

onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor de agenten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

Nr 153

JULI-AUGUSTUS 1971

26ste JAARGANG

INHOUD

- 3 Wuppertal en zijn zweefspoor.
- 5 Het autobuspark van de N.M.V.B.
- 6 De Eurotram P.C.C. gebouwd in België.
- 11 De spoorauto's van de lijn naar de grotten van Han.
- 12 Een station onder velen: Aarlen.
- 14 De werken in de omgeving van het zuidstation te Charleroi.

Het enig middel om toegang te bekomen tot de grotten van Han blijft nog steeds de spoorauto van de Buurtspoorwegen, die een parcours volgt dat moeilijk toegankelijk is voor wandelaars.

(Foto H.A. van Lith)



RUBRIEK
VAN DE
TOEKOMSTIGE
GEPENSIONEERDE

De opruststelling, bekroning van het leven?

onze buurtspoorwegen

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

Redactie : Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel

Telefoon : 11.59.90 — Post : 335 — P.R. 32.27

Verantwoordelijke Uitgever : L. Vanderfaillie
Wetenschapsstraat 14
1040 Brussel



Aangesloten
bij de Belgisch-Luxemburgse Vereniging
van de Ondernemingspers

Op het ogenblik van de opruststelling, wanneer het er om gaat de voorwaarden van deze nieuwe levenswijze harmonisch in te richten, kunnen de betrekkingen tussen de echtgenoten belangrijke wijzigingen ondergaan.

Het is het einde van het afwisselend leven dat de echtgenoot, gedurende tientallen jaren, geleid heeft, enerzijds in zijn beroep, anderzijds thuis.

Tot dan toe was, elke werkdag, het grootste deel van zijn activiteit gewijd aan zijn beroepsbezigheden en nooit heeft zijn vrouw hem gevraagd waar hij elke morgen heen ging. Zij zelf van haar kant regelde in het algemeen de huishoudelijke bezigheden naar eigen goedgevonden.

En plots wordt de echtgenoot beroofd van zijn gewone en opgelegde bezigheid en, in principe, verplicht zich te beperken tot het huiselijk leven. Het is op dat ogenblik dat men ziet in welke mate dat dubbel leven zijn stempel heeft gedrukt op de algemene houding van de vroegere werknemer.

Alzo is het niet te verwonderen dat talrijke echtgenoten de pensioengerechtigde leeftijd van hun man met een zekere ongerustheid te gemoet zien.

Een Zwitsers journalist heeft hieromtrent drie echtgenoten van gepensioneerden ondervraagd.

De eerste verklaarde : « Elke gepensioneerde moet, » voor hem alleen, over een kamer beschikken waar hij » zich kan terugtrekken zodat zijn vrouw hem niet ziet » gedurende een groot gedeelte van de dag. Wat hij in » zijn kamer doet, gaat hem alleen aan. Intussen doet de » vrouw in het huishouden wat zij wenst zoals zij het » ALTIJD GEDAAN heeft; buiten dat hebben zij ruim de » tijd mekaar te zien ».

De tweede zegde : « Ik zie mijn man niet, gedurende » uren, alleen in een kamer blijven daar hij niet graag » leest maar hij heeft een kamer van ons verblijf omge- » vormd om er te knutselen. Hij verblijft er elke dag de » ganse voormiddag. Na het middagmaal en een kleine » siësta is hij bereid mij een handje toe te steken of mij » te vergezellen naar de stad. 's Avonds heeft hij zijn » krant en de T.V. Wij zijn tevreden samen met pensioen » te zijn. »

De derde echtgenote is van mening dat al de gepensioneerden een ONVOLLEDIGE DAGTAAK moeten hebben zodat zij de verplichtingen hebben zich geregeld, elke dag, naar hen bezigheid te begeven. Een volledige dagtaak zou te dwingend zijn en alles wel beschouwd, zou de opruststelling geen zin meer hebben. « Ik denk » voegde zij er aan toe « dat de oprustgestelde een bezigheid zou moeten » hebben BUITENSHUIS waarvoor hij een bescheiden ver- » goeding zou ontvangen; hij zou minder slecht geluimd » zijn en zich minder bemoeien met de dagelijkse bezig- » heden van zijn vrouw ».

Het is noodzakelijk dat de toekomstige gepensioneerden zich bewust zijn van het probleem dat zich stelt en dat zij zich rekenschap geven van zijn belangrijkheid.

Een oprustgestelde, vader van een kinderrijk gezin en meermaals grootvader, heeft ons onlangs toevertrouwd dat het absoluut noodzakelijk is voor de oprustgestelde zich niet te mengen in wat steeds tot het domein van zijn echtgenote heeft behoord en hij voegde eraan toe : « dat » zij 's morgens samen hun ontbijt nemen maar nadien is » het wenselijk dat elk zijn eigen bezigheid heeft. Na het » middagmaal is het best dat de ene zich niet inlaat met » het doen en laten van de andere; ieder zal, na het » avondmaal, de tijd hebben om zijn indrukken mede te » delen maar men kan natuurlijk dagen bepalen om samen » uit te gaan ».

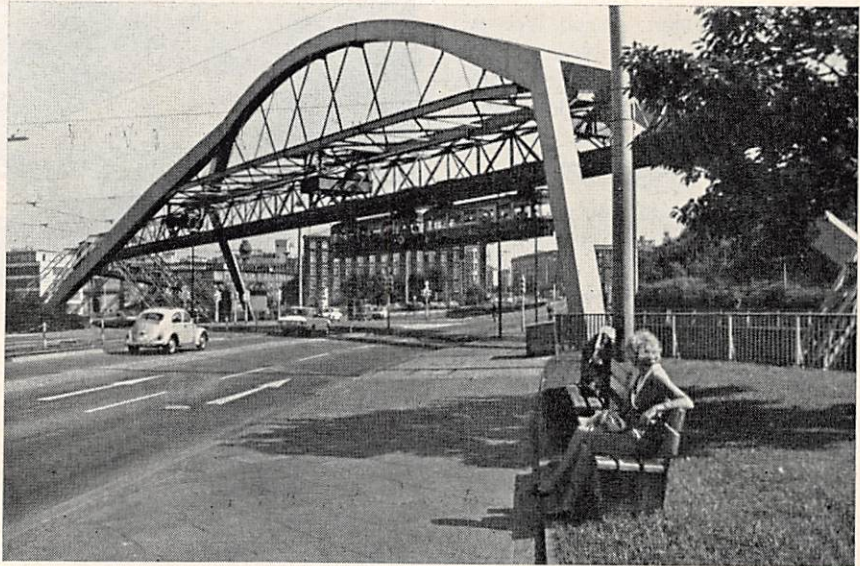
Volgens deze « nieuwbakken oprustgestelde » zijn de goede verstandhouding en een goede gezondheid van grote waarde.

Wuppertal en zijn zweefspoor geopend in 1901

Wuppertal, dat op meer dan een gebied een wonderbare stad is, bevindt zich op 50 km ten noorden van Keulen in de Duitse Bondsrepubliek.

Praktisch volledig vernield door de bombardementen tijdens de Tweede Wereldoorlog, met 6 miljoen kubieke meter puin dat de straten versperde, was het de eerste Duitse stad, die twee schouwburgen en een opera opende.

Wuppertal biedt aan de bezoekers drie belangrijke musea: allereerst een schilderijmuseum met werken van Van Gogh, Picasso, Chagall, Dali, Dufy en andere « moderne » beroemdheden verzameld door een mecenas; vervolgens een horlogemuseum waar meer dan 400 kostbare exemplaren de geschiedenis van de ontwikkeling van het uurwerk weer geven; ten slotte het « Müllmuseum », letterlijk een vuilmuseum, waar de meest gekke voorwerpen bewaard worden. Inderdaad het gaat hier om de centrale opslagplaats van de Gemeentelijke Reinigingsdienst: de huidige artiesten van « Pop Art », die het



Het zweefspoor kruist een grote verkeersader.

VOORWERP verheerlijken zouden er moeten op bezoek gaan.

Doch het zinnebeeld van de stad is vast en zeker het ZWEEFSPoor waarvan keizer Willem II in 1901 plechtig een baanvak opende te Elber-

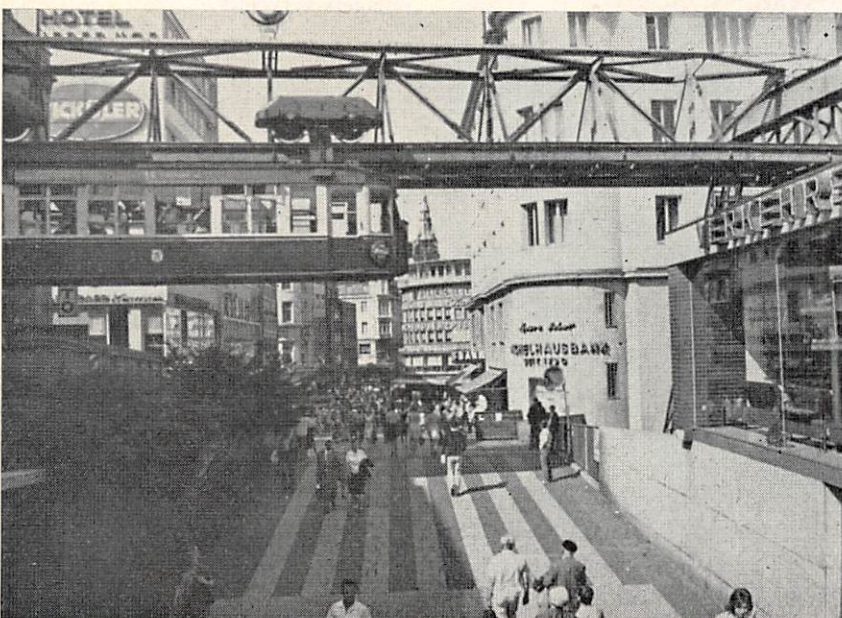
feld te dien tijde een zelfstandige gemeente.

Het is deze « Schwebebahn » die onze aandacht gaande houdt. « Schweben » betekent zweven, in de lucht hangen. Sinds 70 jaar gebruiken de inwoners van Wuppertal een vervoermiddel waarin sommigen het stadsvervoermiddel van de toekomst beweren te zien.

