

onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor het Personeel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

N° 165

JULI-AUGUSTUS 1973

28ste JAARGANG

INHOUD

- 3 Antwerpse tram 100 jaar.
- 4 Vervoertechnieken van morgen.
- 5 Internationale conferentie van het vervoer.
- 6 « Li Trimbleu ».
- 11 28 jaar geleden.
- 12 Luik, de vurige stad.
- 14 Het feest der 1000 dagen te Antwerpen.
- 16 Een stedelijke toeristische tram.

Bij gelegenheid van het nieuwe schooljaar begin september, krijgt het gevaarteken, getoond door dit kind dat u smekend aankijkt, zijn volle betekenis.

(Foto B.M.)



HET NIEUWE SCHOOLJAAR

HULPGEROEP

Het kleine meisje op de omslagbladzijde nodigt u uit haar te helpen.

Tallose andere kinderen die voor de eerste maal school lopen begin september doen ook beroep op u.

U zoudt niet aarzelen een persoon in nood bij te staan, niet waar? Welnu ze lopen voortdurend gevaar, onze kinderen, wanneer zij op straat komen en tegenover onze gevaartes en het steeds maar stijgend automobielenverkeer staan.

Wees ze behulpzaam door meer waakzaamheid, **in hun plaats!** Vertraag!



BESCHERM ZE

Kijk eens aan! Het is idyllisch: zij komen naar u toe in groep en houden zich zeer kalm.

En nochtans, hoed er u voor.

Op het ogenblik dat ge op hun hoogte komt, weet ge nog altijd niet wat ze zullen doen, want de een of de ander, zorgeloos, boordevol fantasie, vol van plezier of op van de zenuwen, kan in uw richting lopen.

Vertraag, wanneer ge kinderen ziet. U zult levens redden. Welke voldoening!



WAAK OVER HEN

Ze steken de straat over onder het toezicht van een jeugdverkeersbrigadier. Dat is de uitzondering.

U zult meestal kleine of grote groepen zien die zich verspreiden en de straat oplopen in de omgeving van de scholen.

Tracht niet tussen deze groepen door te geraken want het ongeval loert op deze kinderen. Doorgaans zijn het lopende kinderen die slachtoffers zijn van een ongeval.

Waaak over hen, houd stil of vertraag naargelang de omstandigheden!

ANTWERPSE TRAM 100 JAAR

Op zondag 25 mei 1873 had de plechtige inhuldiging plaats van de eerste paardetramlijn te Antwerpen op het traject Meir-Berchem (kerk). Drie wagens volstonden niet om de massa reislustigen te vervoeren. Er was die dag zoveel volk op de been, dat de dienst zelfs spaak liep.

Vóór die bewuste 25 mei 1873 waren er te Antwerpen slechts vigilantes en omnibussen, maar deze vervoermiddelen begaven zich naar een door de reiziger opgegeven plaats, zodat ze meer als de voorlopers van de huidige taxi dan van onze tram mogen beschouwd worden.

Aan de klagers over dure tramritten moge gesignaleerd worden dat reeds 100 jaar terug de prijs voor een volledige rit 0,25 F bedroeg, wat het drievoud was van de prijs van een brood. Nu ligt de prijs van een half broodje reeds hoger dan die van een tramticket. Tijden veranderen, maar ook de zienswijzen...

Een andere schrille tegenstelling van verleden en heden vindt men in het feit dat de autoriteiten 100 jaar geleden veeleer blaakten van optimisme. Zo werd in de eerste vergunning vermeld dat de tramprijs niet mocht verhoogd worden tot 1943. Natuurlijk hebben de schommelingen in muntwaarden en lonen na de 1ste wereldoorlog een wijziging van deze bepaling in de vergunning noodzakelijk gemaakt, zoals het vanzelfsprekend is dat de tramexploitatie in Antwerpen in de loop der tijden heel wat wederwaardigheden heeft gekend. Verschillende trammaatschappijen volgden elkaar op, maar de Antwerpse tram zelf bleef « eeuwig » jong.

Om het honderdjarig bestaan van deze tramexploitatie niet onopgemerkt voorbij te laten gaan, ontwierp een feestcomité, samengesteld uit vertegenwoordigers van de M.I.V.A., de studiedienst « Pre-metro », het « Handelsverweer », het Stadsbestuur, de Vereniging voor het Trammuseum, de Belgische Persbond en de Periodieke Pers, een aantal festiviteiten.

Een eerste deel van de voorziene feestelijkheden kreeg reeds zijn beslag, want op zaterdag 26 mei 1973 kwam



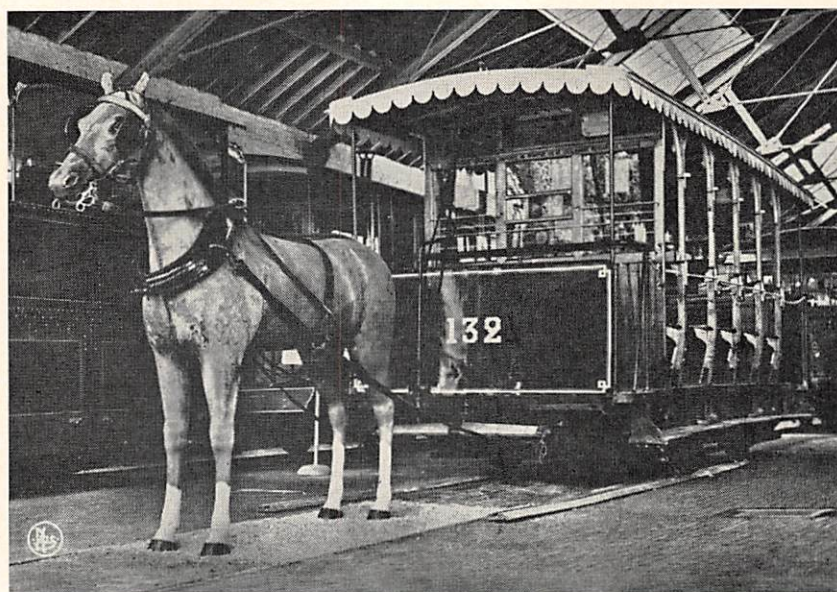
De jubilerende Antwerpse tram.

(Foto Volksgazet)

een internationaal gezelschap opdagen om met oude tramrijtuigen een herdenkingsrit door de Sinjorenstad te ondernemen. De rijtuigen waarmee verjaardagsritten gemaakt werden, droegen het lijnnummer 100. Op kop reed de 6403, gebouwd in 1905 in de werkplaats aan de Grote Hondstraat te Antwerpen. De motorwagens, die nu nog dagelijks rijdt in afwachting dat de 40 nieuwe PCC-rijtuigen zullen in dienst genomen worden, trok twee aanhangwagens. Voor de geïnteresseerden vertellen wij dat het de nummers 1623 en 1629 waren, in 1923 gebouwd te Mechelen. Deze sleepwagens maakten te Antwerpen hun laatste tocht. Dat wil daarom nog niet zeggen dat ze totaal uitgediend hebben. Deze rijtuigen zullen

toeristen gaan vervoeren in het Aisnedal. De eeuwfeeststoet omvatte tenslotte nog een in 1904 te Nijvel geconstrueerde motorwagen (nummer 5257).

Een belangrijk deel van de feestelijkheden zal in de 2de helft van september 1973 doorgaan. Er zijn bevestigingen, muziekkuitvoeringen, shows, bezoeken aan de pre-metrowerken, enz. voorzien. De « clou » worden echter de tochten op 22 en 23 september a.s. per paardetram langs de Scheldekaaien. Daar deze tram zal moeten rijden op een breed spoor en er te Antwerpen slechts een smal spoor aanwezig is, zal een Luikse paardetram de dienst verzekeren. Er zal getracht worden ook een heruitgave te bekomen van oude tramtickets.



Een paardetram van de stadslijnen te Luik (1886).

(Foto R. Pletinckx)

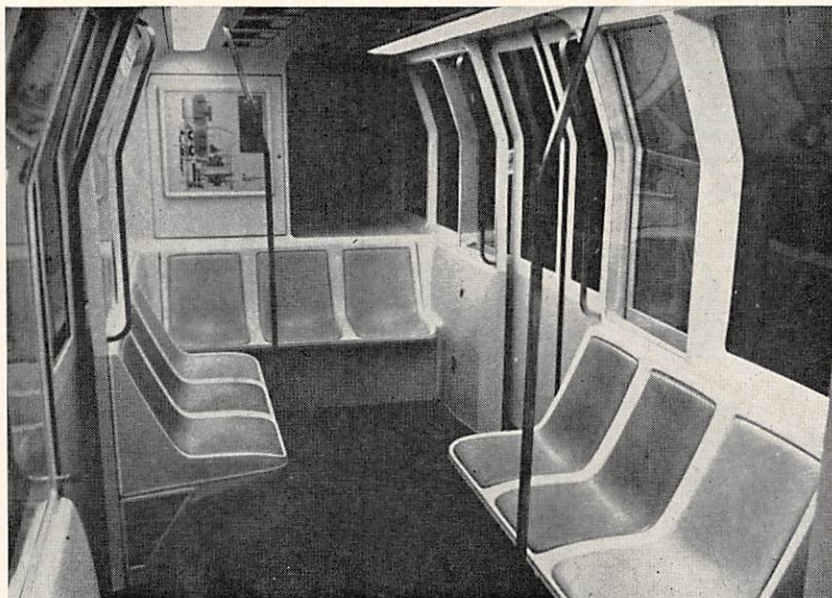
VERVOER- TECHNIEKEN VAN MORGEN

Niemand kan met nauwkeurigheid voorspellen wat voor grootse dingen er in de toekomst gaan gebeuren, want er zullen ontdekkingen gedaan worden waarvan men nu nog geen flauw idee heeft. Evenwel kan men op basis van de huidige stand van de wetenschap en techniek voorspellingen uitbrengen die duizelingwekkend aandoen.

