

# onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor de agenten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

Nr 154

SEPTEMBER-  
OKTOBER 1971

26ste JAARGANG

## INHOUD

- 3 De heer Storms, directeur van de Groep Beide Vlaanderen, op rust.
- 5 Een stelplaats onder velen : Tjalkstraat (Antwerpen).
- 10 De versnellingsbak Wilson.
- 12 Historisch overzicht van de spoorwijdten.
- 16 Wielerkampioenschap N.M.V.B. 1971.

De autobus Bergen - Casteau heeft een halte op de grote markt te Bergen vóór het stadhuis. In de nabijheid van de ingangspoort bevindt zich het bekende bronzen beeldje van de « Singe du Grand-Garde ».



# WEEK VAN DE DERDE LEEFTIJD

14-21 november 1971

## De veiligheid van de senioren buitenshuis Levenskracht in en door beweeglijkheid

De sleutel en het kenteken van de levenskracht is de beweging. Het merendeel van de werkende personen heeft een taak, die het tot zekere onbeweeglijkheid dwingt en is in de war in de beginperiode van hun leven als gepensioneerde wanneer ze vrij zijn in hun doen en laten, vrij te komen en te gaan waar ze willen en wanneer ze willen. Voor velen is de aanpassing moeilijk. Hun verleden heeft er hen niet op voorbereid, veel « minder bejaarden » laten niet toe dat de « ouden » zich verplaatsen; integendeel zij nodigen hen door alle mogelijke middelen uit ter plaatse te blijven met te wijzen, en het is inderdaad zo, op de gevaren van het verkeer op de openbare weg.

Daarom deze week van de derde leeftijd, die haar 21ste jaar ingaat onder de slogan : « Veiligheid buitenshuis in en door de beweeglijkheid ». Het is een oproep tot iedereen, ieder van ons in 't bijzonder.

Alzo spreekt de « Week van de derde leeftijd » U aan, trekt U bij de mouw, dwingt U te luisteren : « Wat zal U van heden af doen om de veiligheid van de senioren bui-

tenshuis in de hand te werken en hun zodoende in de mogelijkheid te stellen op straat te komen zoals iedereen om een normaal leven te



leiden in de hedendaagse maatschappij ».

— — —  
Aan het merendeel van onze

agenten, die dagelijks achter het stuur van hun autobus zitten, willen wij vragen dat zij waken over de veiligheid van de senioren, die de straat oversteken en dat zij aandachtig in hun binnen- en buitenachteruitkijkspiegels kijken bij het uitstappen van bejaarden, begrijpend te zijn en aan ouden van dagen de nodige tijd te laten om het handvat te nemen en trede na trede uit te stappen. In verband hiermee kunnen wij mededelen dat, op de nieuwe autobussen, een nieuw speciaal toestel aangebracht is om het voortijdig aanzetten te beletten.

Herinneren wij trouwens aan twee belangrijke punten in verband met de veiligheid :

- Nooit starten met open deuren;
- Wacht na het sluiten van de deuren, enkele seconden alvorens te vertrekken ten einde de uitgestapte toe te laten zich van het voertuig te verwijderen.

Moeten wij eraan toevoegen dat deze uitingen van begrip jegens ouden van dagen zich niet moeten beperken tot de periode van 14 tot 21 november maar gans het jaar moeten voortduren.

### De heer Lambert J.J. Botton

e.a. ingenieur-dienstchef (O.R.)  
benoemd tot Groepshoofd van de Groep  
Luik-Namen-Luxemburg

Tijdens de vergadering van 3 augustus 1971 heeft de Raad van Beheer de aanstelling goedgekeurd van de heer Lambert J.J. Botton, e.a. ingenieur-dienstchef (o.r.) tot groepshoofd van de Groep Luik-Namen-Luxemburg. Deze plaats was vrijgekomen ingevolge het overlijden, op 9 juni jl. van zijn titularis, de heer Lambert M.A. Botton.

De heer Lambert J.J. Botton trad in dienst op 8 mei 1961 als adjunct van de heer Dulieu op dat ogenblik directeur van de Groep Namen-Luxemburg.



# De Heer Ferdinand Storms, directeur van de groep Beide Vlaanderen, op rust

Op zaterdag 2 oktober werd, zowel door het wedde- als loontrekkend personeel van de beide exploitatie-groepen, hulde gebracht aan de heer F. Storms, die de leeftijdsgrens had bereikt.

Om 15 uur waren 130 agenten, met in hun midden hun directeur, verzameld vóór het gebouw van de gewestelijke directie te Brugge om een groepsfoto te nemen. Nadien begaf het gezelschap zich naar de prachtige gotische feestzaal van de « Saeyhalle » waar de afscheidsplechtig-

ingenieur-dienstchef, de heer Keygnaert, ingenieur en de heer R. De Moor, hoofdinspecteur bij de dienst T/Ach.

Na het aperitief nam de heer Vanderfaeillie, die gedurende lange jaren de naaste medewerker was van de gevierde, als eerste het woord. Het deed spreker veel genoegen aan de zijde van de heer Storms te hebben gewerkt doch hij legde vooral de nadruk op zijn goedheid, zijn getrouwheid aan de Maatschappij en vooral op zijn dynamisme. Tot slot maande hij het personeel aan het voor-



heid zou plaats hebben. Naast de heer Storms en zijn dame vermelden wij o.m. de aanwezigheid van de heer L. Vanderfaeillie, directeur E.P., de heer E. Vervaet, e.a.

beeld van hun directeur te volgen en het te benaderen.

Vervolgens was het de beurt aan de heer Vervaet om hulde te brengen aan de heer Storms. De spreker wees



eerst op zijn buitengewone bekwaamheid en zijn sterke persoonlijkheid, die steeds iedereen ontzag en eerbied inboezemde en legde vervolgens de nadruk op een ander facet in de rijkge vulde loopbaan van de gevierde: zijn fijngevoeligheid, diep menselijkheid en sociaal voelen. «Niemand uit gans de Groep» aldus de heer Vervaet «was voor U een onbekende en zeker geen nummer. U was veeleisend voor U zelf doch U was toch mild met uw sympathie en uw tedere gevoelens. U kende iedereen door en door, zowel de ondergeschikte als de chef, met hun gaven en hun gebreken, met hun gezondheidstoestand en hun familiale problemen, met hun eergevoel en hun karakter».

Na mevrouw Storms betrokken te hebben in de hulde aan haar echtgenoot drukte de heer Vervaet zijn spijt uit afscheid te moeten nemen van een eenvoudig en edel figuur en aan het einde van zijn toespraak wendde hij zich in volgende bewoordingen tot zijn directeur: «De herfst is ingetreden en U gaat vandaag met verlof, de langste vakantie van gans uw loopbaan. Moge U in de herfst van uw leven genieten van deze mooie tijd vol gevarieerde kleuren, vol zonneschijn met vele zachte en gelukkige dagen, die U zult vinden te midden uw familie met uw kinderen en kleinkinderen in het hartje van de mooie stad Brugge».

Als blijvend geschenk en als blijk van erkentelijkheid en verknochtheid werd vanwege het personeel aan de heer Storms een zilveren koffieservies in Lodewijk XV-stijl overhandigd.

Het was met een zekere weemoed dat de heer Storms in zijn toespraak afscheid nam van zijn medewerkers. Na herinnerd te hebben aan zijn overheveling naar West-Vlaanderen, na een verblijf van 15 jaar in Henegouwen, wees hij op enkele belangrijke gebeurtenissen uit zijn loopbaan: de overgang van spoor- naar autobusexploitatie, de intrek van de gewestelijke directie in het gerestaureerd historisch gebouw «De rode Steen», de overname van de kustlijnen en het beheer van de Groep Oost-Vlaanderen.

Deze viering was voor de heer Storms een enige gelegenheid om al de leden van zijn personeel te bedanken voor hun werk, hun inspanningen en hun trouwe plichtsvervulling en tevens hun aandacht te vragen voor een bijzondere verantwoordelijkheid: hun veiligheid en deze van hun werkmakkers.

Ten slotte maakte hij gewag van de verwezenlijkingen op sociaal gebied van de N.M.V.B., in de eerste plaats de inrichting van het vakantiehuis Zonnebloem, en betuigde hij zijn dank voor de viering en het heerlijk geschenk.

Nadien werd, onder muzikale omlijsting, een lichte maaltijd aangeboden en in een aangename stemming werd nog gezellig nagepraat en herinneringen opgehaald.

Vermelden wij nog dat een groepsfoto, voorzien van de handtekening van de heer Storms, aan elke aanwezige

werd aangeboden als blijvende herinnering aan dat geslaagd huldebetoon.

Na de Nationale Maatschappij gedurende meer dan 39 jaar te hebben gediend, ging de heer F. Storms op 2 oktober jl. op rust.

Hij werd geboren te Oostende op 2-10-1906 als benjamin uit een gezin van vier zonen. Na in 1929 het diploma van burgerlijk mijnningenieur te hebben behaald aan de Katholieke Universiteit van Leuven bekam hij het jaar nadien de titel van burgerlijk electrotechnisch ingenieur.

De heer Storms begon zijn loopbaan bij de buurtspoorwegen op 1-4-1932 bij de exploitatiediensten van de Groep Henegouwen waar hij als verantwoordelijke instond voor de werkhuizen van Eugies, de elektrische lijnen van Bergen-Borinage alsook voor het verkeerscentrum Doornik.

Bevorderd tot e.a. ingenieur op 1-1-1947 werd de heer Storms in augustus 1947 in die hoedanigheid overgeheveld naar de toenmalige exploitatiegroep Beide Vlaanderen te Gent en hoofdzakelijk gelast met het beheer van de exploitatiediensten van de provincie West-Vlaanderen.

