



ONZE

BUURTSPORWEGEN



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

ONZE BUURTSPOR- 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

Nr 106
SEPTEMBER - OKTOBER 1963

LEES IN DIT NUMMER

Hernieuwing van het onderstation in de Vandermeerenstraat (Brussel)	3
De stadsdiensten van Kortrijk	4
De laatste reis op de lijn Groenedaal - Overijse	7
Het tweede seizoen van het tram-museum	12
1.000 dagen zonder ongeval in de Groep Brabant	13
Aat en de Buurtspoorwegen	14



Onze autobussen van het stedelijk net van Kortrijk hebben een halte vóór het nieuwe station van de N.M.B.S., voltooid in 1956. Het eerste voertuig heeft als bestemmingsfilm : Marionetten.

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

De week der ouden van dagen 1963

JUNIOR GISTEREN — SENIOR VANDAAG
JUNIOR VANDAAG — SENIOR MORGEN

Wij zijn allen jong geweest, of — indien God ons zo lang laat leven, zullen we later oud worden.

Iedereen weet dat men heden langer leeft dan ten tijde van onze grootouders, immers het aantal mensen, dat 70, 80 of 90 jaar wordt, stijgt statistisch veel vlugger dan dat van de hele bevolking.

Er zijn, en er zullen in evenredigheid altijd nog meer zestigjarigen en zelfs meer negentigjarigen en honderdjarigen zijn.

Hiervan kunnen wij ons rekenschap geven... zelfs in de trams.

Zeer zeker, oude mensen gaan minder uit dan anderen, zij doen bij voorkeur korte verplaatsingen in hun wijk en nochtans vervoeren wij proportioneel meer bejaarde reizigers dan vroeger. Onze ontvangers weten dat goed en onze autobusbestuurders geven zich op straat eveneens rekenschap van het groeiend gevaar dat deze brave mensen vertegenwoordigen. B.v. in het midden van een kruispunt staan ze aarzelend, bij het minste verwittigingsteken schrikken ze op en miskennen de elementaire wetten van veiligheid en voorrang. Wanneer een dergelijke voetganger onder de wielen van een motorrijtuig terecht komt, is de reactie van de omstanders verschillend : een deel van de getuigen is verontwaardigd over de onvoorzichtigheid van deze personen, gehandicapeerd door de ouderdom, terwijl een ander deel uitvaart tegen de geleider beweerend dat deze in de nabijheid van dergelijke voetgangers zijn snelheid moet verminderen zelfs indien hij voorrang heeft.

Onder onze reizigers hebben wij allen reeds personen gezien, die men in het rijtuig moest helpen of afzetten aan de halte. Dikwijls stelt het personeel zich de vraag wat deze personen doen op de rest van de weg.

Maar wij weten ook dat er toch meer en meer oude mensen zijn, die zeer goed in form blijven. Zo zullen wij hoe langer hoe meer seniors van over de 65 jaar blijven ontmoeten op de straten, op de wegen en op onze trams en hun aantal zal aanhoudend sneller blijven stijgen dan dat van de bevolking.

Er bestaat in België een vereniging, die zich bezighoudt met de bescherming van de hoge ouderdom. Deze vereniging zonder winstoogmerk, nl. « De Week der Ouden van Dagen », openbaart zich elk jaar in de maand november door het lanceren van een opiniecampagne en vooral door een campagne van veilig wegverkeer voor bejaarde voetgangers.

DE WEEK DER OUDEN VAN DAGEN doet beroep op de weggebruikers en het trampersoneel om een campagne op touw te zetten die het veiligheidscoëfficiënt van de ouden van dagen zou vergroten zowel in de rijtuigen als aan de halten en op de weg.

DE WEEK DER OUDEN VAN DAGEN zal dit jaar doorgaan van 10 tot 17 november.

Ieder van ons gaat zich als vrijwilliger inspannen voor een verkeer dat beter aangepast is aan de mogelijkheden van de grootouders en van de overgrootouders.

Wij zullen alles doen om hen te helpen, hun verplaatsingen te vergemakkelijken en hen toe te laten deel te nemen aan het leven van de gemeenschap.

Wij zullen hen omringen met vriendelijke voorkomendheid zoals wij het op onze beurt zouden wensen wanneer wij de vier maal 20 jaar hebben bereikt.

Bij voorbaat danken wij U allen voor uw hoffelijkheid, voor uw verdubbelde voorzichtigheid en voor uw medewerking, om nu reeds en later, de « hoge ouderdom » tot een « schone ouderdom » te maken, zowel in de straat als op de wegen, in de gezinnen, in onze dorpen en steden.

Het onderstation in de Vandermeerenstraat te Brussel

Niettegenstaande het feit dat, gedurende het laatste decennium, verscheidene elektrische tramlijnen door autobussen werden vervangen, heeft de N.M.V.B. nog een zestigtal onderstations in dienst, nodig voor de werking van het geheel van haar elektrisch spoorwegnet.

Bijna al deze onderstations werden opgericht vóór 1940 en voor het merendeel stelt zich het probleem van hun vervanging door moderner materieel. Dat is voornamelijk het geval voor het onderstation van de Vandermeerenstraat, het krachtigste van ons net, dat nog uitgerust is met 3 éénankeromvormers, die in dienst werden gesteld in 1930.

Wij hebben een vraaggesprek gehad met de heer Thomas, hoofdingenieur bij de Directie T. ten einde inlichtingen in te winnen over de eigenschappen van de nieuwe omvormergroepen die op het ogenblik in dat onderstation worden geïnstalleerd.

Vraag: Mijnheer Thomas, wij hebben vernomen dat het onderstation te Molenbeek, thans uitgerust met éénankeromvormers, een grondige verandering zal ondergaan.

Antwoord: Heel juist, een deel van het nieuw onderstation wordt op het ogenblik gemonteerd maar de bestaande inrichtingen zullen in dienst blijven tot de volledige afwerking van de nieuwe montage. De G.S. voederuitrustingen van het onderstation met éénankeromvormers, die onlangs volledig werden geautomatiseerd, zullen opnieuw gebruikt worden in de nieuwe installatie. Dat onderstation zal het krachtigste zijn dat wij ooit hebben gehad alhoewel het slechts bestaat uit twee groepen gelijkrichters. Inderdaad elke groep zal gevoed worden door een transformator met een nominaal vermogen van 1.450 kVA en zal tot 6.600 A gelijkstroom, bij ogenblikelijke overbelasting, kunnen leveren.

V.: Alvorens U nadere bijzonderheden te vragen over dat nieuw materieel, hadden wij graag de rol gekend van het onderstation in de Vandermeerenstraat te Brussel.

A.: Het is het belangrijkste van het buurtspoorwegnet, het voedt voornamelijk de lijn Brussel-Ninove en de baanvakken, die wij gemeen hebben met M.I.V.B. en het werkt in parallel met andere onderstations uit het Brusselse.

V.: Kan het huidige materieel van Molenbeek bestempeld worden als verouderd?

A.: Ja, zeker en vast, en niets kan nog de hoge herstellingskosten rechtvaardigen van materieel dat technisch is voorbijgestreefd.

V.: Veronderstellen wij echter dat er zich een defect voordoeft, wat gebeurt er dan met de exploitatie?

A.: Wel, dat heeft zich juist enkele tijd geleden voorgedaan. Men heeft zeer dringend de defecte éénankeromvormer moeten herstellen en men is blijven werken met de twee andere maar de stroomvoortbrengst was nauwelijks voldoende om het verkeer in het zomerseizoen te verzekeren. Gelukkig was het een kleine herstelling want, zoals ik U reeds zegde, kan men zich geen hoge herstellingskosten veroorloven van deze verouderde apparaten.

V.: Waarom kunnen de buiten dienst gestelde gelijkrichter groepen niet gebruikt worden?

A.: Omdat bij het onderzoek bleek dat deze oplossing te kostelijk was om ten slotte slechts te beschikken over reeds gebruikt materieel. Trouwens de belangrĳheid van dat onderstation, door zijn ligging en zijn kracht, eiste een rationele en homogene oplossing. Inderdaad elke omvormer heeft een vermogen van 1.250 A bij normale belasting hetzij voor gans het onderstation 3.750 A. Welnu indien wij de beschikbare gelijkrichter groepen, die elk een vermogen hebben van slechts 1.000 A. naar Molenbeek hadden overgebracht, had men minstens vier groepen moeten plaatsen waarvan bovendien de eigenschappen dezelfde moesten zijn. Men zou lastige installatiewerken hebben moeten uitvoeren en tijdelijke aanpassingen bestuderen daar de werking, in parallel, van omvormers en elektrische kwikdampgelijkrichters niet mogelijk is.

V.: Ik meen te weten dat de grote constructiebedrijven van elektrische apparaten niet veel meer voelen voor het vervaardigen van elektrische kwikdampgelijkrichters?

A.: Dat is juist, maar wijzen wij er niettemin op dat indien er in gans de wereld een teruggang is waar te nemen van de trammaatschappijen, wij eveneens vaststellen dat er in Duitsland nog talrijke en grote tramexploitaties bestaan die slechts siliciumgelijkrichters gebruiken.

V.: Uit wat bestaat deze nieuwe uitrusting?

A.: Het onderstation van de Vandermeerenstraat is samengesteld uit drie éénankeromvormergroepen met NIET automatische werking, die de aanwezigheid van personeel vereisen. Ons doel is een onderstation met twee siliciumgelijkrichter groepen en met automatische werking in de plaats te stellen.

Elke groep zal samengesteld zijn uit een driefasige transformator van 1.450 kVA en een gelijkrichter kast met siliciumgelijkrichter-elementen welke volgens de « brugschakeling van Graetz » gemonteerd zijn.

Aan deze twee groepen, die in principe onafhankelijk zijn voegt men een automaticiteitskast welke toelaat het vermogen van de gelijkrichter groepen volgens de belasting van het net te gebruiken door de verbinding van de automatische uurwerkschakeling met de bijschakeling en de overschakeling van de groepen.

