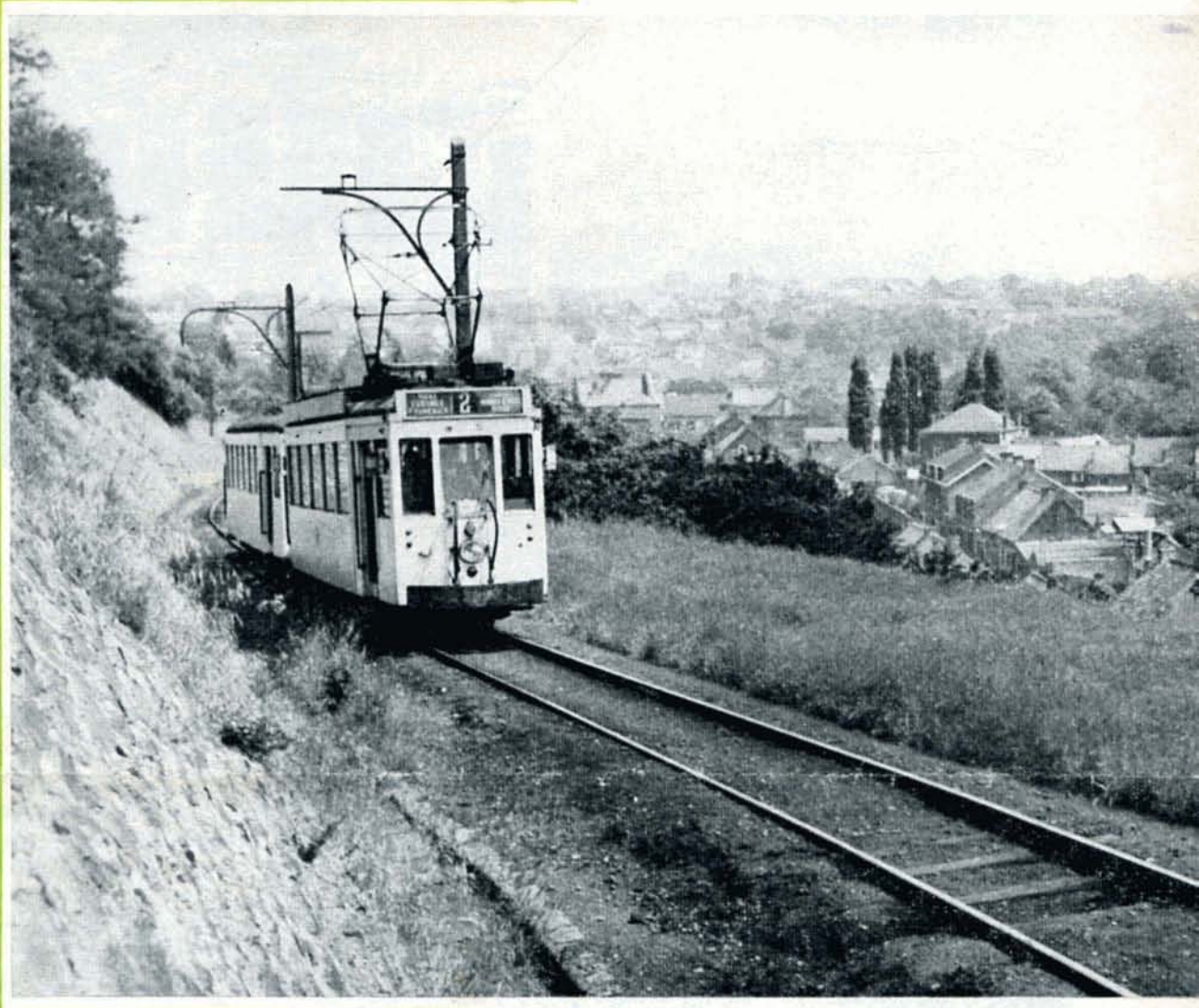


15<sup>de</sup> JAARGANG — N<sup>o</sup> 88 — SEPTEMBER-OKTOBER 1960



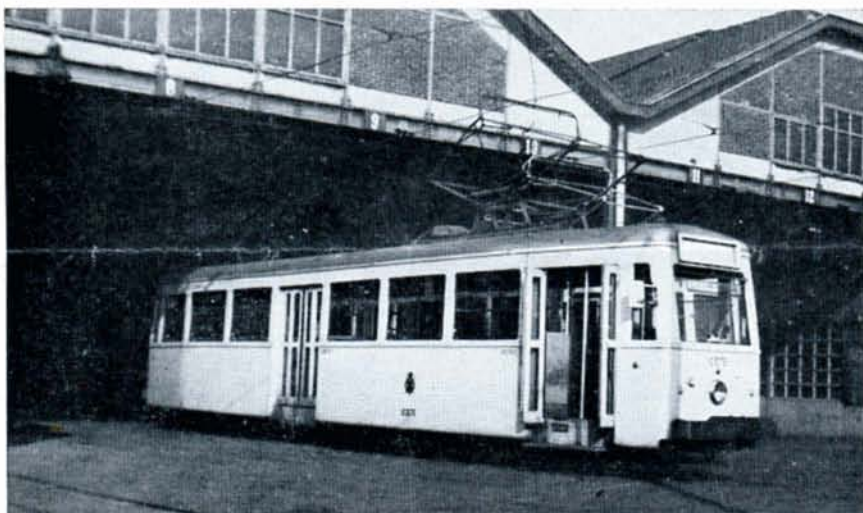
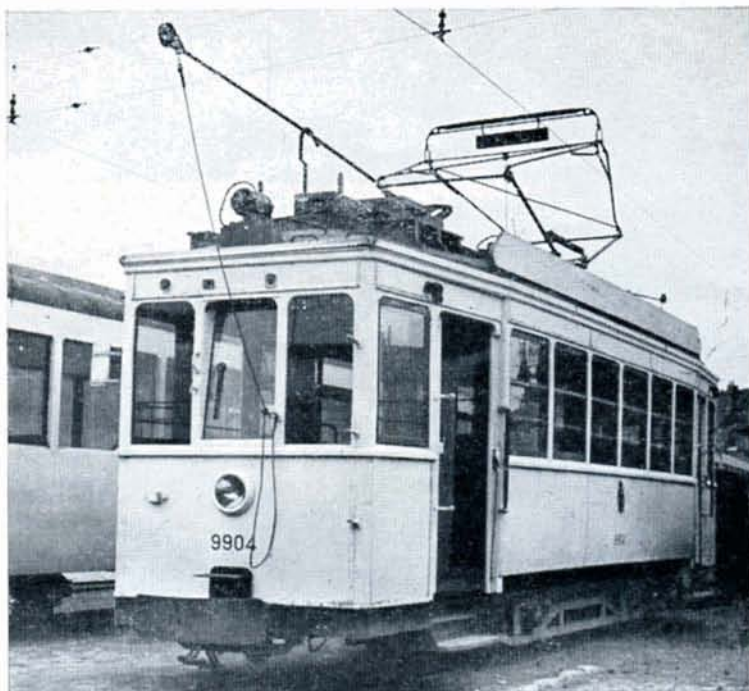
# ONZE BUURTSPOORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS PERSONEELSBLAD  
VAN DE N. M. V. B.

# ONS ROLLEND MATERIEEL

## BRABANT

HET tweecassig motorrijtuig n° 9904, type Braine-le-Comte, hoorde thuis in de stelplaats van Haacht. Zijn laatste taak was het vervoer van de motorrijtuigen van deze stelplaats naar Leuven. De verplaatsing gebeurde langs de Eenensstraat, te Schaarbeek, en de lijn n° 5 van de M.I.V.B., een lijn met een derde rail. Men bemerkt inderdaad dat het rijtuig uitgerust is met een pantograaf en twee beugels. (Foto De Backer.)



## HENEGOUWEN

IN 1946 bestelde de N.M.V.B., bij een firma te 's Gravenbrakel, een reeks van 21 metalen bogiemotorrijtuigen, genummerd van 10.374 tot 10.394. Ingevolge een ernstig verkeersongeval, in 1953, overkomen aan het rijtuig 10.375, werd het voertuig naar de werkplaatsen van Jumet gebracht om de achterste deuren naar het midden van het rijtuig te verplaatsen. De zetel van de ontvanger werd overgebracht nabij het voorplatform. De rijrichting werd identiek aan deze van een P.C.C. en de 10.375 werd gebruikt als reserve rijtuig op de lijnen van Charleroi, geëxploiteerd met P.C.C.'s. (Foto Dehon.)

## LUIK

DEZE eigenaardige foto werd in juni 1960 genomen in de stelplaats van Verlaine (Groep Luik). Het koetswerk van deze vier motorrijtuigen, type Standard (10.159, 10.207, 10.206, 10.209) wacht op de komst van de opkoper van oud ijzer. De bogies daarentegen werden verkocht aan een Belgo-Egyptische tramwegmaatschappij. (Foto De Backer.)



# QUIEVRAIN - ONOZ HEEN EN TERUG

*Wij geven onderstaand het verhaal van een tamelijk zeldzame tramrit, ondernomen door drie vrienden van de tram. Zelfs onze agenten van Henegouwen, hoe geblaseerd ze ook kunnen zijn, voor wat het kader van hun dagelijks werk betreft, zullen met genoegen de bijzonderheden van deze reis, die plaats had op hun net, lezen.*

---

**Te Havré. — De gedeeltelijk gerestaureerde ruïnes van het kasteel van de hertogen de Croy (1603). Op de voorgrond het profiel van een motorrijtuig van de lijn 82.**

(Foto E. De Backer.)

---



## DERTIEN UREN NON-STOPREIS OP DE LIJNEN VAN HENEGOUWEN

Dat drie jonge lieden op een schone morgen op de tram stappen om een tochtje te maken schijnt heel banaal. Maar indien men er aan toevoegt dat het er om ging in een trek 249 km spoorlijnen te doorlopen, dan zal de lezer wel even verstomd staan. Maar om volledig te zijn, moeten wij er nog aan toevoegen dat deze tocht op één dag werd gedaan en zonder de lijnen van de Groep Henegouwen te verlaten.

