limburgse dialecten mengen zich met het zangerige accent van het Luikerwaals.



Het gebouw van het buurtspoorwegstation te Tongeren.

## Van Marloie naar Luik

### Een tocht van 75 km per autobus

Wanneer men het station van de N.M.B.S. te Marloie verlaat, bemerkt men op 300 m de gebouwen van het buurtspoorwegstation ; maar de autobus, die ons naar Luik zal voeren, komt zelden in deze belangrijke stelplaats van Luxemburg. Inderdaad de lijn Marloie-Luik wordt geëxploiteerd door de Groep Luik en het voertuig heeft om 5 h 45 de stelplaats van Luik-St-Gilles verlaten ; het vertrok om 6 h 15 uit het autobusstation op de place X. Neujean en na een rit van 2 h 35 kwam het te Marloie toe. Na het voorziene openthoudd zal onze bestuurder opnieuw de 75 km afleggen, die hem scheiden van zijn standplaats.

Van Marloie naar Marche rijden wij over een heuvelrug en van op de weg beheersen wij de streek, die een zeer duidelijke scheidingslijn vormt tussen de Ardennen en het Naamse. Wij dalen spoedig naar Marche-en-Famenne en de hoofdstraat volgend, bemerken wij de talrijke magazijnen, overvol van Ardeense specialiteiten, en de onvermijdelijke soevenierswinkels, die in alle toeristische centra te vinden zijn.

Wij nemen nu de hoofdweg Marche-Luik en een wegwijzer duidt aan dat wij nog 57 km van de Vurige Stede verwijderd zijn, maar de autobussen van de buurtspoorwegen geven er de voorkeur aan de mijl op zeven te maken

en wij verlaten weldra de hoofdweg, die volledig vernieuwd werd.

Ter hoogte van de splitsing naar Baillonville duidt een paneel aan dat wij reeds de provincie Namen binnenrijden. Het landschap heeft de ruwheid van de Ardennen verloren maar de reiziger is getroffen door het aantal afsluitingen in hout, ijzer of met struikgewas, die het land in een verbazend aantal kleine percelen verdeelt. Men heeft moeite te geloven dat deze weiden, nauwelijks voldoende om een paar koeien te laten grazen, en deze angstvallig afgebakende velden, aan zoveel verschillende eigenaars behoren. Nooit hebben wij beter begrepen dan hier, de gebiedende zorg van de herverkaveling voor de Belgische landbouw. Het uitzicht zal er misschien bij winnen, want in plaats van zover het oog reikt, op een grote uitgestrektheid het goudgele graan te ontwaren, ziet men nu een veelkleurig tapijt waar de groene klaver afsteekt tegen het bruin beploegde veld en het geel van de havervelden, bezaait met rode klaprozen.

Wij verlaten thans de hoofdweg naar Luik om ons naar Durbuy te begeven. Eerst bereiken wij Noiseux vanwaar wij langs de Ourthe verder rijden.

Om van Noiseux naar Somme-Leuze te rijden moet de autobus een steile helling nemen ; in dat laatste dorpje worden wij getroffen door de netheid van de huizen ; menig inwoner heeft een witgeschilderde bank onder het venster geplaatst. Deze mensen houden van een nette en mooie woning en de rei-



Op de lommerrijke wegen van Condroz.

