

ONZE

BUURTSPORWEGEN



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

ONZE BUURTSPOOR- WEGEN

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 :

Nederl. : 6.800 ex. - Frans : 6.000 ex.

N° 97

MAART-APRIL 1962

LEES IN DIT NUMMER

	Blz.
Een elektronische ordinator op het Hoofdbestuur	3
leper	6
Het Pajottenland	11
De grotten van Hampteau	14
Uw verblijf aan de kust	15

ONZE VOORPAGINA

DE AFDRUKEENHEID 1403

De afdrukeenheid 1403 be-
dient zich van een nieuw afdruk-
systeem; een ketting, bevattende
48 verschillende tekens — 26
letters, 10 cijfers en 12 speciale
tekens — verplaatst zich hori-
zontaal voor de te drukken for-
mules. Een hamer slaat het teken
op het ogenblik dat het zich voor
de gewenste stand toont.

Voor tabellerbewerking of wer-
ken in verbinding met een magne-
tische band is de afdruksnelheid
600 lijnen van 132 afdrukposities
per minuut. De afdruksnelheid
voor een lijstbewerking, die even-
eens 600 lijnen kan bereiken, is
afhankelijk van het programma
en de mogelijke synchronisatie
met de kaartleesmachine.

Het afdrukken en het opschui-
ven van het papier wordt door het
programma bestuurd.

(Foto Bouters)

EDITION & IMPRIMERIE
Baksteenkaai, 74, Brussel 1
Tel.: 11.31.36

Afscheidsplichtigheid ter gelegenheid van het op rust gaan van de Heer HANAPPE, Hoofdingenieur - Dienstoverste

Op vrijdag 22 maart waren de ingenieurs, diensthoofden en het kaderpersoneel van de diensten Weg en Werken, luchtlijnen en onderstations van de Groep Henegouwen in de gewestelijke directie te Mons verzameld ter gelegenheid van het op rust gaan van de heer Hanappe.

De heer Blanquet, e.a. ingenieur-diensthoofd, schetste de loopbaan van zijn overste en legde vooral de nadruk op het feit dat de heer Hanappe steeds een uitzonderlijke belangstelling heeft getoond voor de technische vooruitgang en herinnerde er aan dat de dienst W. en W. van de Groep Henegouwen thans met de meest geperfectioneerde mechanische mid-
delen is uitgerust, terwijl bij zijn aankomst nog gebruik werd gemaakt van de schop en de schroefboutsleutel.

Onder toejuichingen van de aanwezigen gaf de heer Blanquet aan de heer Hanappe de verzekering dat het personeel niet zou vergeten wat deze humane chef en schrandere gids voor hen geweest is gedurende zijn 35-jarige loopbaan. Nadien verzocht hij de heer Foucart, dienstoverste 1^{ste} kl., in naam van zijn agenten, een prachtige vaas in kristal Val St-Lambert te overhandigen.

De heer Hanappe dankte ontroerd al zijn medewerkers en herinnerde in zijn toespraak aan de inwijdingen van sommige lijnen, waaraan hij zijn medewerking had verleend, en vooral aan de verbinding Bray-Binche, die de exploitatie toeliet van de elektrische lijn Mons-Binche-Charleroi.

Op zijn beurt bracht de heer Kennes, directeur, hulde aan de gevierde en haalde hij enkele herinneringen op aan zijn loopbaan als ingenieur bij de Buurtspoorwegen, die gelijklopend was met deze van de heer Hanappe.

De heer Kennis eindigde zijn toespraak met zijn beste wensen toe te sturen aan zijn onmiddellijke medewerker.



De heer Hanappe begon na de oorlog 1914-18 zijn universitaire studies en behaalde het diploma van ingenieur in de burgerlijke bouwkunde. Hij deed nadien nog een jaar om zich te bekwamen op het gebied van de elektriciteit.

Na een kort verblijf in de privé nijverheid kwam hij op 1 oktober 1927 in dienst bij de Buurtspoorwegen te Charleroi. In 1930 ging hij over naar La Louvière waar hij de leiding had over het net van het Centrum.

In 1943 werd de heer Hanappe de verantwoordelijke voor de dienst Weg en Werken en gebouwen, voor gans de Groep Henegouwen. Van dan af specialiseerde hij zich in het lassen van spoorstaven en rijdraden.

In 1944 werd hij benoemd tot e.a. ingenieur en in 1947 bevorderd tot hoofdingenieur. In 1956 werd hem de graad van hoofdingenieur-diensthoofd toegekend.

Voor zijn verdiensten op het gebied van het gemeenschappelijk vervoer werd hem, in 1957, de titel van eredecken van de arbeid verleend. Te dezer gelegenheid ontving hij in het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel, uit handen van minister Segers, het halssnoer aan deze eretitel verbonden (Onze Buurtspoorwegen nr 80).

In naam van onze lezers wensen wij de heer Hanappe een lange en gelukkige rustperiode.

DE ELECTRONISCHE ORDINATOR

IN zitting van 3 mei 1960 heeft de Raad van Beheer het voorstel goedgekeurd tot aankoop van een electronisch apparaat voor beheer (EEG) onder de vorm van een ordinator I.B.M. 1401.

Bij de toelichting van dat voorstel heeft de heer Directeur-Generaal er de nadruk op gelegd dat de uitrusting met ponskaarten, die wij sedert 13 jaar bezitten, niet meer aan de behoeften voldeed en dat nieuwe maatregelen moesten genomen worden om het hoofd te bieden aan een nieuwe omvang van het werk. Wilt men profiteren van de gemaakte vorderingen in het gebruik van de ponskaarten dan moet overgegaan naar een meer geëvolueerd stadium van de mecanografische organisatie.

De ordinator, die onlangs op het Hoofdbestuur werd geïnstalleerd, zal niet alleen al de op het ogenblik verwezenlijkte werken uitvoeren maar ze enerzijds in veel vluggere en veel interessantere voorwaarden tot stand brengen en anderzijds zal dit electronisch geheel toelaten het hoofd te bieden aan de toekomstige hervormingen.

Wij zijn het electronisch tijdperk ingegaan en de rekenmachines, met transistoren, zijn geroepen om een meer en meer belangrijke rol te vervullen in de werkzaamheden van de nijverheidsinstellingen.

Talrijke agenten hebben reeds horen spreken van deze machines en in de eerste plaats de agenten van het Hoofdbestuur. Maar indien

velen er over spreken zijn er slechts weinigen, die weten hoe een ordinator werkt, en welke resultaten men er mag van verwachten. Dat is niet te verwonderen daar in 10 jaar tijd de behandeling van de ponskaarten een ware omwenteling heeft ondergaan door de overgang van de electro-mechanische machines naar de electronische installaties, die met een tot nog toe ongekennde snelheid werken.

Wat is een electronische ordinator ?

Men kan de ordinator eenvoudig beschrijven met te zeggen dat het een werktuig is dat toelaat getallen te behandelen aan een fantastische snelheid, aan een ontstellend ritme. Deze moderne machine kan getallen van het ene deel van het apparaat overbrengen naar het andere; zij kan twee getallen samentellen of aftrekken, zij kan ze vermenigvuldigen of delen, ze vergelijken om te zien of het een groter is dan het ander. Eveneens kan gelijk welk wiskundig of logisch probleem, dat zich zou kunnen stellen, opgelost worden door een combinatie van deze bewerkingen. Deze machine heeft nog een mogelijkheid: zij kan de inlichtingen « memoreren » (of « in memorie » houden) en ze ten gepaste tijd gebruiken.

In het ponskaartensysteem, dat wij sedert 1947 bezitten, voerden gespecialiseerde machines bepaalde bewerkingen uit en de kaarten werden **aangebracht** van het een apparaat naar het andere. Daaren-

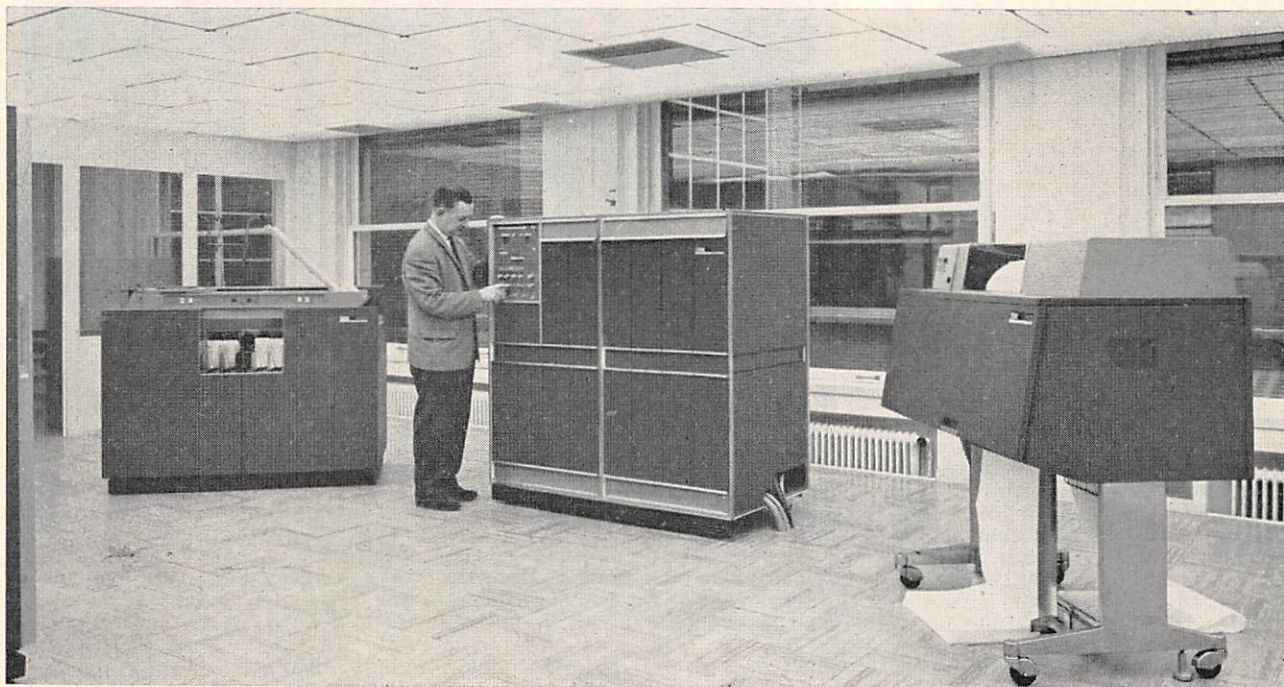
tegen is de ordinator een groep onderling verbonden machines, die in nauwe coördinatie werken, voorzien van een geheugen, bekwaam tot het automatisch uitvoeren van al de elementaire rekenkundige en logische bewerkingen, die het administratief proces uitmaken en dat volgens de bevelen, die haar door een programma, aangepast aan elk werk, gegeven worden. De ordinateurs hebben aan de administraties van grote organismen een nieuw element van vlugheid, veiligheid en economie bezorgd.