### MARCHIENNE-AU-PONT : TRAM 82.

Dus op een zekere morgen, op het einde van de



Een kruispunt op de lijn 82 in het mooie bos van Havré.

(Foto E. De Backer.)

maand mei, stapten wij te Marchienne-au-Pont uit de trein komende van Brussel. Te 8 h 31 begon de tocht : wij nemen plaats in de Braine-le-Comte 10385 in dienst op de lijn 82, die ons naar Bergen voerde. Een eerste verrassing : de ontvanger Alexandre Van Pevénage en de geleider Georges Lefebvre waren zeer verheugd mij in dergelijke omstandigheden terug te zien, negen jaar na mijn vertrek uit Henegouwen, waar ik vroeger woonde. Het is in hun aangenaam gezelschap dat wij gedurende twee uur en twintig minuten zouden reizen.

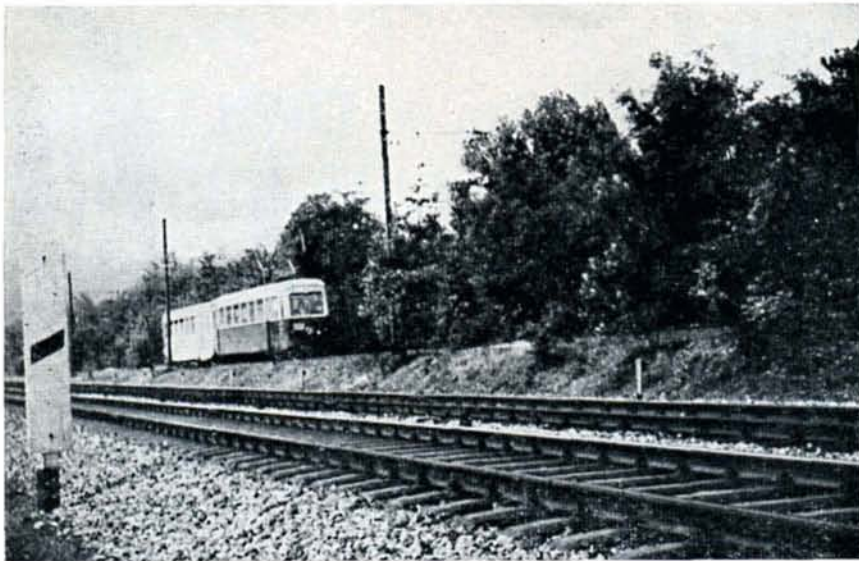
Allen, die houden van Henegouwen, zouden minstens eenmaal in hun leven een reis met een 82 moeten doen, die gedurende zijn 52 km van Charleroi naar Bergen, zoveel plaatsen doet ontdekken, rijk aan contrasten.

Tot Chapelle-lez-Herlaimont is het een bijna ononderbroken nijverheidsagglomeratie : Roux, Courcelles, Trazegnies... Daarna rijdt de tram meermaals op eigen bedding en komen wij aan de ingang van het park van Mariemont, om nadien vanaf La Hestre, de streek van het Centrum te bereiken. Jolimont, La Louvière, de twee Houdeng's. Weet U dat van Mariemont tot Bracquegnies de bereden lijn de oudste is van het Centrum ? Geopend in 1891 tot Houdeng-Aimeries en in 1895 tot Bracquegnies werd zij in december 1898 geëlektrificeerd.

Na het verlaten van Bracquegnies bevinden wij ons opnieuw in de velden. Hier begint het laatst aangelegde baanvak (Bracquegnies-Havré), dat geopend werd op 1 augustus 1936 en waardoor de verbinding Charleroi - Bergen, via La Louvière, tot stand kwam. Wij rijden door Strépy waar de lijn naar Trivières vertrekt, nadien door de grote localiteit Maurage en door het lieflijke Boussoit. Wij bereiken alzo Havré, met zijn oud kasteel.

Havré was vóór 1936 het eindpunt van de oude lijn komende van Bergen.

Vervolgens doorkruisen wij het mooie bos van Havré en bij het verlaten ervan komen wij aan de vertakking van de elektrische lijn n° 16 naar Obourg, afgeschaft sinds 28 augustus 1955. Naarmate wij verder rijden worden de weiden meer en meer schaars en is de omgeving meer bebouwd ; onze tram rijdt de hoofdplaats



Op sommige plaatsen in ons land lopen de buurtspoorweglijnen evenwijdig met deze van de grote spoorwegen. Hier onze tramlijnen 80 en 82 tussen Morlanwelz en Mariemont. (Foto Dehon.)

van de provincie binnen langs de grote markt en de St-Waltrudiskerk ; wij verlaten onze 82 aan het station van Bergen, niet zonder een stevige handdruk aan de ontvanger en de geleider. Het is 10 h 49 en om 10 h 50 moet de 82 opnieuw vertrekken. « Op tijd rijden » op deze lijn is geen lachpartij.

Wij lopen even binnen in de loketenzaal van de Gewestelijke Directie waar Vandenbrande ons glimlachend ontvangt en ons een uurtabel Bergen-Borinage overhandigt.

#### BERGEN : TRAM 2.

Maar wij moeten verder : om 11 h 03 nodigt de Standard 10344, type Eugies, ons uit voor een rit op de lijn n° 2, die Bergen verbindt met Dour over Eugies.

Langs Cuesmes en Frameries bereiken wij Eugies, dat wij goed kennen wegens zijn buurtspoorwegwerkplaats. Het spoor is goed en wij rijden aan een tamelijk hoge snelheid ; de uurtabel is ook wat « geserreerd ». Overigens bestuurt onze geleider zijn voertuig met vaardige hand.

Na Wasmes verlaten wij de bevolkte centra. Wij belanden hier op een tamelijk recent baanvak daar het voltooid werd in 1941 in bepaald moeilijke omstandigheden. Uitgehouden in de flank van een rois genieten wij inderdaad op de helling St-Roch te Petit-Wasmes van een mooi panorama ; het is waarlijk een van de meest karakteristieke vergezichten van het net. De lijn bedient het dorpje Warquignies en na Boussu-Temple bereiken wij Dour, het groot centrum uit de Borinage, draaischijf van buurt-

spoorweglijnen. Ons uurwerk wijst 12 h 05.

#### DOUR : TRAM 6.

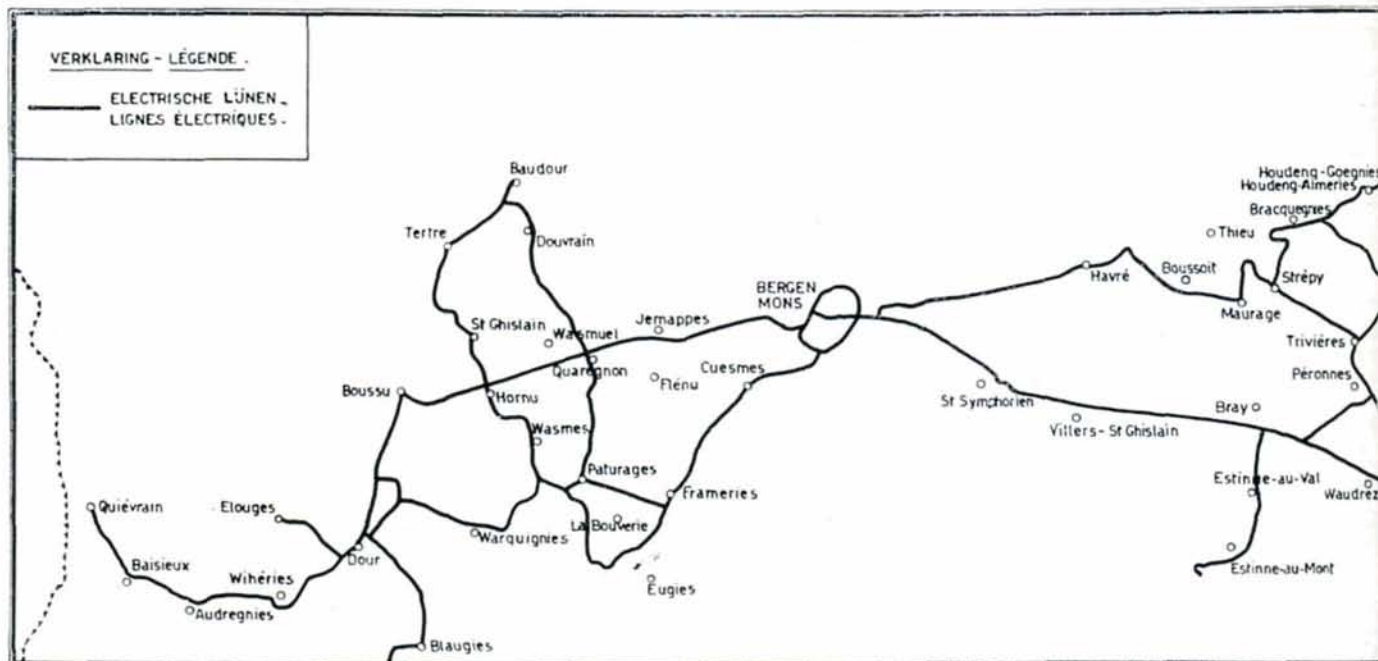
Tram 6 van 12 h 13 wacht ons ; na de straten van Dour te hebben doorkruist stappen wij af te Elouges, juist 10 minuten na ons vertrek. Deze korte lijn werd geopend op 15 oktober 1950.

Vlug een stukje eten in een klein café in de omgeving van het station van Elougies, want om 12 h 53 moeten wij de trein nemen naar Quiévrain. De rit duurt slechts zeven minuten, te kort en de moeite niet om er over te spreken.

#### QUIEVRAIN : TRAM 7.

Te Quiévrain hebben wij ook niet veel oponthoud : te 13 h 14 brengt tram 7 ons reeds terug in de richting van Bergen. Herinneren wij eraan dat het baanvak Quiévrain - Wihéries op 30 oktober 1949 voor het verkeer geopend werd. Tot Dour volgen wij kleine wegen, die ons door velden en weiden brengen. Daarna komt de bebouwde agglomeratie van de Borinage, die loopt van Dour naar Bergen langs Boussu, Hornu, Quaregnon en Jemappes. De buurtlijn Dour - Bergen, die dezelfde reisweg volgt, is de ruggegraat van de Borinage. Moeten wij nog wijzen op de talrijke nijverheden, die vroeger in deze streek gelegen waren ? Draadtrekkerijen, plateelfabrieken, pletmolens, metaalbedrijven en vooral kolenmijnen. Welke herinneringen roepen de namen Boussu en Grand-Hornu, waar talrijke buurtspoorweglocomotieven gebouwd werden, ons niet voor de geest.

