

onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor de agenten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

Nr 159

JULI-
AUGUSTUS 1972
27ste JAARGANG

INHOUD

- 3 De exploitatie van onze trams aan de kust.
- 5 Bezoek aan het Koninklijk Paleis te Brussel.
- 10 Twee veiligheidsfeesten.
- 11 Uitreiking van eretekens in de Groep Oost-Vlaanderen.
- 12 Het werkhuis van Andenne.
- 14 De Festiniog Railway.
- 16 Een station onder velen : Houffalize.

Op de place Schalbert te Aarlen werd een monument opgericht ter nagedachtenis aan generaal Patton, die de Amerikaanse troepen aanvoerde tijdens het von Rundstedt-offensief in december 1944.





DRINGENDE OPROEP tot scholieren en studenten

Tijdens het schooljaar 1971-1972 gebeurden er ernstige ongevallen bij het in- en uitstappen van onze voertuigen; de slachtoffers waren meestal jeugdige scholieren.

Bezorgd over de ernst van deze ongevallen, overkomen enkele seconden voor of na de stilstand van de autobussen en de trams, liet de Algemene Dienst voor Veiligheid van de N.M.V.B. een strooibiljet drukken van onderstaand model, dat bij het begin van het schooljaar aan elke scholier, samen met zijn abonnement, zal overhandigd worden.

HET GEDRANG IS DE VOORNAAMSTE OORZAAK VAN DE ERNSTIGE ONGEVALLEN

VOOR HET INSTAPPEN

- Wacht rustig op de volledige stilstand van de autobus of van de tram.
- Neem behoorlijk plaats op het perron, het trottoir of de verhoogde berm, indien er een is.
- Speel niet op de plaats voorbehouden aan de stilstand van de autobus of op de tramsporen.

TIJDENS HET INSTAPPEN

- Stap kalm in.
- Gebruik de handvatten.

NA HET INSTAPPEN

- Als er geen zitplaatsen meer beschikbaar zijn, schuif dan naar achter, zo nodig, tot voorbij de middendeur om plaats te maken voor de reizigers die aan de volgende haltes instappen.
- Houd U goed vast aan de handvatten.

TIJDENS HET UITSTAPPEN

- Stap kalm uit en duw vooral de persoon niet die U voorafgaat; hij zou een ernstige val kunnen doen.
- Gebruik de handvatten.

NA HET UITSTAPPEN

- Verwijder U van het voertuig teneinde elke aanraking te vermijden bij het vertrek.
- Loop niet voor of achter het stilstaand voertuig door; denk eraan dat elk ogenblik een auto kan opduiken.

De vakantieperiode op onze kustlijn

Onze elektrische lijn Knokke-Oostende-De Panne wordt zeer terecht bestempeld als een uitzonderlijk toeristische lijn maar het is tevens een der lijnen, die van dichtbij betrokken is bij de «seizoen-schommelingen» van de streek, die ze bedient.

Het zal dan ook niemand verwonderen dat in de reisgids voor de kustlijn drie verschillende uurregelingen voorkomen, al naar gelang het seizoen.

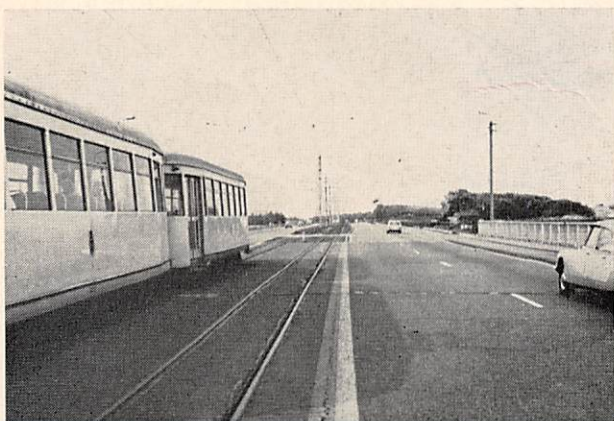
Het hoogseizoen, de maanden juli en augustus, vergt vanzelfsprekend de meeste zorgen zodat, om het hoofd te kunnen bieden aan de toevloed van reizigers tijdens deze periode, er te Oostende dagelijks statistieken worden opgemaakt van de vertrekken en aankomsten. Deze statistieken, die tijdens de wintermaanden worden uitgewerkt, moeten het mogelijk maken de dienstregelingen en de samen-



stelling van de treinen op te maken voor het volgende seizoen en eventueel ontdubbelingstreinen in te leggen. Op de zaterdagen, zondagen en op de 1ste, 15de en 31ste van de maand worden te Mariakerke op de rijtuigen aanvullende statistieken opgemaakt voor de richting De Panne.

Deze statistieken vermelden naast het aantal reizigers ook andere nuttige gegevens zoals o.a. de opgelopen vertragingen en de weersgesteldheid : warm - zonnig - mooi - betrokken - regen.

Zoals voor alle bedrijven aan de kust die betrokken zijn bij het toeristisch seizoen wordt de grootste drukte op onze spoorlijnen waargenomen in de periode van 8 tot 31 juli. Op 31 juli, einde van deze drukke verblijfperiode, worden op het lijnstuk Oostende-De Panne speciale directe treinen ingelegd.



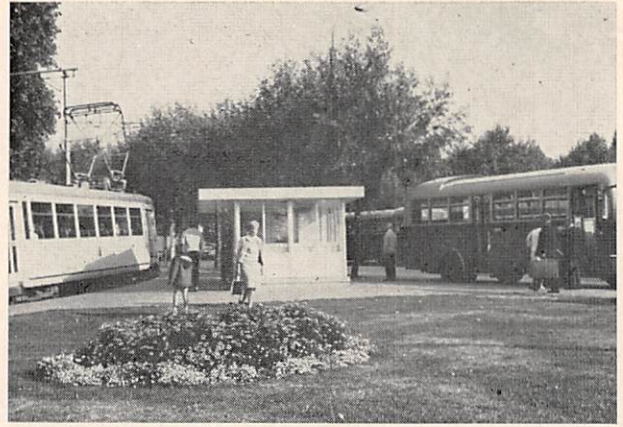
Tussen Oostende en De Panne zijn de buurtspoorweglijnen voor 75 % gescheiden van het wegverkeer en tussen Oostende en Knokke voor 80 %.



Te Oostende, aan de Brandariskaai, werd door onze diensten een verplaatsbaar elektrisch onderstation geïnstalleerd dat onze kustlijn van stroom voorziet.



Te Blankenberge, aan het station van de N.M.B.S., beschikken onze reizigers over brede kaaien.



Sedert verscheidene jaren dringt de buurtlijn niet meer door tot in de agglomeratie van Knokke. Aan de eindlus, in de nabijheid van onze stelplaats geeft de tram aansluiting met de stadsautobussen en deze van Brugge en Maldegem.

De vertrekken te Oostende met een frequentie van een half uur in beide richtingen worden opge- maakt in functie van de aankomst van de treinen van de N.M.B.S. Deze komen toe op het uur 13 en de trams vertrekken op het uur 30. De treinen ver- trekken op het uur en 50 en de trams komen toe op het uur 27 en 35. De drukste uren zijn van uit Oostende 's zaterdags en 's zondags van 9 u. 30 tot 11 u. 30 en naar Oostende 's zondags van 17 u. 30 tot 20 u. 30.

In het volle seizoen, van 10 juli tot 15 augustus, zijn de treinen doorgaans samengesteld uit een motorwagen en twee bijwagens. Naarmate er aan- vragen zijn voor het vervoer van groepen kan echter nog een bijrijtuig toegevoegd of een speciale trein ingelegd worden. Voor wat dit groepsvervoer be- treft werden te Oostende Kaai vorig seizoen voor de maand juli collectieve reiskaarten opgemaakt voor een totaal bedrag van 220.000 F terwijl dit voor de maand augustus nog ruim 150.000 F be- droeg.

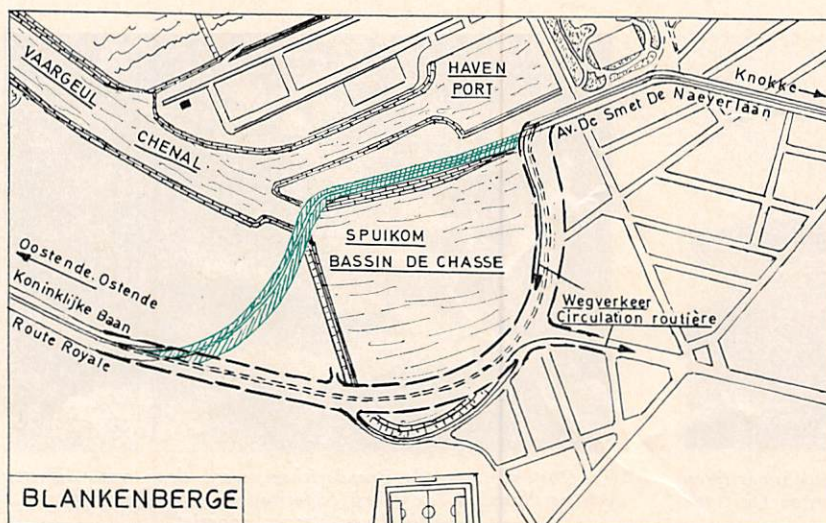
Uit dit alles mag blijken dat deze enig mooie lijn tijdens de vakantieperiode een uitzonderlijke bedrij- vigheid kent.

Spoorwegomlegging te Blankenberge

De verkeersopstoppingen in de de Smet de Nayer- laan te Blankenberge zijn zowel voor onze trams als voor de andere weggebruikers een geregelde bron van ergernis. Tijdens het hoogseizoen is het niet zeldzaam dat onze diensten aldaar een aanzienlijke vertraging oplopen.