Hoe werkt een ordinator ?

De werking van de ordinator is te ingewikkeld om zelfs in een vulgarisatie artikel te beschrijven. Beperken wij ons tot een eenvoudige vergelijking, deze van een gewone rekenmachine met de hand. Met deze machine duidt de operateur de cijfers aan door toetsen in te drukken. Om de machine toe te laten de gewenste rekenkundige bewerking uit te voeren, moet de bediende op een andere toets drukken of een handel bewegen; deze bewerking is mechanisch of electro-mechanisch. Wanneer het resultaat verschijnt moet de operateur met een potlood nota nemen op papier.

Met een electronische ordinator wordt de impuls gegeven door elektriciteit; de rekenkundige bewerkingen worden uitgevoerd door een samengaan van electronische stroomkringen. Het werk wordt gedaan met een fenomenale snelheid en de

(Zie vervolg blz. 4)



De heer Mathy onderzoekt op het bedieningspaneel de mogelijkheid om het programma te laten starten. Links de lees- en ponsleenheid (1402), in het midden de centrale verwerkings-eenheid (1401) en rechts de afdrukeenheid (1403).



In de ponskamer werken drie ponsers en drie controle-ponsters. Op de eerste rij: mej. M. Rayée, mej. M. Verhelle en mej. G. Barbaix. Op de tweede rij: mej. J. Dufermont, mej. E. Torfs en mej. L. Vanden Bogaert (verborgen).

(Vervolg van blz. 3)

opeenvolgende resultaten (die de operateur moest optekenen) worden bewaard om op gelijk welk ogenblik te worden gebruikt. Gans het werk is automatisch: bovendien oefent de machine een zelfcontrole uit.

Welk werk kan gedaan worden door een ordinator?

Dat onderwerp is zeer uitgebreid en wij zullen het slechts bondig onderzoeken. Zeggen wij eerst dat al de bewerkingen, tot nog toe uitgevoerd door onze installatie met ponskaarten, zullen worden gedaan door de ordinator o.a. de berekeningen van de wedden en lonen, de boekhouding van de abonneementen, de berekening van de pensioenen en de talrijke statistieken voor onze dienst Verzekeringen. Maar nu reeds kunnen wij zeggen dat er sinds meer dan een jaar gewerkt wordt aan de volledige mechanisatie van de inkom- en uitgangsbons van de magazijnen van al de stelplaatsen en werkhuisen. Om een voorraad van een magazijn te beheeren moet men bestendig het peil van de voorraad volgen: gekomen op een bepaald peil zal de ordinator melden dat er moet overgegaan worden tot het aanleggen van een nieuwe voorraad.

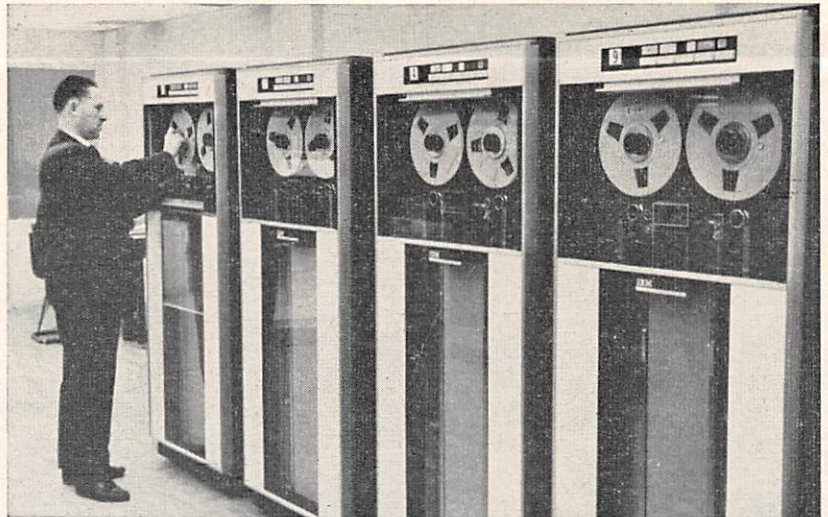
Een ander aspect van de mogelijkheden van de ordinator is, hetgeen men noemt «de industriële wiskunde» of «de operationele opzoeking». Deze ingewikkelde woorden dekken talrijke problemen waarmee onze leiders zich moeten bezighouden. Kortom wanneer een directie een beslissing moet nemen, zijn er dikwijls een zeker aantal uiteenlopende mogelijkheden. Tot nog toe vertrouwde men op de ondervinding, de resultaten waren in het algemeen goed maar niet noodzakelijk de beste; de ordinator maakt de keuze van de beste oplossing mogelijk.

Het in werking stellen van de ordinator.

Om cijfers of letters door een ma-

chine te doen lezen, werden nog maar twee methodes uitgevonden; deze van de ponsingen in kaarten of in stroken dik papier en deze van impulsen, opgetekend op magnetische band. Men mag dus zeggen dat de gewone taal moet omgezet worden in een «machinetaal».

Wij kunnen in deze korte beschrijving niet al de produktiemethodes van de «machinetaal» uit-



De heer Sanfrinon plaatst een magnetische band. Deze magnetische banden zijn «geheugens», die ongeveer op dezelfde wijze gebruikt worden als de opnamen op magnetofoon; elk van deze vier magnetische banden kan tot 13 miljoen tekens opnemen wat praktisch overeenstemt met al de tekens, die voorkomen in de «Petit Larousse».

eenzetten; zeggen wij in elk geval dat zij een belangrijk element uitmaken van de automatische behandeling van de informatie (automatic data processing). Er moet aan toegevoegd worden dat er reeds machines bestaan, die bekwaam zijn rechtstreeks cijfers en letters te lezen.

Maar alvorens een ordinator te doen werken of zelfs alvorens hem aan te kopen, is een lang en belang-

rijk voorbereidend werk noodzakelijk.

De machine kan zelf niet denken, menselijke wezens moeten voor haar denken en, voor haar gebruik, een ingewikkeld werkprogramma opstellen van instructies, die voorzien wat de machine moet doen en in welke orde.

Dat noemt men een programma en deze die het opstellen programmatoren. Dat programma, een van de voornaamste karakteristieken van de ordinator, bestaat uit een opeenvolging van logische beslissingen, die kunnen teruggebracht worden tot een keuze tussen twee zaken: ja of neen, bvb.: het zal morgen mooi weer zijn of het zal geen mooi weer zijn. In functie van het antwoord, twee mogelijkheden: ik zal gaan wandelen of ik zal niet gaan wandelen, enz. Van elk antwoord hangen twee oplossingen af en zo verder.

Het is van deze keuze tussen twee oplossingen dat de onjuiste uitdrukking «elektronisch brein» komt; want indien de machine logische afleidingen kan maken en voorzien is van een geheugen, toch kan zij slechts verwezenlijken hetgeen de mens haar aanwijst.

Om een concrete gedachte te geven van de uitwerking van een programma maken wij een vergelijking met een werk dat wij allen reeds hebben zien doen. Wanneer een bediende van de posterijen aan

het loket een som geld ontvangt, om in te schrijven op een spaarboekje, doet hij een reeks controles en inschrijvingen, die hij uit het geheugen kent, niet volgens zijn verbeelding, doch volgens een reglement, dat zich trouwens in zijn lade bevindt, maar dat hij zelfs niet raadpleegt daar al de bewerkingen logisch in verband staan met elkaar.

Het toegepaste procédé bestaat in
(Zie vervolg blz. 5)

het ontbinden van elk probleem in een groot aantal elementaire operaties en deze laatste, volgens bepaalde regels, om te zetten in codes, verwerkbaar door de machine. Elke operatie heet een instructie en het geheel van al de instructies van een gesteld probleem is een programma.

Dat programma, wordt in kaarten geponst en deelt, in eenmaal, aan de machine al de gegevens van het probleem mede. Van dat ogenblik af gaat alles automatisch. De machine leest en volgt het programma, voert elke instructie uit en houdt slechts op bij de laatste.

Overzicht.

U kent nu het essentiële betreffende de ordinator. Deze machine kan de vier hoofdbewerkingen uitvoeren, zij kan getallen vergelijken om te zien welk het grootst is. Door haar vermogen kan zij elk wiskundig of logisch probleem oplossen. Zij kan inlichtingen verzamelen voor later gebruik.

De ordinator kan niet denken, men zegt hem wat hij moet doen.

Het is een apparaat dat vlug werkt, het doet in enkele seconden dat waarvoor een mens uren nodig

heeft. Onze machine kan noch cijfers noch letters lezen; de informatie die men haar geeft, moet omgezet worden in «machinetaal».

De elektronische ordinatoren zullen een onmisbare uitrusting worden in de grote en middelmatige ondernemingen.

De ordinator en wij.

In België zijn reeds verscheidene elektronische ordinatoren in gebruik, namelijk bij de Belgische Spoorwegen, de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, Cockerill-Ougrée, Philips en zoveel andere bedrijven.

De ordinator is een modern apparaat voor een moderne tijd; dank zij deze machine worden saaiere werken, door hun herhaling, gedaan door een machine, die zich nooit verveelt.

Het bedrijf van het gemeenschappelijk vervoer kan geen bloeiende onderneming worden en haar personeel goed betalen indien niet alle middelen gebruikt worden om met een toenemende productiviteit te werken.

De N.M.V.B. mag niet onwetend blijven over deze werkmethodes en

ten achter blijven, wij moeten ons bijgevolg degelijk uitrusten.

De installatie van de ordinator bij de Buurtspoorwegen zal de Directie toelaten gecentraliseerde inlichtingen te bekomen, die haar beheer zullen vergemakkelijken.

* * *

Wij denken niet dat men kan zeggen dat deze machine de mens dreigt te vervangen, zij zal echter toelaten veel meer te doen dan vroeger.

