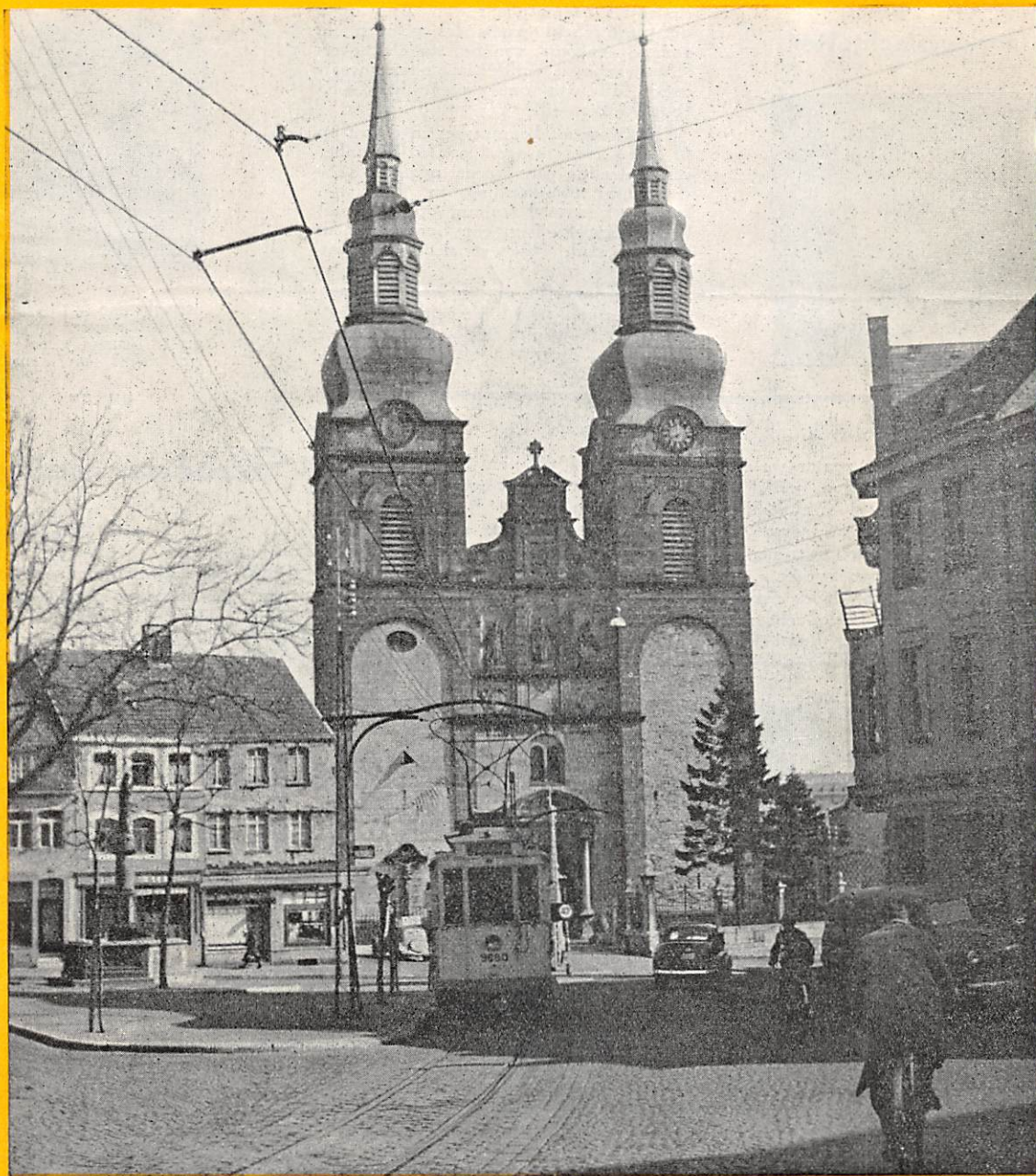


Onze BUURTSPORWEGEN

4^{de} JAAR - N^o 21

PERIODIEK TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B.
Redactie : Wetenschapstraat 14 , Brussel.

SEPTEMBER 1949



De St-Niklaaskerk te Eupen.

(Ph. Roels)

IN MEMORIAM



TE BRUSSEL

Joseph de Quick, electricien bij de stelplaats van Kuregem, van nachtdienst op 22 Mei, werd door de dagploeg bewusteloos in de schouwput aangetroffen.

Hij kon naar huis terugkeren : 's anderendaags echter verergerde zijn toestand zozeer dat hij naar een kliniek werd overgebracht, alwaar hij overleed.

Joseph De Quick, zeer opgeruimd van karakter, werd door zijn collega's hoog gewaardeerd.

Het noodlot schijnt hem te hebben achtervolgd want ook zijn vader kwam, bij ongeval, in dienst van de Buurtspoorwegen, aan zijn dood.

Op Zaterdag 28 Mei 1949 had op de stedelijke begraafplaats van Antwerpen de plechtigheid plaats ter gelegenheid van de aankomst van het stoffelijk overschot van acht oorlogsslachtoffers, waaronder dit van onze agent VINGERHOEDS Bernard.

Hij kwam als baanwerker in dienst op 18 April 1942 en werd op 10 December van hetzelfde jaar reeds opgeëist voor verplichte tewerkstelling in Duitsland. Hij overleed te Hamburg op 24 Maart 1945, tengevolge van een bombardement op deze stad. Hij was slechts 24 jaar oud.

Op Maandag 6 Juni jl. werd het stoffelijk overschot naar zijne gemeente (Hoevenen) overgebracht, alwaar het met grote plechtigheid begraven werd.

Vingerhoeds Bernard

Oorlogsslachtoffer



" RAIL ET TRACTION "

In het laatste nummer vergaten we aan te stippen dat we op 1 Juni « Rail et Traction » ontvingen, tweemaandelijks vulgarisatietijdschrift over Spoorwegen, uitgegeven door de « Belgische Vereniging der Vrienden van de Spoorwegen ».

Dit tijdschrift verschijnt onder zakformaat, de eerste pagina is verlicht met een mooie bogiemotrice der buurtspoor-

wegen, de 10.169 en het onderschrift-preciseert dat deze « het beeld zelf van de vooruitgang is » !