Elke fout in de werking van een van de groepen zal, in principieel, medegedeeld worden aan het van dienst zijnde personeel te Kuregem bij middel van een telecommunicatie lijn.

V.: Bestaan er nog gelijkaardige installaties in België?

A.: Ja de N.M.B.S. is overgegaan tot de vervanging van haar onderstation te Haren met behulp van siliciumgelijkrichters, maar wat de trammaatschappijen betreft is de N.M.V.B. de eerste in België om deze nieuwe techniek te gebruiken.

V.: Wanneer denkt U dat het nieuwe materieel kan in dienst gesteld worden?

A.: Wij hopen dat deze nieuwe installatie vóór het einde van het jaar zal klaar zijn.

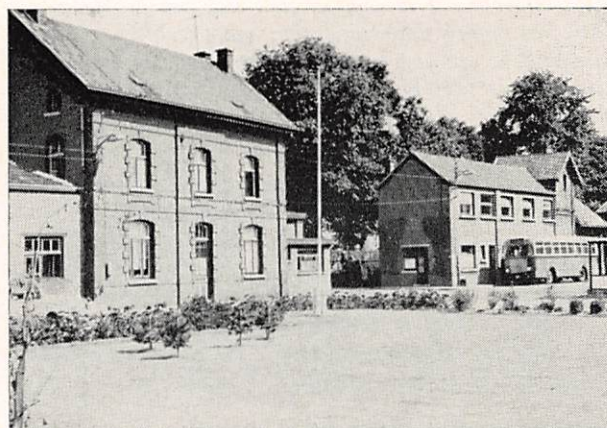
HET STADSNET VAN KORTRIJK

Tijdens opzoeken, gedaan voor het samenstellen van een historisch overzicht van verdwenen spoorlijnen, hebben wij menigmaal kunnen constateren dat de studie van de expansie van een stad, in verband met de ontwikkeling van haar vervoermiddelen, een zeer interessant onderwerp zou vormen voor de thesis van studenten in economische wetenschappen of sociologie.

Alzo hebben wij bij het raadplegen, in de buurtspoorwegarchieven, van de samenvatting van de projecten van buurtspoorweglijnen in 1885 voorgesteld aan de provincieraad van West-Vlaanderen, vastgesteld dat geen enkele lijn was voorzien in de omgeving van Kortrijk. Waarschijnlijk omdat deze stad op dat ogenblik reeds goed bediend werd door de lijnen van het groot spoor. In de reisgids van de spoor- en buurtspoorwegen van 1914 treffen wij reeds 5 lijnen aan, die van Kortrijk uit vertrekken en tussen de twee wereldoorlogen, vooral in de periode 1930-1939, kende de stelplaats van Kortrijk, gelegen aan de rand van de stad op de plaats waar de lijnen Kortrijk-Menen en Kortrijk-Aarsele samenkamen, een aanzienlijke activiteit, die nog verdubbelde tijdens de volgende vier oorlogsjaren. Daarna kwam de aanpassingsperiode en in nr 55 van « Onze Buurtspoorwegen » (maart-april 1955), in een bijdrage gewijd aan het buurtspoorwegnet van deze stad, schreven wij dat het net in de laatste jaren dergelijke wijzigingen had ondergaan, dat het moeilijk was ze te volgen.

Sindsdien zijn nog acht jaar verstreken en thans zullen wij u nader in kennis stellen met de 5 lijnen van het stedelijk autobusnet waarbij dient gevoegd de lijn

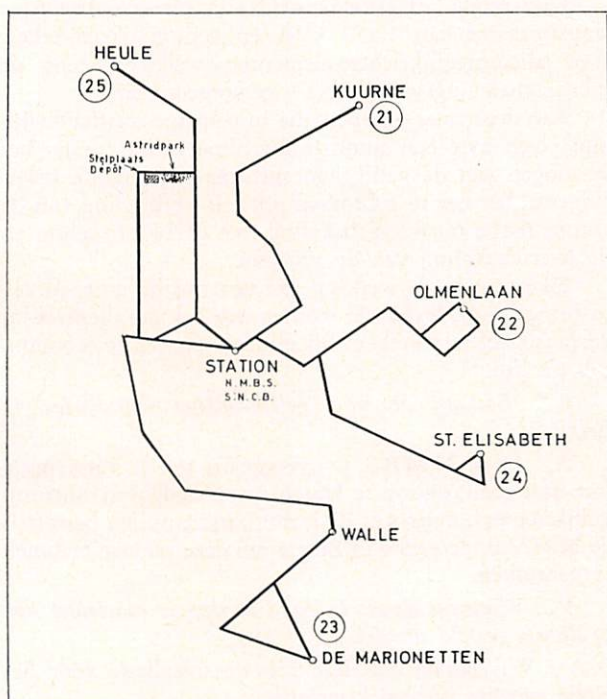
Kortrijk-Stasegem, gehucht van Harelbeke op 30 minuten per autobus van het stadscentrum.



De plaats waar vroeger de sporen lagen van het buurtspoorwegstation werd herschapen in een mooi graspark. De garage, op de foto niet zichtbaar, ligt meer naar links.

Deze autobusdienst rijdt om het uur en wordt wegens zijn regelmatigheid en zijn snelheid door onze cliëntele van Stasegem als een stadsdienst van Kortrijk beschouwd.

Zoals wij reeds schreven is de stelplaats gelegen aan de grens van de stad in de nabijheid van de Menenpoort; om ze thans te bereiken moet men rond het oud gebouw van het onderstation gaan, dat buiten gebruik



De heer Van Outryve, stelplaatsoverste 1ste kl., omringd door de heer Dumortier, bewegingsoverste 2de kl., links, en de heer Lecoutre, controleur, rechts.

is en dat eerlang zal verkocht worden samen met een deel van het omliggend terrein.

Op het bureau ontmoeten wij de heer Van Outrijve, stelplaatsoverste 1ste kl., die ons zijn adjunct de heer Dumortier, bewegingsoverste 2de kl. en de heer Lecoutre,

controleur, voorstelt. Zij hebben de 56 AB-geleiders van Kortrijk onder hun gezag en de stelplaatsoverste oefent eveneens toezicht uit over de 19 agenten van Geluwe, de 13 van Ieper en de 16 van Moeskroen waarvan de respectievelijke oversten zijn: de heer Barbery te Ieper en de heer Ryckoort te Moeskroen. De heer Van Outrijve heeft de betreunde heer Rottiers opgevolgd, wiens foto het bureau van de chef versiert.



Daar de stelplaats van de buurtspoorwegen zich op meer dan twee kilometer van het spoorwegstation bevindt, heeft de N.M.V.B. tegenover het autobusstation een klein gebouw opgericht voor de dienst van de ontvangsten en voor het afleveren van abonnementen.

De heer Van Outrijve gaf ons allereerst een opsomming van de verscheidene *interstedelijke* autobuslijnen, die in de stad toekomen en hun vertrekpunt hebben aan het autobusstation gelegen langs de spoorweg, links bij het verlaten van het station van de N.M.B.S.

Het betreft de lijnen:

- Kortrijk-Menen;
- Kortrijk-Geluwe-Wervik-Menen;
- Kortrijk-Ooigem-Aarsele-Tielt;
- Kortrijk-Harelbeke-Vichte;
- Kortrijk-Aardooie-Brugge;
- Kortrijk-Roeselare via Moorsele;
- Kortrijk-Moeskroen-Montaleux, via Bellegem en Kortrijk-Moeskroen via Lauwe.

DE STADSAUTOBUSDIENSTEN

Een blik op de bijgaande kaart laat u toe op een duidelijke wijze na te gaan hoe de vijf uiterste hoeken van de stad bediend worden door onze autobussen, waarvan de richtingsfilm een nummer draagt en de naam van het eindpunt. Alzo heeft de autobus, vertrekkende van St-Elisabeth of van de plaats genaamd Marionetten, naar KUURNE de aanduiding KUURNE nr 21. Kuurne werd vroeger bediend door de stoomtramlijn Kortrijk-Aarsele.

De autobus gaande van Heule naar de Olmenlaan heeft als aanduiding OLMENLAAN 22.

Deze van Kuurne naar Marionetten vermeldt op de richtingsfilm MARIONETTEN 23.

De autobus, die te Kuurne (Facteur) vertrekt, naar de kerk van St-Elisabeth, draagt als opschrift St-ELISABETH (KERK) nr 24.

De autobus gaande van de Olmenlaan naar Heule heeft als aanduiding HEULE 25. Heule is een belangrijke

gemeente, die vroeger nooit door een buurtspoorweglijn werd bediend.

Al de vornoemde diensten hebben een halte vóór het station van de N.M.B.S. te Kortrijk (foto voorpagina) en bedienen de Grote Markt bij het vertrek met uitzondering van deze met bestemming Kuurne. De frequentie is over 't algemeen 30 minuten.

KORTRIJK

Dynamische en weelderige stad.

Onder de steden, die naam gemaakt hebben in de geschiedenis van Vlaanderen, is Kortrijk op het ogenblik de meest bedrijvige; maar indien wij er heden de atmosfeer niet meer terugvinden, die de toerist ontdekt in Brugge of op sommige plaatsen van Gent dan blijven er, na de drie bombardementen uit de oorlog 1940-45, die meer dan 1800 gebouwen vernielden, nog een aantal merkwaardige monumenten over. Vermelden wij de beroemde gravenkapel, gebouwd in 1374, de kapel van de O.L.V. kerk, gebouwd in 1202 en die op het ogenblik gerestaureerd wordt, het stadhuis en het heerlijk begijnhof, gelegen in de nabijheid van de Grote Markt, met 40 huisjes bijna ongeschonden bewaard sinds het einde van de 17^e eeuw.

Indien sommige toeristische gidsen, uitgegeven juist na de tweede wereldoorlog, Kortrijk nog vermelden als een « rustige stad » dan is dat niet meer waar in 1963.

