

Over het Verkeerswezen en de Tentoonstelling te Brussel.

R. — Onze Zuidelijke burenen hebben een groote liefde voor het houden van tentoonstellingen. Nauwelijks 5 jaar is die, welke in 1930 in Antwerpen en Luik georganiseerd werd achter den rug of een andere ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan der Belgische Spoorwegen (1835—1935) heeft in het park van Laeken op de Ossegemhoogte hare poorten geopend.

Het feit, dat het „centenaire” der spoorwegen aanleiding was om de huidige expositie te houden is aanleiding, dat de middelste hal van het permanente paleis, hetwelk in de toekomst voor het houden der jaarbeurzen zal dienen, nagenoeg geheel voor het railverkeer is gereserveerd.

Over den inhoud van deze spoorweg-expositie zal hier niet in detail worden getreden, aangezien de Belgische medewerker, ingenieur A. Jacobs, hierover in de e.v. nummers van *Spoor- en Tramwegen* uitvoerig zal schrijven. Volstaan zal hier worden met de vermelding, dat de middenhal van het reuzengebouw ter grootte van 15000 vierkante meter als station is ingericht, waarvoor men een perronkaartje voor 60 centimes (3 cent) koopt, dat tevens dient als loterijbriefje en daardoor recht geeft om deel te nemen in een loting, waarvan de prijzen bestaan uit een aantal gratis reizen.

Op de 12 sporen van 85 meter lengte treft men allerlei materieel aan, mooie Zweedsche slaapwagens, Belgisch electrisch materieel, Belgische, Fransche en Italiaansche locomotieven, de reuzenlocomotief-Franco, tal van automotrices van allerlei type. Ook een railroutewagen, bestemd om beurtelings op de spoorbaan en op den weg te rijden, containers (laadkisten), signaalinrichtingen enz. Op een der middenperrons treft men een reconstructie van den eersten trein van 1835 aan: in de oude coupés zijn poppen in de toenmalige kleederdracht opgesteld (zie foto's blz. 322 en 323).

Deze zeer summiere opsomming moge voldoende zijn om den Nederlandschen spoorman op te wekken naar Brussel te gaan en minstens één morgen te besteden aan de bezichtiging van de groote hal van het hoofdgebouw. Daarbuiten zal hij nog een expositie van het bovenbouwmatieel enz. aantreffen.

Aangezien een spoorwegman zich als verkeersman ook interesseert voor de andere deelen van het verkeerswezen, moet hij niet verzuimen een bezoek te brengen aan de zeer interessante afdeling automobilisme in een der paviljoens tegenover het groote paleis.

In het hoofdgebouw mist men een Nederlandsche afdeling, trouwens ook vele andere groote en kleine landen exposeeren hun spoorbedrijf niet. Zoo zijn hijv. Duitschland, Engeland en de Vereenigde Staten, om de voornaamste te noemen, niet aanwezig. Wel treft men een maquette van een Nederlandschen Dieseltrein aan in de stand van „Werkspoor” in het Nederlandsche paviljoen, waar op de 1e etage ook de Nederlandsche Spoorwegen in combinatie met de Nederlandsche Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer op bescheiden wijze vertegenwoordigd is.

Het vliegwezen is in de Westelijke zijhal van het centrale paleis ondergebracht. Doch ook in de paviljoens der verschillende landen vindt men de nationale luchtlijnen met materiaal, kaarten en statistische gegevens vertegenwoordigd. Ditzelfde is trouwens ook het geval met spoorwegmateriaal; zoo treft men in de Fransche afdeling een rijtuig aan, waarin de Fransche Spoorwegen reizen door mooi-Frankrijk demonstreeren.

Een miniatuurteintje bestaande uit een locomotief met eenige open en overdekte wagens met banken maakt rondritten over het terrein der tentoonstelling. Door zoo'n rit mee te maken krijgt men spoedig een overzicht van het geheele complex gebouwen en bezienswaardigheden. Veel plezier zal men daarbij hebben van de goede kaart, welke afgedrukt is op de buitenzijde van den folder, welke in de stad als



Het groote paleis, waarin de spoorwegafdeeling in de middenhal is ondergebracht.

beweegbare tramgids bij elken tramconductor voor 5 francs (25 Nederlandsche centen) te koop is. Deze folder bevat bovendien een lijst van alle straatnamen met aanduiding der bedienende tramlijnen en een opgave der voornaamste bezienswaardigheden van Brussel. Voorts een kaart van Brussels tramlijnen, waarop de voornaamste halten met een gaatje zijn aangegeven. Daaronder kan men een carton doortrekken, waarop alle tramlijnen in verschillende kleuren met aanduiding der nummers, eindstations en uren der eerste en laatste ritten zijn aangegeven.