Men kan verwachten dat de auto, weg, metro, bus en trein een drastische ontwikkeling zullen doormaken, wil tenminste massavervoer tegelijkertijd ook « snelvervoer » betekenen. De treinen zullen b.v. ongespoord zijn en zullen boven een buisbaan worden getild door ofwel een luchtkussen ofwel magnetische afstoting. De snelheden zullen variëren van 120 tot 240 km per uur voor treinen die binnen en in de omgeving van de stad gebruikt worden. Voor treinen die langere afstanden afleggen, zijn snelheden van meer dan 800 km mogelijk.

Een stuk technische toekomstmuziek, die weldra werkelijkheid zal worden, is de magneetzweeftrein die eens met snelheden van 400 tot 500 km/h door het landschap zal suizen. Op een testtraject te Erlangen (W.-Duitsland) neemt men momenteel proeven met een zogeheten elektrodynamisch zweefstelsysteem, een gemeenschappelijke ontwikkeling van industriëlen. Het fundamentele verschil met andere zweefsystemen ligt in de bouw en de wijze van werken van de magnetische krachtvelden die de trein dragen en besturen. De krachtvelden van rijbaan en trein veroorzaken geen wederzijdse aantrekkingskracht, zoals b.v. bij de elektromagnetische methode met « normale » magneten. Ze geven aanleiding tot afstoting en zijn dermate harmonische antagonisten, dat er zweefhoogten van meer dan 10 cm bereikt worden.

Natuurlijk wordt ook gedacht aan het openbaar vervoer voor kortere afstanden. Onlangs ontwierpen de Amerikaan-



Binnenaanzicht van de « people movers ».

(Foto Ford)

se Ford-fabrieken een nieuw massatransportsysteem met de veelzeggende naam « people movers » (mensenverhuizers). De « people mover » is een soort horizontale lift op rubberbandjes, waarbij de cabines, juist als bij een lift, automatisch stoppen bij de stations, die door het indrukken van een knop door de passagiers zijn aangegeven.

De wagentjes voor 24 passagiers kunnen door middel van elektrische aandrijving een snelheid behalen van ongeveer 50 km per uur, terwijl geleidewieltjes langs rails voor een automatische besturing zorgen. Ford houdt het bij een capaciteit van 20.000 passagiers per uur, maar ook hier zal de toekomst moeten bewijzen of dit cijfer kan bereikt worden.

Een andere nieuwigheid is de « Skybus », ontworpen door Westinghouse Electric Corporation (Wesco), waarbij eveneens gebruik gemaakt wordt van automatisch-elektrisch aangedreven ca-

binen op rails boven de grond. De « Skybus » heeft evenwel veel kleinere cabines die tot treintjes kunnen worden samengevoegd. Het systeem bevindt zich al jaren in een stadium van proefnemingen. Toch is het geprojecteerde lijnnet van 100 km in Pittsburgh, vijf jaar na de eerste proeven, nog steeds niet aangelegd. Zakelijke en persoonlijke belangen, het wat uit de hand lopen van de aanlegkosten, het niet vaak voorkomen van chaotische ophopingen in Pittsburgh, vormen factoren die tot nog toe het project konden bevriezen.

Vanzelfsprekend wordt nog aan talrijke andere nieuwe vervoertechnieken gewerkt. Vele ervan kon men zien op de internationale transporttentoonstelling, gehouden begin juni 1973 in het Parc des Expositions (Porte de Versailles) te Parijs. Er werden o.a. het Franse hangende vervoersysteem « Urba », de door een tandradstelsysteem voortbewogen « Tridim », de in Oostenrijk ontworpen « city-bus » en de « Poma-2000 », door kabels aangedreven cabines, gedemonstreerd. Sommige van deze nieuwe technieken zullen in een nabije toekomst reeds verwezenlijkt worden, zoals b.v. het « Val »-systeem, dat in de loop van 1975 in de voorstad Lille-Est werkelijkheid wordt. De « Val »-voertuigen rijden op rubberwielen op een betonnen baan en 4 horizontale rubberwielen zorgen voor zijdelingse geleiding. Anderzijds moet gesteld worden dat de ontwikkeling van een aantal nieuwe systemen nog niet op een zodanig technisch peil is dat onmiddellijke realisering mogelijk is.

Uit het voorgaande blijkt evenwel dat de technische vooruitgang niet zal te stuiten zijn. De totale gemeenschap zal op een gegeven ogenblik offers moeten brengen voor een beter, schoner en sneller transportsysteem. Pas wanneer daar internationaal en algemeen behoefte aan is, zal een waarlijk internationale toepassing van nieuwe vervoerssystemen mogelijk zijn.



Een cabine van de « people movers ».

(Foto Ford)

INTERNATIONALE CONFERENTIE VAN HET VERVOER

Verscheidene honderden deskundigen hebben van 18 tot 21 juni 1973 in het Europa-College te Brugge deelgenomen aan een internationale conferentie van het vervoer, grotendeels op initiatief van een Amerikaanse instelling « Transportation Research Forum » (T.R.F.).

Deze conferentie was gewijd aan de studie van menigvuldige problemen in verband met vervoermiddelen, in het perspectief van de jaren 80.

VERSLAGEN VAN DESKUNDIGEN

Uit een honderdtal verslagen die de belangstelling van de deelnemers gaande hielden, hebben wij enkele titels gehaald, met betrekking tot de door onze maatschappij ontwikkelde activiteit :

- van de tarificering van het vervoer tot de investering;
- de toekomst van de automobiel en van de snelwegen in de grote steden;
- vervoerdiensten op verzoek;
- nieuwe opvattingen op het stuk van het vervoer;
- simulatie en demonstratie van geheel nieuwe vervoerdiensten;
- methode tot planning op lange termijn van het vervoer;
- optimale autobusvervoerdienst.

Deze opsomming als dusdanig is betekenisvol en geeft enig overzicht over de omvang en de verscheidenheid van de onderwerpen van de conferentie.

Wij hebben voor ogen de samenvattingen van genoemde rapporten en zullen bepaalde uittreksels bij de eerstvolgende gelegenheid ter kennis van onze lezers brengen.

EEN UITEENZETTING VAN DE H. VREBOS, Secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen

Een dagblad uit de hoofdstad schreef terecht, dat men, om dit omvangrijk debat op gang te brengen, zijn keuze niet beter kon laten vallen dan op de Secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen, de h. Vrebos, een eminente hoge functionaris van de Belgische administratie, die wel degelijk in staat is een geldige mening voorop te stellen, vermits ze gesteund wordt op een onderfinding van nagenoeg 40 jaar in het domein van het gemeenschappelijk vervoer.

« Verbrandt wat ge hebt aanbeden, aanbidt wat ge hebt verbrand ». De h. Vrebos was van mening dat de werken van de conferentie onder dat motto moesten worden gesteld.

Het stedelijk verkeer

Hij verduidelijkte dat er ernstige missingen begaan werden omdat men zich te veel verlaat heeft op de automobiel, ten nadele van de andere vervoermiddelen in het algemeen, en van de stedelijke openbare diensten in het bijzonder.

Terwijl er zich heden ten dage meer en meer snelheidsbeperkingen opdringen in straten en op

wegen en ongetwijfeld morgen ook op de autosnelwegen, veroorzaakt het verkeer in al onze binnensteden opstoppingen en wordt de luchtvervuiling en de geluidshinder erdoor verergerd.

Het is bijgevolg duidelijk dat de toekomst van het gebruik van de automobiel in de grote steden op het spel staat.

Rijst dan het probleem van de forenzen die iedere dag van de voorstad naar hun plaats van tewerkstelling vervoerd moeten worden.

Om dit probleem op te lossen, ziet de h. Vrebos maar één middel : de ondergrondse verkeersmiddelen.

Financiële lasten

Op financieel gebied zullen de openbare machten de gevolgen van deze toestand moeten op zich nemen.

De Staat zal een aanzienlijk deel moeten dragen van de prijsverhoging der plaatsen die zal voortvloeien uit de aanwending van gerieflijke transportmiddelen ten behoeve van de forenzen.

Dit sociaal karakter van de openbare vervoermiddelen zal trouwens in alle landen nog sterker tot uiting komen en alles schijnt erop te wijzen dat deze evolutie onomkeerbaar is.

In dat verband heeft de Raad van beheer van onze maatschappij er in het verslag over het dienstjaar 1972 op gewezen dat « in feite de vervoerkosten verdeeld zullen blijven onder de reiziger, de belastingbetaler en de werkgever die in de prijs van het abonnement bijdraagt ».

Geleide vervoerssystemen met hoge snelheid

Volgens de h. Vrebos is het nodig nieuwe vervoerssystemen uit te werken die snelheden van meer dan 300 km/h mogelijk maken, om 500 km per uur te bereiken over grote afstanden.

De aan de gang zijnde proefnemingen, zowat overal in de wereld, bewijzen dat die geleide vervoerssystemen in staat zijn dergelijke snelheden te verwezenlijken.

Zodoende zou men ertoe komen het luchtverkeer te beperken, waardoor de luchthavens, die een bron van geluidshinder en luchtvervuiling zijn, in de nabijheid van de steden afgeschaft zouden kunnen worden.

Veiligheid

Ieder jaar worden er duizenden slachtoffers van de automobiel op onze wegen geteld.

Om dat te verhelpen, stelde de h. Vrebos aan het einde van zijn betoog voor, onverwijld op zoek te gaan naar minder moordende vervoermiddelen, die terzelfder tijd comfortabeler, economischer en sneller zijn.

Wij kunnen de door de h. Secretaris-generaal van Verkeerswezen geuite wens slechts beamen, en hopen dat er door de internationale conferentie van het vervoer concrete resultaten worden bekomen.

« LI TRIMBLEU »

« Li Trimbleu » is een toeristisch trammetje waarmee u, zoals eertijds, dwars door de gemeenten van het vroegere graafschap Dalhem kunt sporen. Het trammetje, vertrekkende van Blegny-Trembleur, gaat over berg en dal, rijdt onder de oude stad Dalhem door, om het dal van de Berwinne te bewandelen, in de nabijheid van de abdij Val Dieu, en vervolgens terug naar de hoogvlakte te klimmen om tenslotte in Warsage zijn eindpunt te bereiken.