In 1953 volgde zijn aanstelling als e.a. ingenieur-dienstchef en vervolgens op 1-1-1954 zijn bevordering tot hoofdingenieur.

Op 1 januari 1956 bij de overname, in eigen beheer, van de exploitatie van de kustlijnen en de splitsing van de groep Beide Vlaanderen, in twee afzonderlijke Groepen, werd hij aangesteld als Groepshoofd van West-Vlaanderen met zetel te Brugge.

Hij heeft er blijk gegeven van zijn kundigheden op gebied van rationele organisatie. Zijn scherpe zin voor rechtvaardigheid en zijn zelfvergetende goedheid vormden de basis van zijn evenwichtig sociaal inzicht.

Getuige hiervan zijn onder meer de zorg die hij besteedde aan het beheer van de vakantiehuisen en heel in het bijzonder aan de in recordtempo afgewerkte wederinrichting van het Home te Wenduine, de gemoeidelijke sfeer, die hij wist te scheppen tijdens de vergaderingen Veiligheid en Gezondheid en ook de stille vreugde die hij beleefde bij het op de borst spelden van de eretekens, toegekend aan zijn verdienstelijke medewerkers.

Op 1 januari 1957 werd de heer Storms, bij beslissing van de Raad van Beheer, bevorderd tot gewestelijke directeur.

De bekroning van zijn loopbaan was zijn bevordering tot de graad van directeur op 1 januari 1966 op voordracht van de heer Directeur-Generaal, bij beslissing van de Raad van Beheer.

Ten slotte, ingevolge het overlijden van de heer directeur Cosyns, werd de heer Storms, met ingang van 18 juli 1967, insgelijks gelast met het beheer van de Groep Oost-Vlaanderen.

Zijn stimulerend voorbeeld zal verder doorwerken bij zijn toegewijd personeel.

## De heer Edmond Vervaet

eerste ingenieur (n.r.)

benoemd tot Groepshoofd van de Groep Beide Vlaanderen

In zijn zitting van 7 september 1971 heeft de Raad van Beheer de heer E. Vervaet bevorderd tot eerste ingenieur (n.r.) en hem aangeduid om de heer Storms, directeur van de Groep Beide Vlaanderen, op te volgen; hij zal de titel van Groepshoofd voeren.

De heer Edmond Vervaet trad op 15 juni 1956 in dienst als ingenieur in het werkhuis van Destelbergen waar hij bleef tot zijn overplaatsing naar het Hoofdbestuur, directie T, op 1 april 1961.

Op 1 maart 1971 werd hij gehecht aan de Groep Beide Vlaanderen als adjunct van de heer Storms.



## Een stelplaats onder velen

# TJALKSTRAAT (ANTWERPEN)

Dat artikel is niet gewijd aan een oude stelplaats, waarvan de gebouwen dateren uit de vorige eeuw en nog de sporen dragen uit de tijd van de stoom en die nadien de spoorauto's, de elektrische trams en ten slotte de autobussen heeft gekend.

bouwen, die geleidelijk aan ook in gebruik werden genomen.

Het geheel van de bebouwde oppervlakte beslaat 2.421 m<sup>2</sup> en omvat o.m. twee woongelegenheden, bureaus voor de bewegingsoverste en zijn medewerkers, voor de sociale assistente en voor

feest- en vergaderzaal. Verder een onderhoudswerkplaats met 14 schouwputten evenals een eetzaal en waszaal. Tevens dient nog vermeld: een was-tunnel voor autobussen.

De leiding van de stelplaats berust bij de heer Jos Pals, bewegingsoverste 1ste kl., die in zijn taak wordt bijgestaan door de heren E. Van Damme, controleur en Fr. Van Uffel, opsteller.

De heer Pals heeft 242 agenten onder zijn orders en 136 hiervan hangen rechtstreeks af van de stelplaats.

Dagelijks rijden 109 autobussen behorende tot de stelplaats buiten, aangevuld met 55 voertuigen die 's morgens uit andere stelplaatsen vertrekken en welke 's middags opnieuw vertrekken vanuit de Tjalkstraat. Bovendien staat de stelplaatsleiding in voor het inzetten van vervangingsautobussen bij onregelmatigheden in de dienst ook voor de lijnen van de sectoren Mechelen en Turnhout welke hun eindpunt hebben te Antwerpen.

In de onderhoudswerkplaats worden 30 personeelsleden te werk gesteld onder de leiding van de heer Marcel Van Temsche, onderhoudsbrigadier.



*Een gedeeltelijke opname van de voorgevel. Links de bureaus en de appartementen en rechts een deel van de onderhoudswerkplaats.*

(Foto's Fr. Keutgens)

Neen het betreft hier een spik-splinternieuwe stelplaats misschien wel de grootste en beslist de modernste van ons net.

de agenten van de beweging, een magazijn, sociale installaties en een ruime

Inderdaad ingevolge de geleidelijke vervanging van de spoorlijnen door autobusdiensten voldeed de stelplaats van Merksem (Oude Bareel) niet meer aan de vereisten en diende er een uitgestrekt terrein gevonden, in de onmiddellijke omgeving van Antwerpen, om het steeds groeiende autopark een onderkomen te bezorgen. De keuze viel op een terrein van 46.100 m<sup>2</sup> gelegen ten noorden van de stad, aan de rand van het havengebied, tussen de Noorderlaan, de spoorweg naar Nederland en het Albertkanaal. Daar zou onze nieuwe stelplaats Tjalkstraat worden opgericht.

Met de werken werd een aanvang genomen op 1 augustus 1968 en reeds op 18 december 1969 werd de onderhoudswerkplaats in gebruik genomen terwijl intussen verder gewerkt werd aan de voltooiing van de andere ge-



*Van links naar rechts: de heren M. Van Temsche, brigadier van de onderhoudsdienst A.B., Th. Aerts, meestergast 1ste kl., Fr. Van Uffel, opsteller, die zich op een bewonderenswaardige wijze weet aan te passen na het ongeval waarvan hij voor enkele jaren het slachtoffer was, H. Eyer, hoofdontvanger, J. Pals, bewegingsoverste 1ste kl., en P.J. Speltinckx, brigadier dienst W en W en Gebouwen.*

Aan de technische installaties van deze mooie stelplaats zullen wij in een volgend nummer een artikel wijden.

*Een algemeen gezicht op de ruime parkeerruimte voor autobussen.*



**Uit de oude doos**

## De stelplaats van Trivières

Door de heer Olivier, bewegingsoverste 1ste kl. te La Louvière, werden ons twee oude foto's van het buurtspoorwegstation van Trivières (Henegouwen) overhandigd. Naar aanleiding hiervan zijn wij een « Dienstregeling van de Belgische Spoorwegen en Buurtspoorwegen » van vóór 1914 gaan napluizen en vonden daar een dienstregeling van de dienst : La Louvière-Bracquegnies-Estinnes-Binche.

directeur, een ingenieur, een dienstchef, controleurs en een werkhuis gehecht waren, was zeer belangrijk; deze groep van lijnen was afgezonderd zodat zij in haar eigen onderhoud moest voorzien.

Op 1 juli 1937 werd de dwarslijn Trivières - Strépy (2,900 km) in gebruik genomen. Deze lijn, geëxploiteerd



Deze was onderverdeeld in drie baanvakken t.w. :

- 1) La Louvière - St. Vaast (aftakking en station) - Trivières (kerk) - Péronnes - Binche; het was de voor naamste as, die op 22 mei 1911 geëlektrificeerd werd;
- 2) Saint-Vaast (aftakking) - Bois-du-Luc - Bracquegnies (staatsstation);
- 3) Péronnes (station) - Bray - Estinnes-au-Val - Estinnes-au-Mont.

Vóór 1914 was het gebouw van de stelplaats van Trivières de zetel van de pachtende maatschappij, die de buurtlijnen in de streek van Bracquegnies - Estinnes - Binche - La Louvière exploiteerde; deze maatschappij werd enkele tijd na de oorlog 1914-1918 overgenomen door de N.M.V.B. De stelplaats van Trivières, waaraan een

onder het nummer 40, verzekerde te Strépy de verbinding tussen de elektrische lijn nr 36 La Louvière - Péronnes - Binche en de elektrische lijnen 30 en 31 Charleroi - Maurage - Bergen.

Thans zijn er nog twee diensten, die Trivières bedienen : de tram nr 36 La Louvière (Gazomètre) - St. Vaast - Trivières (stelplaats) - Péronnes - Binche (N.M.B.S.) en de autobus nr 38 La Louvière (Drapeau Blanc) - Bracquegnies - Strépy (markt) - Trivières (Origine) - Bray (station) - Estinnes-au-Val - Estinnes-au-Mont.

Deze autobusdienst vervangt in feite de twee vroegere elektrische lijnen nr 40 Trivières - Strépy en nr 38 Péronnes - Estinnes-au-Val - Estinnes-au-Mont.

Het gebouw bestaat nog steeds maar werd verkocht aan een partikulier.

