

# onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor het Personeel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

N° 164

MEI-JUNI 1973

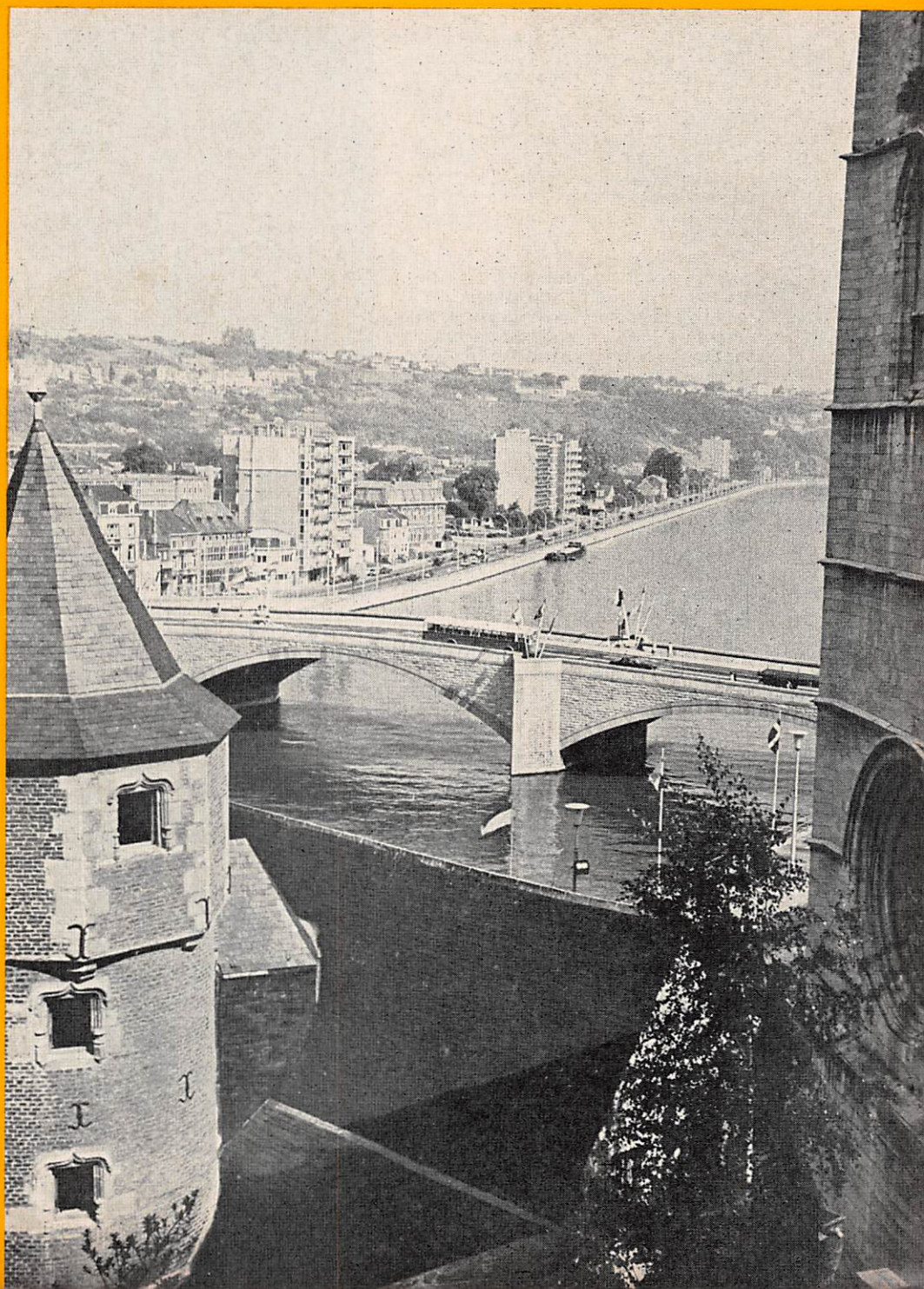
28ste JAARGANG

## INHOUD

- 3 Het jaar 1972 bij de N.M.V.B.
- 6 Aanpassingswerken te Grimbergen.
- 7 Het wielerkampioenschap der Vlaanderen van de Buurtspoorwegen.
- 10 Uitreiking van eretekens in de groep Brabant.
- 12 Het jaar der abdijen en begijnhoven.
- 13 Uitreiking van eretekens in de groep Luik.
- 14 Het domein van Wachtebeke.
- 15 Afschaffing van spoorlijnen in de streek van Bergen.
- 16 De « Grand-Hornu ».

Een autobus van onze dienst Namen - Hoei rijdt over de brug Baudouin, te Hoei. Links de toren van het hospitium d'Oultremont. Rechts de collegiale kerk Notre-Dame, waarvan men het beroemde kerkraam « le Rondia » bemerkt.

(Foto Roels)



# FRANS DE STOOMTRAM

## door Mevr. Berthe DELÉPINNE

### DE BUURTSPORWEGTRAM

Toen hij nog door middel van stoom voortbewogen werd, hoorde men hem in de verte ronken, zuchten op de hellingen en zacht fluiten op minder bergopgaande wegen.

Men had op goed geluk zijn baan getrokken, van het ene dorp naar het andere, de grenspaal van een akker, een hazelaarbosje, een poel, een muur van een boomgaard eerbiedigend, zodanig dat hij op zijn « toboggan »-rails heen en weer slingerde, zigzaggewijze voortliep, veel tijd verloor of soms al eens voort snelde, tegelijkertijd haas en schildpad, zoals een ongetemde draak omgeven door rook en vlammen.

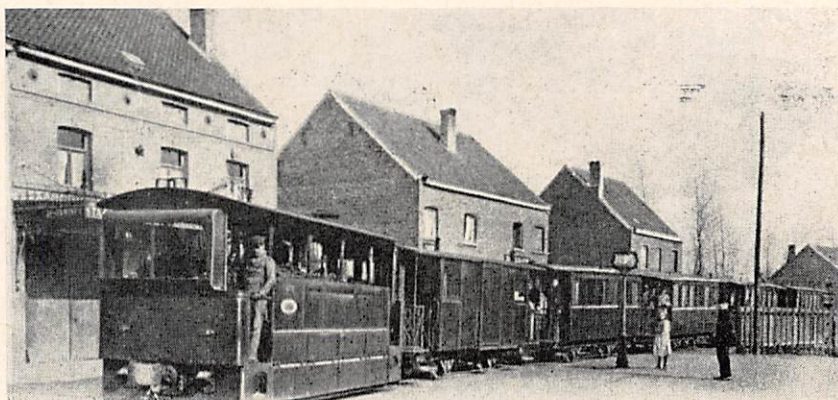
Zoals een tamtam in Afrika in een mythische taal de gebeurtenissen uit verre dorpen in de wildernis vertelt, verspreide de tram van halte tot halte de goede en slechte berichten. Hij verbond door zijn lint van rails de verspreid liggende hoeven, die zich meer verenigd voelden door zijn scherp gelij dan door de harmonieuze stem van de klokken.

Op een dag zei iemand, die hem in de grote bocht hoorde kermen: « Zie daar Frans, die zich hees schreeuwt! » Frans: de begeerde naam die het leven oproept van de « poverello » van Assisi, van de vader van Gargantua en een koning van Frankrijk.

De tram werd « Frans » voor iedereen en door het dragen van een mensennaam nog iets meer dan een machine. Hij werd de vertrouwde slaaf, een huisdier, een ondergeschikte broeder, die recht had op eerbied en een bepaald gezag.

Zijn doortocht regelde het leven van de boeren. Men zei: « Frans, aan het kruispunt van de twee wegen; hij zal je een doos geven, let op, het is het communiekleed van de kleine » — « Frans: witte rook, teken van vorst ».

Op winteravonden scheen het licht van zijn gloeiende kolen als een ster van vrede en zachte rust over het besneeuwde landschap.



*Een bedrijfsblad dient zich hoofdzakelijk naar de toekomst te richten en de lezer in te lichten over wat gaat gebeuren, over wat heden en toekomst beïnvloedt.*

*De N.M.V.B. is evenwel een bijna honderdjarige instelling en zij kan dientengevolge op een rijk verleden terugblikken, hetgeen leerrijk en soms vermakelijk kan zijn, zodat wij nog maar eens over het verleden uitweiden.*

*Het tijdperk van de eerste spoorlijnen werd weldra door een structuurhervorming opgevolgd, toen men geleidelijk van « stoom » op elektriciteit overschakelde.*

*Talrijke « oudgedienden » hebben dit tijdperk gekend. Daarom denken wij dat zij met genoegen hierna volgende tekst zullen lezen van Mevr. Berthe Delépinne, vice-voorzitster van de Belgische Vereniging van Toeristische Schrijvers, die zo vriendelijk was toestemming te geven tot overname. De tekst komt uit het thans niet meer voorradige boek « En Musardant ».*



*Een beeld uit een ander tijdperk! De stoomtram haalde dorpen en kleine steden uit hun afzondering.*

Het feit een mensennaam gekregen te hebben, maakte hem niet fierder noch minder grillig. Frans was nooit gehaast, al moest hij zoals een echte tram een uurtabel volgen. Maar kom, een uurtabel gaan volgen die door God - weet - welke - stadslui opgesteld werd! Men riep van ver: « Hé, Frans, wacht op de grote Lowie bij de molen! » Hij stopte voor de deur van de kreupele met de krukken en haar hond, begeleidde Mijnheer Pastoor op zijn herderlijke tochten, aanvaardde op zijn platform zoveel manden als men er

wilde op neerzetten en sloeg een babbelte in het café, dat dan toch heette: « In de tramhalte ».

Aan het eindstation begonnen de reizigers, die te laat kwamen om over te stappen, tegen Frans uit te varen: « Stuk oud ijzer! Wanneer zal je elektrisch zijn zoals de andere trams? Je zoudt ten minste rechtdoor rijden en op tijd aankomen! »...

Het is zover. Frans werd elektrisch, na lange tijd weerstand geboden te hebben.

Hij gaat rechtdoor nu: als een schaar snijdt hij het landschap in twee. Hij heeft geen bestuurder meer met een rode halsdoek om, maar een mecanicien met een gegalonneerde pet op, die slechts antwoordt wanneer hij aangesproken wordt. Geen rook of geweld meer; gedaan het gedroom voor het huis van de baanwachter. Wel vaste halten en een reglementaire sirene, die blaft als een dolle hond. Hij kent slechts zijn uurtabel en dringt zich met zijn gevernist hout en geel leren banken aan de reizigers op.

De ondankbare reizigers, steeds op tijd nochtans, klagen nu: « Ah! Het ging er veel gezelliger aan toe in de tijd van Frans ».

# HET JAAR 1972 BIJ DE N.M.V.B.

## Samenvatting van het verslag uitgebracht door de Raad van Beheer

### VOORWOORD

Het maatschappelijk dienstjaar 1972 sloot met een totaal tekort van 1.079 miljoen F, waarin een som van 65 miljoen begrepen is die als subventie aan de privé-exploitanten van openbare autobusdiensten werd toegekend wegens ontoereikendheid van ontvangsten. Bij vergelijking met het dienstjaar 1971 is het exploitatieverlies met 320 miljoen F toegenomen.