Deze elektrische lijn werd gebouwd tussen 1898 en 1903 en haar algemene opvatting, zowel wat de infrastructuur als het rollend materieel betreft, is onbetwistbaar geniaal.

Keren wij 70 jaar terug. De rivier, de Wupper, is kronkelend en heeft steile oevers, de vallei (Tal in het Duits) is smal en de stad, waar nijverheid en handel bloeien, strekt zich uit op de beide oevers van de rivier.

Vanaf het einde van de vorige eeuw stelde zich het probleem van een aangepast openbaar vervoermiddel daar de paardetrans traag en onvoldoende waren. Daar de vloed van reizigers parallel liep met de richting van de rivier was het nodig een snel vervoermiddel met grote capaciteit aan te leggen langs de Wupper te weten



In volle stadscentrum.

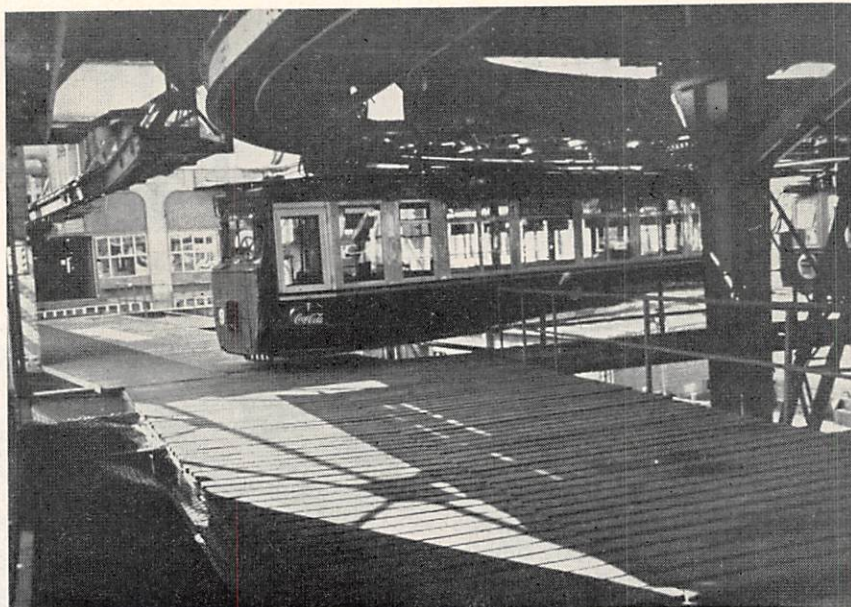
in volle agglomeratie; maar er bleef slechts de Wupper als beschikbare ruimte! Het is toen dat ingenieur Eugen Langen, na eerst in de nabijheid van Keulen gedurende lange tijd proefnemingen te hebben gedaan, zijn plan van een zweefspoor met één spoor voorstelde.

In die tijd, toen de wegen slechts gebruikt werden door voetgangers, paarden en enkele zeldzame paardetrans, was het een geniaal idee een supplementair verkeersniveau te voorzien en aan de verkeersknooppunten, een halve eeuw vooraf, de opstopingen, veroorzaakt door een overdreven motorisatie, te vermijden.

De bouw van de lijn werd goedgekeurd op 31 oktober 1896. De werken, zeer belangrijk daar het de bouw betrof van een ijzeren gestel van meer dan 13 km lengte, werden flink aangepakt en begonnen in februari 1898 en het laatste baanvak werd gebouwd in 1903. Thans rijden naast moderne rijtuigen nog steeds rijtuigen uit die tijd.

Gaan wij nu na hoe die elektrische lijn werkt.

Elk rijtuig is opgehangen aan twee zelfaandrijvende wagentjes, die rollen over een spoor, gedragen door een doorlopende balk. Elk wielstel wordt stevig gedragen door een stalen beugel, die 15° kan slingeren langs beide zijden van het loopvlak; veiligheidsstootbalken beperken het slingeren door zich op de doorlopende balk te steunen, die de loopweg draagt. Een



Een van de eindpunten van de lijn.

ontsporing is onmogelijk. De beugel in kwestie draagt eveneens de tractiemotor en de rijtuigkast door middel van een wiegbalk; hij is eveneens voorzien van een remapparaat en, natuurlijk ook van een ophanging.

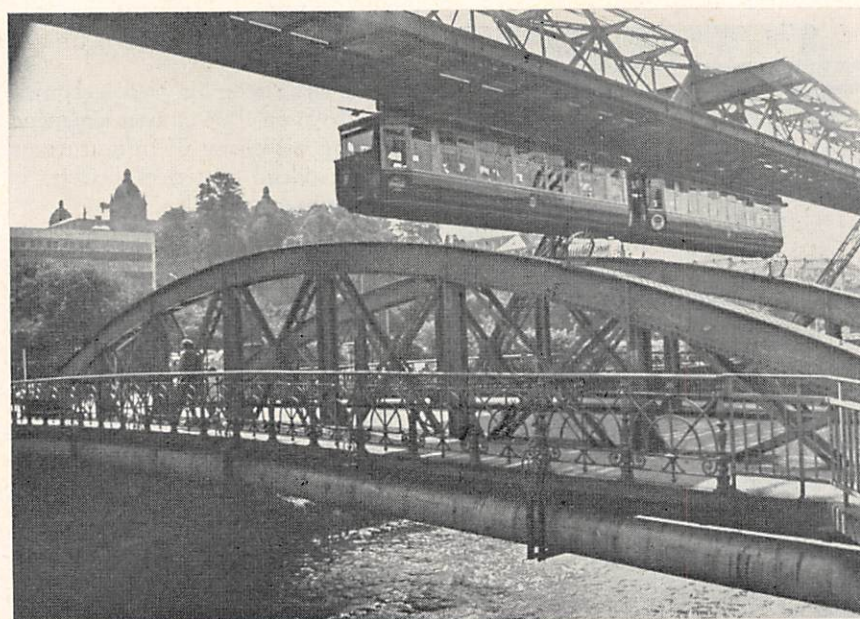
Een stalen gebinte in de vorm van een brug, draagt de twee sporen. Dat geraamte wordt ongeveer alle 30 meter gesteund door stutten. De sporen liggen 12 m boven de Wupper en 8 meter boven de bestrating.

Langs elke looprail ligt een houten plankier zodat zonder risico herstellingen kunnen uitgevoerd worden.

Het zweefspoor verbindt Oberbarmen met Vohwinkel in ongeveer 35 minuten. In het geheel zijn er 18 stations; de oude zowel als de nieuwe (de glazen kooi op de Alter Markt) worden ten zeerste gewaardeerd door de fotografen, zowel liefhebbers als beroepsmensen. Het zweefspoor rijdt in hoofdzaak over de Wupper, slechts het baanvak van Sonnborn naar Vohwinkel (2,8 km) loopt boven de hoofdstraat. Het zweefspoor heeft gedurende de dag een frequentie van 7 minuten, die 4 minuten bedraagt tijdens de punturen; 's avonds, tot 23 uur, is er een vertrek om het kwartuur.

Verleden jaar werden 17 miljoen reizigers vervoerd.

*
**



*Een treinstel boven een brug over de Wupper.
(Fotoreportage E. Roels)*

De « Schwebebahn » heeft onbetwistbare hoedanigheden van regelmatigheid en veiligheid met een lichtsignalisatie met blokstelsel dat de bewegingen, die zelf gevolgd en gecontroleerd worden door een centraal regelingsbureau, regelt.

Het geheel is zwaar van voorkomen en kan niet meer dan twee stellen per spanwijdte dragen; daar de stellen niet kunnen verlengd worden, kan het uurdebiet van de reizigers niet verhoogd worden tenzij door al de klassieke treinstellen te vervangen door gelede motorrijtuigen.

Niettegenstaande zijn uitgesproken onestetisch voorkomen is de « Schwe-

bebahn » op zich zelf een toeristische attractie.

Hoe verbazend het ook schijnt, de toekomst van dat zweefspoor is verzekerd daar de gemeentelijke overheid bij de firma MAN 28 gelede rijtuigen heeft besteld, die zullen geleverd worden in 1972 en 1973; deze rijtuigen zullen 2 ton minder wegen dan de oude en elk rijtuig zal 50 zitplaatsen en 150 staanplaatsen bieden; zij zullen

voorzien zijn van elektrische remmen zodat voortaan tijdverlies om aan elk eindpunt samengeperste lucht op te slaan, zal vermeden worden.

**

Is dat gemeenschappelijk vervoer, door middel van een luchtlijn, wenselijk en te verwezenlijken in onze moderne steden? De plaats ontbreekt

ons om deze vraag te beantwoorden daar het niet alleen volstaat pijlers en stevige cabines in licht metaal te ontwerpen; er moet ook rekening gehouden worden met de bouw van stations, op een tiental meter boven de grond en geschikt om stellen van 90 meter lengte te ontvangen.

Bij gelegenheid komen wij hierop terug.

Ons autobuspark

In het verslag van het dienstjaar 1970 hebben wij gelezen dat de Nationale Maatschappij 2057 autobussen in dienst heeft.