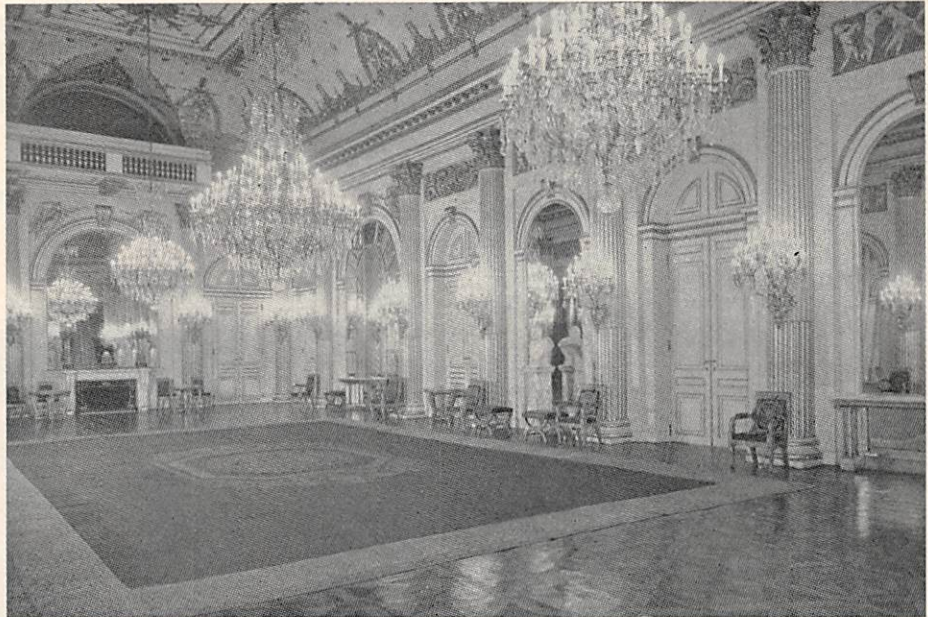
Deze zeer drukke verkeersader zal echter in de toekomst gedeeltelijk ontlast worden, daar samen met de moderniseringswerken aan de yachthaven en de spuikom een weg wordt aangelegd met een volledig nieuw tracé die de rijksweg 72 (Koninklijke baan) rechtstreeks verbindt met de Vredelaan en verder met de de Smet de Nayerlaan.

Onze trams zullen van einde november af het nieuw tracé volgen en aldus zuidelijk rond de spui- kom rijden i.p.v. noordelijk zoals thans. De door- tocht van Blankenberge van het Park af tot het Sta- tion langs de de Smet de Nayerlaan blijft ongewij- zigd, maar zal vlotter geschieden wegens het min- der drukke wegverkeer.



In kleur: het wegtracé en de huidige spoorlijn, die zullen afgeschaft worden. In lange stippellijnen: de nieuwe weg met in het midden het spoor.

Een bezoek aan het Koninklijk Paleis te Brussel



Verleden jaar werd de bevolking, dank zij een initiatief van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, in de mogelijkheid gesteld een vijftigtal kastelen te bezichtigen; wij maakten hiervan melding in het nummer 151 van ons tijdschrift. Gezien het succes van deze operatie werd zij ook dat jaar herhaald. Maar anderzijds is er een kasteel of beter een paleis dat alle dagen van 9 u. 30 tot 16 u., behalve maandag, kan bezocht worden tot 10 september: het betreft het Koninklijk Paleis van Brussel.

Het Koninklijk Paleis is gelegen op de Koudenberg, een heuvel die boven Brussel uitsteekt op de plaats waar van de XII^e eeuw af de burch van de graven van Leuven oprees. Later diende het gebouw tot residentie van de hertogen van Brabant, daarna voor de hertogen van Boergondië.

In 1731 werd het prachtig paleis van de hertogen van Bourgondië en van Keizer Karel, waar nu het huidige Koninklijk Paleis staat, door brand vernield. Drieënveertig jaar later hechtte hertog Karel van Lorreinen, gouverneur-generaal van onze provinciën, in naam van zijn schoonzuster, keizerin Maria-Theresia van Oostenrijk, zijn goedkeuring aan de plannen van de Franse architect Barnabé Guimard, voor de aanleg van een nieuwe wijk in de rechthoek van de Koningstraat, de Wetstraat en de Blijssichtstraat (het huidige Paleizenplein).

Het plan Guimard voorzag namelijk in de bouw van vier grote herenhuizen langs de Blijssichtstraat. Twee ervan werden opgetrokken en bewoond, het ene door de gevormachtigde minister van de keizer van Oostenrijk, het andere door de militaire bevelhebber. Zij werden nadien door de rechter- en de linkervleugel van het Koninklijk Paleis, opgericht door wijlen koning Willem I der Nederlanden, nadat in de grondwet van 1815 was afgekondigd dat Brussel en Den Haag, ieder jaar om beurt de hoofdstad en de zetel van het parlement zouden zijn.

Een zuilengalerij, ontworpen door architect Henry (1754-1820) verbond deze twee herenwoningen. Terecht werd geoordeeld dat het verbinden van die gebouwen niet geslaagd was en dat zij een eerder erbarmelijk figuur sloegen, vergeleken met het ernaast liggend, elegant paleis, in 1826 beëindigd voor de Kroonprins (het huidige Paleis der Academiën). Willem I gaf dan ook, hetzelfde jaar opdracht aan de architect Tileman-François Suys

(1783-1861) tot het bouwen van een nieuwe koninklijke residentie, die naam waardig. Ze werd beëindigd in 1829 en te dien tijde kreeg de Blijssichtstraat de naam van Paleizenplein.

Het is in dat paleis dat de eerste koning der Belgen, in juli 1831, zijn intrek nam. In 1904 onder de regering van Leopold II werd de gevel gesloopt en slechts de centrale zuilenrij werd behouden.

*

Wij vangen ons bezoek aan langs de erevestibule waar zich de borstbeelden bevinden van de verschillende koningen en koninginnen, die ons land reeds heeft gekend.

Een eretrap leidt ons naar de eerste verdieping. Boven aan de monumentale trap staat een beeld dat de vrede voorstelt. Het Groot Salon, 19 × 9 m, dat onder de regering van Willem I der Nederlanden als troonzaal werd gebruikt, brengt ons in de Empirezaal. Een deel van de gecanneleerde zuilen, die men hier ziet, dagtekenen nog uit de XVIII^e eeuw. Het meubilair in verguld hout is overtrokken met een blauw zijdewerk waarop als centraal motief een koningskroon is aangebracht. In deze zaal worden nu en dan concerten gegeven.

Door het klein wit salon met zijn zitmeubelen in echte Empire stijl en verscheidene portretten van koningen en koninginnen, bereiken wij het groot wit salon, met een meubilair identiek met dat van het vorige salon. Schenken wij vooral onze aandacht aan de twee grote armstoelen met de Franse Lelie en de met grotesk versierde lambrizeringen, die dagtekenen van het einde van de XVIII^e eeuw.

In dat salon hebben de plechtigheden plaats waarop de diplomaten hun geloofsbrieven overhandigen. Aan de muren hangen portretten van koning Leopold I en koningin Louiza-Maria.

De volgende kamer is het Leopold I salon. Onder de meubelstukken zijn de armstoelen en een canapé, die behoorden tot het meubilair van keizerin Josephine, merkwaardig.

In het Goya-salon bewonderen wij twee wandtapijten vervaardigd in de koninklijke manufactuur van Santa Barbara te Madrid naar kartons van Francisco de Goya (1746-1828).

Wanneer men het Lodewijk-salon betreedt, komt men in het gebouw dat onder het bewind van Willem I der Ne-

derlanden werd opgetrokken. Talrijke portretten herinneren hier aan Leopold I en zijn kinderen.

Op de gedekte tafel in de Blauwe Salon kan men een zeer kostbaar porseleinen servies bewonderen, genoemd « met de vogels van Buffon » en op verzoek van Leopold I uitgevoerd door de ateliers Frederik Faber te Brussel (1782-1844).

In het Salon van de Maarschalken kan men een mooie verzameling portretten bekijken, onder meer dit van aarts-hertog Maximiliaan van Oostenrijk, broeder van Keizer Frans-Jozef en echtgenoot van prinses Charlotte van België. In 1864 keizer van Mexico geworden, stierf hij drie jaar later onder de kogels van het executiepeloton te Queretaro.

De Troonzaal en de Marmeren Zaal werden, op verzoek van Koning Leopold II, door Alphonse Balat gebouwd. Er waren vier jaar nodig om de eerste, met haar grote afmetingen, te voltooien. Ze wordt verlicht door elf grote kroonluchters en achtentwintig muurlampen in brons en kristal. Boven het middengedeelte van deze zaal is een loge voor orkest aangebracht. Destijds hadden hier talrijke bals plaats. Thans dient ze hoofdzakelijk voor officiële plechigheden en de ontvangst van staats-hoofden. Op 15 december 1960 werd er het burgerlijk huwelijk van koning Boudewijn met dona Fabiola y Aragon voltrokken. Een veertig meter lange galerij verbindt de Troonzaal en de Marmeren Zaal met haar lambrizeringen in groene marmer, met de Salon van de Denker en de Spiegelzaal, langs de voorgevel gelegen.

Hier eindigt het bezoek aan de zalen en salons van het kasteel. De Spiegelzaal werd door Henri Masuet geconstrueerd in het kader van de vernieuwingswerken in 1904 uitgevoerd. Zij ontleent haar naam aan de grote spiegels in geribde marmeren zuilen gevat. In deze zaal hebben de plechigheden plaats tijdens dewelke de gasten aan de vorsten worden voorgesteld, evenals sommige galadiners.

Wij verlaten het Paleis langs de Fontainebleau-trap voltooid onder de regering van koning Albert I.

Wij hebben een gedeelte van een paleis kunnen bezoeken dat vroeger voor het publiek ontoegankelijk was.