Hopen we dat deze nieuwe aangename formule aan dit orgaan een bestendigheid verzekert die tot hier toe ontbrak om samen met « Onze Buurtspoorwegen » de strijd te voeren voor de verdediging van het spoor.



Agenten van groep Luik hebben met Pinksteren een kort verblijf in het Rustoord doorgebracht.

MOOIE LOOPBANEN



Van Weert, Constant, machinist bij de groep Antwerpen, ging op rust na 42 jaar dienst.



Roggeman, Charles, hoofdontvanger bij de groep Brussel ging op rust na 42 jaar dienst.

■ ■ ■

Vroeger gebruikte biljetten

In ons Februarinummer hebben we een schuchter beroep gedaan op de oudere agenten dat zij oude sporkaartjes uit het heldentijdperk zouden opzoeken.

Weken en weken hoorden wij niets, toen op zekere dag de Redactie van « Onze Buurtspoorwegen » het bezoek kreeg van dh. Frans Albert, bij de Buurtspoorwegen getreden in 1886 en door talrijke agenten gekend als 1ste Controleur en als leider van een uitbatende maatschappij. Thans is dh. Albert 80 jaar oud, en nog altijd flink te been. Eerstdaags zullen we met oude foto's een samenvatting geven over zijn herinneringen van de Buurtspoorwegen, 50 jaar geleden !

Dh. Albert heeft aan « Onze Buurtspoorwegen » een prachtige verzameling van... trambiljetten geschonken, tussen 1890 en 1914 in gebruik, van alle exploitatiegroepen.

Het betreft hier uitzonderlijke documenten die voor de geschiedenis der evolutie van onze maatschappij van onbetwistbaar belang zijn.

Wij danken deze op rustgestelde agent ten zeerste voor het beantwoorden van onze oproep.

Eenmaking van de verschillende typen van abonnementen

Het gebeurt dikwijls dat er buiten de hoofdstad kritiek uitgeoefend en verwijten gemaakt worden, wanneer men van maatregelen met het oog op centralisatie spreekt.

Deze gevoelens werden ook wel eens geuit, wanneer het de Buurtspoorwegen betrof.

Nochtans komt dat in dit geval voort uit een verkeerd begrip van de betekenis van de woorden, want de N. M. V. B., met hare gewestelijke directies, is in hoge mate «gedecentraliseerd». Ook verwacht men zeer dikwijls ten onrechte de woorden centralisatie en unificatie of eenmaking.

Juist dit vraagstuk van de eenmaking houdt met reden diegenen zelf bezig, die de verantwoordelijkheid van het beheer van onze maatschappij dragen.

«Onze Buurtspoorwegen» zal met genoeg trouw hare lezers op de hoogte houden van de maatregelen die in die zin werden genomen.

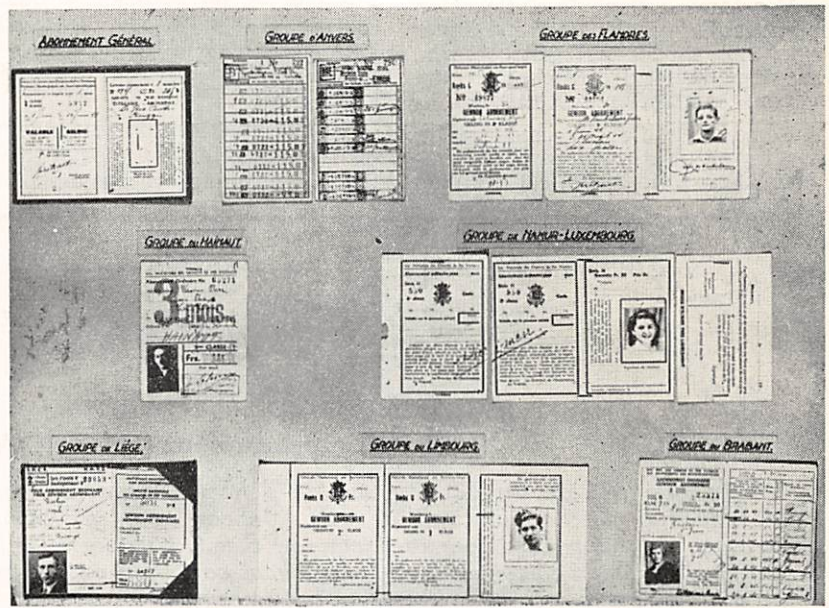
Vandaag wordt er gehandeld over de abonnementskaarten.

De macht van de zichtbare voorstelling alleen volstaat om U de op dit gebied afgelegde weg voor ogen te brengen.

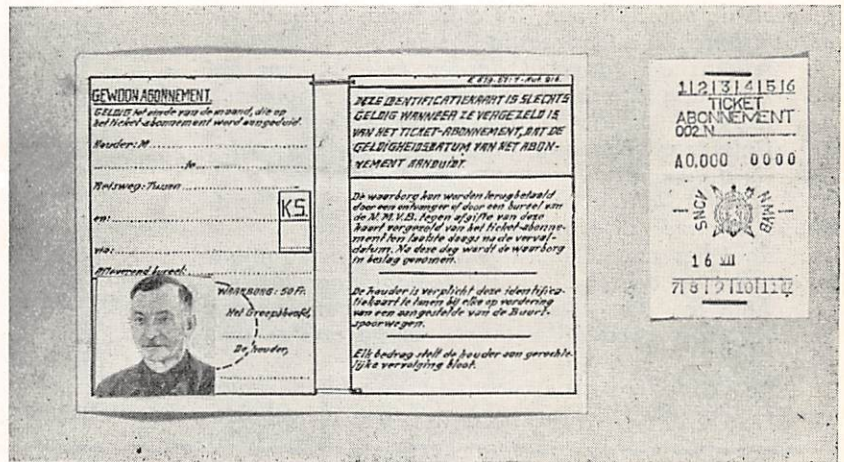
Rechts werden enkele oude modellen samengebracht van gewone abonnementen van een, twee, drie en vier delen.

Daaronder, de nieuwe gestandaardiseerde abonnementskaart en het waarde-ticket.