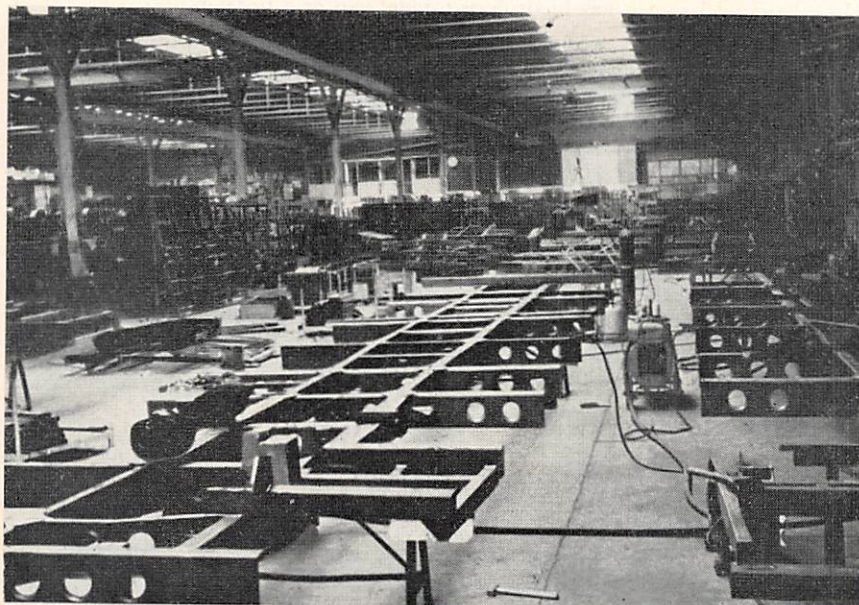
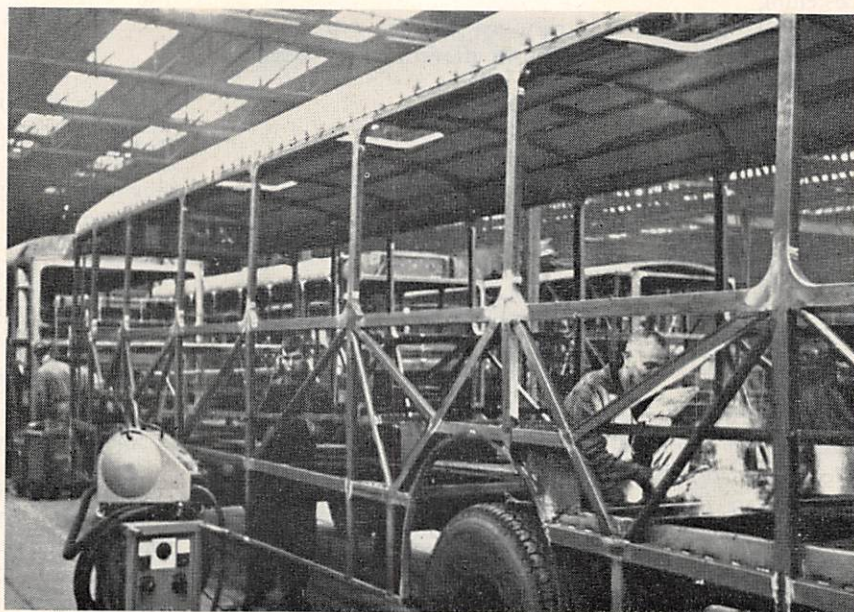
In het begin van 1970 heeft de N.M.V.B. verscheidene bestellingen gedaan bij de Belgische nijverheid, in totaal 175 autobussen, verdeeld als volgt:

75 volledige autobussen Van Hool, 100 autobusonderstellen Van Hool, 100 koetswerken Jonckheere.

Deze 175 voertuigen zijn voorzien van een nieuwe FIAT motor, een nieuwe vooras en verscheidene technische verbeteringen.

Het eerste voertuig van deze reeks is geleverd en rijdt proef op de lijnen van de provincie Antwerpen.

Vanaf de maand september zullen de voertuigen, in reeks, geleverd worden aan het gewoon ritme.



In het volgend nummer zullen wij een beschrijving geven van de karakteristieken van deze nieuwe autobussen.

Voegen wij er nog aan toe dat in juni 1971 een andere bestelling van 300 autobussen werd overgemaakt aan de Belgische nijverheid.



— Wij hebben twee auto's in de familie; mijn vrouw heeft er ene en dat is de mijne.

De eurotram P.C.C. gebouwd in België

In afwachting dat Brussel over een WERKELIJKE METRO beschikt, met stellen van 350 plaatsen, omvat de huidige exploitatie van de M.I.V.B. een premetrofase tijdens dewelke P.C.C. rijtuigen worden gebruikt.

Deze P.C.C. motorrijtuigen werden gebouwd door de Belgische firma N.V. La Brugeoise et Nivelles, die onder meer dergelijke motorrijtuigen heeft geleverd aan andere Belgische en buitenlandse vervoermaatschappijen.

Den Haag : 164 geleverde rijtuigen - 40 rijtuigen in aanbouw

Marseille : 16 geleverde rijtuigen

Belgrado : 29 geleverde rijtuigen

Antwerpen : 126 geleverde rijtuigen

Gent : 30 rijtuigen in aflevering - 16 rijtuigen in bestelling

Brussel : 173 geleverde rijtuigen waarvan een geled prototype - 53 gelede rijtuigen in aflevering - 50 gelede rijtuigen in bestelling.

*
**

EEN GELEED MOTORRIJTUIG OP DRIE DRAAISTELLEN

Begin november 1969 werd het eerste lot van 53 gelede rijtuigen door de M.I.V.B. besteld voor de premetro.

Dat nieuw materieel werd op maandag 22 maart 1971 voorgesteld aan de Heer Minister van Verkeer en aan de pers.

De nieuwe rijtuigen met grote capaciteit (158 reizigers) zullen gelijktijdig rijden met de P.C.C. rijtuigen, die op dit ogenblik in dienst zijn op de eerste twee baanvakken van de premetro. Deze indienststelling zal toelaten, geleidelijk, het oud standaard materieel, dat nog gebruikt wordt op het net aan de oppervlakte, te vervangen.

Ten slotte, bij de overgang van de premetro naar de werkelijke metro, ruimen de nieuwe rijtuigen de plaats voor de waarachtige metrostellen om dan aan de oppervlakte gebruikt te worden als « snelle trams » in de voorsteden.

VOORNAAMSTE EIGENSCHAPPEN

— Totale lengte van de wagenkast	21 m 160
— Totale breedte	2 m 200
— Afstand tussen de spinnen van de draaistellen	6 m 700
— Radstand van de draaistellen	1 m 905
— Loopwioldiameter	0 m 660
— Aantal zitplaatsen	43
— Aantal staanplaatsen	115
Totaal aantal plaatsen	158
Kleinst mogelijke straat	14 m 500
Gewicht van het ledige rijtuig	24,7 T

GESTANDARDISEERDE TRACTIE- EN REMUITRUSTING

De tractieuitrusting bestaat uit zes motoren van ieder 55 pk, identiek aan deze van de reeks 7.000. Deze motoren zijn opgesteld op de drie draaistellen. De overbrenging wordt verwezenlijkt met hypoïde tandwielen waardoor een zachte en geluidloze werking verkregen wordt. De draaistellen zijn voorzien van krachtige remmen insgelijks identiek aan deze van de rijtuigen 7.000 t.w.

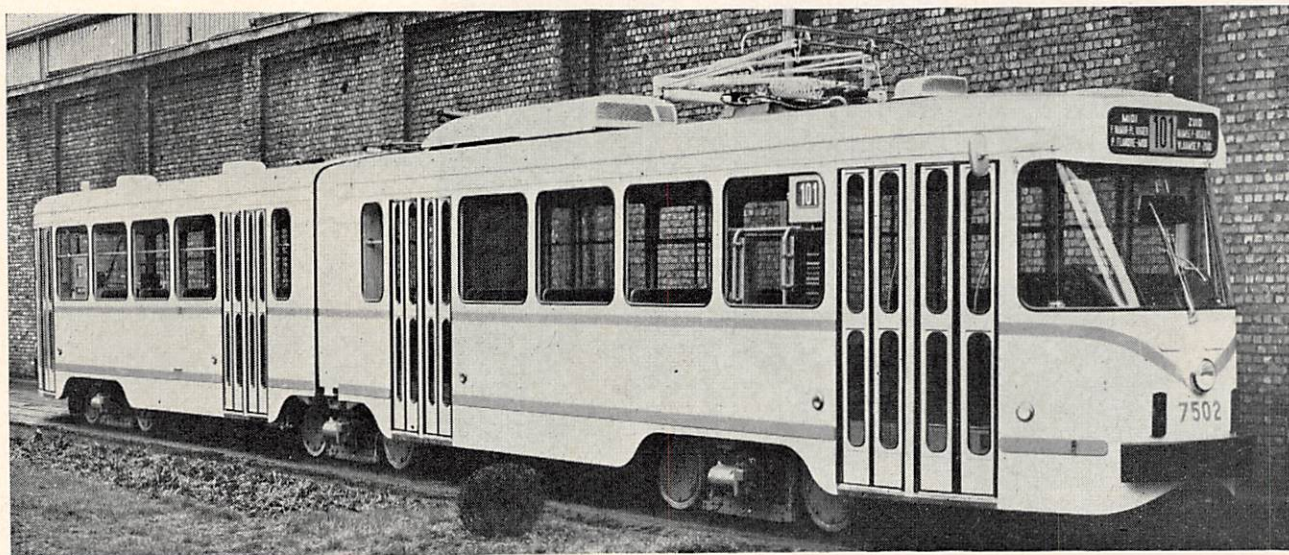
- een rheostatische rem;
- een trommelrem;
- een electro-magnetische railrem.

Soepele afwerking.

De drie draaistellen zijn motorisch en uitgerust met elastische wielen; dank zij hun ophanging, bestaande uit een gekombineerd systeem van schroefveren en rubberen schokdempers, bezitten deze draaistellen uitstekende rij-eigenschappen.

Het sturen.

Het normaal besturen, door de zittende bestuurder, geschiedt door middel van drie pedalen :



- 1) een veiligheidspedaal, « dode-man »-pedaal genoemd, die door de linkervoet van de bestuurder moet ingedruwd worden om te kunnen vertrekken;
- 2) een rempedaal;
- 3) een tractiepedaal.

Deze twee laatsten worden in werking gesteld door de rechervoet van de bestuurder. De diepte waarmee deze pedalen ingedruwd worden bepaalt de keuze van de versnelling bij het aanzetten of de vertraging bij het remmen.

Stroomcaptatie.

Er werd een dubbele stroomcaptatie voorzien zoals voor de P.C.C. rijtuigen 7.000, een met pantograaf (in tunnel) en een met trolley (buiten tunnel); de omwisseling gebeurt automatisch.

Rekening houdende met exploitatie-modaliteiten werd de studie zodanig uitgevoerd dat later, met een minimum aan kosten, een tweede stuurpost kan ingebouwd worden zodat het rijtuig in twee richtingen zal kunnen rijden.

Daarom werden deuropeningen voorzien langs beide zijden van het rijtuig maar waarvan voorlopig de helft opnieuw toegemaakt werd met wegneembare panelen. De binnenbekleding en de elektrische leidingen zijn voorzien voor deze mogelijke latere ombouw.

In België ontworpen geleiding.