Wie het nog niet bezocht, late de gelegenheid niet voorbij gaan. Is het dit jaar te laat, noteer het dan alvast voor volgende vakantie.

Gezondheidsbescherming



Het Centrum voor Beroepsmedisch Toezicht (CBMT) beschikt over verscheidene wagens uitgerust voor medische onderzoeken.

Een van deze caravans is zojuist toegekomen in de stelplaats van Houffalize en de bestuurder-verpleger verzoekt onze glimlachende agent Jean François zich te laten ausculteren door de geneesheer.

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 Turnhout : Cuypers G. (700 fr.), Dockx J. (1.000 fr.), Hens A. (1.325 gulden en spaarboekje ter waarde van 9.200 gulden).

Stelplaats Tjalkstraat : Pauwels J. (1.470 fr. en 26 dollar).

HENEGOUWEN

Stelplaats Doornik : Dejaiffe J. (4.052 fr. + 627 fr. + checkboekje), Debecq G. (1.036 fr.), Quiévy G. (1.293 fr.).

Stelplaats Jumet : Vandendriessche L. (horloge), Hamel C. (horloge), Dewilde Ch. (650 fr.), Ghierche F. (1.000 fr.).

Stelplaats Thuillies : Rogie G. (1.150 fr.).

Stelplaats Châtelet : Lacroix R. (gouden armband), Lejeune Chr. (koperen kandelaar), Henry R. (850 fr.).

Stelplaats Charleroi : Walraeve J. (1.795 fr.), Dumont Y. (500 fr.), Philippe Fr. (1.000 fr.).

Stelplaats Nalines : Vandevelde R. (zilveren armband).

Stelplaats Trazegnies : Piret G. (gouden armband).

Stelplaats Eugies : Sotteau : 2.534 fr. + borstspeld).

Stelplaats La Louvière : Guichart R. (586 fr.), Simon J. (2.050 fr.), Peeters A. (gouden

dameshorloge), Quériat G. (gouden ring), Soudant M. (gouden dameshorloge).

Stelplaats Mons-Bassins : Chevalier (9.245 franken).

NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Bouillon : Arnould M. (940 fr.), Billiaux (2.200 fr.).

Stelplaats Forville : Husson Ch. (dameshorloge).

Stelplaats Onoz : Coune J. (500 fr.).

Stelplaats Ermeton-s-Biert : Gobbe J. (2.429 fr. + bankkoepons), Hubert D. (1.244 fr.), Lobet M. (55.800 fr.).

Stelplaats Amberloup : Sion A. (1.830 fr.).

Stelplaats Mehaigne : Guyot V. (800 fr.).

Stelplaats Mariembourg : Marchal S. (4.656 franken).

Stelplaats Andenne : Scheiff J. (2.684 fr.).

Stelplaats Namen : Gerlache A. (520 fr.), Mathijs J. (960 fr.), Hypacie A. (514 fr.), Noel E. (600 fr.), Lignier M. (893 fr.), Martin L. (722 fr.).

Stelplaats Havelange : Lomba L. (2.600 fr.).

LUIK

Stelplaats Sint-Gillis : Defawes H. (3.600 fr.), Henrion Y. (1.050 fr.), Lambert Y. (640 franken).

Stelplaats Bitsingen : Wouters L. (dameshorloge).

Stelplaats Eupen : Labille R. (720 fr.), Plunus R. (924 fr.).

Stelplaats Warzée : Balaine (725 fr.).

BRABANT

Stelplaats Het Rad : Van Belle J. (1.175 fr. en check van 40.000 fr.), Van Slambroeck (640 fr.), Bellemans P. (gouden horloge).

Stelplaats Leerbeek : Stercx R. (horloge), Thiels L. (1.253 fr.).

LIMBURG

Stelplaats Maaseik : Ignoul L. (640 fr.), Coenen Th. (868 fr.), Knippenberg J. (1.570 franken).

Stelplaats St-Truiden : Lammens R. (draagbare radio), Janssen A. (1.550 fr.).

Stelplaats Lanaken : Thone A. (659 fr.), Wampers A. (3.395 fr.).

Stelplaats Hasselt : Cartenstadt R. (heren-armbandhorloge).

WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Diksmuide : Vanlerberghe R. (11.272 fr.).

Stelplaats Kortrijk : Dennekin M. (2.000 fr.), W. (500 fr.), Anneca M. (1.375 fr.), Santens A. Seys A. (1.370 fr.), Baligant R. (1.105 fr.).

Stelplaats Oostende : Vanderburg-Zethoven (4.404 fr.), Dierycx A. (7.300 fr.), Kimpe R. (293 FF en 1.709 fr.), Vancoillie R. (filmcamera), Naessens R. (926 fr.), Moyaert J. (1.468 fr.), Couvreur G. (horloge), Desmets Fr. (4.875 franken).

Stelplaats Knokke : Deetens R. (dameshorloge), Degraeve G. (dameshorloge), Devlieghere W. (1.308 fr.).

Stelplaats De Panne : Crampe W. (2.138 fr.), Vandamme M. (waardepapieren en 413 fr.).

MOOIE LOOPBANEN



Van Dooren J.

In dienst getreden op 10-6-1926 werd hij op rust gesteld als stationschef 1ste kl. te Turnhout.



Coutellier M.

Trad in dienst op 4-2-1931 en eindigde zijn loopbaan als gesch. werkm. 1ste kl. te Jumet.



Buekers G.

Begon zijn loopbaan op 18-2-1930 en werd op rust gesteld als gesch. werkm. 1ste kl. te Hasselt.



Van den Bosch A.

In dienst getreden op 4-11-1935 ging hij op rust als gesch. werkm. te Kessel-Lo.



De Schouwer J.

Trad in dienst op 15-3-1929 en eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Grimbergen.



Desfosses V.

Begon zijn loopbaan op 19-8-1928 en werd op rust gesteld als ontvanger te Quaregnon.



Schroyen R.

In dienst getreden op 29-8-1927 eindigde hij zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Koersel.



Olbrechts H.

Trad in dienst op 5-5-1931 en ging op rust als el. geleider te Grimbergen.



Delchambre G.

Begon zijn loopbaan op 1-3-1926 en werd op rust gesteld als ontvanger te Jumet.



Keymacker L.

In dienst getreden op 1-12-1924 ging hij op rust als baanwerker te La Louvière.



Froment J.B.

Trad in dienst op 13-8-1929 en eindigde zijn loopbaan als keurwerkman te Andenne.



Vereecken O.

In dienst getreden op 16-7-1929 eindigde hij zijn loopbaan als gesch. werkm. te Destelbergen.



Delcroix O.

Begon zijn loopbaan op 1-10-1923 en werd op rust gesteld als A.R. voerder te Doornik.



Mahieu E.

Trad in dienst op 7-5-1935 en ging op rust als A.B. bestuurder te La Louvière.



Audenaert P.

In dienst getreden op 1-4-1926 eindigde hij zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Kalken.



Jacobs J.

Begon zijn loopbaan op 28-4-1931 en werd op rust gesteld als ontvanger in de Eloystraat.



Huybrechts P.

Trad in dienst op 2-5-1929 en eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Dilbeek.



Laurent V.

In dienst getreden op 19-9-1928 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Bergen.



Vandevelde L.

In dienst getreden op 1-11-1924 werd hij op rust gesteld als brigadier te Anderlecht.



Le Roy L.

Begon zijn loopbaan op 6-2-1928 en ging op rust als gesch. werkm. 1ste kl. te Haacht.



De Vos R.

Trad in dienst op 24-6-1925 en eindigde zijn loopbaan als gesch. werkm. te Merksem.



Guérilat A.

In dienst getreden op 27-12-1928 werd hij op rust gesteld als el. geleider te Charleroi.



Van Gompel R.

Begon zijn loopbaan op 31-3-1931 en ging op rust als gesch. werkm. 1ste kl. te Charleroi.



Dieltjens H.

Trad in dienst op 16-11-1928 en eindigde zijn loopbaan als controleur te Turnhout.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

HOOFDBESTUUR

Griet bij Van De Weghe F. (Kalken)
Jocelyne bij Coune Alice (Spy)
Pieter bij Loose G. (Sint-Michiels)

ANTWERPEN

Danny bij Eelen K. (Rijkevorsel)
Edward bij Boone L. (Antwerpen)
Koen bij Vervecken A. (Arendonk)
Ingrid bij Van Poyer R. (Mechelen)

OOST-VLAANDEREN

Els bij Blancquaert Th. (Wetteren)
Kris bij Erauw W. (Destelbergen)

HENEGOUWEN

Valérie bij Millot M. (Courcelles)
Nathalie bij Delmotte M. (St-Vaast)
Sylvie bij Altruy M. (Ransart)
Annick bij Debay M. (Bergen)
Joëlle bij Prévot Fr. (Piéton)
Valérie bij Wautier R. (Binche)
Brigitte bij Pierre L. (Mont-s-Marchienne)
David bij Arquin R. (Chapelle-lez-Herlaimont)

NAMEN-LUXEMBURG

Pascal bij Hennart A. (Malonne)
Nancy bij Wiame R. (Belgrade)
Véronique bij François J. (Houffalize)
Alain bij Marchal S. (Onoz)
Christine bij Pigeon M. (Rochefort)
Stéphane bij Arnould M. (Oizy)
David bij Gillard M. (Aarlen)
Nancy bij Dubail C. (Namen)

LUIK

Christelle bij Hustings R. (Crisnée)
Carine bij Lekaene M. (Hannuit)
Eric bij Orban R. (Loncin)
Anna bij Willot J. (Hamoir)

BRABANT

Stefaan bij Seghers J. (Leerbeek)
Peter bij Sienart J. (Leerbeek)
Francis bij Van Kaick Chr. (Evere)

LIMBURG

Philippe bij Olefs J. (Kuringen)
Danny bij Greunlinx J. (Maaseik)
Edwin bij Brauns H. (Kuringen)

WEST-VLAANDEREN

Saskia bij Devriendt W. (De Panne)
Wim bij De Lille G.M. (Sijsele)

Huwelijken

HOOFDBESTUUR

Mej. Delpire R. met Rase R.
Mej. Pieters E. met Lejeune D.
Mej. Steenhoudt L. met Van der Hasselt J.