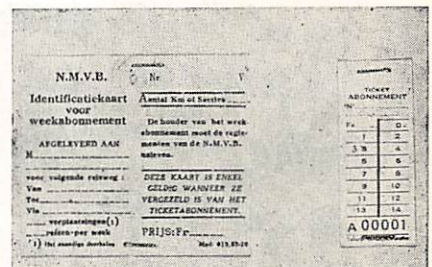
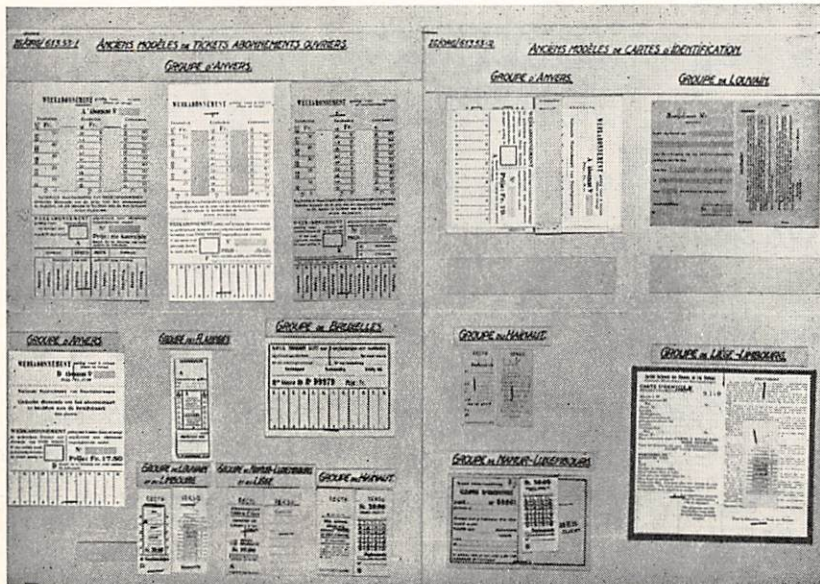
Onderaan links vindt men enkele oude modellen van ticketten en van identificatiekaarten voor weekabonnementen die in iedere groep gebruikt werden: laat ons terloops aanstippen dat, bij voorbeeld, noch de groep Brussel, noch de groep der Vlaanderen de identificatiekaart gebruikten.



Enkele modellen van oude gewone abonnementen.



De nieuwe gewone abonnementskaart en haar waarde-ticket.



Het weekabonnement nieuw type.

Enkele oude modellen van weekabonnementen.

Daarnaast de nieuwe gestandaardiseerde identificatiekaart voor weekabonnement, vergezeld van het ticket-abonnement.

Voortaan zullen deze ticketten opgemaakt worden door machines van het model «Registreerkas», die tegelijkertijd de ticketten uitgeven, drukken en samentellen.

Personen, die vreemd staan tegenover onze onderneming, zouden zich zonder twijfel kunnen

verwonderen over het feit dat deze eenmaking niet eerder tot stand werd gebracht. Wij moeten hen antwoorden dat gedurende tal van jaren de N. M. V. B. de uitbating van haar net toevertrouwd heeft aan private maatschappijen, die over een grote vrijheid van handelen beschikten.

De verscheidenheid, die daaruit op velerlei gebied is voortgevloeid, is niet helemaal verdwenen.

De in de loop van de laatste oorlog geschapen toestand was niet gunstiger voor het invoeren van nieuwe maatregelen die de verduwing van deze gewestelijke en onafhankelijke gezindheid konden verhaasten.

Heden stelt men vast dat de eenmaking gepaard gaat met een grote vereenvoudiging.

Want om tot eenmaking te komen moet men organiseren en organiseren = vereenvoudigen.

Veiligheid

Een veiligheidsmuseum bij de N. M. V. B.

Na afloop van de vergadering van de Beheerraad, van Juli jl., hebben zich de HH. Beheerders, begeleid door dhr Voorzitter van de Raad, Graaf L. de Lichtervelde, naar een klein lokaal van het nieuw gebouw begeven, bestemd om het embryo van een veiligheidsmuseum te vormen.

Op een van de muren is een kaart van België op 1/100.000^e aangebracht waarop door verschillende kleuren de autoraillijnen, de elektrische lijnen en de autobuslijnen zijn aangeduid.

Telkens een ongeval derden t. t. z. van het verkeer is aangekondigd, waarin vreemde personen aan de N. M. V. B. betrokken zijn, verantwoordelijk of niet, steekt men op de juiste plaats een speld. Deze is donkerblauw wanneer de verantwoordelijkheid van de Buurtspoorwegen uitgesloten is en lichtblauw wanneer zij er in betrokken zijn.

Moet het gezegd worden dat het effect treffend is en aan de veiligheidsdienst toelaat haar werken te richten bv. daar waar de ophoping van spelden een bijzonder gevaarlijke plaats schijnt aan te duiden.

Op de andere zijde is een tweede kleine kaart van het nationaal net aangebracht waar de arbeids-

ongevallen in het licht worden gesteld t. t. z. de ongevallen wet welke minstens 1 dag werkverlet veroorzaakt hebben en voorgevallen aan onze agenten op de lijnen, in de treinen en in de werkhuizen.

Al deze ongevallen worden voorgesteld bij middel van rode spelden met ronde koppen.

10 ongevallen worden voorgesteld door een rode speld met platte kop.

Een vierkant kaartje, van gele tint, dragend de naam van elk werkhuis is buiten de kaart aangebracht en verbonden met een gekleurde draad aan de juiste plaats.

Op deze kaart stelt elke speld met ronde kop één ongeval voor.

Het effect is indrukwekkend, in een oogopslag overziet men de ganse toestand en het werkhuis dat een dikke speld van 10 ongevallen draagt trekt onmiddellijk de aandacht van de onderzoekers.

Dhr Directeur-Generaal hield er aan zelf de nodige inlichtingen te verstrekken aan de HH. Beheerders, die op deze wijze zich rekenschap konden geven van de vrucht welke onze veiligheids campagne reeds begint af te werpen.

WAT JEFKE ONS SCHREEF...