Dank zij noeste arbeid aan de oevers van de Leie, « The golden river » wist de Gulden Sporenstad zich op te werken tot het eerste wereldvlascentrum. Deze aloude traditionele vlasnijverheid gaf als vanzelf het ontstaan aan een uiterst belangrijke en zeer gevarieerde textielnijverheid (spinnerijen, weverijen, confectie, tapijten).

Maar ook talrijke andere nijverheden hebben zich in de omgeving gevestigd: op 6 km van Kortrijk, te Zwevegem, bevinden zich de draadtrekkerijen Bekaert, die afzetgebieden hebben over de ganse wereld.

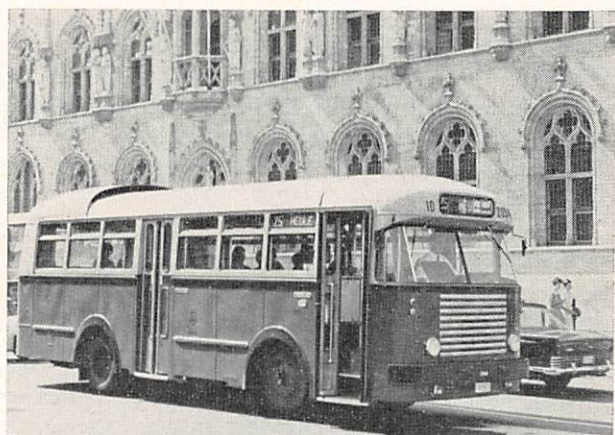


De autobus, komende van Heule, doorkruist het mooie Astridpark, in de nabijheid van het buurtspoorwegstation, om zich naar de Olmenlaan te begeven.

Voor de werknemers van al deze ondernemingen vormt de Leiestad, met haar 45.000 inwoners, de aantrekkingspool evenals voor de bewoners van de talrijke villa's en landhuisjes gebouwd langs de wegen, bediend door onze autobussen.

Bij de bezoeker valt vooral een feit op: Kortrijk is een rijke stad en het stadsbestuur stelt alles in het werk om er de commerciële hoofdplaats van West-Vlaanderen van te maken; also zijn niet alleen de hoofdstraten van de stad gemacadamiseerd maar de voornaamste toegangswegen tot de stad hebben een betonbedekking gekregen wat ten zeerste gewaardeerd wordt door onze AB. geleiders. In het algemeen wordt veelvuldig gebruik gemaakt van onze diensten niettegenstaande de omvang van het Kortrijkse automobielpark, getuige van de voorspoed van de streek.

De voornaamste handelshuizen bevinden zich in twee hoofdstraten: de uitstalramen zijn er met smaak versierd vooral in een « shopping street » waar alle verkeer verboden is en waar prachtige winkels de aandacht trekken van de talrijke toeristen, veelal Fransen. Inderdaad de grens ligt op slechts 12 km, hetzij 10 minuten



Een autobus, komende van het station en rijdend in de richting van Heule, vóór het stadhuis in gotisch-rennaissance overgangsstijl (XVIIe eeuw) op de Grote Markt. Hier bevindt zich eveneens het gotisch belfort uit de XIVe eeuw.

met de wagen, en Rijsel is niet meer dan 29 km verwijderd. Vandaar de talrijke auto's met nummerplaten F59 of 62, die wij in de straten aantreffen. Hier, zoals elders, stelt het parkeren van voertuigen problemen en wanneer wij aan een afgevaardigde van de stad vroegen wat er gaat gebeuren met het woeste « no man's land » gelegen achter ons autobusstation antwoordde hij ons dat besprekingen aan de gang waren met private maatschappijen om er gebouwen met verscheidene verdiepingen op te richten waar, tegen betaling, kan geparkeerd worden.

Om overtuigd te zijn van de vroegere welvaart van de stad volstaat het een bezoek te brengen aan het stadhuis, dat een van de hoeken van de Grote Markt inneemt; het huidige stadhuis werd omstreeks 1520 in een gotisch-rennaissance overgangsstijl opgetrokken. In de historische schepenzaal kan men de prachtige schoorsteen, gemaakt in 1527, bewonderen en op de eerste verdieping de sierlijke schoorsteen van de raadszaal.

Wat de bezoeker vooral treft is het welslagen van de aanpassing van de huidige binnerversiering met de muren uit de Renaissance. De Koning en de Koningin hebben verleden jaar de nieuwe raadszaal ingewijd, die uitgerust is met de laatste technische snufjes en ongetwijfeld de mooiste van het land.

*
**

Tijdens een dag, doorgebracht op de lijnen van de stad, hebben wij kunnen vaststellen dat de regelmatigheid van onze autobussen zeer gewaardeerd wordt zowel door de stedelingen als door de landelijke cliënteel. Zelfs twee à drie kilometer buiten de stad stonden op het voorziene uur, aan elke halte, personen onze autobussen op te wachten, die hen op minder dan 10 minuten zullen afzetten aan de voet van het oude belfort van de Gulden-sporenstede.

Projectie van 500 kleurendiaposities over

Het autobusnet van Brugge

Op het einde van de maand juli hebben twee jonge Brusselse studenten, dhren KERSTEN en MEHEUS, aan de heer Hoens, directeur-generaal, de heer De Clercq, inspecteur-generaal en de heer Storms, directeur van de Groep West-Vlaanderen, een studie voorgesteld van het stedelijk autobusnet van Brugge, verwezenlijkt door middel van meer dan 500 kleurendiaposities, met gesproken commentaar, geluid en muzikale begeleiding, alles uitstekend gesynchroniseerd.

Het schouwspel, want het was er een, duurde meer dan anderhalf uur en werd voorgesteld door de heer Kersten, die verklaarde dat hun studie werd onderverdeeld in drie delen. Tijdens het eerste deel liet een snelle

en automatische opvolging van zichten in kleuren toe de reisweg van elk van de elf lijnen te volgen, dank zij een steeds gepast, en nooit verkeerd, commentaar. Het is een banaliteit te zeggen dat het decor van Brugge schilderachtig is maar door de toverkunst van de kleuren en door de vergroting van sommige beelden werden bepaalde hoekjes van Brugge onder een nieuw aspect vertoond.

In het tweede deel werd een selectie gegeven van talrijke interviews van reizigers opgenomen op magnetofon. Tijdens de derde sequentie lieten de jonge cineasten zien wat er van het net van Brugge zou worden indien de gemeentelijke overheid zou besluiten, ingevolge het toenemen van het

autoverkeer opnieuw de enkel richting in te stellen.

De samenstellers van de film, toekomstige technische ingenieurs, hebben het probleem behandeld als doorwinterde specialisten en een nieuw lijnenplan opgesteld waarvan de grote verdienste juist is de gewoonten van de Bruggelingen te eerbiedigen door sommige traditionele richtingen te behouden doch tevens enkele nieuwigheden voor te stellen, gebaseerd op de ontwikkeling van de nieuwe wijken.

De heer Hoens wenste de twee jonge ontwerpers van harte geluk en stelde hen voor de film te vertonen aan het personeel van Brugge.

Gebruikers van tweewielige voertuigen

HET ROOD ACHTERLICHT EEN BELANGRIJK ELEMENT VOOR UW VEILIGHEID

Het is onontbeerlijk dat de gebruikers van fietsen en bromfietsen zich bewust zijn van de gevaren van een zwaar ongeval waaraan zij zich blootstellen wanneer zij met een onvoldoend rood achterlicht rijden.

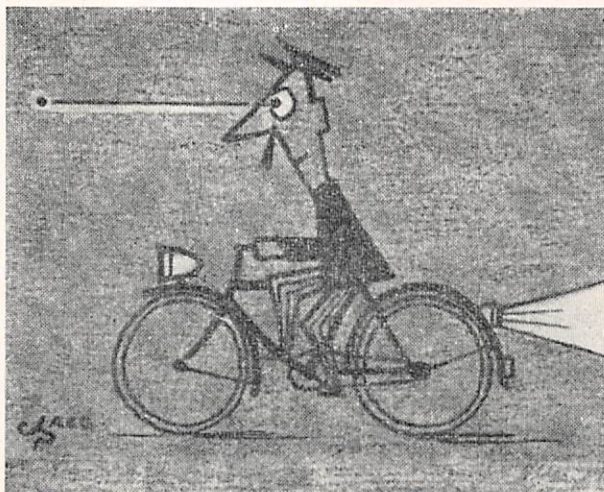
Bij het ontbreken van een rood achterlicht is de gebruiker van een tweewielig voertuig volledig overgeleverd aan de andere weggebruikers. Hoe voorzichtig hij ook is, hij staat totaal machteloos tegenover de verblinde of onaandachtzame automobilist, die hem langs achter aanrijdt.

• Indien uw rood achterlicht geregeld «springt», vervangt het dan door een lampje met dezelfde eigenschappen als dat van uw koplicht. Dat laatste zal iets minder sterk zijn maar, indien u tegen een gematigde snelheid rijdt en indien u een goed zicht hebt, is dat nadeel gering en loopt u minder gevaar dat uw rood licht in gebreke blijft.

• Zorgt er steeds voor dat uw reflector (verplichtend) zuiver is. Hij draagt bij tot uw bescherming en kan, in zekere mate, uw defect rood licht vervangen.

• Hebt steeds een goed verpakt vervangingslampje bij de hand.

• Indien uw lampje defect is en u verkeerd in de onmogelijkheid het onmiddellijk te vervangen, doet u er goed aan het lampje van uw koplicht in het achter-



licht te plaatsen. Gij zijt niet meer in regel met het verkeerswetboek maar op voorwaarde dat u langzaam rijdt en uw ogen openspert, zal uw veiligheid verzekerd blijven.

• Waakt er over dat uw rood licht en uw reflector niet worden verborgen onder een regenjas of een of ander pak. Vermijdt eveneens het rood licht vast te maken onder het zadel of aan de achterste vorken van het frame, zodat het soms onzichtbaar wordt.