**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. Vanderfaeillie  
Wetenschapsstraat 14  
1040 Brussel

# DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 31 AUGUSTUS 1971

	dagen zonder ongeval
<b>LUIK 2</b> (Pers. Bassenge-Oreye) ... ..	<b>4.005</b>
<b>LUIK 12</b> (Werkhuis St-Gilles) ... ..	<b>3.806</b>
<b>LUIK 10</b> (Pers. Eupen-Spa-Warzée) ... ..	<b>3.500</b>
<b>BRABANT 21</b> (Werkhuis Kuregem) ... ..	<b>3.197</b>
<b>ANTWERPEN 5</b> (Bew. Mechelen - Heist-op-den-Berg) ... ..	<b>3.060</b>
<b>LIMBURG 4</b> (Bew. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree) ... ..	<b>2.942</b>
<b>NAMEN-LUXEMBURG 5</b> (Bew. Luxemburg) ... ..	<b>2.770</b>
<b>NAMEN-LUXEMBURG 4</b> (Werkhuizen Andenne) ... ..	<b>2.743</b>
<b>NAMEN-LUXEMBURG 2</b> (Pers. kleine stelplaatsen Namen) ...	<b>2.367</b>
<b>ANTWERPEN 2</b> (Bew. Oostmalle-Broechem-Zandhoven-Antwerpen)	<b>2.352</b>
<b>NAMEN-LUXEMBURG 3</b> (Werkhuis Salzinnes - Werkhuizen Lux.)	<b>2.049</b>
<b>LUIK 8</b> (Werkhuis St-Gilles) ... ..	<b>1.306</b>
<b>BRABANT 17</b> (Bew. Haacht-Diegem) ... ..	<b>1.062</b>
<b>OOST-VLAANDEREN 6</b> (Bew. Hofstade-Oudenaarde-Herzele) ... ..	<b>1.058</b>
<b>LUIK 4</b> (Pers. Omal-Verlaine-Wanze) ... ..	<b>1.002</b>

## GROEP BRABANT

### 1000 dagen zonder ongeval door ploeg 17

Op 25 september 1971 heeft het personeel van de gemengde ploeg Beweging - Werkhuizen der stelplaatsen Haacht-Diegem, enthousiast zijn feest van 1000-dagen zonder ongeval met werkverlet gevierd.

Op deze zonnige zaterdagmiddag verwelkomde de heer D'haen, dienstchef voor Veiligheid, de 136 deelne-

mers, waaronder 41 feestelingen, in de feestzaal te Boortmeerbeek. Hij dankte alle aanwezigen, waaronder de heer Seghers, Adjunct van de Dienst Veiligheid, voor de inspanningen die eenieder zich getroostte.

De heer Follon, eerste inspecteur, richtte een speciaal dankwoord tot de heer Peerts, Groepschef, en zijn

onmiddellijke medewerker, de heer Janssens, e.a. inspecteur, voor de veiligheidsproblemen betonen.

Vervolgens nam de heer Janssens, e.a. inspecteur het woord. In de Groep Brabant heeft het personeel van Haacht en Diegem het laagste percentage bereikt op gebied van aantal verkeersongevallen. Spreker vernoemde vijf agenten zonder ongeval met verantwoordelijkheid sinds 1-1-1969; voor drie hiervan diende zelfs geen ongeval met verantwoordelijkheid meer geregistreerd sinds 1-1-1968.

Na afloop van een smakelijk eetmaal werden de geschenken overhandigd door de heer Peerts, Groepschef. De beide afgevaardigden, de heer Verreth en de heer Goris, hadden er prijs op gesteld om in naam van het personeel hun stelplaatschef, de heer Coppesmette en zijn echtgenote, met een geschenk te bedenken.

Een speciale hulde wordt langs deze weg gebracht aan alle bereidwillige helpers en in het bijzonder aan de heer Verreth A. en familie.

Dat er ontspanning was, zullen de agenten van Haacht en Diegem zeker kunnen getuigen want de nieuwe dag was reeds goed gevorderd toen de laatste feestvierders huiswaarts keerden.



# NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

## Geboorten

### HOOFDBESTUUR

Bruno bij Vansoye R. (Oostende)

### ANTWERPEN

Ann bij Eyckmans Willy (Antwerpen)  
Nancy bij Vosselmans Marcel (Merksem)  
Marc bij Van Tichelen Jozef (Wuustwezel)  
Hilde bij Rieberghe René (Turnhout)

### OOST-VLAANDEREN

Kurt bij Decap Georges (Woumen)

### HENEGOUWEN

Christelle bij Hernalsteen Roger (Souvret)  
David bij Wart Bernard (Houdeng-Goegnies)  
Nathalie bij Hocq René (Eugies)  
François bij Dauwe Jacques (Bracquegnies)  
Marie-Ange bij Mathieu Freddy (Jemappes)  
Michel bij Mertens François (Marchienne)  
Fabien bij Mensier Henri (Marcinelle)  
Gregory bij Dewit Jean-Pierre (Gilly)

### NAMEN-LUXEMBURG

Christel bij Malherbe Jean (Namen)  
Luc bij Dujeau Roger (Ermelon s/Biert)  
Fabian bij Parent Bernard (Dinant)  
Sylvia bij Delisée Gilbert (Vedrin)  
Sylvie bij Wauthy Jean-Claude (Namen)  
Laurence bij Boigelot Marcel (Namen)

### LUIK

Bruno bij Krings Léonard (Eupen)  
Véronique bij Colinet Albert (Lens St. Remy)  
Nathalie bij Gilard J. (St. Nicolas-lez-Liège)  
Fabienne bij Gregoor J. (Jemeppe sur Meuse)  
Christiane bij Simon Fr. (Grace-Hollogne)  
Christian bij Lambert Yvan (Glain)

### BRABANT

Gunther bij Verheyden L. (Wezembeek-Oppem)  
Michel bij Leroy Georges (Chastre-Villeroux)  
Nancy bij Andries Valerius (Kampenhout)  
Pascal bij Nijis André (Heverlee)  
Anita bij Kiekens Raymond (Anderlecht)

### LIMBURG

Luc bij Vandenborn L. (St. Lambrechts-Herk)  
John bij Vansteenkiste Jean (Genk)  
Linda bij Brouwers Jean (Maaseik)  
Frank bij Ignoul Hubert (Dilsen)  
Chantal bij Geeraerts Benedict (Paal)

### WEST-VLAANDEREN

Sophie bij Naessens Frans (Kortrijk)  
Philip bij Brock René (Oostende)  
Martine bij Cloet Marcel (Oostende)  
Koen bij Crombez Leopold (Brugge)  
Koen bij Kerkaert Fernand (Leke)  
Björn bij Vancoillie Roger (Oostende)

## Huwelijken

### HOOFDBESTUUR

Mej. Van Tulden J. met de heer Braet A.  
Mej. Delodder E. met de heer Van Poucke M.  
Vandenbergh R. met Mej. Maris M.

### ANTWERPEN

Smits Ch. met Mej. Schepkens G.  
Verhoeven J. met Mej. Hermans M.  
Daghelinckx L. met Mej. De Rechter R.  
Tanghe R. met Mej. De Vos R.

### HENEGOUWEN

Delattre J.-M. met Mej. Cailleaux J.  
Delauw J.-C. met Mej. Léopoldseder G.

### NAMEN-LUXEMBURG

Dumont D. met Mej. Houdmont M.-C.  
Camus M. met Mej. Stoffel J.  
Javaux G. met Mej. Dumont M.  
Amay M. met Mej. Dumortier L.

### LUIK

Claes R. met Mej. Hamels M.-T.  
Willot J. met Mej. Golinvaux J.

### BRABANT

Duquesnoy M. met Mej. Cleeren M.-L.  
Jonckheere G. met Mej. Monsecoer C.

### LIMBURG

Smeets J. met Mej. Daemen M.  
Reenaers G. met Mej. Radlgruber Fr.

### WEST-VLAANDEREN

Vandenbergh R. met Mej. Sys D.

## Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden juli-augustus 1971

### ANTWERPEN

Gysbrechts F., controleur	47
Schuyten F., klerk	42
Maes J., ontvanger	38
Fierens E., ontvanger	37
Aerts L., gesch. werkmán	37
Van Elsacker Fr., ontvanger	30
Segers Fr., ART voerder	28

### OOST-VLAANDEREN

Philips M., ontvanger	37
-----------------------	----

### HENEGOUWEN

Robert G., geleider	48
Ronvaux M., geleider	48
Vilain G., controleur	47
Lebeau J., ontvanger	43
Grun M., gesch. werkmán 1ste kl.	41
Fontaine A., el. geleider	41
Vinck Ch., geleider	36
Jurion R., ontvanger	33
Jacques L., gesch. werkmán 1ste kl.	32
Lorax G., manøuver	29
Cambier L., ontvanger	24
Legrand R., ontvanger	20

### NAMEN-LUXEMBURG

Pelerin L., A.B. bestuurder	49
André A., gesch. werkmán	37

### LUIK

Boulanger E., machinist	30
-------------------------	----

### BRABANT

Ernotte E., controleur	49
Nackaerts Fr., meestergast 1ste kl.	48

V. Cleynenbreugel L., stelpl. overste 1e kl.	43
De Bot J., ontvanger	42
Deweer J., gesch. werkmán	42
Ermgodts Fr., gesch. werkmán	35
Van Everbroeck R., half gesch. werkmán	35
Jacquemijns E., schouwer	34
Van Etteryck H., ontvanger	32
Delpierre J., gesch. werkmán	29
Veldeman G., ontvanger	21

### LIMBURG

Geurts J., keurwerkmán	44
Vandersmissen A., gesch. werkmán 1ste kl.	27

### WEST-VLAANDEREN

Louage L., manøuver	41
Boone A., gesch. werkmán	40
Debusschere L., baanwerker	38

## Sterfgevallen

### AGENTEN IN DIENST

	Leef tijd
<b>NAMEN-LUXEMBURG</b>	
Delmont L., A.B. bestuurder	62
<b>WEST-VLAANDEREN</b>	
Cordier V., A.B. bestuurder	61

### BEGUNSTIGDEN

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

### ANTWERPEN

Van Der Schoot K., ontvanger	77
De Raet L., hoofdontvanger	89

### OOST-VLAANDEREN

De Neve J., hoofdontvanger	74
----------------------------	----

### HENEGOUWEN

Romans Ch., el. geleider	80
Marchand V., ontvanger	52
Gallez M., gesch. werkmán 1ste kl.	57
Robert A., brigadier	86
Forge H., gesch. werkmán 1ste kl.	89

### NAMEN-LUXEMBURG

d'Hoop A., dienstoverste 1ste kl.	73
-----------------------------------	----

### BRABANT

Mostinckx Fr., half gesch. werkmán	85
Verdeyen G., ontvanger	72
Van Sina J., hoofd belangrijke dienst	74
Persoons J.B., gesch. werkmán	63
Clinckx P., baanwerker	85
Lebrun R., brigadier	60
Thiels V., ontvanger	67
Van der Heyden W., el. geleider	71
Christens H., brigadier	69

### WEST-VLAANDEREN

Despiegelaere A., machinist	88
Boerjan R., A.B. bestuurder	74
Schockaert H., gesch. werkmán	73
Biesbrouck O., el. geleider	71
Tournoy A., el. geleider	90

## Hoofdbestuur

Wij verwelkomen in de dienst T/At de heer Van de Weghe, burgerlijk ingenieur, die zijn proeftijd volbrengt te Hasselt evenals de heer Daminette, technisch ingenieur, die zijn proefperiode voortzet in het werkhuis van Andenne. In het Informatiecentrum werd de heer Pétré, kandidaat operateur-mecanograaf aangeworven.