Het merendeel van deze nijverheidsinstellingen hebben thans hun deuren gesloten en tal van kolenmijnen zijn verlaten. Maar de Borinage slaapt niet want in de omgeving van Baudour en Tertre zien wij de voorbereidingen van een nieuwe kern,



veelbelovend teken van een nabije herleving.

### QUAREGNON : TRAM 12.

Quaregnon, 14 h : wij stappen van tram 7 voor een vlug bezoek aan de stelplaats ; de stelplaatsoverste, de heer Caufriez, ontvangt ons zeer hartelijk. Te 14 h 25 nemen wij een 12, die ons naar Hornu moet voeren. Wij beschrijven een halve cirkel langs Douvrain, Baudour, Tertre en St-Ghislain. Het baanvak Baudour - St-Ghislain werd 's anderendaags afgeschaft. Het is dus het geschikte ogenblik om het nog een laatste maal te berijden.

### HORNU : TRAM 6.

Te « 4 Pavés » te Hornu, waar wij toekomen, om 14 h 57, beschikken wij juist over voldoende tijd om enkele filmen te kopen (wij maakten een honderdtal foto's gedurende dat weekend) en om de keel wat op te frissen. Te 15 h 08 nemen wij een 6, die ons naar Bergen brengt, over Jemappes.

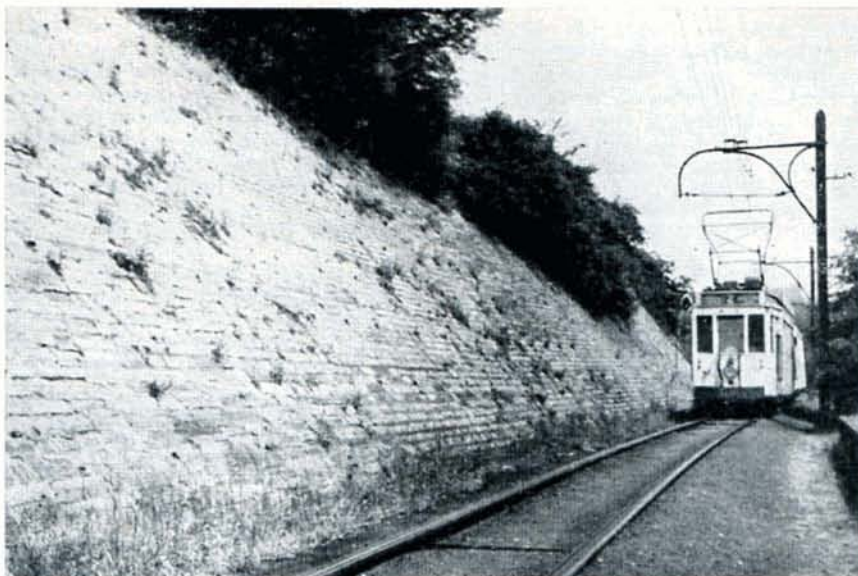
### BERGEN : TRAM 90.

Te Bergen hebben wij even angst uitgestaan. Wij moeten er toekomen om 15 h. 33 en wij beschikken slechts over twee minuten voor de verbinding met tram 90. Onze 6 heeft vertraging en « in extremis » halen wij onze verbinding.

Wij gaan geen relaas geven van het traject met een type S van Bergen naar Charleroi, over de lijn 90 ; inderdaad deze reisweg werd reeds beschreven in het nummer 71 van « Onze Buurtspoorwegen ».

### CHARLEROI : TRAM 67.

Na een tocht van 1 h 35 zetten wij voet aan wal te Charleroi. Het is 17 h 10 en zoals steeds hebben wij geen tijd om uit te blazen ; om



Een treinstel van de lijn n° 2 Bergen - Dour op doortocht te Petit-Wasmès. Deze foto werd genomen op dezelfde plaats als deze van de voorpagina.

17 h 12 sluit de S 10275 zijn deuren. Wij gaan de lijn 67 doorlopen, die ons in 58' te Velaine zal brengen, huidig eindpunt van de vroegere verbinding Charleroi - Namen.

Tot Ransart bevinden wij ons in de nijverige streek van Charleroi. Vervolgens komt het nieuwe baanvak, ingehuldigd op 17 mei 1953, en wordt Fleurus bereikt langs Heppignies en Wangenies. Te Fleurus verbreederen wij enkele ogenblikken met een klein groen motorrijtuig van de Tramways Electriques du Pays de Charleroi om nadien verder te rijden naar Wanfercée - Baulet en de provincie Namen, die wij inrijden te Keumiée.

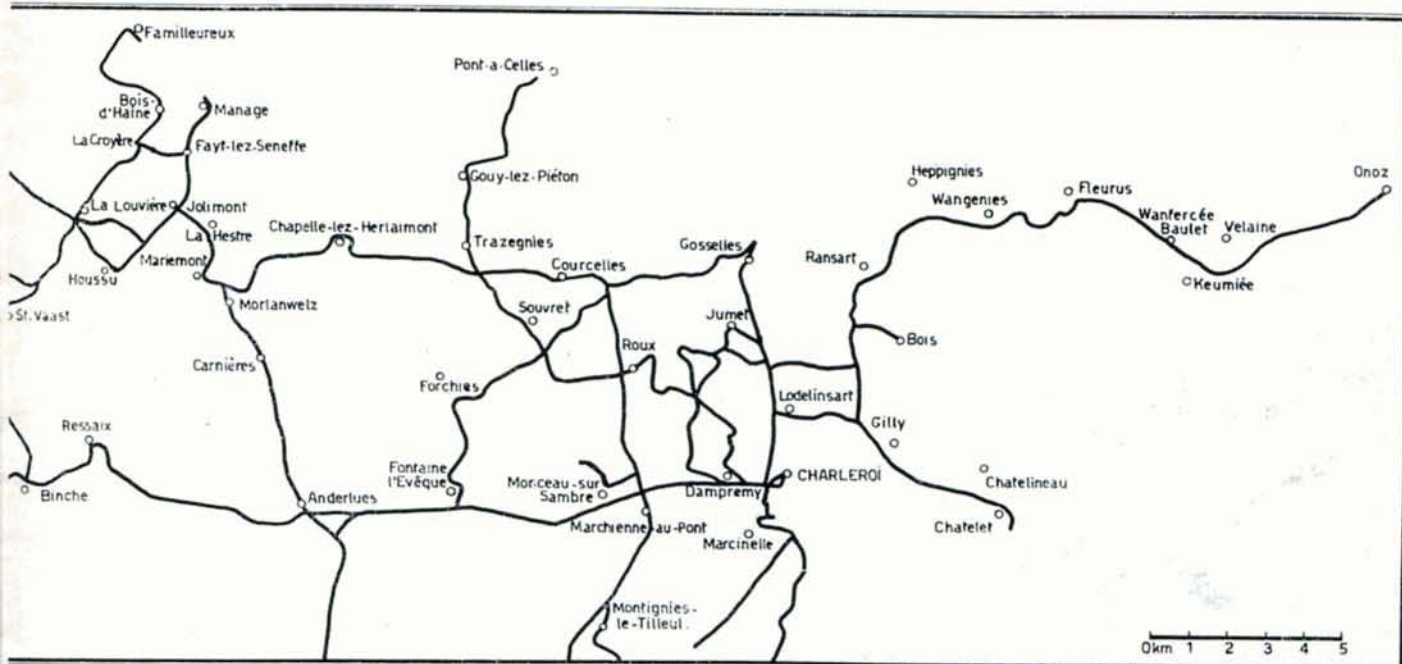
### VELAINE : AUTOBUS 23.

Te Velaine heeft de autobus de tram vervangen. Te 18 h 17 zet de

Leyland zich in beweging ; wij begeven ons langs de buurtspoorlijn in de richting van de stelplaats van Onoz. Deze spoorlijn wordt niet meer geëxploiteerd maar de luchtlijn staat nog steeds onder stroom om, 's morgens en 's avonds, het buiten en binnen rijden toe te laten van een motorrijtuig gehecht aan de stelplaats van Onoz. Na een kort traject van 9 minuten kunnen wij deze stelplaats bezoeken waar zich nog steeds, rijklaar, de kleine twee assige Siemens 10012, de standard 10311 evenals twee A.R.T. 's bevinden. Inderdaad er is nog steeds een vervoer van zand op het baanvak Velaine - Onoz.

Voorbij Onoz, in de richting van Namen, is de luchtlijn afgebroken en de lijn volledig gesloten voor het vervoer.

In allerhaast, zoals altijd, eten wij



enkele broodjes, want om 18 h 58 moeten wij opnieuw de autobus nemen voor Velaine en daar de tram 67 met bestemming Charleroi. Eindelijk aan het eindpunt van de rue Turenne zal de 90 van 20 h 30 ons naar Bergen brengen. Onze sympathieke vriend Henri Waucquier zorgt er voor ons

er in ideale voorwaarden naar toe te brengen.

Te 22 h 08 betreden wij Bergen en enkele minuten nadien worden wij gul onthaald bij mijn grootoom. Het duurt niet lang of wij zijn in een diepe en verkwikkende slaap gedompeld. Maar de wekker staat helaas op 7 h, want

morgen dienen wij vroeg te vertrekken om het vervolg van ons programma af te werken. Er blijft nog 100 km te doen per tram met het bezoek aan zes stelpplaatsen : St-Ghislain, Eugies, La Louvière, Anderlues, Charleroi en Jumet.

Maar dat is wat anders.

## Van hier en elders

### DE « GREEN LINE » DE LONDENSE BUURTLIJNEN BESTAAN 30 JAAR

Te Londen rijden twee verschillende soorten autobusdiensten, de groene autobussen van de Green Line, die kunnen vergeleken worden met de diensten van de Buurtspoorwegen en de rode autobussen, in gebruik op de stadslijnen.