Mijn buur heet die zeet dat op school biestjes da veurhomen gekregen. Van ongerul es, Mo mijne wbel dat me chiust.

Moer mijne Moerma hoe oek afgemeie er euberdrift altijd. En k' hat er gien! ze hat es wa gelezen van de En mijn Paepa

verfruank van de werkploche en nu hangt er boven de mat in de gang.



In de gazet staet er een verschrikkelijk afsident van een klan maske dus mogen we NOOIT

EEN ELEKTRISCHE SCHAKELAAR AANRAKEN MET VOCHTIGE VINGERS.

Bescherm uw Ogen

Enkele jaren geleden, toen agent V... D..., van de stelplaats Turnhout, zijn linkeroog verloor ten gevolge van een ongeval in het privaat leven, vroegen zijn collega's zich af of hij nog zijn beroep van paswerker kon hervatten.

Gelukkig is men minder draconisch in een Openbare Dienst dan in Private onderneming, en V... D... kon zijn plaats hernemen.

Ondanks zijn ongeluk had hij het geluk zijn betrekking te mogen behouden, en het overblijvend gezonde oog liet hem nog toe zijn kindje te zien dat hij omhelsde alvorens naar 't werk te gaan, de zon en de bloemen te zien op de weg naar het werk, zijn werkbank en het gepolijst staal te zien dat hij bewerkte.

Dit was een ongehoord geluk, maar V... D... was er niet van bewust, waarschijnlijk omdat men zich aan het geluk gewent.

Inderdaad, op 3 Juni jl., kreeg hij, bij het vervaardigen van een groef in een rollagerring, een stukje metaal in zijn rechteroog... zijn éinig gezond oog.

Paswerker V... D... werkte zonder veiligheidsbril.

Hij moest te Antwerpen in een hospitaal opgenomen worden om er een bijzonder delicate operatie te ondergaan en nu leeft onze collega sinds meer dan drie maand in de volledige duisternis.

Dit is geen propagandaslagzin, maar wel de naakte werkelijkheid.

Trekt zelf de besluiten!



Een blik op het gevaar elders

Ingaande op de uitnodiging van dhr Voorzitter van de Beheerraad, Graaf L. de Lichtervelde, had een afvaardiging, onder leiding van dhr Van Lul, Inspecteur-Generaal, het voorrecht de fabrieken « Azote » te Renory te kunnen betreden.

Al onze lezers kennen deze beroemde fabrieken, ten minste bij naam, en geven zich rekenschap van het gevaar dat de werkman beoert, die werkt in dit midden waar de meest gevaarlijke chemische producten verwerkt worden. Men zal reeds begrepen hebben dat dit bezoek zich geplaatst heeft in het kader van het voorkomen van ongevallen.

Onmiddellijk voelt men zich in een kameraadschappelijk midden, belast met dezelfde zorgen en bezield met dezelfde strijd lust tegen de onveiligheid.

Het algemeen bestuur van de « Azote » had er aan gehouden het diensthoofd voor de veiligheid, dhr Hoofdingenieur Boulanger, af te vaardigen ten einde ons te begeleiden in dit bij uitstek gevaarlijk midden. De hr Boulanger deed dit met zijn spontane vriendelijkheid, zelf gelukkig over de gevolgde weg en de behaalde resultaten in de strijd tegen de ongevallen.

Ten slotte zal de lezer er aan houden te vernemen dat de Azote een actieve en standvastige politiek voert in deze strijd in dewelke zij een algemene medewerking ontmoet van gans het personeel. Haar waakzame actie verwaarloost geenszins het psychisch karakter in de ongevallenbestrijding. Zij neemt veelvuldig haar toevlucht tot het systeem van voorkomen van ongevallen door wedijver.

S. A. GLACERIES REUNIES

JEMEPPE s/SAMBRE

Velligheidsspiegelglas met hoge weerstand aan schokken, buigingen en wringingen. - Geplakt spiegelglas GLACETEX. - Geplakt vensterglas VERACETEX.



Deze producten schaffen het gevaar af voor verwondingen door glasscheren verwerkt. — Zij worden aanvaard namelijk door: de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, het Ministerie van Verkeerswezen, de voornaamste autobusfabricanten.



Deze producten beantwoorden geheel de keuringsvoorwaarden van de American Standards Associations (A.S.A.).

Algemeen Verkoopsagentschap :

**UNION COMMERCIALE
DES GLACERIES BELGES, S. A.**

81, Steenweg op Charleroi, te BRUSSEL

Als voorbeeld stippen wij de organisatie van aanpak-briefwedstrijden aan met als voorwerp zich zo juist mogelijk te herinneren de tekst van 20 veiligheidsslogans die gedurende 60 dagen in gans de fabriek hebben rondgereisd en deze te rangschikken volgens een aard van voorrecht.

Deze wedstrijden zijn altijd begunstigd met prijzen in geld.

Op verschillende plaatsen hingen, goed zichtbaar, geëmailleerde platen met het opschrift «Hygiëne en veiligheid doet U leven en gezondheid bewaren», slogan ondertekend door de uitvinder, laureaat van voorgaande wedstrijd.

Daar waar het verkeer gevaar oplevert, wordt gebruik gemaakt van verplaatsbare signalisatie van het type aangenomen door de verkeerswetgeving.

In de verpleegzaal heerst een volkomen orde: de ongevallensteekkaarten worden aan een aandachtig onderzoek onderworpen.

Verder, voor het lokaal van de puntering is een groot bord geplaatst waarop wordt aangeduid, bij middel van

verplaatsbare pijlen, het aantal dagen verlopen sedert het laatste ongeval in elke afdeling per brigade.

Een bezoek aan de herstellingswerkhuizen moest uitgesteld worden in afwachting dat de ingang zijnde verbeteringswerken, in zake ongevallenbestrijding, zouden beëindigd zijn.

Kortom het is ons gebleken dat de «Azote» op alle domeinen en door alle middelen een systematische en ononderbroken strijd heeft ondernomen om alle gevaren van ongevallen te vermijden.

Dhr Bou'ager verborg geenszins de vreugde die hij ondervond in de tot op heden behaalde resultaten. Zijn nederigheid belet hem dit toe te schrijven aan ongevallenbestrijding. Zie daar een logenstraffing voor degenen die beweren dat de ongevallenbestrijding niet betaalt.