Op de lijn Groenendaal-Overijse

De laatste reis van de Diesel-locomotor

Enkele jaren na de tweede wereldoorlog werd besloten het tractiematerieel van de lijn Groenendaal-Overijse, met normaalspoor, te moderniseren. Het is een nijverheidsspoor met een lengte van 7 km waarvan een baanvak van 920 m een helling heeft van 25 %. Het



Foto E. Keutgens.

vervoer bestond voornamelijk uit steenkolen en mest bestemd voor de druivenkwekers van Hoeilaart en Overijse.

In de werkhuizen van Brussel (Eloystraat) werd in 1950 een nieuwe locomotor gebouwd met een lengte van 9,58 m, een breedte van 2,80 m, twee Pennsylvania bogies van 2,15 m asafstand en 5,60 m truckstand, vier drijfassen en één stuurpost. Het motorgedeelte bestond uit een gekoppelde groep van twee-cylindermotoren G.M. van 175 PK. identiek aan deze waarmee de tractors van de N.M.V.B., voor eenmeterspoor, werden uitgerust. Een radiator, die de ganse voorkant innam, verzekerde de afkoeling (1).

In de loop van 1963 besloot de Raad van Beheer van de N.M.V.B. het goederenvervoer op deze lijn af te schaffen en diende bij het Ministerie een voorstel in voor het opbreken van het spoor.

Op het laatste ogenblik werd de Barastraat, door een cliënt van de lijn, verwittigd dat hij nog verscheidene tonnen zware bomen, geladen op wagons van het groot spoor, verwachtte.

Dat vervoer had, zonder ongevallen, plaats op 9 augustus jl. en was meteen het laatste op deze lijn.

Herinneren wij dat het goederenvervoer op de lijn Groenendaal-Overijse dateert van 15 juli 1894. Het werd toen verzekerd door stoomlocomotieven van 28,5 ton waarvan twee exemplaren bewaard worden in het trammuseum te Schepdaal.

(1) Zie de technische beschrijving in nr 31 van «Onze Buurtspoorwegen» (maart - april 1951).

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN ONZE EXPLOITATIEGROEPEN

GEBORTEN

HOOFDBESTUUR

Pascale bij de h. BILLEN P. (Brussel).
Marc bij de h. BAUTERS (Weerde).

ANTWERPEN

Frank bij de h. DE BUSSCHER Gustaaf (Broechem).
Hilde bij de h. LAUWERENS Guido (Brasschaat).
Hilde bij de h. DE CAT Jozef (Betekom).
Dominique bij de h. BLUEKENS Karel (Brasschaat).
Denise bij de h. JANSEN Lodewijk (Oostmalle).
Marc bij de h. NIJS Carolus (Retie).
Antoine bij de h. VAN DEN BROECK Jan (Zoersel).
Fabienne bij de h. SCHUERMANS Kamiel (Oostmalle).
Linda bij de h. VAN DEN BORREN E. (Deurne).
Marleen bij de h. BROECKX Jozef (Dessel).
Rudolf bij de h. VOET August (O.-L.-V. Waver).
Christel bij de h. HAESAERTS Constant (Hever).
Berlinda bij de h. DUBREUIL Alfons (Muizen).
Jozef bij de h. BAEYENS Marcel (Vosselaar).

OOST-VLAANDEREN

Johan bij de h. PIETERS Jérôme (Rupelmonde).
Franky bij de h. DE VEIRMAN Michel (Melle).
Danny bij de h. VAN WAEGEVELDE Roger (Gent).
Guy bij de h. VAN AUDENAERDE Alfons (Herzele).

WEST-VLAANDEREN

Francis bij de h. DE BAL Roger (Bellegem).
Sabien bij de h. DE BRUYNE Andre (Ieper).
Nathalie bij de h. VYNCK Julien (Nieuwpoort).
Frank bij de h. PORTIER Gaston (Oostende).

LIMBURG

Marc bij de h. NULENS Michel (Koersel).
Christel bij de h. HOUBEN Jean (Neeroeteren).
Eddy bij de h. HOEYBERGHS Marcel (Schaffen).
Anne-Marie bij de h. CRIJNS Henri (Neerharen).
Linda bij de h. VANSPAUWEN Paul (Zonhoven).
Elsa bij de h. CORSTJENS Cornelis (Lanaken).
Josephine bij de h. THONE André (Neerharen).
Anita bij de h. ESTHERS Maurice (Kortesseem).
Jos bij de h. DREESEN Frans (Rekem).

BRABANT

Dirk bij de h. VAN AERSCHOT Remi (O.-L.-V. Tielt).
Ann bij de h. PATERNOSTER Jan (Oetingen).
Carina bij de h. DESMEST Jozef (Beersel).
André bij de h. EVRARD Jérôme (Thines).
Daisy bij de h. TERWEDUWE Roger (Aarschot).
Germain bij de h. VAN HERCK Edm. (St-Stevens Woluwe).
Rudy bij de h. COOL Simon (Anderlecht).
Jean-Marie bij de h. PHILIPPE Freddy (Corroy-le-Chateau).
Beatrice bij de h. COCKX Roger (Meensel-Kiezegem).
Ronny bij de h. TRESIGNE André (Kester).
Katia bij de h. DE RAEVE André (Kessel-Lo).
Francis bij de h. D'HANDSCHOTTER Gérard (Drogenbos).
Jeannine bij de h. COEKAERTS Frans (Tielt).
Anne bij de h. ROSSAERT Théophile (Overijse).
Johan bij de h. DEVITS Jan-Baptist (Kester).
Françoise bij de h. VAN DE WEYER Jozef (Nijvel).
Patrick bij de h. VAN HOEGAERDEN Jan (Gooik).
Christel bij de h. CORNET Gustaaf (Herne).
Christian bij de h. PATTE Elie (Vieux-Genappe).
Pascale bij de h. DECOSSAUX Roger (Cortil-Noirmont).
Carina bij de h. TONDEUR Julien (Anderlecht).

LUIK

Jos bij de h. BLOCK André (Tongeren).
Philippe bij de h. MOTTARD Guillaume (Vliermaal).

Marleen bij de h. OMBELETS Joseph (Bilzen).
Jean bij de h. WINSELS Joseph (Glain).

HENEGOUWEN

Yveline bij de h. MOREAU Edouard (Quaregnon).
Isabelle bij de h. CORNIL Jean (Lobbes).
Marc bij de h. MAUEN Raymond (Mont Ste-Geneviève).
Véronique bij de h. HEYNINCK Adrien (Gosselies).
Marc bij de h. DELOOR André (Mellet).
Elisabeth bij de h. DEWINDT Auguste (Gosselies).
Bertrand bij de h. SAUDROYEZ Gustave (Tertre).
Alain bij de h. REMY Noël (Frameries).
Eric bij de h. BOSTOEN Noël (Trazegnies).
Eric bij de h. JUVENT Anicet (Wihéries).
Patrick bij de h. ROBERT Marcel (Dampremy).
Eddy bij de h. GERARD Jean (Aat).
Martine bij de h. GOFFIN Joseph (Chatelineau).
Bernard bij de h. MOREAU Fernand (Bray).
Carine bij de h. TOUSSAINT Gérard (Merbes Ste-Marie).
Fabienne bij de h. RIGOT Alphonse (Trazegnies).
Cécile bij de h. DECAMPS Jacques (La Louvière).
Jean bij de h. MORSAINT Joseph (Bergen).
Eric bij de h. GERMY Hector (Trazegnies).

NAMEN - LUXEMBURG

Jean-Marie bij de h. GELAY Jean-Claude (Florennes).
Joseph bij de h. VERLAINE Ernest (Seilles).

HUWELIJKEN

HOOFDBESTUUR

De h. MULS Georges met Mej. VAN DE VOORDE Chr.

ANTWERPEN

De h. BARTHOLOMEEUSEN met Mej. V. TENDELOO.
De h. PIJNENBORG Henri met Mej. LENAERTS Hilda.
De h. VAN DER LINDEN René met Mej. LAURENS H.
De h. FOCKAERTS Frans met Mej. DIERCKX M.-L.

OOST-VLAANDEREN

De h. ROECKHOUT Etienne met Mej. JANSSENS J.
De h. CORVELEYN Alfons met Mej. GEERAERT M.-J.

WEST-VLAANDEREN

De h. DE KEYSER Roland met Mej. DE VRIENDT H.
De h. BEKAERT Walter met Mej. DELVOYE Joé.
De h. DE KEYSER Marcel met Mej. DE MEERE Annie.
De h. KNOCKAERT Gilbert met Mej. LEROY Yolande.

LIMBURG

De h. COOMANS Valère met Mej. VANGELABBEK J.
De h. LAMMENS Georges met Mej. DEVENYNS M.-L.
De h. VERHEYEN Jaak met Mej. SMEETS Maria.

BRABANT

De h. GIGOT Omer met Mej. MATERNE Micheline.
De h. LENAERTS José met Mej. DENAYER Andrée.
De h. MARTIN Octave met Mej. DUMORTIER Gilberte.

LUIK

De h. DESERT François met Mej. DUBOIS M.-Th.
De h. DUBOIS Léon met Mej. RINGLET Marthe.

HENEGOUWEN

De h. BOSCH Albert met Mej. JUSZEZAK Martha.
De h. DE VUYST Roger met Mej. SCAUFLAIRE Josiane.
De h. DUPONG Claude met Mej. LECOCQ Jacqueline.
De h. VANDERCLAUSE Lucien met Mej. PETIT Daniëlle.
De h. LAVEAU Robert met Mej. RUELLE Renée.
De h. JANSSENS Serge met Mej. MAES Claudine.
De h. DAUSSAINT Robert met Mej. DANDOIS Simone.
De h. HUBERT Noël met Mej. HUBERT Marie-Claire.
De h. LECLERE Jean-Claude met Mej. MATHYS M.
De h. DELAUNOY Pierre met Mej. DEWEWEIRE M.

Maanden juli - augustus 1963

Dienstjaren Groep

In memoriam dhr Henri THIBAUT

Nog geen 58 jaar oud, overleed op 27-8 jl. dhr THIBAUT Henri, brigadier-schilder in de Werkhuizen Kuregem. Wij willen bij dit overlijden even stilstaan en de figuur van deze waardige agent nader belichten.