De « Green Line » diensten, die deel uitmaken van de London Transport (autobussen en metro) hebben onlangs hun 30-jarig bestaan gevierd.

Inderdaad in juli 1930 begon de « Green Line » met drie lijnen en enkele voertuigen, gehuurd bij particulieren.

Verleden jaar hebben de autobussen, die de omgeving van Londen bedienen, 36 miljoen reizigers vervoerd; zij rijden alle dagen gedurende 18 uren.

In volle oorlog, in 1942, werden de diensten afgeschaft wegens de besparing van brandstoffen en banden; de Londenaren moeten wachten tot 1946 alvorens de groene autobussen te zien weerkeren langs de boorden van de Theems.

Eerlang zullen zestig autobussen met verdieping in dienst gesteld worden op 7 lijnen. Van dan af zal het zeer aangenaam zijn voor de toerist om, van uit de hoogte, het Engels landschap te kunnen bewonderen dank zij deze eigenaardige maar zeer comfortabele autobussen.

### OP DE LIJN ANTWERPEN - TURNHOUT



Het was aan deze jonge ploeg bestaande uit de ontvanger Segers Fr. en de geleider Jaspers, dat de laatste tramrit Antwerpen - Turnhout werd toevertrouwd. Inderdaad op 31 augustus 1960, om 23 h 45, kwam op de Rooseveltplaats, te Antwerpen, de laatste elektrische tram toe uit Turnhout, en sloot alzo 75 jaar spoorwegexploitatie af.

Voortaan zal de dienst verzekerd worden met autobussen en de elektrische trams zullen, alleen op de punturen, slechts rijden op het baanvak Antwerpen-Oostmalle.

### DE STOOM IS NIET DOOD

Indien iemand U zegde : « Ik heb twee stoommachines in herstelling gezien in een buurtspoorwegwerkplaats van Brabant », zoudt U ongetwijfeld uw schouders ophalen en antwoorden : « Maakt dat de ganzen wijs, er is immers geen stoomtractie meer in Brabant ».

En nochtans verleden zomer werden de twee buurtspoorweglocomotieven n<sup>o</sup> 303 en 634, onlangs verkocht aan de « Charbonnages d'Argenteau » te Trembleur-Blégny (Luik) per wagtrein vervoerd naar de werkhuizen van Kessel-Lo. Het is de enigste werkplaats, die nog uitgerust is voor de herstelling van stoommachines en die over geschoold personeel beschikt om stoommachines opnieuw rijklaar te maken. Het betrof hier een herstelling van twee stoommachines van 23 ton.

### ONZE VOORPAGINA

Een motorrijtuig van de lijn n<sup>o</sup> 2 Bergen - Dour op de helling van St-Roch te Petit-Wasmes. Sommige lezers zullen ongetwijfeld verwonderd zijn in het nijverige Henegouwen dergelijk zich te ontmoeten.

(Foto E. De Backer.)



## Ter attentie van onze agenten, die werken in volle wegverkeer

Deze agent, van de dienst Weg en Werken, die gans afgezonderd werkt op de openbare weg, heeft vóór zich een linnen bord, met witte en rode strepen, geplaatst.

Gezien het groot gevaar dat het werk op onze zeer drukke wegen oplevert, mogen onze agenten van W. en W. nooit nalaten deze voorzorg te nemen.

Zij en hun familie zullen er in de eerste plaats baat bij vinden.

# De Verkoop van onze P.C.C. rijtuigen

De Raad van Beheer heeft zijn goedkeuring gehecht aan de verkoop van de 24 elektrische motorrijtuigen van het type P.C.C., in dienst op het net van Charleroi.

Het betreft de rijtuigen genummerd van 10.395 tot 10.418. Herinneren wij dat het eerste P.C.C.-rijtuig, de 10.419, werd ingevoerd uit de Verenigde Staten en op 28 augustus 1948 als proef in dienst gesteld werd op de lijnen van de kust. Deze 10.419 had een breedte van 2,52 m en een wielstel voor een spoorbreedte van 1,435 m; het deed enkele nachtelijke proefritten op het net van de Brusselse Tramwegen en werd vervolgens aangepast aan het éénmeter-spoor.

De drie letters P.C.C. betekenen « Presidents Conference Committee », wat wij kunnen vertalen door rijtuigen van het « Comité van de Conferentie van de Voorzitters van Tramwegmaatschappijen », dat in de Verenigde Staten opgericht werd in 1929.

De P.C.C.-rijtuigen van de buurtspoorwegen werden gebouwd door de N.V. La Brugeoise; zowel van binnen als van buiten hebben zij de eigenschappen bewaard van de Amerikaanse rijtuigen.

Na eerst in dienst te zijn gesteld op de lijn Brussel - Leuven werden zij nadien overgebracht naar Charleroi om eindelijk te worden afgestaan aan de A.C.E.C.



De ontvangerspost, vooraan in het rijtuig.

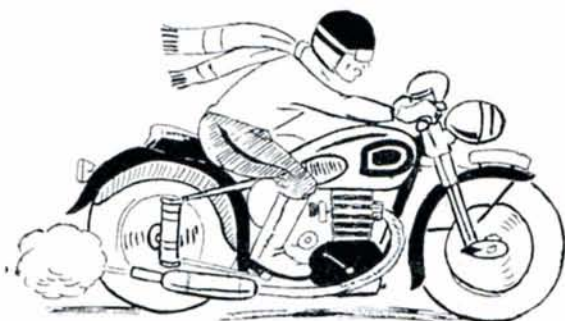


De P.C.C.-rijtuigen van Charleroi werden slechts geleidelijk uit dienst genomen daar zij, twee per week, naar de stelplaats van Jumet werden gezonden om gereinigd en geschilderd te worden.

Twee P.C.C.-rijtuigen kruisen mekaar te Gosselies. De 10.402 is in het rood geschilderd.

(Foto van Dam.)

## De ongevallen op de weg



## naar en van het werk

Wij moeten de noodklok luiden !!

Nauwelijks zijn wij aan het begin van de winterperiode en reeds, einde september, hebben wij 69 ongevallen OP DE WEG NAAR EN VAN HET WERK opgetekend. Welnu, verleden jaar, op hetzelfde tijdstip, telden wij er slechts 44.

In een vergelijkende studie, gewijd aan de ongevallen op de weg naar en van het werk, behandelt de heer J. Johansen, Directeur van de Studiedienst der Nationale Vereniging tot Voorkoming van Arbeidsongevallen, de verscheidene problemen, die gesteld worden met betrekking tot de voorkoming van deze ongevallen.

In zijn besluiten noteren wij dat de moto's en de scooters ontegensprekelijk de gevaarlijkste verplaatsingsmiddelen zijn : « ...

» Het is echter zo, dat de snelheid van deze tuigen vaak die der auto's benadert. Onder die omstandigheden bevindt

de moto of de scooter zich in een kennelijk minderwaardige positie wat de stabiliteit en de andere veiligheidsvoorwaarden betreft. Verder is er nog dat bedrieglijke veiligheidsgevoel dat verwekt wordt door de zeer grote beweeglijkheid van die tuigen en welke de gebruikers er van er toe brengen tussen de wagens te slippen om zogezegd tijd en « prestige » te halen. »

Dus, indien U gebruik maakt van dergelijke vervoermiddelen weest dus voorzichtig, ja dubbel voorzichtig.

Vergeet niet dat een ongeval de resultante is van verscheidene factoren en ONGUNSTIGE omstandigheden, zodanig dat de afwezigheid van één van deze zou volstaan om het ongeval te vermijden.

Neemt dus alle middelen te baat en verwaarloost geen enkele factor.

Zorgt voor een goede uitrusting en houdt uw voertuig in goede staat.

# Nieuws van het Hoofdbestuur en van onze Exploitatiegroepen



## GEBOORTEN

*Wees welkom  
in ons huizeke  
Wees welkom  
kleine schat*

### HOOFDBESTUUR

Regine bij de h. SANDERS Edw. (Sterrebeek).  
Birgitta bij Mevr. DONCK-VAN WALLEGHEM (Gent).  
Geneviève bij de h. BLANQUET (Frameries).  
Godielieve bij de h. NEYENS Jan (Bosvoorde).

### BRABANT

Marc bij de h. SEGERS J. (Borchtlombeek).  
Kathleen bij de h. DECANCO J. (Anderlecht).  
Annie bij de h. LAUVAUX P. (St. Gery).  
Marie-Claude bij de h. MOINS F. (Ophain-Bois-Seigneur).  
Alain bij de h. DELCORDE R. (Waterloo).  
Jeanne bij de h. DE CHARLEROY P. (Bertem).  
Bernard bij de h. FLABAT R. (Court-St. Etienne).  
Anny bij de h. VAN HUMBEEK J. (Wolvertem).  
Jean-Pierre bij de h. CLOETS F. (Nieuwenrode).  
Sabine bij de h. WIART R. (Sauvenière).  
Alain bij de h. DE SMET L. (Anderlecht).  
Danny bij de h. VAN HUMBEEK H. (Wolvertem).  
Marc bij de h. DE WAEGENEER A. (Gooik).  
Dominique bij de h. DE BACKER P. (Cortil-Noirmont).  
Maria bij de h. NOTAERTS K. (Gooik).  
Jean-Paul bij de h. BELLEMANS L. (Gooik).

### ANTWERPEN

Werner bij de h. VAN DIJCK L. (Ranst).  
Patrick bij de h. CAEMS J. (Westerlo).

### LIMBURG

Betty bij de h. DUELEN E. (Vroenhoven).  
Benny bij de h. VERVOORT R. (Kuringen).  
Marc bij de h. HOUBEN Gh. (Neeroeteren).  
Johnny bij de h. VAN BROEKHOVEN J. (Tessenderlo).  
Monique bij de h. STEYFKENS J. (Genk).  
Jean en Luc bij de h. THIELENS K. (Elen).  
Arlette bij de h. VERVOORT J. (Wijer).  
Anne-Marie bij de h. STEVENS H. (Lanaken).  
Guido bij de h. GEBOERS P. (Lommel).  
Josiane bij de h. BLEUS M. (Diepenbeek).