Deze geleiding is zodanig verwezenlijkt dat ze bijna niet opvalt, de vouwbalgen zijn om zo te zeggen niet zichtbaar en zijn beschermd tegen de inwerking van de zon en ook tegen mogelijke kwaadwillige daden. De mogelijkheid tot inbouw van een automatische koppeling werd voorzien zodat later met gekoppelde rijtuigen kan gereden worden.

De hoge techniciteit van deze rijtuigen brengt een groot aantal elektrische toestellen en leidingen met zich mede.

Zeggen wij nog dat niettegenstaande de verhoging van de tarra de prestaties van het geleed rijtuig identiek zijn aan deze van de P.C.C. met twee draaistellen en dat de verbeteringen, aangebracht aan de vering, er een uiterst snel en comfortabel rijtuig van gemaakt hebben dat zeker de aandacht zal trekken van de grote buitenlandse maatschappijen van gemeenschappelijk vervoer.

De gelede rijtuigen zijn van het type 7.500 t.w. de nummering van de eerste geleverde reeks zal met dat cijfer beginnen.

De dagbladen vermeldde dat de vertraging van de levering te wijten was aan de langdurige staking, die gedurende maanden de productie heeft stilgelegd van de afdeling Herstal van de A.C.E.C. Thans zijn de eerste rijtuigen geleverd aan de M.I.V.B.

MOOIE LOOPBANEN

VICTOR DUPONT

Op 1 maart 1923 trad de heer Victor Dupont in dienst als leerling-monteerder van de stoomlocomotieven in het werkhuis van Hasselt. Bij de overschakeling van de stoomtram naar de spoorauto vond hij hier een nieuw werkterrein. Op 1 januari 1937 werd hij geschoold werkman en in die periode ging hij over naar het onderhoud van de elektrische trams, die toen hun intrede deden te Hasselt.



Op 1 januari 1945 werd hij bevorderd tot geschoold werkman 1ste kl. en op 1 maart 1952 tot keurwerkman. Intussen was hij tewerkgesteld in de onderhoudsdienst van de motoren en de elektrische installaties van de autobussen. Ten slotte verwierf hij op 1 april 1958 de graad van brigadier.

Vermelden wij nog dat de vader, drie broers, twee zonen en twee neven van de heer Dupont eveneens gewerkt hebben of nog in dienst zijn bij de N.M.V.B.

MARCEL MAIRESSE

De heer Marcel Mairesse was nauwelijks 16 jaar toen hij, op 5 juli 1921, te Quévy in dienst trad als stoker op de stoomlocomotieven.

Zeer jong lukte hij in het examen van machinist. Nadien maakte hij, vanaf 1932, de ganse periode van de spoorauto's Büssing en Brossel mee.

Op 1 januari 1949 werd hij leermeester-machinist benoemd; nadien werkte hij verscheidene jaren als



controleur te Mons-Bassins waar hij verantwoordelijk was voor de dienst « Beweging » en het onderhoud van de autobussen.

De heer Mairesse had in de Groep een stevige reputatie als « expert van de dieselmotoren » en het aantal door hem uitgevoerde hulpverleningen, die dikwijls 's nachts begonnen en eindigden vóór het eerste vertrek 's morgens, telde hij niet meer op.

De heer Mairesse heeft een uitstekende herinnering bewaard aan zijn lange buurtspoorwegloopbaan.

HUBERT TYTGAT

De heer Hubert Tytgat begon op 15 januari 1923, slechts 16 jaar, zijn loopbaan als bankwerker in het werkhuis van Hasselt. Na eerst het onderhoud van de stoomlocomotieven te hebben verzekerd, werkte hij nadien mee aan de bouw van de eerste spoorauto's.

Overgeplaatst naar de draaijerij, in 1935, werd hij op 1 januari 1936 bevorderd tot brigadier. Tijdelijk werk-



zaam te Lanaken, in 1944, wegens het bombardement van het werkhuis keerde hij na de oorlog terug naar Hasselt. Op 1 juli 1952 nam hij zijn plaats in als tekenaar op het bureau van het werkhuis en hielp hij mee aan de voorbereiding van de constructie van een reeks autobussen.

De heer Tytgat, die sinds 1936 steeds een actief lid is geweest van de Sint-Elooikring, werd op 1 januari 1960 bevorderd tot meestergast 1ste klasse.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

HOOFDBESTUUR

Els bij Vandekerckhove R. (Oosterzele)

ANTWERPEN

Frank bij Steenhuizen R. (Mechelen)
Peggy bij Broux D. (Wijnegem)
Wim bij De Beule J. (Brasschaat)
Nancy bij Sauvillers A. (Vosselaar)
Dirk bij Van Meensel V. (Heist o/d Berg)
Ronny bij Belmans R. (Turnhout)

OOST-VLAANDEREN

Els bij Eeckhout R. (Letterhoutem)
Peter bij De Mayer P. (Rupelmonde)
Lode bij Dutoit E. (Gent)
Geert bij Maes A. (Hamme)

HENEGOUWEN

Nathalie bij Dieu E. (Quaregnon)
Christine bij Storez J. (Ghlin)
Marc bij Minsart M. (Wangenies)
Johnny bij Decamps Cl. (La Bouverie)
Catherine bij Durang J. (Viesville)
Christel bij Cuvelier R. (Maffle)
Daniel bij Dewit J. (Leval-Trahegnies)
Eddy bij Dubreucq Chr. (Chap.-l.-Herlaimont)
Christelle bij Delcourt F. (Angreu)
Christine bij Replyuk A. (La Bouverie)

NAMEN-LUXEMBURG

Olivier bij Pirot R. (Bouillon)
Marie-Elise bij Henulet R. (Florennes)
Dominique bij Belche J.J. (Aarlen)
Michel bij Docquier E. (Laroche)
Philippe bij François J. (Houfalize At)
Geneviève bij Lorge A. (Onoz)
Bénédictine bij Pirotte R. (Namen)
Dominique bij Dasnois E. (Bouillon)

LUIK

Jacques bij Francart G. (Braives)
Isabelle bij Fricot J. (Nandrin)

BRABANT

Sandra bij Vallons G. (Bertem)
Carinne bij Levis Cl. (Overijse)

LIMBURG

Christa bij Coenen Th. (Maaseik)
Marcel bij Snijckers J. (Dilsen)
Luc bij Vanherle L. (Munsterbilzen)

WEST-VLAANDEREN

Yves bij Verduyn G. (Knokke-Heist 1)
Marc bij Van Maele M. (Knokke-Heist 2)
Wim bij Verhaeghe W. (Dadizele)
Hans bij Huyghe L. (Poperinge)

Huwelijken

OOST-VLAANDEREN

Roels Willy met Mej. Heiremans Mariette

HENEGOUWEN

Dewaele Guy met Mej. Geurs Nadine
Liégeois Jean-Claude met Mej. Pletain Colette

NAMEN-LUXEMBURG

Gillard Michel met Mej. Dumont Luzette
Piérret André met Mej. Gillen Ghislaine

LUIK

Pirlet François met Mej. Galand Thérèse

BRABANT

Suray Alain met Mej. Noël Nelly

LIMBURG

Cartenstadt René met Mej. Neven Lambertine
Weetjens Henri met Mej. Smeets Madeleine
Keymis Georges met Mej. Voets Magda

WEST-VLAANDEREN

Callens John met Mej. Blockeel Christiane
De Naeghel Louis met Mej. Marchand Josiane
Coucke Norbert met Mej. Roosens Betty

Sterfgevallen

AGENTEN IN DIENST

	Leeftijd
HENEGOUWEN	
Fontignie R., ontvanger	48
Dieu A., gesch. werkmán	52
Courtois A., el. geleider	52

BRABANT

Buekens C., gesch. werkmán 1e kl.	53
-----------------------------------	----

LIMBURG

Machon J., gesch. werkmán 1e kl.	62
----------------------------------	----

NAMEN-LUXEMBURG

Cohy M., leermeester	58
----------------------	----

WEST-VLAANDEREN

Pille G., A.B. bestuurder	59
---------------------------	----

BEGUNSTIGDEN

K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.

ANTWERPEN

Claes C., el. geleider	70
Kesselaers A., machinist	99
Rombouts J., ploegbaas	80
Van Echelpoel H., klerk	71
Wens E., dienstchef 2e kl.	71
Beldé P., keurwerkmán	78
Van Breda F., baanwerker	92
De Mey A., baanwerker	80

OOST-VLAANDEREN

Van de Velde H., stelplaatsverste 1e kl.	78
--	----

HENEGOUWEN

Joigneaux J., brigadier	62
Lamblin J., el. geleider	68
Dewandeleer J., el. geleider	78
Duez A., geleider	61
Dehaspe A., ontvanger	76
Melchior U., ontvanger	75
Verstraeten G., el. geleider	82
Mairesse L., brigadier	59

LUIK

Dumez C., brigadier	67
Poelmans H., baanwerker	85
Dehez J., gesch. werkmán 1e kl.	73
Simon J., el. geleider	72

BRABANT

Huens Th., klerk 1e kl.	67
Vandezande G., hoofdontvanger	69
Moes A., el. geleider	76
De Greef P., ontvanger	82
Lecion M., meestergast	66
Van Leemputten A., hoofdontvanger	75
Droissart V., half gesch. werkmán	60
Smeyers J.B., keurwerkmán	76
Swalens J.B., hulpklerk	77
Tricot E., keurwerkmán	76

LIMBURG

Sneyers J., machinist 1e kl.	82
------------------------------	----

NAMEN-LUXEMBURG

Lemaire F., keurwerkmán	84
-------------------------	----

WEST-VLAANDEREN

Pieters O., machinist	88
Vanoverschelde Ch., keurwerkmán	69
De Volder A., ontvanger	78
Esprit G., hoofdontvanger	69
Devriendt O., baanwerker	70
Dugardain V., el. geleider	79
Schoonbaert G., A.B. bestuurder	69
Verwulgen R., controleur	78

Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden mei - juni 1971

Dienst-jaren

ANTWERPEN

Van Rompaey R., el. geleider	42
Thijssen A., brigadier	39
Krijnen J., el. geleider	38
Simons M., gesch. werkmán	36

OOST-VLAANDEREN

Arents M., keurwerkmán	49
Van Eekel F., keurwerkmán	37

HENEGOUWEN

Mairesse M., leermeester	49
Cohy G., el. geleider	49
Decamps P., dienstchef 2e kl.	47
Trio R., baanwerker	43
Rodelet M., opsteller	41
Scarse R., gesch. werkmán 1ste kl.	38
Godart J., gesch. werkmán 1ste kl.	37
Willemyns O., brigadier	34

NAMEN - LUXEMBURG

Moreau L., brigadier	41
Beaufays R., stelplaatsverste 1e kl.	38
Detry F., meestergast 1ste kl.	37
Poulit J., ploegbaas	36

LUIK

Bosch A., el. geleider	35
------------------------	----

BRABANT

Buggenhout Fr., rangeerder	42
De Quick H., gesch. werkmán 1e kl.	41
Blockx J., A.B. bestuurder	41
Kestemont A., ontvanger	38
Latour J., gesch. werkmán	31

LIMBURG

Dupont V., brigadier	48
Tytgat H., meestergast 1ste kl.	48

WEST-VLAANDEREN

Derre R., A.B. bestuurder	49
Herrerman O., A.B. bestuurder	38
Vanneuille E., A.B. bestuurder	38
Willeput J., el. geleider	23
Minnaert A., kaartengever	15

Hoofdbestuur

Hoe veilig naar de Balearen gaan zonder iets te betalen

Het Verbond der Belgische Nijverheid organiseert geregeld een veiligheidswedstrijd waarvan de opgave, elk jaar, verschijnt in hun Veiligheidskalender.