Dwars door velden en weiden puffend, voert « Li Trimbleu » u door een landelijke, soms woeste omgeving, waarbij u ertoe verleid wordt de schoonheden van een nog weinig bekende streek te ontdekken.

Alzo luidt een mededeling van de initiatiefnemers.

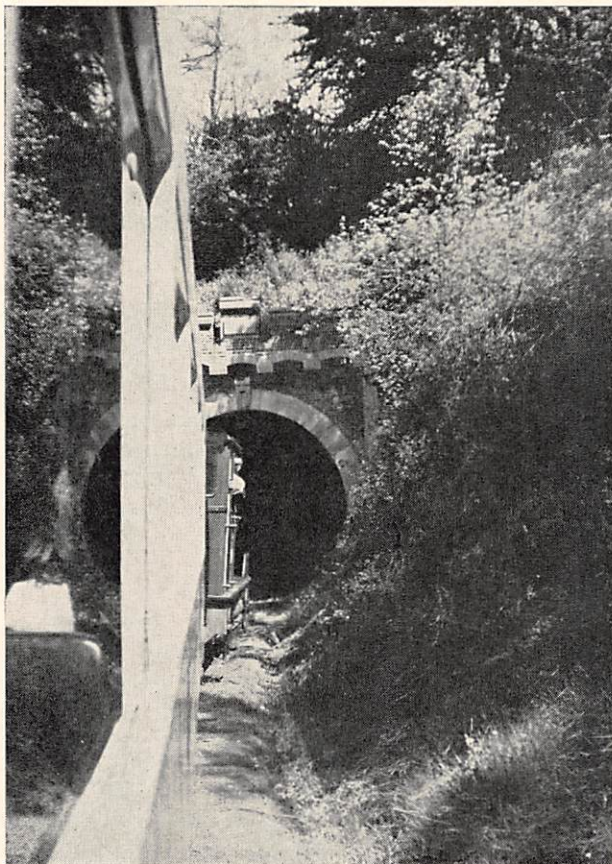
Er kan geen betere algemene beschrijving worden verstrekt van de nieuwe toeristische tram die sedert 27 mei door het Land van Herve rijdt.

Voor het ogenblik willen wij hier de aandacht van onze lezers op een bijzondere attractie van de route vestigen, met name de doorrit in de 144 meter lange tunnel die onder de oude stad te Dalhem gegraven is.

Het kan inderdaad voor sommigen een sensatie zijn, in het stikdonker, een van de weinige tunnels die voor de N.M.V.B. ooit zijn gebouwd, door te rijden.

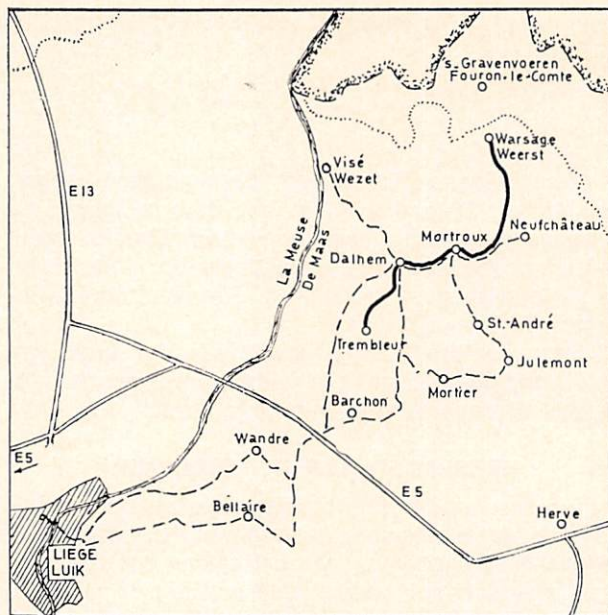
Anderen zullen wellicht meer genieten van de kruissnelheid van de tram, die 1 h 20 nodig heeft om een afstand van 11,2 km af te leggen, ofwel zullen ze pret beleven bij het meemaken van de krachtoeren, die de locotractor uithaalt om het hoogteverschil van 70 m tussen Dalhem en Trembleur te overwinnen.

Het konvooi, bestaande uit een locotractor merk L.L.D.



Het konvooi rijdt de tunnel van Dalhem in.

(Foto Toerisme Luik)



LEGENDE - VERKARING

- Tram touristique "LI TRIMBLEU"
- Toeristische tram
- - - Service d'autobus Liège-Barchon-Dalhem et ext.
- - - Autobusdienst Luik-Barchon-Dalhem en uitbr.

en oude aanhangrijtuigen van de N.M.V.B., rijdt op het baanvak Trembleur-Weerst van de vroegere buurtspoorlijn Luik-Barchon-s-Gravenvoeren, die in 1955 door een openbare autobusdienst (lijn 1079 van onze algemene reisdids) werd vervangen.

Onze maatschappij was ertoe gedwongen — in 1961 — de spoorexploitatie op te geven waarna het bewuste spoorvak aan de kolenmijn van Argenteau werd afgestaan, welke het nog steeds in bedrijf heeft om kolen naar het N.M.B.S.-station van Weerst te vervoeren.

Door de inschikkelijkheid van de eigenaars van de kolenmijn en de medewerking van de gewestelijke en provinciale toeristische diensten, en van enkele spoorwegfans, is het mogelijk gebleken toeristische tramritten in te leggen alle zaterdagen, zondagen en feestdagen tot 31 oktober eerstkomend; 6 ritten heen en terug, behalve 's zaterdags, dan zijn er maar 5 voorzien.

Een heen-en-terugrit Trembleur-Weerst kost 70 F, terwijl de prijs voor een heen-en-terugbiljet Trembleur-Mortroux of Mortroux-Weerst 40 F bedraagt. De kinderen van 6 tot 12 jaar betalen halve prijs en groepen genieten speciale voorwaarden.

Indien u van plan bent door het Land van Herve te kuieren, kan u zich voor inlichtingen bevragen bij : Li Trimbleu, rue Lambert Marlet 3, 4570 Trembleur.

Bovendien zoudt u nog de nummers 44 en 111 van Onze Buurtspoorwegen kunnen raadplegen waar er sprake is van het kolentransport en van een toeristische rit tussen Trembleur en Weerst.



De « trimbleu » bij de inbuldiging.

(Foto R. Temmerman)

FEESTELIJKE OPENSTELLING VAN EEN NIEUW VAK VAN DE TOERISTISCHE TRAM VAN HET AISNEDAL

In ons voorlaatste nummer spraken wij over het succes van de stoom- en railautodiensten, door de T.T.A. georganiseerd, en kondigden wij aan dat men van plan was de lijn bij de aanvang van het seizoen te verlengen.

Onlangs was de redactie van Onze Buurtspoorwegen uitgenodigd de inwijding bij te wonen van een nieuw spoorvak, gaande van Forge-à-la-Plez tot de plaats « Chemin des Esseneux », op het grondgebied van Dochamps. De meeste genodigden waren ter plaatse aangevoerd met twee speciale autobussen van de N.M.V.B., komende uit Luik, waar rendez-vous gegeven was voor personen komende uit de streek van Antwerpen, van Brussel en uit de « Cité ardente ». Van 15 u. af waren talrijke personaliteiten aan de brug van Erezée toegekomen, waaronder wij met name opmerkten de h. Hanin, minister voor Wetenschapsbeleid en senator van het nabijgelegen Marche-en-Famenne, Monseigneur Cammaert, Mevr. Godinache, senator, de h. Gillard, bestendig afgevaardigde, de h. Leonard, directeur-generaal van de S.T.I.C. (Charleroi) en de h. Botton, onze groepschef.

De voorzitter van de T.T.A., de h. Gerardi-Corné, verzocht de h. minister Hanin plaats te nemen op het balkon van een eerbiedwaardig buurtspoorwegaanhangrijtuig.

In zijn korte toespraak herinnerde de voorzitter aan de geleverde inspanningen sedert de oprichting van de T.T.A. en aan de vanwege de openbare machten ondervonden aanmoedigingen, toen deze hadden vastgesteld hoe ernstig de exploitatie werd opgevat en welke gunstige financiële resultaten verkregen waren. Hij drukte de wens uit de dag te beleven dat de T.T.A. te Bergister een kabelbaan zal bedienen die naar het reeds voor het publiek opengestelde safari-park leidt.

« Het staat als een paal boven water, zo verklaarde hij nog, dat de T.T.A. ertoe heeft bijgedragen het sociaal

toerisme in de streek te bevorderen, vermits wij vorig jaar 32.000 reizigers vervoerden. De inwijding van heden is een bewijs van levenskracht en wij zijn er thans van overtuigd, besloot hij, dat wij eens per stoomtram tot in het dorp van Dochamps zullen rijden, en later tot Lamorménil. »

Deze hoopvolle verklaring werd door de talrijke tramvrienden warm toegejuicht. Weldra zetten drie konvooien zich in beweging en met gezapige vaart ging het naar de nieuwe terminus van de lijn toe.