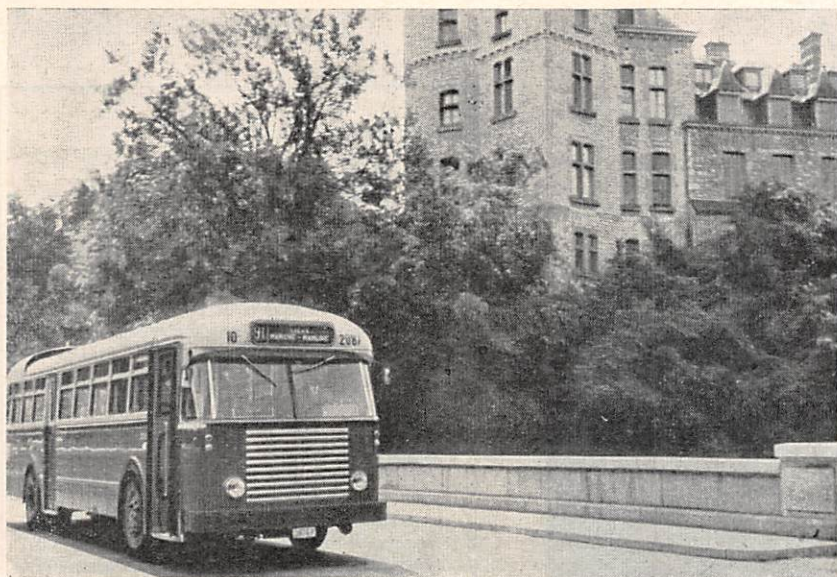
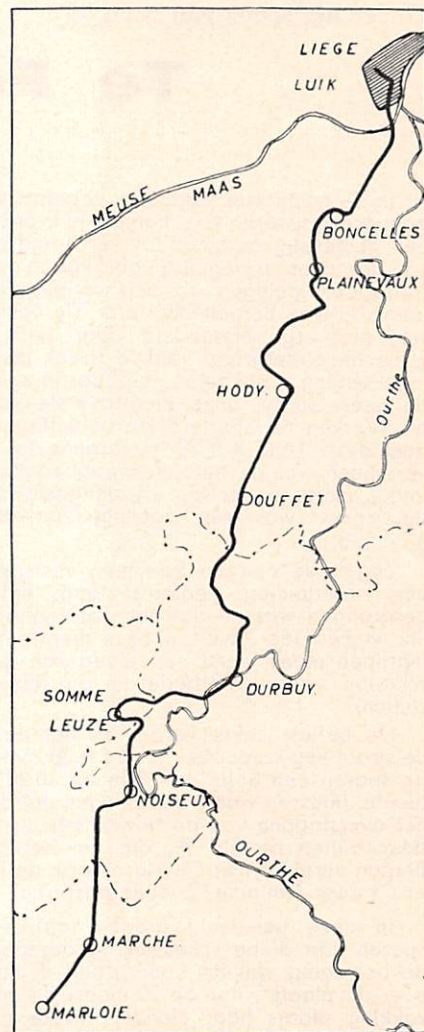
ziger, die per autobus door het dorp komt, maakt misschien de bedenking « hier is het goed om te leven, hier kom ik nog eens weer ».

Nu vangen wij de lange daling aan naar Durbuy en het panorama is een streling voor het oog. Wij kruisen de Ourthe nog voor zij Durbuy bespoelt; Durbuy, dat met reden de kleinste « stad » van de wereld wordt genoemd, met zijn kleine kronkelende straatjes en zijn oude huizen, bedekt met leien daken.

In een bocht van de weg ontdekken wij Durbuy, in een kader van groen, en van een kort oponthoud maken wij gebruik om een foto te nemen van de autobus vóór het kasteel van de graven van Ursel. De bus vervolgt haar weg en neemt te Tohogne reizigers op voor Luik; in minder dan twee uur zijn zij op hun bestemming en wij waren niet het minst verwonderd te vernemen dat, vóór 30 jaar, hun ouders een halve dag nodig hadden om deze reis te doen. Een weinig verder konden wij opnieuw vaststellen welke voordelen een autobuslijn biedt aan de bewoners van deze weinig bevolkte streek, waar de dorpen ver van mekaar verwijderd zijn. Van uit onze

autobus zien wij plots in de verte een stofwolk opstijgen; een zware personenwagen nadert in volle snelheid op een zijbaan en de bestuurder doet met de hand teken aan onze bestuurder, die reeds aanstalten maakt om aan een halte te stoppen. Bijna op hetzelfde ogenblik, dat onze bus stilstaat, stapt een hereboer, gelaarst en in een groen jagerskostuum gestoken, uit zijn wagen. Hij overhandigt een colli aan de bestuurder, betaalt de vrachtprijs en keert terug naar zijn landerijen, overtuigd dat zijn pakje spoedig zal afgeleverd worden aan de bestemming, in het centrum van Luik.

