

onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor het Personeel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

N^o 163
MAART-
APRIL 1973
28ste JAARGANG

INHOUD

- 2 Formaliteiten in geval van ziekte.
- 3 De Algemene Dienst voor Veiligheid en Hygiëne.
- 5 Metro's en semi-metro's in de wereld.
- 7 De toeristische tramlijn van het Aisnedal.
- 11 Het feest van de 4.000 dagen zonder ongeval te Luik.
- 12 Het eeuwfeest van de « Cable Car » te San Francisco.
- 13 Het Museum te Schepdaal opnieuw geheel gewijd aan de Buurtspoorwegen.
- 15 Een reis per « stoomtram », beschreven door Georges Simenon.
- 16 In Spanje: een net van 800 km éénmeterspoor.

Namen : een autobus, komend uit de « rue de Fer », richting « rue de l'Ange », doet zijn verschijning op het gelijknamige plein, waar zich een oude fontein met het standbeeld van de Engel bevindt (1791).

(Foto Roels).



FORMALITEITEN IN GEVAL VAN ZIEKTE

Wees op uw hoede !

De gezondheid is een waardevol goed dat wij in het algemeen zorgvuldig trachten te beveiligen. Ongelukkig zijn wij niet altijd beschermd tegen een of andere ziekte, waardoor wij dan verhinderd worden ons naar het werk te begeven. Iedereen weet dat in dit geval bepaalde formaliteiten dienen vervuld te worden.

Wij stellen er prijs op deze in herinnering te brengen ten einde de zieken voor nadelige gevolgen te behoeden, die zouden kunnen voortvloeien uit een vergetelheid of het niet kennen van de reglementering ter zake.

Een nalatigheid kan inderdaad soms zware financiële gevolgen hebben, terwijl de normale kosten voor geneeskundige verzorging, het opnemen in een ziekenhuis, enz... de familiebegroting reeds verzwaren.

Een van onze agenten deed onlangs nog dienaangaande een bittere ondervinding op en het is wenselijk dat dergelijke gevallen zich niet meer zouden voordoen.

Tot lering van onze lezers zullen wij hier beknopt vertellen wat hem is overkomen.

M.V... werd ziek, bracht hiervan dadelijk zijn onmiddellijke chef op de hoogte, liet door zijn geneesheer het voor de diensten van onze maatschappij noodzakelijke « Getuigschrift van werkonbekwaamheid wegens ziekte » invullen en maakte het dezelfde dag, zoals voorgeschreven, aan zijn chef over.

Dit getuigschrift voorzag een arbeidsongeschiktheid van meer dan 1 maand. En hier beging betrokkene een grote vergissing; hij liet na eveneens zijn ziekenfonds te verwittigen, dat hem normaal een vergoeding van 394 F voor 24 dagen afwezigheid op het werk, hetzij in totaal ongeveer 9.500 F, moest toekennen.

Ondanks alle pogingen die hij naderhand ondernam, kon hij de betaling hiervan niet meer bekomen.

Is het niet spijtig dat door een eenvoudige vergetelheid of het niet kennen van zijn verplichtingen, de agent een dergelijk belangrijk bedrag verloor ?

Wij voelen ons vanzelfsprekend aangedaan door het lot van onze ongelukkige collega, maar wij hopen ten eerste dat anderen van gelijkaardige financiële tegenslagen zullen gespaard blijven en dat zij ten volle en op tijd van alle vergoedingen en sociale voordelen, waarop zij recht hebben, zullen kunnen genieten.

Te dien einde publiceren wij hieronder de te volgen reglementering en de stappen die dienen gedaan in geval van ziekte; voorzichtigheidshalve zou u dit nummer van « Onze Buurtspoorwegen » kunnen bewaren, om het, wanneer dit nodig mocht blijken, te kunnen raadplegen.

Te vervullen formaliteiten

1. Zijn onmiddellijke chef verwittigen.

Men dient zo vroeg mogelijk, in ieder geval DE DAG ZELF, zijn onmiddellijke chef te verwittigen, bij voorkeur per telefoon, zoniet op een andere wijze waarop ten spoedigste de verwittiging kan gebeuren.

Het gaat om uw eigen belang, want uw chef kan u behulpzaam zijn en u waardevolle aanduidingen verstrekken; het moet ook uit solidariteit voor uw collega's, die eventueel het werk, dat u is toegewezen, zullen verrichten en het is onontbeerlijk om de Nationale Maatschappij in staat te stellen de goede functie van haar diensten te verzekeren.

Deze richtlijn dient dus stipt nageleefd te worden.

2. Een geneeskundig getuigschrift voor de N.M.V.B. indienen.

a) De behandelende geneesheer.

De behandelende geneesheer moet het « Getuigschrift van werkonbekwaamheid wegens ziekte » (codenummer

085.455) invullen en ondertekenen. Van dit getuigschrift werden voorheen verschillende exemplaren uitgereikt en een voorraad ervan is in het bezit van uw onmiddellijke chef.

Het getuigschrift, eveneens door de zieke te ondertekenen, mag slechts voor maximum 1 maand afwezigheid afgeleverd worden; het dient dus telkens hernieuwd te worden tot de genezing is ingetreden.

Men gelieve te noteren dat iedere zieke eventueel door een dokter-raadgever van de N.M.V.B. zou kunnen onderzocht worden, daar het toekennen van de aanvullende Buurtspoorwegvergoeding ondergeschikt gemaakt is aan het aanvaarden van de medische controle door de zieken.

b) Het opzenden van het getuigschrift.

Het getuigschrift moet de eerste dag van uw afwezigheid aan de onmiddellijke chef overgemaakt worden.



3. Het indienen van een getuigschrift voor het ziekenfonds.

a) Duur van de ziekte.

Een getuigschrift dient bij het ziekenfonds ingediend te worden, wanneer de afwezigheid wegens ziekte langer duurt dan volgende termijnen :

- voor de loontrekkenden : meer dan 7 dagen;
- voor de weddetrekkenden : meer dan 27 dagen.

Het getuigschrift van arbeidsongeschiktheid dient door de behandelende geneesheer gedateerd en ondertekend te worden. Een voorraad van deze formulieren kan bij het ziekenfonds aangevraagd worden.

Nadat het ziekenfonds dit getuigschrift ontvangen heeft, zal het aan de zieke bepaalde documenten en onderrichtingen overmaken, waaraan men zich gewetensvol dient te houden.

b) Het opzenden van het getuigschrift.

Het getuigschrift dient bij het ziekenfonds ingezonden te worden :

- voor de loontrekkenden : indien een afwezigheid langer dan 7 dagen is voorzien, ten laatste vóór de 7de dag van ziekte;
- voor de weddetrekkenden : indien een afwezigheid langer dan 27 dagen is voorzien, ten laatste vóór de 27ste dag van de afwezigheid.

Hier volgt nog volgende belangrijke mededeling ter overweging :

- de loontrekkende, die nog geen maand dienst heeft bij de N.M.V.B., moet het getuigschrift ten laatste de 2de dag van ziekte indienen;
- de weddetrekkende, op proef of voor minder dan 3 maand aangeworven, moet het ziekenfonds vóór de 7de dag van ziekte in het bezit van het getuigschrift stellen (of ten laatste de 2de dag van ziekte, indien betrokkene minder dan 1 maand dienst heeft bij de N.M.V.B.).

De algemene Dienst voor Veiligheid en Hygiëne

De groep Limburg verovert de Trofee van de veiligheid

Ter gelegenheid van de 24ste jaarvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid waren op dinsdag 3 april laatstleden op het Hoofdbestuur de chefs van de veiligheid en hun adjuncten, alsmede de afgevaardigden van de winnende ploegen samen gekomen.

Deze vergadering ging door onder het voorzitterschap van de heer Storme, voorzitter van de Raad van Beheer met naast hem: de heren Monchy, beheerder, Van Autgaerden, directeur-generaal, Valcke, inspecteur-generaal, Henrard, directeur van de Technische Diensten, Vanderfaillie, directeur E.P. en Mornard, hoofdingenieur.

De aanwezigheid van verscheidene ambtenaren, die in de problemen van de veiligheid belangstellen, werd eveneens opgemerkt.

Minder briljante uitslagen

Na de heer Storme te hebben bedankt voor zijn aanwezigheid en zijn voortdurende bezorgdheid voor de actie die voor de voorkoming van ongevallen wordt gevoerd, ging de heer Valcke onmiddellijk over tot de ontleding van de resultaten van 1972:

Wanneer wij de cijfers van ons jaarverslag overlopen, moeten wij wel een verontrustende verergering van de toestand vaststellen tegenover de uitslagen van 1971.

Het totaal van de ongevallen die arbeidsverlet veroorzaakt hebben, bedraagt 181 voor de loontrekkenden, tegenover 158 in 1971 en 131 in 1970, hetzij een vermeerdering van nagenoeg 15% in vergelijking met vorig jaar en van 38% met voor twee jaar.

Wij tellen 3 ongevallen met arbeidsverlet per jaar en per 100 arbeiders. Het is veel. Het zijn de minst gunstige resultaten sedert 9 jaar. Het is dus hoog tijd om in te grijpen, daar waar de toestand verslechterd is: wij denken vooral aan de dienst van de Beweging, waar het aantal ongevallen met arbeidsverlet met 20% toegenomen is, en aan de dienst Wegen en Werken, waar de toeneming 29% bedraagt. Voor de werkplaatsen is de toestand, globaal bekeken, dezelfde gebleven.

Wanneer wij het totaal aantal ongevallen met en zonder arbeidsverlet nagaan, constateren wij dat hun aantal praktisch ongewijzigd is gebleven: 326 in 1972 tegenover 328 in 1971. Het status-quo vinden wij terug in de 3 afdelingen: Beweging, Wegen en Werken en Werkplaatsen.

Wij mogen hieruit besluiten, en het wordt door de cijfers bevestigd, dat de ongevallen zwaarder waren in

1972: inderdaad, het percentage van ernst, rekening houdend met de bestendige arbeidsongeschiktheden en dodelijke allopen, is van 0,73 in 1971 tot 1,49 in 1972 gestegen. Wij betreuren de dood van één agent in 1972. Er waren er geen in 1971.

Een verflauwing van de aandacht en de waakzaamheid in sommige sectoren betreurende, maakte de heer Valcke vervolgens melding van de schitterende resultaten, bekomen door de groepen Luik en Namen-Luxemburg, die in 1972 slechts twee ongevallen met arbeidsverlet te noteren hadden.

De menselijke factor

Vervolgens nam de heer Storme, voorzitter, het woord.

Hij onderstreepte vooral het belang dat aan de menselijke factor dient gehecht te worden:

Bij de beschouwing van de omstandigheden, waaronder de arbeidsongevallen ontstaan, blijkt uit de statistieken dat het merendeel van de oorzaken te wijten is aan onveilige handelingen en er minder voortkomen uit onveilige toestanden, waarbij het werk wordt uitgevoerd.

Hieruit kan men direct afleiden dat onze taak vóór alles gelegen is in het tegengaan van de gevaarlijke handelingen.

Tot deze gevolgtrekking komen alle uiteenzettingen, alle verhandelingen en alle verslagen van bijeenkomsten, die de preventievraagstukken tot onderwerp hebben.

Dit leidt tot de conclusie, dat verbetering van de technische uitrusting of vervolmaking van de organisatie van de arbeid geen van beide voldoende is om ongevallen te vermijden, maar dat men zich niet kan onttrekken aan de zo moeilijke taak van de opleiding van de arbeiders, nl. bestrijding van de zuiver natuurlijke tekortkomingen.