OOST-VLAANDEREN

De Sloovere J.-P. met Mej. Guysens C.
Hellebaut J. met Mej. Van Wambeke A.
De Bleu A. met Mej. Van Hassel L.

HENEGOUWEN

Godart J.-M. met Mej. Carlier N.
Voyageant R. met Mej. Reigniez M.

NAMEN-LUXEMBURG

Brichard R. met Mej. Destate M.
Delannoy L. met Mej. Laloux N.
Colla J.-M. met Mej. Delaisse N.

BRABANT

Hamelrijckx P. met Mej. Vervaeet Y.
Close C. met Mej. Albert M.

LIMBURG

Conings E. met Mej. Corstjens H.

WEST-VLAANDEREN

Moerman D. met Mej. Roels D.

WEST-VLAANDEREN

Nuyttens G., A.B. bestuurder 32
Broux J., ontvanger 29
Knockaert P., A.B. bestuurder 14

Sterfgevallen

AGENTEN IN DIENST

ANTWERPEN

Vermeiren J., A.B. bestuurder 23

HENEGOUWEN

Gordien F., el. geleider 52

BRABANT

Bertels J., gesch. werkm. 1ste kl. 54
Vanlangendonck R., gesch. werkm. 1ste kl. 54

BEGUNSTIGDEN

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

ANTWERPEN

Verbist G., ploegbaas 84
Colebunders L., ontvanger 67
Wuyts Fr., baanwerker 80
Janssens L., ontvanger 75
Weitmann G., werkmeester 1ste kl. 66
Laenen J., ploegbaas 97
Verbelen H., keurwerkman 73
Vos H., geleider 74
Kerstens L., gesch. werkm. 1ste kl. 62
Clymans J., keurwerkman 79
Smits C., A.B. bestuurder 67
Van Weert C., el. geleider 81

OOST-VLAANDEREN

Erauw O., el. geleider 71
Depunt R., gesch. werkm. 1ste kl. 79

HENEGOUWEN

Gossuin L., ontvanger 73
Thumelaire E., gesch. werkm. 63
Verhaeghen R., gesch. werkm. 46
Pichon E., brigadier 72
Dambremé R., ontvanger 63
Dardenne Th., gesch. werkm. 77

NAMEN-LUXEMBURG

Bastogne A., baanwerker 74
Sauveur A., keurwerkman 63
Van den Bossche R., A.B. bestuurder 72
Feron F., baanwerker 71

LUIK

Pire J., manoeuvre 80

BRABANT

De Grève J., ontvanger 76
Meert C., ontvanger 65
Detournay O., baanwerker 78
Lehouck Fr., el. geleider 57
Puttevis L., gesch. werkm. 1ste kl. 82
Sotiaux H., gesch. werkm. 1ste kl. 72

LIMBURG

Dedrij J., baanwerker 75

WEST-VLAANDEREN

Van den Berghe A., geleider 89
Schoonooghe H., gesch. werkm. 70
Vandamme H., ontvanger 81
Bolle K., gesch. werkm. 74
Pintelon Fr., inspecteur 83
Devuyt A., ploegbaas 84
De Windt A., baanwerker 86
Dhondt L., bewegingsoverste 2de kl. 75

Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden mei-juni 1972

Dienst-jaren

ANTWERPEN

Dieltjens H., controleur 44
Oris Fr., el. geleider 43
Hendrickx L., brigadier 42
De Vos R., gesch. werkm. 42
Van Dyck A., el. geleider 41
Verstraeten L., el. geleider 40
Versmissen J., el. geleider 40
Nuyts Fr., baanwerker 23

OOST-VLAANDEREN

Audenaert P., A.B. bestuurder 46
De Caluwe I., gesch. werkm. 14

HENEGOUWEN

Delchambre G., ontvanger 46
Devos A., opzichter W. en W. 1ste kl. 45
Guerriat A., el. geleider 43
Van Gompel R., gesch. werkm. 1ste kl. 37

Mahieu E., A.B. bestuurder 37
Laurent V., ontvanger 36
Legrand G., keurwerkman 35
Keymacker L., baanwerker 35
Moutier A., keurwerkman 31
Doucy A., el. geleider 26

NAMEN-LUXEMBURG

Lapierre G., baanwerker 36
Watrice R., hoofdontvanger 30

LUIK

Cougnat J., half gesch. werkm. 27

BRABANT

Le Roy L., gesch. werkm. 1ste kl. 44
De Houwer J., brigadier 43
Vandevelde L., brigadier 42
Verbruggen L., el. geleider 38
Thollebeke E., 1ste controleur 37
Olbrechts H., el. geleider 37
Baut E., half gesch. werkm. 33
Du Four Fr., ontvanger 25
Clymans Fr., baanwerker 23
Van Asbroeck Fr., gesch. werkm. 1ste kl. 22

LIMBURG

Auwerckx M., keurwerkman 44
Schroyen R., A.B. bestuurder 39
Strauven G., baanwerker 32

Antwerpen

OPRUSTSTELLING VAN DE HEER M. DUJARDIN

bewegingsoverste 2de kl.

Op 1 juli jl. ging de heer DUJARDIN M., bewegingsoverste 2de kl., op rust, na ruim 42 jaren dienst.



Hij kwam in dienst te Merksem op 15 april 1930 en werd op 1 mei 1941 benoemd tot controleur. Gezien zijn uitzonderlijke speurzinnigheid en wegens het uitvoeren van bijzondere opdrachten werd hij op 1 januari 1958 bevorderd tot bewegingsoverste tweede klas.

Zijn afscheid, van directie en collega's, gebeurde in een zeer gemoedelijke sfeer. Vanwege de vriendenkring der bedienden mocht hij een draagbaar radiotoestel in ontvangst nemen. Nadien werd er bij pot en pint nog gezellig nagepraat.

West - Vlaanderen

DE VRIENDENKRING « ONTSPANNING NA ARBEID » VIERDE ZIJN TIENJARIG BESTAAN

Deze viering werd ingezet op zaterdag 22 april jl. met een voetbalnamiddag waaraan de volgende ploegen



De heer Vanoutryve, bewegingsoverste 1e kl., wordt in de bloemen gezet

deelnamen: de vriendenkringen van Kortrijk, Diksmuide, Oostende en Assebroek, het buurtspoorwegpersoneel van Destelbergen en het personeel van de stadstrams van Gent.

Om 18 u. 30 waren te Heule meer dan vijfhonderd «vriendenkringers» verenigd met als eregasten: de heer E. VERVAET, groepshoofd, de heer KEYGNAERT, ingenieur, de heer KNOCKAERT, adjunct eerste inspecteur, mejuffrouw VANDEVELDE, maatschappelijke assistente en de heer DEBAENE van de Dienst P. (Brugge). Aan de heren voorzitters van de onderscheiden vriendenkringen van West-Vlaanderen werd een blijvend herinneringsgeschenk aangeboden.

Aan de op K.V.I. gestelde agenten L. Allerweireldt, D. Arsluider, G. Bearelle en A. Defoort werd het gebruikelijk geschenk overhandigd evenals bloemen aan hun echtgenoten.

Dit jaar hadden de inrichters het genoeg de echtparen A. Catry-Hoedt, Th. Durnez-Vermeersch en Fr. Porteman-Herbosch te vieren ter gelegenheid van hun gouden bruiloft. Ook zij kregen een geschenk en bloemen. Ter gelegenheid van zijn tienjarig voorzitterschap werd de heer A. VANOUTRYVE, bewegingsoverste 1ste kl. te Kortrijk gevierd en in de bloemen gezet.

Van 21 uur af werd door jong en oud lustig gedanst tot in de kleine uurtjes en de tombola maakte menig winnaar gelukkig.

Tot slot van de viering werd, op 13 en 27 mei, aan de leden een avondmaal aangeboden te Loker-Scherpenberg, waar nooit een tram heeft gereden maar waar die avonden talrijke herinneringen en vertellingen aan de tram werden opgehaald.

Innerlijk versterkt, besloten de 125 in dienst zijnde leden, de 86 oprustgestelden en de 25 weduwen van gewezen agenten in vriendschappelijke samenwerking verder te ijveren naar de twintigste jaargang.

Wat «Onze Buurtspoorwegen» van harte wenst!

CONTROLEUR SPEURNEUS

Speurneus: Bij het instappen op uw bus heb ik vastgesteld dat ge de richtingsfilm, op de zijwand, niet hebt gewijzigd; de reizigers zouden zich kunnen vergissen.

Bestuurder: Het is waar chef. Maar ik ben aan het eindpunt toegekomen met 6 minuten vertraging, de tijd om mijn Almex in orde te brengen en een twaalftal reizigers te bedienen zodat ik slechts de voorfilm heb kunnen veranderen en het was tijd om te vertrekken.

Sp.: Goed voor eenmaal! Maar ik verwittig u dat ik voortaan onverbidde-lijk zal zijn voor dergelijke tekortkomingen. Het is ontoelaatbaar een autobus te zien rijden met als BESTEMMING de stad waar men vandaan komt.

B.: Akkoord, maar tussen ons chef, vervelender voor de reizigers is het wanneer wij «beperkte» diensten doen t.w. wanneer wij niet tot aan het gebruikelijk eindpunt rijden.

Sp.: Ongetwijfeld, het gebeurt dat het bestemmingspunt niet voorkomt op de film daar er in het algemeen slechts de uiterste punten op aangebracht zijn.