## OOST-VLAANDEREN

Hildegarde bij de h. LENSSSENS R. (Hamme).  
Johan bij de h. MARIEN W. (Hamme).  
Patrick bij de h. VAN BRITSOM Fr. (Sombeke).  
Johan bij de h. DELMEIREN H. (Kruishoutem).  
Ingeborg bij de h. DE POORTER G. (Bassevelde).  
Hendrik bij de h. VERHELST C. (Stendorp).



## HUWELIJKEN

*Daar alleen kan liefde  
[wonen  
Daar alleen is 't leven  
[zoet  
Waar men stil en on-  
[gedwongen  
Alles voor elkander  
[doet*

### HOOFDBESTUUR

De h. NEYENS Jos. met Mej. VAN ROY Lutgart.

### BRABANT

De h. VERSAEVEL J. met Mej. GULDEMONT M.  
De h. SEMPELS J. met Mej. DEBREMAEKER M.  
De h. VERBEYST P. met Mej. VAN LINT J.  
De h. VAN DER KELEN A. met Mej. SORGELOOS M.

### ANTWERPEN

De h. VERHOEVEN Corneel met Mej. MAES Maria.

### LIMBURG

De h. GEUNS R. met Mej. VANHOVE Irma.  
De h. DRIESEN Eugeen met Mej. STAS Maria.  
De h. DREESEN Frans met Mej. OPSTEYN Maria.  
De h. VANSPAUWEN Maurice met Mej. ROIJEN Maria.

## OOST-VLAANDEREN

De h. EECKHOUT Albert met Mej. VERSTRAETE M.  
De h. D'HONDT Frans met Mej. MEYNTJENS A.  
De h. VAN DAELE André met Mej. HOOFT A.  
De h. HUYGHE Arseen met Mej. DE RYCKE A.  
De h. VANDEN BRANDE J. met Mej. DE BRABANDER.

## WEST-VLAANDEREN

De h. D'HOOP Maurice met Mej. ADAM Yvonne.



## Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden juli-augustus 1960 Dienstj. Groep

GEENEN J., ontvanger . . . . .	35	Antwerpen
MELIS G., ploegbaas . . . . .	49	West-Vl.
VERCOUILLIE J., leermeester . . . . .	49	»
HERPOEL J., el. geleider . . . . .	45	»
VANDENKERCKHOVE C., baanwerk.	35	»
MATTON C., baanwerker . . . . .	35	»
BOLLAERS J., gesch. werkm. 1° kl.	20	Oost-Vl.
DOYEN J., geschoold werkm. 1° kl.	14	»

VAN BELLE A., ontvanger . . . . .	42	Brabant
SIMONART T., manoeuvre . . . . .	39	»
LURQUIN R., A.R. geleider . . . . .	38	»
BLOMMAERT L., el. geleider . . . . .	38	»
CHAUFORAUX A., ontvanger . . . . .	37	»
DE RIJST D., baanwerker . . . . .	36	»
KEMPENEERS L., ploegbaas . . . . .	33	»
GUILLAUME A., remmer . . . . .	32	»
NIJS A., remmer . . . . .	28	»
HEYVAERT J., gesch. werkm. 1° kl.	15	»
LALOUX C., stelplaatsoverste 1° kl.	49	Henegouwen
LECHIEN A., geleider . . . . .	45	»
DEHASPE A., ontvanger . . . . .	38	»
MATTHYS J., geleider . . . . .	36	»
LEINNE E., ontvanger . . . . .	34	»
DUTRIEUX A., brigadier . . . . .	34	»
BLAVIER J., el. geleider . . . . .	32	»
JUMET J., manoeuvre . . . . .	29	»
INCOUR J., baanwerker . . . . .	21	»
VAN BROUANE A., machinist 1° kl.	40	Luik
HANSEN H., el. geleider . . . . .	36	»
CORBAYE E., hoofdontvanger . . . . .	33	Namen-Lux.



# MOOIE LOOPBANEN



**J. Herpoel.**

Is in dienst getreden op 12 mei 1911 als baanwerker op het net van Kortrijk. Machinist benoemd in 1928 werd hij elektrisch geleider in 1936.



**J. Melis.**

Begon op 1 juni 1911 als baanwerker op het net van de kust. In 1947 werd hij ploegbaas en met deze graad ging hij op rust na 49 j. dienst.



**J. Vercouillie.**

Begon op de kustlijnen op 1 september 1911. Wanneer hij zijn loopbaan van 49 jaar eindigde was hij leermeester van het rollend personeel te Oostende.



**L. Blommaert**

Begon te Grimbergen op 5 januari 1921 als elektrisch geleider. Gedurende ongeveer 40 jaar verzekerde hij de dienst op de lijnen Londerzeel en Humbeek.



**H. Hansen.**

Is in dienst getreden op 9 januari 1920 op de lijnen van het Luikse, als elektrisch geleider. Hij was verbonden aan de stelplaats van Rocourt.



**C. Matton.**

Is in dienst getreden als ontvanger in de stelplaats van Aarsele, op 16 augustus 1920. In 1943 ging hij over naar de dienst W.-W. in de streek van zuid West-Vlaanderen.



**J. Van Lint.**

Begon als ontvanger te Dilbeek op 1 april 1917. Hij werd d.d. klerk benoemd in 1924. In 1938 werd hij hulpklerek benoemd en in 1946 klerk 2<sup>e</sup> kl. Hij telde 43 jaren dienst.



**F. Mans.**

Hij is in dienst getreden op 1 augustus 1910 in de stelplaats van Aarschot. Hij werd spoedig tewerkgesteld als machinist en eindigde zijn loopbaan als spoorautovoerder.



**R. Lurquin.**

Begon op 7 oktober 1915 te Geldenaken als machinist op een stoomlocomotief. Nadien vinden wij hem terug als spoorautovoerder.



**J. Matthys.**

Is in dienst getreden op 12 september 1924 in de stelplaats van La Louvière. Hij bestuurdde de motorrijtuigen van de lijnen van het Centrum tot zijn 65 jaar.



**A. Van Belle.**

Hij trad in dienst bij de buurtspoorwegen op 1 maart 1918 als ontvanger. Gedurende meer dan 40 j. was hij gehecht aan de stelplaats van Het Rad.



**D. De Rijst.**

Begon als baanwerker in 1917 op de lijnen van Brabant en hij bleef steeds gehecht aan de dienst W en W.



**A. Lechien.**

Begon bij de buurtspoorwegen in maart 1915 als geleider gehecht aan de stelplaats van La Louvière. Hij bleef gedurende 45 jaar trouw aan de elektrische tram.



**T. Simonart.**

Hij begon als geleider in 1920 op de lijn Eigenbrakel-Waver en gedurende al zijn dienstjaren bleef hij bestendig in dienst op deze lijn.



**A. Chauffouraux.**

Is in dienst getreden als ontvanger in 1921 in de stelplaats van Lasne. Hij werd zeer gewaardeerd door de abonnees van de lijn Eigenbrakel - Waver.

## Hoofdbestuur

Op 30 september jl. verliet ons Mevr. Mommer, maatschappelijke assistente voor de sector Luik-Namen-Luxemburg. Zij zal zich voortaan volledig kunnen wijden aan haar nieuwe taak van jonge moeder.

Wij zijn de tolk van de talrijke families, die met haar in betrekking zijn geweest om haar onze beste wensen toe te sturen.

Mevr. Mommer wordt vervangen door Mej. Cobraiville, die wij van harte welkom heten.

\*\*

### DE WAPENSTILSTAND

Zoals elk jaar zal, op vrijdag 11 november, de erehal toegankelijk zijn van 9 h. tot 13 h.

Te 10 h. 30 zullen de heer Directeur-Generaal, de oudstrijders en de vertegenwoordigers van de verscheidene personeelskringen hulde brengen aan de gesneuvelde en overleden agenten van de Maatschappij.

## Brabant

### EEN ONVERGETELIJKE REIS

Op 20 augustus ondernam de Vriendenkring van het Bediendenpersoneel van Brabant een achtdaagse autocarreis naar Tirol.

Begunstigd door een prachtig zomerveder, groeide deze tocht naar de bergen uit tot een onvergetelijke episodie uit het 15-jarig bestaan van de Vriendenkring.

Doorheen het Zwarte Woud liep de reis langs het meer van Konstanz naar het indrukwekkende Vorarlgebergte.

De Arlbergpas alsook de Flexenpas zullen nog lang in ons geheugen blijven! Van Imst uit werd Tirol doortrokken. De Zugspitze — de abdij van Stams — Innsbruck, enz..., enz... werden bewonderd.

De terugrit liep over Ulm — de Neckarvallei — het Odenwald — Stuttgart — de Rijnvallei naar ons kleine land.

Onvergetelijk!

Volgend jaar? Per vliegtuig naar de Balearen!

### DE HEER CRAUWELS A. OVERLEDEN

Op 7 september ll. overleed de heer Crauwels A. in de leeftijd van 59 jaar.

Als klerk in dienst getreden op 1 september 1917, werd de heer Crauwels stelploaatsverste benoemd en nam deze functie achtereenvolgens waar in de stelploaats van Lasne, in 1936, en te Asse vanaf 1 januari 1940. In 1944 kwam hij naar de groepsdirectie over en wordt er bevorderd tot e.a. klerk. Belast met de leiding van de goederdienst, verwerft hij in 1953 de graad van dienstoverste 2<sup>e</sup> kl.

Een minder goede gezondheidstoestand zou hem nochtans niet toelaten zijn loopbaan verder te zetten en begin 1960 werd hij oprustgesteld.

Diegenen die hem gekend hebben, hetzij te Lasne, hetzij te Asse of op het

Bestuur, zullen zich de heer Crauwels herinneren als een eerlijk en rechtschapen mens, ernstig, verstandig en zacht.

### DE HEER DEVOS OP RUST

De Heer Devos, dienstoverste 2<sup>e</sup> kl. heeft het eindpunt van zijn lange loopbaan bereikt.