Op het tweede wereldcongres over de voorkoming der arbeidsongevallen, gehouden te Brussel in 1958, beschreef Dr. Peter Haurand de rationele ongevallenbestrijding in een onderneming als volgt:

1. Het ongeval is vijand nr 1 voor de onderneming, voor het personeel, voor de produktiemiddelen, voor de produktie en voor de produktiviteit, m.a.w. voorkoming daarvan is het wezen zelf van het werk;
2. Een ongeval is nooit een toevalligheid. Nimmer geschiedt een ongeval « bij ongeluk ». Altijd is het als het ware uitgelokt door menselijk toedoen. Steeds is het de mens die aanleiding tot het ongeval is, hetzij dat ge-



De h. C. Vandermeirssche, afgevaardigde van ploeg 21 - werkplaats Kuregem, wordt door de h. Mornard, hoofdingenieur, gelukgewenst.



De h. K. Wouters, afgevaardigde van ploeg 5 (Beweging Mechelen - Heist-opden-Berg) neemt een premie in ontvangst, uitgereikt door de h. directeur-generaal.



De heer Plunus, afgevaardigde van ploeg 10 (Beweging Eupen - Warzée) wordt door de h. Henrard, directeur, gefeliciteerd.

schiedt door eigen schuld, hetzij doordat anderen ervoor verantwoordelijk zijn, b.v. door een gebrek aan een beveiliging, door een verkeerde werkwijze, slecht voorbeeld, enz....;

3. Hij die verantwoordelijk is voor het ongeval had dit ook kunnen vermijden door de oorzaken ervan weg te nemen. Ieder die werkt, neemt de verantwoordelijkheid op zich om het ongeval, zowel voor zichzelf als voor de anderen die met hem werken, te vermijden. Ieder van ons heeft dezelfde plichten, menselijke, zowel als sociale of economische. Er bestaat niets wat de mens meer ten voordeel strekt dan het vervullen van deze drie plichten;
4. Ieder behoort zich in de onderneming nog veiliger te voelen dan thuis.

Na de ploegen die mooie resultaten boekten te hebben gelukgewenst, eindigde de heer Storme als volgt :

Sinds 1953, jaar waarin deze wedstrijden gestart zijn, tot vandaag werden volgende uitslagen opgetekend :

58 ploegen bereikten 1.000 dagen zonder ongeval met arbeidsverlet;

18 ploegen bereikten 2.000 dagen zonder ongeval met arbeidsverlet;

10 ploegen bereikten 3.000 dagen zonder ongeval met arbeidsverlet;

5 ploegen bereikten 4.000 dagen zonder ongeval met arbeidsverlet.

De topprestatie werd verwezenlijkt door de werkplaats van Hasselt, samen 103 arbeiders, die 4.623 dagen bereikte zonder ongeval met arbeidsverlet.

De premies, toegekend voor deze veiligheidswedstrijden, werden tot op heden niet aangepast. Ten einde tegemoet te komen aan een voorstel van de Algemene Dienst voor Veiligheid, doch in het bijzonder om een nieuwe impuls te geven aan de ongevallenpreventie, hebben wij beslist, met ingang van 1 april 1973, de premies te verhogen met 50%.

De veiligheid van de reizigers

Tijdens zijn uiteenzetting nodigde de heer Van Autgaerden, directeur-generaal, het personeel uit om een nog grotere waakzaamheid aan de dag te leggen, ten einde hun eigen veiligheid, alsmede die van de reizigers te bevorderen.

Hij drong erop aan dat inspanningen zouden geleverd worden om de weinig bemoedigende toestand van 1972 te verbeteren. Hij wees op de noodzakelijkheid om te strijden tegen ongevallen veroorzakende tekortkomingen en toonde het belang aan, dat men aan de rationele voorkoming van ongevallen dient te hechten. Ziehier het vervolg van zijn toespraak.

De N.M.V.B. heeft in 1972 precies 4.805 verkeersongevallen opgetekend, tegenover 4.779 het vorige jaar : er is dus een lichte achteruitgang vast te stellen, ook al was de winter zacht.

Ten einde de zware, zelfs dodelijke ongevallen aan de nieuw materieel van een veiligheidsinrichting aan de uitbushaltes te vermijden, waarbij meestal bejaarden, gehandicapten en kinderen het slachtoffer zijn, hebben wij ons

gangsdeuren voorzien, met het doel de reizigers bij het uitstappen meer veiligheid te bezorgen. Met de temporealisatie tussen het sluiten van de deur en het vertrek van de bus wil men een tweevoudig doel nastreven : de reiziger, die met arm of been tussen een te vroeg gesloten klapdeur geklemd zit, in staat stellen zich los te maken en de minder lenige personen de gelegenheid geven zich van de zijwand van het vertrekkende voertuig te verwijderen. Het is inderdaad van belang dat de uitstappende reiziger zijn evenwicht niet zou verliezen, ten einde zijn val met kans op verplettering door het achterwiel van de bus te vermijden.

Tot onze grote spijt stellen onze onderhoudsdiensten vast dat sommige bestuurders opzettelijk de bediening van de deuren vernielen, omdat dit hen hindert : het gaat hier om egoïsten, voor wie 3 seconden wachten na het sluiten van de deur te veel gevraagd is.

Dergelijke daad is de mens onwaardig en dient veroordeeld te worden.

Mijne Heren Afgevaardigden van de Beweging, ik doe beroep op uw hulp om tijdens vergaderingen tussen te komen bij onze bestuurders en om hun te doen inzien, dat zij ten dienste van de gemeenschap staan en het een eerste plicht is ongevallen te vermijden. Om dit te bereiken moet men de oorzaken van de ongevallen uitschakelen, o.a het vroegtijdig vertrek van het rijtuig, na het uitstappen van de reizigers.

Het stoppen voor een rood verkeerslicht, het bewaren van een voldoende afstand tussen twee voertuigen, zijn eveneens onmisbare regels waaraan men zich dient te houden. De veiligheidsvoorschriften gaan vóór het eerbiedigen van de dienstregeling of het op tijd terugkeren in de stel- of naar de werkplaats; de veiligheidsmaatregelen dienen vóór het uitvoeren van het werk in acht genomen te worden.

Hij besloot zijn toespraak met het gelukwensen van de ploegen die, ondanks de minder gunstige algemene coëfficiënt, goede resultaten bekwamen en sprak de hoop uit dat de verhoging vanaf 1 april van de premies met 50% een heilzame invloed zal hebben op het zo belangrijke werk van de preventie.

Het uitreiken van de premies en de trofee

De drie toespraken werden aandachtig beluisterd en met applaus beantwoord.

De vertegenwoordigers van de winnende ploegen en de laureaten van de wedstrijden tussen de groepen werden eveneens luid toegejuicht. Zij ontvingen uit de handen van de aanwezige personaliteiten de premies, toegekend om de bereikte resultaten en de geleverde inspanningen te belonen.

Tot besluit van de vergadering overhandigde de heer Storme, voorzitter van de Raad van Beheer, de trofee « Voorzitter Graaf Louis de Lichtervelde » aan de afvaardiging van de groep Limburg, die de beste ongevallen-coëfficiënt voor 1972 realiseerde.

Tijdens het diner, dat deze dag, gewijd aan het behoud en de verbetering van het welzijn van heel het personeel, besloot, werden heel wat uitvoerige en gunstige commentaren gegeven.



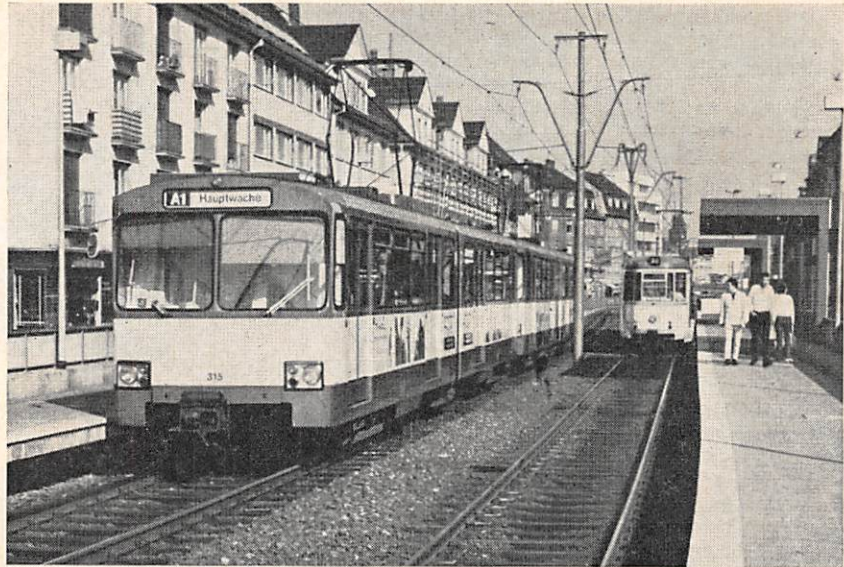
De afgevaardigden van de werkplaatsen Namen - Luxemburg, de hh. E. Renier en Fr. Fallais, ontvangen de premies als laureaten van de wedstrijden tussen de groepen.



De h. Storme, voorzitter (links), stelt aan de h. Monchy, beheerder, de vertegenwoordigers van de groep Limburg voor.

**Verbazend snelle
ontwikkeling van**

METRO'S EN PRE-METRO'S IN DE WERELD



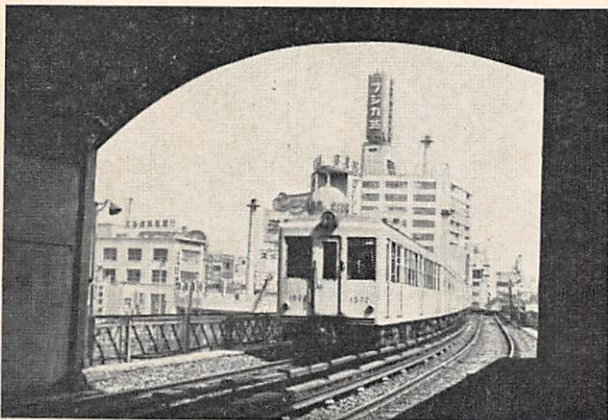
In de omgeving van Frankfurt rijden metro (links) en pre-metro op een speciale, omheinde bedding, in het midden van een 35 m brede laan.

Alvorens uit te weiden over metro's, pre- en zelfs semi-metro's, vinden wij het gepast enige uitleg te verstrekken over deze verschillende soorten van snel werkend openbaar vervoer, want zij gelijken veel op elkaar wat techniek en exploitatie betreft, maar verschillen vaak op het gebied van vervoercapaciteit.