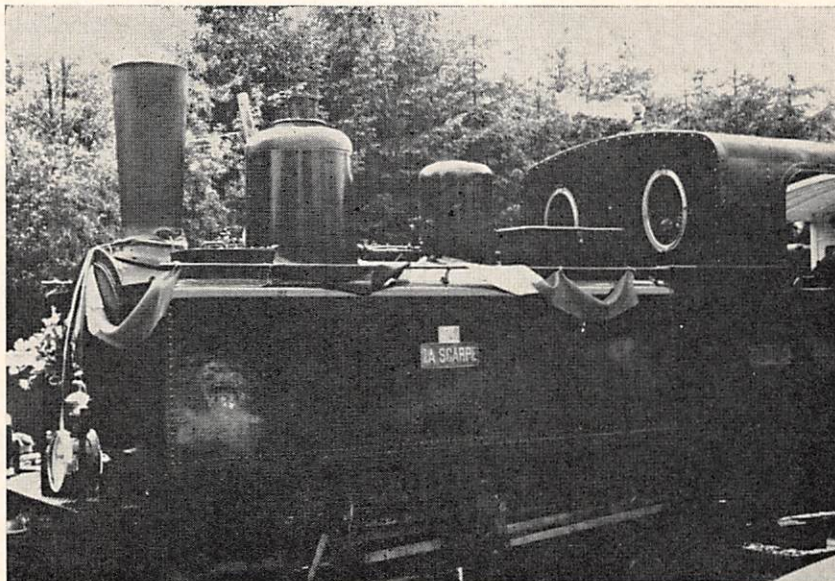
Daar aangekomen, was het de heer minister Hanin die het bestuur van de T.T.A. dankte voor de voorbeeldige wijze waarop het opnieuw belangstelling had gewekt voor deze lijn met een meterspoor, die in deze mooie

Ardense hoek bewaard gebleven was, en hij beloofde zijn steun voor alle plannen ter bevordering van de toeristische ontwikkeling van de streek.

Ieder nam vervolgens opnieuw plaats in het lang konvooi; met matige snelheid ging het terug naar het uitgangspunt terwijl tientallen amateurfotografen, die zich per auto over de langs de Aisne lopende weg verplaatsten, aan elke halte, een heleboel foto's namen.

Het mooi weer was van de partij en terwijl het boven de hoofdstad pijpe-stelen regende, zagen een driehonderdtal smalspoorvrienden te Erezée alleen maar de champagne vloeien waarmee meter mevrouw Girardi-Corné de locomotief « La Scarpe » de doop toediende.

A. Vanden Eede



De locomotief « La Scarpe ».

(Foto Vanden Eede)

«...Ik zou van Wechelderzande naar Zichen-Zussen-Bolder willen gaan...»

Toen we de nieuwe Algemene Reisgids van de N.M.V.B. ter hand namen, hebben wij vastgesteld dat hij meer dan duizend pagina's beslaat en dat hij zelfs dikker is dan die van de N.M.B.S.; hij weegt meer dan een pond, maar toch blijft hij handig.

De inkleiding is bepaald verbeterd vergeleken met de vorige reisgids. Het aanwenden van een nieuw papier, van andere inkt, van groter drukletters en ruimer kolommen maakt de raadpleging van de uurregelingen veel gemakkelijker.

Bij het doorbladeren van die reisgids moesten wij onwillekeurig terugdenken aan de oorlogsperiode 1940-1945 toen de mensen onafgebroken onze exploitatiezetels of het hoofdbestuur opbelden om te vragen een of andere reis per buurtspoorweg ineen te steken, aangezien het vervoer per groot spoor aanzienlijk verminderd of op sommige lijnen zelfs helemaal afgeschaft was.

Op een mooie dag werd de aange-stelde voor de inlichtingen bij het

hoofdbestuur eens telefonisch aangesproken : « Mijnheer, ik zou van Wechelderzande naar Zichen-Zussen-Bolder willen gaan... ».

Onze aangestelde had reeds een lange administratieve loopbaan achter zich doch zijn kennis van buurtspoorweglijnen en -stations was louter theoretisch; na lange en moeilijke opzoekingen slaagde hij toch erin zijn klant in te lichten.

A. Vanden Eede

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Huwelijken

ANTWERPEN

Geerts P. met Mej. Cox M.

HENEGOUWEN

Deceulaer F. met Mej. Piéard M.-J.
Glinne J. met Mej. Baude J.
Fraikin M. met Mej. Thévenin V.
Geukens J.-P. met Mej. Olivier M.
Boembeke A. met Mej. Champagne C.

NAMEN-LUXEMBURG

Mottet R. met Mej. Magnan R.-M.
Pieltain C. met Mej. Ferrari L.
Cloux J. met Mej. Corbier M.-G.

LUIK

Peeters F. met Mej. Adolphs N.

LIMBURG

Weetjens F. met Mej. Winters A.

Geboorten

ANTWERPEN

Kurt bij Van Dooren S. (Deurne)
Johan bij Broux A. (Antwerpen)
Katrien bij Keersmackers L. (Arendonk)
Anja bij De Busser G. (Brochem)
Vincent bij Jaspers J. (Oud-Turnhout)

OOST-VLAANDEREN

Kitty bij Van Dycke M. (Zomergem)

HENEGOUWEN

Kathy bij Marlier W. (Hornu)
Johann bij Roulet J. (Marcinelle)
Christine bij Loiseau P. (Dampremy)
Gil bij Rogie G. (Thuillies)
Fabian bij Plombier W. (Jumet)
Nathalie bij Sikora M. (Pont-de-Loup)
Raphaël bij Demoigny J. (Fleurus)
Eric bij Lombard J.-C. (Hautrage)

NAMEN-LUXEMBURG

Chris - Hildegard bij Duchène K.
(Villers-le-Gambon)

LUIK

Nicole bij Loos H. (Bassenge)
Evelyne bij Colyns F. (Warzée)
Philippe bij Rutten G. (Oreye)

BRABANT

Nicky bij Broos T. (Leuven)
Thierry bij Fontaine C. (Anderlecht)
Frederic en Laurent bij Claude G.
(Tourinnes-Saint-Lambert)

LIMBURG

Heidi bij Lammens R. (Kozen)
Jurgen bij Meuris W. (Lanaken)
An bij Houbrechts I. (Hasselt)

WEST-VLAANDEREN

Bianca bij Geryl W. (Westende)
Kristof bij Verbauwe W. (Oostende)
Carla bij Mylle G. (Oostende)
Kathy bij Vandecasteele F. (Kuurne)
Christophe bij Clynce L. (Brugge)
Nathalie bij Vandenbroucke M. (Heule)

Gepensioneerde agenten in de groepen

Maanden mei en juni 1973

OOST-VLAANDEREN

Corijn H., autobestuurder 33
Goditiaboïs R., baanwerker 31
Van Remoortel P., AB-bestuurder 30
Vertenten R., gesch. werkman 1e kl. 32

HENEGOUWEN

Brasseur E., gesch. werkman 30
Berlemont A., bewegingsov. 46
Delhaye E., gesch. werkman 1e kl. 49
Ernest A., keurwerkman 41
Ganty A., dienstchef 2e kl. 41
Hongne L., keurwerkman 42
Lejeune J., brigadier 39

NAMEN-LUXEMBURG

Colin M., AB-best.-ontv. 40
Mattler A., AB-best.-hoofdontv. 42

LUIK

Carabin A., AB-bestuurder-ontv. 35
Dol L., ontvanger 43
Leduc L., hoofdontvanger 27
Medart F., gesch. werkman 1e kl. 33

BRABANT

Cammaerts J., brigadier 43
De Groen P., ontvanger 47
Deneef J.-B., ontv.-el. geleider 36
De Schutter C., halfgesch. werkman 43
Opdebeeck J., gesch. werkman 36
Philips E., AB-bestuurder 42
Saetmans B., el. geleider 39
Thielemans J.-B., keurwerkman 44
Thielens Ph., AB-best.-ontv. 41
Van Olst F., halfgesch. werkman 38
Vlekke J., ontvanger 43
Wauters K., ontvanger 41

WEST-VLAANDEREN

Declercq, ontvanger 39
Dierickx-Visschers M., AB-best.-ontv. 44
Hallemeersch G., AB-best.-ontv. 43

Sterfgevallen

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

AGENTEN IN DIENST

HENEGOUWEN

Willard O., el. geleider 53

BEGUNSTIGDEN

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

ANTWERPEN

Janssens V., el. geleider 84
Dresselaers G., ontvanger 65
Sempels L., ontvanger 66
Heylen F., ontvanger 64
De Vos F., el. geleider 67
Luyten J., ontvanger 73
Van Hoydonck L., ontvanger 82
Van Mogh G., machinist 82

OOST-VLAANDEREN

Van den Bulcke A., AB-bestuurder-ontv. 69
De Grootte A., el. geleider 73
Van den Abeele Ch., brigadier 69
Bracke J., el. geleider 67
De Maesschalck R., halfgesch. werkman 70

HENEGOUWEN

Rigaux F., gesch. werkman 64
Graux P., brigadier 86
Derijcke H., ontvanger 72
Vanderbègue A., el. geleider 86
Bulteau L., gesch. werkman 95
Monnier M., ploegbaas 79
Patat C., baanwerker 81
Van Wallendael G., ontvanger 74

NAMEN-LUXEMBURG

Daine C., AR-bestuurder 76

LUIK

Vallée G., gesch. werkman 1e kl. 60
Houbben G., baanwerker 69
Jamart J., ontvanger 86
Mad. Frenk V., kuisvrouw 78

BRABANT

Errens D., ontvanger 75
Taelemans T., brigadier 81
Evrenont Ch., magazijnier 79
Van Asbroeck F., gesch. werkman 1e kl. 66
Van Oosterweijck J.B., el. geleider 77
Bruyndonckx J., el. geleider 86
Verstraelen C., ontvanger 59
Steppe G., chef Weg. en Werk. 72

LIMBURG

Quintens D., keurwerkman 65
Roumans M., ontvanger 69

WEST-VLAANDEREN

Beheyt C., el. geleider 86
Ovaere E., baanwerker 80
Grosec R., AB-bestuurder-ontvanger 53
Vermeersch L., stelplaatsoverste 1e kl. 83
Jonckheere K., ontvanger 76
Debruyne E., bestuurder 89
Verbeke H., ontvanger 70
Dolle J., klerk 2e kl. 78