Talrijke bedienden en arbeiders van verscheidene aangesloten firma's nemen er aan deel. Welnu, twee jaar na een werd de eerste prijs (een reis naar de Balearen ter waarde van 20.000,- fr) behaald door mej. Louise-Marie Durlot van Roux, eerste klerk op het Hoofdbestuur van de NMVB waar zij sinds 1945 werkt.

Indien wij gelukkig en zelfs fier waren over deze « dubbelslag » wij zijn er echter niet over verbaasd daar Louise-Marie een wedstrijdsspecialist is. Het is haar hobby en haar talrijke deelnemingen hebben haar reeds veel prijzen bezorgd.

Wij wensen onze collega van harte geluk daar de electronische machine toch al de kaarten heeft afgewezen behalve een : die van haar. Ge moet het kunnen !

Oost-Vlaanderen

Lange loopbaan

De heer Robert Baert trad in dienst op 15 november 1921 als stoker verbonden aan de stelplaats Herzele. Op 24-12-1929 werd hij benoemd tot



machinist en in 1934, bij de vervanging van de stoomlocomotieven, werd hij A.R.geleider. Ten slotte eindigde hij zijn lange loopbaan als A.B.bestuurder.

Wij wensen de heer Baert nog een lange en vredige rustperiode.

EERLIJK DUURT HET LANGST

Sedert deze rubriek in « Onze Buurtspoorwegen » verschijnt, werd zij geregeld gevuld door de verbazende en onherstelbare verstrooidheid van onze cliënten maar vooral door het feit dat onze agenten een reputatie en een traditie van eerlijkheid in stand houden.

Nochtans hebben wij vastgesteld dat sommige Groepen telkens slechts een beperkt aantal namen van agenten vermelden, die evenwel belangrijke sommen hebben gevonden; daarentegen worden wij overigens verplicht namen te vermelden van agenten, die 1 fr. of 5 fr. hebben gevonden !

Wij achten het nodig de criteria voor vermelding te herzien en te veralgemenen. Aldus verschijnen voortaan slechts de namen van de agenten, die 500 fr. en meer of een voorwerp van deze waarde gevonden en afgegeven hebben.

GROEP ANTWERPEN

Stelplaats Mechelen : Ceulemans C. (regenmantel).
Stelplaats Hoogstraten : Schoenmaekers C. (1.250 fr).

GROEP OOST-VLAANDEREN

Stelplaats Destelbergen : Van Praet J. (2.025 fr), Pelsemaeker R. (725 fr), De Veirman M. (840 fr).

GROEP HENEGOUWEN

Stelplaats Quaregnon : Bienkowsky (2.500 fr).
Stelplaats Charleroi : Gérard C. (520 fr), Hellemans R. (1.400 fr), Charles Marguerite (gouden ring), Jacquemyn Nicole (gouden horloge), Hamaide P. (1.309 fr).

Stelplaats Châtelet : Stas M. (gouden horloge), Delperdange L. (1.121 fr).
Stelplaats Anderlues : Conreur G. (610 fr).
Stelplaats La Louvière : Van Dyck (gouden horloge).
Stelplaats Doornik : Geets F. (1.000 fr).
Stelplaats Trazegnies : Wittock A. (gouden horloge).
Stelplaats Thuillies : Moyon R. (1.150 fr).

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen : Martin L. (1.100 fr), Abraham F. (1.436 fr).
Stelplaats Ohey : Carpentier A. (1.508 fr).
Stelplaats Onoz : Coune J. (horloge).
Stelplaats Florenville : Antoine A. (1.250 fr).
Stelplaats Mehaigne : Daussoigne A. (680 fr).

GROEP LUIK

Stelplaats Eupen : Radermacker A. (611 D.M.).
Stelplaats Luik-St. Gilles : Lakaye H. (890 fr), Lamborelle C. (500 fr), Van Aert J. (1.650 fr).
Stelplaats Rocourt : Gillissen G. (546 fr en fotooestel).
Stelplaats Warzée : Jaa O. (2.500 fr).

GROEP LIMBURG

Stelplaats Tongeren : Block A. (1.100 fr).
Stelplaats Tessenderlo : Peeters J. (1.126 fr).
Stelplaats Maaseik : Lantin Th. (5.220 fr).
Stelplaats Genk : Schellekens A. (dameshorloge), Nijs J. (650 fr), Knockaert D. (2.401 fr).
Stelplaats Hasselt : Vanderspikken V. (2.040 fr).

GROEP WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Diksmuide : Paesbrugge M. (640 fr).
Stelplaats Kortrijk : Debal R. (paar schoenen), Melsens V. (damesmantel), Loosvelt R. (dameshandtas).
Stelplaats Oostende : Pieters Th. (890 fr), Behey G. (10.000 fr), Willaert C. (1.040 fr).
Stelplaats Knokke : Lampo A. (516 fr en draagbare radio).

CONTROLEUR SPEURNEUS

SPEURNEUS : Weldra zullen wij, in dichte drommen en met het vurig verlangen wijzer te worden, de vertegenwoordigers van de jonge generatie terugzien. Het merendeel van deze cliënten zijn abonnees en daar zij slechts sinds het begin van dit jaar in dienst zijt, acht ik het nuttig u te herinneren dat er twee soorten schoolabonnementen zijn.

BESTURDER : Ja, ik weet het, de abonnementen geldig voor het ganse schooljaar zijn blauw...

Sp. : ...en de abonnementen voor een schooltrimester zijn strokleurig. Voor het eerste trimester is de geldigheidsduur aangeduid op het abonnement, voor het 2e en 3e trimester moet het abonnement vergezeld zijn van een verlengingsticket, oranje-kleurig voor het tweede trimester en geel voor het derde trimester.

B. : Deze kaarten zijn geldig voor een onbeperkt aantal reizen ?

Sp. : Ja maar tussen het vertrekpunt en de bestemming, zonder onderbreking van de reis en de uren van gebruik zijn noch aangeduid, noch beperkt.

B. : Maar het abonnement is niet altijd geldig ?

Sp. : Enkel op schooldagen; elk gebruik van het abonnement buiten deze dagen, b.v. voor zondagseursussen, evenals het gebruik van een andere reisweg dan deze beschreven op de kaart moet, na toelating vermeld worden onder de rubriek : Afwijkingen.

Anderzijds op het ogenblik dat ge uitgelaten en verstrooide kinderen gaat vervoeren, wou ik u eveneens herinneren dat het van vitaal belang is, aan elke halte, enkele seconden te wachten na het sluiten van de deuren alvorens te vertrekken.

B. : Zeker, men moet zijn voorzorgen nemen en in de mate van het mogelijke de oorzaken van een ongeval beperken.

Sp. : De ondervinding zal u eveneens de gevaarlijkste punten van de reisweg leren kennen. Hopen wij dat zij niet, zoals bij de echtgenote van mijn gebuur, tot uw scha en schande zijn. Op zekere dag trachtte zij vergeefs hem een bepaalde plaats in de stad te situeren. Geen enkel gegeven detail liet hem toe de plaats in kwestie te herkennen. Ten slotte zegde zij hem : « Maar ge herinnert u toch dat kruispunt waar ik een aanrijding heb gehad met die zwarte Chevrolet ». Nu ging er hem een lichtje op !

MOOIE LOOPBANEN



A. Van Langendonck
Trad in dienst op 22-7-1930 en eindigde zijn loopbaan als klerk te Anderlecht.



M. Rodelet
In dienst getreden op 31-5-1930 werd hij op rust gesteld als opsteller te Jument.



H. De Quick
Begon zijn loopbaan op 4-4-1922 en ging op rust als gesch. werkman te kl. te Kuregem.



R. Van Rompaey
Trad in dienst op 1-6-1924 en eindigde zijn loopbaan als el. geleider te Antwerpen.



R. Baudet
In dienst getreden op 7-7-1925 werd hij op rust gesteld als A.B. bestuurder te Forges.



E. Vanmellaert
Begon zijn loopbaan op 22-3-1920 en werd op rust gesteld als brigadier te Kessel-Lo.



J. Poulit
Trad in dienst op 26-4-1923 en eindigde zijn loopbaan als ploegbaas te Andenne.



M. Dersin
In dienst getreden op 20-9-1929 werd hij op rust gesteld als controleur te Anderlues.



A. Kestemont
Begon zijn loopbaan op 22-4-1933 en ging op rust als ontvanger te Anderlecht.



L. Moreau
Trad in dienst op 31-3-1930 en eindigde zijn loopbaan als brigadier te Andenne.



F. Detry
In dienst getreden op 7-3-1934 werd hij op rust gesteld als meestergast te kl. te Marloie.



E. Lauwers
Begon zijn loopbaan op 4-9-1930 en ging op rust als controleur te Anderlecht.



J. Krijnen
In dienst getreden op 15-1-1929 werd hij op rust gesteld als el. geleider te Merksem.



J. Blockx
Begon zijn loopbaan op 16-1-1930 en ging op rust als A.B. bestuurder te O.L.V. Tielt.



A. Bosch
Trad in dienst op 1-10-1924 en eindigde zijn loopbaan als el. geleider te Luik.



M. Simons
In dienst getreden op 26-5-1931 werd hij op rust gesteld als gesch. werkman te Mechelen.



O. Herreman
Begon zijn loopbaan op 16-6-1927 en ging op rust als A.B. bestuurder te Oostende.



E. Vanneville
Trad in dienst op 2-7-1928 en eindigde zijn loopbaan als A.B. bestuurder te De Panne.

U KUNT ZIJN ...