Onze piloot heeft de wens uitgedrukt deze contactname tussen onze diensten uit te breiden en heeft afspraak genomen voor volgend jaar daar er nog nieuwigheden zullen zijn. In werkelijkheid moet de veiligheid, zoals alle andere activiteit, vorderen of sterven.

★ Voor U, Moeders en Huisvrouwen ★

Vergeet niet dit keukenrecept aan de huisvrouw te tonen.

Gij zult het U niet beklagen!

Voor U, Mevrouw, dank zij de inschikkelijkheid van de dienst «Opvoeding», van de Grote Magazijnen «Innovation», te Brussel, zullen we voortaan een duidelijk uitgelegd recept van lekkere burgerkeuken aanbieden.

Ons geïllustreerd Recept

HET SOESDEEG



EEN GROOT GLAS WATER, 80 GR. BOTER EN EEN SNUIFJE ZOUT IN EEN PAN DOEN. OP HET VUUR ZETTEN, OP DE KOOK LATEN KOMEN DAN DE PAN OPZIJ ZETTEN EN ER AL ROERENDE 120 GR. BLOEM BIJVOEGEN. TERUG OP HET VUUR ZETTEN EN GOED DOORROEREN OM HET DEEG TE DOEN BAKKEN EN UITDROGEN - MINSTENS 5 MINUTEN - LAAT HET DEEG AFKOELEN EN VOEG ER ACHTEREENVOLGENS DRIE GEHELE EIJERS AL ROERENDE BIJ. LATEN KOUD WORDEN

DIT DEEG KAN DIENEN VOOR:

roomsaesen

KLEINE HOOPJES OP EEN MET BOTER INGESMEERDE PLAAT LEGGEN - 15 TOT 20 MINUTEN LATEN BAKKEN IN EEN HETEN OVEN. MET VANILLE OF CHOCOLADECREEM VULLEN.



beignets

KLEINE PORTIES DEEG NEMEN EN ZE IN DE VETKETEL GOOIEN. ALS ZE GOED BRUIN GEBARKEN ZIJN, ZE UITHALEN. MET SUIKER BESTROOIE.



gnocchis

DE STUKJES DEEG IN KOKEND WATER WERPEN, ALS ZE GOED GEKOOKT ZIJN, ZE LATEN UITDRUIPEN EN MET EEN KAAS - SAUS BEDEKKEN - IN DE OVEN LATEN GRATINEREN





“ ONE MAN CAR „

Drie korte woordjes, die iedereen begrijpen kan sedert onze gewesten bevrijd werden door onze roemrijke geallieerden.

Het is de uitdrukking voor het rijtuig dat het publiek vervoert en bestuurd wordt door een man die tevens voor de ontvangst zorgt. Deze exploitatiewijze werd in de overzeese gebieden toegepast omdat het waarschijnlijk nuttig geacht werd in deze streken, proportioneel minder bevolkt dan de onze, meer verbindingen tot stand te brengen, maar de hierdoor ontstane uitgaven te verminderen door het uitsparen van een werkkracht.

Sommige buurtlijnen zijn goed vatbaar voor deze methode. Een voorbeeld zal dit nader toelichten.

Stippen wij aan dat in Europa het niet de N. M. V. B. is die deze nieuwigheid heeft ingevoerd: de Hollanders, onze burens, zijn ons reeds geruime tijd in deze richting vooraf gegaan en in Frankrijk zijn talrijke plaatselijke autobuslijnen alzo in dienst genomen.

Sinds 1938 worden bij ons in de provincie Luxemburg zekere buurtlijnen op die wijze uitgebaat.

De uitbreiding van dit systeem is gewikt en gewogen moeten worden want het is een gebiedende noodzakelijkheid van de uitbatingskosten onze buitenstedse lijnen te besnoeien.

In ettelijke gevallen is het zelfs de enige mogelijkheid van de buurtlijnen en de aangehechte diensten in stand te houden.

De eerste geboekte resultaten der uitbating van de «one man car» mogen daarenboven als beemoedigend beschouwd worden.

Op een morgen, waar een zwaar mistgordijn over gans het land de oorzaak was van talrijke ongevallen, legden wij 52 km. af in «railauto one-man» op twee buurtlijnen. De gemiddelde handelsnelheid van 24 km. per uur werd behouden. Zonder gevaar kon een normale snelheid behouden worden omdat op de 52 km. wij voortdurend hetzij in volle veld, hetzij op speciale ligging reden en geen enkele kruising voorzien was.

Gemiddeld pikten wij drie reizigers op per halte. Op één plaats moest onze agent 20 reizigers bedienen; het ontvangen duurde vier minuten... en wij bleven op tijd rijden!

Wij herhalen het echter, topographisch passen die lijnen wonderbaar voor het bedienen door één agent. En zo bestaan er vele...



(Ph. Roels).

Deze foto die een ontvanger aan 't werk voorstelt, geeft niet bijzonderlijk de «one man-car» weer.

Op de buiten echter, stapt de reiziger nog steeds op of af de spoorauto's, onverschillig langs het voor- of achterbalkon.

De geleider-ontvanger gaat dan vlugger te werk met zelf de wagen te doorlopen, bijzettendoos bij de hand.

Trouwens zal dit alles geleidelijk wel in orde komen.

Maar niet enkel op buitenstedse diensten hebben de Amerikanen het «one man-car» systeem toegepast.

In n° 16 van «Onze Buurtspoorwegen» (artikel gewijd aan de P. C. C.) hebben wij er op gewezen hoe grote steden tramdiensten exploiteren volgens het «one man car» principe.

Natuurlijk moest het publiek er zich geleidelijk aan gewennen het juiste bedrag voor hun rit voor te leggen en moesten de tarieven aangepast worden ten einde het ontvangen gemakkelijk en snel te doen doorgaan.

Deze problemen zijn niet onoplosbaar en wat mogelijk is bij de Amerikanen is het evengoed bij ons, mits een weinig goede wil.

Wat is de grond van het probleem?