Dat deficit is ongetwijfeld indrukwekkend en het is te vrezen dat het in de komende jaren nog groter zal worden, tenzij onze vervoermiddelen bij de cliënteel in ruime mate opnieuw in de gunst zouden komen, wat in een nabije toekomst echter weinig waarschijnlijk is. De verslechtering van onze exploitatieuitslagen lijkt onafwendbaar, daar de afstand slechts groter kan worden tussen, eensdeels, de bijna stagnerende ontvangsten die voortkomen uit in 1968 vastgestelde tarieven en, anderdeels, snel stijgende lasten, voornamelijk deze die verband houden met het personeel en die meer dan 73% van onze gezamenlijke uitgaven uitmaken.

Om de exploitatierekeningen in evenwicht te brengen zou men inderdaad dadelijk de tarieven aanzienlijk moeten verhogen om het huidige niveau van de lasten in te lopen, en nadien nog vaak verhogingen toepassen om de aanhoudende stijging van prijzen en lonen te neutraliseren. Een dergelijke politiek, die vanuit sociaal oogpunt onaanvaardbaar is, zou, zoals wij in onze voorgaande verslagen herhaaldelijk hebben onderstreept, onvermijdelijk leiden tot een steeds grotere ongunst bij de cliënteel, wat dan weer een bron van nog zwaarder verlies zou uitmaken.

De financiële uitslagen, waar de exploitatieontvangsten in 1972 nog slechts 64% van de uitgaven dekken, zijn

### EXPLOITATIE

#### Spoorlijnen

West-Vlaanderen . . . . .	67 km 823
Henegouwen . . . . .	164 km 153
Brabant . . . . .	16 km 700
<b>Gans het net . . . . .</b>	<b>248 km 676</b>

Op 31 december 1972 werd door de « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » een verpachte spoorlijn met niet elektrische tractie geëxploiteerd, uitsluitend opgesteld voor reizigersvervoer en waarvan de lengte 5 km 400 bedroeg.

#### Wegdiensten

##### a) Openbare autobusdiensten.

Op 31 december 1972 werden 12.257 km openbare autobusdiensten rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd.

De verpachte openbare autobusdiensten omvatten op dezelfde datum 1.610 km.

##### b) Speciale autobusdiensten.

Gedurende het jaar 1972 zijn zowel het aantal als de lengte van de speciale autobusdiensten opnieuw gestegen. Deze vermeerdering is vooral te wijten aan de toename van het scholierenvervoer, dat nog uitbreiding genomen heeft, in vergelijking met het vorige dienstjaar, in vrijwel alle streken van het land.

in verhouding tot de omvang van het net niet ongunstiger dan die van de andere maatschappijen voor gemeenschappelijk openbaar vervoer in België en van soortgelijke ondernemingen in de naburige landen. Wij willen er bovendien op wijzen dat de N.M.V.B. een net exploiteert met een hoofdzakelijk regionaal karakter en geringer cliëntenpotentieel, naast stadsnetten van middelmatige belangrijkheid voor dewelke wij, in hun geheel genomen, in 1972 een lichte aanwinst aan ontvangsten met 1,27% hebben geboekt ten opzichte van het vorige dienstjaar bij gelijkblijvend tarief.

Benevens de op de Rijksbegroting uitgetrokken kredieten om het exploitatietekort te dekken, werd in 1972 een wetsontwerp opgemaakt met het doel de organieke wet en de statuten van onze maatschappij te wijzigen. De voziene bepalingen zullen haar de toelating verlenen leningen aan te gaan onder waarborg van de Staat om de nodige vernieuwingen te financieren en het de Staat mogelijk maken het verwerven van nieuwe installaties, uitrustingen en materieel te vergemakkelijken.

Wegens de politieke gebeurtenissen heeft het bedoelde ontwerp nog geen kracht van wet kunnen krijgen. Men kan slechts de wens herhalen die verleden jaar werd uitgedrukt, nl. dat de maatschappij weldra een wettelijke structuur zou bekomen waardoor het haar mogelijk wordt de haar toegewezen taak onder nieuwe voorwaarden voort te zetten.

De Raad van beheer is er zich van bewust dat, in het algemeen belang, het probleem van het secundair personenvervoer in ons land moet worden herdacht.

Zoals blijkt uit haar regeringsverklaring, is de restructuratie van het stads- en streekvervoer trouwens een der oogmerken van de huidige Regering.

Op 31 december waren er 2.717 speciale diensten waarvan er 1.853 geëxploiteerd werden door pachters; hun totale kilometerlengte bedroeg 60.897 km, waarvan 51.039 km geëxploiteerd door pachters.

#### Aantal vervoerde reizigers per tractiestelsel

Elektrische diensten . . . . .	27.566.000
Spoorautodiensten . . . . .	236.000
Autobusdiensten . . . . .	220.917.000
<b>Al de diensten te zamen :</b>	<b>248.719.000</b>

#### Evolutie van het reizigersvervoer

De in 1971 genoteerde stabilisatie van het verkeer, uitgedrukt in het aantal vervoerde reizigers, werd in 1972 bevestigd; men stelt hoogstens een lichte afbrokkeling (— 0,9%) vast.

Indien het aantal gewone reizigers, dat in 1971 met 0,3% gestegen was, ditmaal een daling met 0,9% vertoont, is het verlies aan cliënteel minder aanzienlijk, zowel voor de gewone abonnees (— 0,7%, tegen — 8% in 1971) als voor de weekabonnees (— 4,5%, tegen — 8,5% in 1971).

De schoolabonnementen blijven aangroeien, hoewel op een minder markante wijze (+ 0,7% tegen 3,8% in 1971).

## PERSONEEL

### Effectief

Tussen 1 januari en 31 december 1972 werd de getalsterkte van het personeel van 6.757 op 6.802 leden gebracht, zegge met 45 eenheden vermeerderd. Die aangroei vleit voort uit 421 aanwervingen en 35 heraanwervingen, gedeeltelijk gecompenseerd door 411 vertrekken.

### Uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten

Bezoldigingen . . . . .	1.519.287.520
Wettelijke sociale lasten (R.M.Z.) . . . . .	496.404.719
Andere wettelijke sociale lasten . . . . .	47.853.174
Extra-wettelijke sociale lasten . . . . .	324.979.213
<b>Totaal . . . . .</b>	<b>2.388.524.626</b>

### Toelagen aan de oud-werknemers en gerechtigden

Aantal begunstigden, op 31 december 1972, van bijkomende toelagen :

pensioen . . . . .	: 2.627 oud-werknemers;
overlevingsrente . . . . .	: 2.680 gerechtigden;
invaliditeit . . . . .	: 664 oud-werknemers;
werkloosheid . . . . .	: 301 oud-werknemers.

**Totaal . . . . . : 6.272** oud-werknemers en gerechtigden.

### Psychologische proeven en beroepsexamens

In 1972 werden er :

- a) 1.557 psychologische examens gedaan, tegen 1.294 in 1971, ingedeeld als volgt :
  - 1.413 aanwervingsexamens,
  - 59 examens nopens geschiktheid tot bevelvoering,
  - 30 mutatieëxamens,
  - 11 controleëxamens nopens geschiktheid tot de functie,
  - 44 oriëntatieëxamens.
- b) 426 beroepsexamens voor het loontrekkend personeel van de technische diensten.
- c) 447 beroepsexamens voor het weddetrekkend personeel.

## TECHNISCHE DIENSTEN

### Vaste installaties

De hierna vermelde werken werden in 1972 voltooid : werkplaats voor het klein onderhoud van de autobussen en sociale installaties, te Leuven;

werkplaats voor het klein onderhoud van de autobussen en sociale installaties, te Nijvel;

woning en kantoren, te Rocourt;

werkplaats voor het klein onderhoud van de autobussen, magazijnen, sociale installaties en modernisering van de woning, te Overijse;

inrichten van de woning van de stelplaats, te Evere;

parkeerplaats voor autobussen, te Asse;

wasstation voor de autobussen, te Dilbeek;

inrichten van de werkplaats voor het klein onderhoud van de autobussen, te Haacht;

inrichten en modernisering van de stelplaats, te Lasne; werkplaats voor het onderhoud en het herstellen van de autobussen, te Kessel-Lo;

onderhoudscentrum van de autobussen, te Grimbergen.

## ROLLEND MATERIEEL

### Effectief op 31 december 1972

#### Vervoer over de weg

Autobussen . . . . .	2.131
Wegtrein . . . . .	1
Andere voertuigen . . . . .	170

#### Vervoer per spoor

Elektrische motorwagens « reizigers » . . . . .	200
Elektrische motorwagens « dienst » . . . . .	9
Locomotieven . . . . .	6
Spoorauto's en tractoren . . . . .	15
Bijwagens . . . . .	164

## ONGEVALLEN VOORZORGSMAATREGELEN EN BEHEER

### Arbeidsongevallen

Het totaal van de ongevallen in dienst en op de weg van het werk bedraagt 407, tegen 396 in 1971, zegge een vermeerdering met ongeveer 2,8 %.

#### Ongevallen derden - Spoor

Ondanks een gevoelige vermindering van het aantal door de spoordiensten afgelegde kilometers is het aantal in dit vak geregistreerde ongevallen hetzelfde gebleven (1.510 tegen 1.509 in 1971).

#### Ongevallen derden - Weg

Terwijl het aantal in 1972 afgelegde km omzeggens onveranderd gebleven is ten opzichte van 1971, zijn er 5.694 ongevallen geregistreerd, tegen 5.626 in 1971.

## FINANCIËLE EN BEDRIJFSRESULTATEN

De financiële toestand van de N.M.V.B. is tijdens het dienstjaar 1972 aanzienlijk erger geworden.

Terwijl de ontvangsten een lichte vermindering (12,3 miljoen F) ondergingen, hebben de diverse lasten een zeer aanmerkelijke stijging (307,7 miljoen F) gekend, die hoofdzakelijk te wijten is aan de verhoging van de bezoldigingen en de sociale lasten.

De totale ontvangsten bedroegen 1.922,5 miljoen F en de uitgaven bereikten 3.001,5 miljoen F.

Dientengevolge wordt het dienstjaar 1972 met een exploitatietekort van 1.079 miljoen F afgesloten, tegen 758,9 miljoen F in 1971 en 328,7 miljoen F in 1970.

\*  
\*\*

## BESLUIT

Niemand maakt zich nog illusies over de rendabiliteitsmogelijkheden van het gemeenschappelijk vervoer in de tegenwoordige omstandigheden. De resultaten moeten niet meer uitsluitend worden beoordeeld vanuit het financiële oogpunt, maar ook in het licht van de essentiële behoeften van sociale en economische aard waaraan het collectief vervoer nog steeds moet voldoen.