De N.M.V.B., de moeilijkheden van de programmatie en van de andere studies van de verwerking van de informatie kennend, heeft sedert twee jaar een ploeg specialisten, komende uit de meest verscheidene diensten, gevormd. Deze agenten hebben zich met geestdrift op de oplossing van deze problemen toegelegd onder de hoge leiding van de heer De Clercq, Inspecteur-Generaal, de heren Mornard en Barbier, hoofdingenieurs, en de heer Lindenlauf, adjunct-adviseur.

Wij wensen hen veel geluk met hun werk.

Inwijding van het elektronisch beheersensemble

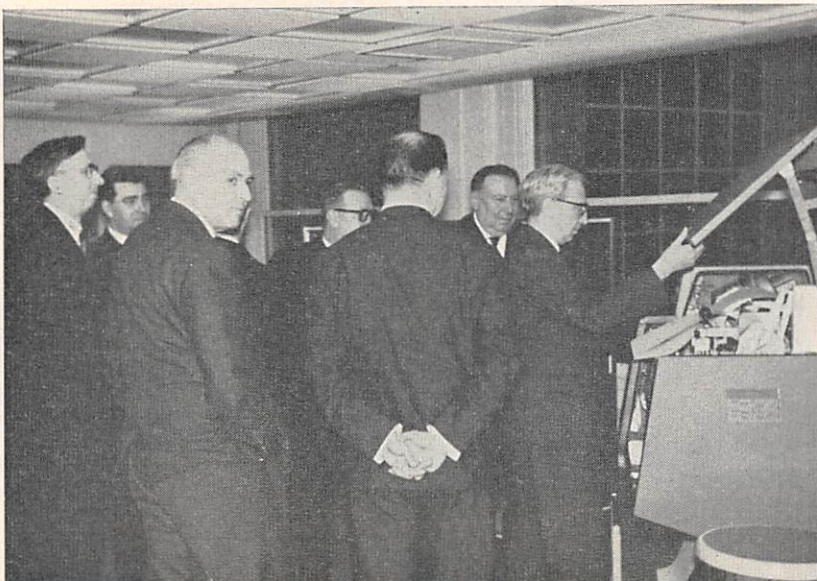
Het elektronisch beheersensemble werd in de grootste eenvoud voorgesteld aan de leden van de Raad van Beheer. Voor de aanvang van de zitting van 13 maart verzocht de heer R. Hoens, directeur-generaal, de voorzitter, de heer A. André, en de beheerders, de wer-

king van de machines, systeem I.B.M. 1401 te komen bezichtigen. Deze machines, met ponskaarten, zijn ondergebracht in twee zalen waar de atmosfeer is aangepast en waar de temperatuur, de hydrometrie en de ontstopping automatisch geregeld worden.

Zij werden verwelkomd door de heer De Clercq, inspecteur-generaal, die hen een korte uiteenzetting gaf over de principes van de werking van het elektronisch geheel en over de talrijke diensten, die het reeds aan de N.M.V.B. bewijst. Vervolgens vroeg de heer De Clercq aan de heer Lindenlauf, adjunct-raadgever, een demonstratie te geven van de loonberekening met het drukken van het loonbandje, gevolgd van de resultaten «bruto loon» per stelplaats en functie. De beheerders, gegroepeerd rond de afdrummachine, zagen op een lijst, op doorlopende band, de samenstellende delen van het loon van elke agent verschijnen, met een snelheid, die niet met het oog kon gevolgd worden.

Met nieuwsgierigheid sloegen zij het afrollen gade van de magnetische banden, die elk een capaciteit hebben van 5 tot 15 miljoen tekens. Onze beheerders keken aandachtig toe en luisterden gespannen naar de uitleg, die hen werd verstrekt tijdens de demonstratie.

Op het einde van het bezoek verklaarde de heer A. André, in naam van de Raad, verrukt te zijn over de resultaten bekomen door deze nieuwe installatie. «Men heeft ons het elektronisch brein aanbevolen» aldus de heer voorzitter «maar wij weten dat achter het brein de mens staat». Ook wenste hij de heer De Clercq en gans zijn ploeg geluk voor het merkwaardig werk dat zij hebben verwezenlijkt.



In tegenwoordigheid van leden van de Raad van Beheer en van de heer Directeur-Generaal zet de heer Lindenlauf de afdrumeenheid in werking.

IEPER, de duizendjarige

IEPER viert dit jaar zijn duizendjarig bestaan. Inderdaad de eerste opzoekingen nopens het Kattefeest brachten aan het licht dat het ontstaan van dit feest in de 10de eeuw en welbepaald in 962 moet geplaatst worden.

Er bestaat immers een oorkonde van 31 juli 961, waarbij de stad Ieper voor het eerst in de geschiedenis treedt: de graaf van Vlaanderen schenkt aan de Brugse Sint-Donaasabdij het « Bodium Ypris » of 2/3 van de tienden van Ieper. Ook de kroniekschrijvers moeten van het bestaan van deze oorkonde op de hoogte geweest zijn en zij hebben het ontstaan van het Kattefeest zo dicht mogelijk bij de eerste historische vermelding van de stad geplaatst, namelijk het jaar daarop: 962. Dat zij het feest niet in 961 plaatsten, was te wijten aan het feit dat het Kattefeest tijdens de Aswoensdagfoor moest vallen en dus naar 962 moest geschoven worden, gezien de bovengenoemde oorkonde van juli 961.

De herrezene.

In 1918 vermeldde een bordje, midden een puinen vlakte: « Hier WAS Ieper ». De heropgerichte Lakenhalle en Belfort bekronen thans een merkwaardige algehele wederopbouw van de stad waarbij het oude stadsbeeld werd geëerbiedigd. De bezoeker wordt het

nooit moe de reusachtige Halle, getuige van de vroegere welstand en wereldwijde handelsbetrekkingen van Ieper, en het stoere Belfort, symbool van de vrijheidsdrang van de Vlaamse gemeentenaren, te bewonderen.

Naast het merkwaardig gotisch gebouwencomplex gevormd door de Lakenhalle en St-Maartensskatedraal, ontdekt de belangstellende bezoeker bij een rustige wandeling de muzea, de mooie kerken en oude gevels en rondom de stad de grachten en verweerde vestingsmuren met Rijselpoort en Menenpoort.

Te Ieper en in haar omgeving, waar tussen 1914-1918 onophoudend de meest verwoede gevechten plaatsvonden, wordt de bezoeker herhaaldelijk herinnerd aan het offer van zovelen: 50 gedenktekens, 170 militaire begraafplaatsen, musea, bunkers, mijntrechters, enz. Elke avond, sedert 1928, onder het Brits gedenkteken van de Menenpoort: ontroerende Last-Postplechtigheid.

Het Kattefeest van Ieper is een zeldzaam overblijfsel van de oude gebruiken, die vroeger in alle germaanse landen bestonden en waarvan de oorsprong te zoeken is in het symbolisch doden van de kwade geesten, verpersoonlijkt in de kat.

De Kattestoet (2de zondag van mei) is en blijft een van de meest oorspronkelijke en meest levendige historische en folkloristische stoeten van Europa: 1.700 figuranten, tientallen muziekkorpsen, groepen en praalwagens.

DE MENENPOORT

Op de plaats van de vernielde Menenpoort werd een Brits Oorlogsmonument opgericht ter nagedachtenis van de 410.000 gewonden en 250.000 gesneuvelden van de Britse legers in de Ieperse sektor. De reusachtige overdekte poort was voltooid in 1927. Aan de voor- en achterzijde staat het opschrift: « Aan de legers van het Britse Rijk, die hier stonden van 1914 tot 1918 en aan dezen hunner doden, die geen gekend graf hebben ».

Binnen in de poort werden 1166 panelen aangebracht waarop de namen gebeiteld zijn van 54.896 gesneuvelden van het Britse leger, wier graf niet gekend is.

Elke avond heeft hier een ontroerende plechtigheid plaats, nl. het blazen op zilveren klaroenen, door manschappen van de Ieperse brandweer, van de LAST POST, als groet aan de doden.



In de verte het 70 m. hoge Belfort van de Lakenhalle, een der grootste en mooiste gotische burgerlijke gebouwen van Europa.

Het Kattenwerpen vanuit de belfortoren, door de nar van Ieper, is het hoogtepunt van deze feesten, die elk jaar ca 100.000 bezoekers lokken.

Ieper en de bekoorlijke vijvers van Zillebeke en Dikkebus, de heerlijke West-Vlaamse bergstreek bieden U op korte afstand en in een rijke afwisseling alles wat U tijdens uw verlof verlangt.

Buurtspoorwegcentrum.

Reeds enkele jaren na de oprichting van de Nationale Maatschappij werd een aanvang gemaakt met het aanleggen van het buurtspoorwegnet, dat Ieper zou verbinden met de bijzonderste steden en gemeenten uit de omgeving.

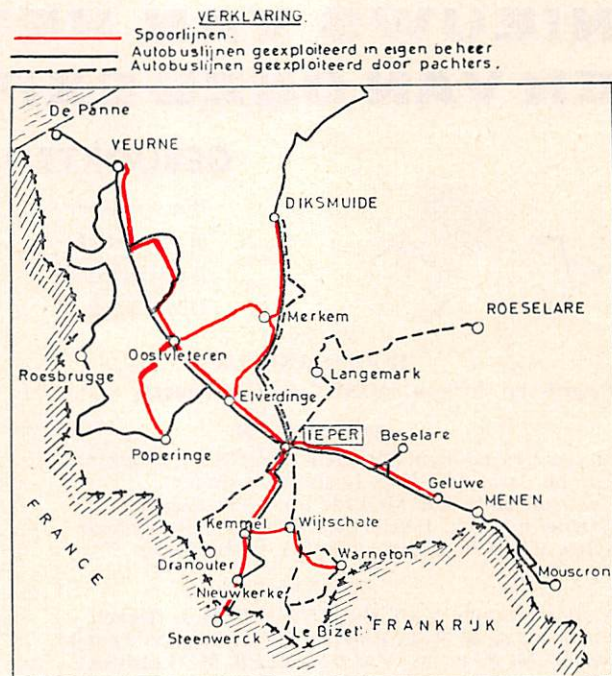
Zo werd op 22 maart 1888 de vergunning verleend voor het aanleggen van de lijn Ieper - Veurne. Het jaar nadien, op 15 juli 1889, had de opening plaats van deze lijn, waarvan de exploitatie toevertrouwd werd aan de « S.A. des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions » en aan de « Compagnie Générale des Railways à voie étroite. »

De lijn Ieper - Nieuwkerke (grens) - Steenwerck (Frankrijk), met een aftakking naar Warneton, zorgde voor een verbinding met het meest zuidelijke gedeelte van de provincie West-Vlaanderen. De vergunning voor het baanvak Ieper - Nieuwkerke en voor de artakking van Kimmel naar Warneton werd toegestaan op 24 december 1895 en de opening van deze baanvakken had plaats op 27 december 1897. De exploitatie werd eveneens in handen gegeven van de twee bovenvermelde maatschappijen. De vergunning voor de sectie Nieuwkerke - grens - Steenwerck werd respectievelijk verleend op 27 november 1902 voor het deel op Belgisch grondgebied en in 1906 voor het deel op Frans grondgebied. Het baanvak werd in gebruik genomen op 1 mei 1909.