Wij wensen hen van harte welkom evenals een vlugge aanpassing.

Anderzijds gedenken wij mevrouw M. H. Demarbaix, in het begin van de maand september overleden na een langdurige en pijnlijke ziekte, die zij met veel moed heeft gedragen. In het begin van haar loopbaan, in 1945, hebben wij haar gekend als mejuffert Salomé; zij is steeds gehecht geweest aan het Secretariaat waar haar collega's de herinnering zullen bewaren van een kalme gereserveerde en zeer vriendelijke vrouw.

Wij betuigen aan de familie onze oprechte deelneming.

## LANGE LOOPBANEN

### RAYMOND DERRE

Vader Derre, die reeds jaren in dienst was van een pachtende maatschappij, vond het ook een geschikt werkmilieu voor zijn zoon Raymond, die op 18 oktober 1920 in dienst trad als manoeuvreur in de stelplaats van Assebroek. Na gedurende twee jaar gewerkt te hebben in het werkhuis werd hij op 1 mei 1924 stoker op de stoomlocomotieven.



In 1935, bij de vervanging van de stoomdiensten door spoorauto's, werd hij geleider op dat nieuw tractiemiddel. Door de oorlogsomstandigheden namen de stoomlocomotieven opnieuw de plaats in van de A.R.'s en alzo werd Raymond Derre machinist.

Bij de definitieve afschaffing van de spoordiensten in het Brugse nam hij, in 1951, plaats achter het stuur van onze autobussen op het stadsnet van Brugge.

Alhoewel hij zich meermaals moest aanpassen aan een nieuw vervoermiddel is de heer Derre ten zeerste tevreden over zijn lange loopbaan bij de N.M.V.B., waar ook twee van zijn broers in dienst zijn geweest.

Wij wensen hem nog vele jaren in goede gezondheid.

### MAURICE ARENTS

De heer Maurice Arents begon zijn loopbaan op 25 juli 1921 als manoeuvreur in de stelplaats van Gent-Heirnisse. In 1931, bij de geleidelijke afschaffing van de stelplaats Heirnisse, werd hij overgeplaatst naar de nieuwe werkhuisen van Destelbergen.



Hier werd hij achtereenvolgens bevorderd tot geschoold werkmans en geschoold werkmans 1ste kl. De heer Arents heeft gedurende zijn lange loopbaan de volledige evolutie van de diensten in het Gentse meegemaakt; eerst de overgang van de stoomdiensten naar de spoorauto's nadien de elektrificatie van de lijnen, die hun eindpunt hadden te Gent en ten slotte de volledige afschaffing van de spoordiensten, die vervangen werden door autobusdiensten.

De heer Arents eindigde zijn loopbaan als keurwerkmans, graad die hem op 1 januari 1945 werd toegekend.

Van harte wensen wij hem nog een lange en kommerloze rustperiode.

is onaannemelijk. Het is eveneens een overtreding van de artikels 12 en 15 van het Politie-reglement. Het laatste genoemde artikel vermeldt letterlijk: Het personeel moet zich ervan onthouden in de voertuigen te roken.

## CONTROLEUR SPEURNEUS

**SPEURNEUS** : Onlangs werd in de krant mijn aandacht getrokken door een grote titel: « Alsof jaarlijks 24.000 Britten gefusilleerd werden ».

**BESTUURDER** : Het betrof de slachtoffers van verkeersongevallen ?

**SP.** : Neen, wel het aantal Britse burgers overleden aan de gevolgen van een chronisch bronchitis of longkanker hoogstwaarschijnlijk veroorzaakt door het gebruik van sigaretten. Anderzijds heb ik een brochure van een Engelse petroleummaatschappij doorbladerd waarin de chef van de medische dienst zegde dat sinds het midden van deze eeuw voor EEN dode op de weg er VIJF overlijdens zijn als gevolg van een ernstige longkwaal.

**B.** : Ik rook zoals u en ik denk dat er geen sigaretten zijn « zonder gevaar ».

**SP.** : Neen, dat artikel zegde nog dat men er 40 jaar over gedaan had om zekerheid te hebben dat de huidige sigaretten niet onschadelijk zijn.

Het is het laatste stompje van de sigaret dat het schadelijkst is daar dat deel zodanig doordrongen is met teer en nicotine dat deze laatste trekjes de longen bedekken met een laagje vloeibare teer dat dikker wordt en verzwerings veroorzaakt.

**B.** : Dat doet mij huiveren.

**SP.** : Maar indien de N.M.V.B. zich aan de gezondheid van elkeen interesseert dan is er een ander aspect van de zaak dat ze niet uit het oog mag verliezen.

Hoe dikwijls zijn personen, vreemd aan de Maatschappij, mij niet komen vertellen dat deze of gene bestuurder rookte terwijl hij in dienst was, meermaals in een autobus waarin reeds reizigers hadden plaats genomen.

**B.** : Maar het is waarschijnlijk in een gestationeerd voertuig ?

**SP.** : Dat geef ik toe, maar het rookverbod in de autobussen, in dienst zowel als gestationeerd, geldt niet alleen voor de reizigers maar eveneens en vooral voor de agenten. Want het zijn ten slotte zij die het goede voorbeeld moeten geven en het publiek beoordeelt de kwaliteiten van een openbare dienst naar het gedrag van zijn personeel.

**B.** : Ik beloof u mijn sigaret op te steken in openlucht !

**SP.** : Ik zou er willen aan toevoegen dat het noodzakelijk is streng op te treden tegen de agenten, die roken terwijl zij een autobus besturen, dat

## Schakelen met Wilson



## Geef uw versnellingsbak de tijd

Onderstaand artikel werd overgenomen uit «B.B.A.-nieuws» het personeelsblad van de Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten (Breda). Het behandelt de hantering van de pneumocyclische versnellingsbak Wilson.

Welnu dat interesseert ons ook daar de Nationale Maatschappij meer dan 900 autobussen in bedrijf heeft, die met deze versnellingsbak zijn uitgerust namelijk al onze autobussen Leyland-Brossel 91 DAR - 93 DAR en 98 DAR.

Het jachtige leven van vandaag doet ook zijn invloed gelden op de Wilson versnellingsbak. Dit werd de laatste tijd herhaaldelijk opgemerkt omdat men bij een grondige inspectie kan vaststellen hoe een wagen of een onderdeel «geleefd» heeft. Dit «leven» van een voertuig is altijd afhankelijk geweest van de houding van degenen die het voertuig hebben bestuurd.

Toen deze eerste versnellingsbakken in dienst gesteld werden, verscheen in ons tijdschrift (nr 54 - januari-februari 1955) een beschrijving van de werking ervan, die goed de krachtoverbrenging door middel van de verschillende tandwielen, satellieten genaamd en elke groep verdeeld rond een centraal rondsel: het zonnewiel, aantoonde.

De Wilson-bak bevat verschillende groepen planetaire tandwielstelsels en de diverse overbrengingen komen tot stand door het vastklemmen van trommels. Schakelt men nu van de ene versnelling naar de volgende, dan houdt dit in dat één band wordt gelost waarna de andere wordt vastgeklemd.

### TIJD.

Het is duidelijk dat eerst de ene band geheel vrij moet liggen, vooraleer de volgende klemt.

Dit nu kost tijd!

Hoewel de perslucht achter de zuiger die de band vastklemt, snel ontwijkt, duurt het toch even voordat de trommel weer vrij kan draaien. Was het schakelhandle een zware «pook», die met enige inspanning bewogen zou moeten worden, dan zou de schakeltijd automatisch ontstaan.

Het schakelhandle is echter zeer klein en gemakkelijk met twee vingers te bewegen. Daarbij komt dat de afstand tussen de standen 1 - 2 en 3 - 4 zeer kort is.

### KLAP.

Er zijn chauffeurs die, als de tijd van overschakelen daar is, het handle eenvoudig een klap geven, zonder zelfs het gaspedaal los te laten.

Dit is zowel vervoertechisch als materieeltechnisch echter volkomen fout. Vervoertechisch omdat de passagiers hierdoor een onaangename stoot voelen, die het rijden tot een kwelling maakt. Materieeltechnisch omdat die stoot alle draaiende delen zwaarder belast en dus meer slijtage veroorzaakt dan nodig is.

In de werkplaats komt dit tot uiting bij een inspectie van bijv. de remvoering in de versnellingsbak. Deze blijkt dan voortijdig versleten te zijn omdat bij het snelle schakelen de remband van bijv. de tweede versnelling al vastklemt, terwijl die van de eerste nog niet los is.