De deficitaire uitslagen van buitenlandse metronetten, waarop modern materieel is ingezet en die snel en frequent vervoer bieden, zijn eveneens welsprekend in dit opzicht.

# ONZE TWEE VAKANTIETEHUIZEN, VERTREKPUNTEN VOOR PRACHTIGE UITSTAPPEN

De Belg is over het algemeen een goede Europeaan en tijdens zijn verlof overschrijdt hij geregeld de landsgrenzen, meestal op zoek naar de zon. Bij ons beschikken wij echter ook over tal van historische gedenktekens en, op zo'n beperkt grondgebied, over een grote verscheidenheid van schilderachtige oorden en monumenten die de

eeuwen hebben getrotseerd, zoals het Gravenkasteel te Gent, de Gruuthusekaai te Brugge, de « Cheoncq Clotiers » te Doornik of de koninklijke basiliek te St-Hubert in de Ardennen, en tientallen andere.

Een verblijf in een onzer twee vakantietehuizen zal het u mogelijk

maken rond te toeren, hetzij in de twee Vlaanderen, zo rijk aan historische monumenten, hetzij doorheen de Luikse Ardennen, tot aan de Oostkantons.

Deze foto is kenschetsend voor de duingenoegens van de kust. Men kan er schuilen voor de wind, er spelen of er dutten, al naar eigen gading. Doch indien ge beslist hebt te gaan zwemen in zee, herinner u dat de aanpassing aan het koude water afhangt van ieders temperament. Wanneer u moet klappertanden, zo u rilt, duizelig wordt of uw oren hoort gonzen, wees zo verstandig uit het water te komen. In de meeste gevallen zal, gelukkigerwijze, een bad van korte duur uw levenskrachten opwekken en zult u dan des te meer waarderen wat u aan tafel in Zonnebloem opgediend wordt.



(Foto Commissariaat-generaal voor Toerisme)



(Foto Van den Eede)

Op tien minuten, per auto, van Spa, zult u typische Ardeense landschappen ontdekken, zoals het hiernaast afgebeelde. Het is geenszins de ruigheid van de Ardennen zoals sommige schilders ze op hun doeken in paarsachtige kleuren geborsteld hebben. Hier ademt alles wat u omringt rust uit; wanneer de automobilist de deur van zijn voertuig dicht heeft geslagen en slechts enkele meters het pad betreedt dat hem lokt, voelt hij innig aan dat het « contact met de natuur » geen ijdel woord is.

# DE STELPLAATS VAN GRIMBERGEN



*Met haar tien sporen was de tramloods van Grimbergen een der grootste van de Buurtspoorwegen.*

Ingevolge het initiatief van het Commissariaat-generaal voor Toerisme om in 1973 de abdijen en begijnhoven, waarop ons land terecht trots mag zijn, nader te belichten, is Grimbergen thans door het grote publiek voorzeker beter gekend als zetel van een prachtige abdijkerk waarvan de fraaie architectuur en de vele kunstschaten de bewondering van de bezoekers wekken.

Enkelen zullen bovendien weten dat te Grimbergen een vliegveld gelegen is, dat meer en meer uitbreiding neemt, waarvan de diensten van de nabijliggende luchthaven van Zaventem gebruik maken voor het inrichten van stages en opleidingscursussen ten behoeve van het luchtvaartpersoneel.

Voor de N.M.V.B. is Grimbergen, een plattelandsgemeente van Brabant op 11 km ten noorden van Brussel, voornamelijk de localiteit waar zich de stelplaats bevindt voor de buurtspoorlijnen Brussel - Grimbergen en Brussel - Wemmel en voor de talrijke openbare en speciale autobusdiensten die de streek bedienen.

Er valt hierbij op te merken dat de vermelde spoorlijnen thans de enige zijn die in de groep Brabant overblijven, wat verrassend kan voorkomen aan sommigen onzer lezers die het uitgestrekte spoornet van de provincie gekend hebben.

In onze stelplaats werden de laatste tijd vrij belangrijke wijzigings- en aanpassingswerken uitgevoerd wegens de uitbreiding van het autopark en de ermede gepaard gaande onderhoudswerkzaamheden.

Andere werken drongen zich eveneens op omdat deze stelplaats niet meer per spoor verbonden is aan het centrale werkhuis van Kuregem; het buurtspoor werd inderdaad onlangs aan de Kanaalbrug te Anderlecht onderbroken, ingevolge wegeniswerken, zodat onze trams de werkplaats niet meer kunnen bereiken.

Derhalve moesten de nodige schikkingen genomen worden om te Grimbergen op zijn minst de lopende onmisbare herstellingen en de gebruikelijke onderhoudswerken te kunnen verrichten, terwijl, voor grote herstellingen, de trams voortaan over de weg vervoerd moeten worden met de grote speciaal aangepaste vrachtwagen waarover de werkplaats van Kuregem beschikt.

## De grote loods

In de grote loods waarin destijds tien sporen voorhanden waren om de motoren aanhangwagens te stallen, werden er vijf behouden voor het spoormaterieel en werden de andere vijf uitgebrouwen om een grote ruimte vrij te maken voor het bergen van de autobussen.

Wij hebben in 't bijzonder opgemerkt dat de tramwagens, vijfendertig in totaal, er 's avonds in ondergebracht worden in de volgorde van hun vertrek 's morgens; aldus konden de ochtendmaneuvers uitgeschakeld worden die dikwijls oorzaak waren van ongevallen of van zenuwslopende tijdverlies.

Bij de ingang van de remise bevinden zich vijf onderzoekspuiten voor het nazicht en het onderhoud van het spoormaterieel, het afnemen der motoren, der compressoren, enz.; een dezer onderzoekspuiten werd uitgerust met een machine bestemd voor het slijpen der wielbanden, wat tot nog toe uitsluitend te Kuregem werd gedaan.

Achteraan in de loods werd een stel beweegbare elektrische ophaaltoestellen geïnstalleerd; deze dienen om een rijtuig in zijn geheel op te hijsen ten einde het personeel toe te laten, van op de grond, de bogies te verwijderen en de vereiste werken uit te voeren.

Tijdens ons bezoek aldaar bevond een tramkoetswerk zonder bogies zich zo op twee meter hoogte en wij bekenen dat dit zicht zeer opvallend was.

Op de plaats waar zich destijds de vijf rechtse sporen bevonden, werd deze bedekt met beton en is zorgvuldig afgelijnd om er in goede orde een twintigtal autobussen te schikken.

Later zal er achterin de loods een installatie voor het wassen van autobussen aangebracht worden, wat de uitrusting van de stelplaats gunstig zal vervolledigen.

## De werkhuisen voor autobussen

Naast de remise werden een grote en een kleine werkplaats aangepast om nog slechts één geheel te vormen.

Drie nieuwe nazichtputten werden gebouwd, zodat men nu over 6 putten voor het onderhoud der autobussen

beschikt. Deze verdubbeling alleen al volstaat om aan te tonen hoe belangrijk onze activiteiten op de weg geworden zijn.

De schikking der lokalen werd herzien en verschillende afzonderlijke magazijnen voor het opslaan van ontvlambare produkten, van banden, oliën, wisselstukken en van materieel werden voorzien, ten einde de brandrisico's te verminderen, het geloop te beperken en de taak van het personeel te vergemakkelijken.

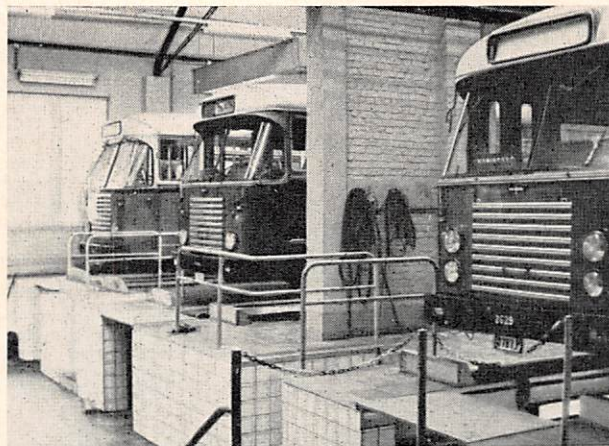
Weldra zullen de werken voor uitrusting van een nieuwe hoogspanningskabine voor de voeding van de elektrische installaties der gebouwen en der gereedschapsmachines beëindigd zijn.

Voegen we er aan toe dat het werkplaatsgeheel en de sociale en sanitaire installaties verwarmd worden door middel van twee krachtige warmeluchtgeneratoren.

### De sociale en sanitaire installaties

De stelplaats van Grimbergen wordt beheerd door de h. Vanderheyden J., bewegingsoverste 1ste klas, die 125 personeelsleden onder zijn gezag heeft, terwijl het onderhoud van het materieel verzekerd wordt door een ploeg van 9 mannen van de dienst

*Drie nieuwe nazichtputten.*



T/AT, onder de leiding, ter plaatse, van de h. De Weer R., brigadier.

De modernisering van de sociale en sanitaire installaties werd verwezenlijkt gelijktijdig met de aanpassing van de werkplaats en de vernieuwing van het gereedschap, zodat het personeel thans beschikt over een sanitair gebouw, een refter en twee kleedlokalen die volledig vernieuwd werden.

De orde en zindelijkheid, die er zoals in de loods en de werkplaatsen trouwens heerste, gaf een prettige indruk en is van aard bij te dragen tot de veiligheid op het werk en de verzorging van het personeel.

### BEZOEK AAN HET KONINKLIJK PALEIS TE BRUSSEL

Wij wijzen er onze lezers op dat het Koninklijk Paleis te Brussel ook dit jaar kan bezocht worden, van 22 juli af tot 16 september, iedere dag van 9.30 h tot 16 h, 's maandags uitgezonderd.

## ERIC DE ROOSE

(van de stelplaats Hamme)

wint het wielerkampioenschap van Vlaanderen

Dit kampioenschap, voorbehouden aan het Tram- en Autobuspersoneel van de N.M.V.B., vond plaats op zondag 27 mei 1973, in goede weersomstandigheden, met 33 deelnemers.

Onder druk van renners zoals Balcaen en de gebroeders Farazijn viel er een beslissende ontsnapping te noteren.

Tijdens de laatste ronde kwamen er nog 12 deelnemers in aanmerking voor de overwinning en het was ten slotte Eric De Roose, van de stelplaats Hamme, die ze behaalde.

Wij willen hier vermelden dat twee personeelsleden van de stelplaats van Charleroi gerangschikt waren, de ene J. De Gasperi op de 19e plaats, de andere, M. Hocquet, op de 22e plaats.

Al onze gelukwensen aan de inrichters, aan de renners en aan de overwinnaar.

Wij nemen de gelegenheid te baat om er de belanghebbers op te wijzen dat de vriendenkring van Diksmuide zijn wielerkampioenschap van België voor het personeel der N.M.V.B., zal inrichten op zondag 9 september 1973.