De derde verbinding was de lijn Diksmuide - Ieper - Poperinge waarvoor de vergunning werd toegestaan op 25 maart 1901. Slechts vijf jaar nadien, op 25 september 1906, werd deze ruim 40 km. lange lijn in dienst gesteld. Zij werd geëxploiteerd door de « N.M. voor de uitbating der Buurtspoorwegen Dixmude - Yper - Poperinge, Veurne - Poperinge - De Panne, Dixmude - Oostende en uitbreidingen ».

Voor de lijn Ieper - Geluwe, de laatste van het Iepers net, werd de vergunning bekomen in 1902. De lijn, verpacht aan de « S.A. Intercommunale Courtrai », werd geopend op 14 juli 1905.

Al deze spoordiensten, bij de aanvang geëxploiteerd met stoomtractie en later door spoorauto's, werden ingevolge de structuurhervormingen geleidelijk vervangen



door autobusdiensten, aangepast aan de mogelijkheden door deze vervoerwijze geboden.

Zo is Ieper thans het vertrek- of aankomstpunt van een tiental autobuslijnen :

- Ieper - Mene - Mouscron
- Ieper - Dranouter
- Ieper - Warneton - Le Bizet
- Ieper - Wijschate - Le Bizet
- Ieper - Westnieuwkerke - Le Seu
- Ieper - Roesbrugge - Veurne
- Ieper - Langemark - Roeselare
- Ieper - Merkem - Diksmuide
- Ieper - Diksmuide - Oostende
- Ieper - Oostvleteren - Veurne
- Ieper - De Panne (seizoendienst)

De stelplaats van Ieper, geleid door de heer C. Barbary, werkmeester 1ste kl., werd omgebouwd, aangepast aan de nieuwe exploitatiewijze en voorzien van moderne sanitaire installaties.

Terwijl vijf mecaniciens zorgen voor het nazicht en onderhoud van 23 autobussen verzekeren tien A.B. bestuurders de diensten uitgaande van de stelplaats Ieper. De overige diensten worden uitgevoerd door voertuigen van de stelplaatsen Veurne, Roesbrugge, Nieuwkerke, Geluwe en Mouscron.



Ieper. - Algemeen gezicht op de autobusbergplaats met koerverharding.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN ONZE EXPLOITATIEGROEPEN

GEBOORTEN



Wees welkom
in ons huizeke
Wees welkom
kleine schat

HOOFDBESTUUR

Beatrijs bij de h. D'HONDT L. (De Pinte).

ANTWERPEN

Margaretha bij de h. BROECKHOVEN Cl. (Muizen).
Luc bij de h. ZAGERS Louis (Hoogstraten).
Carla bij de h. DE MEYER Louis (Brasschaat).
Christel bij de h. LAUWERENS Guido (Brasschaat).
Sylvia bij de h. Boenders Walter (St-Lenaarts).

BRABANT

Nadine bij de h. VAN BREETWAETER J. (Ukkel).
Johan bij de h. BELLEMANS R. (St-Martens Lennik).
Nadine bij de h. DE VALCKENEER M. (Leerbeek).
Nadine bij de h. DE VITS R. (Kester).
Ivo bij de h. GILLEKENS G. (Huldenberg).
Chantal bij de h. DEROME R. (Nijvel).
Bernadette bij de h. NOLMANS A. (Kessel Lo).
Marc bij de h. DE VITS M. (Kester).
Frieda bij de h. DEFRANCO J. (St-Ulriks Kapelle).
Guido bij de h. BOGHE V. (Leuven).
Maria bij de h. DEHAES J. (Bertem).
Thierry bij de h. DELCORDE R. (Waterloo).
Daniel bij de h. SLUYS V. (Beersel).

WEST-VLAANDEREN

Freddy bij de h. WILDEMEERSCH Albert (Assebroek).
Carine bij de h. VAN ZANDWEGHE Firmin (Knokke).
Marnik bij de h. MOMMERENCY Oscar (Geluvelt).

OOST-VLAANDEREN

Anne-Marie bij de h. VANDEWALLE G. (Landegem).
Dirk bij de h. SEGERS Alfred (Hamme).
Hilde bij de h. DECOCK Frans (Herzele).
Katia bij de h. VANDEVOORDE Cyriel (Desteldonk).

LIMBURG

Edith bij de h. LATHOUWERS Adolf (Zonhoven).
Willy bij de h. VANDORMAEL Jean (Hasselt).
Anne-Marie bij de h. VANSPAUWEN M. (Vliermaalroot).
Monique bij de h. VANDORMAEL Firmin (Diepenbeek).
Peter bij de h. BROUWERS Jean (Maaseik).
Johnny bij de h. PEETERS Marcel (Diepenbeek).
Yvo bij de h. CAROLUS Robert (Nieuwerkerken).
Marc bij de h. VANHOVE Pieter (Opitter).

Luc bij de h. DONNE Albert (Bree).
Ludo bij de h. KATHAGEN Theo (Dilsen).
Patrick bij de h. HOLTAPPELS Firmin (Diepenbeek).
Jozef bij de h. SAELMANS Jaak (Elen).

HUWELIJKEN

Daar alleen kan liefde
[wonen

Daar alleen is 't leven
[zoet

Waar men stil en on-
[gedwongen

Alles voor elkander
[doet



BRABANT

De h. COECKAERTS Fr. met Mej. WUESTENBERGS M.
De h. JANSSENS Jaak met Mej. NAUWELAERTS R.
De h. VAN KERKHOVEN A. met Mej. VAN HOOVELS.

LIMBURG

De h. ZENGENS Mathieu met Mej. GIJBELS Yvonne.
De h. PEETERS Pierre met Mej. VASTMANS Marie.

OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

Maanden januari - februari 1962.	Dienstj.	Groep
LUYCKX J., hoofdontvanger	47	Antwerpen
OOMS A., machinist 1° kl.	44	»
GOOLENAERS F., hoofdontvanger	32	»
VAN SNICK L., A.B. bestuurder	47	Oost-Vlaand.
VAN DE VELDE A., el. geleider	35	»
VAN STEENKISTE E., ontvanger	33	West-Viaand.
MEYERS Th., controleur	36	Limburg
DRIESMANS E., baanwerker	33	»
LECLERCQ H., keurwerkman	45	Brabant
V.D. WIJNGAERT V., gesch. werkm.	38	»
ENGEL A., ontvanger	36	»
RAMPENBERG V., half-gesch. werkm.	36	»
VAN GEIT S., baanwerker	32	»
LEEMANS E., ontvanger	31	»
BRASSEUR A., gesch. werkm. 1° kl.	24	»
LARUELLE J., ontvanger	44	Luik
HOYOUX L., baanwerker	33	»
NEUMANN N., ontvanger	10	»
PENE J., el. geleider	35	Namen - Lux.
KERGER N., machinist	31	»
GERIMONT H., baanwerker	24	»
ERGOT A., controleur	32	Henegouwen
LEBLOND G., stoker	29	»
DE LANDAS L., baanwerker	17	»



PIROTTE V.
Trad in dienst op 1-10-1911 als machinist in de stelplaats van Archennes. Hij eindigde zijn loopbaan als spoorauto-voerder.



VAN DER BIESEN T.
Is in dienst getreden op 22 maart 1924 te Antwerpen. Op het ogenblik van zijn opruststelling was hij el. geleider te Merksem.



VANDEVELDE M.
Begon te Lennik als ontvanger op 9-11-1915. Hij werd overgeplaatst naar Dilbeek en Het Rad. Hij eindigde als gesch. werkm. 1° kl. te Kuregem.



HUENS A.
Trad in dienst als bankwerker op 1-3-1912 te Leuven. Overgeplaatst naar Evere eindigde hij zijn loopbaan in de onderhoudswerkplaats.



KEMPE M.
Op 1-6-1919 begon hij zijn dienst op de lijnen van de kust. Hij was op het einde van zijn loopbaan elektrisch geleider.

STERFGEVALLEN

AGENTEN

- Antwerpen.**
VAN NEYLEN L. (A. B. bestuurder) 47 jaar.
- Brabant.**
PASSCHIER J. (el. geleider) 58 jaar.
- Henegouwen.**
CLAEYS G. (toezichter W.W. 1° kl.) 47 jaar.
- Luik.**
MICHEL E. (A.B. bestuurder) 38 jaar.

OPRUSTGESTELDEN

- Antwerpen.**
OLTHOF J., 60 jaar.
CLAES FI., 71 jaar.
PROOST J., 82 jaar.
DE POOTER J., 61 jaar.
NUYTS E., 89 jaar.
VAN EYNDE K., 68 jaar.
JACOBIN Fr., 72 jaar.
BUYS J., 78 jaar.
- West-Vlaanderen.**
GEKIERE C., 76 jaar.
DEFOUR R., 70 jaar.
VAN MECHELEN J., 64 jaar.
DENYFT H., 67 jaar.
- Oost-Vlaanderen.**
SOMNEL C., 63 jaar.
- Brabant.**
CHARLIER G., 81 jaar.
GOFFAUX F., 67 jaar.
LAES E., 77 jaar.
PELSMAEKERS I., 71 jaar.
LACROIX J., 67 jaar.
DESMET J., 76 jaar.
VERMOSEN F., 86 jaar.
POLFLIET J., 76 jaar.
DE KOSTER J., 72 jaar.
DE VROEDE G., 80 jaar.
FELIX F., 74 jaar.
- Luik.**
KRAUS A., 77 jaar.
MARECHAL J., 68 jaar.
- Henegouwen.**
MATHIEU F., 85 jaar.
PIROTTE S., 64 jaar.
BALESTIN H., 51 jaar.
SPANOGHE J., 63 jaar.
GOUVERNEUR A., 45 jaar.
- Namen - Luxemburg.**
LEFEVRE O., 59 jaar.
LECOQ F., 84 jaar.
GERARD E., 76 jaar.
GAROT D., 78 jaar.
LEONARD F., 81 jaar.