B.: En dan plaatst men een plaat tegen de voorruit waarop de naam van de bestemming vermeld staat.

Sp.: Juist en de bestuurder moet er voor zorgen in het bezit van deze plaat te zijn bij de aanvang van zijn dienst.

Men mag niet toelaten dat, als gevolg van een of andere nalatigheid, men zijn toevlucht neemt, zoals ik reeds gezien heb, tot een stuk karton met daarop de aanduidingen in krijt.

B.: Op onze lijnen zijn alle halten «op verzoek»; het is dus nodig dat een wachtende reiziger gemakkelijk de bestemming van de autobus kan lezen.

Sp.: Akkoord, onze reizigers langs de weg moeten reeds vlugge visuele reflexen hebben om de geschikte autobus te doen stilstaan; laten wij van onze kant een inspanning doen om hen te helpen.

Groep Namen-Luxemburg

De ploeg nr 8 telt 1.000 dagen zonder ongeval

Dat verheugend resultaat werd op zondag 18 juni gevierd in een zaal te Jambes tijdens een feest waar 48 A.B. bestuurders en hun familie, komende van Fozz-Wépion, Mehaigne, Malonne en Châtelineau, verenigd waren.

Na de genodigden te hebben verwelkomd, herinnerde de heer GEMINE, diensthoofd voor Veiligheid, dat talrijke agenten hun loopbaan begonnen zijn in de stelplaats Namen; zij hebben behoefte aan goede raadgevingen en men moet hen de veiligheidsgeest bijbrengen.

Zoals de heer GEMINE het vervolgens deed opmerken, is de samenstelling van ploeg 8 tamelijk merkwaardig daar zij bestaat uit A.B. bestuurders van bovenvermelde stelplaatsen en uit een aantal agenten van de stads- en buitenlijnen van Namen. Maar deze toestand is, sinds 1 januari 1969, gewild en aanvaard en het resultaat is

er, onbetwistbaar: de 1.000 dagen zonder ongeval zijn overschreden!

De heer FOLLON, afgevaardigde van de Algemene Dienst voor Veiligheid, wenste de leden van de ploeg eveneens geluk en zegde hen o.m.: « Tracht rationele arbeiders te worden t.w. arbeiders die:

- de risico's kennen;
- bewust zijn van het gevaar;
- waakzaam en volhardend zijn;
- vooruitziend zijn want het voorzien van de risico's laat toe ze uit te schakelen.

Na de leden van de ploeg zijn gelukwensen te hebben overgemaakt, verklaarde de heer BOTTON, groepschef, in een toespraak, die het officiële gedeelte van het feest afsloot o.m.: « Ik zou heel eenvoudig aan uw gevoeligheid als mens een mentaliteit willen aanbieden die boven elke strenge reglementering u vrijelijk moet helpen uw dagelijkse taak te volbrengen.

Vanaf het ogenblik dat men zich werkelijk realiseert dat de eerbied voor het leven de grondslag is van ons bestaan is het gemakkelijker de juiste waarde te appreciëren voor de oorspronkelijke plaats, die de veiligheid moet innemen in ons dagelijks leven.

En toen hij aan de feestvierenden vroeg de zin « Besturen wij ook met ons hart » in de praktijk om te zetten, bewezen de bestuurders door een daverend handgeklap dat zij de diepmenselijke toespraak van hun groepschef hadden gewaardeerd.

Na de uitreiking van de geschenken werd het ontspanningsgedeelte verzorgd door een variété-gezelschap. De voorstelling voldeed aan iedereen en na een welgekomen vieruurtje namen de families afscheid en beloofden gevolg te geven aan de wens van de heer GEMINE: terugkomen voor de viering van de 2.000 dagen.



Groep Antwerpen

De ploeg nr 3 viert haar 1.000 dagen zonder ongeval

Op 17 juli jl. was het feest voor de veiligheidsploeg 3 ter gelegenheid van hun duizendste werkdag zonder ongeval.

De agenten van de stelplaatsen Hoogstraten, Mol, gedeeltelijk Antwerpen en de reserve-agenten van stelplaats Turnhout, de echtgenoten en kinderen hadden er prijs opgesteld op deze feestzitting aanwezig te zijn. De ruime zaal van de stelplaats Antwerpen (Tjalkstraat), waar de viering plaats had, werd door een 170-tal aanwezigen bezet.

De heer BENOY, diensthoofd van de Veiligheid van groep Antwerpen,

opende de bijeenkomst met zijn welkomstwoord aan al de aanwezigen.

De heer WIJNS, controleur, die als animator optrad, wist met het muziekensemble al spoedig een gezellige sfeer te scheppen en kende veel bijval met zijn liedje « Het gaat om je leven », waarvan de tekst door hemzelf werd opgesteld.

Als attractie was er dan ook de goochelaar, die evenzeer en vooral bij de kinderen veel succes kende.

De heer FOLLON, adj. eerste inspecteur, wenste de betrokken agenten veel geluk met het behaalde resultaat en legde de nadruk op het onveilig gedrag dat, ten opzichte van het corres-

ponderend veilig gedrag, méér risico's biedt.

De heer ir J. GOOVAERTS, Groepschef, feliciteerde eveneens de gevierden en gaf hen, in korte en treffende woorden, goede raad om in het bekomen succes te volharden.

Benevens de tombola voor de kinderen werden versnaperingen aangeboden aan de echtgenoten en vanzelfsprekend lieten de belegde broodjes, de koffie en de biertjes zich goed smaken.

Deze feestzitting eindigde in een vroegdevolle sfeer en met de hoop de 2000 dagen te mogen vieren.

Uitreiking van eretekens

Het was op zaterdagmiddag, 17 juni jl. dat, op een paar honderd meter van de Groepsdirectie te Destelbergen, in de feestzaal «Admiraal», het rendez-vous werd belegd tussen de Groepschef en zijn naaste medewerkers enerzijds, en zevententwintig te vereremerken agenten met hun familie anderzijds. Een volstreekte nieuwheid in deze klassieke feestzitting was de omlijstende aanwezigheid van talrijke gepensioneerden der vijf laatste jaren die de heer VERVAET, Groepschef, had uitgenodigd op voorstel van de betreunde personeelsoverste, wijlen **Firmin De Meester**, voor wie trouwens, nadat het Vaderlands Lied de opening van de plechtigheid had aangekondigd, een minuut stilte in acht werd genomen.

In een stijlvolle rede, feliciteerde de heer VERVAET, in naam van de Raad van Beheer en van de heer Directeur-Generaal, de vereremerkte agenten. Hij beklemtoonde de werkelijke verdiensten van deze agenten die, in een schijnbaar lange periode van meer dan vijfendertig en vijfentwintig dienstjaren, zich voortdurend hebben moeten aanpassen aan de omwentelingen voortvloeiend uit de structuurhervormingen van de N.M.V.B.

«Het is, dank zij uw aanpassingsvermogen dat de N.M.V.B. nog steeds een belangrijke rol speelt in het Openbaar Vervoer» zegde hij. Hij wees op de vaak moeilijke taak, die thans de agenten van de beweging te vervullen hebben, in vergelijking met vorige tijden. Het Openbaar Vervoer, dat meestal op eigen bedding geschiedde, was destijds meester langs de weg en de reizigers waren nog niet verwend aan de snelheid.

Thans wordt van de one-mancarist, ingegraven in het drukke verkeer, een voortdurende aandacht en geestesinspanning gevergd om de steeds jachtiger wordende reizigers veilig naar hun bestemming te loodsen. Het is, dank zij zijn werkluist en plichtsbefes dat

het Openbaar Vervoer nog in de beste voorwaarden kan gebeuren.

De agent van de technische diensten werd en wordt permanent geconfronteerd met de voortdurend afwisselende techniek alsmede met nieuwe aangewende werkmethodes aangepast aan de evolutie van materiaal en uitrusting; inspanningen, die van de mens meer overleg, handigheid en nauwkeurigheid eisen.

Opeenvolgende structuurhervormingen, de aantrekkingskracht van het privévervoer en de vooruitgang op sociaal gebied stellen de personeelsleden, die instaan voor de exploitatie, de boekhouding en het personeel, voor talrijke moeilijkheden. «Indien het een vaststaand feit is», zo vervolgde de heer VERVAET, «dat het Openbaar Vervoer, doordat het met eigen middelen niet meer leefbaar is, de tussenkomst van de gemeenschap inroept, moeten alle uitgaven gerechtvaardigd zijn.

Nadat hij er even aan herinnerde dat het werkhuis van Destelbergen, waarin hij zelf zijn eerste stappen heeft gezet, alsmede zijn onderhoudscentra, steeds een voornaam rol hebben gespeeld in de ontwikkeling van moderne techniek en methodes, deed hij een warme oproep tot alle agenten om, in een geest van verstandhouding, samen te trachten het Gemeenschappelijk Vervoer nieuw bloed in te pompen. Aan de mannen van de beweging om zich t.o.v. de klant te gedragen als «gentlemen» door verzorging van taal, houding en kledij en als «Heren in het verkeer» door behulpzaamheid, vriendelijkheid en door een comfortabel en veilig besturen van de bus.

Aan de mannen van de techniek om goed onderhouden en zindelijke bussen de weg op te sturen!

In zijn hulde- en dankbetuiging betrok hij eveneens de echtgenoten van de gedecoreerden die de onvermijdelijke tegenkantingen en ontgoochelingen van een lange loopbaan hebben

opgevangen en gedeeld en door raad en troost hun mannen de morele sterkte hebben gegeven om hun taak met nieuwe moed aan te vatten.

Een bijzonder welkomswoord richtte hij tot de aanwezige gepensioneerden aan wie hij, alsmede aan hun echtgenoten en familie nog vele jaren van blakende gezondheid toewenste.