*Een goed omringde overwinnaar.*

(Foto Brugsch Handelsblad)

# NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

## Geboorten

### HOOFDBESTUUR

Nic bij Beddegenoodts R. (Tienen)

### ANTWERPEN

Serge bij Van Hoomissen C. (Deurne)  
Dirk bij Geers G. (Berchem)  
Steve bij Van Tichelen J. (Wuustwezel)  
Nadia bij Van der Hallen K. (Schoten)  
Els bij Hendrickx C. (Langdorp)

### OOST-VLAANDEREN

Ann bij Van Cleef G. (Heusden)  
Geert bij Van Driessche E. (Lokeren)

### HENEGOUWEN

Michel bij Mainil Cl. (Neufville)  
Lydia bij Colyn M. (Viesville)  
Laurence bij Van Driessche E. (Ligny)  
Christelle bij Voyageant R. (Bergen)  
Frédéric bij Héraud R. (St-Symphorien)  
Thierry bij Salade Ch. (Goutroux)  
Laurence bij Delube L. (Dour)  
Bernard bij Niemegeerts R. (Viesville)  
Pascal bij Lerat M. (Anderlues)  
Christophe bij Trotin R. (Carnières)  
Michael bij Janssens G. (Marchienne)  
Dominique bij Buisseret N. (Leval-Trahegnies)  
Nicolas en Emmanuel bij Leroy M. (Doornik)

### NAMEN-LUXEMBURG

Martine bij Belche J. (Thiaumont)  
Corine bij Watteyne Ch. (Cortil-Wodon)  
Carine bij Marchal F. (Chimay)

### LUIK

Alain bij Closset F. (Wonck)  
Emmanuel bij Dengis A. (Hannut)  
Christelle bij Dekimpe J.-Cl. (Milmort)  
Johnny bij Nys R. (Vreren)  
Mary bij Grisay P. (Xhendelesse)  
Jeannine bij Messoten M. (Sluizen)  
Vincianne bij Bonhivier E. (Waremmes)  
Thierry bij Mouton Fr. (Oteppe)

### BRABANT

Sabrina bij Mot M. (Leerbeek)  
Pascal bij Amand R. (Waver)

### LIMBURG

Bianca bij Bosman P. (Uikhoven)  
Johan bij Reenaers G. (St-Lambrechts-Herk)

### WEST-VLAANDEREN

Sandra bij Luca F. (Oostende)  
Steven bij Verstraete H. (Westende)  
Franky bij Dewulf W. (Oostduinkerke)  
Koen bij Wildemaue P. (Brugge)  
Dirk bij Schockaert W. (Brugge)  
Isabelle bij Vanhooren J. (Oostende)  
Filip bij Ballegeer D. (Brugge)

## Huwelijken

### HOOFDBESTUUR

De Bruycker H. met Mej. Van Keymeulen R.

### OOST-VLAANDEREN

Van Oostende E. met Mej. Jolie M.-L.  
Van Buyten B. met Mej. Van Mieghem L.  
Heirman M. met Mej. De Lange A.  
Van Laeken H. met Mej. Dossche C.  
Van Laeken J. met Mej. De Saedeleir L.  
Strobbe G. met Mej. Claeys M.

### HENEGOUWEN

Damanet D. met Mej. Falise J.  
Dehon J.-P. met Mej. Dorsimont J.  
Depraetere L. met Mej. Blaimont M.

### NAMEN-LUXEMBURG

Hairion J. met Mej. Dachelet G.

### LUIK

Dubois H. met Mej. César D.  
Pasquet M. met Mej. Barée A.

## BRABANT

Geeroms J. met Mej. Van Schepdael J.  
De Neve C. met Mej. Van Langenhoven M.  
Machtelinx G. met Mej. Billemans S.  
Willems R. met Mej. Van Isveldt R.

## WEST-VLAANDEREN

Mylle G.H. met Mej. Devisch N.  
Bilaey Y. met Mej. Riemacker A.  
Duynslaeger G. met Mej. Slabbinck J.  
Doom G. met Mej. Vantoortelboom J.  
Vanoverstraeten E. met Mej. Devos R.

## Gepensioneerde agenten in de groepen

Maanden maart en april 1973

Dienst-  
jaren

### ANTWERPEN

De Munter J., AB-bestuurder-ontv. 35  
Verhoeven C., el. geleider 47  
Oorts K., ontvanger 43

### OOST-VLAANDEREN

Braeckman P., brigadier 33  
Van Den Bussche E.,  
gesch. werkm. 1<sup>e</sup> kl. 44  
Verhofstede A., ontvanger 42

### HENEGOUWEN

Deschamps L., AB-bestuurder 39  
Delguste M., brigadier 33  
Lermuniaux G., ontvanger 46  
Van Pevenage A., ontvanger 45

### NAMEN-LUXEMBURG

Dropsy A., bewegingsoverste 2<sup>e</sup> kl. 45  
Mottet C., baanwerker 43  
Roufosse N., chef-baanwerker 48  
Thiteux D., AB-bestuurder-ontvanger 44  
Perot Fr., gesch. werkm. 1<sup>e</sup> kl. 48

### LUIK

Chatelain E., AB-bestuurder 25  
Houben G., gesch. werkm. 1<sup>e</sup> kl. 40  
Hougardy S., gesch. werkm. 1<sup>e</sup> kl. 48

### BRABANT

Danau E., gesch. werkm. 43  
De Ro G., AB-bestuurder-ontvanger 38  
Hermant R., gesch. werkm. 1<sup>e</sup> kl. 46  
Pilette E., eerste controleur 41  
Smismans A., el. geleider 38  
Van Hoogten J., keurwerkman 47  
Van Meensel L., gesch. werkm. 1<sup>e</sup> kl. 43  
Van Wyngaerden L., AB-best.-ontv. 42  
Ergo M., gesch. werkm. 1<sup>e</sup> kl. 43  
Puttemans F., brigadier 43  
Renmans G., klerk 36  
Tuyaerts J.F., el. geleider 41

### LIMBURG

Vanvinckenroy H., AB-best.-ontv. 47

### WEST-VLAANDEREN

Depoorter M., AB-bestuurder-ontv. 36  
D'Haene H., chef-baanwerker 41  
Borny C., el. geleider 18

## Sterfgevallen

« Onze Buurtspoorwegen » deelt in de rouw van de families die een van hun dierbaren verloren.

### AGENTEN IN DIENST

Leef-  
tijd

#### BRABANT

Caudron A., ontvanger 58  
Leclercq H., ontvanger 58

#### WEST-VLAANDEREN

Verbauwe A., AB-bestuurder-ontvanger 55

### BEGUNSTIGDEN

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

#### ANTWERPEN

Geens J., dienstoverste 2de kl. 77  
Lenaerts L., gesch. werkm. 1ste kl. 63  
Thijs F., gesch. werkm. 77

#### HENEGOUWEN

Pelet J., gesch. werkm. 1ste kl. 67  
Fernande G., ontvanger 70  
Dani J., baanwerker 78  
Boite V., baanwerker 67  
Berghen P., ontvanger 82  
Croain L., gesch. werkm. 70  
Walraevens H., baanwerker 74  
Olivier J., el. geleider 71  
Fayt H., manoeuvre 84  
Boudart S., bestuurder 67  
Brasseur A., keurwerkman 53  
Paris E., el. geleider 74

#### NAMEN-LUXEMBURG

Pelerin L., AB-bestuurder-ontvanger 67  
Collignon H., bestuurder 70

#### LUIK

Paquay O., ontvanger 82  
Costermans M., el. geleider 74  
Wille M., baanwerker 81

#### BRABANT

De Koninck F., ontvanger 83  
Cauwens F., hoofdontvanger 68  
Ballon J., AB-bestuurder-ontvanger 62  
Quinart E., ontvanger 65  
De Koster P., ontvanger 66  
Vergalle D., el. geleider 86  
Vannieuwenhuysse F., gesch. werkm. 76  
Storms A., baanwerker 85

#### LIMBURG

Colla J., AB-bestuurder 75

#### WEST-VLAANDEREN

Costenoble J., gesch. werkm. 93  
Dauwe A., ontvanger 70  
Dutellie G., el. geleider 71  
Lammens R., el. geleider 79  
Vanhoutte L., el. geleider 73

## ONZE BUURTSPOORWEGEN

Tweemaandelijks tijdschrift voor het personeel van de N.M.V.B.

### Redactie :

Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

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

### Verantwoordelijke uitgever :

L. Vanderfaeillie,  
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

### Het afscheid van DE HEER VERSCHAEVE, P., Hoofdingenieur

Op 13 juni II. ging de h. Verschaeve, Hoofdingenieur bij de dienst E, met pensioen, na een lange en vruchtbare loopbaan die begon op 1 september 1934.

Geboren te Kortrijk in 1908 volgde hij er de oude humaniora en studeerde nadien aan de Universiteit te Leuven waar hij het diploma van burgerlijk mijningenieur behaalde in 1931 en dit van elektrotechnisch ingenieur in 1932.

Bij zijn indiensttreding werd hij aangewezen voor het belangrijk werkhuis van Turnhout dat het centrum was van een dicht net buurtspoorlijnen in de Antwerpse Kempen; na amper twee maanden dienst moest hij er reeds de volledige verantwoordelijkheid van opnemen.

In 1938 werd hij belast met het technisch onderhoud der uitbating van de « groep » Leuven, die, herinneren wij er aan, toen een afzonderlijk en autonoom geheel vormde.

Onder het gezag van de heer Van Huffel, Groepshoofd, leidde hij er de diensten van het materieel, van de luchtlijnen en van de onderstations.



De heer P. Verschaeve.

Op 1-1-1947 werd hij bevorderd tot eerstaanwendend ingenieur en, in 1952, wanneer zijn chef bij het Hoofdbestuur te Brussel werd aangesteld, werd hij belast met het beheer van de groep Leuven onder de leiding van wijlen de heer Van Lierde.

Tijdens deze periode heeft hij de vervanging van de spoorlijnen door openbare en speciale autobusdiensten voortgezet. Op 1-1-1957 werd hem de rang van hoofdingenieur (o.r.) toegekend.

Tijdens de wereldtentoonstelling van 1958, te Brussel, werd er op hem beroep gedaan om voor de stand van de N.M.V.B., een miniatuurspoornet met automatische signalisatie, op schaal 1/30 te ontwerpen, dat het uitstekend deed en de bewondering afdwong van de vele kenners en de talrijke bezoekers.

In 1962 werd hij adjunct van de directeur van de Exploitatie op het Hoofdbestuur, en hij werd tot hoofdingenieur (n.r.) bevorderd op 1-1-1969.

In de loop van deze lange loopbaan heeft de heer Verschaeve blijk gegeven van grote hoedanigheden.

Hij zal ons bijblijven als een toegewijde en bevoegde ambtenaar.

Wij twijfelen er niet aan dat hij zijn vrije tijd zal besteden aan talrijke en allerlei welkome liefhebberijen waaronder de fotografie waarin hij zeer bedreven is.

De heer Somers W., burgerlijk ingenieur, werd aangeworven en zal, na het vervullen van enkele stages in de werkplaatsen, bij de Directie der technische diensten te werk gesteld worden.