West-Vlaanderen

Kortrijk

De heer ROTTIERS overleden

Het ontstellende nieuws van het plots overlijden van de heer Rottiers, dienstoverste te Kortrijk, heeft allen, die hem hebben gekend, met verstomming geslagen.

Kranig, verkleefd en voorbeeldig heeft deze 51 jarige zich door noest labuur opgewerkt van ontvanger tot dienstoverste. Hij was achtereenvolgens tewerkgesteld in de burelen van het werkhuis en van de ontvangsten te Destelbergen (1933), de stelplaatsen van Gent-Heirnis (1936), van Zwevezele (1939) en van Kortrijk (1946).

Overal wist hij zich aan de omstandigheden aan te passen in alle eerlijkheid, stiptheid en rechtvaardigheid. Het gezag, de eerbied en de sympathie, die hij bij het personeel afdwong, verwierf hij door het schitterend voorbeeld van zijn menslievendheid, van zijn organisatievermogen en van zijn onvermoeibare werkzucht.



Talrijk zijn deze die door hem tijdens de sombere oorlogsjaren geholpen werden. Toen hij in de eerste naoorlogse jaren als nieuweling te Kortrijk toekwam, sprong hij meteen in de bres om tot de reorganisatie over te gaan. In enkele jaren werd hij de hoofdschakel van de beweging in het Kortrijkse en had hij onder het personeel een geest van vriendschap en medewerking aangeweekt.

De dood vond hem werkende.

Meer dan driehonderd agenten, gekomen uit de meest afgelegen hoeken van de beide Vlaanderen, brachten hem naar zijn laatste rustplaats.

Oost-Vlaanderen

EERLIJKE AGENTEN

Wij wensen de volgende agenten geluk wegens het indienen van belangrijke sommen geld, gevonden tijdens de uitvoering van hun dienst:

DE CLERCQ Frans (St-Niklaas), 8.020 F.
AUDENAERT A. (Destelbergen), 4.743 F.
PIETERS Odilon (Eeklo), 1.750 F.
D'HOND Adrien (Oudenaarde), 845 F.

Brabant

UITREIKING VAN ERETEKENS

Deze plechtigheid had plaats op zondag 18 maart in de grote eetzaal van Kuregem. De muziekmaatschappij van het werkhuis van Kessel-Lo begroette de aankomst van de heer J. Cuvelier samen met zijn ingenieurs en dienstoversten.

(Zie vervolg blz. 10)

Een wedervaren van CONTROLEUR SPEURNEUS

SPEURNEUS: Ik heb vernomen dat een van onze collega's, dank zij een wedstrijd uitgeschreven door een dagblad, een plaats gewonnen heeft aan boord van een van de vliegtuigen van de luchtbrug, ingezet tussen Brussel en Madrid ter gelegenheid van de voetbalwedstrijd Real - Standard.

ONTVANGER: Wat een geluksvogel!

Sp.: Dat zal voor hem een onvergetelijke herinnering blijven.

O.: Ik heb mij steeds de vraag gesteld of de Sabena ook verminderingen toestaat aan kroostrijke gezinnen en invaliden.

Sp.: Denkt ge? Maar dat geeft mij de gelegenheid u te spreken over een nieuwe verminderingkaart, die sinds 1 april in voege is.

O.: Nog één. Er is nochtans geen nieuwe oorlog geweest.

Sp.: Ik zal u dat uitleggen. De politieke gevangenen en de burgerlijke invaliden van de oorlogen 1914-18 en 1940-45 zijn in het bezit van een groene identiteitskaart (geldig van 1959 tot 1969), rechtgevend op 50 % vermindering op de vervoerprijzen...

O.: ...van de trams en spoorauto's van de buurtspoorwegen.

Sp.: Ja, maar opgepast, eveneens op de autobussen waarop het buurtspoorwegtarief wordt toegepast t.w. op het grootste gedeelte van onze autobuslijnen.

O.: En deze nieuwe kaart?

Sp.: Wij gaan er komen. Op het net van de buurtspoorwegen zijn er nog autobuslijnen met autobustarief. Op deze lijnen is de vermindering slechts 25 % en dat is de reden waarom een nieuwe rooskleurige kaart werd ingevoerd.

O.: Goed, ik heb het begrepen; de groene kaart van 50 % was dus niet geldig op de lijnen met autobustarief.

Sp.: Juist. Om volledig te zijn nog het volgende: sommige invaliden zijn gemachtigd zich te laten vergezellen door een gids of een hond. Indien de reiziger een groene kaart bezit, zal men slechts EEN ENKELE reiskaart, 50 %, afleveren geldig voor de invalide én voor de gids; in geval van een rose kaart, een reiskaart, 25 %, voor de invalide en een reiskaart, 25 %, voor de gids of de hond.

O.: Maar ik heb reeds bruine kaarten gezien voor burgerlijke oorlogsinvaliden, rechtgevend op 75 %.

Sp.: Inderdaad, het betreft slechts de burgerlijke oorlogsinvaliden van de oorlog 1914-18. Dat is allemaal een beetje ingewikkeld maar met wat goede wil en aandacht geraakt men er wel door.

O.: Akkoord, chef.

(Vervolg van blz. 9)

De heer directeur onderlijnde in zijn toespraak op welk punt het gemeenschappelijk vervoer, gedurende de laatste 35 jaar, heeft geëvolueerd. Hij bedankte de gedecoreerden voor hun getrouwheid aan de Maatschappij en vroeg ook in de toekomst het voorbeeld te zijn voor de jonge agenten.

Vervolgens ging de heer Cuvelier persoonlijk over tot het overhandigen van de eretekens aan de navermelde agenten. Hij wenste vooral de heren Claes en François geluk met de bekomen onderscheiding.

Inmiddels lieten de genodigden zich de porto smaken en brachten de Leuvense muzikanten nog menig stukje ten gehore.

NATIONALE ORDEN

KROONORDE

Ridder : CLAES Gh., bewegingsoverste 1ste kl. (thans dienstoverste 2de kl.).

Gouden Medaille :

MESKENS F., ontvanger.
BOGARTS J., ontvanger.
DESMEDT J., geleider.
HEYVAERT J., ontvanger.
LUYCKX A., half gesch. werkm.
LOMBAERT J., ontvanger.
ROELANTS F., ontvanger.

ORDE VAN LEOPOLD II

Ridder : FRANÇOIS D., meestergast 1ste klas.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 jaren dienst

BURGERLIJK KRUIS 2de KLAS

DOMS E., meestergast.
SOMMERIJN J., controleur.
VAN ROSSEM R., controleur.

BURGERLIJKE MEDAILLE 1ste KLAS

BASTIAENS L., ontvanger. BOGAERTS J., ontvanger. DE GROEN J., ontvanger. OLBRECHTS J., ontvanger. PERSOONS P., manœuvre. COOMANS A., A.B.-geleider. COORENS L., el. geleider. DE BOT J., el. geleider. HUYBRECHTS F., ontvanger. VAN DEN STEEN D., ontvanger. D'HEUR L., A.B.-geleider. HANDELBERGH J., keurwerkm. LICHTERT J., brigadier. MOONENS E., brigadier. VAN DE VELDE M., gesch. werkm 1ste kl. MELLEKER J., el. geleider. VANDERLINDEN E., manœuvre. VAN HOOGTEN J., keurwerkm. VAN OSMAEL M., el. geleider. VAN BELLE P., ontvanger. L'HEUREUX E., manœuvre. VAN CRIECKINGE J., hoofdontvanger. AVAU A., el. geleider. DE HAEN F., manœuvre. DE SAEGER G., el. geleider. DUFOUR H., manœuvre. JANSSENS R., baanwerker. MOONS E., ontvanger. RENDERS T., A.B.-geleider. SCHOONJANS J., ontvanger. VAN HEMELRIJCK F., ontvanger. ANTHONIS L., hoofdontvanger. DE GROEF L., ontvanger. DE QUANTER J., el. geleider. DESCHOUWER J., ontvanger. GRAUWEN P., el. geleider. HUYBRECHTS H., manœuvre. LAMAL N., hoofdontvanger. MESSY M., ontvanger. OP DE BEEK J., gesch. werkm. RENQUIN J., A.B.-geleider. SERMEUS P., gesch. werkm 1ste kl. TAELEMANS C., half-gesch. werkm 1ste kl. VAN

DEN BRANDEN J., ontvanger. VAN DEN HENDE O., half-gesch. werkm. VINCENT P., el. geleider. WOUTERS F., el. geleider. MESAUS W., manœuvre.

25 jaren dienst

BURGERLIJKE MEDAILLE 1ste KLAS

DENDOOVEN G., CASSART V.

BURGERLIJKE MEDAILLE 2de KLAS

DERO G., LAUREYNS J., VAN DEN BOSCH A., VERHEVEN L., LAEREMANS F., VAN HOOGTEN A., SMISMANS A., TUYAERTS E., VAN PEE V., DOCUS C., DOCUS J., PASHUYZEN F.

KUREGEM

Op uitnodiging van de Directie van de Groep Brabant waren een veertigtal collega's, op vrijdag 30 maart, verenigd in de stelplaats van Kuregem. Zij kwamen van Leuven, Jodoigne, Asse en elders om hun sympathie te betuigen aan de heer Leon Denis, dienstoverste-belangrijke dienst, en de heer Karel Van der Hulst, stelplaatsoverste 1ste kl., die de ouderdomsgrens hadden bereikt.

De heer Denis trad in 1913 in dienst van de maatschappij, die de exploitatie verzekerde van de lijn Brussel - Hut en heeft zich steeds bezig gehouden met loonkwesties. Men kan zeggen dat hij gans de sociale evolutie van nabij heeft

gevolgd, « want » zegde de heer Cuvelier « vóór 1914 betaalde men het loon, min een taks, het was dus zeer eenvoudig ».

De heer Denis heeft aan het einde van een uitzonderlijke loopbaan van 49 jaar een belangrijke graad bereikt en zijn loopbaan mag als voorbeeld gesteld worden.