De mensen aanzetten tot het gebruik van de tram door hun comfortabele en snelle rijtuigen ter beschikking te stellen die veel

keren per dag voorbijrijden. Een tram, die in een bevolkte streek slechts om het half uur voorbijkomt en waarop sommige agenten zoveel tijd nodig hebben om het vertreksein te geven als dit ten jare 1900 gebruikelijk was, maakt de reizigers zenuwachtig. En ten slotte leggen ze nog liever de weg te voet af dan een verouderd vervoersmiddel te gebruiken.

Daarentegen zal een tram of bus, met hogere snelheid en waarvan de frequentie kan opgevoerd worden, zonder meerdere uitgaven door de reizigers welkom geheten worden, want zij hebben haast...

Enkele cijfers zullen het resultaat aantonen van het moderniseren der vervoerexploitatie.

Uit de vervoerstatistieken van Nederlandse steden met een gemiddeld aantal inwoners blijkt dat het aantal reizigers per dag ongeveer 40 % der bevolking bedraagt.

Welnu, onze trams in de kleinere steden zoals Brugge, Leuven, Mechelen, Namen vervoeren per dag slechts een aantal reizigers dat met 15 % van het aantal inwoners overeenstemt.

Daar moet dus iets gewijzigd worden en met dit doel moeten onze methodes gemoderniseerd worden.

Onze oversten kennen voldoende de toestand en zijn op de hoogte van de te verwezenlijken vooruitgang.

Het werkrhythme zal zekere veranderingen ondergaan voor de meeste onze agenten op de buitenstedse lijnen, maar dit is een onoverkomelijke wet.

Wij moeten er van bewust zijn dat het hier een levenskwestie betreft: zich aanpassen of vergaan.

■ ■ ■

« Vrienden der Nederlandse tramwegen »

Deze stichting, te Oldenzaal, in Nederland, (Directeur: de heer Van de Velde) heeft ten behoeve van haar leden een bibliotheek samengesteld, welke thans ongeveer 350 werken telt.

Deze boeken hebben betrekking op tram en spoorwegen, autobusverkeer en andere vervoersmiddelen. Men kan er ook op deze gebieden allerlei tijdschriften vinden.

Als bibliothecaris treedt op de heer L. Van Ditten Javastraat 22b te Dordrecht, bij wie men de uitvoerige catalogus kan aanvragen (prijs: 1 gulden). De voorraad is echter beperkt.

Voor inlichtingen omtrent het lidmaatschap der stichting wende men zich tot « Vrienden der Nederlandse Tramwegen », Hengelosestraat, 31, Oldenzaal, (Nederland).

IN DE GROEP ANTWERPEN

Een van ons... is Keizer !

Beslist onderscheiden de agenten van groep Antwerpen zich buitengewoon !

Nauwelijks hadden we een biljartkampioen aangekondigd, of uittreksels van de plaatselijke pers kwamen op onze redactie aan met de melding dat ontvanger Jos. Vlamincx, uit Oostmalle, lid van de kring « Hoop in de Toekomst », de titel van « Keizer » van de Kempische Doelschuttersbond behaald had.

Negentien verenigingen hadden hun koningen afgevaardigd om naar de titel te dingen. De wedstrijd duurde vrij lang eer de nieuwe keizer 1949 gekend was. In de 18^e herneming herhaalde Jos. Vlamincx uit Oostmalle zijn



kunststukje van 1947 om de titel te bemachtigen. Vermelden we dat de keizer 1949 in 1947 de titel te Oelegem veroverde.

Dus gebeurt het eens te meer dat de kampioen van een sporttak die kalmte, koelbloedigheid en handigheid vergt, een tramman is, en dus ons beroep eer aandoet !

Proficiat, Jos. Vlamincx !

Uitreiking van eretekens in Antwerpen

't Was in een zaal langs de Turnhoutsebaan dat de agenten van de groep Antwerpen op 10 Juli jl. samenkwamen, om gedecoreerd te worden voor hun 25 en 35 jaren dienst.

Het betrof hier de reeks van 1947 de enkele jubilarissen van onder de oorlog telde.

Dh. Vermeire, Hoofdingenieur, omringd door zijn ingenieurs en zijn diensthoofden nam het woord. Hij verklaarde dat hij gelukkig was, zich te midden van zoveel plichtbewuste agenten te bevinden, en dat alhoewel hij nog niet gedecoreerd werd, talrijke agenten hem reeds meer dan 40 jaar kenden, daar hij zijn ganse prille jeugd in een buurtspoorwegstation doorgebracht heeft. De hr. Vermeire voegde er bij dat de toestand spijtig genoeg moeilijk geworden was voor onze maatschappij.

« Om onze spoorlijnen te vrijwaren en te behouden moeten we door alle middelen voldoening schenken aan het publiek. » Aan iedereen vroeg hij voor de exploitatie te werken « alsof het ons eigen zaak was ». Hij beoefde zijn uiterste best te doen om zoveel agenten mogelijk in dienst te houden. « Maar we zullen het hoofd niet laten zakken ! ». - « Deze dag moet een feest zijn - ik dank hartelijk al mijn medewerkers ».

Nadat de laatste gedecoreerd was, verplichtte de rook van de sigaren onze jubilarissen de zaal te verlaten ! Vogend jaar zal dh. Janssens, er voor zorgen iemand aan de piano te stellen welke hier nu droevig in een hoekje verlaten stond !

Te Turnhout

In één van onze eerste nummers van 1945 berichtten we het vertrek naar Kongo van dh. Baeten, junior, bediende bij de groep en zoon van dh. Baeten, diensthoofd te Turnhout. Na een termijn van drie jaar is hij zijn vroeger collega's komen opzoeken en heeft hij Mej. Jaspers, bediende op het bureau te Merksem, ontmoet en wier vader belast is met de goederendienst te Turnhout.

Zij vonden elkaar, en zijn in het « Huwelijksbootje » getreden, niet

alleen in figuurlijke z'n vermits zij naar Kongo vertrokken zijn. Onze harteijke gelukwensen waren mee.