Bij de directie AI noteerden we de indiensttreding van de h. Lambinon F., operateur-mecanograaf, en bij de directie T de tewerkstelling van de h. Louis G., tekenaar-opsteller.

Wij wensen hen hartelijk welkom.

**BESTUURDER :** Is dat het kenteken van een vereniging ?

**SPEURNEUS :** Dat is weinig waarschijnlijk want die zelfklever wil ons alleen maar aan het lachen brengen : A.A.A.L. betekent in het Italiaans : Associazione Allergici al Lavoro (Vereniging voor wie allergisch aan de arbeid is).

**BESTUURDER :** Maar, chef, gij houdt toch van uw beroep en gij hebt nooit verveling gekend, daarom ook waart ge gelukkig.

**SPEURNEUS :** Dat is juist, maar ik geloof ten slotte dat ik, in mijn onderbewustzijn, die allergie gedurende 44 jaren bestreden heb; komaan, laat me die zelfklever aanbrengen !

## CONTROLEUR SPEURNEUS

**BESTUURDER :** Wel, wat heb ik gehoord ?

**SPEURNEUS :** Inderdaad, ja, het is zo ver : de tijd is gekomen om mijn dienstpet af te geven aan het trammuseum, want ik ga met pensioen ! Toen deze kroniek in februari 1946 het licht zag, in het eerste nummer van « Onze Buurtspoorwegen », heb ik nooit gedacht dat ik er 163 achtereenvolgende keren het woord zou in voeren.

**BESTUURDER :** Hadt U toen al veel ondervinding op het gebied van trams en bussen ?

**SPEURNEUS :** Vanzelfsprekend; gedurende een twaalfal jaren ging ik van aanhangwagens tot aanhangwagens in de stoomtrams, en opende ik het deurtje met de voet omdat ik het ontvangstblad van de ontvanger in de linker- en mijn afstandentabel in de rechterhand had !

**BESTUURDER :** Hebt U veel herinneringen aan die periode ?

**SPEURNEUS :** Ja, en van een grote verscheidenheid. Op een nacht reed ik mee met de elektrische tram die uit Antwerpen naar Turnhout vertrok. Bij de terugkeer, omstreeks 4.30 h stapte ik een aanhangwagen binnen waarvan alle plaatsen bezet waren door slapende havenarbeiders; de aanblik van die 40 lichamen, ogenschijnlijk zonder leven, meegevoerd in de nacht tegen meer dan 60 km/h, had werkelijk iets verbijsterends.

**BESTUURDER :** Naar uw mening, waren de werkvoorwaarden van de trammannen destijds zwaarder dan nu ?

**SPEURNEUS :** Dat is moeilijk te vergelijken. U ook hebt in « Onze Buurtspoorwegen » het verhaal gelezen van machinisten van locomotieven die, in de ochtend vertrokken, 's avonds laat de ketel moesten reinigen, in een verafgelegen stelplaats moesten overnachten en 's morgens om 3 h opstonden om voldoende stoomdruk te bekomen. Tijdens de oorlog 40-45 heb ik vele treinoversten gekend die het reisbiljet voor honderden reizigers hadden af te leveren en tevens de prijs moesten berekenen voor tientallen colli en wagons met steenkolen of zand; men mag gerust aannemen dat zij niet de tijd hadden om bloemen te plukken.

**BESTUURDER :** Wellicht, doch tegenwoordig vergt de doortocht met de autobussen in de straten van onze oude steden veel aandacht.

**SPEURNEUS :** Zeker, en dat geldt voornamelijk voor sommige « ouderen » want de « jongeren » valt die toestand wel beter mee.

**BESTUURDER :** Binnen enkele dagen geniet U dus een welverdiende rust die uitloopt op een vakantie zonder einde ! Moest ik in uw geval zijn, ik zou toch nog nu en dan eens opstaan net alsof ik de eerste tram wou controleren.

**SPEURNEUS :** Ik heb kort geleden op de achterraut van een auto een zelfklever bemerkt met vier gekleurde letters : A.A.A.L.

# Uitreiking van eretekens te Kuregem

Een honderdtal personeelsleden van groep Brabant waren verenigd, op 28 april II., in de refter van de werkplaats van Kuregem, wanneer de h. Peerts, Groepshoofd, zijn intrede deed, vergezeld van de h. Janssens, eerste-inspecteur, de hh. Coppens en Op de Beeck, technische inspecteurs, Mej. Spaas, sociale assistente, en de voornaamste dienst- en bewegingsoversten.



*De h. Peerts reikt het burgerlijk kruis 1e klas uit aan de h. Van Rossem, bewegingsoverste 1e klas.*

In zijn toespraak verheugt de h. Peerts er zich over ieder jaar dergelijke vergadering te kunnen voorzitten omdat hij aldus in contact kan komen met de verdienstelijke agenten van de groep.

De h. Peerts wees er op dat de Nationale Maatschappij herhaaldelijk hervormingen heeft gekend en er steeds in geslaagd is zich aan de nieuwe toestanden aan te passen; de jongste tijd evenwel is het niet meer mogelijk gebleken het evenwicht tussen de ontvangsten en de uitgaven te bewaren, nu de kostprijs, in openbare vervoerdienst voor 73% uit lonen en wedden bestaat.

Het Groepshoofd herinnerde nog aan de economische toestand van vóór 25 à 35 jaren, op het ogenblik dat de huidige gedecoreerden in dienst traden, en stelde vast dat de sindsdien ingevoerde sociale wetten de werkvoorwaarden en de bezoldigingen merklijk hebben verbeterd.

De h. Peerts vestigde er ook de aandacht op dat de personeelsleden van de N.M.V.B., wegens het feit dat zij deel uitmaken van een openbare dienst, ten dienste staan van de gemeenschap en niet omgekeerd.

In naam van de h. Directeur-generaal feliciteerde hij de jubilarissen die vervolgens hun decoratie uit zijn handen in ontvangst kwamen nemen.

Nadat het officiële gedeelte van de plechtigheid beëindigd was, zorgde het orkest van de h. Gay voor de goede stemming, voornamelijk dank zij het optreden van de animator Armands, die in het Frans en in het Brussels-Vlaams, het publiek aan het lachen wist te brengen en in koor te doen zingen.

Kortom, de gedecoreerden van 1973 zullen een goede herinnering bewaren aan deze ceremonie die zoals steeds uitstekend was georganiseerd.

## NATIONALE ORDEN

### Kroonorde

#### Gouden palmen

De Bruyn A., controleur.  
Moons J., klerk.

#### Zilveren palmen

Van Eembeek Ph., keurwerkman.  
Bertels A., gesch. werkman 1ste kl.  
Mertens J., gesch. werkman 1ste kl.

#### Gouden medaille

Segers R., halfgesch. werkman.  
Morren M., AB-bestuurder-ontvanger.  
Saerens R., bestuurder.  
Van Campenhout J., AB-bestuurder-ontvanger.  
Demulder E., el. geleider.

### Orde van Leopold II

#### Officier

Coppens A., technisch inspecteur.

#### Gouden medaille

Bosschaen G., ontvanger.



*De h. Bosschaert, ontvanger, ontvangt de gouden medaille van de Orde van Leopold II.*

## BURGERLIJKE ERETEKENS

### 35 jaren dienst

#### Burgerlijk kruis 1ste kl.

Van Rossum A., bewegingsoverste 1ste kl.

#### Burgerlijk kruis 2de kl.

Lefèvre A., eerste controleur.  
Renmans G., klerk.



*De h. Peerts overhandigt de gouden palmen van de Kroonorde aan de h. De Bruyn, controleur.*

### Burgerlijke medaille 1ste kl.

De Munck J.E., gesch. werkman.  
De Wolf H., AB-bestuurder-ontvanger.  
Meulenijzer G., baanwerkersoverste.  
Sirault L., elektrisch geleider.  
Van Omberg Ch., gesch. werkman.  
Verbesselt Fr., elektrisch geleider.  
Vergalle M., ontvanger.  
Moerenhout J.B., gesch. werkman.  
Pans A., elektrisch geleider.  
Van Cutsem E.J., ontvanger.

### 25 jaren dienst

#### Burgerlijke medaille 1ste kl.

Raveyts J., bewegingsoverste 1ste kl.  
Van Pee R., autobusonderrichter.

#### Burgerlijke medaille 2de kl.

Blijkers S., Bicke M., Bosschaert G., De Gieter A.J., De Greef J.F., De Reuse F., De Schepper E., D'Haese C., Emmerrechts F.J., Gils A., Looverie C., Ronders R., Roozeleer R., Van den Broeck J., Van der Heyden A., Van Everbroek A., Van Eeckhoudt F., Van Tongerlo J., Verbesselt J.R., Vierendeels G., Bergiers F., Buteneers J.B., Caudron A., De Braeckeleer T., De Groote D.P.G., De Pauw F., De Reymacker H., Goubet D.V., Notaerts K.L., Pauwels T., Strubbe A.L.E., Tiels L., Vandegaer L.M.A., Van den Bosch J.P., Van der Motten V.G., Van Durme J.B., Van Hassel M.B., Van Langenhoven G.L., Vermoesen J.B., Verheyden M.I.R.D., Willems A.

# MOOIE LOOPBANEN



**J. Van Volsem**

Trad in dienst op 14-3-1932 en werd gepensioneerd als el. geleider te Anderlecht (Het Rad).



**E. Van Gendt**

In dienst getreden op 15-8-1929 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Destelbergen.



**O. Niville**

In dienst sinds 20-2-1928, werd hij gepensioneerd als AB-bestuurder-ontvanger te De Panne.



**G. Renmans**

Trad in dienst op 15-6-1937 en werd gepensioneerd als klerk (groepsdirectie Brabant).



**L. Ausloos**

In dienst sinds 13-8-1937, werd hij als el. geleider gepensioneerd te Charleroi.



**E. Pilette**

Trad in dienst op 1-5-1931 en werd gepensioneerd als 1ste controleur te Anderlecht.



**A. Van Pevenage**

Trad in dienst op 4-8-1928 en werd als ontvanger te Bergen gepensioneerd.



**H. Vanvinckenroy**

In dienst op 12-1-1926, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Lanaken gepensioneerd.



**G. Houben**

Trad in dienst op 16-8-1933 en werd als gesch. werkm. 1ste klas te Luik gepensioneerd.



**E. Danau**

In dienst op 17-2-1930 werd hij als gesch. werkm. te Anderlecht gepensioneerd.



**E. Van Den Bussche**

Trad in dienst op 3-9-1929 en werd als gesch. werkm. te klas te Destelbergen gepensioneerd.



**G. Lermiaux**

In dienst op 26-6-1927, werd hij als ontvanger te Charleroi gepensioneerd.



**H. D'Haene**

In dienst sinds 19-11-1928, werd hij als ploegbaas te Diksmuide gepensioneerd.



**K. Ergo**

Trad in dienst op 18-8-1930 en werd als gesch. werkm. 1ste klas te Anderlecht gepensioneerd.



**J.-F. Tuyaerts**

In dienst sinds 19-6-1932 werd hij als el. geleider te Grimbergen gepensioneerd.