TE DIK, TE MAGER

TE ARM, TE RIJK

MAAR TE VOORZICHTIG

KUNT U NOOIT ZIJN

Op de lijn naar de Grotten van Han

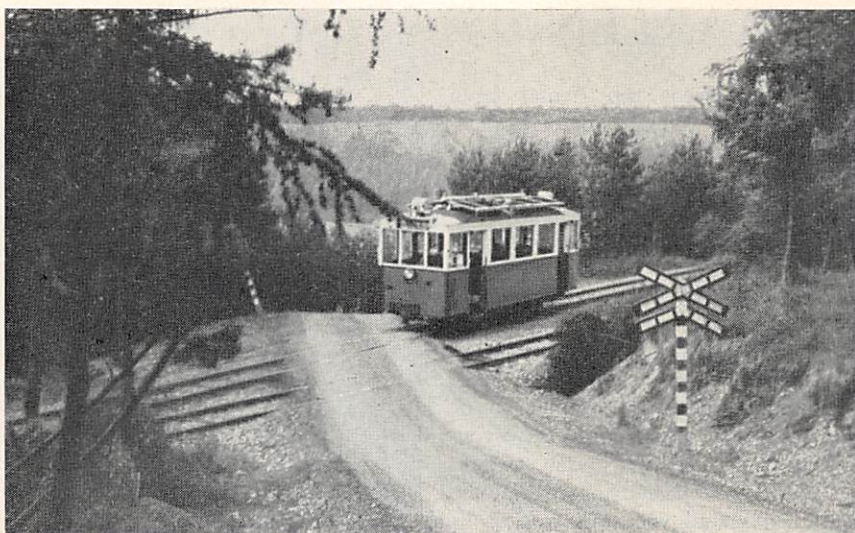
Steeds authentieke spoorauto's van de Buurtspoorwegen

Op 29 maart 1968 werd het nieuwe tracé van de lijn Han (dorp) tot de ingang van de grotten officieel geopend; de nieuwe dienst werd twee dagen later voor het publiek toegankelijk gesteld (Onze Buurtspoorwegen nr 135).

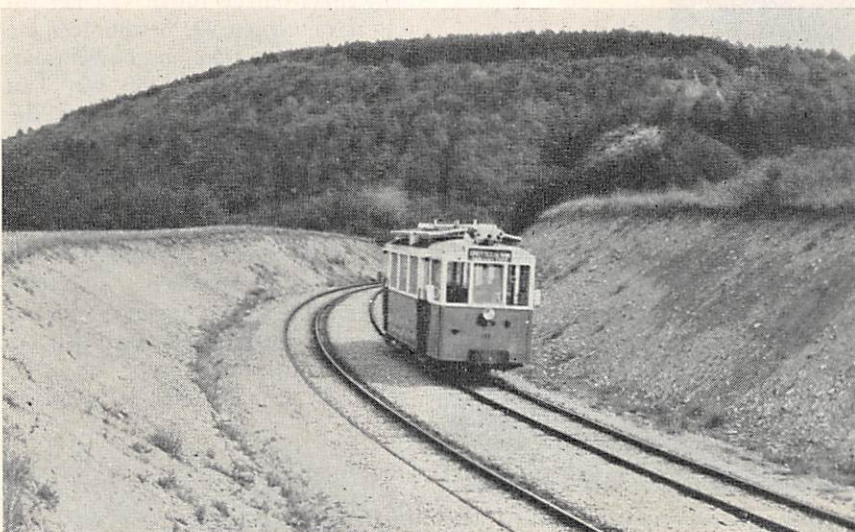
Sindsdien werd in de gemeente een wildpark aangelegd dat gedeeltelijk door onze spoorlijn wordt gevolgd.

De maatschappij van de Grotten, die de buurtlijn exploiteert, verzekert van april tot oktober een dienst van 9 u. tot 18 u., om het half uur, met vier spoorauto's, één gesloten en zeven open bijwagens.

Tijdens het dienstjaar 1970 werden op de lijn naar de Grotten 53.938 biljetten van 6,— fr (halve prijs) en 140.844 biljetten van 12,— fr (volle prijs) afgeleverd, hetzij dus bijna 195.000 bezoekers. In ons nummer 44 (juni 1953) schreven wij over deze « schilderachtige spoorautolijn » en vermeldden wij het cijfer van 100.000 bezoekers. 17 jaar later werd het cijfer ongeveer verdubbeld !



De spoorauto 163 op het hoofdspoor; het andere spoor wordt slechts gebruikt, op het einde van het seizoen, om het materieel naar de overdekte bergplaats te brengen waar het de winter doorbrengt. Een gevaarsteken 16b « Sint Andreaskruis » kondigt het « dubbel » spoor aan.



De spoorauto in een uitgraving met uitwijkspoor wat de konvooien toelaat te kruisen.



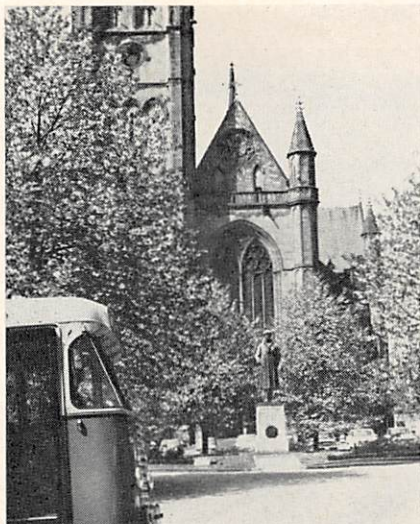
Onder deze 195.000 bezoekers zijn heel wat personen, die aangetrokken worden door het vooruitzicht een rit te doen met de spoorauto's van de Buurtspoorwegen, gebouwd tussen 1930 en 1940. Dat is het geval van de heer H.A. van Lith, die ons bijgaande foto's bezorgde. Hij is sinds jaren geabonneerd op « Onze Buurtspoorwegen » en een actief lid van de Nederlandsche Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen.

Het nieuwe eindstation van de lijn naar de Grotten. De spoorauto 168 is aangekomen.

Een station onder velen

AARLEN

Het was reeds een tiental jaren geleden dat we nog een bezoek brachten aan Aarlen, een van de oudste steden van ons land. Zij heeft voor enkele tijd haar tweeduizendjarig bestaan gevierd. In tijdsvergelijking vertegenwoordigt een decennia niet veel maar niettemin hebben wij vastgesteld dat het uitzicht van de stad veel veranderd is, hetzij wegens de bepleistering van de gevels van de officiële gebouwen, wegens het aantal en de modernisering van de winkels, wegens het asfalteren van de straten, wegens de uitstekende wegsignalisatie en ten slotte en vooral voor ons wegens de geslaagde inrichting van de buurtspoorweginstallaties.



Een van onze autobussen voor de Sint-Donatiuskerk.

Het buurtspoorwegstation bevindt zich aan de voet van de helling op de weg naar Bastenaken; het woonhuis wordt betrokken door de heer Chantraine, bewegingsoverste 1ste kl.

De dienstgebouwen werden op een merkwaardige wijze omgevormd en het mooie grasperk, omgeven door gemacadamiseerde rijstroken, geeft aan het geheel een stempel van elegantie. De toestand is ongelukkig minder gunstig in de winter wanneer de parkeerplaats door een ijskoude wind wordt schoongeveegd; inderdaad, zoals in de andere stelplaatsen van de Ardennen, zijn de dagelijkse exploitatievoorwaarden soms hard en een « Webasto », die gedurende een uur functioneert in een buitentemperatuur van -15° tot -20° volstaat



Men herkent nog nauwelijks het buurtspoorwegstation van Aarlen, gebouwd in 1907 en waar stoomlocomotieven en spoorauto's gemanoeuvreerd hebben tot in 1950.

nauwelijks om de ruiten van het rijtuig te ontdoien. De bestuurders, die wij op de dag van ons bezoek aantreffen, maakten de lof van hun « planton » de heer R. Henrycy, die in de winter vanaf 3 uur 's morgens aan het werk gaat opdat de autobussen in goede voorwaarden zouden kunnen vertrekken. Het voorbereidend werk aan de autobussen wordt uitgevoerd in openlucht. 's Nachts vergemakkelijkt een apparaat voor het bestendig laden van de batterijen het starten van de motoren.

De 17 agenten van de stelplaats

Aarlen verzekeren de exploitatie van de volgende lijnen :

Aarlen - Ethe - Virton - St. Mard;
Aarlen - Rachecourt - Meix-le-Tige;
Aarlen - Guirsch (speciale dienst);
Stadsautobusdiensten van Aarlen;
en gedeeltelijk :

Aarlen - Florenville;
Aarlen - Martelange;
Aarlen - Athus - Virton (dienst verzekerd voor de N.M.B.S.).