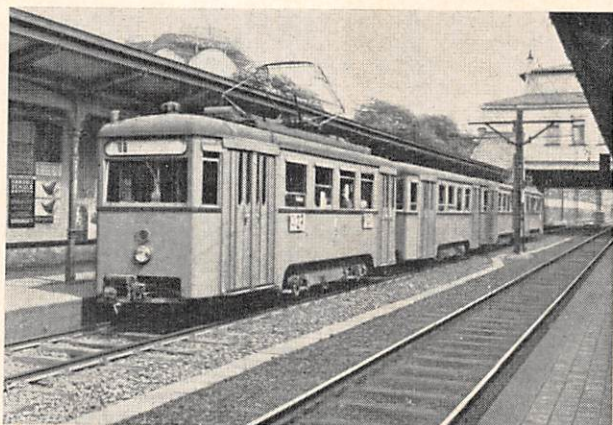
De METRO is een stedelijke elektrische spoorweg die, hetzij ondergronds, hetzij op een viaduct of — bij uitzondering — bovengronds op een omheinde afzonderlijke bedding aangelegd wordt. De metrotreinen bestaan uit twee tot acht rijtuigen, die elk gemiddeld 150 reizigers kunnen bevatten.

Tegen de algemeen aanvaarde frekwentie van 90 seconden kan een metrostel per spoor van 12.000 tot 48.000 reizigers per uur vervoeren. Aanvankelijk werd iedere metrotrein door twee agenten bediend, een bestuurder en een konvooier, doch men streeft thans meer en meer naar het afschaffen van de konvooier. In dit laatste geval vallen het waken op in- en uitstappende reizigers en het vertrekken onder de bevoegdheid van de stationschef, die kan rekenen op oordeelkundig op de perrons opgestelde TV-camera's.

De perrons van de metrostations hebben ongeveer hetzelfde niveau als de rijtuigenvloer, hetgeen vanzelfsprekend het in- en uitstappen vergemakkelijkt en sneller laat verlopen. De verkoop en het knippen van metrotickets gebeuren zelden in de treinen, haast uitsluitend in de stations, dit in navolging van hetgeen toegelaten is voor de reizigerstreinen van de N.M.B.S.



De metro te Tokyo: rijtuigen van het klassieke type met tussendeuren.



De « Stadtbahn » te Wenen, een ringspoorlijn, omgebouwd in 1925 tot semi-metro; het gaat hier eveneens om een pre-metro, want hij zal in de thans in aanbouw zijnde echte metro ingeschakeld worden.

Ten slotte wordt in de metro's de stroom meestal opgevangen door middel van een schoen, die over (of onder) een 3de elektrische rail schuift. Deze rail is aan de buitenzijde van het spoor bevestigd, even boven het niveau van de spoorstaven. Enkele metro's gebruiken de kettingophanging en de pantograaf zoals de tramwegen.

Een metrolijn is alleen exploiteerbaar wanneer zij een bepaalde minimumlengte heeft, nl. ongeveer 10 km, ten einde de reizigers, komende per tram of bus vanuit de stadsomgeving, niet te verplichten te dicht bij het centrum te moeten overstappen. Een metrolijn dient dus zo spoedig mogelijk aangelegd te worden ten einde de kilometers voltooide kostbare werken (tunnels of viaducten) onmiddellijk rendabel te maken.

De term « PRE-METRO » is een belgicisme dat betekent: « vóór de metro » en dat van toepassing is op een exploitatie van moderne tramwegen, die ondergronds of over viaducten lopen om de opstoppingen in de grote centra te vermijden, dit in afwachting van een exploitatie per « echte » metro.

De voordelen van de pre-metro zijn, in verhouding tot de metro, belangrijk en talrijk :

- onmiddellijk in gebruik nemen en rendabel maken van stroken tunnels of viaducten van 2 tot 3 km lengte naarmate hun voltooiing, dank zij het aanleggen van een voorlopig hellend vlak;
- snelle verbetering van het openbaar vervoer door oprijving van de gemiddelde snelheid en de regelmatigheid;

- onmiddellijke verbetering van het verkeer ingevolge het overbrengen van de tramwegen op een ander niveau, zonder dat deze door autobussen vervangen worden;
- het gebruik maken van het moderne rollend materieel, alsmede van de werkplaatsen en onderstations, die reeds voorhanden zijn;
- het beter beschikken over tijd (en begrotingen) om het net uit te breiden en om het rollend materieel, de stelen werkplaatsen van de toekomstige « echte » metro te bestuderen en te verwezenlijken.

Al deze voordelen van de pre-metro komen vooral tot uiting in het geval van de Brusselse pre-metro.

Men dient hieraan toe te voegen dat de ondergrondse lijnen, de sporen en stations van de pre-metro op zulkdanige wijze aangelegd en uitgerust zijn, dat ze op het gewenste ogenblik tot een metro kunnen aangepast worden.

Daar het tramverkeer in de pre-metro door een aangepast seinsysteem geregeld wordt, is de snelheid van de trams zeker niet lager dan deze in een « echte » metro.

Anderdeels spant men zich in om de trams, wanneer ze hun ondergronds niveau of hun viaduct verlaten, een eigen bedding te geven, ten einde zo spoedig mogelijk de stadsomgeving te kunnen bereiken. Dit is het geval te Brussel, voor de lijnen naar Stokkel en Tervuren: de trams rijden ondergronds tot de Halfeeuwfeestpaleizen, waar ze vervolgens op een hun voorbehouden bedding hun terminus buiten het stadscentrum kunnen bereiken.

De SEMI-METRO is uitgerust en wordt geëxploiteerd zoals een pre-metro, met dit verschil dat de ombouw tot « echte » metro niet is voorzien. Als oudste voorbeeld van semi-metro kan die van Boston (1897) aangehaald worden. Het rollend materieel van deze semi-metro, gemoderniseerd van 1941 tot 1951 door middel van PCC-motorwagens, zal binnenkort aangevuld worden met gelede motorwagens naar een nieuw standaardmodel, dat de voorkeur heeft van verschillende netten in de Verenigde Staten.

De maximumbezetting van een pre- of semi-metro hangt vanzelfsprekend af van het ingelegde rollend materieel en van de toegepaste frekwentie-limiet. Met gelede motorwagens voor 300 reizigers, zoals dit bv. het geval is voor de semi-metro te Keulen, en tegen een frekwentie-limiet van 60 s, kan men 18.000 reizigers per uur en per spoor vervoeren. Met tramstellen van 2 eenheden bereiken deze gelede motorwagens (zoals dit te Bonn zal gebeuren) vanzelfsprekend een dubbele vervoercapaciteit.

Te Boston wordt de semi-metro thans geëxploiteerd met tramstellen van 3 PCC-motorwagens, die elk 142 reizigers, hetzij 426 per stel, kunnen bevatten. Tegen een frekwentie van 60 s kan men dus maximum 25.560 reizigers per uur en per spoor vervoeren.

Wel te verstaan, om ten volle de voordelen van een pre-metro in een stad te genieten, dienen er nog enkele tramlijnen aanwezig te zijn. Het is inderdaad zeer moeilijk opnieuw rails in de straten aan te brengen, daar waar ze enkele jaren geleden weggenomen werden.

De metro's en semi-metro's ontstonden op het einde van vorige eeuw ingevolge de opstoppingen (toen reeds!) in de grote steden, veroorzaakt door huurrijtuigen, gespannen en paardetrans. Heden ten dage is het de voortdurende groei van het autopark die de opstoppingen in de steden doet toenemen. Tijdens de « overstroming », teweeggebracht door de auto's op de piekuren, lopen de trams en autobussen veel vertraging op, waardoor ze meer en meer reizigers verliezen. Overal doet zich de dringende behoefte voor aan het in dienst stellen van een machtig en snelwerkend vervoerapparaat, dat aan de verkeersmoeilijkheden in de grote steden het hoofd zou kunnen bieden.

De hierna volgende tabel geeft een overzicht van de ontworpen, in aanbouw en in gebruik zijnde metro's, pre- en semi-metro's over geheel de wereld.

De wonderbare ontwikkeling, die dit transportmiddel genomen heeft, zal duidelijk tot uiting komen bij vergelijking van de gegevens van deze tabel. Honderd jaren (1863-1963) waren nodig om 31 metro's, pre- en semi-metro's in dienst te stellen, terwijl gedurende de laatste 8 jaar (1964-1972) 45 andere metro's en pre-metro's in gebruik werden genomen of aangelegd worden.

Tevens bestaan er thans ernstige plannen voor aanleg van metro's en pre-metro's in een vijftigtal andere steden.

Louis CLESSENS, Luik.



Semi-metro van Boston; een stel van 3 PCC-motorwagens op een afzonderlijke bedding, alvorens een tunnel te bereiken.

METRO'S, PRE- EN SEMI-METRO'S IN DE WERELD

Metro's, pre- en semi-metro's, tussen 1863 en 1963 in gebruik genomen

(M = metro; PM = pre-metro; SM = semi-metro)

1863 Londen (M)	1924 Barcelona (M)
1892 Chicago (M)	1925 Wenen (SM)
1896 Budapest (M)	1927 Tokio (M)
(kleine spoorbreedte)	1928 Oslo (SM)
1897 Glasgow (M)	(in 1966 tot metro omgebouwd)
1897 Boston (SM)	
1900 Parijs (M)	1933 Stockholm (SM)
1901 Wuppertal (monorail)	(in 1950 tot metro omgebouwd)
1901 Boston (M)	
1902 Berlijn (M)	1933 Osaka (M)
1904 Athene (M)	1935 Moskou (M)
1905 Philadelphia (SM)	1935 Newark (SM)
1907 Philadelphia (M)	1950 Stockholm (M)
1912 Hamburg (M)	1954 Toronto (M)
1913 Buenos Aires (SM)	1955 Rome (M)
(in 1926 tot metro omgebouwd)	1955 Cleveland (M)
1914 San Francisco (SM)	1957 Nagoya (M)
1919 Madrid (M)	1959 Lissabon (M)
	1960 Kiev (M)

hetzij in totaal in een eeuw tijd = 31.

Metro's en pre-metro's in gebruik genomen of in aanbouw tussen 1964 en 1972

METRO'S :

1964 Milaan	1969 Mexico
1966 Tiflis	1970 Budapest
1966 Montreal	1971 München
1967 Baku	1971 Sapporo
1968 Rotterdam	1972 Nürnberg
1968 Frankfort	1972 San Francisco

IN AANBOUW :

Wenen	Lima	Amsterdam
Praag	Tasjkent	Peking
Sao Paulo	Novosibirsk	Seoel
Rio de Janeiro	Charkow	Helsinki
Santiago di Chili	Erivan	Yokohama
Caracas	Washington	Brussel

PRE-METRO'S :

1966 Stuttgart	1969 Ludwigshafen
1967 Essen	1969 Brussel
1968 Keulen	1970 Nürnberg
1968 Frankfort	1971 Bielefeld
1968 Rotterdam	1971 Mannheim

IN AANBOUW :

Antwerpen	Hannover	Melbourne
Bonn	Riga	Mülheim (Ruhr)
Dortmund	Charleroi	

hetzij in totaal, van 1964 tot 1972 = 48 !

DE TOERISTISCHE TRAMLIJN VAN HET AISNEDAL

Succes van jongste twee jaar laat goede exploitatieresultaten in 1973 voorzien

Manhay-Melreux
Comblain-la-Tour

J 108

B.S. 28

1 fr. 40 c.	27
1 fr. 35 c.	26
1 fr. 30 c.	25
1 fr. 25 c.	24
1 fr. 20 c.	23
1 fr. 15 c.	22
1 fr. 10 c.	21
1 fr. 05 c.	20
1 franc	19
95 centimes	18
90 centimes	17
85 centimes	16
80 centimes	15
75 centimes	14
70 centimes	13
65 centimes	12
60 centimes	11
55 centimes	10
50 centimes	9
45 centimes	8
40 centimes	7
35 centimes	6
30 centimes	5
25 centimes	4
20 centimes	3
15 centimes	2
10 centimes	—

Billet Simple

MELREUX	Manhay vill.
Hotton	Manhay Dép
Ny	Chêne al Pierre
Soy	Ch. de Harre
Fisenne-Op.	Werbomont
Fisenne	Burnontige
Erezée	Trau de Ferrières
Blier	Ferrières st
Amonines	Malacord
Forge à la Plez	Férot
Dochamps	St-Roch
Lamor menil	Les Battys
Froyneux	Xhoris
M. Crahay Odeigne	Comblinay
Oster Odeig.	Comblain la Tour
Grand Ménill	Comblain la Tour

Société nationale
des chem. de fer vicinaux

J 6108

Le voyageur doit
présenter ce billet à toute
réquisition.