In dienst getreden op 1 maart 1915, wordt hij tot toezichter bevorderd in 1928. In 1942 gaat hij over naar de dienst « Verzekeringen ». Wanneer hij de Heer Dierickx opvolgt in de stelploaats Het Rad in 1946, wordt hem de graad van bewegingsoverste 1<sup>e</sup> kl. toegekend en als dienstoverste 2<sup>e</sup> kl. bereikte hij op 31 augustus 1960 de pensioenleeftijd.

Wij wensen hem een langdurig genot van zijn pensioen toe en dat hij de goede gezondheid, die een tijdje wankel was, weer spoedig moge herwinnen.

## West-Vlaanderen

### VRIENDENKRING BUURTSPORWEGEN BRUGGE EEN VERDIENSTELIJK SPORTMAN

Ter gelegenheid van de beroepsrennerskoers te Assebroek, op 10 september 1960, werd ons lid Schockaert Hilaire vereremerd voor zijn 30-jarige sportactiviteit.



Hij mocht vanwege het gemeentebestuur een Ere-medaille en diploma in ontvangst nemen.

Langs deze weg willen de talrijke sportvrienden van de N.M.V.B., Groep West-Vlaanderen, de vriend Hilaire van harte feliciteren met deze welverdiende onderscheiding.

## Oost-Vlaanderen

Een eervolle vermelding werd verleend aan de volgende agenten, wegens het binnenbrengen van geld, gevonden tijdens het uitvoeren van hun dienst: Van Britsom A., Meulebroeck Ph., Van Wassenhove A. (3.130 F), Robbrecht S., Windey R. (2.500 F), Van Praet J., Ruys A. (2.200 F), Vanbogaert P., Gevaert E. en Mestiaen J.

Bovendien hebben de agenten Smet O., Hutsebaut L., Eeckhout A. en Rosset M. gevonden sommen ingediend beneden de 100 F.

Een  
wedervaren  
van



## Controlleur SPEURNEUS

ONTVANGER : Chef, ik zou U willen vragen als scheidsrechter op te treden...

SPEURNEUS : Maar ik ben koning Salomon toch niet. Nochtans moet ik U zeggen dat ik onlangs zeer gevleid was een brief te ontvangen van een collega, die mijn mening vroeg over de interpretatie van een punt van het reglement waarover hij het niet eens was met zijn vrienden.

O. : Wat hebt ge geantwoord?

Sp. : Ik heb hem bedankt voor zijn vertrouwen maar heb hem tevens herinnerd dat ik niet bevoegd was over de interpretatie van het reglement te beslissen en dat deze slechts kan uitgaan van de bevoegde diensten van het Hoofdbestuur. Ik houd mij aan de artikelen van de Officiële Verzameling der Algemene Bepalingen.

O. : Waarover ging het ?

Sp. : De twee gevallen handelen over het gebruik van abonnementskaarten. Allereerst was het een jonge moeder, met een werkabbonnement, die elke dag haar kind van minder dan 4 jaar meenam om het toe te vertrouwen aan een kinderbewaarplaats. De controlleur deed haar betalen voor het kind.

O. : Oh, daar zou ik nooit aan denken.

Sp. : Het reglement zegt : art. 38 : « Alleen de klederen, het voedsel en het gereedschap van de geabonneerde werklieden wordt kosteloos vervoerd ». Anderzijds in art. 6 lezen wij : « Kinderen van minder dan vier jaar reizen kosteloos indien zij geen afzonderlijke plaats innemen ».

O. : Naar mijn bescheiden mening werden de reglementen opgemaakt in een periode waarin de vrouwenarbeid in de nijverheid nog niet zo 'n omvang had genomen.

Sp. : Het artikel over de kinderen van minder dan vier jaar is formeel, maar natuurlijk het gaat niet op kinderen van drie of vier gezinnen aan EEN gediensstige moeder toe te vertrouwen.

O. : Neen, dat gaat niet. En het ander geval ?

Sp. : Het is zo wat van dezelfde aard. Het betreft een schoolabonnee, die iedere morgen haar broertje van minder dan vier jaar naar de bewaarschool brengt. Hier moeten wij verwijzen naar art. 33 dat zegt : « De abonnee mag enkel zijn schoolgerief en het voor zijn persoonlijk gebruik volstrekt nodige voedsel medenemen ». Deze beide gevallen werden aan de « hogere overheid » voorgelegd.

In de onderrichting, die werd opgesteld en die gij zult moeten tekenen in het orderboek wordt vooral de zin van artikel 6 belicht : kinderen van minder dan vier jaar reizen gratis.

O. : Indien zij geen afzonderlijke plaats innemen.

Sp. : Natuurlijk. Van sociaal en humaan standpunt gezien is het een gelukkige beslissing.

# De ploeg van de Beweging Casteau-Roisin-St-Ghislain-Quevy overschrijdt de 1000 dagen zonder ongeval

Te dezer gelegenheid werd op 24 september en 1 oktober te Bergen een feest georganiseerd. De agenten en hun familie werden er welkom geheten door de heer Kennes, directeur en de heer Adam, diensthoofd.

De heer Ruelle, diensthoofd voor Veiligheid van de Groep Henegouwen, nam eerst het woord en begroette de



heer Mornard, hoofdingenieur en vertegenwoordiger van de heer Declercq, Inspecteur-Generaal en de heren Follon, Tissen en Dewals, van de Algemene Dienst voor Veiligheid.

De heer Ruelle richtte zich in volgende bewoordingen tot de agenten :

*Ik bedank het kaderpersoneel evenals allen, die bijgedragen hebben tot het bereiken en het overschrijden van de kaap der 1.000 dagen zonder werkongeval.*

*Ik bedank eveneens de leden van het subcomité, die een groot aandeel hebben in deze strijd; hun invloed op hun werkmakers was beslissend.*

*Ik zal ook U, Mevrouwen, betrekken in deze dankbetuigingen voor uw medewerking in deze overwinning, U die een groot aandeel draagt van de huishoudelijke zorgen, die een van de bijzonderste oorzaken zijn van het ongeval.*

*Sinds drie opeenvolgende jaren heeft uw echtgenoot de bestendige zorg gehad zich te hoeden voor het ongeval maar wat een voldoening na een dergelijk resultaat.*

Na deze fel toegejuichte rede nam de heer Mornard, hoofdingenieur, het woord namens de Algemene Dienst voor Veiligheid en wenste eveneens de ploeg n° 21 geluk en vroeg te volharden en de ingeslagen weg te blijven volgen teneinde de 2.000 dagen zonder ongeval te bereiken. Hij betreurde evenwel de onverschilligheid van sommige ploegen voor wat de veiligheid betreft.

De heer Kennes, directeur, sprak ook woorden van lof voor de feestvierende ploeg maar hij vroeg met nadruk



verder te doen en niet te versagen. Deze toespraak besloot het officieel gedeelte van het feest.

In een zeer gezellige sfeer eindigden de twee feestzittingen. Meisjes deelden geschenken uit aan de agenten, hun echtgenoten en kinderen en op de tonen van een uitstekend orkest werd er lustig gedanst.

## Een record zonder voorgaande 2000 dagen zonder ongeval

Ploeg n° 4 van de Groep Luik (Beweging Omal - Verlaine - Jemeppe-sur-Meuse) heeft op 6 augustus jl. de 2.000 dagen zonder ongeval met werkverlet bereikt.

Welke mooie verwezenlijking ! Welk indrukwekkend record ! Dat buitengewoon resultaat werd bereikt dank zij de schitterende veiligheidsgeest, die in deze ploeg heerst. Wanneer de agenten van de ploeg tijdens het feest van de 1.000 dagen de beslissing namen hun inspanningen voort te zetten in de hoop de 2.000 dagen te bereiken, waren zij zeker op de medewerking van allen te kunnen rekenen.

Iedereen was overtuigd dat, dank zij een bestendige aandacht, de mogelijkheid bestond het ongeval te vermijden, dat slechts ellende en pijn meebrengt voor het slachtoffer en zijn familie.

Aan allen die deelgenomen hebben aan deze prestatie en vooral aan de 47 agenten van de ploeg, sturen wij onze hartelijke gelukwensen.

Dat record stemt tot nadenken en zoals een afgevaardigde van de Veiligheid van Luik het zegde : « De 2.000 dagen zijn bereikt en wij doen verder ».



De meng-pletmachine.

**M**EERMAALS hebben wij in ons personeelsblad allerhande machines besproken, die in onze werkhuizen gebruikt worden voor het vervaardigen, in serie, van afzonderlijke stukken, die in grote hoeveelheden nodig zijn in onze onderhoudsdiensten.

Wij moeten zeggen dat, sinds 1930, in onze werkhuizen en met eigen materiaal veel gebruikte onderdelen werden gemaakt. Alzo bestonden er vroeger gietrijten te Hasselt, te Kessel-Lo en te Turnhout.

Door de concentratie en de specialisatie van de werkhuizen werd het smelten van brons en tezelfdertijd de fabricatie van kussenblokken, stukken die gebruikt worden in de elektrische motor-

rijtuigen tussen de wielassen en de motor, toevertrouwd aan de werkhuizen van Kessel-Lo.

In dat werkhuys, gelegen nabij Leuven, worden dus, in serie, al de kussenblokken gemaakt voor de werkhuizen van ons net.

#### HET SMELTEN VAN BRONS.

De handelwijze, die gevolgd wordt bij het gieten van vloeibaar gemaakte metalen in een gietvorm om gevarieerde vormen te bekomen, is zo oud als de ontdekking van het brons. Zoals wij zullen zien, is de gebruikte methode weinig veranderd sinds de vorige eeuw (het gaat er enkel om een holte te maken in het zand en het te vullen met vloeibaar metaal) daarentegen werd elke werkpost uitgerust met speciaal gereedschap wat toelaat, met twee werklieden, in onze behoeften te voorzien.

In gezelschap van de heer Timmermans, dienstoverste, betreden wij een werkplaats, afgezonderd van het hoofgebouw. Wij dachten er een hoge hitte te vinden ter oorzaak van het gieten van het metaal maar in feite heerst er een aangename warmte.