In dienst getreden, in 1935, als helper-schilder, gaf dhr THIBAUT dadelijk blijken van bijzondere begaafdheden en liefde voor zijn vak. Hij klom dan ook snel op in de rangen van de schilders. Als hobby beoefende hij het kunstschilderen en zijn woning versierde hij met talrijke eigenhandig gemaakte reproducties van gekende meesterwerken. Ook de N.M.V.B. deed beroep op hem voor dergelijk werk; van zijn hand zijn o.m. de drie grote schilderijen in de personeelsrefter te Kuregem, die Belgische landschappen voorstellen met N.M.V.B.-rijtuigen.

Zeer verdienstelijk heeft dhr THIBAUT zich ook gemaakt bij de inrichting van het Trammuseum te Schepdaal. Zijn grote bekwaamheden kon hij ten volle benutten en uitleven in het kunstig restaureren van de oude rijtuigen en de decoratie van de museumlokalen.

In 1960 werd hij tot brigadier bevorderd en nam van dan af de zo moeilijke opvolging waar van de oud-brigadier Fr. SEGERS, die grote bekendheid verwierf als uitzonderlijk rijtuig schilder. (Lees door blz. 10)

VERHULST L., el. geleider	43	Antwerpen
CLYMANS P., hoofdontvanger	42	»
WOUTERS J., ontvanger	39	»
DE WEER M., ontvanger	35	»
JONCKHEERE L., gesch. werkm. 1° kl.	49	West-Vl.
TRATSAERT P., A.B. geleider	43	»
BORGEO C., controleur	43	»
VANLEKE E., gesch. werkm.	40	»
BOLLE K., gesch. werkm.	37	»
DE HOLLANDER M., hoofdontvanger	34	»
HUBERT O., el. geleider	34	»
BUYSE M., baanwerker	29	»
DECEUNINCK N., geleider	19	»
FINAUT R., ploegbaas	17	»
MELCHIOR A., kaartengever	14	»
FREDERIX L., baanwerker	17	Limburg
VAN WICHELEN O., half gesch. wm.	12	Oost-Vl.
VAN DEN HOOF G., diensthoofd 1° kl.	48	Brabant
HERMAND A., hulpgieter	41	»
SOMMERIJN J.B., controleur	38	»
PARIJS V., ontvanger	38	»
VAN DEN BERGH V., baanwerker	34	»
SCHREVENIS Ph., half gesch. werkm.	33	»
PEETERS F., gesch. werkm.	32	»
DE BRUYN J.B., gesch. werkm. 1° kl.	29	»
MEES K., gesch. werkm.	22	»
GORLLER J.B., el. geleider	20	»
JANDRIN J., werktuigkundige	32	Namen-Lux.
LORIAUX G., el. geleider	35	Henegouw.
BARBIEUX J., hoofdontvanger	34	»
LACROIX J., ontvanger	33	»
VANHAREN H., diensthoofd	53	Luik
DIGNEFFE A., controleur	37	»
GUEBENNE E., ontvanger	34	»

MOOIE LOOPBANEN



P. Tratsaert

Trad in dienst op 1-7-20. Hij eindigde zijn loopbaan als A.B.-geleider te Oostende.



J.B. Sommerijn

Begon zijn dienst in 1925 als ontvanger te Overijse. Hij werd controleur benoemd op 1-1-1935.



C. Borloo

Is in dienst getreden op 15-5-20 als ontvanger te Merksem waar hij zijn loopbaan eindigde.



J. Leburton

Begon op 10-7-20 als ontvanger te Luik St-Gilles waar hij zijn loopbaan eindigde.



M. De Weer

Trad in dienst op 16-12-28 als ontvanger te Merksem, waar hij zijn dienst eindigde.



E. Vanleke

Is begonnen op 2-7-23. Hij werd op rust gesteld als geschoold werkm. te Oostende.



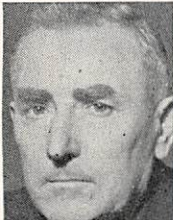
A. Hermans

Begon op 22-4-15 in het werkhuis van Kessel-Lo waar hij eveneens zijn loopbaan eindigde.



K. Bolle

Begon op 17-6-22 in het werkhuis van Diksmuide waar hij zijn loopbaan eindigde als geschoold werkm.



L. Jonckheere

Trad in dienst op 4-5-14 in het werkhuis van Oostende waar hij op rust ging als geschoold werkm. 1° kl.



H. Nys

Begon op 1-11-20 te Diksmuide. Werd achtereenvolgens stelplaatoverste en kassier en eindigde zijn loopbaan als dienstoverste.



V. Parijs

Trad in dienst op 29-11-21 en bracht bijna gans zijn loopbaan door op de lijn Brussel - Leuven.



G. Loriaux

Begon op 18-7-28 als el. geleider te Charleroi waar hij gans zijn loopbaan doorbracht.

De vriendelijke en gediensstige heer THIBAUT genoot ieders achting; ten bewijze daarvan het feit dat, naast een vertegenwoordiging van de Groepsdirectie, de ganse ploeg der schilders haar voorman naar zijn laatste rustplaats begeleidde.

Blijken van medevoelen werden overgemaakt aan Mevr. Thibaut en aan de naastbestaanden.

**

Dhr SOMMERIJN J.B.

op rust.

Op 1-8-1963 nam voor controleur Sommerijn zijn 38-jarige carrière bij de N.M.V.B. een einde. Een 30-tal jaren lang fungeerde betrokkene als controleur op de lijnen van stelplaats Overijse.

Bij de overhandiging van het traditionele geschenk, prees de heer Janssens, e.a. inspecteur, de overgave en de bezorgdheid waarmede de heer Sommerijn zijn dienst als controleur waarnam.

Wij wensen hem nog vele voorspoedige jaren toe.

**

DADEN VAN EERLIJKHEID

Agent MARESCEAU, (Diegem) vond op twee achtereenvolgende dagen in zijn autobus een brieven tas, inhoudende onderscheidelijk 340 F. en 1.260 F.

Ontvanger P. VAN BUGGENHOUT, (Wemmel) leverde op het stelplaatsbureau een handtas in bevattende een som van 975 F.

Agent DE BECKER A., (Haacht) vond in zijn autobus een brieven tas die o.m. 1.100 F. inhield.

Wij onderlijnen graag deze eerlijke daden.

**

Dhr Pieter WALRAVENS GOUDEN AMBTSJUBILEUM

Wanneer Pieter WALRAVENS zich op 8 september 1913, nauwelijks 12 jaar, bij de stationsoverste van Sint-Kwintens-Lennik aanbood werd hij aangenomen als besteller van aankomstberichten van goederen, wat een ganse voormiddag in beslag nam, terwijl hij zich 's namiddags bezig hield met het regelen van de wiken van de petroleumlampen.

Gedurende de eerste wereldoorlog deed hij, wegens het gebrek aan personeel, dienst als remmer en bij gelegenheid als ontvanger. Na de oorlog werd hij de vertrouwensman van de heer Borremans, die de belangrijke stelplaats van Lennik leidde (Leerbeek was toen nog een tweederangsstation) en zorgde hij voornamelijk voor het samenstellen van de treinen.

Rond 1930 ging Walravens over naar de dienst W. en W. en nam hij deel aan de grote werken uitgevoerd in de omgeving van de Heisel ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling van 1935. Twee jaar later werd hij bevorderd tot ploegbaas en werkte hij onder de bevelen van de heer De Strycker. Hij herinnert zich goed de hernieuwing van de sporen tussen Asse en Aalst maar het meest buitengewoon werk, dat hem in 1951 werd toevertrouwd, was het leggen van ongeveer

900 m. spoor waarvan de spoorstaven, zonder dwarsliggers, rustten op een langsligger in beton, gevuld met asfalt. Dat experiment werd reeds gedaan bij de Gemeentelijke Tramdiensten van Amsterdam.



Walravens werkte meermaals 's nachts, in de straten van de hoofdstad en zijn werk was en is nog steeds een zwaar werk. Dat heeft evenwel niet belet dat hij zich nog steeds over een uitstekende gezondheid mag verheugen.

Wij wensen de heer Walravens van harte geluk met zijn uitzonderlijk jubileum.



GOUDEN AMBTSJUBILEUM

Wanneer op het einde van de vorige eeuw de eerste tramlijnen werden aangelegd in de streek van Heist-op-den-Berg maakten alras de drie gebroeders Dupont deel uit van het personeel van de « Kempische Stoomtram Maatschappij ».



Bij deze drie zou het evenwel niet blijven want tot op het ogenblik namen reeds acht familieleden dienst bij de « tram ». Een dezer, de heer DENIES DUPONT, kan op heden prat gaan op een 50-jarige dienstperiode. Reeds op twaalfjarige ouderdom was Denies telegrambesteller te Heist-op-den-Berg maar op verzoek van zijn vader nam hij op 11 augustus 1913, als leerjongen, dienst in de werkhuizen van de Kempische Stoomtram Maatschappij. Zijn twee broers volgden eveneens zijn voorbeeld.

Met heimwee denkt hij nog terug aan de eerste periode uit zijn loopbaan; de stoomlocomotieven lagen hem nauw aan

CONTROLEUR SPEURNEUS

SPEURNEUS: Hoe gaat het op uw autobuslijn? Ik hoorde vertellen dat ge ziek geweest zijt en nu kwam ik eens kijken of er geen moeilijkheden zijn!

ONTVANGER: Ik heb in een dienstbevel gelezen dat, van 9 september af, een nieuwe prijstabel in voege werd gesteld op de elektrische buurtlijnen. Ik heb hier een exemplaar bij mij.

Sp.: Dat is juist, maar dan zult ge eveneens gelezen hebben dat deze nieuwe prijstabel 1 - EL ook van toepassing is op sommige autobuslijnen, en wel op deze langs dewelke tegelijkertijd geheel of gedeeltelijk nog een spoorlijn in exploitatie is.