Na deze langdurig toegejuichte toespraak en tijdens het nutten van een aperitief werd overgegaan tot de afroeping van de gedecoreerden. De Groepschef, bijgestaan door de heer KEYGNAERT, ingenieur, spelde na een korte schets van ieders loopbaan te hebben aanhoord, het ereteken op de borst van de van fierheid glunderende laureaat onder het flitslicht van de fotograaf en het applaus van de collega's.

Na de vereremering werd een appel gehouden voor de gepensioneerden die geestdriftig rechtveerden bij hun naamafroeping en elk hierbij een daverende ovatie van de ongeveer tweehonderd aanwezigen mochten in ontvangst nemen. Een dankwoord van de heer DEBERGH R., gepensioneerde Dienstoverste 1ste Klasse, aan het adres van de heer VERVAET, Groepschef, voor het goed onthaal dat de gepensioneerden te beurt viel, besloot de officiële plechtigheid.

Onder de opwekkende deuntjes uit een kunstig bespeeld orgel, lieten koffie en koek zich goed smaken. De gezelligheid steeg met het uur en menig «tramavontuur» deed nog tot laat in de avond de ronde tussen pot en pint, op een «Tramrendez-vous» zoals wij er nog veel willen beleven.

NATIONALE ORDEN KROONORDE

Ridder

Dehoorne S., dienstchef 2e kl.

Gouden Palmen

De Schoenmaeker G., klerk.

Zilveren Palmen

Denoyel G., keurwerkman.

Van Maldeghem M., gesch. werkm.

Vanden Bulcke G., brigadier.

Deliaert M., brigadier.

Gouden Medaille

De Bruycker O., A.B. bestuurder.

Thienpont R., A.B. bestuurder.

De Meester A., half gesch. werkm.

ORDE VAN LEOPOLD II

Ridder

Balcaen V., stelplaatschef 1ste kl.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Mertens C., half gesch. werkm.

De Bruycker R., half gesch. werkm.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

De Smet St., Heirman R., Everdpoel M.

Burgerlijke Medaille 2e kl.

Eeckhout M., Heyze G., Platteeuw Pringels A., De Wilde M., Vergucht Fr., Baetens F., Casteleyn R., De Bock M., De Coster V., Oosterlinck H., Van Acker M.



De vernieuwde werkplaats van Andenne-Seilles



Wagens waarop de uiteengenomen onderdelen van de motoren in revisie gelegd worden; per motor worden er 2 wagens gebruikt; het gestel van de motor bevindt zich, vóór de wagens, op de gepaste hoogte, om nagezien en als nieuw weer ineengezet te worden.

Eerstdaags zullen wij de balans opmaken van de actie gevoerd door de dienst T/AT onder leiding van de heer BARBIER, hoofdingenieur, als gevolg van de overname door deze dienst van de werkplaatsen van de exploitatiegroepen van de Nationale Maatschappij.

Inderdaad, de toekenning van welbepaalde opdrachten aan zekere werkplaatsen, in de twee taalgebieden, heeft o.m. de verwezenlijking toegelaten van een doel dat men zich sedert lang had gesteld: de banalisatie van alle types van motoren. Zoals men de spoorwegen banaliseert, door ze in beide richtingen te gebruiken dank zij een doeltreffende signalisatie, wordt in de nieuwe organisatie van T/AT, wanneer een exploitatiegroep vaststelt dat een autobusmotor versleten is of grote schade vertoont, deze

naar een groot onderhoudscentrum (Andenne of Destelbergen) gezonden waar hij zal hersteld worden. De stelpaats-afzender, zal een van de daaropvolgende dagen een vernieuwde motor ontvangen echter niet de oorspronkelijke. De Groep zal nochtans gedebiteerd worden voor de herstellingskosten aan de originele motor. Dit alles als inleiding tot het bezoek dat wij gaan brengen te Andenne.

trachting dat het dagelijks werk niet mocht onderbroken worden.

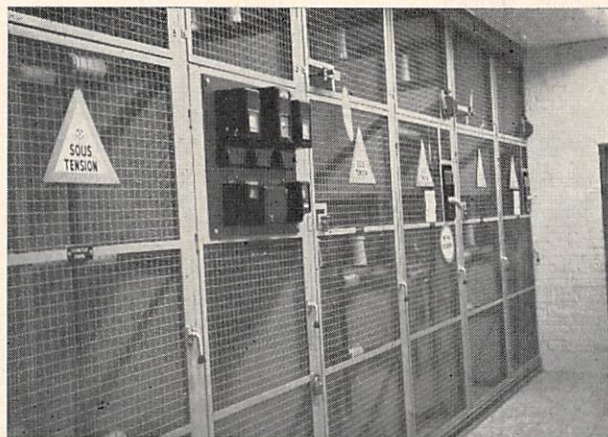
Alvorens de inplantingswijzigingen te bespreken, lijkt het gepast de aandacht te vestigen op de belangrijke verbetering aangebracht aan twee essentiële hulpbronnen: de energie- en de watervoorziening.

De elektrische stroom wordt onder een spanning van 15.000 volt aangevoerd, in een gans nieuwe hoogspanningskabine, alwaar deze omgevormd wordt tot 220 volt: deze kabine is veel belangrijker dan de vorige daar zij uitgerust is met 2 transformatoren van 125 kVA; alzo zijn wij praktisch beschermd tegen defecten dank zij

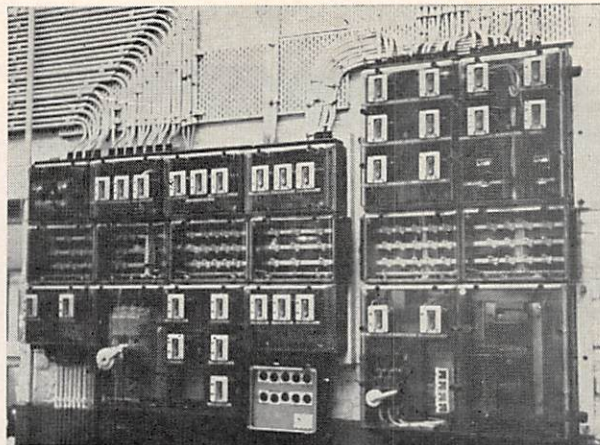
nevengeschakelde kringen.

Vandaar wordt deze stroom naar een algemeen laagspanningsschakel-

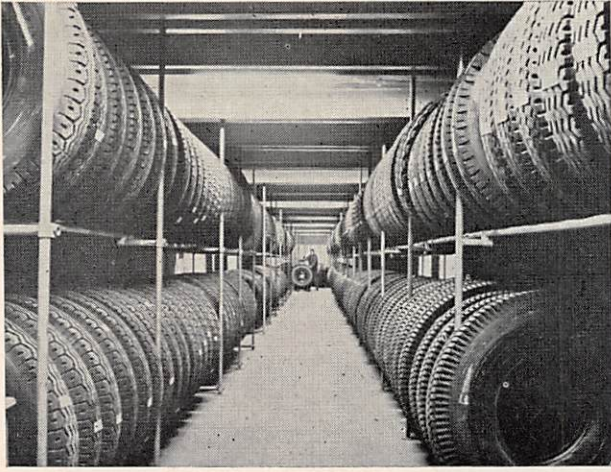
Toen de Raad van Beheer, in 1970, zijn toestemming had gegeven voor de modernisering van de werkplaats van Andenne met nieuwe inplanting, werd een privé onderneming belast met de uitvoeringswerken dit in samenwerking met de heren LEFEVER, adjunct-eerste inspecteur, en GREGOIRE, onderbureauchef, en met als be-



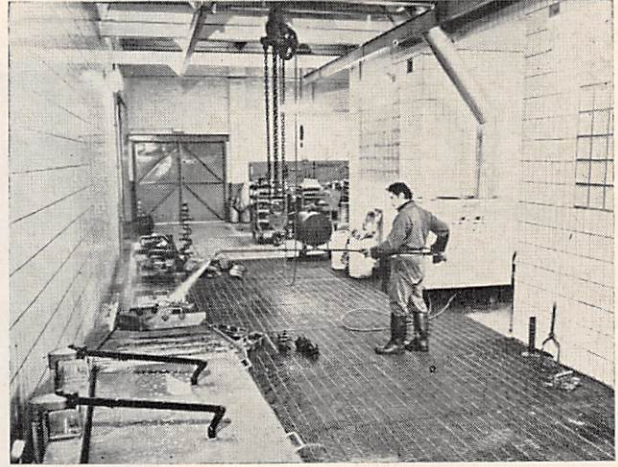
Een nieuwe hoogspanningscabine werd met bijzondere zorg geïnstalleerd; hier wordt de industriële stroom onder 15.000 volt aangebracht en vertrekt onder 220 V naar de schakelaars.



Het omvangrijke schakelaarsbord.



De opslagplaats voor nieuwe of verzoelde banden verzekert onder alle oogpunten de beste bewaringsvoorwaarden. Alhoewel ondergronds, heeft het lokaal een degelijke verluchting en is niet aan de invloed van zonlicht blootgesteld; de brandoorzaken zijn tot nul herleid. De enige aangestelde beschikt over een tuig waarmee het verplaatsen van de ongeveer 50 kg wegende banden zonder moeite kan geschieden. Een lastenlift laat toe de banden rechtstreeks op de werkpost aan te brengen.



Het reinigen van de motorstukken of metalen voorwerpen die besmeurd zijn met smeervet, gedroogde modder, roest of verharde olie gebeurt in dit lokaal waar een zuigkap werd geïnstalleerd; het met afval beladen kokend water komt terecht in een kuil waar een eerste bezinking wordt verwezenlijkt.

Vooran links, een grote metalen bak waarin de meest bevuilde stukken in een reinigingsmiddel baden en heen en weer worden bewogen aangedreven door druklucht.

bord geleid (zie foto nr. 3), dat al de werktuigmachines en de verdeelborden, verspreid over het werkhuis, voedt.