**H. Van Lier**

In dienst op 18-9-1928, werd hij als eerste controleur te Asse gepensioneerd.



**C. Mottet**

Trad in dienst op 5-7-1930 en werd te Forville als baanwerker gepensioneerd.



**A. Smismans**

In dienst op 6-7-1935, werd hij als el. geleider te Anderlecht gepensioneerd.

## 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 Turnhout : Nuyts R. (brieventas met 650 F), Hendrickx E. (gouden horloge).  
Stelplaats Brochem : Vanden Bempt J. (brieventas met 1.150 F).  
Stelplaats Tjalkstraat : Snoeys F. (brieventas met 10.600 F), Loopmans F. (brieventas met 802 F), Broux A. (brieventas met 1.000 F), Wuyts L. (brieventas met 1.500 F).

### OOST-VLAANDEREN

Stelplaats Gent St-Pieters : Casneuf W. (1.000 F), Mervielde N. (1.370 F).  
Stelplaats Oudenaarde : Vlerick A. (dameshorloge).

Stelplaats St-Niklaas : Fiers T. (860 F), Geerts E. (2.020 F), Heiser J. (1.057 F).

### HENEGOUWEN

Stelplaats Doornik : Cardon J.P. (gouden ring), Monnier G. (gouden armband), Corbier R. (geldbeugel met 1.081 F).  
Stelplaats Mons-Bassins : Demelier J. (geldbeugel met 1.528 F).

### NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen : Pillois J. (armbandhorloge), Robert J. (draagbare radio), Wallon J. (bandopnemer + 658 F).  
Stelplaats Andenne : Collin M. (1.056 F).  
Stelplaats Onoz : Trefois L. (2.202 F).

### LUIK

Stelplaats Omal : Dabée F. (1.500 F).  
Stelplaats Bassenge : Destreel P. (531 F).

### LIMBURG

Stelplaats Hasselt : Reenaers G. (500 F), Schuermans P. (600 F), Dupont G. (twee horloges + 137 F), Doucet J. (1.207 F).  
Stelplaats Tessenderlo : Teunkens A. (gouden ring).  
Stelplaats Bree : Boonen M. (dameshorloge).

### WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek : Derycke F. (1.200 F).  
Stelplaats Kortrijk : Olivier E. (4.000 F).  
Stelplaats Veurne : Allewaert R. (4.345 F).  
Stelplaats Diksmuide : Farazijn G. (dameshorloge).  
Stelplaats Oostende : Van Labeke F. (handtas met 4.750 F), Blomme Y. (handtas met 820 F), Geronpre J. (brieventas met 1.264 F), Loncke A. (handtas met 1.067 F).

# HET JAAR VAN DE ABDIEN EN BEGIJNHOVEN



Op 14 mei 1973 werd het jaar « van de abdijen en begijnhoven » officieel door Kardinaal Suenens geopend, een nieuw initiatief eigenlijk van het Commissariaat-generaal voor Toerisme van België.

Verleden jaar kreeg het publiek de gelegenheid kennis te maken met de kastelen van ons land. Nu wordt de aandacht gevestigd op ons rijk patrimonium van abdijen en begijnhoven.

Niet alle abdijen stellen hun deuren open voor het massale toerisme. Zij leven wel mee in hart en geest met deze grote gebeurtenis, maar zij kunnen door de speciale aard van hun leven niet altijd praktisch meewerken, hetgeen echter niets afdoet aan hun gekende gastvrijheid.

De geschiedenis van de abdijen in België valt samen met die van de ontginning van onze gewesten. Een van de voornaamste zorgen van de monniken was dat hun werk zou worden voortgezet door hun discipelen, en in duurzaam materiaal bouwen, was dat niet het beste middel om de toekomst te verzekeren?

Het levensideaal van de monniken, gebaseerd op zelfverloochening, gebed en arbeid, stak schril af tegen de barbaarse zeden van deze bevolkingen. Met de bijl op de schouders trokken deze idealisten de wouden in, en geleidelijk veranderden zij hun eenvoudige kluisenaarshutten in kloosters, door uitgestrekte domeinen omringd. Zij trokken hun gebouwen op langs de oevers van de Schelde en bijrivieren, zoals bv. de Scarpe, en aldus ontstonden de abdijen van Saint-Amand, Hasnon en Gent; langs de oevers van de Samber, waar de abdijen van Maubeuge, Lobbes, Aulne, Moustier-sur-Sambre, Malonne en Fosse tot stand kwamen. Buiten de waterwegen werden er slechts abdijen gebouwd te Stavelot, St-Truiden en Nijvel.

Een klein aantal merovingische abdijen waren gemengd of telden, van bij hun stichting af, mannelijke en vrouwelijke leden. Te allen tijde zijn er dus vrouwelijke kloosterlingen geweest, vooral benedictinessen. Maar het grootste aantal vrouwen verkoos de gemeenschap van de begijnen, omdat zij min-

der streng was en er geen eeuwige beloften moesten worden afgelegd, hetgeen het ontstaan van begijnhoven in de hand werkte.

Door de eeuwen hebben de bewoners en bewoonsters van abdijen en begijnhoven hun levensidealen uitge-

drukt en gestalte gegeven in sierlijke vormen van steen. Hier heeft de continuïteit van de abdiënfamilies ertoe bijgedragen dat kunstvoorwerpen, die de kerkdiensten opluisterden, werden samengebracht.

Dit jaar zijn toegankelijk de al dan niet nog bewoonde of gedeeltelijk overgebleven gebouwen of ruïnes van volgende begijnhoven en abdijen:

## BEGIJNHOVEN

Anderlecht, Brussel, Dendermonde, Diest, Diksmuide, Gent (groot-begijnhof), Gent (klein-begijnhof), Hasselt, Herentals, Hoogstraten, Kortrijk, Leuven (klein-begijnhof), Leuven (groot-begijnhof), Lier, Mechelen, Sint-Amandsberg, Sint-Truiden, Ten Wijngaarde in Brugge, Turnhout.

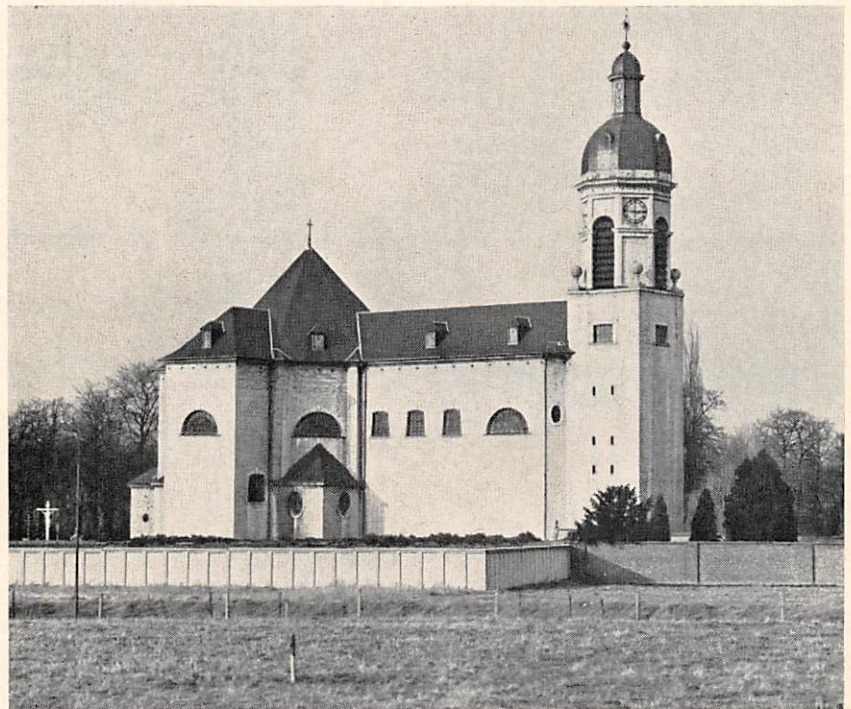
## ABDIJEN

Affligem, Aulne, Averbode, Bijloke van Gent, Bonne-Espérance te Velle-

reille-lez-Brayeux, Bornem, Cambron-Casteau, Chevetogne, Drongen, Florefe, Gembloux, Grimbergen, Heilisssem in Opheilssem, La Ramée in Jauchellette, Leffe, Lobbes, Maagdendale van Oudenaarde, Malmédy, Marche-les-Dames, Maredsous, Mariënhof te Kerniel, Nijvel, Ninove, Orval, Park te Heverlee, Postel te Mol, Saint-Hubert, Saint-Nicolas-des-Prés in Doornik, Saint-Severin en Condruz, Sint-Andries te Brugge, Sint-Baafs van Gent, Sint-Godelieve te Gistel, Sint-Laurentius te Luik, Sint-Maartens in Doornik, Sint-Pieters van Gent, Sint-Pieters en Paulus van Dendermonde, Scourmont te Forges-lez-Chimay, Stavelot, Ter Doest te Lissewege, Ter Duinen te Brugge, Ter Duinen te Koksijde, Ter Kameren te Brussel, Tongerlo, Val-Dieu te Charneux, Val-Notre-Dame te Antheit, Val-Saint-Lambert, Villers-la-Ville, Vlierbeek te Kessel-Lo.

Ten gerieve van onze reislustige lezers volgen hier nog enkele praktische tips.

Het **begijnhof van Hoogstraten**, waar de barok hoogtij viert, is gemakkelijk bereikbaar met de buslijnen Turnhout - Hoogstraten - Meersel en Antwerpen - Hoogstraten (vertrekken: Antwerpen, Rooseveltplaats te 9.56 h en te 11.56 h, met aankomst te Hoogstraten te 11.05 h en te 13.07 h; terug vanuit Hoogstraten:



*De kerk van de benedictijnenabdij van Vlierbeek (gemeente Kessel-Lo).*

17.25 h en 20.40 h en aankomst te Antwerpen te 18.41 h en te 21.47 h).

Na een bezoek aan de beroemde **abdij van Bijloke te Gent**, kan men nog de **abdij van Drongen**, langs de Leie gelegen, aandoen (N.M.V.B. - buslijn nr 706, Gent - Nevele - Ruiselede; vertrek Gent St-Pieters : 10.15 h of 14.15 met aankomst te Drongen : 10.28 h of 14.28 h; terug vanuit Drongen : 17.22 h en aankomst te Gent St-Pieters : 17.35 h).

De N.M.V.B.-lijn nr 892 : Charleroi (zuid) - Fontaine-l'Évêque - Piéton brengt u 's zondags van Charleroi (zuid), vertrek om 10.10 h, naar Leernes, aankomst : 10.46 h; terug naar Charleroi vanuit Leernes om 18.23 h, met aankomst te 18.59 h. In deze gemeente kan men de enig-schone **abdij van Aulne** gaan bewonderen. Zij werd door Maurice des Ombiaux « een smaragd in een hemelschrijn » genoemd.