De Buurtspoorwegnet van Turnhout

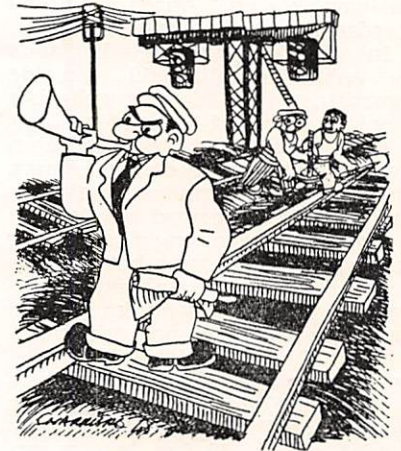
In de streek van Oostmalle en Turnhout werden talrijke wijzigingen aangebracht aan de exploitatie van onze lijnen.

Zo werd de lijn Turnhout-Arendonk in bedrijf gesteld door de autobussen van de K. A. V. Maatschappij; deze maatschappij heeft tevens de lijn Turnhout-Geel-Westerloo sedert 1 September overgenomen. Anderzijds wordt de lijn Turnhout-Poppel sedert lang door dh. Peeters uitgebaat voor onze rekening.

Bij het vertrekpunt in de stad Turnhout voegen we nog de autobuslijn Turnhout-Merksplas-Meerle, zodat enkel nog de lijn Turnhout-Mol-Zichem per railauto dient geëxploiteerd.

Bij het vertrekpunt te Oostmalle wordt de lijn Oostmalle-Hoogstraten door de autobusmaatschappij Bijmens in bedrijf gesteld; deze zelfde maatschappij verzekert het verkeer langs de sectie Oostmalle-Herentha's sedert 1 September.

De stelplaatsoverste, dh. Dhuyts, van wie we de op pensioenstelling reeds gemeld hebben, werd door dh. Van Gestel, vroeger overste te Westerloo, vervangen.



Hij heeft dat plaatsje wel verdiend : Hij kwam als « primus » uit het Conservatorium.

Sociale kroniek - De compensatievergoedingen

De bedragen der compensatievergoedingen, toegekend aan de moeders en kinderen, zijn van 1 Juli 1949 af als volgt gewijzigd :

De compensatievergoedingen voor het eerste en het tweede kind, van elk gezin, welke vroeger 100 fr. per maand of 4 fr. per dag en per kind bedroegen, werden

teruggebracht op 75 fr. per maand of 3 fr. per dag.

De kinderen, vanaf het derde, alsmede de moeder of de persoon die de kinderen opvoedt welke van gezinsvergoedingen genieten, blijven het maandelijks bedrag van 100 fr. of het dagelijks bedrag van 4 fr. verder genieten.

de Buurtspoorwegen

Uitreiking van eretekens in de groep LUIK

Op Zondag 3 Jul., kwamen de agenten van de groep Luik, die 25 en 35 jaar dienst achter de rug hadden, in het lokaal van de trammannen te St-Gilles samen om er hun eretekens te ontvangen.

Het programma behelsde een artistiek gedeelte dat door de kameraad Tiloux toneelregisseur, voorgesteld werd.

Tijdens de uitvoering konden we achtereenvolgens toejuichen, de rhytmzangeres, Paula Deghaye; de uitstekende baryton, José Bovy en Mevr. Ninette Delva.

Vervolgens trad dh. Wilsens, Directeur van de groep, op het podium en sprak zijn medewerkers en hun echtgenoten toe; hij verklaarde dat,

indien de verheerlijking van de arbeid dit jaar niet zo luisterrijk werd gevierd als vroeger, dit te wijten was aan de moeilijke periodes die de N. M. V. B. te doorstaan heeft en hij om die reden, het feit lever in de intimiteit had laten plaats vinden.

«Ik wens U geluk en ik dank U in allen eenvoud voor uwe standvastigheid in het werk, voor de getrouwheid aan uw beroep», zegt de h. Wilsens en dronk ter ere van de gedecoreerden.

Na de erewijn en de sigaren, gaat het feest voort in de aangrenzende zaal waar dank zij een klein orkest, onder leiding gedanst werd tot laat... in de namiddag!

Een
weder-
varen
van
controleur
Speurneus



S. — We, ontvanger, is het bericht van de vervaardiging in serie van atombommen dat U er zo bezorgd doet uitzien?

O. — Nee, chef, maar ik heb vanmorgen mijn belastingsbrief ontvangen.

S. — Ah! Het is eer het uitwerk- sel van de «atompomp» bijnaam van onze Minister van Financiën.

O. — Ge moogt het zeggen.

S. — Ik had U nochtans een goed nieuws aan te kondigen; het schijnt dat wij voor het einde van 't jaar de eerste in België gebouwde P. C. C. zullen zien lopen op onze lijnen.

O. — Gelooft gij nog in Sint Nikolaas?

S. — Zodanig zelfs dat ik me in Zwarte Piet ga omtoveren.

O. — Ik verwachtte me eraan, sedert gisteren is de zwarte reeks voor mij begonnen.

S. — Inderdaad, gisteren werd uw spoorauto bij het binnenrijden van de stad opgehouden door een opstopping veroorzaakt door een zware vrachtwagen.

O. — Na een wijle te hebben gewacht, vroeg de chauffeur ons achteru't te rijden om zich kunnen vrij te maken...

S. — Ik kan me onze conducteur voorstellen: recht in zijn zetel, de blikken gericht doorheen de ruiten van zijn wagen en zeggend...

O. — Jef, ik rijd achteruit. - Terstond leg ik mijn boterham neer, ik spring van de wagen en loop tot aan het archterplatform van de remorque. Nauwelijks ben ik erop, of daar komt een Renaultje aangereden, ik tuit hard, de trein blijft stokstijf staan, maar de «quatre-quatre» zit ertegen, een geluk dat die de motor achteraan draagt.