Imp. Gustave Thiriart Liège

Verleden jaar hebben wij geen artikel gewijd aan de T.T.A. Nochtans bezocht de redacteur van « Onze Buurtspoorwegen », ondanks het regenachtige weer, Erezée, waarvan hij hierbij gaande foto heeft meegebracht.

Sindsdien hebben wij kennis genomen van het financieel verslag, voorgelegd aan de, in maart 1973 door de T.T.A. gehouden algemene vergadering. Heeft de exploitatie gedurende de laatste drie jaar tot een zeer gunstige financiële toestand geleid, mogen wij dit haast als vanzelfsprekend beschouwen, vooreerst wegens het goede beheer, maar vooral omdat alle werkzaamheden door welwillende medewerkers verricht worden en omdat nog veel goede wil en enthousiasme, zoals tijdens de eerste dagen, aanwezig zijn.

Het materieel

Op dit ogenblik is bijna alle Buurtspoorwegmaterieel teruggekocht en het eigendom van de T.T.A. geworden. Wij zagen de inventaris van het rollend materieel op 1 december 1972. Deze mag wel als een verbazingwekkend document bestempeld worden wanneer men het jaar 1965 in zijn herinnering oproept, toen Mgr. Cammaert en de h. Dehon hun plannen bij de h. Hoens, directeur-generaal, kwamen uiteenzetten en er te Erezée slechts een sinds jaren verlaten buurtspoorlijn bestond. Heden bezit de T.T.A. ca 50 rijkuiten, waaronder de 7 spoorauto's en de 4 stoomlocomotieven, vermeld in het nr van mei-juni 1971 van « Onze Buurtspoorwegen », en nog 2 aanhangwagens van Antwerpen, alsmede 2 aanhangwagens van Brussel, waarvan één zonder dak, worden ingewacht. Deze laatste zal ingelegd worden zoals de 610 (zie foto bij dit artikel), die, omgebouwd tot open rijkuit, een groot succes bij het publiek mocht oogsten. De oprichting van het station van Blier in stenen van de streek, dank zij een staatstoelage, heeft het mogelijk gemaakt tijdens de winter een aantal rijkuiten onder te brengen.

Wij vermelden nog dat de locomotief « La Scarpe », door enkele leden van de T.T.A. in gemeenschappelijke eigendom aangekocht, opnieuw in goede staat werd gebracht en dat

zij reeds over een lange afstand overtuigende proeven heeft afgelegd. Deze locomotief zal zeker veel aandacht trekken, want zij vertoont veel meer gelijkenis met de « ijzeren rossen » uit de prairies van de Far-West dan met de soms lompe, vierkantige Buurtspoorweglocomotieven.

Het spoor

De huidige voorzitter van de T.T.A., de h. Girardi-Corné, had bij het opnemen van zijn functie besloten gedurende een bepaalde tijd de exploitatie te beperken tot de sectie Erezée - Forge-à-la-Plez. Er waren plannen om na het seizoen het spoor buiten deze sectie te hernieuwen. Dit gebeurde na het seizoen 1972: meer dan 2.000 nieuwe dwarsliggers werden door een ondernemer tussen Forge-à-la-Plez en Bergister, bij Dochamps, aangebracht.

Degenen die de lijn kennen, hebben de wens uitgedrukt dat men op een dag de lijn voorbij Dochamps zou doortrekken om Lamorménil te kunnen bereiken, want de bedding voor het spoor is nog aanwezig en volgt een stijgende en een bochtbeschrijvende weg, waar men, vanop de platforms van de toeristische tram, een prachtig panorama zou kunnen zien.

Voor de liefhebbers van statistieken volgen hier nog enkele cijfers die, op een diagram verwerkt, nog beter de « onweerstaanbare opgang » van de T.T.A. zouden aantonen.

Aantal vervoerde reizigers :
in 1971 : 21.716;
1972 : 30.734.

Aantal doorlopen km :
1971 : 6.798;
1972 : 6.928.

Aantal doorlopen km per stoomtram :
1971 : 744;
1972 : 1.188.

Gemiddeld aantal reizigers per dag :
1971 : 213;
1972 : 230.

Aantal autocars die te Erezée aankwamen :
1971 : 171;
1972 : 243.



Het open rijkuit kent bij iedere reis veel succes.

Reproductie (oorspronkelijke grootte) van oud tramticket.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

HOOFDBESTUUR

Pascale bij Lefebvre C. (Houdeng-Aimeries)
Denis bij Lacroix G. (Esneux)

ANTWERPEN

Sylvie bij Verhoeven J.A. (Poppel)
Danny bij Snoeys F. (Meer)
Patrick bij Bevers H. (Wuustwezel)
Guy bij Valckx S. (Wechelderzande)
Dirk bij Blockx W. (Oud-Turnhout)
Christel bij Anthoni F. (Ekeren)

OOST-VLAANDEREN

David bij Van de Velde A. (Gent)
Dominique bij Goudeseune R. (Hamme)
Gino bij Calle O. (Stekene)

HENEGOUWEN

Catherine bij Glineur J. (Boussu)
Fabrice bij Mathieu F. (Jemappes)
Linda bij Gibalowski W. (Leval-Trahegnies)
Christophe bij Andreadakis J. (St Ghislain)
Jean-François bij Wins L. (Pâturages)
Eric bij Dieu G. (Frameries)
Véronique bij Versmissen G. (Eugies)
Yvan bij Brogniez C. (Vellereille lez Brayeux)
Olivier bij Toussaint G. (Merbes Ste Marie)

NAMEN - LUXEMBURG

Marc bij Wiame J. (Hanret)
Cedric bij Brasselet C. (Profondeville)
Eric bij Javaux G. (Post (Attart))
Eric bij Dombret J.C. (Landenne sur Meuse)
Luc bij Fery J.P. (Lustin)
Geoffray bij Fissette F. (Ermeton sur Biert)
Sébastien bij Pierret A. (St-Mard)
Christine bij Collard A. (Seilles)

LUIK

Stefan bij Claes R. (Jeuik)
Michel bij Vanderbruggen A. (Luik)
Noël bij Joachims R. (Hognoul)

BRABANT

Patrick bij Vandenhoudt J. (Haacht)
Melanie bij Luypaert F. (St-Pieters-Leeuw)
Sandra bij Ghijsseels S. (Meerbeek)
Kristel bij Brams A. (Tielt (Br.))
Greetje bij Bauwens A. (Asse)
Frédéric bij Lanssiers O. (Ukkel)

LIMBURG

Mario bij Box J. (Meeuwen)
Nancy bij Feyen F. (Peer)
Caroline bij Cuyx H. (Kortesseem)
Heidi bij Hindrikk H. (Opitter)
Sabine bij Jonck M. (Neeroeteren)
Annick bij Thewissen V. (Hoeselt)

WEST-VLAANDEREN

Johnny bij Nierynck R. (Oostende)
Nathalie bij Bruneel R. (Kuurne)

Huwelijken

OOST-VLAANDEREN

Van Herpe D. met Mej. Van Praet A.
Schauwers C. met Mej. Verspeet A.

HENEGOUWEN

Dincq M. met Mej. Brabant M.
Paquet G. met Mej. Boien M.J.

NAMEN - LUXEMBURG

Jacobs R. met Mej. Bailly J.

LUIK

Dubois H. met Mej. Cesar D.

BRABANT

Amand R. met Mej. Crombe N.
Broos T. met Mej. Putzeys D.
Fieve G. met Mej. Dieleman M.A.
Benbelkacem S. met Mej. Manete R.
Fontaine C. met Mej. Van Bakel M.

LIMBURG

Meuris W. met Mej. Aerenhouts B.

Sterfgevallen

AGENTEN IN DIENST

ANTWERPEN

Speltinckx F., keurwerkman 53

HENEGOUWEN

Coulon A., ontvanger 54
Gonsette L., ontvanger 57

BRABANT

Lauwens J., ontvanger 57

LIMBURG

Masset E., eerste klerk 65

BEGUNSTIGDEN

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

ANTWERPEN

Jacobs A., el. geleider 71
Claes E., brigadier 70
Cleiren J.B., stationschef 1e kl. 91
Paulissen W., el. geleider 77
Van Heertum J., el. geleider 74
Vanden Langenbergh E., el. geleider 70
Van der Jonckheyd C., brigadier 74
Vervecken A., ploegbaas 88
Van Calster K., machinist 1e kl. 84

OOST-VLAANDEREN

Van Caenegem R., ontvanger 73
De Poorter V., gesch. werkman 83
De Cock D., gesch. werkman 1e kl. 79
Van Wanseele G., baanwerker 83
Noterman M., spoorautogeleider 79

HENEGOUWEN

Durieux A., baanwerker 77
Mahieu E., AB-bestuurder 66
Van Gompel M., baanwerker 71
Souply P., ontvanger 62
Hormaux E., brigadier 79
Dubois D., baanwerker 92
Artielle A., gesch. werkman 77
Liénard Ch., gesch. werkman 1e kl. 62
Dehaen V., ontvanger 75
Charlier L., gesch. werkman 88

NAMEN-LUXEMBURG

Germiat Ch., ontvanger 81

LUIK

Delhez L., AB-bestuurder 70
Lindekens E., el. geleider 76
Paques G., keurwerkman 77
Grindorge J., AB-bestuurder 52
Bourguignon F., gesch. werkman 58
Swerts J., halfgesch. werkman 64
Cornesse M., controleur 71

BRABANT

Cammaerts A., hulpklerk 89
Verheven L., AB-bestuurder-ontvanger 67
Moons N., baanwerker 78
Van Cappelen K., el. geleider 77
Van Zeebroeck J., el. geleider 82
Beddegenodts F., eerste controleur 70
Hendrikkx T., gesch. werkman 1e kl. 70

LIMBURG

Vanvinckenroye A., spoorautogeleider 75
Motmans A., el. geleider 72

Gepensioneerde agenten in de groepen

Maanden januari - februari 1973

Dienstjaren

ANTWERPEN

De Raet G., opzichter Weg. en Werk. 32
Rubbens J., gesch. werkman 44
Van Kelst F., ontvanger 43

OOST-VLAANDEREN

Thooft A., ontvanger 35
Van Gendt E., ontvanger 44

HENEGOUWEN

Aerts H., gesch. werkman 1e kl. 36
Ausloos L., el. geleider 36
Bielen Ch., controleur 41
Culot N., gesch. werkman 42
Delattre O., gesch. werkman 1e kl. 27

NAMEN-LUXEMBURG

André F., brigadier 39
Lambert G., baanwerker 31
Magerotte Gh., baanwerker 48

LUIK

Cayet J., AB-bestuurder 35
Gielen A., AB-bestuurder 40
Scheffert A., gesch. werkman 1e kl. 35
Simonis Ch., gesch. werkman 1e kl. 40

BRABANT

Bosschaert G., ontvanger 26
Darche A., gesch. werkman 1e kl. 30
De Baut L., el. geleider 37
Olbrechts J., el. geleider 40
Van Craen J.B., gesch. werkman 35
Van Lier H., eerste controleur 44
Van Volsem J., el. geleider 41

LIMBURG

Hennus J., gesch. werkman 45
Mewis H., meetkundig schatter 47
Monsieur P., AB-bestuurder-ontv. 29
Quintens D., keurwerkman 43
Steegmans V., gesch. werkman 1e kl. 31
Vandevoort J., gesch. werkman 32

WEST-VLAANDEREN

Lems R., el. geleider 22
Niville O., AB-bestuurder-ontvanger 36
Vanneste L., AB-bestuurder 44

Hoofdbestuur

De h. Coignon, burgerlijk ingenieur, werd voor de groep Luik-Namen-Luxemburg aangeworven; momenteel doet hij zijn stage in de werkplaatsen van de groep Henegouwen. Het personeel van de boekhouding nam opnieuw de h. Marcel Everdepoel, komende uit Destelbergen, op, terwijl de h. Bettens deze dienst verliet voor Oost-Vlaanderen. Ter attentie van de ouderen in dienst vermelden wij dat de h. Marcel Borremans, op non-activiteit, gepensioneerd werd, maar hij gaat nog fiks door het leven. Anderdeels heeft de h. Victor Gils, dienst E, na een lange ziekte die zich schijnt te stabiliseren, vervroegd pensioen bekomen; wij wensen dat hij hiervan lang zou mogen genieten.