MOOIE LOOPBANEN



R. Declercq
Trad in dienst op 20-6-1927 en werd als ontvanger te Knokke gepensioneerd.



G. Hallemeersch
In dienst getreden op 1-7-1924 werd hij te Oostende als AB-best.-ontv. gepensioneerd.



D. Thiteux
In dienst sinds 12-9-1929, werd hij te Namen als AB-best.-ontv. gepensioneerd.



M. Depoorter
Trad in dienst op 12-7-1927 en werd te Oostende als AB-best.-ontv. gepensioneerd.



L. Van Wijngaerden
In dienst sinds 16-10-1930, werd hij te Haacht als AB-best.-ontv. gepensioneerd.



L. Hongne
Trad in dienst op 30-4-1931 en werd te Eugies als keurwerkman gepensioneerd.



L. Dol
In dienst op 7-5-1930, werd hij te Luik als ontvanger gepensioneerd.



J. Vlecke
Trad in dienst op 10-7-1930 en werd als ontvanger te Anderlecht gepensioneerd.



J. Lejeune
In dienst sinds 16-12-1933 beëindigde hij zijn loopbaan te Charleroi als brigadier.



A. Mattler
Trad in dienst op 19-5-1931 en werd te Martelange als AB-best.-hoofdontv. gepensioneerd.



J. Opdebeeck
In dienst sinds 19-7-1925 werd hij te Evere als gesch. werkmán gepensioneerd.



F. Van Olst
In dienst getreden op 25-6-1935 werd hij te Kuregem als halfgesch. werkmán gepensioneerd.



G. De Ro
In dienst sinds 3-9-1935, werd hij te Chastre als AB-best.-ontv. gepensioneerd.



L. Van Meensel
Trad in dienst op 1-3-1930 en werd te Kessel-Lo als geschoold werkmán te klas gepensioneerd.



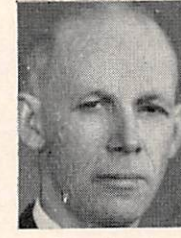
E. Delhaye
In dienst sinds 7-11-1923, werd hij te Eugies als gesch. werkmán te klas gepensioneerd.



C. Verhoeven
Trad in dienst op 8-11-1925 en werd als el. geleider te Merksem gepensioneerd.



Ph. Thielens
In dienst sinds 12-9-1927, werd hij als AB-best.-ontv. te Overijse gepensioneerd.



J. Van Hoogten
In dienst sinds 22-3-1926, beëindigde hij zijn loopbaan te Kessel-Lo als keurwerkman.

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 Tjalkstraat : Verresen J.-B. (geldbeurs met 2.097 F + vreemde munten), Ribbens A. (geldbeurs met 2.350 F).

OOST-VLAANDEREN

Stelplaats Gent St.-Pieters : Van Hamme C. (1.000 F), Faseur J. (640 F), Van de Velde R. (514 F).

HENEGOUWEN

Stelplaats La Louvière : Legulier H. (700 F), Dehoyer E. (3.640 F), Wautier R. (600 F).
Stelplaats Charleroi : Lieveyns G. (500 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen : Delchambre F. (uurwerk), Mathias M. (1.864 F), Grandjean L. (920 F), Thiry R. (25.000 F).
Stelplaats Dinant : Damilot T. (3.200 F).
Stelplaats Lesve : Defurneaux R. (1.350 F).
Stelplaats Ermeton-s-Biert : Mouton J. (580 F).
Stelplaats Salzinnes : Evraud E. (1.440 F).
Stelplaats Forville : Wiame J. (785 F).
Stelplaats Andenne : Dethise R. (630 F).
Stelplaats Onoz : Massart A. (600 F).
Stelplaats Ohey : Fameree J. (3.600 F).

LUIK

Stelplaats Bressoux : Hardenne R. (590 F), Steegmans G. (700 F), Bloom R. (1.570 F).
Stelplaats Eupen : Radermacker A. (1.540 F + 31 DM).
Stelplaats Omal : Humblot M. (602 F).

BRABANT

Stelplaats Asse : Gauchez A. (2.104 F).
Stelplaats Het Rad : Van Craenenbroeck Th. (4.460 F).
Stelplaats Nijvel : Renversez J. (4.000 F).
Stelplaats Tienen : Bruers A. (3.530 F).
Stelplaats Leuven : Damman J. (1.200 F), Danijs R. (560 F), Dehaes J. (4.030 F), Geens V. (2.800 F), Peeters L. (1.300 F), Roelants V. (928 F), Wijns M. (5.000 F).

LIMBURG

Stelplaats Hasselt : Esthers M. (700 F), Vanham V. (900 F).
Stelplaats Tessenderlo : Wouters L. (1.500 F).
Stelplaats St-Truiden : Larminier J. (707 F).

WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek : Bulcke O. (3.073 F), Wildemaue P. (720 F).
Stelplaats Kortrijk : Maerten I. (3.747 F).
Stelplaats Oostende : Behey G. (700 F), Muyle G. (2.604 F), Goes F. (foto toestel), Stafford M. (1.462 F).
Stelplaats Knokke : Danneels J. (806 F), Dobbelaere R. (1.930 F).

EEN ONGEWOON ONGEVAL

Op een brug werd een autobus door een camion met aanhangwagen, die uit de tegenovergestelde richting kwam, ingesloten.

De koetswerken raakten elkaar en de aanwezigheid van andere voertuigen verhinderde het achteruitrijden.

Onze bestuurder deed de autobus over de rechterstoepband rijden ten einde de ingesloten voertuigen te kunnen vrijmaken.

Hij boog zich door de deur om het manoeuvre van de vrachtwagen in het oog te kunnen houden en zijn hoofd werd tussen de autobus en een zijschot van de aanhangwagen gevat.

Dit ongeval kostte hem 61 dagen met werkverlet.

BESTUURDERS :

Let op wanneer u verplicht is het hoofd door het deorraampje te steken om manoeuvres gade te slaan of uit te voeren. Een ogenblik van onoplettendheid kan tragische gevolgen hebben.

TOEKENNING VAN DE 24^e «PRIX CHATRIAN»

De 24^e prijs werd op 14 maart 1973 aan de h. André de la Far toegekend voor zijn werk « Les Chemins de Fer dans la vie des Hommes ».

Dit boek, in een prachtige presentatie en rijkelijk geïllustreerd, biedt, zoals de titel het aanduidt, een diepzinnige blik op de rol die de spoorweg in het leven van de mensen heeft gespeeld. Deze rol werd zeer klaar omschreven door de geograaf, Marcel Blanchard, aangehaald door de h. André de la Far: « Bij het tot stand komen van de moderne maatschappij, maakte de spoorweg hiervan de structuur uit ».

Het werk van de h. André de la Far is niet alleen een sociologische studie, maar tevens op het historische en technische vlak een flinke kluit, zowel voor de lezer-liefhebber van spoorwegen als voor een ervaren bibliofiel.

ONZE BUURTSPORWEGEN

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. Vanderfaellie,
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

Hoofdbestuur

Op 1 juni II. traden in dienst :

- bij A.I./I.C. : de h. L. Uytgeerts, opsteller-operator-mecanograaf,
- bij T/EE : de hh. F. Charles en J.P. Desloovere, tekenaars-opsteller, overgeheveld respectievelijk van de groep Namen-Luxemburg en van de groep der Beide Vlaanderen.

Wij wensen hen welkom.

Anderzijds werd Mej. N. Neyrinck, opsteller, op haar aanvraag sedert 1 juli overgeplaatst naar de gewestelijke zetel van de groep der Beide Vlaanderen, te Brugge.



de gebouwen en de burelen van het hoofdbestuur verzekeren.

Gedurende meer dan twintig jaar kweet hij zich van deze taak, waarvan de verscheidenheid vaak netelige en ingewikkelde problemen in het leven riep die hij steeds zo goed mogelijk trachtte op te lossen.

Hij was door iedereen gekend voor zijn minzaamheid en zijn dienstvaardigheid, en zijn vrienden zullen zich nog lang zijn talrijke kwinkslagen herinneren waarmee hij ze tijdens zijn ganse loopbaan bedacht.

Wij wensen hem een welverdiende langdurige pensioentijd, namelijk in dat Land van Waulsort, waar hij zijn vrije tijd doorbrengt.

Oppensioenstelling van de h. Georges Cocriamont, econoom

De h. Cocriamont trad bij de directie « Tractie en Materieel » van het hoofdbestuur op 18-8-1930 in dienst.

Onderbureaucheef benoemd op 1-1-1945, werd hij bevorderd tot bureaucheef op 1-1-1953 nadat hij de h. Defraigne was opgevolgd als econoom en als hoofd van de dienst van de veiligheid.

Sindsdien werd hij belast met de dienst der deurwachters en der ambachtslieden die het onderhoud van

De H. A. Vanden Eede eerste redacteur van «Onze Buurtspoor- wegen», ging met pensioen

Bij de N.M.V.B. aangeworven op 2 september 1929, werd de h. Vanden Eede op 1 januari 1944 tot onderchef-controleur benoemd en op 1 januari 1951 tot inspecteur bevorderd.

Na een tijd bij de Bibliotheek te zijn tewerkgesteld, was hij bij de controle-dienst van de Exploitatie werkzaam.

In deze laatste functie maakte hij de problemen van de bediening van de tentoonstelling van Brussel van 1935 mee, alsook de organisatie van de toeristische rondritten die vóór 1940 met

railauto's in de provincie Brabant georganiseerd werden.

In 1945 nam hij samen met enkele collega's het initiatief een getypt informatiebulletin, met de naam « Trait d'Union », uit te geven; dit blaadje had tot doel het contact te behouden met de personeelsleden van het hoofdbestuur die onder de wapens geroepen waren of zich vrijwillig bij het leger aangegeven hadden.

Naar aanleiding hiervan werd hij in 1946 aangesteld om mede het bedrijfsblad « Onze Buurtspoorwegen » in het leven te roepen; tot aan zijn pensioenleeftijd zal hij daar met toewijding ononderbroken mee bezig zijn.

De h. Vanden Eede was een van de stichters en de eerste secretaris van de Unie van de ondernemingsbladen van België.

Hij was eveneens voorzitter van de ontspanningskring « Onder ons » van het personeel van het hoofdbestuur; hij was een echte animator in gezelschap en tevens zanger met fantasie.