O.: Waarschijnlijk werd dit voorgeschreven om geen verschillende prijs te bekomen, wanneer met tram of autobus éézelfde reis wordt gedaan.

Sp.: Zulks dient dan ook waar te zijn voor een reiziger die op meer dan één lijn reist met een aansluitingsbiljet. Daardoor is het soms mogelijk dat ge op uw autobus de nieuwe prijstabel 1 - EL zult moeten toepassen. Inderdaad, in geval een aansluitingsbiljet wordt gevraagd voor een rit op 2 lijnen, waarop de nieuwe prijstabel 1 - EL en de oude (1 - AB) afzonderlijk van kracht zijn, moet ge de prijs van het biljet berekenen volgens eerstgenoemde prijstabel.

O.: Dat kan ook gebeuren voor een reis op twee autobuslijnen, waarop een het tarief 1 - EL wordt toegepast?

Sp.: Goed gezien, daarom moet ge goed de autobuslijnen kennen waarop het nieuw tarief in voege is.

O.: In de meeste gevallen worden op onze autobuslijn aansluitingsbiljetten afgeleverd voor een reis op een andere autobuslijn met tarief 1 - AB. In dat geval wordt toch nooit prijstabel 1 - EL gebruikt?

Sp.: Ik bemerk dat ge de inhoud van het dienstbevel goed begrepen hebt. Deze nieuwe voorschriften gelden dan ook slechts voor de provincies Antwerpen, Brabant en Henegouwen, waar nog elektrische spoorlijnen geëxploiteerd worden. In alle andere groepen is er niets gewijzigd!

het hart en wanneer hij na zijn dagtaak over zijn werk vertelde, zegde zijn vrouw hem meermaals « ge werkt als voor eigen rekening ». Wegens gebrek aan personeel deed hij tijdens de oorlog van 1914-1918 soms dienst als ontvanger.

In 1932 werden de stoomdiensten op de lijn Mechelen - Heist-op-den-Berg vervangen door elektrische diensten en werd Dupont overgeplaatst naar het werkhuis van Mechelen waar hij het laatste deel van zijn dienstperiode doorbracht. Voortaan had hij te zorgen voor

de herstelling van elektrische motorvoertuigen.

« Onze Buurtspoorwegen » wenst de heer Dupont, die intussen bevorderd werd tot geschoold werkman 1ste kl., van harte geluk met zijn 50-jarig ambtsjubileum en hoopt dat hij nog vele jaren mag genieten van een uitstekende gezondheid en van een welverdiende rust.

Hoofdbestuur

Dr. Petre, e.a. geneesheer-dienstchef, onderging een heelkundige bewerking. Met genoegen kunnen wij melden dat hij, na een herstelverlof, op het einde van september zijn functie heeft hernomen.

Op 2 september jl. nam mej. Maria Van der Elst dienst in de Dactylografie.

Wij vernamen het overlijden, op 75 jarige ouderdom, van de heer Charles Erauw, die gedurende verscheidene jaren chef was van de Dactylografie. Hiermee verdwijnt een sympatiek collega.

DE HEER MANIGART OVERLEDEN

Op 20 augustus jl. overleed, onverwachts, de heer Emile Manigart. De overledene was 61 jaar en maakte van 1945 tot 1955 deel uit van het Comité van Toezicht van de N.M.V.B.

Hij werd tot voorzitter gekozen op 16 juni 1954 maar vervulde deze functie slechts één jaar. Als voorzitter heeft de heer Manigart zich bijzonder ingespannen voor het invoeren van een georganiseerd en doeltreffend controlesysteem der magazijnen.

Zijn vertrek als commissaris betekende voor hem geenszins een definitief vaarwel ten opzichte van onze Maatschappij. In zijn ambt als arrondissementcommissaris te Neufchâteau was hij een vurig voorstander van een overlegde vervoerpolitiek in de provincie Luxemburg tussen de Nationale Maatschappij en de openbare machten.

Zijn belangstelling richtte zich ook naar het Rustoord. Zo kon, enkele jaren terug, dank zij de menigvuldige tussenkomsten van de heer Manigart de uitbetaling verkregen worden van de door het Rustoord geleden oorlogsschade.

A.B. bestuurders opgepast voor kinderen

Via Secura vestigt de aandacht van al de bestuurders van voertuigen op een nieuwe beschikking van het verkeersreglement waardoor ze *verplicht* worden ten aanzien van kinderen blijk te geven van een bijzondere voorzichtigheid. Maar wat dient verstaan onder bijzondere voorzichtigheid? Een voorbeeld zal dit duidelijk maken.

Wanneer een automobilist een volwassen voetganger bemerkt die op het voetpad gaat, verplicht zulks hem niet zijn vaart te vertragen, alleszins niet in normale omstandigheden. Deze voetganger heeft immers niet het recht plots op de rijbaan te stormen, zonder zich om het verkeer te bekommeren.

Oost-Vlaanderen

EERLIJKE DADEN

Graag vermelden wij de namen van de agenten, die geldwaarden binnenbrachten, gevonden tijdens hun dienst.

Van Acker F. (Destelbergen) 4.600 F., Mumm R. (Destelbergen) 2.540 F., Bauters A. (Destelbergen) 4.600 F., Baert R. (Herzele) 2.580 F., De Backer G. (Herzele) 2.701 F., Coppens R. (Aalst) 1.838 F., Symoens R. (Oordegem) 1.120 F., Heugens C. (Destelbergen) 1.600 F., Eeckhout R. (Gent-Rabot) 1.568 F.

Bedragen kleiner dan 1.000 F. werden ingeleverd door: Pieters J. (Hamme), Van Nevel D. (Destelbergen), Vandecasteele A. (Herzele), Willaert A. (Herzele), Raemdonck L. (Destelbergen), Heugens C. (Destelbergen), Lepez A. (Oudenaarde), Slock M. (Destelbergen), Desmet M. (Destelbergen), Gillis J. (Herzele), De Buck A. (Destelbergen), De Trazegnies R. (Destelbergen), Stevens G. (Oordegem), Spriet V. (Destelbergen), Vagenhende A. (Oordegem), Decock R. (Destelbergen), Eekhout A. (Destelbergen), Van Daele A. (Destelbergen), Bauters A. (Destelbergen), Stevens G. (Oordegem), Van Caester H. (Herzele), Denoyette G. (Destelbergen), De Veirman M. (Destelbergen), De Beule W. (Sint-Niklaas), Spriet V. (Destelbergen).

Namen-Luxemburg

EERLIJKE DADEN

Volgende geldwaarden werden door het personeel binnengebracht: Decamp G. (Forville) 1.157 F., Gerard R. (Aarlen) 7.502 F., Van Steckelman R. (Ermeton) 13.000 F., Dupont J. (Aarlen) 20.000 F., Cremee O. (Forges) 4.000 F., Nadin L. (Houffalize) 1.100 F.

Bedragen, kleiner dan 1.000 F., werden binnengebracht door: Thys H. (Forville), Martinet R. (Florennes), Lignier M. (Namen), Evrard J. (Amberloup), Soroge D. (Wellin), Hesbois L. (Wellin), Moniotte J. (Forges), Balzat R. (Namen), Delforge G. (Namen), Raty G. (Namen).

De toestand is niet dezelfde bij het naderen van kinderen. Zonder dat hiervan in een speciale beschikking werd gewag gemaakt, werd in talrijke vonnissen vastgesteld dat de bestuurders van voertuigen dubbel oplettend dienen te zijn om te voorkomen aan een kind een



STERFGEVALLEN

Agenten

ANTWERPEN

BASTAENS F., gesch. werkman, 46 jaar.

BRABANT

PERSOONS P., gesch. werkman, 56 jaar.
DEVILLE M., el. geleider, 61 jaar.
DEBAST J., el. geleider, 57 jaar.
VERBESSELT J., ontvanger, 62 jaar.

LIMBURG

BERVOETS H., gesch. werkman, 56 jaar.

WEST-VLAANDEREN

CLOET H., keurwerkman, 59 jaar.

HENEGOUWEN

CLAUS J., ontvanger, 48 jaar.
DEBRY L., meestergast, 55 jaar.

NAMEN - LUXEMBURG

ROULMONT R., A.B. geleider, 41 jaar.
SIMON A., ploegbaas, 59 jaar.
LEMAILLEUX L., klerk 1^o kl., 55 jaar.

Oprustgestelden

ANTWERPEN

VAN DEN BLEEKEN J., 75 jaar.
MARIEN P., 90 jaar.
VANDEVEN P., 60 jaar.
DIELS C., 58 jaar.
DIERCKX J., 74 jaar.

WEST-VLAANDEREN

NOLF A., 76 jaar.
DEDULLE A., 82 jaar.
HANNE V., 83 jaar.
PIETERS K., 85 jaar.

BRABANT

VERBERGT E., 81 jaar.
MELLEKER J., 59 jaar.
DETERVILLE J., 83 jaar.
PEETERS L., 60 jaar.

LUIK

GRANDIN A., 80 jaar.

NAMEN - LUXEMBURG

SPRUMONT L., 82 jaar.

HENEGOUWEN

DELOOSE G., 62 jaar.
SCHEPENS Th., 79 jaar.
LESSIRE C., 80 jaar.

ongeval te veroorzaken en dus de nodige voorzorgen moeten nemen ten einde te voorzien in de onvoorzichtigheden dat het zou kunnen begaan als gevolg van zijn lichtzinnigheid en gebrek aan beoordeling van het gevaar.

Thans formuleert het nieuw artikel 10 bis van het verkeersreglement op nauwkeurige manier de verplichting van de bestuurders zich ten aanzien van kinderen bijzonder voorzichtig te tonen.

Alle kinderen zijn min of meer onbezonnen. Ze verlaten soms onverwacht het voetpad of de berm om naar een vriendje te snellen dat zich aan de overkant bevindt, ofwel om een tram of een autobus na te lopen, enz... Het ware zeker beter dat ze die fouten niet begingen. Hun jeugdige onbezonnenheid drijft hen echter daartoe. Daarom dienen de volwassenen hierin te voorzien en ook passend te handelen.