De heer Van der Hulst begon te Leuven op 1 januari 1914. Hij werd zeer spoedig met een verantwoordelijke taak belast vooral tijdens de laatste oorlog, die hij meemaakte te Aarschot. Hij heeft de Buurtspoorwegen tijdens zijn lange loopbaan goed gediend.

Op een luimige wijze beantwoordde de heer Denis de toespraak van de heer Cuvelier en zijn opmerkingen en aneddoten ontlokten meermaals gelach bij zijn toehoorders. Hij was nochtans zeer ontroerd en iedereen begreep dat het voor hem waarlijk de « grote dag » was. De heer Van der Hulst bedankte eveneens zijn Brusselse collega's voor het vriendelijk onthaal dat zij hem hebben voorbereiden bij zijn aankomst in de hoofdstad.

Na de aanbieding van de geschenken nodigden de gevierden hun vrienden uit om in de eetzaal een glas te drinken op het afscheid. Op het einde van deze samenkomst werd een vriendschapsmaal aangeboden, waaraan het merendeel van de genodigden deelnamen.



Van links naar rechts: De heren D. Hellebuyck, G. Peerts, L. Denis K. Van der Hulst, J. Cuvelier, directeur, L. Janssens, N. Paternoster en A. Coppens.

EXPLOITATIENIEUWS

BRABANT

Sinds 1 april 1962 wordt de overblijvende buurtspoorwegsectie Leuven - O.L.V. Tielt van de buurtlijn Leuven - Diest door een autobusexploitatie vervangen.

Op 1 april 1962 werd een nieuwe openbare autobusdienst Brussel - Vollezele in bedrijf gesteld.

NAMEN - LUXEMBURG

Toeristische rondritten.

De toeristische rondrit van de beide Ourthen rijdt op de donderdagen van de

maanden juli en augustus en heeft volgende reisweg: La Roche (vertrek 14 u.) - Nadrin (rots van de Hérou) - Engreux - Bertogne - Afdamming van Nisramont - La Roche (aankomst 18 uur).

De toeristische rondrit Florenville - Avioth - Montmédy - Ermitage de St-Walfroy - Carignan - Florenville rijdt eveneens in de maanden juli en augustus, doch op de dinsdagen. Het vertrek heeft plaats te Florenville om 14 u. met aankomst aldaar om 1 u. 15. Deze rit loopt grotendeels over Frans grondgebied.

Het Buurtspoorwegmuseum in het hart van het Pajottenland

*Ik weet geen streek, die het bij u kan dalen
in veie vruchtbaarheid en schoonheidsglans,
Uw groene heuvels en nog groener dalen
omringen Brussel met smaragden krans.*

*

*Pajottenland, gij, land van brave mensen,
van rijke niet, van brave des te meer
kan wel uw kind u mildre zegen wensen,
dan dat gij blijft, als ik u zag weleer?*

Pol de Mont.

Het land van Breughel.

Het Pajottenland is mooi.

Een golvend landschap, met weiden, velden, boomgaarden, bosjes, bomenrijen. Een streek die in de loop der tijden weinig veranderd is, een land barstend van vruchtbaarheid. Wegen en wegeltjes, die klimmen en dalen, kronkelen om de terreinglooiingen te volgen, en die de wandelaar naar enig mooie vergezichten leiden.

Pajottenland is bij uitstek het land van de wandelaars, die een open oog hebben voor het schone, afwisselende in de natuur; de streek is bovendien nog haast ongerept, nog niet door de nijverheid geschonden.

Pajottenland is het land van Pieter Breughel. Men vindt hem terug in het Pededal, in het land van Gaasbeek. Men vindt hem ook terug in de Brabantse mens, zowel de hard werkende boer, die gebogen over deze vruchtbare grond, geen duimbreed laat verloren gaan, als in de mens die uitbundig kan feestvieren. Geuze en lambik dragen daar trouwens toe bij...

Wie houdt van het schone in de natuur, houdt van het Pajottenland. En wie deze prachtige streek niet kent, moet in een leemte in zijn toeristische bagage voorzien.

Wanneer u te Schepdaal het buurtspoorwegmuseum bezoekt, vergeet dan niet de uitkijktoren van de V.T.B. op de nok van de dertig meter hoge brouwerij Eylenbosch aan de Ninoofsesteenweg te bestijgen.

Langs een uiterst veilige en gemakkelijke trap binnen in de brouwerij komt men op de bovenste verdieping, van waaruit men, zelfs bij ongunstig weder, een mooi en groot deel van het panorama kan bewonderen. Dat men van daarboven wijde uitzichten heeft, is gemakkelijk te begrijpen wanneer men weet dat het gebouw, dat dertig meter hoog is, zelf staat op een hoogteniveau van circa honderd meter.

Het uitgestrekt gebied dat men van hieruit beslaat is een gewest, rijk aan stemmige hoekjes en vol afwisseling, landelijk en schilder-

achtig. Het is het land van Breughel; schier elke bijzonderheid uit zijn schilderijen kan er nu nog levend worden teruggevonden; de spitse kerktorens, de ranke stammen van de bomen, de wankele huisjes.

Het loont de moeite een inspanning te doen om eens naar boven te klimmen; daar staat het kleurige vergezicht borg voor.

Vanwaar komt de naam Pajottenland?

Het Pajottenland is de naam die wordt gebruikt voor de streek gelegen in de vierhoek Brussel - Edingen - Ninove - Asse. Die benaming heeft de jongste decennia meer en meer ingang gevonden, bij zover dat ze thans vrij algemeen verspreid is.

Hoe is die naam ontstaan en wat betekent hij?

De eerste die de benaming heeft pogen te verklaren is de Lennikse advocaat F.J. De Gronckel, die in

1845 onder de pseudoniem Twyfel-loos in West-Brabant een boekje liet verspreiden: «'t Payottenland gelyk het van oudtyds gestaen en gelegen is».

Welnu, deze auteur verklaart dat het woord payot dezelfde betekenis heeft als patriot, namelijk die van minnaar, verdediger van het vaderland. Zijn interpretatie werd later hier en daar overgenomen.

Prof. dr Albert Carnoy van zijn kant heeft een andere uitleg vooruitgezet. Volgens hem zou het woord komen van het Waals «payou» (= paillou), dat betekent: muur gemaakt met stokken, stro en leem. Payottenland zou dan de betekenis hebben van «land waar kleimuren in gebruik zijn, om eigendommen te omheinen».

In 1926 heeft dr Jan Lindemans beide stellingen op de korrel genomen.

Over de verklaring van De Gronckel (payot = vaderlandmin-

(Zie vervolg blz. 12)



Het kerkje van St-Anna-Pede.

(Vervolg van blz. 11)

naar) merkt hij op dat West-Brabant in de loop van de geschiedenis, en meer bepaald in de 16de eeuw, een betrekkelijk rustig gebied is geweest, waar alleszins geen haard van verdedigers van het vaderland te bekennen is; hij voegt eraan toe dat De Gronckel de eerste is geweest die de benaming Payottenland in een geschrift heeft gebruikt.

Ook de uitleg van Carnoy neemt Lindemans niet aan, omdat daarin te veel onderstellingen voorkomen; bovendien heeft de schrijver in West-Brabant geen sporen van dergelijke kleimuren gevonden.

Dr Lindemans meent dat payot komt van pays, en dat het tegenover dit woord staat zoals patriot staat tegenover patrie.

Een en ander leidt dan ook tot de stelling dat « Payottenland » een benaming is, uitgevonden door Leuvense studenten, die op zoek waren naar een passende klubnaam ter aanduiding van hun gewest; in ieder geval is het woord een fantasie van intellectuelen. Het feit dat De Gronckel zijn boekje heeft uitgegeven kort nadat hij Leuven had verlaten, versterkt dit vermoeden.

De besluiten van Dr Lindemans kunnen als volgt worden samengevat :

- op het einde van het Oostenrijks bewind waren hier soldaten, die de naam payot droegen; waarschijnlijk gold het de inlandse infanterie. Nu gebruikt men trouwens nog het woord piot;
- het woord leeft onder de studenten voort en krijgt een studentikoze betekenis;
- de verklaring van De Gronckel is fantasie;
- studenten en intellectuelen uit de streek blijven het woord in ere houden en leveren het van generatie tot generatie over, zodat het gaandeweg ook in de volksmond in gebruik komt. Tegenwoordig is de uitdrukking algemeen verspreid voor het aanduiden van het gedeelte van West-Brabant, gelegen tussen de vier voornoemde plaatsen.

Het Pajottenland als aardbeienstreek

Het Pajottenland is onder de vandoeds in ons land bekende aardbeien-centra niet het minst belangrijke. Niet alleen is het een van de oudste centra maar als voornaamste leverancier van de Brusselse handelaars geniet het bekendheid als voortbrenger van kwaliteitsfruit.

Deze teelt is in de streek ten minste driekwart eeuw oud. Zij verspreidde zich inderdaad rond 1885; in die jaren had de kasteelheer te Dilbeek in zijn tuin aardbeien voor eigen gebruik; onze boeren, die geregeld naar Brussel trokken om hun boter en eieren aan de man te brengen, hadden hier enkele planten losgekregen. Was het misschien uit erkentelijkheid dat de eerste schone

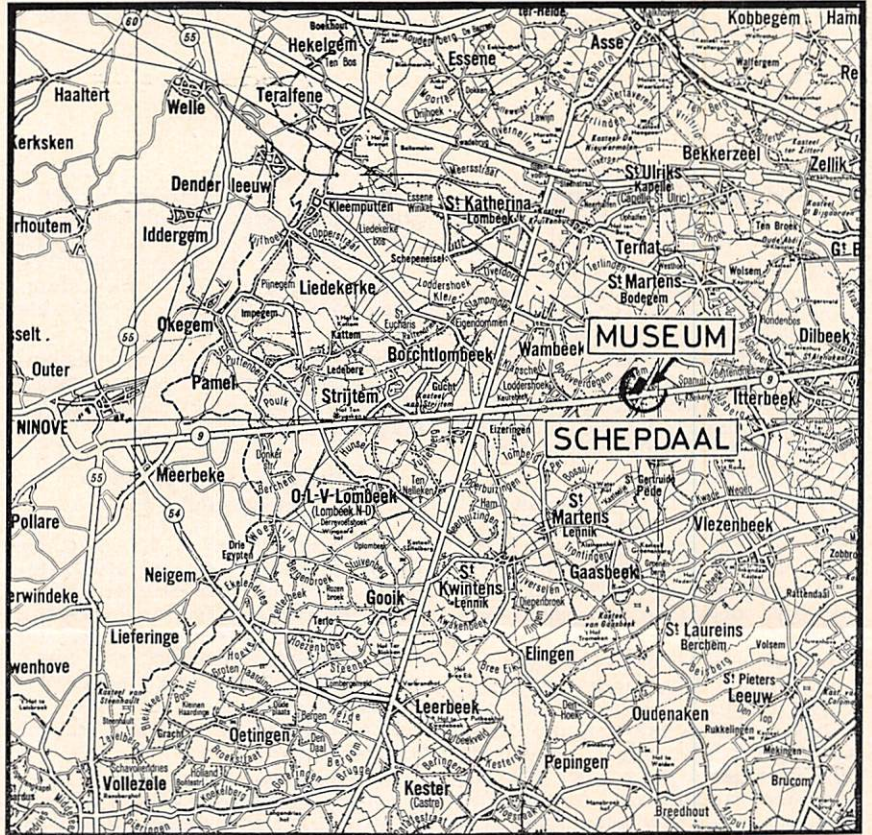
variëteit in de volksmond «Barons» werd geheten ?