### EEN SECONDE.

Proeven met drukmeters hebben uitgewezen dat men bij het overschakelen in de neutrale stand ongeveer één seconde moet wachten alvorens door te schakelen naar de volgende versnelling.

Het overschakelen gebeurt dan stootvrij. Uiteraard dient tijdens het schakelen het gaspedaal te worden teruggenomen. Een ieder die meent dat het voor de gehele constructie geen kwaad kan als men onder volgas schakelt, geeft tevens blijk het chauffeursvak nog niet onder de knie te hebben.

Een variant op een bekend gezegde luidt dan ook: Behandel de versnellingsbak met zachtheid, spaar de remvoering!

In verband met het interessant artikel dat wij overnemen vermelden wij nog dat een ander soort vals manoeuvre erge storingen aan de pneumocyclische gangwissel, en verder aan de motor, kan verwekken.

Het gaat om het manoeuvre dat sommige «sportieve» bestuurders uitvoeren om met de motor te remmen door onmiddellijk van rechtstreekse versnelling (vierde) in tweede terug te schakelen.

De onderrichters hebben steeds de nadruk gelegd op het gevaar van zulk een handelwijze.

Wij kunnen u mededelen dat in onze werkhuizen een eenvoudig en knap vergrendelingsstelsel werd op punt gesteld om dat vals manoeuvre tegen te gaan.

Binnenkort zullen alle snelheidskiezers van de pneumocyclische gangwissels van deze uitrusting voorzien zijn.

---

## De gevaren op de weg naar het werk

Van 1 oktober tot 15 november zet de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid een campagne op touw tot bevordering van de veiligheid op de weg naar en van het werk.

Voor deze actie, die de volledige steun krijgt van pers, radio en televisie, werd ook beroep gedaan op de bedrijven en inzonderheid op hun Comité's voor Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing der Werkplaatsen.

### MEER DAN EEN VERKEERSVRAAGSTUK!

Iedere dag moeten 2.150.000 werknemers, zegge meer dan de helft van onze actieve bevolking, naar hun werk: werkplaats, kantoor, werkplaats of bouwterrein. Het gaat niet op dat ze moeten getroffen worden vooraleer ze ter bestemming aankomen en, na de werkdag, zouden ze tevens naar huis moeten kunnen keren zonder weer aan soms erge risico's te worden blootgesteld.

Over een normaal jaar, tw. zonder bijzonder strenge winter, gebeuren er ongeveer 30.000 ongevallen op de weg naar en van het werk waaronder meer dan 3.000 met erge gevolgen. De jaarlijkse financiële last welke rechtstreeks uit die ongevallen voortspuit en die door de verplichte verzekering wordt gedekt, kan gerust boven het miljard frank worden geraamd. Er komen nog de indirecte kosten bij en die kunnen op meer dan het drievoudige worden geschat zodat de totale economische last uiteindelijk de 5 miljard frank per jaar benadert. Anders uitgedrukt komt zulks overeen met een jaarlijks verlies van 2.300.000 werkdagen.

Het zijn BIJZONDER de voetgangers en de gebruikers van lichte tweewielers, fietsers en bromfietsers, die door het risico worden bedreigd. Er zullen altijd voetgangers zijn; immers de gebruiker van trein, tram of autobus moet toch te voet van zijn woning naar het instappunt en eens weer afgestapt moet hij toch enkele minuten gaan alvorens de werkplaats of het kantoor te bereiken.

Het Verkeersreglement is ook op u toepasselijk, dus VOETGANGERS :

- volg de begaanbare trottoirs of verhoogde bermes;
- maak gebruik van de oversteekplaatsen;
- steek op de plaatsen waar verkeerslichten zijn, de rijbaan niet over zolang deze lichten dat niet toelaten;
- steek de rijbaan haaks op haar aslijn over;
- kijk eerst links en dan rechts alvorens de rijbaan over te steken.

GEBRUIKERS VAN RIJWIELEN MET OF ZONDER HULPMOTOR :

- zorg dat uw voertuig in perfecte staat is;
- vermijd overdreven snelheid;
- gebruik de rijwielpaden.

Door deze raadgevingen in alle omstandigheden stipt na te leven, zult u ongetwijfeld de risico's op de weg naar en van het werk in grote mate verminderen.

## MOOIE LOOPBANEN



**J. De Bot**

In dienst getreden op 19-5-1926 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Dilbeek.



**A. Fontaine**

Begon zijn loopbaan op 20-5-1930 en ging op rust als el. geleider te Jumet.



**R. Trio**

Trad in dienst op 18-6-1928 en eindigde zijn loopbaan als baanwerker te Charleroi.



**R. Scarsé**

In dienst getreden op 13-1-1933 werd hij op rust gesteld als gesch. werkman 1ste kl. te Jumet.



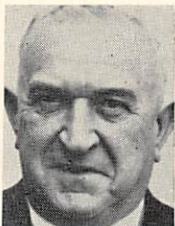
**L. Pelerin**

Begon zijn loopbaan op 25-10-1920 en werd op rust gesteld als A.B. bestuurder te Onoz.



**R. Beaufays**

Trad in dienst op 31-5-1933 en eindigde zijn loopbaan als sto:plaatsoverste 1ste kl. te Namen.



**A. Boone**

In dienst getreden op 16-4-1931 werd hij op rust gesteld als gesch. werkman te Kortrijk.



**E. Fierens**

Begon zijn loopbaan op 17-9-1929 en werd op rust gesteld als ontvanger te Rumst.



**J. Lebeau**

Trad in dienst op 30-9-1928 en eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Quaregnon.



**V. Cleynbreugel**

In dienst getreden op 8-7-1928 eindigde hij zijn loopbaan als stelplaats-overste 1ste kl. te Leuven.



**G. Robert**

Begon zijn loopbaan op 7-7-1923 en werd op rust gesteld als geleider te Bergen.



**A. André**

Begonnen op 20-2-1934 werd hij op rust gesteld als baanwerker te Andenne.



**L. Debusschere**

In dienst getreden op 21-6-1928 ging hij op rust als baanwerker te Oostende.



**J. Deweer**

Trad in dienst op 15-4-1929 en eindigde zijn loopbaan als gesch. werkman te Kuregem.



**L. Louage**

In dienst getreden op 10-12-1930 werd hij op rust gesteld als koerman te Kortrijk.



**J. Maes**

Begonnen op 3-2-1929 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Merkssem.



**M. Grun**

Trad in dienst op 10-2-1930 en werd op rust gesteld als gesch. werkman 1e kl. te Jumet.



**C. Vinck**

In dienst getreden op 20-8-1928 eindigde hij zijn loopbaan als geleider te Quaregnon.

# Historisch overzicht van de spoorwijdten

## In de wereld

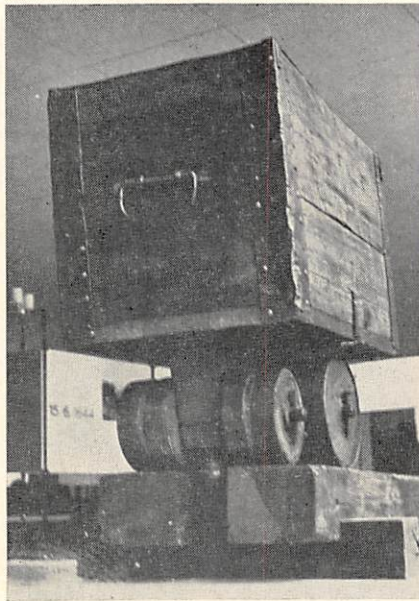
De lijnen met normaalspoor (vier voet, 8 1/2 duim of 1.435 mm tussen de railkop) maken ongeveer drievierden van het spoorwagennet van de wereld uit. Het overblijvende wordt gevormd door twee, numeriek ongeveer gelijke, groepen met smalle en brede spoorwijdten. Alzo is b.v. in Japan en in Afrika de spoorwijdte genaamd « van de Kaap » (1.067 mm) zeer verspreid terwijl Rusland een spoorwijdte kent van 1.524 mm en Spanje die van 1.674 mm. Vergeten wij het smalspoor van 1.000 mm niet, goed gekend in Zwitserland en vooral in eigen land waar het gebruikt wordt bij de N.M.V.B.

Het is wel interessant de evolutie van de spoorlijnen te volgen sinds het ontstaan van de spoorwegen doch doen wij eerst een sprong in de periode, die onze tijdrekening voorafging.

Er was toen geen sprake van spoorwegen maar wel reeds van radstanden, die moeilijke problemen stelden voor het wegverkeer. De geschiedschrijvers weten te vertellen dat in China, onder de dynastie van Ch'In (246-206 v. Chr.), men reeds grote moeilijkheden ondervond om van de ene staat naar de andere te reizen ingevolge de verschillende radstanden van de karren. Gezien de wegen uit diepe wagensporen bestonden, is het te begrijpen dat ze slechts konden gebruikt worden door voertuigen met dezelfde radstand. Een tamelijk dure wisseloplossing bestond in het vervangen van de assen aan de grens. Ch'In normaliseerde de radstand, deed nieuwe wegen aanleggen, die de verscheidene streken verbonden met de hoofdstad en richtte een snelle koerierdienst in.