Te Ouffet kruisen wij de autobus van de lijn Warzée-Hoei en de bestuurders groeten mekaar met de hand. Het einde van de reis nadert; wij doorkruisen het plaatsje met de eigenaardige naam Hôut-si-Plout en nadien Plainevaux, waar talrijke Luikenaars een villa of een landhuisje hebben laten bouwen. Verder gaat het over de hoogte van Boncelles en daar verveogen wij de hoofdweg van Marche naar Luik. Te Sart-Tilmant, waar verscheidene complexen van eenmanswoningen werden gebouwd, verblijft een aanzienlijk cliënteel van onze lijnen. Hier begint de afdaling naar Luik



Voor het kasteel van Durbuy op de burg over de Ourthe.

en de helling is zodanig dat opschriften de bestuurders van vrachtwagens zoeken van versnelling te veranderen en niet te vertrouwen op hun remmen.

In de verte bemerkt men de « terrils ». Wij komen te Luik binnen op de plaats waar de Ourthe en de Maas samenvloeien. Reeds zijn wij op de place d'Italie, wij rijden over de Maasbrug, draaien naar rechts op het gedeelte van de laan, genoemd « Les Terrasses », met de bekende stier. Nog enkele ogenblikken en wij staan in het autobusstation op de place Neujean, eindpunt van onze tocht van 75 km, die ons in drie provincies bracht.

## DE WEGVEILIGHEID

Onder deze titel verscheen in het vorig nummer op blz. 5 een artikel betreffende een autobus, die aan een onbewaakte overweg gegrepen werd door een trein.

Wegens een verkeerde interpretatie van de originele tekst schreven wij: « een autobus reed tegen 30 km/h terwijl de toegelaten snelheid, aan een overweg, 40 km/h bedraagt. »

Deze tekst dient te worden vervangen door de volgende passage: « ... de trein reed aan een snelheid van 30 km/h terwijl de maximum toegelaten snelheid met een stoomlocomotief, tender van voor, 40 km is. »

Eveneens dient de laatste alinea van de eerste kolom te worden weggelaten.

## Te Fontaine - l'Evêque

verdwenen 240 m<sup>3</sup> aarde

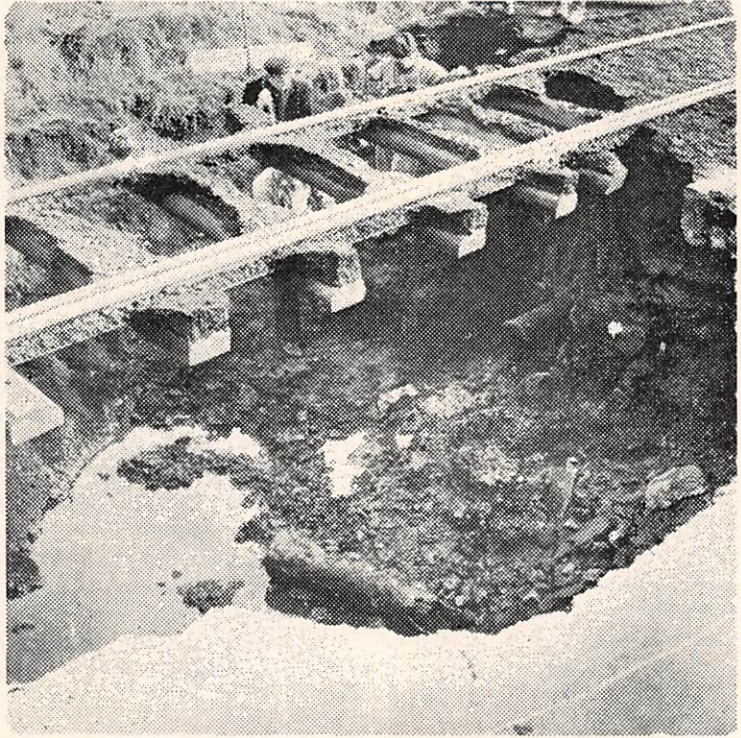
In de nacht van maandag 20 maart werd de politiecommissaris van Fontaine-l'Evêque door een gediensig automobilist verwittigd dat zich een grondverzakking had voorgedaan onder het tramspoor, gelegen op een verhoogde berm, langs de weg Bergen-Charleroi. De commissaris was niet erg verwonderd daar sinds enkele jaren de ondergrond van de streek meermaals in beweging is gekomen; hij haastte zich echter de heer Ganty, onze dienstoverste van Weg en Werken te Charleroi te verwittigen. Wanneer deze, rond 4 h 30 's morgens, ter plaatse verscheen was de betonnen wegbedekking nog intact maar onder de dwarsliggers van het buurtspoor was een opening van ongeveer 4 m x 5 m.