Wij twijfelen er niet aan dat hij nuttig gebruik zal maken van de vrije tijd, hem geboden door zijn oppensioenstelling. Hij zal zich volop als dichter en artiest kunnen uitleven, waarbij wij hem nu reeds veel succes toewensen.



28 JAAR GELEDEN...

Bij gelegenheid van de oppensioenstelling van de h. Vanden Eede, als redacteur aan « Onze Buurtspoorwegen » verbonden sedert de aanvang, hebben wij aan de verleiding niet kunnen weerstaan een uittreksel van het hoofdartikel uit het eerste nummer van ons tijdschrift, verschenen in februari 1946, aan uw aandacht te onderwerpen.

Dit artikel, hoofdzakelijk opgesteld door wijlen de h. inspecteur-generaal Van Lul, zal wellicht door de ouderen met wat heimwee gelezen worden, voor zover zij aan de jaren van hun eerste wapenfeiten bij de maatschappij zullen terugdenken.

Wat de jongeren betreft, zullen zij misschien verwonderd zijn vast te stellen dat de opdracht die destijds aan « Onze Buurtspoorwegen » gegeven werd nog steeds actueel blijft en ten volle geldig is.

AAN ONZE LEZERS

Drie maanden na den dag der bevrijding zag een klein blad het licht. Zijn titel « TRAIT D'UNION » beantwoordde wel aan het doel, dat zijn stichters beoogden, d.i. aan de gemobiliseerden der N.M.V.B., in Ierland als in Duitschland, wat nieuws te brengen over hun werkring. Het was een bladje, dat het contact zocht te behouden tusschen de afwezigen en de buurtspoorwegkameraden.

« TRAIT D'UNION » had succes. Hoe kon het anders. Maar... het bladje, beperkt in zijn uitgave, bleef aan eenige bevoorrechten voorbehouden; menige klacht kwam een grootere verspreiding eischen.

Beheerraad en Algemeene Directie, in hun waakzaamheid over het lot van al degenen die werken voor den bloei der maatschappij, hadden onmiddellijk begrepen, dat er hier iets te doen was. (...)

Beheerraad en Algemeene Directie besloten dan ook eensgezind een documentair tijdschrift in het leven te roepen en te verspreiden onder al degenen, die tot de N.M.V.B.-familie behooren. De afgevaardigden van de nationale paritaire commissie, op de hoogte gebracht van deze inzichten, deelden het enthousiasme van het beheer der maatschappij, en twijfelden niet aan het succes van zulk tijdschrift. En meteen ontstond de eendracht, die macht baart. « TRAIT D'UNION » ruimde de plaats voor « Onze Buurtspoorwegen ».

« ONZE BUURTSPORWEGEN » ... dat was wel de titel dien allen verwachtten. (...)

Zijn reden van bestaan? Zijn programma? Zijn doel?

Sprekend over de N.M.V.B., over haar stichting, haar strijd door de jaren heen, haar evolutie, haar bloei.

Sprekend over de beste harer kinderen, over hun moeilijkheden, hun streven en hun werken — wat al lessen zijn er niet te trekken uit zooveel burgerdeugden.

Sprekend over ons werk als tramman, over wat de ondervinding van anderen ons leert, want het leven is te kort om zelf alles uit en door zijn eigen te leeren.

Sprekend over ons dagelijksch werk, hoe het te doen met de meeste zekerheid, hoe blijheid in het werk te scheppen.

Lief en leed moeten er bij te pas komen, want « ONZE BUURTSPORWEGEN » moet wel ONS blad zijn, en daarom moeten de sociale kwesties op den voorgrond geplaatst worden. « ONZE BUURTSPORWEGEN » wil uitsluitend opvoedend, leerrijk en documentair zijn — een tijdschrift nuttig voor allen — het tijdschrift van allen. (...)

Het praatje van chef TRAMBUS

TRAMBUS : Ge weet zo goed als ik dat controleur Speurneus zijn pensioen genomen heeft, maar ge weet nog altijd niet wie hem in zijn rubriek van ons blad zal opvolgen.

BESTUURDER : Inderdaad, dat heb ik mij ook al afgevraagd. Want hij heeft mij tenslotte regelmatig met zijn raadgevingen geholpen en ik was er mee gediend bij gelegenheid rechtstreeks door hem te worden ingelicht.

T. : Wees gerust. Ik ben zopas aangeduid om hem op te volgen en u raad te verstrekken. Vanzelfsprekend zal ik mijn uiterste best doen om u niet te ontgoochelen.

B. : Des te beter. Maar dan zal ik u waarschijnlijk niet zo dikwijls meer op mijn bus zien?

T. : Dat is juist. Ik zal mij niet meer uitsluitend met uw geval bezighouden. Ik ben van plan ook regelmatig contact op te nemen met uw andere werkgezellen, zonder onze gepensioneerden te veronachtzamen, om hen eveneens de gelegenheid te bieden hun moeilijkheden uiteen te zetten. Ge zult moeten toegeven dat ge tot dusver verwend werd. U stond altijd in het centrum van onze belangstelling.

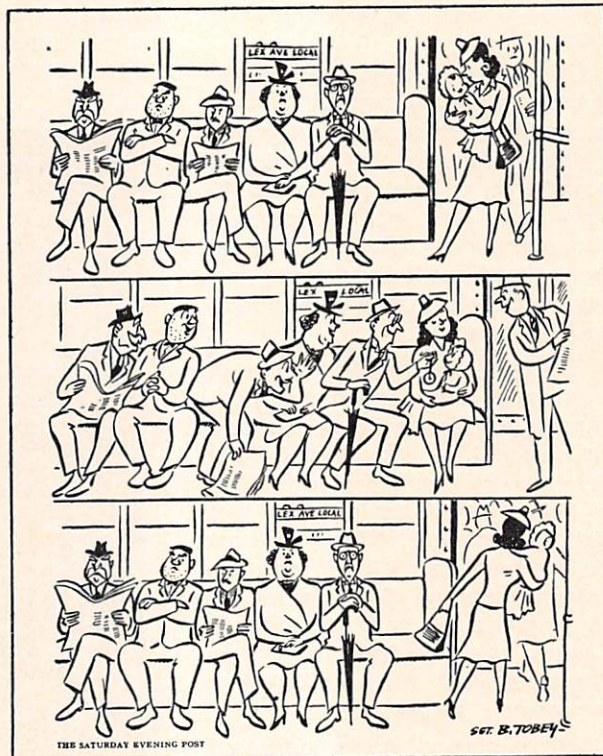
B. : Daarover hoeft ge u niet te verbazen, chef. Zonder erover te boffen, moet ik toch zeggen dat ik bij het publiek het meest bekend ben.

T. : 't Is al goed. Laten we ernstig blijven.

B. : Akkoord. Uw idee lijkt mij niet slecht. Ik geef er mij wel rekenschap van dat mijn collega's eveneens hun problemen hebben.

T. : In dat geval is alles opperbest. Het is goed met elkaar overeen te komen als men samen werkt. Trouwens, als ge de moeilijkheden van anderen zult kennen, waarvan ge soms de gevolgen moet ondergaan, zult ge wellicht niet zo dikwijls meer opvliegen en wat minder sakkeren.

B. : Dat is beloofd, chef. Het zal niet meer gebeuren, potverdorie.



Eerste humoristische tekening verschenen in « Onze Buurtspoorwegen ».

LUIK, DE « VURIGE STAD »

Het is onbetwistbaar dat onze twintigste eeuw — en dan vooral de tweede helft ervan — wordt gekenmerkt door een snelle evolutie, veroorzaakt door een fantastisch vlugge technologische vooruitgang. De kwaliteit van onze levenswijze veranderde hierdoor en ons leefmilieu werd aangepast. Dit alles

bracht voor de mens een aangroei mee van de behoeften, riep andere behoeften en problemen — zoals dit van de vrijetijdsbesteding — in het leven.

Vrijetijdsbesteding is zeker geen synoniem van « tijdsopvulling ». Er zijn vele middelen om zijn vrije tijd nuttig en aangenaam door te brengen.

Een ervan is het beoefenen van toerisme en dit hoeft niet noodzakelijk het lange-afstandstoerisme te zijn. Waarom niet tijdens vrije dagen of week-ends in eigen land op ontdekkingsstocht gaan? Wij suggereren een uitstapje naar Luik, gelegen op het kruispunt van belangrijke Europese verkeerswegen.

De stad Luik heeft in de geschiedenis een zeer belangrijke rol gespeeld. Zij stond steeds vooraan in de strijd om de vrijheid. Zij was eens de hoofdstad van een uitgestrekt en welvarend prinsbisdom en bezit opmerkelijke getuigenissen van haar bewogen en roemrijk verleden.

Haar Romaanse en gotische kerken, haar rijke musea, haar oude herenhuizen bevatten ontelbare kunstschaten, die de « Cité ardente » tot één van de schitterende centra van beschaving van het Westen maken. Met haar charman-te eenvoud en haar van oudsher bekende gastvrijheid spreidt zij al haar bezienswaardigheden, haar statige rivier en haar heerlijke panorama's voor de bezoekers ten toon.

Luik is een economisch, cultureel en industrieel centrum van uitzonderlijke betekenis, waar de vermetelste prestaties van techniek en bouwkunst prijken. Het vormt tevens een belangrijk spoorwegknooppunt in een agglomeratie van een half miljoen inwoners, die door een uitgebreid Europees wegennet bediend wordt.

Een blakende smeltkroes van de omstuimige stromingen van duizendjarige beschavingen, zo doet zich deze levendige stad bij een eerste bezoek aan ons voor. Maar bij nadere kennismaking merkt men dat zij nog meer wil zijn, nl. een actieve partnerstad in het zich verenigende Europa. En daarvoor lijkt zij op grond van haar geografische ligging, het dynamisme en de ondernemingslust van haar bevolking ten zeerste aangewezen.

Luik is bovendien een toeristisch centrum bij uitstek en een uitgangspunt naar de prachtige Bel-

gische Ardennen : de Ourthe-vallei met haar statige rotsen, de grillige Amblève en de woeste Venen.