Spijtig dat er, tweeduizend jaar later, bij de aanvang van de spoorwegen, geen rekening mee gehouden werd. Tijdens onze tijdrekening werden de eerste sporen niet aangelegd aan de oppervlakte maar wel onder de grond, in de mijnen. Om materialen te vervoeren bediende men zich van wagonnetjes, die met de hand werden voortgeduwd. Een boek handelend over de mijnen, uit het midden van de XVIde eeuw, leert ons dat deze wagonnetjes « honden » genoemd werden daar, wanneer zij verplaatst werden, er een geluid ontstond dat

geleek op het geblaf van deze dieren. Deze « mijnhonden » werden eerst gebruikt op houten balken. Daar de brede, houten wielen geen radkrans hadden, werd onder de bak van het wagonnetje een verticale as geplaatst die afdaalde tot aan de « rails » en voorzien was van een richtingswiel. Later werden de houten rails vervan-



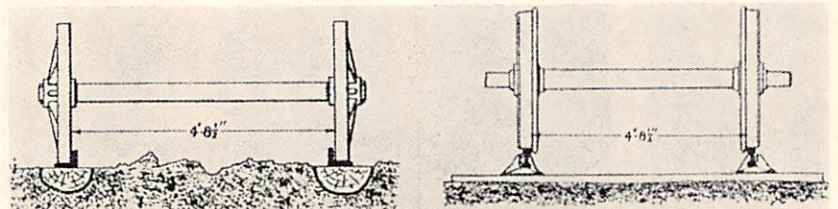
*Een mijnhond rond 1785 gebruikt in Zwitserland.  
(Foto Verkeersmuseum Luzern)*

gen door ijzeren rails wat toeliet de vervoerprestaties te vertienvoudigen.

Het is op de weg, en niet op het spoor, dat de eerste stoommachine reed. Doch geen enkel van de voertuigen, ontworpen door verscheidene uitvinders, gaf voldoening vooral uit oorzaak van de toestand van de wegen. Verwijzen wij te dien einde naar de

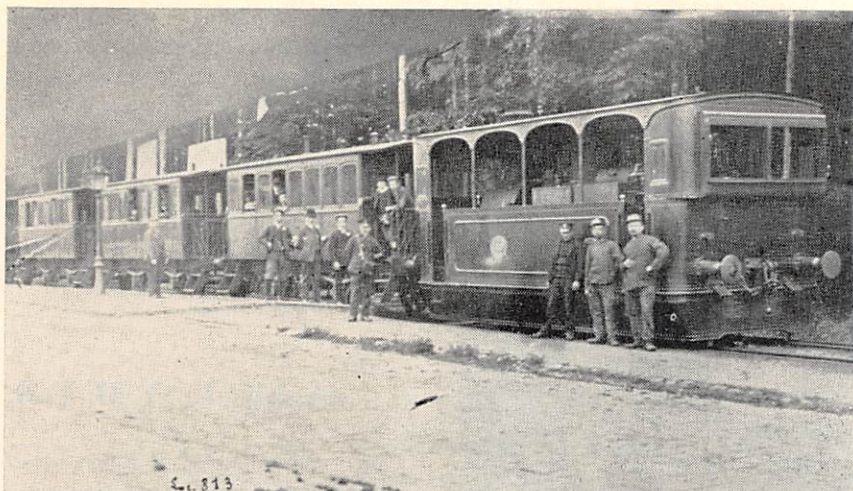
machine met drie wielen van N.J. Cugnot (1769). Andere pioniers trachtten de stoomkracht te gebruiken op het spoor zoals Trevithick in 1804. Maar de tijd was nog niet gekomen dat ideeën van een zelfbewegend voertuig vruchten droegen en dat de uitvinding werkelijk ten nutte kon gemaakt worden. Het is ten slotte, in 1825, dat Stephenson het door hem ontworpen model kon lanceren. Met zijn locomotief « Locomotion » vervoerde hij op de openingsdag van de lijn Stockton-Darlington 600 reizigers met een snelheid van 20 km/u. De gekozen spoorwijdte (4 voet, 8 1/2 duim = 1.435 mm) was deze van de Engelse postkoetsen wat zou kunnen overeenstemmen met de sporen in Engeland nagelaten door de Romeinse wagens. Het is nochtans interessant te noteren dat de voren, getrokken door de wagens in de bodem van Pompeii, een gemiddelde spoorwijdte hadden van 1.445 mm. Het merendeel van de mijnspoorwegen van Engeland moeten nochtans een spoorwijdte van 1.372 mm gehad hebben. Later werd van deze maat overgegaan naar 1.435 mm waarschijnlijk om redenen van ruimte en om de ketel van de stoomlocomotieven beter te kunnen plaatsen.

Een andere verklaring luidt dat, op het ogenblik dat Stephenson aangenomen werd als ingenieur van de Stockton and Darlington Railway, het probleem van de spoorwijdte van belang was. Met het doel op een methodische wijze een beslissing te treffen, nam Stephenson de gemiddelde maat van een honderdtal mijnwagens, gebruikt in het district van Darlington, en stelde vast dat ze 4 voet en 8 1/2 duim was. Eens een beslissing genomen, hield Stephenson



*Links: een van de eerste « spoorwegbeddingen » in de mijnen toont de eiken balken beschermd door aan de uiteinden geplooiden smeedijzeren platen om de wagens op het spoor te houden.*

*Rechts: de verplaatsing van de flens van het spoor naar het wiel had het behoud van dezelfde spoorwijdte voor gevolg.*



Een stoomtram van de lijn Overijse-Groenendaal, met normaalspoor, in het station van Groenendaal in 1907.

(Foto R. Pittoors)

er hardnekkig aan vast; also werd deze spoorwijdte door hem en zijn zoon gebruikt telkens zij aan de basis lagen van de bouw van een nieuwe spoorlijn.

De Europese standaardspoorwijdte is 1.435 mm die het dichtst de 4 voet en 8 1/2 duim benadert maar nochtans een weinig breder is dan de Britse standaardspoorwijdte.

De Engelse wagons kunnen gemakkelijk op het vasteland rijden maar de wielen van de continentale wagons moeten een dunne wielkrans hebben, willen ze niet blijven vastzitten op het Britse net.

#### Bredere spoorwijdten

De redenen, die geleid hebben om in zekere gevallen van de gestelde regel af te wijken, zijn van verschillende aard. Alzo laat een smallere spoorwijdte toe bochten met een kortere straal aan te leggen wat vooral voordelig is in bergachtige streken op voorwaarde dat de vervoerprestaties niet overdreven zijn.

Het breed spoor (hetzij meer dan 1.435 mm) laat toe bijzonder krachtige motorrijtuigen te bouwen en onder meer een gunstige verhouding, nuttige last/dood gewicht, te ontwerpen voor de bijwagens. De bouw van de lijnen en het rollend materieel was nochtans duurder. De redenen, die geleid hebben tot het toepassen van een brede spoorwijdte, zijn echter niet steeds van economische aard; zij werden ook bepaald door strategische factoren en soms — het is menselijk — door beoordelingsfouten. Alzo paste Spanje, in 1844, de brede spoorwijdte

toe, overtuigd dat, deze gekozen door Stephenson, zou vervangen worden door de brede spoorwijdte van 2.134 mm ingevoerd door de ingenieur Brunel bij de « Great Western Railway ». In tegendeel, het Engels parlement verordende de normale spoorwijdte (1.435 mm) voor al de te bouwen spoorwegen op het nationaal territorium. Uiteindelijk besloten de Spanjaarden de spoorwijdte van 1.674 mm (5 1/2 Engelse voet of 6 Castiliaanse voet) aan te nemen.

Wat de Russen betreft, zijn het militaire en strategische motieven die hen er toe brachten zich te beschermen tegen invallen en, waarschijnlijk, de brede spoorwijdte aan te nemen. Tijdens de twee wereldoorlogen speelden de spoorwegen een beslissende rol in dat land vooral ter oorzaak van de slechte toestand van het wegennet. Gedurende de eerste van deze

oorlogen moest de Russische militair gemiddeld over 1.100 km vervoerd worden hetzij over een afstand viermaal deze van de Duitse soldaat. Het Duits spoorwegennet was toen tienmaal dichters dan het Russisch net.

Tijdens de tweede wereldoorlog veranderden de Duitsers, tijdens hun opmars, dikwijls de brede spoorwijdte in normaalspoor ten einde de bewegingen van hun troepen met hun eigen spoorwegmaterieel te verzekeren.

Hoe is het nu mogelijk, zonder verandering van trein of zonder overlading, de moeilijkheden, eigen aan de verschillende spoorwijdten te overwinnen?

Een eerste mogelijkheid wordt geboden door de transporteur-trucks veel gebruikt door de Zwitserse smalspoorwegen. De oplossing is in elk geval kostelijk vermits een dood gewicht moet voortgetrokken worden. Daarenboven moet in het algemeen de snelheid beperkt worden uit hoofde van stabiliteit en veiligheid.

Een tweede oplossing bestaat er in de kast van het rijtuig op assen van een andere spoorwijdte te plaatsen zodat de reizigers hun tocht verder kunnen zetten zonder aan de grens van trein te veranderen. Een dergelijke installatie is in gebruik te Brest-Litovsk (Pools-Russische grens). De slaapwagens kunnen alzo rechtstreeks van Rome, Parijs en Hoek van Holland naar Moskou rijden.

Het is eveneens mogelijk gemonteerde assen te gebruiken waarvan de wielen op de horizontale as kunnen overgeplaatst worden. Een eerste brevet van deze aard werd reeds gedepo-



Een gemengde reizigerstrein te Mol, tussen het station N.M.B.S. en Mol-Donk, op een spoor met vier rails (1 m en 1,435 m).