Wij heten verder volgende nieuwe personeelsleden van harte welkom: Mej. F. Beaujean (dienst P), de h. J.C. Picard (dienst E) en Mevr. C. Cornet (dienst T/Beheer der voorraden).



Wij vernamen met droefheid het overlijden op 23 april II. van onze collega, de h. Jules Geenen, onderbureauchef, die vele jaren de dactylografiedienst leidde.

Na een langdurige ziekte werd hij op 1-8-1972 gepensioneerd.

Wij bieden aan weduwe en kinderen onze innige deelneming aan.

Limburg

47 JAREN DIENST

M. HUBERT MEWIS

Meetkundige schatter van onroerende goederen

De h. Mewis, afkomstig van Alken, werd in 1925 te werk gesteld in de stelplaats van Hasselt.



M. H. Mewis.

Enkele jaren later werd hij klerk 2de klasse benoemd en op 1-1-1941 kwam hij de graad van landmeter-schatter.

Na zijn diensturen behaalde hij het diploma van meetkundige schatter van onroerende goederen en, als welverdiende beloning, werd hem de overeenstemmende administratieve graad toegekend, op 1-1-1951.

Hij maakte talrijke perceelplannen op voor de onteigening en de verkoop van gronden en, de laatste jaren, was hij insgelijks aan de dienst voor het onderhoud der gebouwen verbonden; hij verliet de dienst op 30 januari II.

De h. en mevr. Mewis, die zes dochters en twee jongens hebben opgevoed, wensen wij graag « ad multos annos ».

EERLIJK DUURT HET LANGST

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

ANTWERPEN

Stelplaats Hoogstraten: Brosens J. (3.447 F), Joosen J. (2.150 F + zilveren ring).
Stelplaats Tjalkstraat: De Beule J. (580 F), Dillen F. (833 F), Thijs L. (1.460 F), Van Eeckelen J. (673 F).
Stelplaats Turnhout: Van der Steen H. (689 F), Wuyts A. (1.500 F).

OOST-VLAANDEREN

Stelplaats Destelbergen: Fontenoy R. (761 F), Gowy R. (gouden uurwerk), Van Praet J. (2.030 F).
Stelplaats Hamme: De Wilde M. (528 F), Van Dooren F. (840 F), Verstappen R. (3.067 F).
Stelplaats Herzele: Turtelboom Chr. (950 F).

HENEGOUWEN

Stelplaats La Louvière: Dehoyer E. (3.740 F), Delhaye J. (1.200 F), Maertens G. (1.410 F), Van Herreweghen J. (1.020 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen: Donny J.P. (500 F).
Stelplaats Forville: Wilmet R. (2.172 F).
Stelplaats Florenville: Lambert A. (1.200 F).

LUIK

Stelplaats Eupen: Bronfort A. (710 F).
Stelplaats Omal: Collin J. (900 F).
Stelplaats Rocourt: Bosmans H. (956 F).

BRABANT

Stelplaats Leerbeek: Devriendt J. (9.820 F).
Stelplaats Dilbeek: De Roock A. (gouden damesuurwerk), Harnie F. (900 F), Liberloo A. (5.942 F), Van Craenenbroeck M. (1.333 F), Van Eekhoorn W. (1.420 F).
Stelplaats Kuregem: Doms H. (2.565 F).
Stelplaats Nijvel: Busschots A. (4.000 F).

LIMBURG

Stelplaats Tongeren: Bouveroux L. (6.572 F).
Stelplaats Tessenderlo: Vandeweyer R. (gouden armbanduurwerk).
Stelplaats Lanaken: Drutti P. (armbanduurwerk), Eurlings W. (armbanduurwerk), Thone A. (draagbare radio), Vanderheyden G. (armbanduurwerk).
Stelplaats Bree: Vanhoof J. (damesuurwerk).
Stelplaats Genk: Coenen S. (fototoestel).

WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Kortrijk: Vandecasteele F. (1.602 F).
Stelplaats Knokke: Van Zandweghe F. (1.270 F).
Stelplaats Oostende: De Smidt O. (4.110 F), Dewitte M. (1.830 F), Hubert M. (750 F), Loncke A. (640 F + 2 £), Portier G. (2.244 F), Vervaecke R. (750 F).

CONTROLEUR SPEURNEUS

SPEURNEUS: Ik zou U willen spreken over een dienst die wij blijven verzekeren; het gaat hier om het vervoer van colli, vergezeld of niet.

BESTUURDER: Op mijn lijn zijn er praktisch geen.

SP.: Dit is mogelijk, maar waar er diensten bestaan die de stad verlaten om het platteland te bedienen, hechten onze cliënten veel belang aan het voordeel dat ze hieruit kunnen halen. Ik heb trouwens inlichtingen genomen: in 1972 boekte de N.M.V.B., wat de colli betreft, een ontvangst van 1.800.000 F. Enkele maanden geleden werd het tarief eindelijk gewijzigd; thans betaalt men 15 F in plaats van 10 F voor colli van 5 kg en minder, en 30 F in plaats van 20 F voor colli van meer dan 5 kg tot 30 kg.

B.: Maar de belangrijkste nieuwigheid bestaat erin, zoals mijn collega's mij verteld hebben, dat men de colli van 30 tot 50 kg afgeschafte heeft; ik veronderstel dat men met deze maatregel vooral de dikke banden van de zware voertuigen beoogd heeft. Men rolde ze tot achterin de bus en wegens hun gewicht waren zij gevaarlijk om te hanteren.

SP.: U hebt gelijk. De goede wil van de bestuurders werd wel enigszins misbruikt. Anderdeels, spreekt men tegenwoordig veel over de voorrang van de autobus bij het verlaten van zijn halte. Ik denk dat op dit gebied de Verenigde Staten van Amerika de kroon zullen spannen. Ik heb inderdaad zopas gelezen dat 450 autobussen deze zomer te Washington met een elektronische inrichting zullen uitgerust worden, waarmee men de rode verkeerslichten op groen kan brengen en degene die op groen staan in die stand kan behouden. Wanneer twee autobussen gelijktijdig een kruispunt zouden naderen, zou het systeem ophouden te werken. Trouwens, een gelijkaardig experiment gaat thans in Frankrijk door, op de lijn Cergy - Pontoise.

B.: Ik hoop dat wij op de hoogte zullen gehouden worden van het verloop van dit experiment. Indien ik de zaak goed begrepen heb, gaat het hier vooral om het verhaasten van de doortocht der autobussen aan de kruisnten.

SP.: Jazeker! Ten slotte gaat het om een elektronische inrichting, die toelaat het groene verkeerslicht te waarborgen voor de voertuigen van gemeenschappelijk vervoer; wanneer men dit systeem zou combineren met aan het openbaar vervoer voorbehouden rijstroken, zou men de tijd, die nodig is om een traject af te leggen, kunnen verminderen. Niemand staat graag op straat te wachten.

Zo keerde enkele dagen geleden mijn kleine neef, die bij ons met vakantie is, haastig huiswaarts en zei tegen mijn vrouw: « Tante, geef mij vlug 5 F voor een arme ouderling, die op straat staat te wachten ». — « Graag », antwoordde mijn echtgenote,

« je hebt een goed hart. Maar wat heeft die arme man? Is hij gebrekkig? » — « Neen », zei het pientere jongetje, « hij verkoopt ijsjes ».

MOOIE LOOPBANEN



L. Vlamincx

In dienst getreden op 10-8-1929 werd hij op rust gesteld als AB-bestuurder te Assebroek.



D. Reniers

Begon zijn loopbaan op 18-3-1929 en werd op rust gesteld als moniteur te Oostende.



A. Berlemont

In dienst getreden op 27-4-1927 eindigde hij zijn loopbaan als bewegingsoverste 2e kl. te St-Ghislain.



G. Barbery

Trad in dienst op 10-10-1928 en ging op rust als AB-bestuurder te Geluwe.



A. Van Hove

Begon zijn loopbaan op 4-2-1931 en werd op rust gesteld als AB-bestuurder te Destelbergen.



L. Bruyndonx

In dienst getreden op 1-6-1930 eindigde hij zijn loopbaan als keurwerkman te Merksem.



J. Lambregs

In dienst getreden op 1-8-1923 werd hij op rust gesteld als brigadier te Hasselt.



D. Quintens

Trad in dienst op 16-7-1929 en ging op rust als keurwerkman te Hasselt.



G. Adam

In dienst getreden op 10-11-1925 werd hij op rust gesteld als gesch. werkman te Anderlues.



J. Olbrechts

Begon zijn loopbaan op 28-5-1933 en werd gepensioneerd als el. geleider te Wemmel.



A. Scheffert

Trad in dienst op 29-5-1933 en werd op rust gesteld als geschoold werkman 1ste kl. te Luik.



H. Aerts

In dienst getreden op 26-4-1937 ging hij op rust als geschoold werkman 1ste kl. te Anderlues.



J. Leclair

Begon zijn loopbaan op 1-4-1930 en werd gepensioneerd als ontvanger te Leerbeek.



H. Joly

Trad in dienst op 2-3-1931 en werd op rust gesteld als gesch. werkman te Bergen.



J. Hennus

In dienst sinds 1-1-1928 ging hij op rust als geschoold werkman te Hasselt.



Ch. Simonis

In dienst sinds 1-5-1933 werd hij gepensioneerd als geschoold werkman 1ste kl. te Luik.



L. De Baut

In dienst getreden op 8-7-1929 werd hij op rust gesteld als el. geleider te Anderlecht.



L. Vanneste

Trad in dienst op 16-7-1928 en werd op rust gesteld als AB-bestuurder te Moeskroen.



N. Culot

Trad in dienst op 26-2-1930 en werd gepensioneerd als gesch. werkman.