Tegen de morgen kon men vaststellen dat een waterleiding, geplaatst langs het spoor, gesprongen was en dat het water onophoudelijk wegvloede. Alvorens onze diensten konden ingrijpen moest eerst een ploeg van de maatschappij voor waterbedeling de leiding herstellen.

De ballast zakte verder en het beton van de siraatweg scheurde; rond 6 h 30 overspande de sporen een holte van 8 m op 10 m en 3 m diepte. Intussen waren schikkingen getroffen om het overstappen van de reizigers te verzekeren daar buiten de lijn 90, die om het half uur Bergen verbindt met Charleroi, ook de lijnen 31 en 92 door Fontaine-l'Evêque passeren.

In deze gemeente dragen talrijke huizen sporen van diepe scheuren, veroorzaakt door de beweging van de ondergrond. Bijna tegenover de plaats waar op 20 maart de grondverzakking plaats had, diende, enkele maanden geleden, een hotel-restaurant te worden ontruimd; op 200 m van deze plaats heeft sinds enkele tijd een garage alle activiteit moeten stopzetten.

In de loop van de laatste jaren hebben de diensten van W. en W. van de Groep Henegouwen meermaals breuken van spoorstaven moeten herstellen, die te wijten waren aan grondverzakkingen (zie « Onze Buurtspoorwegen », n° 44, mei-juni 1953).



(Foto « Le Rappel » Charleroi.)



De reizigers, die op de plaats van de ramp moeten overstappen, bekijken met nieuwsgierigheid de kloof.

(Foto « Journal de Charleroi ».)

Wij lezen voor U...

### De schijfremmen

In het decembernummer 1960 van het tijdschrift, uitgegeven door de Internationale Vereniging van Openbaar Vervoer, verscheen een artikel van de hand van de heer Hausman, technisch inspecteur in de Groep Brabant.

De steller onderzoekt eerst de grondprincipes van het remmen met remblokken, sedert eeuwen gebruikt op de voertuigen op de weg en dat eenvoudig werd overgenomen op de eerste spoorwegwagens. Hij vervolgt met een studie over de schijfrem, die hij goed kent wegens de proefnemingen op de rijtuigen types « N » en « S » en waarvan het gebruik nadien werd veralgemeend op al de rijtuigen van het type « N ». De heer Hausman bestudeert ten slotte de toepassing van de schijfrem op de voertuigen op de weg. Hij merkt op dat in Engeland de eerste praktische toepassing werd gedaan en stipt de ondervinding aan die werd opgedaan op de autobussen van de maatschappij « Midland Red », die honderdduizende mijlen hebben doorlopen. Hij doet echter opmerken dat deze autobussen slechts een tarra hebben van 5,5 ton en dat de opgetekende resultaten, op zwaardere autobussen zoals de onze met gekoppelde achterwielen, nog geen voldoening hebben geschonken.

# DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND VAN DE PLOEGEN OP 28 FEBRUARI 1961.

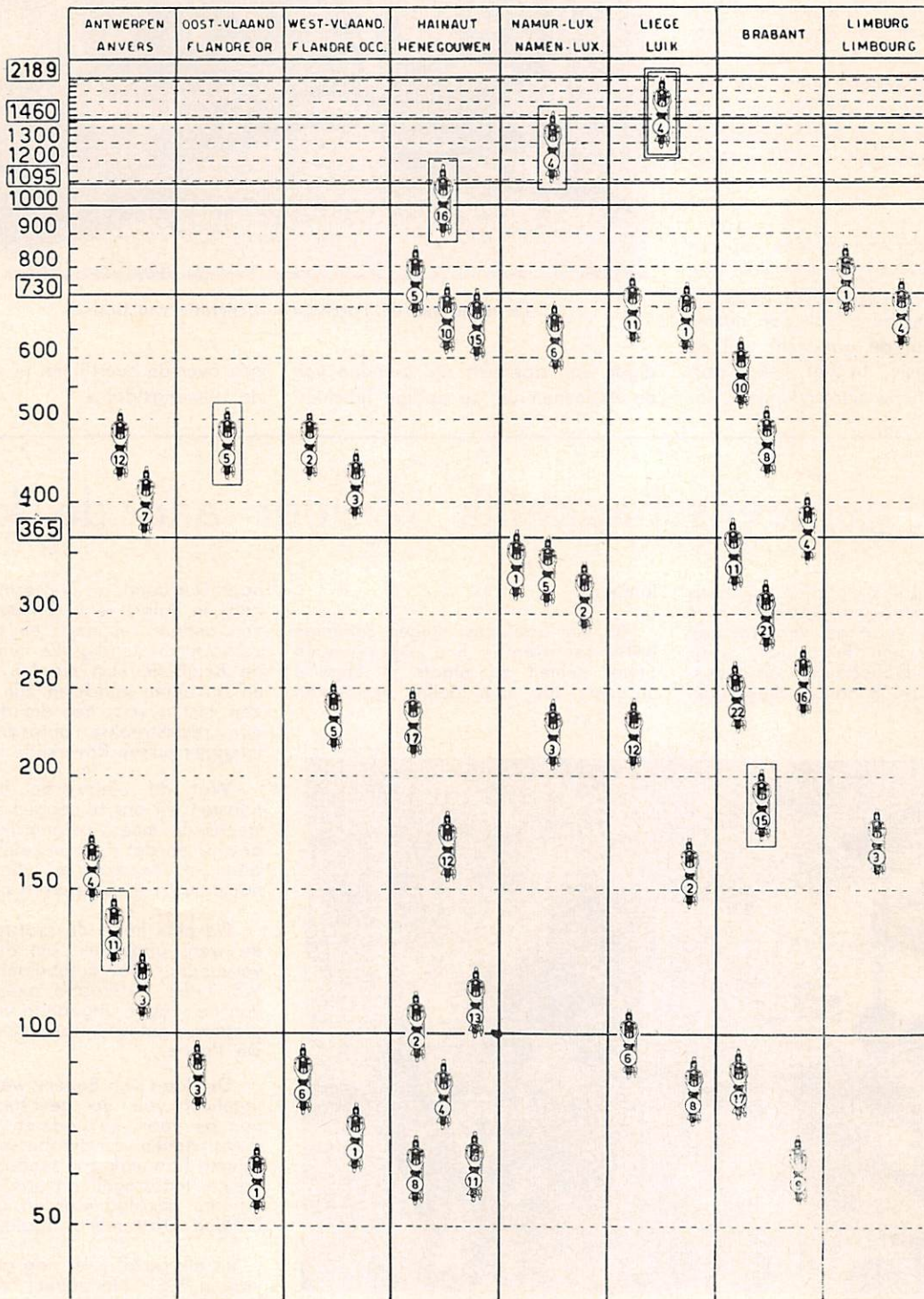
Deze tabel duidt de toestand aan na twee maand activiteit in 1961.