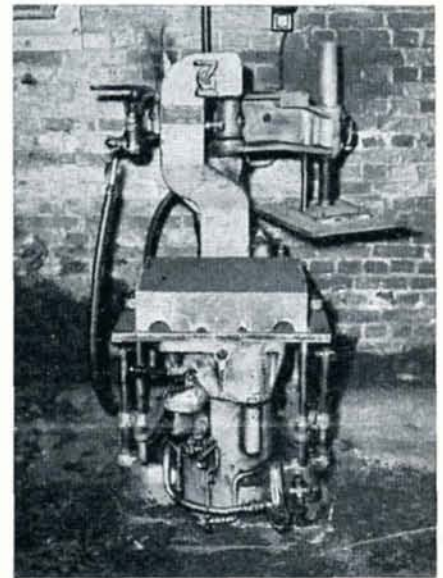
Men leidt ons voor twee hopen zand; het een is mooi okergeel, het is het ongebruikte zand voor het gieten; het ander, zwart zand dat reeds gediend heeft. Men werpt geel en zwart zand in een soort tamboer, waarin een zwaar wiel draait (zie foto); het is een meng-pletmachine en het grijsachtig zandmengsel dat er uitkomt, een weinig vochtig gemaakt, wordt op zijn beurt in een machine geworpen om mechanisch te worden gezeefd en eindelijk wordt het vorm-

# Het smelten en het gieten in het werkhuys van

zand, gereed voor het gebruik, op de grond geworpen (zie foto).

Onze gids verklaart vervolgens dat men gietvormen in vormzand bekomt, uitgaande van vormen in aluminium, die met de grootste zorg moeten gemaakt worden en hierdoor zeer kostelijk zijn.

Wij wenden ons naar een derde machine, die zich in de nabijheid bevindt, het is de vormmachine, die werkt met schokken en onder druk. Allereerst plaatst men op het freem een kader in



De vormmachine waarin twee modellen in aluminium worden geplaatst.



Het vormzand komt uit de meng-pletmachine en wordt in een machine geworpen om mechanisch te worden gezeefd.

aluminium waarin twee modellen van verschillende vorm worden gelegd; in het midden van deze modellen in aluminium heeft de werkman-vormer een soort houten kegel geplaatst, die de holte zal vormen waardoor het vloeibaar metaal zal vloeien.

De metalen kaders worden gevuld met gezeefd vormzand, dat alzo de vormen in aluminium bedekt; op alles wordt een ijzeren plaat gelegd en in drie opeenvolgende bewerkingen, die de machine in minder dan één minuut uitvoert, zal het zand verharden en kan men gemakkelijk de modellen verwijderen. Dan met een soort ontledmes maakt de vormer de oppervlakte van het samengeperste zand gelijk, nadien bestrijkt hij de binnenwanden, met een mengsel van water en grafiet, bij middel van een penseel.

De vormen, in verhard zand, worden in hun metalen raam bewaard en worden in een droogtoestel (of droogkamer) geplaatst waarin een open vuur gans de nacht zal branden; de gassen worden opgezogen door een speciale installatie; de stenen van de binnenbekleding van de oven bewaren de warmte gedurende

# van brons Kessel-Lo

gans de nacht en zelfs gedurende de volgende dag. Dat voorbereidend werk van het vervaardigen van de vormen wordt in een maal gedaan op de vooravond van het gieten.

's Anderendaags wordt de cokes aangestoken, die op voorhand opgestapeld werd in een vuurvast omhulsel dat de smeltkroes omgeeft.

In de smeltkroes worden bronzen staven en de afval van het werkhuis opgestapt. Het brons is een legering van koper, tin en zink waarvan het gehalte aan koper niet minder mag zijn dan 65 t. h. van het totaal gewicht.

De staven worden geleverd door een nijveraars, die ze vervaardigt met het metaal van onze gebruikte kussenblokken en waaraan hij een juist gehalte heeft gegeven.

De grote smeltkroes, die door de heer



De smeltkroes maakt een langzame kippbeweging en het metaal vloeit in de gietlepel.

Gilliams werd gefotografeerd, is nu in volle werking; een regenboogachtige vlam van 50 cm laat op met een karakteristiek geronk daar het vuur aangewakkerd wordt door lucht onder druk.

De verantwoordelijke werkman-gieter, Marcel Peeters, oordeelt, met het oog, wanneer de smelting volledig is; hij legt ons uit dat het op het ogenblik is waarop de vlam begint wit te worden. Peeters neemt nu de metalen stop weg, die de cokes belet in de smeltkroes door te dringen; hij schuimt het kokende slak, zoals de huisvrouwen dat doen bij het bereiden van jam. Maar nu komt het meest spectaculaire ogenblik van de fabricatie; de twee helpers brengen de gietlepel aan (zie foto), de gieter doet de smeltkroes mechanisch een langzame kippbeweging uitvoeren en het smeltend



De vloeistof wordt met veel omzichtigheid uitgegoten door het afvloeigat.

metaal, mooi roodachtig geel, vloeit in de gietlepel. Het is waarlijk fascinerend en men kan zijn blik niet afwenden van deze straal smeltend metaal.

De rest van de bewerking gaat zeer snel; de vloeistof wordt met veel omzichtigheid uitgegoten door het afvloeigat in de vormen, die naast mekaar op de grond staan. Men vult also een vijftiental vormen in drie bewerkingen nadien vult men terug de smeltkroes met brons en in afwachting dat het smeltpunt opnieuw bereikt wordt, plaatst men

gens afgebraamd t.w. het verwijderen van de gietnaden en de scherpe kanten veroorzaakt door het vormen en het gieten.

Maar te Kessel-Lo beperkt men zich niet tot het gieten van voorwerpen in brons; inderdaad de geldbakjes, de ontvangstposten evenals het onderstel van de Almex-apparaten worden in aluminium gegoten.

Wij kunnen Kessel-Lo niet verlaten zonder onze autobusbestuurders er op te wijzen dat de ontvangstposten, die op de autobussen van de buurtspoorwegen gemonteerd zijn, in serie gemaakt worden in het werkhuis van Kessel-Lo. Op het ogenblik werden reeds meer dan 1.200 posten samengesteld en geheel ter plaatse gemaakt, waarvoor gietvormen en matrijzen dienden ontworpen en gemaakt.

Nochtans deze activiteiten waarover wij zoeven spraken, stellen slechts zeven personen te werk en mogen ons de andere 91 werklieden, die instaan voor het onderhoud van de 120 autobussen en de 24 motorrijtuigen van het net van Leuven, niet doen vergeten.

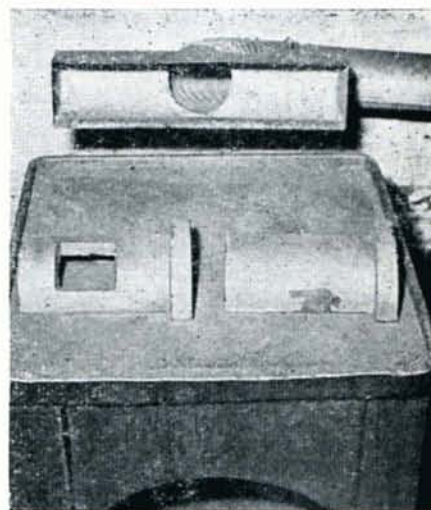


De vormer maakt de oppervlakte van het model gelijk.

nieuwe gietvormen komende uit de droogkamer.

Minder dan 20 minuten na het uitgieten van het metaal in de gietvormen worden deze gebroken bij middel van een houten hamer; men sprenkelt er water op om de afkoeling te verhaasten en de kussenblokken worden weggenomen met tangen en opgestapeld.

De gegoten stukken worden vervol-



De gegoten stukken worden afgebraamd.  
(Foto's Gilliams.)

# DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND VAN DE PLOEGEN OP 31 AUGUSTUS 1960

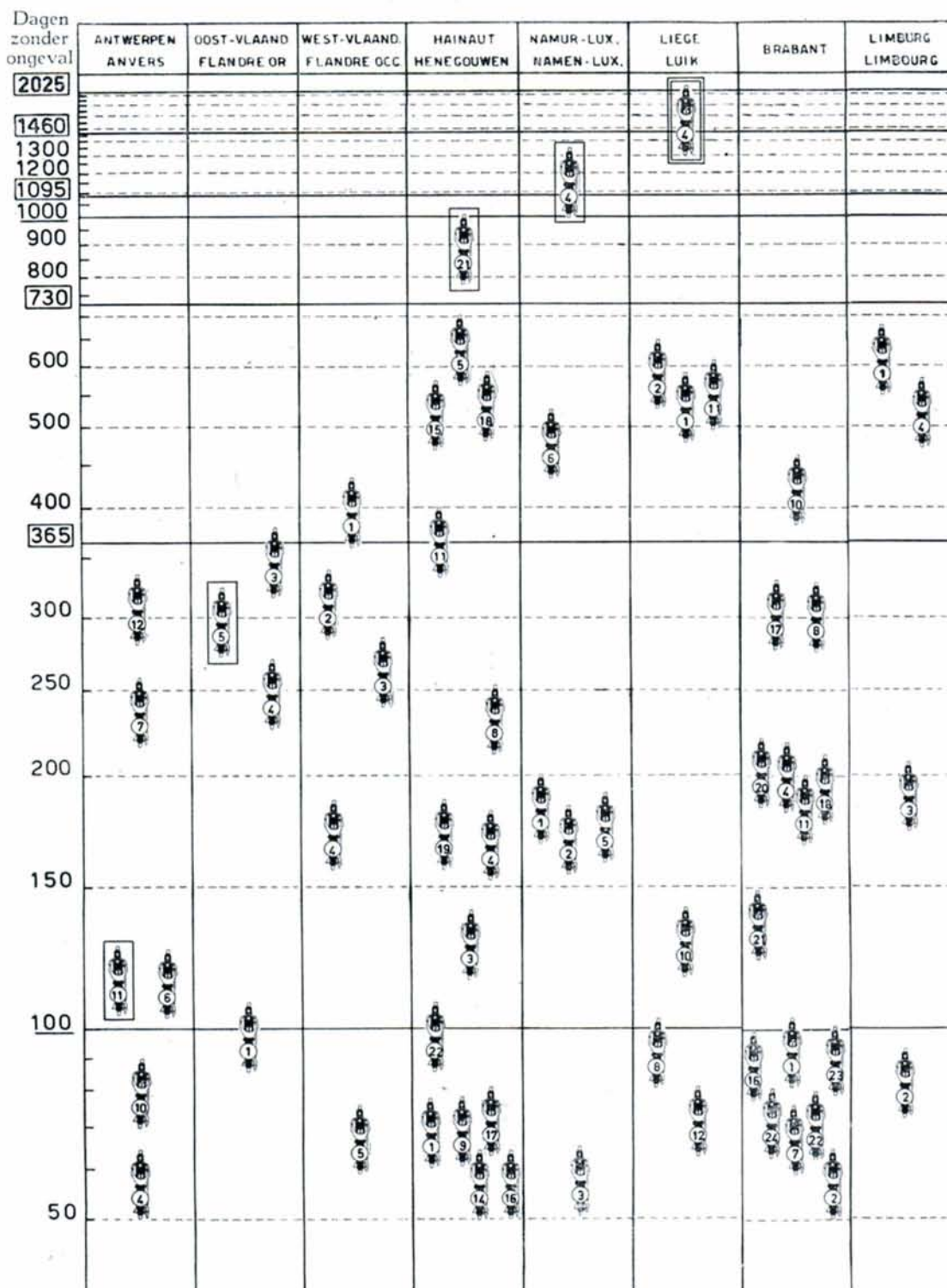
Onze lezers zullen reeds hebben opgemerkt dat sommige motorrijders in een kader werden geplaatst. Voortaan zullen de ploegen, die 1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet bereiken of bereikt hebben, also aangeduid worden. De ploegen met 2.000 dagen krijgen twee