A. Gielen

Trad in dienst op 1-5-1933 en werd gepensioneerd als AB-bestuurder.



Gh. Magerotte

In dienst getreden op 27-7-1925, werd hij gepensioneerd als baanwerker.



F. Van Kelst

Trad in dienst op 8-5-1930 en werd gepensioneerd als ontvanger te Antwerpen.



Ch. Bielen

In dienst sinds 1-1-1931 eindigde hij zijn loopbaan als controleur.



J. Ons

In dienst sinds 17-3-1934, werd hij te Leuven gepensioneerd als klerk op 1-8-1972. De h. Ons overleed op 12-11-1972.

HET FEEST VAN DE VEILIGHEID 4000 DAGEN ZONDER ONGEVAL (beweging Warzée-Eupen)

Op 25 maart en 1 april 1973 vierde de groep Luik de 4.000 dagen zonder ongeval met arbeidsverlet, bereikt door ploeg nr 10, die samengesteld is uit het personeel van de Beweging van de stelplaatsen te Eupen en Warzée.

De vergader- en eetzaal voor de bedienden van het groepsbestuur dienden tot kader van het feest, dat met een variété opgeluisterd werd. Aan beide zijden van de heer Botton, groepschef, hadden de heren Follon en Tissen, vertegenwoordigers van de Algemene Dienst voor Veiligheid, de verschillende dienstchefs en Mej. Cobraville, maatschappelijke assistente, plaats genomen.

Na het aperitief heette de heer Cresson, chef van de Veiligheid, de aanwezige personeelsleden en hun families welkom, dankte de heren Follon en Tissen voor de belangstelling en feliciteerde de laureaten, die hij volharding toewenste om de 5.000 dagen te bereiken.



Een groep Eupenaars; van links naar rechts, de heren Teller, Pohlen en Pelzer.

De heer Follon, adjunct-eerste-inspecteur en vertegenwoordiger van het Hoofdbestuur, nam daarna het woord om ploeg nr 10 van harte te feliciteren voor haar opmerkenswaardige prestatie, die in het guldenboek van de preventie een plaats krijgt.

Hij onderstreepte dat het moeilijk is een inwendige zin voor veiligheid te verwerven en te ontwikkelen en vestigde er de aandacht van iedereen op dat het noodzakelijk is de onbezorgdheid en ongelovigheid te bestrijden. Verder drong hij erop aan inspanningen te leveren om zichzelf en

anderen ervan te overtuigen dat « in veiligheidstermen » denken niet gelijk staat met gebrek aan moed.

Na eraan herinnerd te hebben hoe zwaar de gevolgen van een onvoorzichtigheid voor het slachtoffer kunnen zijn, nodigde hij de aanwezigen uit dubbel voorzichtig te zijn : één keer voor zichzelf en één keer voor anderen.

Daarom, indien de waakzaamheid de gedragslijn van allen blijft, is er ergens een halte, genaamd « 5.000 dagen », en zelfs deze halte zal geen terminus zijn.

De toespraak van de h. Follon kreeg een warm applaus. Dan zorgde het « Théâtre des Variétés » voor een aangename namiddag, tijdens dewelke een lichte maaltijd werd opgediend.

Ten slotte kwam de h. Botton, groepschef, aan de beurt om de laureaten geluk te wensen. Vooreerst feliciteerde hij de h. Lebrun, die door de Technische Directie aangeduid werd om de h. Lefever, adjunct-eerste-inspecteur, te vervangen als verantwoordelijke voor het beheer van de werk- en onderhoudsplaatsen van de provincies Luik, Namen en Luxemburg.

Hij bedankte hem in het bijzonder voor het uitstekende werk dat hij gedurende bijna 25 jaar als chef van de Veiligheid leverde. Tijdens die periode stelde hij al zijn hoedanigheden van overtuigd en overtuigend mens ten dienste van de bevordering van de veiligheid in de groep Luik. De briljante resultaten — en vooral deze van vandaag — zijn het tastbaar bewijs van zijn schrander optreden. De heer Botton bracht hulde — waarbij hij de vergadering betrok — zowel aan de heer als mevrouw Lebrun. Hij bood mevrouw Lebrun een bloemstuk aan.

Vervolgens heette hij de heer Cresson welkom, die met veel enthousiasme de taak van chef van de Veiligheid van de groep overgenomen heeft, en bedankte de heren Follon en Tissen voor hun volharding en bekwaam en bereidwillig optreden.

De heer Botton richtte zich in het bijzonder tot de laureaten om hen aan te sporen een geest van wederzijdse hulp te ontwikkelen en te verstevigen. Dergelijke gedragslijn bevordert onder de mensen een gemeenschappelijk streven om de resultaten, die hier vandaag gevierd worden, eveneens te kunnen bereiken. Hij wees erop dat de echtgenoten bijgedragen hebben tot het succes van hun mannen.

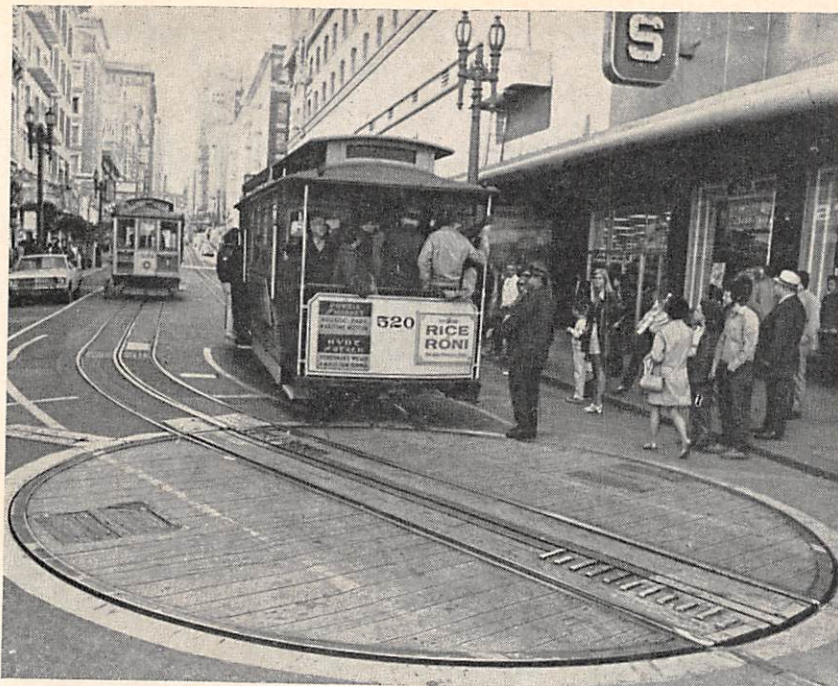
Tot besluit maakte hij de gelukwensen over van de heren directeur-generaal en inspecteur-generaal.

De toespraak van de heer Botton werd op een warm applaus onthaald. Vervolgens feliciteerde hij persoonlijk de laureaten, die met een zeer gewaardeerd herinneringsgeschenk en enkele lekkernijen voor de familie bedacht werden.

Een syndicale afgevaardigde stelde er prijs op de directie te bedanken en sloot zich aan bij de hulde, gebracht aan de agenten ter gelegenheid van het behaalde succes.

Dit jaar
100ste verjaardag
van beroemdste
tram ter wereld

DE «CABLE CAR» TE SAN FRANCISCO



Om terug te keren aan de terminus wordt de tram naar een draaischijf gereden. De ondergrondse kabel werd losgehaakt en de tram wordt met mankracht in de tegenovergestelde richting geduwd. Wanneer de tram klaar is om te vertrekken, hecht de bestuurder de kabel voor de terugweg vast.

Al werd San Francisco ca. 1801 gesticht, toch is het de jongste stad van de Verenigde Staten van Amerika: zij is nauwelijks 67 jaar oud!

De 18de april 1906 's morgens werd San Francisco door de hevigste aardbeving, die Californië ooit gekend heeft, verwoest. Gas- en waterleidingen waren onderbroken en gedurende 3 dagen woedde de brand in de stad. Men kon ten slotte de brand tot staan brengen door het doen ontploffen van huizen met dynamiet. Ongeveer 500 mensen verloren het leven; het vuur had 600 huizen vernield en ca. 250.000 inwoners waren zonder onderdak. Eerst dacht men dat de stad voor altijd afgeschreven was, maar in 3 jaar tijd stond zij weer op uit haar as.

Gelegen op een kaap tussen de Stille Oceaan en de baai van San Francisco tekent de stad zich tegen de horizon af als een compacte massa heuvels en wolvenkrabbers. De Marketstreet, de hoofdstraat waar men de grote warenhuizen, de banken, de bureaus, veel volk en het drukke verkeer aantreft, snijdt de stad in twee delen. Ten zuiden strekken zich de industriële en residentiële wijken uit, ten noorden bevinden zich de wolvenkrabbers waar de handel een onderkomen vond, terwijl in het noordwesten de 3 voornaamste heuvels in de lucht priemen.

Het heuvelachtige karakter van de bodem heeft de stad ertoe aangezet haar tramwegen te behouden. De eerste lijn werd in 1873 in dienst genomen. De rijtuigen klimmen op en dalen van de hellingen met behulp van een ondergrondse mobiele kabel, waarbij tot groot vermaak van de bezoeker nog al heel wat lawaai te pas komt (1).

(1) Reeds in 1950, in het nr 29, verscheen over de «cable cars» een uitvoerig artikel van onze welwillende medewerker, de h. L. Clessens.

Het was een Schot, een zekere A.S. Hallidie, die op het idee van een «kabeltram» kwam. Zeer jong naar Californië gekomen, kreeg deze fabrikant van het «metalen touw of kabel» medelijden met de uitgeputte paarden, die de scherpe hellingen van San Francisco moesten beklimmen.

Hij zag de beste oplossing in een motorwagen, getrokken door een, tegen dezelfde snelheid lopende, ondergrond-



Deze man houdt stevig de hefboom vast, die het rijtuig met de in beweging zijnde kabel verbindt. Men noemt hem de «gripman»; hij manipuleert een reusachtige tang die de kabel vastgrijpt. Dit vermoeiende en herhaalde inspanningen vragende werk moet midden de banken gebeuren.

se kabel. Hij vond tevens het mechanisme uit dat aan de bestuurder toelaat, wanneer het nodig is, de kabel vast te grijpen of los te laten. Op 1 augustus 1873 had de officiële ingebruikneming plaats van het eerste rijtuig. Het werd een succes en in 1880 waren reeds 8 lijnen voor exploitatie open, en dit over een kabellengte van 112 mijlen. Wat onze verwondering kan opwekken: in 1890 waren er al tien concurrerende maatschappijen en zij legden te zamen voor de exploitatie van hun diensten 600 «cable car»-rijtuigen in.

Aanvankelijk werd de stoom gebruikt voor de exploitatie van de «cable cars». Heden beschikt het gebouw, dat de drijfkracht levert, over elektrische motors van 750 pk. Zij laten de 4 kabels, die van het net overblijven, op «volle toeren» draaien.

Men kan aldus de weg, die de kabel van het motorgebouw tot in de straten en vandaar terug naar de motors moet afleggen, als volgt beschrijven: in een gleuf onder de bestrating, ongeveer 2 voet diep en 3 voet breed, loopt hij over de juiste lengte van een straat, buigt dan om een hoek, daalt naar het lager lager stadsgedeelte, om vervolgens over een strook van 500 m de scherpe helling van 22% op te klauteren en weldra het drukste punt van de lijn te bereiken, vóór de terugweg aanvangt. Al de kabels leggen een snelheid af van 17 km per uur.