Ligt het kloostercomplex van de **cisterciënzerabdij van Marche-les-Dames** in een prachtig landschap, dan zijn de gebouwen al even mooi. Vanuit Namen kan men gemakkelijk Marche-les-Dames bereiken met de lijn nr 970 : Namen - Gelbressée - Vezin (vertrek Namen station : 12.10 h, met aankomst te Marche : 12.31 h; terug vanuit Marche : 17.06 h of 18.40 h en aankomst te Namen : 17.31 h of 19.05 h).

De meest bekende abdij wellicht, nl. deze van **Orval**, ligt op onze autobuslijn nr 1.006 : Florenville - Gérouville - Virton.

In de provincie Luik trekken vooral de **abdijen van Stavelot**, één van de oudste van ons land (omstreeks 650 gesticht), en van **Val-Saint-Lambert** (vanuit Luik Guillemains aansluiting met de S.T.I.L.-dienst : Luik - Seraing - Engis - Hoei, vermeld onder nr 1254 van onze reisgids) onze aandacht.

Van de **benedictijnenabdij van Vlierbeek** (provincie Brabant, gemeente Kessel-Lo; op 3 km van Leuven), gesticht omstreeks 1125, blijven nog enkele kloostergebouwen uit de 17e en 18e eeuw over, evenals de kerk (1776-1783), een eigenaardig bouwwerk van L.-B. Dewez. Aan het station te Leuven kan men dus nr 2 of 10 (Leuven - Aarschot) nemen tot het Nackaertsplein. Daar scheidt een wandeling van ongeveer 500 m u nog van de abdij van Vlierbeek.

Het **begijnhof van Sint-Truiden** blijft vele bezoekers lokken. Deze Limburgse stad wordt door talrijke N.M.V.B.-autobuslijnen bediend, zodat bij raadpleging van onze reisgids vele mogelijkheden geboden worden.

Tot besluit richten wij de kijker op de **priorij Ter Doest te Lissewege**. Daar kan men nog de abdijschoorsteen, een alleenstaande hoevepoort en de beroemde schuur uit 1280 gaan bewonderen. Het is de enige schuur uit die tijd die in België nog bestaat. Onze seizoenendienst Brugge - Zeebrugge (dagelijks van 1-7 tot en met 31-8) rijdt er u naar toe, mits een wandeling van 20 minuten, vanaf de halte Lissewege-Toren.

Veel kijk- en reisgenot !

## Uitreiking van eretekens te Luik

Op uitnodiging van de h. Botton, Groepshoofd, hebben een dertigtal personeelsleden, met hun familie, de plechtigheid van de uitreiking van eretekens bijgewoond te Luik St-Gilles, op zondag 29 april II.

Bij de aanvang van de zitting houdt de h. Botton de gebruikelijke toespraak.

Hij wijst erop dat het, tijdens een vergadering zoals deze, voor ieder noodzakelijk is, mekaar weer te vinden, opnieuw kennis aan te knopen en bij de buur aan de overzijde of naast zich de man te erkennen wiens arbeid, vreugde, of misschien leed, hem recht geven op vriendschap en echte waardering.

Hij herinnert eraan dat de ceremonie van vandaag, te vaak als gewone traditie aangezien, een bijzondere erkentelijkheidsbetuiging vertegenwoordigt vanwege het Land en de Maatschappij waarvan het bestaan en de faam nauw verbonden zijn met de jubilarissen.

In naam van de Voorzitter van de Raad van Beheer, van de h. Directeur-generaal en in zijn eigen naam biedt hij hun zijn welgemeende en hartelijke gelukwensen aan.

Hij richt nog enkele vriendelijke woorden tot de aanwezige echtgenoten en verwelkomt de h. Coignon, burgerlijk ingenieur, aangesteld als adjunct van het Groepshoofd.

De h. Botton doet vervolgens opmerken dat het er in de huidige omstandigheden, rekening gehouden met de door de vooruitgang ontstane informatiemiddelen en beheersvormen, meer dan ooit op aankomst een gans bijzondere aandacht te besteden aan de menselijke verhoudingen en vraagstukken.

Hij drukt de wens uit dat de personeelsleden, die tot een openbare dienst behoren, het begrip van dienstbewijs aan de gemeenschap zouden aanscherpen en hij vraagt aan de gedecoreerden het jonge personeel in die zin op te leiden.

De toespraak van de h. Botton werd ten zeerste toegejuicht.

Vervolgens overhandigde de h. Lebrun, adjunct-eerste-inspecteur, de eretekens aan de personeelsleden van de dienst T/AT, en de h. Botton, Groepshoofd, decoreerde de agenten van de exploitatie.

De namiddag eindigde met een etentje in een gezellige sfeer.

### NATIONALE ORDEN

#### Kroonorde Ridder

Cornelis H., dienstchef 1<sup>e</sup> kl.  
Boumanne Ed., dienstchef 2<sup>e</sup> kl.  
Jeanne G., bewegingsoverste 1<sup>e</sup> kl.

#### Zilveren palmen

Declerck G., gesch. werkmán 1<sup>e</sup> kl.  
Dykman Fr., keurwerkmán.  
Tibo A., geschoold werkmán 1<sup>e</sup> kl.  
Simons R., brigadier.  
Musique G., brigadier.  
Streel M., geschoold werkmán.

#### Gouden medaille

Sauvage D., bestuurder.

#### Orde van Leopold II

#### Gouden medaille

Martens M., bestuurder.

### BURGERLIJKE ERETEKENS

#### 35 jaren dienst

#### Burgerlijke medaille 1ste kl.

Goffin L., moniteur.  
Schmits E., onderbureauchef.  
Bleret G., autobusbestuurder.  
Thibaut H., ontvanger.  
Blistin A., halfgeschoold werkmán.  
Chaineux J., geschoold werkmán.  
Collard P., gesch. werkmán 1ste kl.

#### 25 jaren dienst

#### Burgerlijke medaille 1ste kl.

Habets J., controleur

#### Burgerlijke medaille 2de kl.

Chatelain R., Colinet G., Crutzen J., Fautre G., Hans A., Lamborelle C., Moeras J., Spee J.J.H., Sterckx P., Besse-ling H., Grieten F., Lakeye O., Maréchal K., Sabatier P.



De groep gedecoreerden van Luik.

# HET PROVINCIAAL DOMEIN PUYENBROECK TE WACHTEBEKE

## 450 ha Natuurgebied

In 1965 heeft de provincie Oost-Vlaanderen een prachtig stuk natuurgebied aangekocht, samen met het kasteel Puyenbrug, dat na verwerving van enkele belendende percelen thans een oppervlakte van 450 ha beslaat, grotendeels gelegen op het grondgebied van de gemeente Wachtebeke, op ongeveer 14 km ten noordoosten van Gent.

Het domein, omzeggens volledig in zijn oorspronkelijke staat bewaard, werd uitgebouwd rond een enig mooi riviertje, de Zuidlede, dat het van oost naar west doorkruist in een ontelbaar aantal sierlijke bochten, waarlangs een heerlijk wandelpad met vele banken en rusthoeken werd aangelegd.

Ten zuiden van dit riviertje liggen de twee wijde, nog ongerepte populierenbossen met onderhoud van els, doorsneden door machtige canadapopulierendreven, in enkele of dubbele rijen, meer dan 20 km lang.

Ten noorden bevinden zich de uitgestrekte vijvers in klaverbladvorm, meer dan 25 ha groot, groenvelden, weiden, wandeltuinen, bloemenperken en andere voor recreatie bestemde terreinen.

Geen wonder dat het er krioelt van in het wild levende dieren, zoals waterwild, boswild en zangvogels, die op de plassen of laag tegen de grond of in



Grote vijvers om te roeien.

de hoge kruinen nestelen en broeden tot groot genoegen van de wandel- en natuurliefhebbers, die hier volledig aan hun trekken komen.

## Sport- en ontspanningsactiviteiten

De uitgestrektheid van dit enig mooie oord heeft ruimte genoeg overgelaten voor de inplanting van allerlei sport- en ontspanningsgelegenheden ten behoeve van de vele bezoekers die hier willen genieten van hun vrije tijd :

- zwemmen in het overdekt zwembad;
- roeien en waterfietsen op de vijvers van 25 ha;
- hengelen in de Zuidlede, op de plassen of de vijvers;
- paard- of ponyrijden;
- spelen in de kinderspeeltuin;
- rondritten met een treintje langs de mooiste hoekjes van het domein;
- bezoeken aan het dierenpark, het bloemenpark;
- rusten op de ligweiden en groenvelden, enz., enz.

Volgend jaar wordt er een open verwarmd zwembad met olympische afmetingen geopend en komen er kampeeren allerlei sportterreinen, tuinhuisjes bij, enz.

Er is ter plaatse gezorgd voor eet- en drinkgelegenheden en parkeerplaatsen voor auto's, motor- en andere fietsen staan gratis ter beschikking aan de twee ingangen van het domein.

## Toegang

Dit recreatiegebied, dat het grootste is van het land, te vergelijken met het provinciaal domein van Huizingen (Brabant) b.v., dat 90 ha telt, staat alle dagen van het jaar open voor het publiek, van 9 h af.

Wegens de uitgestrektheid ervan is het voorzeker aangeraden een folder met het plan van het domein aan te vragen alvorens op stap te gaan.

De hoofdingang ligt op de weg Laarne - Zaffelare - Wachtebeke - Zelzate en is met de autobussen van de N.M.V.B. te bereiken vanuit Gent (lijn 686 van de reisgids) en Lokeren (lijn 684), waarvan hierna de meest courante ritten worden vermeld :

### 1. alle dagen, van 3-6 tot en met 26-8-1973.

	Heen Terug	
Lokeren (Station)	13.51	18.35
Wachtebeke (Domein)	14.15	18.13

### 2. op zon- en feestdagen, vanaf 3-6-1973.

	Heen		
Gent (St-Pieters)	—	11.37	13.37
(Dampoort)	7.34	11.51	13.51
Wachtebeke (Domein)	8.12	12.29	14.27
	Terug		
Gent (St-Pieters)	15.26	18.55	20.55
(Dampoort)	15.14	18.42	20.42
Wachtebeke (Domein)	14.38	18.04	20.04

Eventuele belangstellenden worden er attent op gemaakt dat de gemeente Wachtebeke insgelijks een museum met een duizendtal opgezette vogels rijk is, dat in het plaatselijk lyceum kan bezocht worden op woensdag, zaterdag en zondag, van 14 h tot 18 h.



Spelen voor kinderen.

## AFSCHAFFING VAN TWEE ELEKTRISCHE LIJNEN IN DE GROEP HENEGOUWEN



*Let op de twee stangen voor stroomafname, type trolleybus.*

### Het laatste baanvak van de elektrische lijnen van de « Borinage » verdwijnt : Bergen - Frameries - Eugies - Wasmes.

Het feit dat op sommige uren autobussen aangewend werden op het laatste overblijfsel van de trams van de Borinage was een teken aan de wand; wanneer de gemeentelijke overheden van Bergen aandrongen om het spoor te verwijderen op de ringlaan, ten einde er het wegverkeer te vergemakkelijken, was het einde daar.