Blikvanger nr 1 van Luik is het Congressenpaleis, een van de modernste van Europa, gelegen in het « parc de la Boverie » aan de samenvloeiing van Maas en Ourthe. Het vormt een heerlijk kader voor het grootse en van durf getuigende « Vorm- en Lichtspel ». De pracht van dit schouwspel wordt nog verhoogd door het uitgestrekte watervlak van de Maas, een element dat niet uit het stadsbeeld kan worden weggedacht. Het hoofdthema van het spel wordt gevormd door « lichtbouwsels » die worden verkregen door speciale schijnwerpers, ontworpen door beeldhouwer Nicolas Schöffer, terwijl traditionele schijnwerpers het monument tot zijn recht laten komen.

De prettige sfeer en de veelzijdige bekoorlijkheid van een stad als Luik kan men niet op één dag ontdekken. Tenminste vier grote tochten door de straten van Luik zijn noodzakelijk om een min of meer volledige indruk te kunnen opdoen. Gemakkelijkshalve vertrekken alle wandelingen uit het centrum van de stad, nl. de place Saint-Lambert, in de nabijheid van de Dienst voor Toerisme, 5, rue Général Jacques, waar men een uitgebreide, kosteloze documentatie kan bekomen. Dit plein is gemakkelijk te bereiken als volgt : van het Guillemins-station met de autobussen nrs 1 en 4; van het station van het Paleis, te voet.

Een eerste wandeling zou ons naar de Citadel kunnen voeren, waar een uniek panorama ons wacht, naar het Museum voor Scho-



De brug van Fragnée.

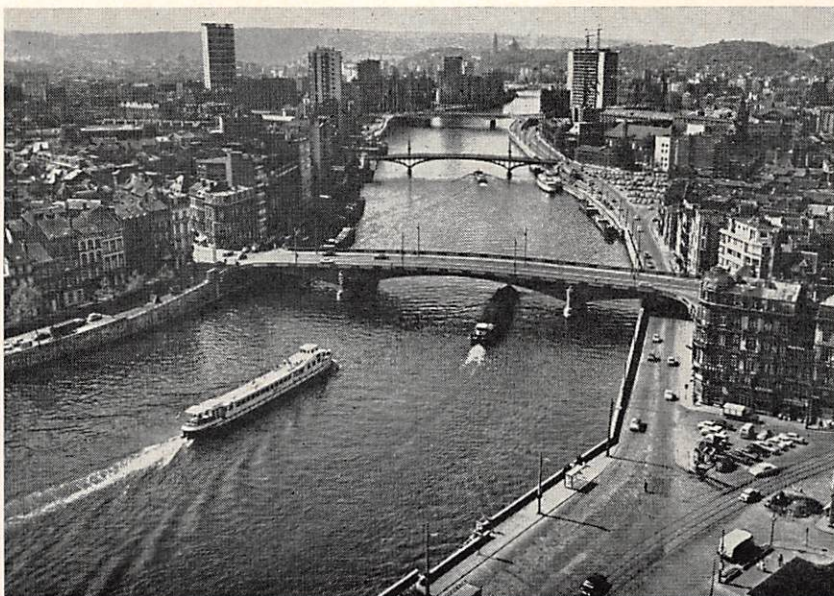
(Foto Toerisme Luik)

ne Kunsten (Ingres, Picasso, Gauguin, Chagall, school van Sint-Martens-Latem, e.a.), het Ansembourgmuseum (patriciërshuis uit de 18^e eeuw) en het Museum van het Waalse Leven. Tal van bezienswaardigheden liggen op deze route, zoals de Sint-Servaaskerk, de Sint-Bartholomeuskerk, het stadhuis (barok, met vele kunstwerken binnenin, zoals b.v. Brusselse wandtapijten uit de 17^e en 18^e eeuw), het Perron, het zinnebeeld van de Luikse vrijheden, de « Fontaine de la Tradition » en het Paleis der Prinsbisschoppen.

Het huidige Prinsbisschoppelijke Paleis staat op de plaats, waar zich eens dat van Notker bevond, de prinsbisschop, die, in de 10^e eeuw, van Luik een der meest ijverige centra voor kunst en wetenschap maakte. Het paleis werd herhaaldelijk door brand geteisterd, maar telkens werd er opnieuw aan gewerkt, zodat het thans, met zijn twee binnenpleinen omsloten door prachtige gaanderijen, een onvergetelijke indruk bij de bezoeker naalaat. Deze eerste wandeling kan volledig te voet gemaakt worden. Wie echter tijd wil winnen kan het eerste gedeelte afleggen per bus (70 of 71, vertrek place Saint-Lambert tot halte Citadelle).

Een tweede wandeling zou moeten gaan langs de talrijke kerken van Luik (Heilig-Kruis, Sint-Martinus, Sint-Jans, Sint-Paulus, Sint-Jacobs), het Conservatorium, de Universiteit, het « Théâtre Royal » en het standbeeld van Grétry. Tijdens deze wandeling komt men op de « Bloemenmarkt » terecht, een van de schilderachtigste hoekjes van de stad.

Een derde wandeling (met bus 1 of 5 tot de halte van de place Coronmeuse) stelt ons in staat volgende bezienswaardigheden te ontdekken: het Paleis der Tentoonstellingen, de haven, het Albertkanaal en het Koning-Albertgedenkteken, het Curtius-museum in zuivere « Maas-renaissance »-stijl, rijke archeologische en sierkunstverzamelingen bevattende, het Wapenmuseum, het Havart-huis, de Sint-Catharinakerk, de Pont des Arches, de kerk van de place Saint-Pholien, het Grétry-huis, het Tchantchès-monument en de Sint-Denijskerk. Tchantchès is het symbool van het Luikse volkstype, van de lange geschiedenis van strijd en leed en van de drang naar vrijheid en rechtvaardigheid. Tchantchès, het



Zicht over de Maas.

(Foto Toerisme Luik)

Waalse equivalent van François, is een van de voornaamste figuren der Luikse marionetten.

Tijdens de vierde wandeling (met bus 1 of 4 vanaf de place Saint-Lambert, richting Guillemins, tot de halte Charlemagne) doet men volgende bezienswaardigheden aan: het standbeeld van Karel de Grote, het « parc d'Avroy », het standbeeld van Charles Rogier, het nationaal monument voor de weerstand, het Congressenpaleis, het Museum van de Waalse Kunst, het Zénobe Gramme-monument, de Pont de Fragnée, de Basiliek en het gedenkteken voor de geallieer-

den, het Cointepark en het Hypocaustum. Van het uitzichtspunt van Cointe heeft men een prachtige kijk op de stad, niet zo breed als die van op de citadelle, maar ongetwijfeld aantrekkelijker, vooral 's avonds. In het midden van de place Saint-Lambert, onder de begane grond, bevinden zich het Belgoromeins hypocaustum (onderaardse centrale verwarming), neolitische resten en funderingen van een Romeinse villa en van de oude Sint-Lambertuskathedraal, in 1185 door brand vernield.

Uit het bovenstaande moge blijken dat in Luik heel wat te zien en beleefd kan worden. En alle monumenten en curiositeiten werden hier niet eens vermeld. Men kan in Luik reeds uren doorbrengen met b.v. een wandeling door de oude wijken, een uitstapje langs de warrenhuizen, de drukke straten van Pont d'Avroy, het Marktplaatsje en met een bezoek aan de zondagsmarkt van de « Batte ».

Voor de liefhebbers van boottochten vermelden wij nog dat toeristenboten met 200 tot 500 plaatsen geregeld de verbinding verzekeren tussen Luik (Passerelle) en Wezet (Visé), eiland Robinson, stroomaf door het mooie Maasdal. Sommige boten varen verder tot Kanne, andere tot Hasselt en Maas-tricht.

Wie dan van al het heerlijkste dat hij gezien heeft honger krijgt, kan zich voor zijn afreis te goed doen aan enkele Luikse specialiteiten, waaronder de befaamde « tarte liégeoise ».



Een schilderachtig hoekje van het oude Luik.

(Foto Toerisme Luik)

Groep Antwerpen

FEEST VAN 1000 DAGEN ZONDER ONGEVAL

De ploeg 7, die al de agenten van de bewegingsdienst van de stelplaats der Tjalkstraat (Antwerpen) groepeerd, bereikte de 1.000 dagen zonder werkongeval.

Gezien het groot aantal agenten van deze ploeg en de uitgenodigde familieleden, had het feest in twee beurten plaats, op 5 en 26 mei ll., in de ruime vergaderzaal van de stelplaats.

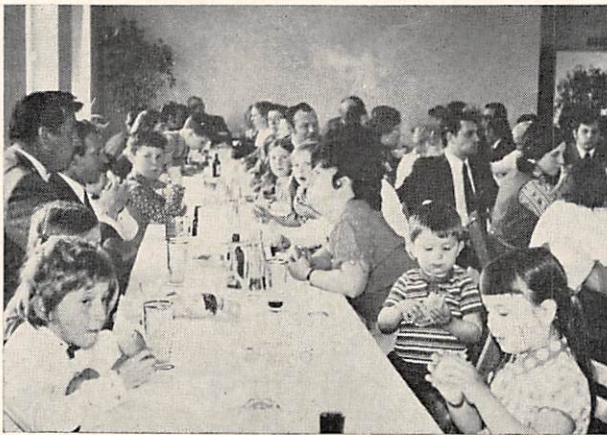
Telkens nam het feest aanvang om 15 h, met een welkomstwoord van de h. Benoy, diensthoofd voor veiligheid van groep Antwerpen.

De h. Follon, adjunct-eerste inspecteur, bracht in naam van het hoofdbestuur een welgemeende hulde aan de laureaten van ploeg nr 7 en betrok in zijn felicitaties eveneens de familieleden. Hij vestigde in 't bijzonder de aandacht op de steeds toenemende gevaren op de openbare weg en spoorde de autobusbestuurders aan tot nog meer waakzaamheid.