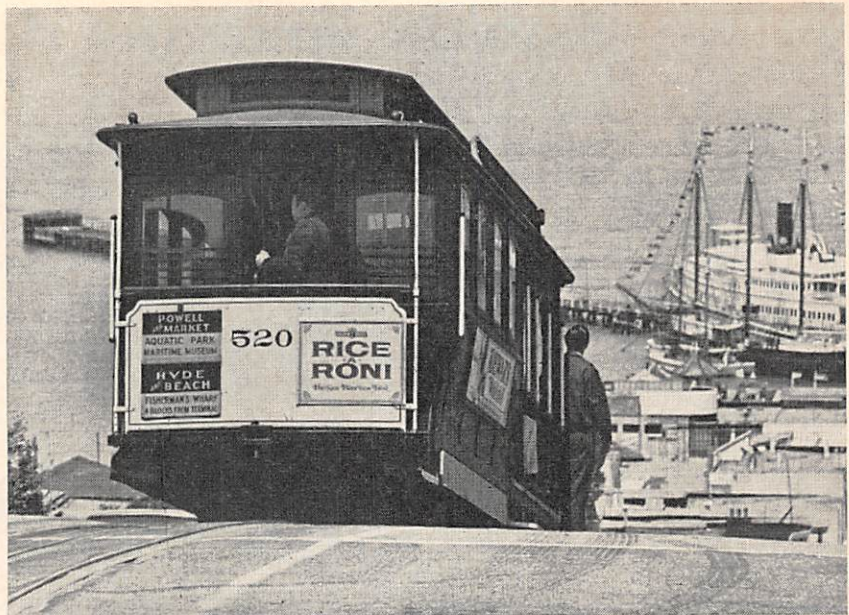
Het uitzicht van de rijtuigen is praktisch niet veranderd sinds 1873. Men moet rekenen op 150 werkdagen en ca. 10.000 dollars om een dergelijk rijtuig weer op te knappen, want al de machineonderdelen moeten met de hand gesmeed worden.

**

Een ritje maken met de cable car betekent een unieke belevenis. Haast

komt er niet bij te pas. Men reist tegen een snelheid van 9 à 9 1/2 mijlen of 17 km per uur. Het rijtuig kan plotse-ling stoppen zonder dat men daar enige reden toe ziet. Men kan er zelfs muzikale « gripmen » aan het werk zien, nl. bestuurders die folkloristische wijsjes uitvoeren met de klok van hun rijtuig. Vroeger schreef het reglement voor dat de dames moesten gebruik maken van de zitbanken, maar sinds een 15-tal jaren mogen ze ook blijven rechtstaan. Tickets worden niet afgeleverd en er is niet eens een glazen geldkistje voorhanden. De ontvanger steekt gewoon de hand uit om 25 cent (1/4 dollar) in ontvangst te nemen en telt hardop: één, twee, drie... en zo verder, meestal tot vijf. Dan grijpt hij een stang, drukt die naar beneden en een bel rinkelt. Meteen wordt het aantal reizigers door een apparaat opgetekend.

Sommige lui te San Francisco zijn van mening dat die « oude rommel » dient opgeruimd te worden. Maar de publieke opinie wordt hierdoor geenszins beïnvloed en de resterende 30 rijtuigen blijven de hellingen beklimmen en af dalen, onder het lustig gelui van hun klok.



Een onvergetelijke indruk laat een reis per tram te San Francisco na! De afdaling van de hellingen in sommige straten is zo duizelingwekkend, dat het haast onmogelijk lijkt zonder rampen deze wegen per tram af te leggen. Ziehier een tram, die zich als het ware in de afgrond stort!

Weldra zal het museum van Schepdaal uitsluitend rollend buurtspoorwegmaterieel bevatten

Het museum van Schepdaal heeft opnieuw zijn deuren geopend. Het seizoen 1973 kan beginnen.

Het museum, steeds het « wonderland » voor groot en klein, ontvangt ieder jaar ongeveer hetzelfde aantal bezoekers. In 1971 werden 5.290 entrees geteld, in 1972: 6.715. In een spanne tijds van 10 jaar kwam men tot 65.000 bezoekers. De vereniging zelf bestaat thans uit 407 leden. Dit alles kon men vernemen tijdens de algemene vergadering van de Amutra (« Vrienden van het Trammuseum »), gehouden te Brussel op vrijdag 23 maart.

De belangrijkste beslissing van deze vergadering betreft het verwijderen van het aanzienlijk materieel van de stedelijke trammaatschappijen uit het museum.

De verzameling tramrijtuigen, toebehorende aan de Amutra, bestaat uit 107 eenheden, waaronder 57 N.M.V.B.-rijtuigen; deze laatste kan men, samen met een tiental rijtuigen van andere herkomst, te Schepdaal gaan zien. De overige zijn in verschillende stelplaatsen ondergebracht, nl. in een N.M.B.S.-loods te Leuven en in een M.I.V.B.-stelplaats te Woluwe. De rijtuigen, die niet aan de N.M.V.B. toebehoorden, zullen eerlang naar de M.I.V.B.-loods te Woluwe overgebracht worden.

In juni 1972 maakte de N.M.V.B. aan het museum een ladderwagen van een bijzonder oud type over, aangezien hij dateert uit de beginperiode van de elektrische tractie op het Brussels net (1894).

Verschillende werken werden door een groep actieve leden uitgevoerd, o.a. het weer in goede staat brengen van de rijtuigen:

9.603 motorvoertuig op 2 assen (werkplaatsen van Seneffe);

11.620 aanhangwagen voor reizigers (2 assen);

8.054 ketelwagen van de N.M.V.B. - groep Antwerpen en

9.704 motorvoertuig op 2 assen (werkplaatsen van Seneffe).

**

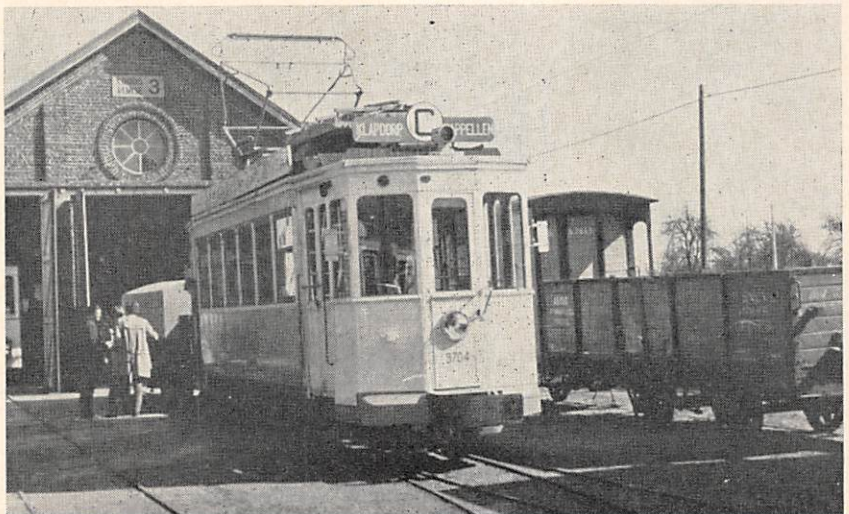
Wat de publikaties betreft, de verantwoordelijken van « Présence du Tramway » en « Fanal » zijn vastbesloten de achterstand in te lopen, terwijl een toegewijd lid van de Antwerpse afdeling aan de aanwezige leden het eerste exemplaar overhandigde van een nieuw tijdschrift, geboren uit de fusie van « Tramleven » en het gestencilde blad « Trampost ».

Het nieuwe, in de Nederlandse taal gestelde, blad van de Amutra behield

de titel « Trampost », maar doet zich onder een nieuwe, originele gedaante voor. Er werd in een grote en zeer goed leesbare letter gezet, in 2 kolommen van 11 cicero's, met op iedere bladzijde een blanco kolom, die de h. Bastaens op humoristische wijze voor « kontesterenden » bestemde om er hun nota's op aan te brengen.

Wij wensen het grootste succes toe aan dit blad van de Nederlandse sectie van de Amutra (jaarlijkse bijdrage: 200 fr. te storten op P.R. nr 449.80, Brussel).

Men noteert dat voor 1973 de prijs voor een entreebiljet voor het museum te Schepdaal ongewijzigd blijft, nl. 15 fr. Personeelsleden van de N.M.V.B. krijgen gratis toegang op vertoon van hun dienstkaart.



De 9704 weer in goede staat gebracht door toegewijde leden (Foto Keutgens).

Aan de vakantie denken...

Een trekpleister is onbetwistbaar de brede dijk te Nieuwpoort. Er is veel plaats om te wandelen en men ontsnapt er aan het lawaai en de uitwasemingen van de auto's.



Tussenkost in de prijs van het pension voor kinderen

In 1973 staat de v.z.w. « Rustoord van het personeel van de N.M.V.B. » een tussenkost toe van 40 % (veertig procent) in de prijs van het pension voor de kinderen van het personeel van de N.M.V.B., die op 1 juli 1973 de leeftijd van 16 jaar niet bereikt hebben. Deze maatregel is slechts van toepassing voor een verblijf van minimum 4 dagen en maximum 14 dagen. De kinderen der personeelsleden van het hoger kader kunnen deze gunst niet bekomen.

Voor de kostgangers van « Annette et Lubin »

De autobus, die 's morgens, 's middags en 's avonds ter beschikking staat van de kostgangers om zich naar het centrum van Spa te begeven, biedt ongetwijfeld veel service.

Wij wensen evenwel de aandacht van de vakantiegangers te vestigen op het feit, dat er twee wegen zijn waarlangs men tamelijk vlug het stadscentrum kan bereiken.

De eerste wordt « Promenade Foch » genoemd en komt uit in het « Parc de 7 heures », vlak aan het paviljoen van de « Petits Jeux » en het gebouw van de « Heures Claires »; het is een kronkelende bosweg.

De tweede weg begint juist tegenover « Annette et Lubin »; hij werd in de rotsen uitgehouwen met aan de zijkant een greppel om het van de heuvels aflopende water op te vangen. Deze weg brengt u bij het stadhuis van Spa en op de « place Pierre le Grand » (Pouhon), nadat u reeds de evangelische tempel voorbijliep; een gedeelte van deze openbare weg heet « rue Brixhe ».



's Middags keren de wandelaars terug naar « Annette et Lubin »; dit is het ogenblik van het aperitief, dat evenwel in deze streek niet nodig is om de eetlust op te wekken.

ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

Redactie :
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

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

Verantwoordelijke Uitgever :
L. Vanderfaellie
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

Een reis per buurtstoomtram verteld door Georges Simenon

Enkele maanden geleden wees een vriend van « Onze Buurtspoorwegen » ons op een passage uit het boek « La Maison du Canal » van Georges Simenon, waarin de beschrijving staat van een reis per buurtstoomtram in Belgisch Limburg.

Welnu, de wereldpers verspreidde onlangs het verbazende nieuws dat onze beroemde landgenoot besloten heeft zijn letterkundige bedrijvigheid stop te zetten.

Wij vonden het bijgevolg het gelegen ogenblik om deze reisbeschrijving ter kennis van onze lezers te brengen, temeer daar de heer Simenon ons in een vriendelijke brief daartoe de toestemming gaf.