omlijstingen zoals de ploeg n° 4 van Luik.

Er is weinig verandering in de toestand in de Groepen Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen, Brabant geeft volledig voldoening daar 14 ploegen in het wiel hangen van ploeg n° 10 (Beweging

Ukkel-Overijse).

Laten wij, bij de aanvang van de winterperiode, onze aandacht verdubbelen. Het slechte weder is ieder jaar oorzaak van veel ongevallen. Denken wij daar steeds aan en laten wij ons niet verrassen.



# Regelt uw snelheid naar gelang de omstandigheden



Wanneer er sprake is van overdreven snelheid denkt men onmiddellijk aan de baanschuimers voor wie het besturen van een voertuig gelijk is met een dodenrit.

Wij zijn overtuigd dat geen enkel van onze autobusbestuurders tot deze trieste categorie van weggebruikers behoort en nochtans wij geloven dat het in het geheel niet overbodig is het probleem van de overdreven snelheid van nabij te onderzoeken. De gedachte, die de bestuurders zich over de inbreuk op de regels van het wegverkeer vormen, is inderdaad onvolledig.

Artikel 26, paragraaf 1 van de Wegcode zegt : « *Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist is wegens de plaatsgesteldheid, de belemmering van het verkeer, het zicht, de staat van de weg en van het voertuig, opdat de snelheid geen ongevallen zou kunnen veroorzaken noch het verkeer hinderen.* »

» *Hij moet in alle omstandigheden kunnen stoppen voor een hindernis, die kan worden voorzien.* »

De eerste lezing van deze tekst leidt er ons toe vast te stellen dat de overdreven snelheid niet noodzakelijk een abnormale snelle vaart veronderstelt en niet alleen bepaald wordt door de lezing van de snelheidsmeter. Het probleem is veel ingewikkelder. Bij het herlezen van de tekst, op een meer grondige manier, zullen wij er de elementen uithalen waarmee de bestuurder dient rekening te houden.

## 1° De plaatsgesteldheid.

Een verminderde snelheid kan niettemin overdreven blijken op gevaarlijke plaatsen : sterke bochten, drukke kruispunten, enge en kronkelende straten, wegen zonder verhoogde bermen voor voetgangers of rijwielpaden, enz.

## 2° De belemmering van het Verkeer.

Een stoet of een optocht kruisen, langs een markt, een foor, een school of een fabriek rijden, in een druk verkeer rijden, een gestationeerde wagen voorsteken, in een woord rijden op plaatsen waar een hinderpaal op ieder ogenblik kan opdagen, eist een nauwgezette aanpassing van de snelheid.

## 3° Het zicht.

Wij denken niet alleen aan de mist of aan de onvoldoende openbare verlichting maar ook aan de bochten, aan de kruispunten in de bebouwde kommen, aan de voorwerpen, die de zichtbaarheid verminderen (bomen, tenten, luifels, stilstaande voertuigen, bruggen), enz., enz.

## 4° De staat van de weg.

Opgepast voor de sneeuw, de ijzer, de motregen, de kiezelstenen, het slecht wegdek, enz.

## 5° De staat van het voertuig.

Werken de remmen normaal? Zijn de banden niet afgesleten?

De bestuurder moet dus met al deze elementen rekening houden om zijn snelheid derwijze te regelen dat hij geen ongevallen veroorzaakt, noch het verkeer hindert.

Wat wil dat zeggen? Dat het niet voldoende is botsingen te vermijden maar er eveneens op te waken dat hij de andere bestuurders niet verplicht gevaarlijke manoeuvres uit te voeren voor hen zelf of voor de andere weggebruikers.

Artikel 26.1 van de Wegcode eindigt met een alinea, die samenvat wat de bestuurder in elk geval moet kunnen doen : stoppen voor een hinderpaal, die kan worden voorzien. Dat doet ons meer bijzonder denken aan de talrijke ongevallen, die gebeuren met onze autobussen vooral in bebouwde kommen, ten gevolge van het stilstaan of het vertragen van voertuigen, die voor hen rijden. Dikwijls wordt uit het oog verloren dat een voertuig, voor de weggebruiker die volgt, een hindernis is die kan worden voorzien. Deze laatste moet zich elk ogenblik verwachten aan een remming van de weggebruiker die voor hem rijdt, en hij moet bijgevolg het voertuig volgen op een afstand, die hem toelaat een botsing te vermijden, rekening houdend met zijn snelheid, het gewicht van het voertuig, de staat van de weg, enz...

Met het oog op het veelvuldig wederkeren van de aard van het ongeval zullen wij er breedvoerig op terugkomen in een volgend artikel.

Is het probleem van de overdreven snelheid nu zo eenvoudig als U denkt? Aan het stuur van hun zware voertuigen zeuden onze autobusbestuurders moeite hebben om snelheidsrecords neer te halen. En nochtans de enkele volgende voorbeelden zullen volstaan om aan te tonen dat de overdreven snelheid ook voor hen bestaat met al haar gevaren en dramatische gevolgen :

— *Bij regen, bij het verlaten van een bocht, op het ogenblik dat de bestuurder de vaart van zijn bus vermindert, slipt deze, verlaat de weg en stort in een gracht. Twintig reizigers worden gekwetst, waarvan een zwaar met bestendige invaliditeit. Het voertuig werd zwaar beschadigd.*

— *Bij het verlaten van een bocht, bij regenachtig weder, bevindt de autobusbestuurder zich tegenover een voertuig, zwenkt naar rechts, rijdt op het voetpad en beukt tegen een huisgevel. De bestuurder wordt ernstig gekwetst en de schade aan het gebouw is zeer belangrijk.*

— *Op een besneeuwde weg moest onze bestuurder kruisen met een autobus van een private onderneming. Onze bestuurder vermindert de snelheid van zijn voertuig, dat naar links slipt en in botsing komt met de andere autobus. Buiten de bestuurder van de private autobus worden vier reizigers van onze dienst zwaar gekwetst en behouden een bestendige invaliditeit.*

— *Bij regenachtig weder rijdt de bestuurder van een autobus langs een stilstaand voertuig. Tijdens het naar rechts zwenken, slipt het voertuig naar links en raakt een moto, die uit de tegenovergestelde richting komt. De bestuurder van de moto, over een lange afstand meegesleurd, wordt op slag gedood. De duozitster, 26 jaar, wordt naar de kliniek overgebracht en overlijdt aan de opgelopen verwondingen.*

— *Bij motregen rijdt de autobus in rechte lijn en slipt, botst achtereenvolgens tegen een auto en een moto aan, komt*

op het voetpad terecht en beschadigt twee gebouwen. De automobilist werd ernstig gekwetst en zijn voertuig zwaar beschadigd.

— Geheel rechts houdend, brengt de bestuurder de autobus op de graskant en komt er niet toe het voertuig in de goede richting te brengen en rijdt in een gracht. Drie reizigers worden gekwetst. Een der slachtoffers werd zwaar getroffen en behoudt een zeer belangrijke invaliditeit.

Bestuurders, de snelheid regelen vergt aandacht en doorzicht. Elke dag leren talrijke bestuurders, die niet willen beschouwd worden als een publiek gevaar, tot hun nadeel dat de overdreven snelheid een gans bijzonder onderzoek waard is.

Op de weg, ogen open, en vooral vermijden risico's te nemen. Mensenlevens zijn in uw handen. Vergeten wij dat nooit...

## EEN GELUKKIG INITIATIEF

# Uitwijkplaatsen voor autobussen

In het kader « Operatie Wegveiligheid 1960 », georganiseerd door Via Secura, met de medewerking van verscheidene organisaties, werd er door de Dienst van Bruggen en Wegen overgegaan tot het aanleggen van sommige autobushaltes langs wegen met druk verkeer.

De nevenstaande foto toont het oordeelkundig gebruik van de vroegere bedding van een spoorlijn als uitwijkplaats voor autobussen langs een hoofdverkeersweg. Voor enkele tijd reed hier nog een elektrische tram.



Het betreft de autobuslijn Namen - Spy - Velaine; onze autobussen kunnen dus stoppen buiten de zone van het wegverkeer en het in- en uitstappen van de reizigers gebeurt zonder gevaar.

Achter de autobus ziet men duidelijk de bedding, bedekt met gras.

Tijdens de « Operatie Wegveiligheid 1959 » werd een gelijkaardige schikking getroffen te Leuven, op de drukke weg naar Tienen en Luik. Op de foto ziet men de halte van de autobus, aangeduid met gele lijnen. De zwarte macadamstrook, die de betonweg scheidt van de gekasseide uitwijkplaats, is geen fietspad.

Hier ziet men de autobus, die de halteplaats verlaat.

## Plaats uw autobus aan de halte evenwijdig met de stoep en helemaal ertegen