Destijds moesten de kwekers hun aardbeien met eigen middelen naar de Brusselse vroege markt brengen. Het waren de beste die over paarden- of zelfs hondenkar konden beschikken, doch velen gingen te voet met een last van 25 en zelfs 30 kg. Zij vertrokken rond middernacht, om op de markt de beste plaatsen te bemachtigen, en hier waren de voetgangers enigszins bevoordeeld,

opbrengst is wellicht groter en zeker beter. Dit is in hoofdzaak te danken aan de variëteiten, die nu worden geplant.

En gij, lezer, komt in het schilderachtige Pajottenland, deze typische voortbrengst bewonderen in haar prachtige kleurschakering en met haar heerlijk aroma; komt de aardbeien proeven; vers gegeten hoeft er geen suiker of slagroom bij.

Van harte : smakelijk !



want de karren mochten indertijd niet vóór 3 uur over de kanaalbrug.

Het aanleggen van de tramlijn bracht echter verbetering en gretig maakten de handelaars er gebruik van. Zo bestond de speciale nachtram uit St-Kwintens-Lennik regelmatig uit 10 en 12 wagens. Zo staat het vast dat in volle seizoen, 's zondags — de voornaamste markttag — alleen te Schepdaal soms tot 300 mensen de nachtram namen. Wanneer men hierbij bedenkt dat deze gemeente in 1905 slechts 367 gezinnen telde, mag men gerust beweren dat een groot gedeelte hiervan bij de aardbeienteelt was betrokken; elk bewerkte slechts een vrij kleine oppervlakte, ter oorzaak van de vervoermoeilijkheden.

Evenals destijds is de aardbeienteelt een aanvulling van de kleinere landbouwbedrijven en vinden een aantal mensen, naast hun betrekking bij buurtspoorwegen, post of elders er een bijverdienste in. Er zijn thans minder planters, doch de

De buurtlijn Brussel - Schepdaal.

In de beschrijvende memorie (document gevoegd bij de vergunningsaanvraag) van deze lijn vinden wij enkele belangrijke bijzonderheden.

Op 16 oktober 1886 werd de vergunningsaanvraag ingediend voor de exploitatie van een buurtlijn, met enkelspoor, over een afstand van 10 km. tussen Brussel en Schepdaal.

Thans is men enigszins verwonderd vast te stellen dat, naast het belang dat de groentebouwers stelden in de aanleg van deze lijn, als argument werd aangehaald « het belangrijk verkeer dat men zou kunnen verwachten van het vervoer van reizigers naar de talrijke (sic) kastelen gelegen langs de lijn ».

Benevens het kasteel van Gaasbeek, tamelijk ver van de lijn verwijderd, en het kasteel van St-Alena (thans gemeentehuis van Dil-



Parabel van de blinden (Museum van Napels).

Bij Breughel maakte, voor de eerste maal in de geschiedenis van de Noordse schilderkunst, het landschap integrerend deel uit van het schilderij. Het was niet meer zoals in de voorgaande eeuwen, bij het merendeel van de schilders, een eenvoudig decor waar zich de gebeurtenis afspeelde.

Soms vindt men er de bergstreken in terug, die Breughel doorkruiste gedurende zijn reizen in Italië, soms schildert hij op het achterplan Vlaamse of Brabantse landschappen.

De nauwkeurigheid van zijn tekening is zo juist dat men op zijn beroemde « Parabel van de Blinden » (Museum van Napels) onlangs de kleine kerk van Sint Anna-Pede, bij helder weder zichtbaar van op het kasteel van Gaasbeek, heeft kunnen vereenzelvigen.

beek) zien wij niet goed in waar zich deze kastelen bevonden.

Het document voorzag eveneens twee verbindingssporen: het een zou de ontworpen lijn verbinden met het station Brussel-West met het overladingsstation van de Vandermeirenstraat en het ander zou de verbinding vormen met het slachthuis van Kuregem-Anderlecht. Deze verbinding deed dienst tot in 1944, tot op het ogenblik dat de brug over het kanaal werd opgeblazen.

Ook de bouw van een station te Dilbeek en een stelplaats te Schepdaal waren in de aanvraag vermeld.

Na onderzoek, door het Ministerie van Landbouw, onder wiens bevoegdheid de N.M.V.B. destijds resorteerde, werden de plannen op 31

maart 1887 goedgekeurd. Het leggen van de sporen begon aanstonds en was in vijf maanden geëindigd. De opening van de lijn had plaats op 8 september 1887. De stelplaats van Schepdaal (het huidige museum) werd slechts het volgend jaar gebouwd. Een terrein werd aangekocht langs de weg naar St-Maartens Bodegem tegen een globale prijs van 8.523 F., hetzij ongeveer 1,20 F de m².

Het Buurtspoorwegmuseum is dus ondergebracht in een typische stelplaats van de N.M.V.B., die 74 jaar geleden werd gebouwd en die o.m. bevatte: burelen, een loods voor vier stoomlocomotieven, twee loodsen voor rijtuigen, een weegbrug, een watertoren, een smidse, een lampenmagazijn, een kolenberg-

plaats, een goederenmagazijn en een magazijn voor wisselstukken van de dienst W & W; deze lokalen bestaan nog steeds maar zij werden aangepast aan hun nieuwe bestemmingen.

Alzo zal de AMUTRA beschikken over een projectie- en voordrachtzaal, tentoonstellingszalen en een lokaal dat zal voorbehouden worden aan de modellers en de bouwers van miniatuurspoorwegen.

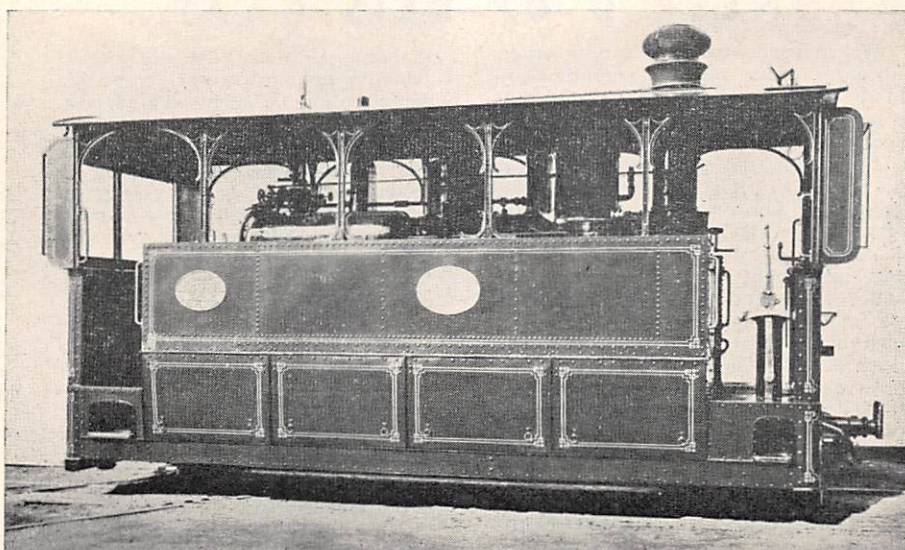
Dat artikel is gedeeltelijk samengesteld uit bijdragen verschenen in « Het Pajottenlandnummer » van de De Toerist, het orgaan van de Vlaamse Toeristenbond. 40ste jaargang, nr 9.

Stoomlocomotief van de N. M. V. B. - Type 18

Dit type werd in dienst gesteld van 1910 af. Het werd afgeleid van het type 4 (16,5 Ton) waarvan de onvolmaaktheden werden verbeterd en sommige elementen gewijzigd.

Hiervan bestonden 126 eenheden. Na de vernietigingen van de eerste wereldoorlog heeft de N.M.V.B. 85 machines van dat type besteld, die genummerd werden van 1021 tot 1105.

De locomotief 1066, die zich in het Museum van Schepdaal bevindt, behoorde aan de vroegere Groep Brussel. Zij werd gebouwd door de Forges, Usines et Fonderies van en te Haine-Saint-Pierre in 1920.



Bijzondere autobusdiensten naar

De grotten "DUIZEND EN ÉÉN NACHT" te Hampteau

De ontdekking van de grotten van Hampteau werd, twee jaar geleden, overvloedig besproken in de pers.

Deze grotten strekken zich uit onder het grondgebied van de gemeenten Hampteau en Hotton, gelegen op de buurtlijn Melreux - La Roche, op ongeveer 3 km van Melreux.

Sinds lang waren de speleologen van mening dat er tussen Marche-en-Famenne en Hampteau-Hotton een uitgestrekt net van galerijen moest bestaan daar zij reeds verscheidene « holen » hadden onderzocht in de omliggende dorpen. Op zekere dag kwam, ingevolge het springen van een mijn in een steengroeve, de ingang vrij van een galerij, die dan ook aan een onderzoek werd onderworpen.