Door de tramnummers op een bepaalde plaats in het midden der kaart te stellen verschijnen in de ronde openingen der kaart met een letter gemerkte roode (of in de 4 detailkaartjes der knooppunten blauwe) cirkels, zoodat men den loop der tram geheel kan volgen. Aan de achterzijde van den folder komt dan in een vierkante opening gelijktijdig het tramnummer met de opvolgende haltes, welke op dezelfde wijze geletterd zijn. Deze ingenieuze, beweegbare plans, waarop ook het zeer lage tarief is vermeld (nl. per rit 1e kl. 1.10 francs, 2e kl. 0.85 francs of op een 20-rittenkaart, geldig op alle lijnen 16 francs, resp. 12 francs, dus 4, resp. 3 cent per rit, overstapkaartjes op tram of autobus 0.30 francs), zijn voor den vreemdeling buitengewoon handig. Men ziet er ook uit, dat een rit van het eindpunt der tentoonstellingslijnen naar het rond-point station op de tentoonstelling vlak bij het groote expositiepaleis slechts 10 centimes of $\frac{1}{4}$ Hollandsche cent kost.

Temeer is een tramgids van de N.V. „tramways bruxellois” met haar reusachtig aantal lijnen van belang, omdat in de stad het aantal autobuslijnen zeer gering is en het rijden in de weinig talrijke taxis naar onze begrippen vrij duur. Behalve deze tramlijnen bedienen ook een aantal smalspoortramlijnen van de „Société nationale des chemins de fer vicinaux” het verkeer naar en van de tentoonstelling.

Spoor- en trammannen zal zoowel de inrichting van den beweegbaren gids, den eersten, welke ik ooit onder de oogen kreeg, zeer interesseren, doch niet minder de eenvoudige wijze, waarop het reusachtige bezoek van het tramstation op de tentoonstelling in de verschillende richtingen weggewerkt wordt. Een woord van hulde aan de directie der Stads-tramwegmaatschappij meen ik hier niet achterwege te mogen laten.

Tramnieuws uit Oude Berichten

door W. A. ASKAMP.

VIII. (Vervolg van blz. 308)

Een groot gedeelte Oude Scheveningsche weg was opgebroken, in 't midden van rails voorzien en onder toezicht van rentenierende inwoners met asphalt aangegoten, toen men tot de conclusie kwam, dat het een gevaarlijk experiment werd en op 17 Mei 1864 de heer N. D. Goldsmid verzocht om aldaar het paardenpad, dat tusschen twee rijen boomen een natuurlijke afscheiding vormde, en zeer geschikt was voor een railroute, in gebruik te mogen nemen. Opmetingen hadden zijn ingenieurs de overtuiging gegeven, dat slechts 3 boomen behoeften te worden geveld, en de veiligheid won er, ook voor zijn onderneming, zeer veel mede. Hij drong op grooten spoed aan en had daarover ook geen klagen, want op 20 Mei d.a.v. adviseerde de commissie van fabricage

reeds, dat zij het met de heeren Goldsmid eens was, alleen moest door de laatsten een nieuw paardenpad aangelegd worden en voor de geveld boomen eenige jonge boompjes worden geplant. Op 24 Mei nam de Raad deze wijziging met groote welwillendheid aan.

Men kan zich indenken, hoe de concessionarissen zich door al die welwillendheid overrompeld zagen, als men ziet dat men op 1 Juni 1864 grond aanvroeg, voor den bouw van kantoor, remises, stallen en station, voor de onderneming, en dat op 6 Juni reeds een raadsbesluit viel, om tot dit doel een stuk grond, in de nabijheid van het Gemeentelijk Badhuis, aangeduid op daarvoor ontworpen kaart, ter grootte van 6 roeden, 70 meter, voor den duur der concessie, en tegen betaling eener jaarlijksche erfpacht van 3 cent per vierkante meter tevens met vergunning