Herinneren wij nog dat reeds een artikel, gewijd aan de buurtspoorwegstelplaats van Aarlen, verscheen in



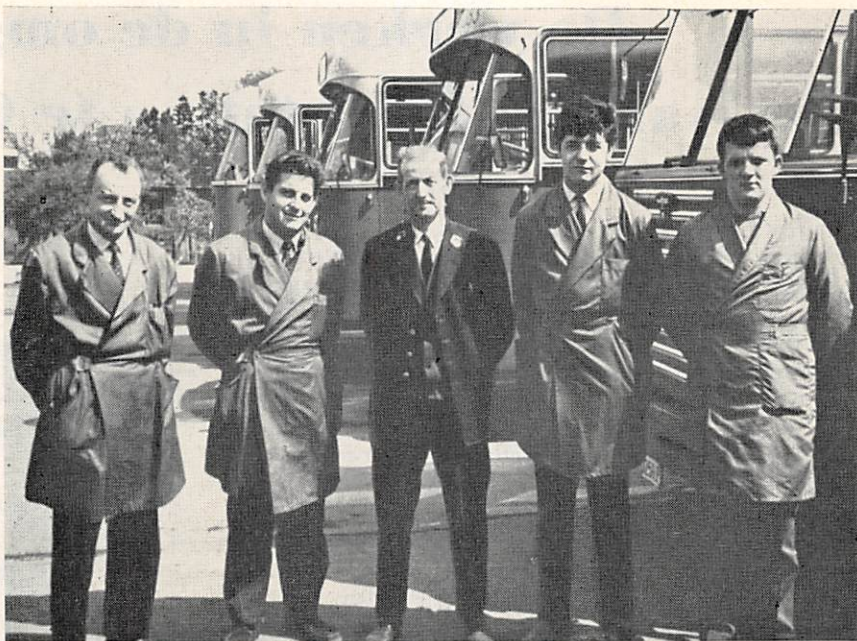
De buurtspoorwegautobus rijdt langs de Square Astrid waar een prachtig hert. beeldhouwwerk van J.M. Gaspar, « De Roep van het woud » symboliseert.

de nummers 50 (mei 1954) en 102 (januari-februari 1963).

EEN WOORDJE GESCHIEDENIS

Onder het Romeins Keizerrijk werd de stad, gelegen op het kruispunt van de wegen Reims - Trier en Metz - Tongeren, waarvan het tracé nog kan weergevonden worden in tal van plaatsen in de Ardennen, een étappeplaats en een « vicus » of politiek, godsdienstig en economisch centrum.

De opgravingen uit de Romeinse tijd, die tijdens talrijke opgravingen te Aarlen en in de onmiddellijke omgeving uitgevoerd werden, getuigen van de belangrijkheid van de



Van links naar rechts : R. Gérard, J. Dupont, A. Materne, F. Schumacker en A. Gillet.



De stelplaats van Aarlen is uitgerust met een automatische installatie voor het reinigen van autobussen. Het rijtuig blijft gedurende nauwelijks een minuut onbeweeglijk terwijl de draaiende borstel, geleid door een luchtrail en een rail ingebouwd in de vloer, drie zijden reinigt.

stad in de Gallo-Romeinse periode. Het Luxemburgs Museum van Aarlen is op het gebied van Romeins beeldhouwwerk het eerste van het land doch men moet ook de andere afdelingen zien waar allerlei voorwerpen tentoongesteld zijn.

Het geheel volstaat ruimschoots om de stad de naam « Arlon-la-Romaine » te geven.

Men veronderstelt dat, tijdens invasies van Germaanse stammen, de bewoners van de stad zelf sommige Romeinse monumenten hebben afgebroken om zich materialen aan te schaffen voor de bouw van verdedigingswerken.

Tijdens de volgende eeuwen was de geografische ligging van Aarlen oorzaak dat de stad meermaals werd ingenomen en volledig vernield onder meer tussen 1542 en 1568; daarenboven werd de stad in 1785 door een brand verwoest. Aarlen heeft eveneens de ellende van de oorlogen 1914-1918 en 1940-1945 gekend.

Sinds verscheidene jaren is het pantserkorps van het leger gekantonneerd te Aarlen. De aanwezigheid van het garnizoen en de leerlingen van de officiersschool draagt ongetwijfeld bij tot de voorspoed van de hoofdstad van Luxemburg.

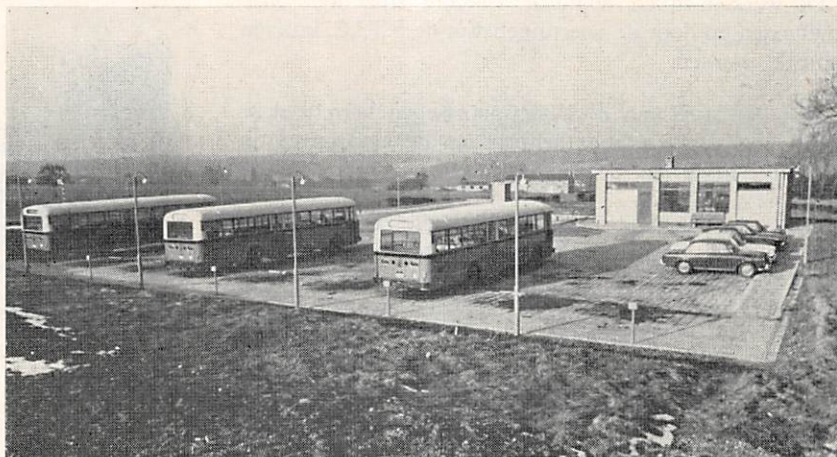
De stelplaats van HAVELANGE (provincie Namen)

De N.M.V.B. exploiteert, voor rekening van de N.M.B.S., de vervangingsautobusdienst Hoi (Noord) - Ciney. Het is een belangrijke lijn die Hoi, 13.000 inwoners, verbindt met Ciney, 6.600 inwoners.

Haar exploitatie vereist 9 voertuigen en stelt 19 agenten te werk. Het was voor de Nationale Maatschappij onontbeerlijk geworden over een eigen, moderne en goedgelegen garage te beschikken. De keuze viel op Havelange, een gemeente die zich ongeveer in het midden van de lijn bevindt. De technische diensten hebben een uitgestrekt parkeerplein aangelegd en een bureau en sociale inrichtingen opgetrokken met geprefabriceerde elementen.

De constructies van deze aard (herinneren wij Mariembourg, Onze Buurtspoorwegen nr. 135) worden typisch in het geheel van het autobusnet evenals eertijds de buurtspoorwegstations, in blauwe steen,

met hun sporencomplexen, zoals het station van Ohey, op een 10-tal kilometer vandaar en waar de heer Groven, de verantwoordelijke controleur van de nieuwe stelplaats van Havelange, woont.



De werken in de omgeving van het Zuidstation te Charleroi

In het nummer 147 (juli-augustus 1970) van ons tijdschrift hebben wij een artikel gewijd aan het project van een ring uitsluitend voorbehouden aan het gemeenschappelijk vervoer te Charleroi. Ons besluit, met betrekking tot de datum waarop de volledige scheiding van het openbaar en privé vervoer zou verwezenlijkt worden, was niet erg optimistisch! Welnu op 3 mei 1971 werd door de heer Minister van Verkeerswezen, persoonlijk, een aanvang gemaakt met de werken door het heien van een eerste damplank vóór het zuidstation. In zijn toespraak legde de heer Bertrand de nadruk op de rol, die het gemeenschappelijk vervoer speelt en zal spelen in het leven van de grote agglomeraties. « Zoals U weet » zegde hij « doen de grootste moeilijkheden zich voor op de penetratiepunten van de verscheidene tram- en autobuslijnen, die naar de stad Charleroi leiden t.w. op de bruggen over de spoorweg en over de Samber evenals in de straten, die de « Ville Basse » en de « Ville Haute » verbinden. De Minister herinnerde dat het plan, ontworpen door de werkgroep van Charleroi, bestond uit een ring met verscheidene kunstwerken te gebruiken door alle lijnen en gelegen op een kleine afstand van het geografisch centrum van de stad zodat het na een wandeling, van minder dan 350 m., te bereiken is.

*
**

De bouwwerf, die op 3 mei jl. werd geopend, bevat de volgende werken :

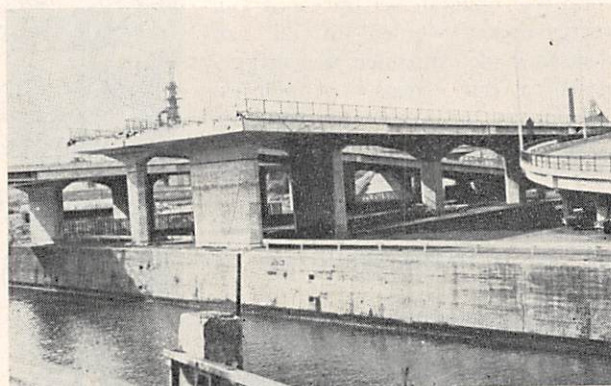
- een station voor de voertuigen van de S.T.I.C. en van de N.M.V.B., opgericht juist voor de ingang van het station;
- een station voor de autobuslijnen geëxploiteerd door de N.M.B.S.;
- een tunnel voor het wegvervoer (privé wagens en taxi's);
- een parkeerterrein voor auto's;
- een tunnel voor voetgangers met rollend voetpad dat toegang geeft tot het station.

De werken zullen, zodra ze voltooid zijn, door onze autobussen en door de voertuigen van de S.T.I.C. kunnen gebruikt worden.

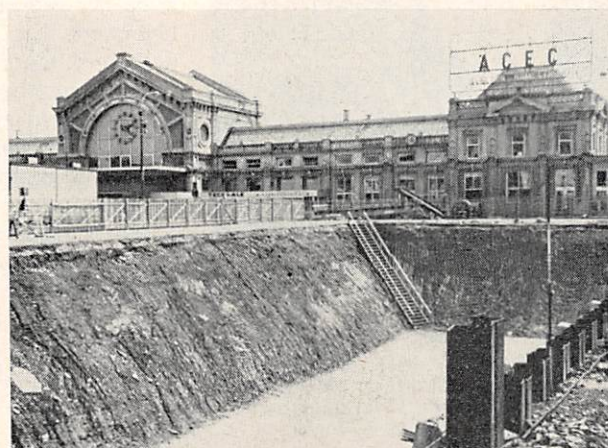
Wat de trams van de Buurtspoorwegen betreft, deze zullen nog hun eindpunt hebben aan de gevangenis op de andere oever van de Samber.

Er is nog een ander bouwwerk voorzien; inderdaad, vóór volgende winter heeft de aanbesteding plaats van de sectie bestaande uit een nieuw te bouwen viaduct in geprefabriceerde elementen die het zuidstation met het weststation zal verbinden; de voltooiing is voorzien tegen einde 1972.