Enkele maanden nadien bemerkte een brievenbesteder, die jaarlijks zijn verlof doorbrengt te Hampteau, dat verscheidene werklieden stalactieten uit de grot weghaalden en er hun tuin mee versierden. Hij verwittigde aanstonds de « Speleo-club » van België, die vier leden ter plaatse zond. Na te hebben vastgesteld dat de plunderingen zich beperkten tot de eerste zaal, besloten zij thans de grot grondig te onderzoeken. Deze vier speleologen hebben destijds in bijdragen en voordrachten hun bevindingen verhaald. Zij vertelden dat sommige gezichten deden denken aan een ijszee en dat een van de zalen hen zodanig met verbazing had geslagen dat zij haar de naam « de verheerlijking » gaven. Een werkelijke kleurenoverlading, gaande over al de kleurengamma's, van het sneeuwwit tot het bloedrood, vormt een streling voor het oog. Het gewelf is over gans de oppervlakte versierd met stalactieten van de meest verscheidene vormen. Het zijn lange doorschijnende buizen, niet dikker dan een potlood; kristallen, die de wet van de zwaartekracht trotseren; witte met franjes afgezette gordijnen, maar ook meermaals roos, geel, purper of blauw gekleurd. Zij ontdekten ook verscheidene zalen, vijftig meter hoog, waardoor een bergbeek vloeit.

Na het beëindigen van hun onderzoek stelden zij de overheid in kennis van hun waarnemingen en organiseerde de plaatselijke vereniging voor vreemdelingen verkeer een bezoek aan de grotten waarop de pers werd uitgenodigd. Nadien werd de ingang toegemetseld om plunderingen te voorkomen.

Vervolgens werden stappen gedaan bij de officiële instanties en werden onderhandelingen van commerciële aard aangevat, die thans zover gevorderd zijn dat de grotten van Hampteau met Pasen zullen ingewijd worden.

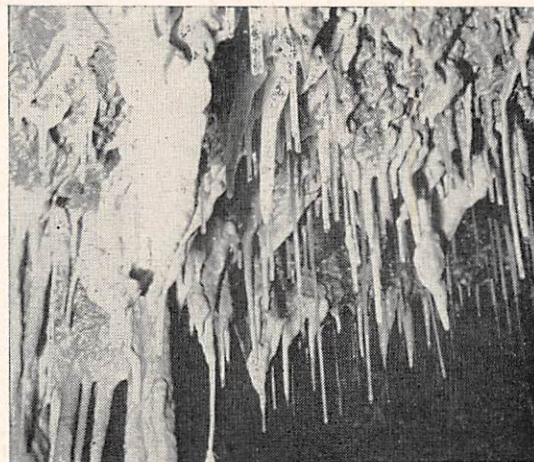
* * *

Wat ons echter in de eerste plaats aanbelangt is de

medewerking, die de N.M.V.B. verleent om de commerciële exploitatie van de grotten te verzekeren.

Men was inderdaad tot de vaststelling gekomen dat het niet mogelijk was een gebouw op te trekken bij de ingang van de grotten, gelegen op een terreinhelling. Specialisten vreesden dat de grondvesten de afvoer van het water zouden beletten en dat de druipstenen alzo hun schitterende kleuren, die juist de grot van Hampteau onderscheiden van de andere grotten van België, zouden verliezen.

In gemeenschappelijk overleg met de eigenaar van deze grotten zal het vervoer van de bezoekers, vanaf Hampteau, bureel van de grotten en vanaf Hotton, « Hôtel de l'Ourthe », verzekerd worden door autobusdiensten van de N.M.V.B.



Speciale diensten zullen, desnoods om de 15 minuten, worden ingericht tussen :

- Hotton, Hôtel de l'Ourthe, - Hampteau - grotten - Hotton, « Hôtel de l'Ourthe » en
- Hampteau, bureel van de grotten, - grotten - Hotton - Hampteau, burelen van de grotten.

De prijs, voor elk van deze reiswegen, werd vastgesteld op 5 F., per persoon. Deze prijs is trouwens begrepen in de inkomprijs van de grot.

Voertuigen, met grote capaciteit (82 plaatsen) en van recente bouw zijn voor deze verbinding voorzien.

Bovendien zullen de bezoekers, die te Melreux per trein toekomen, autobussen te hunner beschikking hebben met de volgende reisweg : Melreux - Hotton - Hampteau - grotten - Hotton - Melreux.

WANNEER U OP REIS GAAT...

Weken, zelfs maanden van te voren worden plannen gemaakt voor de jaarlijkse reis. Kaarten worden geraadpleegd, treingidsen nagekeken, reisagentschappen bezocht, enz., enz.

Het verlof, dat toch bestemd is om uit te rusten, begint met een uitputtend gejaag. De dagen voor het vertrek staat alles op zijn kop. Men tracht nog gauw een hele hoop dingen in orde te brengen, men loopt van het een naar het ander en ten einde raad steekt men alles wat men vindt in zijn koffer, om, zodra men in de trein of de autocar zit, te merken dat men... Neen, wij zullen liefst geen concrete gevallen aanhalen.

Wel geven wij U enkele raadgevingen, die U kunt gebruiken wanneer U wilt dat er niets onaangenaams voorvalt tijdens uw afwezigheid.

1. Vergeet niet de melkboer, de bakker, de dagbladverkoper, enz., te verwittigen.

2. Wanneer U wenst dat de post U achterna gestuurd wordt, breng het dan ook tijdig ter kennis van uw postkantoor.
3. Een goede huisvrouw zal voor de afreis in de kelder, de ijskast en de kasten nagaan of er soms geen zaken overblijven die aan bederf onderhevig zijn. Ook de afwas van het laatste eetmaal moet gedaan zijn.
4. Voor de afreis nakijken of alle deuren en vensters goed gesloten zijn. Zelfs de hevigste storm mag ze niet kunnen openrukken. Meubelen, die in volle zon staan, worden best afgedekt.
5. Tijdig er voor zorgen dat uw huisdieren en planten gedurende uw afwezigheid zullen verzorgd worden.
6. Het kan nooit kwaad uw sleutel te geven aan geburen of vrienden, die men kan vertrouwen. Bij brand b.v. kan dat nuttig zijn.

7. Voor uw afreis sluit U ook gas, water en elektriciteit af.

8. Noteer van te voren de namen en adressen van uw vrienden aan wie U een kaartje wenst te sturen. Dat spaart U veel tijd uit, het doet plezier, en.. dan weten zij meteen waar U zit.

9. Voor U het huis verlaat, maak nog vlug een rondgang van boven tot onder. Alles zal wel in orde zijn, maar het is goed voor uw zenuwen.

En nu op weg ! Nu kan U niets meer overkomen dan dat het gedurende de gehele tijd pijpestelen zou regenen en dat U meer geld zoudt uitgeven dan dat U wel uitgerekend had. Maar wij wensen U in elk geval

ZONNIG WEER

en

VEEL REISGENOT.

Waar naar toe tijdens

Uw verblijf aan de kust

IS de zee nog steeds dezelfde bron van gezondheid gebleven toch is de tijd voorbij dat de toeristen aan de kust alleen belangstellen voor het rustige strandleven. Voor wie aan de kust verblijft is daar nog de West-Vlaamse folklore, met het prachtig Kattenfeest te Ieper, de H. Bloedprocessie te Brugge en de Boetprocessie te Veurne. Men denkt ook aan de stemmige zee-wijdingen en de vissersfolklore.

Ten behoeve van onze agenten, die hun verlof doorbrengen in onze rusthuizen aan de kust, hebben wij een kalender opgemaakt waarin de merkwaardigste gebeurtenissen voorkomen, die gedurende de zomermaanden plaats vinden aan de kust en in enkele andere plaatsen van West-Vlaanderen.

De voornaamste evenementen zijn met een sterretje gemerkt.

BLANKENBERGE

- 24-6 Groot folkloristisch havenfeest
- 1-7 Zeewijding en processie
- 26-8 ★ Groot bloemencorso

BREDENE

- 10/11-6 ★ Internationale regatten op het kanaal van Brugge
- 17-6 ★ XV^e Grote Zomercavalcade

BRUGGE

- 7-5 ★ Heilig Bloedprocessie te 10 h. 30. Een der vermaardste en oudste van het vasteland
- 1-7 tot 15-9 In het Gruuthuse Paleis. Klank en lichtspel « Lodewijk van Gruuthuse »
- 14-7 tot 30-9 Groeninge Museum. Tentoonstelling « Het Gulden Vlies »
- 30-7 tot 19-8 ★ Vijfjaarlijkse opvoeringen van het vermaarde H. Bloedspel. (op 30 juli, 2, 4, 7, 9, 11, 13, 14, 17 en 19 augustus te 21 h.)

DAMME

- 15-7 Ommegang met het « Mirakuleus Kruis »

GISTEL

- 8-7 St Godelieveprocessie

DEN HAAN-AAN-ZEE

- 8-7 Zeewijding

HEIST-AAN-ZEE

- 15-8 Processie van O.L. Vrouw « Ster der Zee ». Zeewijding - Vlootparade
- 20-8 Bloemencorso

IEPER

- 13-5 ★ Iepers Kattenfeest, met deelneming van buitenlandse groepen. Werpen van pluchen katten van het Belfort
- 16/17-6 ★ Groot ruitersfeest naar aanleiding van het duizendjarig bestaan van de stad
- 29-7 « Torrepoortfeest » historische en folkloristische stoet

KNOKKE

- 20-8 Bloemencorso

KOKSIJDE

- 9-6 ★ Optocht van de folkloristische vereniging « De IJslandvaarders » met hun reuzen

- 10-6 ★ Historische St. Idesbaldusprocessie
- 15-7 ★ Zeewijding; godsdienstig en folkloristisch gedeelte met thema: « Hulde aan de IJslandvaarders »
- 26-8 ★ Praalstoet: Verheerlijking van de Vlaamse schilderkunst

KORTRIJK

- 3-6 ★ Historische processie van het H. Haar
- 29-7 Zomerkarnaval - Uitgang van de reuzen

MIDDELKERKE

- 15-7 Zomercavalcade - Uitgang van de reuzen

NIEUWPOORT

- 24-6 Historische St.Jansprocessie en zeewijding

OOSTDUINKERKE

- 24-6 ★ Garnaalfeest - Stoet
- 5-8 Zeewijding



Een garnaalvisser van Oostduinkerke.

OOSTENDE

- 24-6 ★ Zeewijding - Processie der Vissers
- 29-7 Dag van de Zeelieden
- 15-8 Zeewijding te Mariakerke

DE PANNE

- 14-7 Sierlijkheidswedstrijd voor auto's
- 15-8 Zeewijding

VEURNE

- 29-7 ★ Vermaarde Boetprocessie
- 15-8 ★ Oogstfeest en stoet

WENDUINE

- 11-6 Zeewijding en processie met het « Mirakuleus Kruis »

ZEEBRUGGE

- 19-8 Dag der Zeelieden - Zeewijding (10 h.)