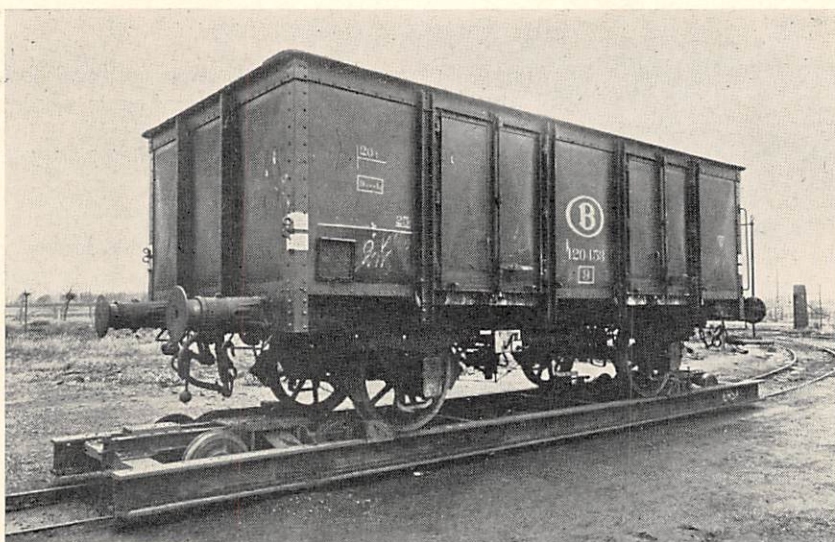
(Foto Verzameling E. Keutgens - Cliché J. Neyens)



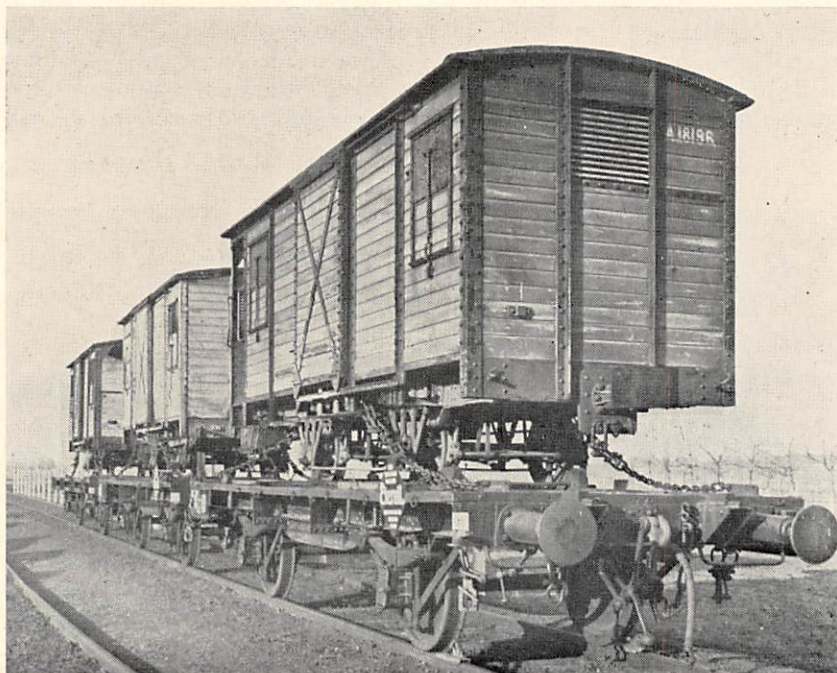
Een stoomtram te Olen, enkele jaren vóór de eerste wereldoorlog, op spoor 1,067 m.  
(Verzameling N.M.V.B. - Cliché J. Neyens)

neerd in 1898. Het systeem vond een praktische toepassing in sommige rechtstreekse goederentreinen tussen Oost-Duitsland en Rusland. Een Zwitserse firma heeft onlangs de prijs van een internationale wedstrijd gewonnen voor assen met een regelbare spoorwijdte volgens dat principe.

Dat idee kreeg kort geleden een merkwaardige toepassing. De lichte, gelede TALGOtreinen, die tot nog toe tussen Madrid en Irun (Spaans-Franse grens) reden, worden sinds 1969 in dienst gesteld tussen Madrid en Parijs. Voor de eerste maal kon de overgang tussen het Spaans net, met brede spoorwijdte, en het Franse spoor, met normaalspoor, geschieden dank zij het gebruik van VERSTELBARE schamelstellen.



Een open goederenwagon (20 t) van de N.M.B.S. op een buurtspoorwegtruck.



Drie gesloten N.M.V.B. wagons op een platte wagon van het normaalspoor.

Een laatste middel is het aanleggen, volgens de omstandigheden, van één enkel spoor met drie of vier rails, dat toelaat twee verschillende spoorwijdten te bekomen en tot verscheidene mogelijkheden kan dienen. Op de nijverheidssporen of verbindingen kunnen also locomotieven, met een bepaalde spoorwijdte, wagons met een andere spoorwijdte trekken.

### ... en bij de N.M.V.B.

In principe hadden de lijnen, waarvoor de N.M.V.B. een vergunning had bekomen, een spoorwijdte van één meter. Doch het buurtspoorwegnet

heeft wel enkele uitzonderingen gekend, die als volgt kunnen aangestipt worden :

#### 1. Hollands spoor.

In de provincie Antwerpen hadden dertien lijnen, met een totale lengte van 530 km, een spoorwijdte van 1.067 m. Deze lijnen stonden te Zandvliet, Wuustwezel, Meerle, Poppel en Arendonk in verbinding met Nederlandse buurtspoorwegmaatschappijen wat de reden was waarom deze spoorwijdte werd aangenomen en vandaar ook de benaming « Hollands spoor ».

Deze spoorwijdte is het 1/1000ste deel van een werst of Russische mijl. In 1919 besloot de N.M.V.B. deze lijnen op één meter te brengen.

## 2. Normaalspoor.

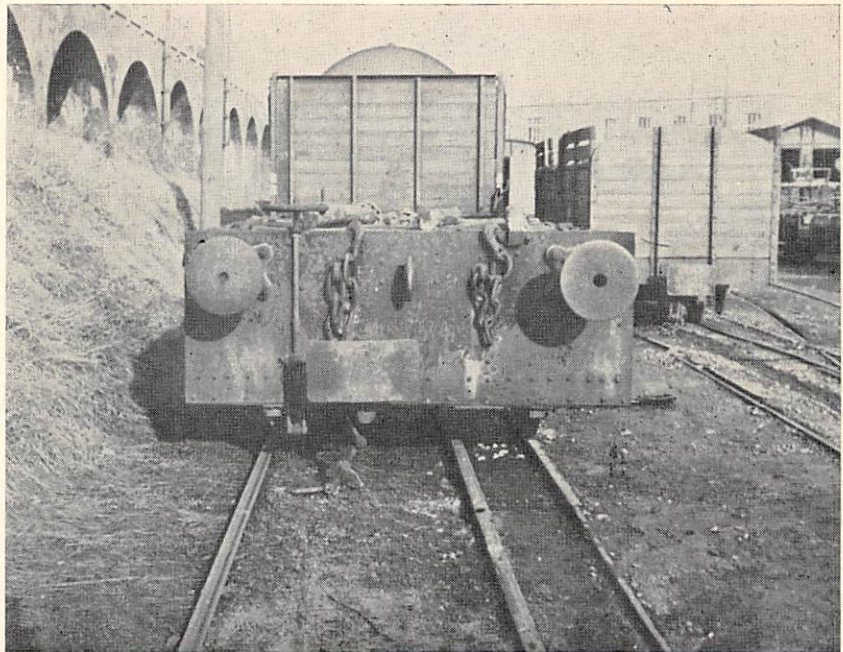
In afwijking van de algemene regel werden ook drie buurtspoorweglijnen aangelegd met normaalspoor t.w. 1.435 m. Twee van deze lijnen waren gelegen in de provincie Luik. Het oudste baanvak, dat Poulseur met Sprimont (8,5 km) verbond, werd aangelegd in 1887 en 1888. In 1906 en 1907 werd de lijn verlengd van Sprimont tot Trooz wat haar lengte op 23 km bracht.

De tweede lijn met normaalspoor verbond Dolhain met Eupen en had een lengte van 9,210 km. Het baanvak Dolhain-Goé werd geopend op 4 juli 1891. Het baanvak Goé-Membach in 1896 en het baanvak Membach-Eupen kwam het volgend jaar aan de beurt. Het was een internationale lijn, de streek rond Eupen was toentertijd immers nog Duits grondgebied, met een grensstation te Membach.

Als laatste lijn noteren wij de lijn Groenendaal-Overijse in de provincie Brabant. Het lag in de bedoeling van de N.M.V.B. deze lijn te verbinden met de lijn Brussel-Kleine Hut wat evenwel werd geweigerd zodat de lijn Groenendaal-Overijse een geïsoleerde lijn bleef die nochtans te Groenendaal in verbinding stond met het groot spoor.

Deze lijn, geopend op 15 juli 1894, had een totale lengte van 6,710 km.

Naast deze drie lijnen, waarop zo-



Het verbindingsspoor in het buurtspoorwegstation van Zurenborg met drie rails (1 m en 1,435 m). Let op de plaats van de onderste buffer van de tussenloper. (Foto Fr. Keutgens)

wel reizigers als goederen werden vervoerd, dient nog melding te worden gemaakt van het belangrijk nijverheidsspoor (2 km 100) dat vertrok te Merksem-IJskelder en waarop 33 firma's waren aangesloten.

### 3. Vier rails.

De onderstaande nijverheidssporen of verbindingen hadden vier rails.

Het tractiematerieel gebruikte het meterspoor en de te trekken wagons reden over het normaalspoor.

- Verbindingssporen te Baudour (3 km 800);
- Mol (N.M.B.S.) - Mol (Donk) (3 km 750);
- Chimay - Forges (5 km 550);
- Spiere - Warcoing (4 km);
- Neufvilles (Station) - Neufvilles (Village) (4 km 400);
- Ouffet - Comblain-au-Pont (13 km 500).