Reizigers schrijven ons



Niettegenstaande het steeds toenemend aantal speciale diensten, ingericht op het verzoek van scholen, vervoeren onze regelmatige tram- en autobusdiensten jaarlijks nog een groot aantal scholieren van alle ouderdom. Deze kinderen stappen op en af onze rijtuigen samen met de andere reizigers wat ons ontegensprekelijk noodzaakt voorzorgen te nemen en ons tevens verantwoordelijkheden oplegt. Dat is de reden waarom wij de brief van een vader van twee kinderen, gericht aan het Hoofdbestuur, ter kennis brengen van het personeel.

In het midden van de winter, rond 16 h. 30, stapten de twee kinderen van onze correspondent, zoals gewoonlijk, op een van onze elektrische motorrijtuigen. Zoals voorgeschreven stapten zij langs achter op. Er stond veel

volk op het achterbalkon terwijl de ontvanger, gezeten op zijn stoel, de reizigers bediende. Het traject dat de kinderen moesten afleggen was tamelijk kort en om de één of andere reden bevonden zij zich nog op het achterbalkon op het ogenblik dat zij op hun bestemming kwamen.

De ontvanger gaf hen nadrukkelijk het bevel langs voor af te stappen, — doch op het ogenblik dat onze jonge abonnees het andere platform bereikten, had de geleider de voorste deur reeds gesloten. Wanneer de kinderen vroegen om te mogen afstappen **WEIGERDE** hij de deur opnieuw te openen en zette zijn voertuig in beweging. Niettegenstaande hun protest konden zij slechts aan de volgende halte afstappen; het werd reeds duister en de kinderen, waarvan een nog zeer jong, werden verplicht bijna een kilometer te voet af te leggen langs een zeer drukke en gevaarlijke weg.

* * *

De houding van de geleider is volstrekt onverdedigbaar; alle huisvaders zullen deze mening delen. Wat de ontvanger betreft; deze had, uitzonderlijk, de kinderen langs achter moeten laten afstappen of hij had er zich moeten van vergewissen dat de twee jeugdige cliënten de tijd hadden langs voor af te stappen.

De N.M.V.B. heeft haar verontschuldigen aangeboden aan de ouders en de richtlijnen werden in herinnering gebracht aan het betrokken personeel.

Het tweede seizoen van het trammuseum

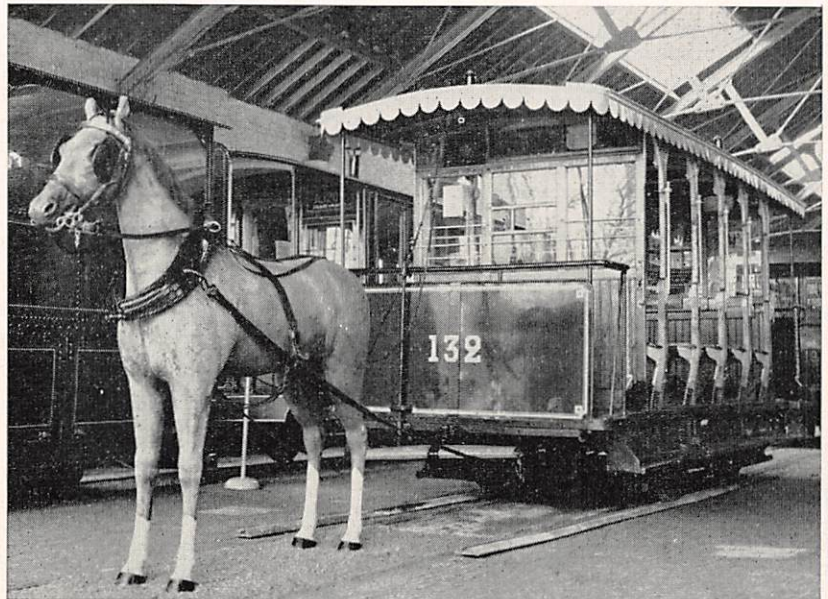
Het Trammuseum sluit op zondag 27 oktober doch nu reeds laten de statistieken toe te bevestigen dat het publiek belangstelling bleef tonen vermits ongeveer 8.000 bezoekers werden genoteerd, een werkelijk bemoedigend resultaat voor de beheerders van het museum.

Reeds tijdens het Paasweek-end werden 800 toegangsbewijzen afgeleverd maar de bijzonder regenachtige zomer heeft velen afgeschrikt zich naar Schepdaal te begeven. Nochtans werden talrijke autocars met maatschappijen, oprustgestelden en vooral scholieren opgemerkt. Ook buitenlandse « vrienden van het spoor » brachten een bezoek. Zo werden op 17 juni 317 Nederlanders ontvangen en op 29 september voerde een speciale tram 125 leden van de « Light Railway Transport League » (Engeland) naar Schepdaal.

Met het boni van het eerste jaar heeft de AMUTRA verschillende prentkaarten laten drukken die een groot succes kenden wat eveneens het geval was met de technische fiches van het materieel.

Vermelden wij ook dat het museum het onderwerp was voor een autorallye, een schooluitzending van de T.V. en als kader diende voor een fotoreportage van een Nederlands modetijdschrift.

Tot besluit kunnen wij zeggen dat het seizoen 1963 zeer bevredigend is geweest maar dat tijdens de winter nog contacten moeten genomen worden met de onderwijnsinstellingen.



Het paardenrijtuig dat sedert het begin van 1963 in het museum wordt tentoongesteld behoort toe aan de S.T.I.A.L. (Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Liégeoise). Het werd gebouwd in 1886 door de Ateliers Métallurgiques de Nivelles en deed van 1896 tot 1920 dienst als aanhangwagen aan elektrische tramstellen. Gedurende deze periode hoorde het toe aan de maatschappij « Les Tramways Liégeois ».

1000 dagen zonder ongeval

door kleine ploegen van Weg en Werken (Brabant)

In de Veiligheidswedstrijd zijn de verscheidene kleine brigades voor het onderhoud van de sporen van de Groep Brabant verenigd in een enkele ploeg van 41 agenten. Deze hebben met het bereiken en het overschrijden van 1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet, zoveel te meer verdienen daar bij hen moeilijk kan gesproken worden van «ploeggeest» gezien zij dagelijks verspreid zijn over al de lijnen van deze provincie.

Op zondag 4 augustus jl. hadden een honderdtal agenten en familieleden gevolg gegeven aan de uitnodiging van de heer Cuvelier, directeur, en waren verzameld in de grote eetzaal van de Eloystraat, die te dezer gelegenheid passend was versierd.

Het Diensthofd voor Veiligheid van de Groep Brabant, de heer D'Haen, nam eerst het woord om de heer Directeur te bedanken en de mannen van ploeg 4, die op dat ogenblik reeds de 1.300 dagen benaderden, geluk te wensen. De heer D'Haen verleende vervolgens het woord aan de heer Follon, e.a. Inspecteur en afgevaardigde van de Algemene Dienst voor Veiligheid. Als vertegenwoordiger van de heer De Clercq, Inspecteur-Generaal, bracht de heer Follon hulde aan de heren Cuvelier en Hellebuyck voor het belang dat zij stellen in het bevorderen van de veiligheid en wenste tevens de heren D'Haen en Plas, de twee getrouwe afgevaardigden, geluk met hun ondernemingsgeest.

Na de medewerking van de agenten in de campagne tot het voorkomen van ongevallen te hebben aangehaald,

dankte de heer Follon de echtgenoten voor hun bijdrage en verheugde zich ook in de toekomst op hen te kunnen rekenen. Zich nogmaals tot de agenten richtend, zegde hij «Mijne Heren, morgen gaat ge uw dagtaak hernemen. Vervul ze met dezelfde veiligheidsgeest, in uw eigen belang en in dat van uw familie».

Na deze toespraak werden twee films afgerold, waarvan een kleurenfilm van «Mickey» over de gevaren opgeleverd door de elektrische huishoudapparaten.

bet in dieren. Tijdens het tweede deel lier, in persoon, gewillig poseerde. De karikaturist liet hem verschijnen als schetste hij verscheidene internationale politieke figuren en zorgde hij voor het gepaste humoristisch commentaar. Maar Bob Boudart oogstte het meeste bijval met zijn tekeningen, naar het levend model, van enkele aanwezige heren.

Alzo was de heer Schaukens niet weinig verrast zich met enkele pennetrekken te zien veranderen in een danseres en het publiek juichte de



Links de heer Pauwels en aan het einde van de tafel de heer Wijverkens. Rechts de heer Schaukens en verder, gedeeltelijk verborgen de heer Demunter.

De inrichters hadden ook beroep gedaan op de medewerking van de karikaturist Bob Boudart, die gewoon is op te treden bij dergelijke familie bijeenkomsten; het eerste deel van zijn optreden bestond uit een tekenwedstrijd en met een uiterste vaardigheid veranderde hij met zijn houtskool eenvoudige letters van het alfa-

kunstenaar toe wanneer de heer Cuvelien aartsengel, die zijn agenten verlichtte... op de weg van de Veiligheid.

In deze vrolijke stemming werd overgegaan tot het opdienen van geurige koffie met gebakjes, terwijl de organisator, de heer D'Haen, voor zachte muziek zorgde.

Nadat deze laatste de zeer gewaardeerde geschenken had uitgereikt, nam de heer Cuvelier, directeur, het woord. Hij verheugde zich over de resultaten, bekomen door de 41 agenten van de winnende ploeg, wenste allen, die hen hebben geleid, geluk en drukte de hoop uit dat deze prestatie een stimulans zou zijn voor de andere ploegen van Brabant.

De heer Hellebuyck, hoofdingenieur-diensthofd bij Weg en Werken, richtte zich vervolgens in het Nederlands tot de aanwezigen en bedankte de heer Cuvelier voor de vleiende woorden en nodigde alle agenten uit waakzaam te blijven tijdens hun werk.