Wij stellen met voldoening vast dat de drie kopploegen hun stelling handhaven; de ploeg van Omal-Verlaine vervolgt haar weg naar de 3.000 dagen en de twee andere (Werkhuis van Andenne en Beweging van Quévy-St-Ghislain-Casteau-Roisin) naar de 2.000 dagen.

Zeven ploegen t.w. Werkhuis van Jumet, Beweging van Doornik-Frasnes-Vloesberg, Beweging van Quaregnon, Beweging van Luik, Werkhuis van St-Gilles, Werkhuis van Hasselt en Beweging van Lanaken-Genk-Bree-Bilzen, die de twee jaar voorbij zijn, rukken op naar de 1.000 dagen.

Verdubbelt de waakzaamheid, het doel is in uw handen.

Nog andere ploegen vragen wij vol te houden ten einde zich op zekeren dag eveneens op het voorplan te bevinden.



# De N.M.V.B. op het Vakantiesalon

Op het 3<sup>de</sup> Vakantiesalon, dat plaats had op de Heisel, van 11 tot 19 maart, waren de Buurtspoorwegen vertegenwoordigd in drie van de belangrijkste paviljoenen.

Rechts reproduceren wij een foto van de stand voorbehouden aan de Toeristische Federatie van Brabant, die haar deelneming had afgesienpeld op het Domein van Huizingen. De decoratieschilder heeft het blazoen van de Buurtspoorwegen goed tot zijn recht laten komen evenals een foto van een autobus en het schema van de lijn vertrekkende te Ukkel-Calevoet.

In West-Toerisme hadden wij een foto tentoongesteld van een tram aan de kust en in het paviljoen van de provincie Luxemburg trok een authentieke haltepaal de aandacht van de aspirant-reizigers. In het luik, voorbehouden aan de uurregelingen, no-



De stand van de Toeristische Federatie van Brabant.

digde een opschrift de vrienden van gen over de buurtlijnen te vragen aan de Ardennen uit de nodige inlichtingen de ontvangstdame.

## Het gemeenschappelijk vervoer aan de kust

Verleden jaar kondigden wij reeds aan dat de stadsautobusdienst n<sup>o</sup> 6 van Oostende verlengd werd tot aan het vliegveld van Raversijde, waar gedurende de maanden juli en augustus een aanzienlijk aantal vliegtuigen

landen.

Bij hun aankomst stijgen sommige Britse toeristen in hun eigen wagen ofwel nemen zij plaats in Engelse autocars, die onmiddellijk vertrekken

naar Duitsland of Zwitserland zonder zelfs in België te verblijven. Maar er zijn andere reizigers, en hun aantal verhoogt bestendig, die hun hotel aan de Belgische kust moeten verveogen en op eigen middelen zijn aangewezzen. Het is voor hen dat de N.M.V.B. een rechtstreekse autocardienst zal inleggen tussen Raversijde en Knokke.

Wat de elektrische lijn betreft haasten wij ons te zeggen dat zij nog steeds de meest belangrijke diensten bewijst en dat geen enkele klacht ons ooit is toegekomen vanwege ons nochtans zeer gevarieerd cliënteel.

De pers heeft de laatste tijd soms de wens uitgedrukt om de trams te vervangen door autobussen. De N.M.V.B. heeft inderdaad akte genomen van de vragen uitgaande van de badplaatsen, gelegen tussen Oostende en De Panne.

De Raad van Beheer werd volledig ingelicht van de gevolgen evenals van de voor- en nadelen, die het in dienst stellen van autobussen op voornoemd baanvak zou medebrengen en welke maatregel onvermijdelijk zou moeten gevolgd worden op de verbinding Oostende - Knokke.

In elk geval is er nog geen sprake van in 1961. Na zoveel tendentieuze berichten was deze logenstraffing wel nodig.



De vakantiegangers aan de kust maken veelvuldig gebruik van onze diensten.