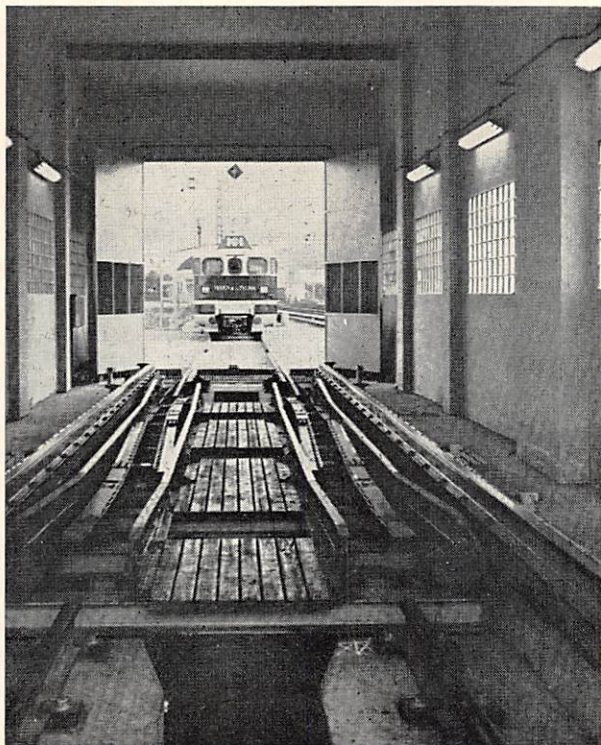
### 4. Drie rails.

Sommige verbindingen hadden drie rails waarvan een zowel door het tractiemiddel als door de wagons werd gebruikt terwijl, van de twee overblijvenden, een gebruikt werd door het tractiemiddel en een door de wagons.

Deze tractiewijze werd toegepast op:

- Goferdinge - Geraardsbergen (1 km 320);
- Tavier - Boneffe (4 km 245);
- Zurenborg - verbinding Gasfabriek;
- Eeuwfeestpaleizen - Londerzeel;
- Maransart - Rixensart.

Wij stellen dus vast dat de N.M.V.B., naast het algemeen gekende meterspoor, ook andere spoorwijdten heeft gebruikt.



Een Talgotrein verandert aan de Spaans-Franse grens van spoorwijdte dank zij het gebruik van verstelbare schamelstellen.

# EERLIJK DUURT HET LANGST

De agenten, waarvan de namen volgen, hebben aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigd, gevonden tijdens hun dienst.

## ANTWERPEN

Stelplaats Broechem : Vluymans J. (1.170 fr), Fockaert F. (1.001 fr),  
Stelplaats Turnhout : Keersmaekers L. (46 gulden).

## OOST-VLAANDEREN

Stelplaats : Destelbergen : Lauwers A. (912 frank).  
Stelplaats Hamme : Coppieters A. (1.539 fr).  
Stelplaats Oudenaarde : Botteldooren J. (500 fr).

## NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Andenne : Delannoy (1.045 fr en horloge).  
Stelplaats Namen : Duculot R. (2.010 fr), Donny J.P. (836 fr), Lignier M. (horloge).  
Stelplaats Florennes : Rouly M. (1.600 fr), Wilmot J. (4.935 fr), Mosselmans F. (1.150 fr).  
Stelplaats Dinant : Damilot T. (1.470 fr).  
Stelplaats Mariembourg : Hayot Ch. (1.000 frank).  
Stelplaats Lesves : Defurieux R. (1.307 fr).  
Stelplaats Ohey : Leclercq J. (5.910 fr).  
Stelplaats Ermeton s/Biert : Gerard J. (1.756 fr).  
Stelplaats Alle s/Semois : Bertholet R. (720 frank).  
Stelplaats Florenville : Antoine A. (500 fr).

## LUIK

Stelplaats Luik-St. Gilles : Ernest C. (hoorapparaat), Jérôme L. (1.870 fr).  
Stelplaats Omal : Dochain A. (951 fr).  
Stelplaats Warzée : Gérard H. (1.201 fr), Loneux J. (1.500 fr).

## BRABANT

Stelplaats Tienen : Broeckmans A. (618 fr).

## WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek : Danneels G. (drie gouden kettingen en gouden ring), Ballegeer D. (3.830 fr).  
Stelplaats Kortrijk : Baetens A. (784 fr), Sys A. (gouden horlogeband).  
Stelplaats Oostende : Gesquiere Fr. (1.720 frank en 10 pond), Taeckens J. (assignatie van 6.300 fr), Ingelbrecht J. (1.500 fr), Gaerdelen Fr. (1.130 fr), Damman W. (gouden trouwring), Nierynck A. (1.206 fr), Cyx J. (6.000 fr), Bailleul W. (4.650 fr), Ryckeman Fr. (1.137 fr), Vandenbroucke J. (1.600 fr), Commeyne K. (22 dollar, 10 pond en check van 200 dollar), Boeve E. (fotoestel), Pille J. (1.520 fr), Hubrecht G. (fotoestel en slaapgerief), De Prince H. (1.700 fr).  
Stelplaats Knokke : Lampo A. (19.000 fr), Vercruyse A. (850 fr), Strubbe J. (100 gulden), Devlieghere W. (1.110 fr).  
Stelplaats De Panne : Nieuwlaet A. (700 fr), Vandamme M. (twee fotoestellen en 4.200 frank).

## HENEGOUWEN

Stelplaats Doornik : R. Petit (1.551 fr en 900 frank), L. Beausière (640 fr).  
Stelplaats Charleroi : Ch. Lenaerts (transistor), J.P. Dewit (739 fr), De Waele G. (platen-draaier), Labasse R. (herenhorloge), Frisque H. (734 fr), Perick J. (horloge).  
Stelplaats Trazegnies : Vandenbuleke R. (kinderwagen).  
Stelplaats Jumet : Fevry A. (halssnoer).  
Stelplaats Nalinnes : Poucet A. (gouden ring).  
Stelplaats Eugies : Mercier J. (1.373 fr).  
Stelplaats Quaregnon : Buys N. (1.158 fr), Bertiaux J. (760 fr), Godin Ch. (548 fr), Cuvelier Cl. (11.650 fr), Bosch A. (2.000 fr).  
Stelplaats La Louvière : Fauconnier J. (3.860 fr), Soupard G. (gouden armband).

## LIMBURG

Stelplaats Bilzen : Duellen E. (529 fr).  
Stelplaats Koersel : A. Crombe (2.214 fr), W. Mentens (9.200 fr).  
Stelplaats Maaseik : Fr. Weytjens (dameshorloge).  
Stelplaats Lanaken : G. Coox (900 fr).  
Stelplaats St. Truiden : R. Breels (3.700 fr), G. Dupae (703 fr).  
Stelplaats Hasselt : R. Kuyckx (1.800 fr), P. Baptist (1.366 fr).  
Stelplaats Genk : A. Schellekens (1.702 fr en dameshorloge).

## Wielerkampioenschap van België 1971 voor het personeel N.M.V.B. te Diksmuide

Het laatste kampioenschap van België voor tram- en autobuspersoneel N.M.V.B. had plaats te Luik in 1950. Door een samenloop van omstandigheden besloot de Vriendenkring van het Personeel van Diksmuide met deze traditie weder aan te knopen.

De organisatie werd toevertrouwd aan de heer J. 't Kindt, bewegings-overste 2de kl., die zowel op de financiële als materiële steun van de stad Diksmuide mocht rekenen.

De wedstrijd van 12 september jl. werd dan ook een succes over gans de lijn. De rennersopkomst, niet alleen uit de onmiddellijke omgeving maar eveneens een sterke afvaardiging uit de provincie Antwerpen, en verder uit Brabant, Limburg en zelfs uit Luik en Namen, was hiervan een bewijs.

Nog nooit lokte een wielervedstrijd te Diksmuide zoveel belangstelling.

Onder een weldoend zonnetje verschenen 64 renners aan de start. Zesenvertig onder de 35 jaar en 18 boven de 35 jaar hadden zich aangeboden om een van de vele prijzen in de wacht te slepen. Naast 10.000 fr. in geldprijzen waren er eveneens drie bekens zonder de drickleur voor de renners van de beide categorieën niet te vergeten.

De afstand bedroeg 70,5 km, zijnde 30 ronden van 2.350 m, over een prachtige, lichtgolvende weg. Er werd zeer hard gefietst en het waren de gebroeders Farazijn die de wedstrijd

domineerden. De afstand werd door de overwinnaar afgelegd in 1 u. 58.

### Uitslag.

1. FARAZIJN Gilbert (Beerst)
2. BALCAEN José (Kortrijk)
3. FARAZIJN Etienne (Diksmuide) (\*)
4. PASQUET Michel (Lauw)
5. BRAMS André (Tielt-Brabant)
6. ROOM Raoul (Berg)
7. ALAERTS Jean (St.-Joris-Winge)
8. VERSCHUEREN Jozef (Heist-op-den-Berg) (\*)

9. RAMMEN Roland (Assebroek)
10. VANDEWOESTIJNE Julien (Lembeke)

(\*) Deelnemers boven de 35 jaar.

De wisselbeker voor de drie best geklasseerde renners behorende tot dezelfde stelplaats werd gewonnen door de stelplaats Assebroek. De deelnemers uit de stelplaats Luik wonnen de beker voor de verst gekomen terwijl deze voor de oudste renner uitgereikt werd aan Gustave Hoyez, 48 jaar, uit Chaussée-Notre-Dame.

Reeds werden plannen gemaakt voor het kampioenschap van volgend jaar en wij wensen de inrichters minstens evenveel succes toe.



De gebroeders Gilbert en Etienne Farazijn werden in de bloemen gezet na hun overwinning, respectievelijk in de categorie onder en boven de 35 jaar. Uiterst rechts de heer Julien 't Kindt, organisator van de wielervedstrijd.