Het feest eindigde in een aangename stemming en elkeen keerde terug huiswaarts, gelukkig enkele uren gezellig te hebben kunnen doorbrengen met collega's en met de overtuiging dat «duizend dagen zonder ongeval» noch een slogan, noch een utopie, maar een verheugende werkelijkheid is.



Links de heren Vanroy en Delpiere. Rechts de heer en mevrouw Lebrun, en daarnaast de heer Delain.

AAT

en de buurtspoorwegen

Indien wij een landkaart raadplegen en er de ligging van Aat op zoeken, komen wij tot de vaststelling dat deze stad, met 11.000 inwoners, aan de samenvloeiing van de twee Denders, mooi gelegen is op een belangrijke spoorweglijn, aan een grote weg, in de richting van Frankrijk, die de stad kruist en aan een kanaal dat een verbinding vormt met Antwerpen. Daarenboven wordt de stad bediend door drie autobuslijnen van de Buurtspoorwegen en gewestelijke spoorlijnen van de N.M.B.S., die ze in verbinding stellen met Lessen en Geraardsbergen.

Op het eerste zicht lijkt dat een



De autobus begeeft zich op de spoorwegbrug. Op de achtergrond onderscheidt men de kerk van St-Julien, die na de brand van 1817 werd heropgebouwd. De imposante toren dateert van 1462. Onze autobus rijdt in de richting van onze nieuwe stelplaats te Aat.

uitzonderlijke, minstens bevoorrechte ligging maar, alhoewel Aat sinds het einde van de laatste wereldoorlog een uiterst commerciële stad is gebleven, heeft zij niet zoals andere Belgische steden kunnen genieten van de gunstige economische structuur.

Vroeger waren er in Aat twee belangrijke fabrieken voor houtbewerking, die thans alle bedrijvigheid hebben gestaakt, er was een meelfabriek, die nu enkel nog als graanopslagplaats wordt gebruikt, er waren te Ath zijdespinnerijen, die eveneens tot het verleden behoren. Men vindt er nog slechts een fabriek van scheikundige produkten en enkele kleine bedrijven.

Zoals ons door een plaatselijke personaliteit werd medegedeeld, is Aat een stad waar de bevolking steeds toeneemt niettegenstaande de vermindering van de plaatselijke nijverheid. In dat opzicht kan de recente vervanging van de stoomtreinen, door dieseltreinen, op de lijn Brussel-Doornik, die ALLEN een stilstand hebben te Aat, slechts het verblijf bevorderen van werklieden en bedienden, die na de volbrachte dagtaak in een kalme provinciestad willen leven. Immers een inwoner uit de streek van Aat, die te Brussel-Zuid vertrekt om 17 h 24, komt reeds te Aat toe om 18 h. 04.

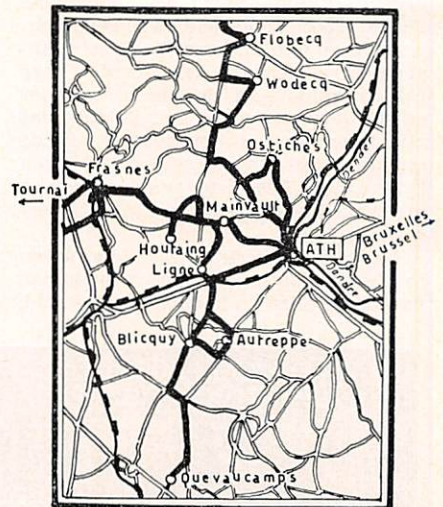
Wat onze diensten betreft kunnen wij zeggen dat de buurtlijnen een zeer gering rendement hebben daar Aat gelegen is in het midden van een landbouwstreek, met uitgestrekte eigendommen, onderverdeeld in middelgrote en kleine bebouwingen. De inwoners van de weinig bevolkte dorpen, gelegen langs onze lijnen, verplaatsen zich slechts op de donderdagen ter gelegenheid van de markt te Aat. Daarom hebben de uur-



De reuzen van Aat.

regelingen van het merendeel van onze lijnen slechts één vertrek in de voormiddag, één 's middags en één 's avonds.

Maar Aat bezit daarentegen een aantrekkingskracht door het aantal en de kwaliteit van haar scholen en gespecialiseerde instellingen met het gevolg dat de schoolbevolking zeer ruim het aantal kinderen van de stad, ouder dan 10 jaar, overtreft. Onze regelmatige diensten vervoeren dagelijks ongeveer 200 kinderen naar de onderwijsinstellingen van de stad.



EEN NIEUWE BUURTSPORWEGSTELPLAATS

Het is eigenaardig dat, alhoewel de buurtlijnen, die Aat bedienen zeer oud zijn, er nooit een buurtspoorwegstation is geweest in deze stad. Onze stelplaats van Frasnes-lez-Buissenal, gelegen in het midden van de lijn Aat-Doornik, kende een drukke bedrijvigheid ten tijde van de stoomdiensten

wegens het vervoer van wagons komende uit de kalkstreek van Doornik en van de kolentreinen uit de streek van Bergen, langs Quevaucamps. De laatste jaren blijven, enkel 's nachts, nog enkele autobussen te Frasnes.

Sinds het begin van dit jaar werd aan onze gewestelijke exploitatie de vervangingslijn nr 100 Aat-Hornu-St Ghislain van de N.M.B.S. toegevoegd, die wij als pachter voor deze maatschappij exploiteren. De eerste vertrekken hebben 's morgens vroeg plaats daar er vooral mijnwerkers en scholieren vervoerd worden. Om deze diensten te verzekeren hebben wij een vijftiental nieuwe agenten moeten aanwerven en deze vroegen zo spoedig mogelijk over een stelplaats te kunnen



Een stoomtrein bestaande uit drie reizigersrijtuigen en een pakwagen voor het station van Aat. Ook ten tijde van de stoomdiensten verzekerden wij reeds het vervoer van talrijke scholieren.



Thans stationeren onze autobussen eveneens voor hetzelfde station van de N.M.B.S.

beschikken te Aat ten einde hun dienst niet meer te moeten beginnen te Frasnes.

Buiten de stad, in de nabijheid van de hoofdweg Brussel-Doornik, werd een oude eigendom aangekocht. Gedurende de strenge winter 1962-1963 liet dat vervallen gebouw veel te wensen over maar spoedig stelde de Raad van Beheer een krediet van 600.000 F ter beschikking voor de omvorming en de inrichting van deze stelplaats. De werken zullen vóór de aanvang van de winter geëindigd zijn.

Buiten de hogervermelde lijn exploiteren wij nog, met vertrek te Aat, de lijnen :

- nr 9 Aat-Frasnes-lez-Buissenal-Doornik;
- nr 10 Aat-Vloesberg;
- nr 12 Aat-Quevaucamps.

De diensten werden met de groot-

ste omzichtigheid opgesteld en zowel 's morgens als 's avonds zijn de ruimten tussen de diensten zeer groot wat de taak van de verantwoordelijke voor het opmaken van de dienstrollen niet verlicht.

De omstreken van Aat zijn zeer schilderachtig; het is een golvende streek met afwisselend weiden, landbouwgronden en tamelijk uitgestrekte bossen.

Wij hopen dat onze lezers, die deze streek wensen te bezoeken, de heer Alfred Haulotte als A.B. geleider aantreffen. Deze « ancien », goed gekend door onze reizigers heeft niet de reputatie een zwijgzame te zijn. Wanneer hij u de golvende landschappen van Mainvault, van Buissenal en van Frasnes laat bewonderen, wordt hij lyrisch en door hem te aanhoren hebben wij beter dan ooit beseft wat de liefde is voor de streek waar men geboren is.

EXPLOITATIENIEUWS

GROEP ANTWERPEN

Op 1 augustus, exploitatie in regie van de openbare autobusdienst Turnhout - Weelde - Baarle-Hertog, in vervanging van de firma K.A.V. uit Turnhout, die deze dienst voorheen voor onze rekening exploiteerde.

Op 1 oktober, afschaffing van de exploitatie van de openbare autobusdienst Antwerpen (Rooseveltplaats) - Antwerpen (Kruisschans). Deze dienst werd geëxploiteerd, voor onze rekening, door de M.I.V.A.

GROEP WEST-VLAANDEREN

Overname van de autobusdienst N.M.B.S. Oostende-Stene (Conterdam) en inschakeling van deze laatste in de lijn nr 7 van de stadsdiensten van Oostende.

GROEP OOST-VLAANDEREN

Inrichting van een nieuwe uitbreiding Oostwinkel-Eeklo en van een reiswegvariante te Lovendegem, aan de openbare autobusdienst Gent (St-Pieters) - Zomergem - Ursel - Oostwinkel.

GROEP BRABANT

Inrichting van een verlenging van de openbare stadsautobusdienst van Leuven, nr 6, van Kessel-Lo (Kleine Landeigendom) tot Koetsweg/Lodreef.

GROEP NAMEN - LUXEMBURG

Op 24 juli, inrichting van een openbare toeristische autobusdienst La Roche - Han-sur-Lesse - La Roche.

GROEP HENEGOUWEN

Op 1 september, inrichting van een openbare autobusdienst Quiévrain - Dour - St-Ghislain - Baudour - Bergen - Casteau - Zinnik, ter vervanging van de bestaande diensten :

- Bergen - Ghlin - Baudour - St-Ghislain;
- Bergen - Casteau - Zinnik;
- Quiévrain - Dour - Warquignies.

VEILIGHEIDSWEDSTRIJD - ERELIJST

WERKDAGEN ZONDER ONGEVAL

STAND DER PLOEGEN OP 31 AUGUSTUS 1963

LUIK 4
3.103 dagen

LIMBURG 1
1.780 dagen

LIMBURG 4
1.678 dagen

LUIK 1
1.671 dagen

BRABANT 4
1.325 dagen

LUIK 2
1.083 dagen

LUIK 6
1.040 dagen

HENEGOUWEN 2
1.038 dagen

LUIK 8
1.007 dagen