De tram vertrok te Bergen, reed door Cuesmes, bediende Frameries, hield stil voor de stelplaats en de werkplaats van Eugies en reed verder tot de Maubeugestraat te Wasmes.

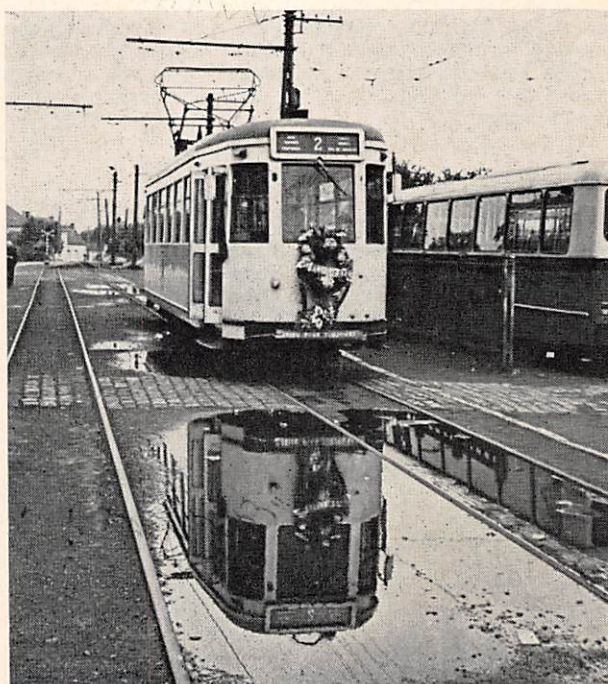
Thans is de laatste buurtspoorwegtram in de « Borinage » ter ziele.

### Het spoorlijnbaanvak Bergen - Bray - Binche van de lijn Nr 90 (Bergen - Binche - Charleroi) wordt vervangen door een autobusdienst.

De autobussen van deze nieuwe dienst Bergen - Bray - Binche vertrekken aan het station te Bergen, rijden langs verscheidene reiswegen in de stad en bedienen vervolgens Saint-Symphorien, Villers St-Ghislain, Bray, Wandrez en Binche. Op het traject Bergen-Binche werd de ritfrequentie verduubbeld tijdens de daluren.

Deze nieuwe dienst geeft te Binche aansluiting met de tram 90 die uit Charleroi komt en thans doorrijdt tot La Louvière waardoor een nieuwe lijn 90 tot stand komt, namelijk **Charleroi - Binche - Trivières - La Louvière.**

Vanuit Binche kan men eveneens Charleroi bereiken met de tram 93, via Anderlues.



*De laatste tram (Foto Temmerman).*



*« Grand Central » - straat.*

## DE AAN GANG ZIJNDE WERKEN VOOR DE PRE-METRO TE CHARLEROI

De aanpassingswerken van een gedeelte van de ring vóór het Zuidstation en voorbehouden aan het gemeenschappelijk vervoer te Charleroi (zie nrs 147 en 153 van « Onze Buurtspoorwegen ») naderen hun voltooiing.

De toegangsweg tot de onderaardse doorgang, bestemd voor taxi's en automobielen, is aangelegd en reeds overwelfd.

Een autobusstation met de vereiste kaaien voor de voertuigen van de N.M.V.B. werd ter beschikking van onze diensten gesteld in het begin van de maand juni.

In een volgend nummer van « Onze Buurtspoorwegen » zullen wij een geïllustreerd artikel wijden aan de constructie van het nieuwe viaduct voor buurtspoorwegtrams dat over de Samber voert, en dat aangelegd wordt met geprefabriceerde en voorgespannen elementen, wat niet alledaags is.

Wanneer het eerste gedeelte van de ring voor gemeenschappelijk vervoer zal in gebruik gesteld worden, zullen onze trams tot aan het begin van de « Grand Central » - straat rijden (zie foto); aangekomen ongeveer op de plaats waar de tram afgebeeld staat, zullen zij afslaan naar het station van Charleroi-West, links van de foto, om vervolgens het viaduct over de Samber te gebruiken en op straatniveau aan te komen vóór het Zuidstation.

# De werkplaatsen van de oude GRAND-HORNU-KOOLMIJN

## Een monument van industriële architectuur

De cliënten van onze buslijn Bergen - Boussu - Dour kennen de ligging van de oude werkplaatsen van de sinds 1951 niet meer geëxploiteerde koolmijn van Grand-Hornu.

Meer dan anderhalve eeuw geleden richtte daar een Fransman uit het noorden, de h. Henri de Gorge, een ware « industriële abdij » op, omgeven door 400 werkmanswoningen.

In 1810 had hij een kleine, weinig renderende koolmijn opgekocht. Na het aanboren van tien nieuwe putten steeg de produktie aanzienlijk en De Gorge wenste zijn werklui ter plaatse onder te brengen. Hij deed beroep op Bruno Renard, een architect uit Doornik, om de plannen voor een arbeiderswijk op te stellen, een voor dit tijdperk uitzonderlijk iets. Meteen kwamen de vooruitstrevende ideeën van De Gorge duidelijk naar voren. Elk huis had een tuin en een oven. Weldra werden ook in dit « industrieel klooster » wasserijen, scholen, vergaderzalen, een bibliotheek, een verpleeginrichting en twee muziektenten opgericht. Bomen werden op twee plaatsen ingeplant. Het complex kwam tussen 1811 en 1832 tot stand en 2.200 mensen vonden er onderkomen.

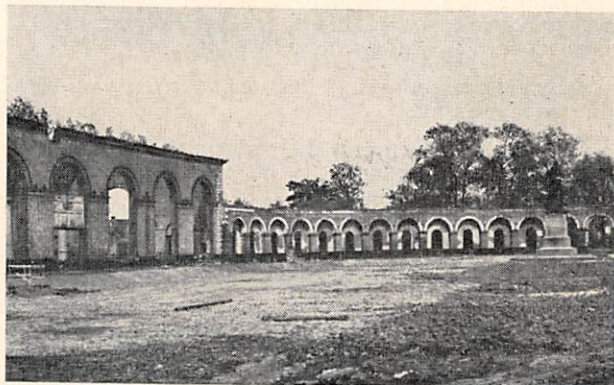
\*  
\*\*

Men kent slechts één plaats in Europa waar dergelijke gebouwen voor industriële ontginning, omgeven door werkmanswoningen, opgetrokken werden, nl. te Arc-et-Sénans in Frankrijk, aan de Doubs. Claude Leroux, hofarchitect, bouwde daar tussen 1775 en 1779 de « Saline royale », waarvoor hij meer architecturale dan utilitaristische plannen had getekend. Heden ten dage is Sénans als historisch monument geklasseerd en komt voor in het Larousse-woordenboek !

\*  
\*\*

Dank zij het initiatief van de nieuwe eigenaar van Grand-Hornu, wordt dit architectonisch monument, dat bouwvallig geworden was, geleidelijk gerestaureerd. De h. Henri Guchez, zelf architect en afkomstig uit Hornu, zal aldus deze ruïnes nieuw leven schenken. De notariële verkoopakte dateert van december 1971 en tijdens het jaar 1972 werden reeds dure restauraties uitgevoerd aan de daken van de arcaden. De vroegere stallen werden heringericht en de stenen op het binnenplein deden opnieuw hun verschijning.

Onder de arcaden in ellipsvorm zal de eigenaar zijn bureau, zijn woning en een kunstgalerij installeren. Hij wil tevens een koolmijnmuseum openen, dat moet aantonen hoe belangrijk de koolmijn geweest is voor het land en in het bijzonder voor Henegouwen, terwijl men nu toch de laatste schachtbokken en steenberggen laat verdwijnen.



Het standbeeld van Henri de Gorge, zoals een commandeur der tempeliers, te midden van zijn « industriële abdij ».

Daarom verheugen wij ons erover dat de Grand-Hornu gered werd en wij hopen dat talrijke lezers de aangevatte werken zullen gaan bezichtigen.

\*  
\*\*

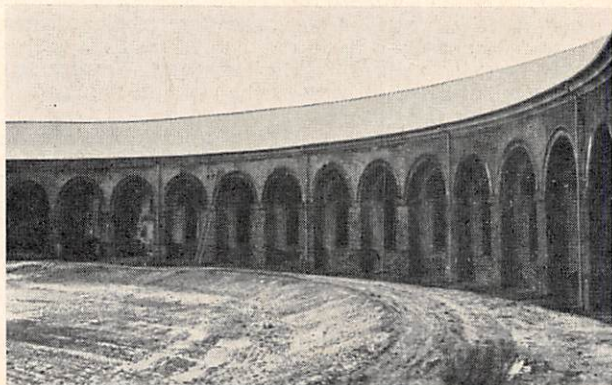
Wanneer U zich ter plaatse begeeft, vragen wij U niet te veel enthousiasme aan de dag te leggen voor de kleine, in 1820 gebouwde werkmanswoningen, die thans op het elektrisch net aangesloten zijn, want men kan moeilijk beweren dat bij het bouwen ervan « het esthetische het haalde op het functionele ». Daarentegen biedt het geheel der gebouwen, met een neo-classicistische toegangspoort en arcaden die het binnenplein omgeven, een grootse indruk.

Men kan nog veel meer over Hornu vertellen, want het is dezelfde Henri De Gorge die in 1830 de eerste industriële spoorweg in België met paardtrekkracht tot stand bracht : vertrekkende vanuit het binnenplein van de Grand-Hornu liep hij tot het kanaal van Bergen te Condé, waar de kolen op aken overgeladen werden.

Om de Grand-Hornu te bereiken, kan U gebruik maken van de autobussen van de diensten, vermeld onder nr 830 in de algemene reisgids, nl. :

- bus nr 9 : Bergen - Boussu - Boussu-Bois (Temple) - Dour,
- bus nr 7 doorstreept : Bergen - Boussu - Dour - Audregnies,
- bus nr 7 : Bergen - Boussu - Dour - Quiévrain.

De autobus die aan het station van Bergen vertrekt, na halte gehouden te hebben te Jemappes, Quaregnon, Wasmeul (Faïencerie), stopt dan aan de « Place Verte », een halte gelegen tussen Hornu (weg) en Hornu (Quatre-Pavés). Op de werkdagen tijdens de school- en andere vakantieperiodes zijn er om de 20 minuten vertrekken.



Het leien dak der gebouwen in ellipsvorm, die de binnenplaats vormen, werd volledig vernieuwd.

Een beroemd Chinees-Amerikaans architect, I.M. Pei, heeft zopas de plannen voor een cinemateek te New York getekend; daarin voorziet hij het in gebruik nemen van de metalen gewelven van een grote, sinds 40 jaar verlaten grote markt, die in 1909 werd gebouwd. Hij verklaarde : « Leren bestaande architectuur opnieuw te gebruiken, is noodzakelijk. Wij vernietigen te veel. Binnen 50 jaar blijft er niets meer over. Nochtans is de historische continuïteit onontbeerlijk. Indien men het verleden wil redden, moet men het terug tot leven brengen. »