Wat het water betreft, vond men het zeer ergerlijk zich in de nabijheid van de Maas te bevinden en het nodige water zeer duur te moeten aankopen. De heer LEFEVER nam contact, niet met een bronnenzoeker, maar met een specialist, die voorstelde een put met een diepte van 13 m te boren. Een pomp wordt in deze put neergelaten en deze brengt het water van de put in een vergaarbak van 30m³. Een hydrofoorgroep pompt het water uit deze vergaarbak en verdeelt het over de werkplaats. Alzo beschikt de

werkplaats van Andenne naar believen over water en verwezenlijkt jaarlijks aanzienlijke besparingen.

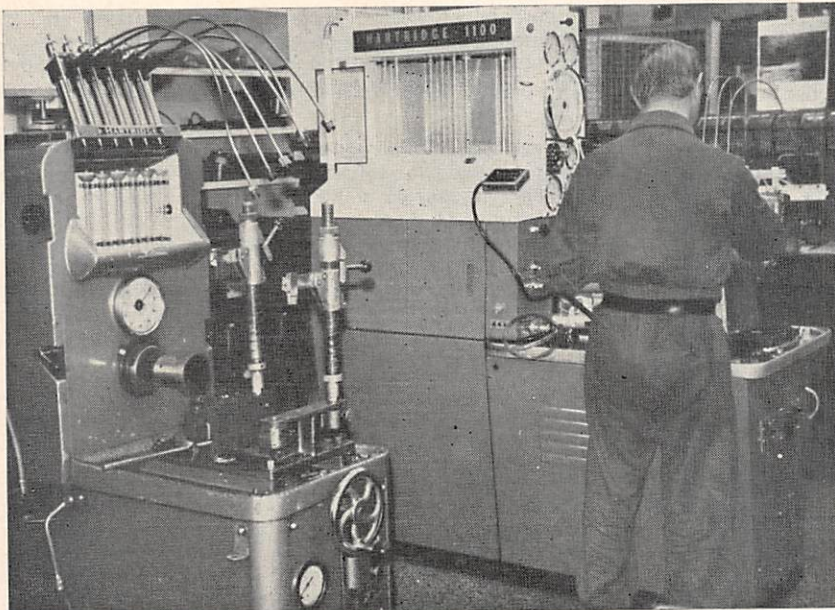
Als belangrijke wijziging voorziet de nieuwe inplanting de afschaffing van het glazen bureau van waaruit de ingenieur en de werkplaatsoverste neerkeken op de werkplaats. Anderzijds mag men zeggen dat het slopen van de grote muur, die het gebouw in twee verdeelde, en de verplaatsing van de schrijnwerkerij, de plaatslaggerij en van het magazijn een oordeelkundige hergroepering van de werkposten hebben mogelijk gemaakt; tevens werd de bouw van nieuwe bureaus voor het meesterpersoneel door deze ten zeerste gewaardeerd.

De meest indrukwekkende installatie van Andenne is ongetwijfeld de proefbank voor de motoren, die vóór drie jaar volledig werd vernieuwd en die wij beschreven in het nummer 142 van ons tijdschrift; zij is voorzien van een elektronische programmatie-eenheid bevattende een reeks fasehorloges, die de controlebewerkingen aan de motoren automatisch regelen.

Indien men weet dat de vorige proefbank dateert van 1933 moet men toegeven dat de vervanging geen luxe was, thans is het geheel gevormd door een controlelessenaar en de programmatie-eenheid, samengebracht in een lokaal dat acoustisch geïsoleerd is van de rodagezaal zodat de agent gespaard blijft van het lawaai en de olieuitwasemingen.

Ten gevolge van de vernieuwing van de werkplaats werd slechts één werkpost, namelijk deze van de fabricatie van richtingsfilmen, naar Luik overgebracht.

De voornaamste opdracht van de werkplaats van Andenne bestaat erin het groot onderhoud van de autobussen, de herstellingen van grote schade en de centralisatie van de bandenvoorraad voor de Groep Namen-Luxemburg te verzorgen. Bovendien staat Andenne in voor het volledig nazicht van AB-motoren onder meer van al de Fiatmotoren van de Groepen Luik, Henegouwen en Namen-Luxemburg en van de motoren 680 Leyland en 0600/1049 Leyland van de Groepen Henegouwen, Brabant en Limburg. Zoals u ziet ontbreekt het onze vrienden van Andenne niet aan werk en wij weten nu dat zij over een degelijke uitrusting beschikken.



Het nazicht van de krachtige inspuitspompen in V, waarmee de autobussen van de laatste serie Fiat-Van Hool uiterst zijn, wordt verzekerd door een nieuwe proefbank met een vermogen van 10 pk.

De Festiniog Railway in het land van Wales



Gedurende verscheidene jaren verlegde Mrs. Bessie Jones, in de traditionele klederdracht van Wales, de wissels van het station Tan-y-Bwlch. Op het ogenblik is zij op rust gesteld.

Sinds 1955 geëxploiteerd door een Vereniging van liefhebbers

Over een afstand van meer dan 20 km, in een bergachtige streek in het land van Wales, ligt een smalspoorweg (60 cm), die er prat kan op gaan op meer dan een gebied historisch te zijn.

Inderdaad hij was de eerste in Groot-Britannië, die wagons met schamelstellen gebruikte, de eerste om stoomlocomotieven in dienst te stellen op smalspoor, de eerste om reizigers te vervoeren op smalspoor en de enigste die nu nog een stoomlocomotief in dienst heeft die meer dan honderd jaar oud is.

Het originele spoor werd aangelegd tussen 1807 en 1811 om het vervoer, met karren, te bevorderen van stenen voor de bouw van een pier, een soort verhoogde, geplaveide weg, door de brede riviermonding van de

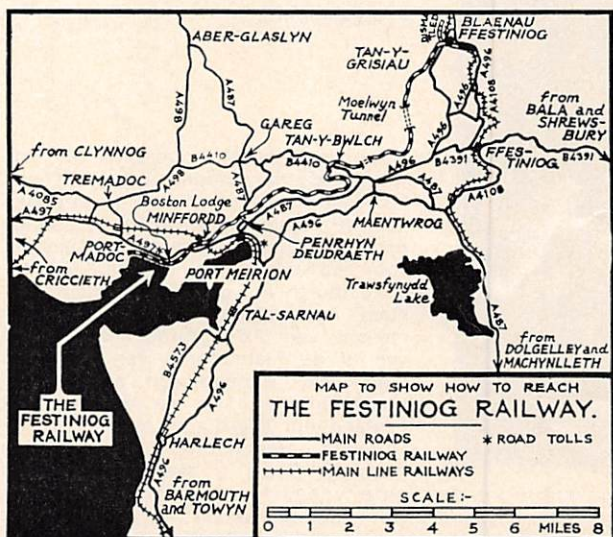
Glaslyn. Deze pier of dijk, COB genaamd, werd aangelegd met het doel terreinen terug te winnen die geregeld overstromden bij hoogwater; aan het einde van de dijk werden sluzen gebouwd voor de afvoer van het water van de Glaslyn en op die plaats werd een nieuwe haven Port Madoc gebouwd.

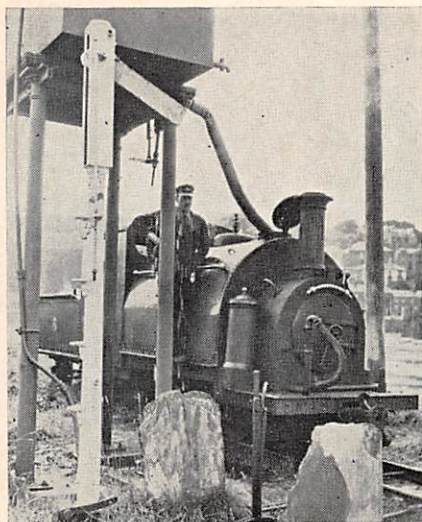
De gedachte deze weg met wagonnetjes om te vormen tot een spoorweg was gedurende 15 jaar het onderwerp van discussies; het succes van de onderneming liet voor de eigenaars van de groeven de mogelijkheid bestaan een verbinding aan te leggen tussen de leigroeven en Portmadoc. Deze werd verwezenlijkt in 1836, met paardentracie op een spoor van 60 cm speciaal ontworpen voor het gebruik van een hellend vlak.

Inderdaad er waren speciale wagons voorzien om, op eigen kracht, de paarden en terzelfder tijd de wagons geladen met leistenen te laten afdalen en bij de terugkeer trokken de paarden de ledige wagons naar de leigroeven.

In het begin was het moeilijk want er diende twee hellende vlakken te worden gebruikt om een uitloper van het Moelwyngebergte nabij Tan-y-Bwlch over te steken maar vanaf 1844 werd de fameuze tunnel van 730 yards geopend (zie kaart) die een rechtstreekse doorgang toeliet. Het waren de beperkte afmetingen van deze tunnel, die opgevat was voor het vervoer met paarden, die later de oorzaak waren van de kleinere afmetingen van de locomotieven van de Festiniog Railway.

Het was slechts in 1863, niettegenstaande het scepticisme van de algemene opinie, die meende dat de stoom nooit zou kunnen gebruikt worden op een zulkdanig smal spoor, dat de twee eerste stoomlocomotieven de « Prins » en de « Prinses » in dienst werden gesteld. Zij boekten onmiddellijk succes daar zij 50 ton konden trekken. Het staat vast dat in 1864 eveneens talrijke reizigers kosteloos werden vervoerd op eigen risico, daar het vervoer van reizigers niet voorzien was. In 1865 gaven de autoriteiten de toestemming tot het vervoer van reizigers, voorrecht tot dan toe alleen gereserveerd aan de normaalspoorwegen. Twee jaar later, gezien het succes, werden twee ietwat bredere machines toegevoegd aan het materiaalpark en hetzelfde jaar werd de verbinding met het net van de grote spoor-





Links. Een typische scene te Portmadoc. Een oude stoomlocomotief neemt water.