Talrijke letterkundige critici hebben gezegd dat, alvorens de vindingrijkheid van de intrige op de voorgrond trad, het weergeven van de sfeer het belangrijkste element van Simenon's talent uitmaakte. Zijn « sfeerscheppingen » slaan meestal op door hem gekende plaatsen, hetgeen waarschijnlijk ook het geval is voor de buurtspoorwegreis uit « La Maison du Canal », uitgegeven bij Fayard in januari 1933.

Het boek, waarin Maigret niet verschijnt, behoort tot de romanreeks waarvan de actie de noordelijke landen bestrijkt. In die tijd had Simenon reeds een belangrijke produktie achter de rug: van 1924 tot 1929 schreef hij volksromans, meestal onder de schuilnaam Georges Sim, en van 1929 tot 1933 pende hij meer dan 30 werken bij elkaar. Vervolgens werd de reeds imposante lijst van romans per jaar met 5 à 6 boeken aangevuld.



Georges Simenon.

Het huis aan het kanaal

I

In de vloed van reizigers die al horende en stotende de uitgang bereikten, was zij de enige die niet gehaast was. Haar reistas in de hand, het hoofd recht op onder de rouwsluier, wachtte zij haar beurt af om haar ticket aan de bediende te overhandigen. Dan deed zij enkele stappen.

Wanneer zij te Brussel de trein had genomen, was het 6 uur 's morgens en de duisternis was zwaar geweest van de ijskoude regen. De coupé derde klas was ook al vochtig, evenals de vloer door de slijkerige schoenen, de beschotten ingevolge een kleverige wasem, de ruiten, zowel aan de binnens als aan de buitenzijde. Mensen in vochtige kleren waren ingedut.

Om 8 uur, wanneer men Hasselt bereikte, werden de lampen van de trein en het station gedoofd. In de wachtkamer stroomden van de regenschermen kleine waterstraaltjes af, die naar doorweekte zijde roken. Rond de kachels droogden de mensen hun kleren en zij waren bijna allen in het zwart, zoals Edmée. Was het een toeval? Of merkte zij dit nu speciaal op omdat zij in de rouw was? En de zwarte klederdracht, is die niet eigen aan de plattelandsbewoners?

12 december: het cijfer in vette, eveneens zwarte drukletters, naast een loket, trok haar aandacht.

Buiten knetterde de regen, mensen liepen, schaduwen plakten aan de deuren en de wolken maakten de lucht zo duister dat de winkels hun lichten lieten branden.

Vlak tegenover het station in het midden van de straat stond een grote buurtspoorwegtram, in groen en zwart geschilderd. Hij was leeg. Er was noch een mecanicien, noch een ontvanger aanwezig. Een bordje droeg de vermelding « Maaseik » en Edmée moest langs deze stad om naar Neeroeteren te gaan.

Zonder iets te vragen, stapte zij het eerste rijtuig binnen, dat in twee verdeeld was door een van ruiten voorzien beschot. Aan de ene zijde bevonden zich houten banken; op de vloer zag men sigarettepeukjes en spuug. Aan de andere kant waren er rode fluwelen kussens en een tapijt bedekte de plankenvloer.

Edmée twijfelde, ging de eerste klas binnen en nam plaats in een hoek. Ze zat recht op en nam de rouwsluier, die haar gelaat bedekte, weg. Zij was zeer mager, zeer bleek, anemisch zoals meisjes kunnen zijn op 16-jarige ouderdom. Zij droeg het haar in vaste vlechten, in haar nek in een harde wrong opgestoken.

Een halfuur ging voorbij. Mensen gingen de tweede klas binnen, vooral boerinnen die manden droegen en luidop Vlaams spraken, zoals Vlamingen in het algemeen spreken. Soms, na een blik geworpen te hebben op Edmée, die daar alleen zat achter de ruiten, begon een vrouw hoofdschuddend ten teken van medelijden te fluisteren en

andere blikken werden op het jonge meisje gericht.

De machine floot. De trein reed door de straten van de kleine, niet goed ontwaakte stad. De lampen in de rijtuigen gingen aan, misschien toevallig, maar de hele reis door bleven ze branden.

De regen, de sluier van Edmée, de dikke zwarte sjaals van de babbelkousen, het water dat op de vloeren en banken droop, alles vloeide samen tot een akelig grisaille. De omgeploegde velden waren somber en de huizen met vuil-bruine stenen gebouwd. Men trok door de streek van de Limburgse koolmijnen, langs puinbergen en mijnwerkerswijken.

Het was een oude trein, die de reizigers dooreen schudde en iedereen, Edmée als de anderen, knikkebolde zonder het te willen. Soms hielden de vrouwen een kort gesprek, dat niet hoorbaar was door het beschot, maar men zag een bedroefde uitdrukking op hun gezichten, de monden die zich voor een zucht openden en de lege ogen die, na iedere conversatie, naar de wasem op de ruiten staarden.

De ontvanger kwam in eerste klas binnen, sprak Edmée in het Vlaams

(Vervolg blz. 16)



(Vervolg blz. 15)

aan, die hem niet aankeek en, hem haar geld overreikende, slechts zei :

— Maaseik !

De bediende sprak nog twee zinnen uit, maar zij draaide het hoofd weg. In alle dorpen werd er halte gehouden, soms zelfs aan kruispunten, waar geen enkel huis stond. Mensen kwamen aangelopen; vrouwen, buiten adem en lachend, namen hun rokken op om de loopplank te betreden.

De trompet van de ontvanger stootte een belachelijke kreet uit. De locomotief floot.

Rond elf uur openden boerinnen hun mand om er levensmiddelen uit op te diepen. Om twee uur kwam men te Maaseik aan, waar de buurtspoorweg-

tram stopte naast een gelijkaardig konvooi. Er was alleen een rijtuig minder en de tram droeg de vermelding « Neeroeteren ».

Edmée vroeg geen inlichting over het vertrek, bezag niemand en richtte ook tot niemand het woord. Zoals zij in Hasselt gedaan had, nam zij plaats in een hoek van de coupé, terwijl de meeste reizigers de herbergen binnen gingen, waar men ze zag zitten achter een kop warme koffie.

De nieuwe trein vertrok pas om 3.30 uur. De avondschemering viel reeds. Men trok bossen door en over een recht kanaal, zo lang en recht dat het een obsessie werd. Het was nacht, toen, midden in een dorp, de ontvanger riep :
— Neeroeteren !

Edmée stapte uit, stond stil midden in de straat, tegenover een kruidenierswinkel, waarvan het uithangbord in het Vlaams opgesteld was. Mensen naderden de trein, anderen omhelsden mekaar en verwijderden zich. Maar niemand schonk aandacht aan Edmée. Zij ging dan post vatten op de drempel van de kruidenierswinkel, aldus beschut tegen de regen, en zette haar reistas op een trede.

De buurtspoorwegtram vertrok. De straat lag verlaten.

(Na telefonisch contact met de Uitgeverij Bruna, weten wij dat nog geen Nederlandse versie van « La Maison du Canal » bestaat; wel zal betrokken uitgeverij binnen afzienbare tijd dit werk op de boekenmarkt verspreiden.)

In Noord-Spanje: EEN NET VAN 800 KM ÉÉN METERSPOOR

Met duizenden gaan jaarlijks de Belgen naar Spanje en onder hen bevinden zich ongetwijfeld fans van de spoorwegen.

Daarom leek het ons interessant het net van het éénmeterspoor in Noord-Spanje in herinnering te brengen. Het strekt zich uit langs de Cantabrische kust (1), van ongeveer de Franse grens (Hendaye) tot El Ferrol del Caudillo (zie kaart). Elektrische tractie wordt van Hendaye tot Bilbao en van Gijón tot Avilès toegepast.

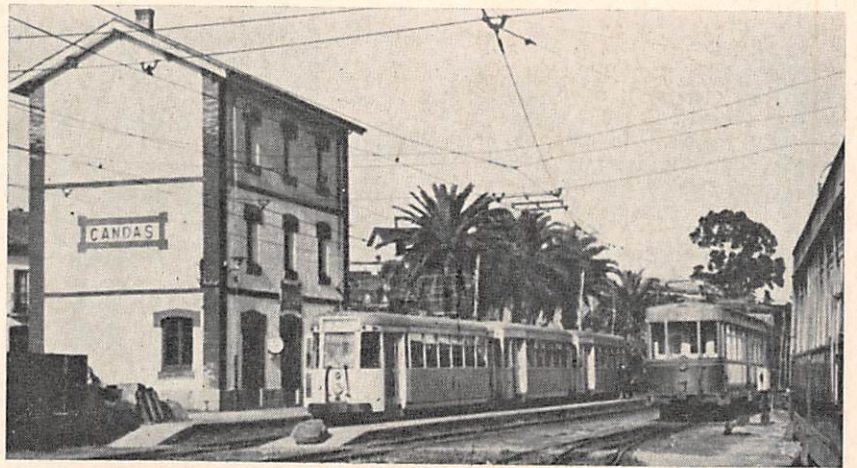
Sinds lang bestonden er in dit gedeelte van Spanje lijnen, die aan privé-maatschappijen toebehoorden. Onlangs werden zij tot een geheel samengevoegd onder het beheer van een staats-organisme, nl. de F.E.V.E. (« via Estrecha »-spoorwegen of smalspoor), dat van het Ministerie van Openbare Werken afhangt.

Op 7 september 1972 nam het Spaanse staatshoofd deel aan de inhuldiging van de spoorweg Vegadeo-Lurea (58 km), waardoor het belang aangevend werd van die spoorwegverbinding in het regionaal vervoer. Sindsdien wordt heel de Cantabrische kust door een net van 789 km éénmeterspoor bediend.

(1) Cantabrisch : het Cantabrisch gebergte is de voortzetting van de Pyreneeën, in het noorden van het Iberisch schiereiland.

De sectie tussen El Ferrol en Gijón is 320 km lang; daarvan bevinden zich 153 km in Galicia en 167 km in Asturias. De aanleg ervan werd in 1883 beslist, dan verschillende keren uitgesteld om ten slotte in 1921 toch aangevangen te worden. De burgeroorlog van 1936 zorgde voor onderbrekingen.

(27 km) gebruik van de sporen van de Elektrische Spoorweg van Carreno, die op deze buitenstedelijke sectie een tramdienst verzekert met motorwagens, afkomstig van de N.M.V.B. Het gaat hier meestal om motorwagens van het type S, die in mei 1962 en april 1966 verkocht werden.



Neen, dit is geen gezichtsbedrog ! In dit station, waar sinaasappel- en palmbomen groeien, ziet u werkelijk oude buurtspoorwegrijtuigen; zij worden gebruikt op de lijn Gijón - Avilès, in Spanje. Deze lijn, in stippellijn op de kaart aangeduid, maakt geen deel uit van de « Via Estrecha ».

De spoorweg werd etappegewijs tussen 1953 en 1972 voor exploitatie opgesteld. Hij heeft 88 stations, 110 tunnels die in het geheel 29,5 km lang zijn en 27 viaducten.

Vertrekkende vanuit Gijón maken de trams voor het traject El Ferrol - Avilès

De heer Antonio Paraja, waarnemend directeur van de « Ferrocarril » van Carreno, die wij dank zeggen voor de bevestiging en aanvulling van onze inlichtingen, onderstreept tevens dat zijn maatschappij en de spoorwegmaatschappij van Bilbao geen deel uitmaken van de verenigde privé-maatschappijen.