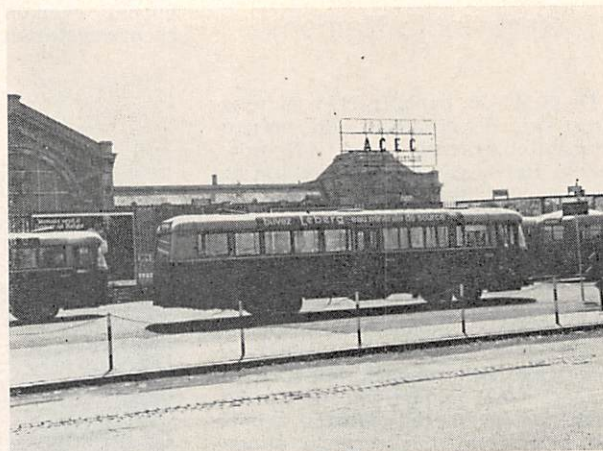
Te Charleroi zoals in andere belangrijke steden wordt gegraven en gebetonneerd! De toegang tot het souterrain



De Samber met de verscheidene nieuwe viaducten, sommige zijn reeds in gebruik, andere wachten op voltooiing. Met de bouw van de viaduct over de Samber, voorbehouden aan de autobussen (STIC en NMVB) en die toegang geeft tot het Zuidstation, werd nog geen aanvang genomen.



De toegang tot het souterrain van het Zuidstation voorbehouden aan de privé wagens en de taxi's.

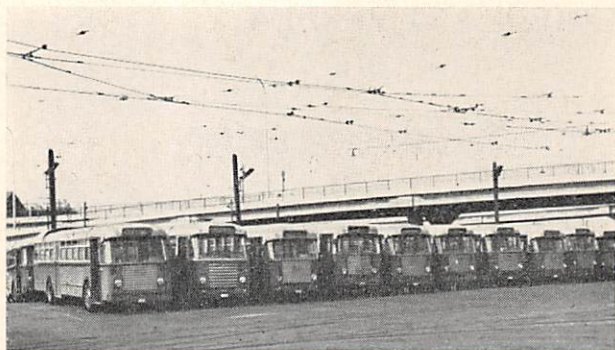


Sedert het begin van de werken hebben de autobussen van de NMVB een nieuw vertrekpunt vóór het Zuidstation.

rain van het station, voorbehouden aan de privé wagens en de taxi's, is reeds uitgegraven en onze autobussen hebben hun vertrekpunt op een nieuw terrein vóór het station (Foto).

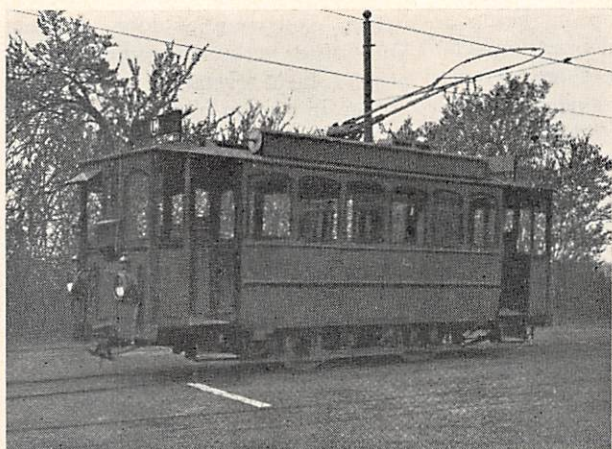
Volgend jaar komen wij hierop terug.

Deze foto werd genomen op de koer van de stelplaats Charleroi. Men bemerkt het spinneweb van luchtlijnen nodig voor het manoeuvreren van de trams. Op de achtergrond de nieuwe viaduct voor privé voertuigen.



HET MUSEUM VAN SCHEPDAAL

Het motorrijtuig A 9073 met richtingsplaat C (Châtelet) heeft, vóór enkele jaren, werkelijk gereden van Charleroi (rue Turenne) naar Lodelinsart en Châtelet.



Deze foto is een reproductie van een van de zes kleurprentbriefkaarten in het begin van de maand juli jl. uitgegeven door het Museum van Schepdaal.

Zij zijn zeer goed geslaagd en stellen, buiten het motorrijtuig A 9073, voor :

- de stoomlocomotief type 7 - nr 303 van 24 ton;
- het motorrijtuig A 9314 met open rijtuig A 8947 van het Brussels net;
- een gezicht op de bergplaats nr 2 met een stoomtram en drie elektrische motorrijtuigen;

- een spoorauto (AR 193) met bijwagen;
- de laatste aanwinst van het museum, de gyrobus G 3.

Deze kaarten kunnen bekomen worden in het Museum van Schepdaal op de openingsdagen, zaterdag en zondag, tegen de prijs van 30,— fr.

Deze reeks van zes prentbriefkaarten wordt eveneens onder gesloten omslag thuis bezorgd na storting van 40,— fr op postrekening 449.80 van de AMUTRA, Pannenhuisstraat 164 - 1020 Brussel.

MUSEUM VAN DE FRANSE SPOORWEGEN

Op 3 juli jl. had in de rotonde van het station Mulhouse-Nord de plechtige opening plaats van een voorlopig onderkomen waarin de voornaamste stukken van het toekomstig Museum van de Franse Spoorwegen werden ondergebracht.

In zijn toespraak legde de heer Ségalat, voorzitter van de S.N.C.F., de nadruk op de zorg die besteed werd aan de restauratie van het materieel onder andere aan de twaalf oudste locomotieven zoals de « L'Aigle », de Stephenson, gebouwd in 1846, de Crampton nr 80, gebouwd in 1852 en zoveel andere met ontzagwekkende afmetingen.

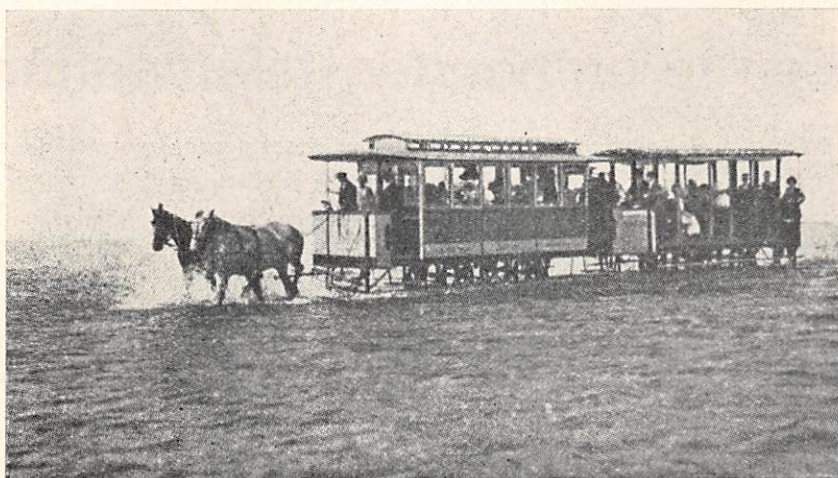
Het stadsvervoer is vertegenwoordigd door een tram van het net van Rijsel en een Parijse autobus van 1932 met open achterplatform.

Mulhouse-Nord kan alle dagen bezocht worden van 10 u. tot 18 u. zonder onderbreking.

WATERTOERISME MET EEN PAARDETRAM

Ge vergist u niet, deze foto toont inderdaad een paardetram, op sporen, op een strand bij hoogwater. Deze lijn heeft bestaan op het Duitse eiland Langeoog, in de Noordzee gelegen tegenover Oost-Friesland.

De foto verscheen, tezelfdertijd als een andere opname genomen bij laagwater, in de « Le Patriote illustré » van 11 augustus 1912.



GROEP ANTWERPEN

2000 DAGEN zonder ongeval met werkverlet door ploeg 2



't Was feest op 15 mei jl., voor de agenten der stelplaatsen Oostmalle, Brochem en Zandhoven, alsmede voor hun familieleden, bij de viering van de 2000 dagen zonder ongeval met werkverlet.

Het decor, de nieuwe feestzaal van de stelplaats Antwerpen (Tjalkstraat), bood, op die zonnige zaterdagmiddag, dan ook de nodige, feestelijke aanblik.

De heer Benoy, diensthoofd voor Veiligheid - Groep Antwerpen, mocht de 62 feestelingen, hun familieleden en de genodigden, met enige trots en felicitaties verwelkomen.

Namens de Algemene Dienst voor Veiligheid bracht de heer Follon, adj.

eerste Inspecteur, de huldeblijken vanwege de heer Directeur-Generaal.

In zijn feestrede wees de heer ir. Van Habost, directeur van de Groep Antwerpen-Limburg, op de gezonde geest in ploeg 2, het doorzettingsvermogen, nodig om het vooropgezette doel « de 3000 dagen zonder ongeval met werkverlet » na te streven.

Het gelegenheidsorkestje, een feestbiertje en het smakelijk vieruurtje brachten de nodige stemming, terwijl de kinderen zich extra uitleefden met de goochelende dame en tijdens hun tombola.

De overhandiging van een waardevol geschenk aan de feestvierende

ploegleden en de sympathieke attentie, vanwege de organisatoren voor de aanwezige dames, kon alleen de feestclimax gunstig beïnvloeden.

Een dankwoordje door de heer Van Calster, verkeersbrigadier, namens ploeg 2, hield tevens een stimulerende oproep in tot een blijvende actie voor de goede zaak « VEILIGHEID ».

Het afscheid was één glimmende feestneus; geen vaarwel maar een « tot ziens », een rendez-vous op een nieuwe feestzitting, naar aanleiding van het behalen der « 3000 DAGEN ZONDER ONGEVAL MET WERKVERLET ».

En daar duimen we allen op !



Een te onthouden telefoonnummer : 45.45.45

Dat telefoonnummer, dat moet voorafgegaan worden door het kengetal 02 voor de oproepen komende van buiten de zone Brussel, verbindt U met het Nationaal Antigifcentrum. De N.M.V.B. heeft dit jaar actief deelgenomen aan de derde nationale antigifweek door het uithangen van aanplakbrieven en door de uitreiking van een brochure aan al haar agenten.

In geval van ernstige, accidentele intoxicatie bel dan, in afwachting van de komst van de geneesheer, zonder verwijl het Antigifcentrum op dat dag en nacht open is en de oproepen beantwoordt.

ONTHOUD DAT NUMMER : (02) 45.45.45