De tussenpozen werden met vrolijke muziek opgeluisterd en de h. Wyns, controleur, die als animator optrad, bracht er de goede stemming in met zijn liedjes en anecdoten.



De h. Goovaerts, groepschef, deelt versnaperingen uit.
(Foto F. Keutgens)



Gedeeltelijk gezicht van de zaal.
(Foto F. Keutgens)

Een goochelaar wist daarna niet alleen de kinderen doch ook de groteren te boeien.

Tijdens het vieruurtje had de trekking van de kindertombola plaats, terwijl de dames met een versnapering werden bedacht.

Ook de h. Goovaerts, groepschef, feliciteerde de feestvierende ploeg en zette ze aan het volgende doel te bereiken: de 2.000 dagen. Vervolgens overhandigde hij aan iedere laureaat een geschenk.

Tijdens het feest van 26 mei verving de h. Van Brussel, ingenieur, de groepschef die wegens andere verplichtingen zich had laten verontschuldigen.

De h. Luyckx, adjunct-diensthoofd voor veiligheid en vertegenwoordiger van het personeel, dankte in naam van al de agenten.

De vreugdevolle feesten eindigden omstreeks 18 h en iedereen ging welgezend naar huis met de vaste bedoeling de 2.000 dagen te vieren.

INTERNATIONALE VOETBALWEDSTRIJDEN TE ANTWERPEN

Op zaterdag 28 april hadden voor de eerste maal internationale voetbalmatches plaats tussen autobusbestuurders van de stelplaats Tjalkstraat en van de Duitse openbare vervoermaatschappij Rhein-Sieg, die de dienst Bonn-Siegburg-Hennef exploiteert.

De wedstrijden tussen de formaties A en B van iedere ploeg verliepen spannend en sportief.

De plaatselijke B-ploeg kon de overwinning thuis houden doch de A-ploeg moest in de Duitse A-ploeg haar meerdere erkennen.

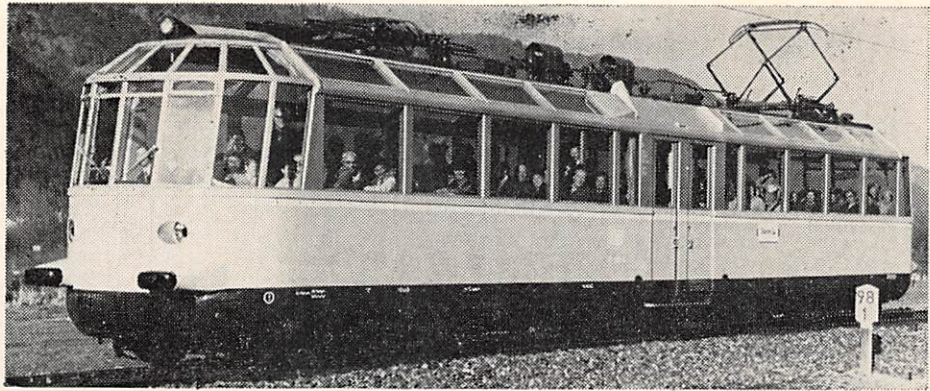
Na de match werd er gezellig nagepraat, terwijl de Kempische kippen en het Belgische bier zich goed lieten smaken.

De Duitse sportmannen namen afscheid met een hartelijk « Auf Wiederseh ».



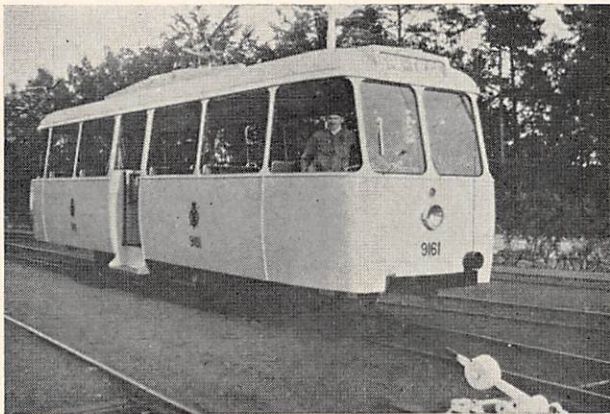
Staande: de Duitse A-ploeg.
Geburkt: de A-ploeg en de scheidsrechter van de Tjalkstraat.
(Foto F. Keutgens)

DE DUITSE GLAZEN TREIN



De Duitse glazen trein.

(Foto D.B.-Pressdienst)



*De « panoramische » motorwagen N.M.V.B.
(Foto L. Clessens)*

In hemelsblauw presenteert de Deutsche Bundesbahn (beheer der Duitse spoorwegen) haar « glazen trein ». Met deze motorwagen, nr ET 491001-4, worden vanuit München toeristische rondritten verzorgd naar de Alpen en andere bezienswaardigheden van de streek.

Het programma van deze tochten is te bekomen in alle stations in de omgeving van München.

De « glazen trein » kan eveneens voor groepsreizen naar wens besteld worden.

Het rijtuig heeft 72 draibare zitplaatsen en beschikt over een luidsprekersinstallatie; de maximumsnelheid bedraagt 110 km/h. Herinneren wij eraan dat tot 1952 acht « panoramische » elektrische motorwagens ingelegd waren op de buurtspoorweglijn Spa-Verviers.

EEN STAGIAIRE UIT ZAIRE, DE H. TAMBWE

Op 27 maart ll., begon de h. Tambwe Ngongo een stage bij de N.M.V.B.

Hij is afkomstig van Likasi, in de streek van Shaba (ex-Katanga) in Zaïre, waar hij geboren werd op 12 februari 1944 en waar hij een diploma van het niveau A 2 behaalde. Sedert 1965 onderwees hij er de mechanica van bankwerk en gereedschapsmachines.

Met vrouw en twee kinderen kwam hij in België toe in de maand september en legde reeds stages af in verscheidene ondernemingen.

Bij ons heeft hij vooral belangstelling voor de revisie der motoren van onze autobussen en voor de regeling van onze bewegingsdiensten; hij was bijzonder vlijtig en heeft geen moeite gespaard om zich de technieken eigen te maken die hem werden aangeleerd.

De h. Tambwe drukte zich lovend uit over de orde en de zindelijkheid in het werkhuis van Andenne, de zorg besteed aan de uitvoering der werken, de nauwkeurigheid van de herstellingen aan de motoren, de stiptheid van onze openbare diensten en de regeling van het wegverkeer over het algemeen.

Wij wensen hem een vruchtbare en gelukkige loopbaan in zijn geboorteland waarnaar hij op het einde van de maand augustus terugkeert.



M. Tambwe aan het werk onder toezicht van de b. Maris, werkplaatsoverste.

(Foto D.B. - Pressdienst)

EEN STEDELIJKE TOERISTISCHE TRAM

Sinds 1 juli rijdt iedere zondag te Brussel een toeristische tram op het net van de M.I.V.B. (Maatschappij voor Intercommunale Vervoer te Brussel).

Eigenlijk werd met deze nieuwigheid reeds in maart gestart, maar de tram was gereserveerd aan Amerikaanse en Canadese toeristen die ons land bezoeken met de formule « Belgium's Bonus Days ».

Deze benaming komt trouwens nog voor op de reiswieg van de rijtuigen, die van het type « 7500 » zijn waarvan reeds melding gemaakt werd in het nr 153 van « Onze Buurtspoorwegen ».

De toeristen worden door liefvallige hostessen begroet; zij ontvangen documentatie en tijdens de rit wordt een band gedraaid met commentaar in verschillende talen en worden deuntjes van Belgische musici uitgezonden.

De commentaren worden in het Frans en het Engels gegeven in tram nr 1 en in het Nederlands en het Duits in tram nr 2.

De reisweg werd derwijze opgesteld dat een maximum per tram bediende bezienswaardigheden kan bereikt worden.

Wij vermelden de voornaamste :

- de pre-metro,
- het Halfeeuwfeestpaleis met park en musea,
- de ringlanen, met de Kazernen van Etterbeek en het oefenplein,
- Louizalaan en -plein,
- het Justitiepaleis,
- de Zavelkerk,
- het Egmontpaleis,
- het Museum voor Oude Kunst,
- het Koningsplein en de Sint-Jacobs-op-de-Coudenberkerk,
- het Paleis van de Koning en het Park van Brussel,
- de Koningsstraat en de Congreskolom,
- de Heilige-Mariakerk,
- het Rogierplein, de A. Maxlaan en het de Brouckèreplein.

Het vertrek heeft plaats te 10.15 h aan de Baksteenkaai (de vroegere Vismarkt); de aankomst is voorzien aan het de Brouckèreplein te 11.50 h.



Aan de Baksteenkaai.

(Foto M.I.V.B.)

De prijs voor de trip bedraagt 30 F voor volwassenen en 20 F voor jongeren tot 18 jaar en studenten, op vertoon van hun studentenkaart. Kinderen van minder dan 12 jaar reizen gratis.

Brussel bezoeken per tram : dit is eens te overwegen en te doen !

VEILIGHEIDSWEDSTRIJD TUSSEN GROEPEN

Stand der ploegen met meer dan 1.000 dagen zonder ongeval op 30 juni 1973

	dagen zonder ongeval
LUIK 10 (Personeel Eupen - Warzée)	4.169
BRABANT 21 (Werkplaats Kuregem)	3.866
NAMEN-LUXEMBURG 4 (Werkplaats Andenne)	3.412
NAMEN-LUXEMBURG 3 (Onderhoudscentra en gebouwen) ...	2.718
BRABANT 17 (Beweging Haacht)	1.731
OOST-VLAANDEREN 6 (Bew. Hofstade, Oudenaarde, Herzele)	1.727
ANTWERPEN 3 (Bew. Antwerpen-Hoogstraten-Mol-Turnhout (r.)	1.639
LIMBURG 1 (Werkplaats Hasselt)	1.348
BRABANT 10 (Beweging en onderhoud Ukkel - Overijse) ...	1.268
ANTWERPEN 7 (Beweging Tjalkstraat)	1.138