Rechts. De machinist W. Hoole over-
schouwt het spoor aan boord van de meer
dan honderd jaar oude locomotief
« Prins »



weg te Minnffordd (zie kaart) in gebruik genomen.

In 1872 stelde de maatschappij, als eerste in Groot-Brittannië, aanhangwagens op schamelstellen in dienst en in die periode waren de stations en vooral de werkplaatsen van Boston Lodge, die de twee locomotieven volledig hadden gebouwd, beroemd in gans de wereld.

Deze voorspoed hield aan tot in het begin van de eeuw maar na de oorlog van 1914-1918 trad de F.R. in een vervalperiode en rond 1920 kwam men er zelfs niet toe de voorziene dienstregeling te verzekeren.

De afschaffing van de reizigersdiensten, in 1931, herleidde de activiteiten van de maatschappij tot het inleggen van enkele treinen met leistenen tussen de groeven van Blaenau en het overladingsstation van Minnffordd. Het verval hield aan en tijdens de oorlog 1940-1945 waren er nog slechts twee locomotieven rijklaar, een van hen was de originele Prins, op dat ogenblik 83 jaar oud. De andere, met de rest van het materieel, stonden te roesten onder de afdaken of op de wisselplaatsen en het onkruid overwoekerde de wielen.

Na de oorlog werden enkele pogingen gedaan om de lijn opnieuw te openen maar dat gebeurde niet voordat de lijn van Tabylln met éénmeterspoor (eveneens in het land van Wales en waarover we eerlang zullen spreken) de te volgen weg had getoond.

In 1951 verenigde zich te Bristol een groep bewonderaars van het smalspoor, getroffen door het droevig lot van deze lijn, om de mogelijkheden van de wederopening van de lijn te bespreken. In juni 1954 werd een nieuwe

raad van beheer, volledig samengesteld uit tramliedhebbers, gevormd en in september van hetzelfde jaar begon een kleine vaste ploeg, geholpen door een leger vrijwilligers, het struikgewas te verwijderen dat op en rond het spoor groeide, het materieel rijklaar te maken en de oude « Prins » op te knappen.

Zes maand later reed de eerste werktrein tussen Festiniog en Portmadoc en tijdens de volgende zomer, in 1955, werden 18.000 reizigers vervoerd op het kleine baanvak tussen Portmadoc en Boston Lodge. De volgende zomer waren er 38.000 reizigers en de andere locomotieven van 1855 werden volledig opgeknapt. Enkele jaren later werd Tan-y-Bwlch bereikt.

Thans vormt de Festiniog Railway, met zijn eigenaardige stations opgetrokken in grijze steen, zijn berglandschappen, zijn rivieren en zijn uitzichten op de zee, een van de meest belangrijke toeristische attracties van Groot-Brittannië. Geregelde diensten worden verzekerd van Pasen tot half oktober.

Maar wat ons, die toch de tram in het hart dragen, vooral getroffen heeft, is de overwinning van de zowat 5.000 leden van de Festiniog Railway Society geholpen door enkele privé firma's. Van een volledig verlaten lijn, in 1953, is men erin geslaagd een voorspoedige toeristische lijn te maken. Inderdaad in 1971 reden de treinen tot Duallt en dit seizoen is men erin gelukt Blaenau te bereiken en alzo werd een stoute droom verwezenlijkt en wel de exploitatie van de lijn, over gans haar lengte, van Portmadoc naar Blaenau-Festiniog !



Op deze plaats laat de machinist traditioneel een fluitsignaal horen om zijn komst in het station van Tan-y-Bwlch aan te kondigen.

Een station onder velen

De onderhoudswerkplaats van Houffalize

De slingeren van de Ourthe volgend, langs een van de schilderachtigste wegen van de Ardennen, begaven wij ons van La Roche naar Houffalize waar de rivier twee bochten in S-vorm maakt en er een rotsachtige kaap omsluit in de Middeleeuwen Alta Falisia genoemd (Haute Falise werd Houffalize).

Houffalize werd zwaar getroffen tijdens het von Rundstedt offensief in december 1944. In het kader van de wederopbouw van de lokaliteit heeft de N.M.V.B., in 1954, een gebouw opgetrokken bestaande uit een kantoor en een woning evenals een bergplaats waarin nog spoorlijnen lagen.

Vóór drie jaar werd Houffalize aangeduid als klein onderhoudscentrum voor AL de autobussen van Luxemburg.

Om die reden heeft de Technische Directie er op 3 juni 1969 een nieuwe werkplaats geopend, bevattende drie schouwputten, een magazijn voor het opslaan van een voorraad olie evenals een parkeerterrein voorzien van geleidingen voor de verwarming met warme lucht. De autobussen van Houffalize brengen inderdaad, zowel in de winter als in de zomer, de nacht door in openlucht.

Sinds 1969 verzekert de heer Alex DUBUCQ, brigadier, bijgestaan door een ploeg van vier man, het klein onderhoud van 51 autobussen gehecht aan de lijnen van de provincie. Bo-

vendien hangen zeven A.B. bestuurders af van de stelplaats Houffalize.

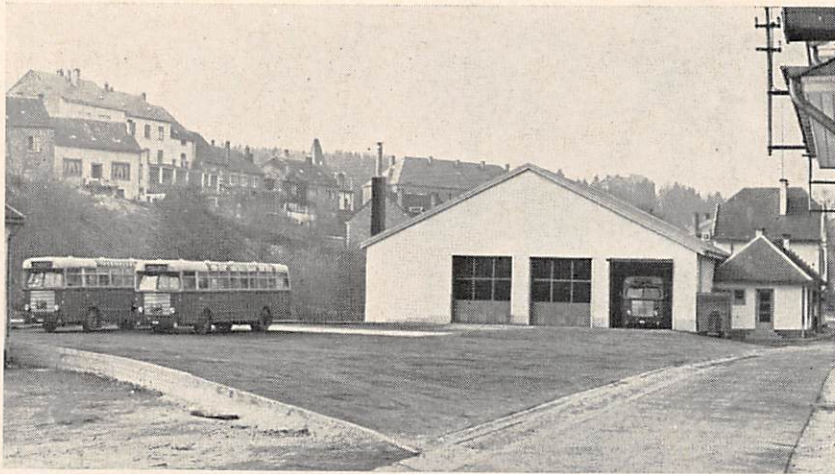
Men zou misschien een meer centraal punt hebben kunnen kiezen maar het vooropgestelde organisatiestelsel past volledig bij deze toestand. Het gaat om een vernuftige « carousel » van voertuigen, die van stelplaats tot stelplaats gaan over de verscheidene lijnen van het net om uiteindelijk terug te keren te Houffalize. De rondrit van elk voertuig duurt van 15 tot 18 dagen, hetzij een periode gelegen tussen twee onderhoudsbeurten.

De autobussen worden slechts naar de hoofdwerkplaats van Andenne gezonden voor het groot nazicht of de herstelling van zware averij.

Deze organisatie heeft het voordeel dat de voertuigen geen verloren kilometers moeten afleggen om het onderhoud te laten verzekeren.

De provincie is onderverdeeld in drie zones of secties.

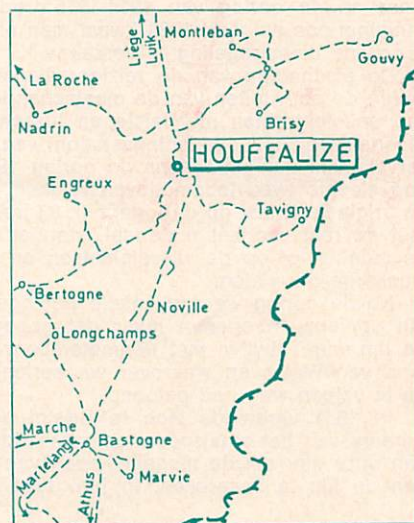
Voor de zuid-oostsector passeert het voertuig, dat te Houffalize werd nagezien, achtereenvolgens te Martelange, Aarlen, Florenville, Gérardville, St-Mard, Aarlen en Martelange alvorens terug te keren naar Houffalize. Na deze tocht van 18 dagen ondergaat de autobus alle voorziene interventies voor het klein onderhoud. Hetzelfde geschiedt voor de autobussen van de noordsector, die gaan van Amberloup naar La Roche, Manhay, Liernoux, La Roche en vervolgens terug naar Houff-



falize en deze van de zuid-westsector bedienen, Bouillon, Pussemange, Maissin, St-Hubert, Amberloup, Houffalize.

Wat de exploitatie betreft, volgen tijdens de schoolperiode de vertrekken uit de stelplaats zich als volgt op :

- 6 u. 09 : Houffalize - Bertogne - Bastenaken;
- 6 u. 55 : Houffalize - Gouvy;



- 7 u. 08 : Houffalize - Noville - Bastenaken;
- 7 u. 28 : Houffalize - Nadrin - La Roche.

De A.B. bestuurders moeten verscheidene schooldiensten verzekeren naar Bastenaken en in het toeristisch seizoen trekt de rots van de Hérou te Nadrin steeds veel vakantiegangers.

De auteur Jean d'Ardenne schreef, vóór de oorlog, in verband met de vallei van de Ourthe : « Geen enkele streek verenigt misschien zoals deze al de karakteristieke charmes van de Ardennen ».

Gelukkig kan, veertig jaar later, de toerist nog steeds vaststellen dat deze uitgestrekte heidestreek met goudgele brem, hoogstammige bomen, kreupelhout en zachtgroene weiden, een tafereel vormt met een gevarieerde kleurenschakering.

In september is het er doorgaans zeer mooi, gaat eens ter plaatse en geef er U persoonlijk rekenschap van !