S. — Ik zie dat alles bliksemvlug is gebeurd.

O. — Maar ik z't in de patatten.

S. — Natuurlijk zal de Maatschappij worden veroordeeld tot de betaling van al de onkosten.

O. — Ik heb nochtans onmiddellijk den stoppen.

S. — Ja, maar ge hebt een belangrijk punt uit het oog verloren. Herrees aandachtig art. 11 par. 4 van het P. R. Daar de spoorauto niet op afzonderlijke bedding reed moest gij uw trein **voorafgaan**; vervolgens wordt er gezegd: «welke voorzien is van seinen» (seinen in 't meervoud!), hetgeen voor een spoorauto wil zeggen het fluitje of de trompet en de rode vlag. Aldus waren we werkelijk gedekt, want weet wel dat de tribunalen bijzonder streng zijn op het **achterwaarts** rijden, zij eisen dat deze veiligheidsregels worden nageleefd en de grootste voorzichtigheid in acht genomen, zodanig dat de weggebruikers, met inbegrip van de voetgangers, in het mate van het mogelijke ervan verwittigd worden dat een beweging gaat gebeuren.

(zie vervolg onderaan vorige kolom).



Een gedeelte van de gedecoreerden te Luik omringen hun Directeur, dh. Wilsens, de foto werd genomen in de tuin van het huis der agenten te St-Gilles.

Hoofdbestuur.

In Augustus jl., nam dhr J. B. Moris, Hoofdinspecteur bij de Dienst der Financiën, afscheid van zijn collega's na een merkwaardig lange loopbaan van 43 jaar dienst. Een maand later was het dhr Joseph Cattiez, bureauhoofd bij de Exploitiërdienst, die de ronde deed in de burelen om na 41 jaar afscheid te nemen van zijn vrienden.

De heren Moris en Cattiez verlaten, door iedereen geacht, het Hoofdbestuur. Wij wensen hun dat zij nog lang een goede gezondheid mogen genieten.

De Frequentie

van ongevallen

Wij hadden de gelegenheid de grafieken, na te gaan, over 11 jaren van het percentage der frequentie der werkongevallen in een grote onderneming van chemische producten (U. C. B.).

In 1937, was haar percentage van frequentie nog 80, d. i. 80 werkongevallen per 1.000.000 uren arbeid. Dit bedroevend cijfer zette de Direc-

tie er toe aan krachtdadig in te grijpen om de ongevallen te voorkomen. Zonder weifelen en met enthousiasme werd de strijd ingezet.

Na 10 jaar inspanning is de percentage van frequentie flink naar beneden gehaald tot op het cijfer **19,3**, en dit niettegenstaande een rythme van voortbrengst dat minstens dit van vóór de oorlog evenaart.

Dank zij onze mecanographische statistieken zullen ook wij besluiten kunnen trekken en de vooruitgang van de ene groep bij de andere kunnen vergelijken. Wie zal het winnen?

Het sein staat op veilig.

Groen is zijn licht, groen, symbool van veiligheid en van hoop!

O. — Geldt dit ook voor de elektrische tram?

S. — Volstrekt.

O. — Goed in weten. Enfin, ik heb een geluk, net als voor mijn belastingen, nu ik getaxeerd ben, gaat men ze «vermenselijken».

Sociale Kroniek

Het wettelijk Pensioen

Inleiding.

IN n^{rs} 17 en 18 van ons tijdschrift hebben wij een algemene uiteenzetting gegeven over de beginselen en de werking van de K. U. B. Herinneren wij er enkel aan dat deze Kas aan de gepensioneerde agenten der Nationale Maatschappij, aan hun weduwe of hun wezen een toeslag tot het wettelijk pensioen verleent. Wij hopen dat de verstrekte inlichtingen onze lezers een klaarder inzicht bijgebracht hebben in deze bij uitstek sociale instelling ten bate van het personeel.

Meermaals hebben wij vastgesteld dat talrijke agenten en gepensioneerden hun weg niet vinden in de bepalingen van de pensioenwetten. Zeker, het huidige regime van de pensioenwetgeving is zeer ingewikkeld en voor de oningewijde een onverstaanbaar geheel. Er is daar sprake van rente, rijksbijdrage, rentetoeslag en aanvullend pensioen; doch voor de gewezen arbeider of weduwe betekent dit alles: « het ouderdoms- of weduwepensioen ».

Wanneer men bovendien weet dat al die elementen, welke voor het bepalen van het wettelijk pensioen in aanmerking komen, verschillen naar gelang het bedrag en het aantal der stortingen, het geboortjaar, de burgerlijke stand, verblijfplaats en nationaliteit, wordt het duidelijk dat men alle gevallen niet over dezelfde kam mag scheren.

Wij menen dan ook dat het voor onze lezers en vooral voor de gepensioneerden gepast en nuttig zal zijn onder deze kroniek in de volgende nummers een uiteenzetting en toelichting te geven over de thans van kracht zijnde wettelijke bepalingen.

Mogen wij hun verzoeken de nummers, aan deze uiteenzetting gewijd, zorgvuldig te bewaren om ze naderhand te kunnen raadplegen, het hun uitgekeerde pensioen te ontleden en gebeurlijk de nodige voetstappen aan te wenden met het oog op het bekomen van het volledig pensioen, waarop zij aanspraak kunnen maken.

Daar de toekenningsvoorwaarden en het bedrag van het wettelijk pensioen in hoofdzaak verschillen naar gelang het gaat over een loontrekkende, een weddetrekkende, een weduwe of een vrij verzekerde, zullen wij deze verhandeling als volgt indelen:

1^{ste} Deel: algemeen overzicht van de wetgeving;

2^{de} Deel: wettelijk ouderdomspensioen van de loontrekkenden;

3^{de} Deel: wettelijk ouderdomspensioen van de weddetrekkenden;

4^{de} Deel: wettelijk overlevingspensioen van de weduwen van loon- en weddetrekkenden;

5^{de} Deel: vrije verzekerden;

6^{de} Deel: algemene bepalingen.

Wegens plaatsgebrek zijn we genoodzaakt het afdrucken van de eerste twee delen tot een volgend nummer uit te stellen.

Premie tot aanmoediging voor technische vorming.

Wij herinneren er aan dat de kinderen der agenten welke van wettelijke gezinsvergoedingen genieten, gebeurlijk kunnen aanspraak maken op de toekening van de premie tot aanmoediging voor technische vorming.

I. — Voorwaarden van toekening.

a) minder dan 18 jaar oud zijn;

b) genieten van gezinsvergoedingen uitgekeerd door de N. M. V. B. voor rekening van de Hulpkas van de Staat;

c) zich onderworpen hebben aan een onderzoek van beroepsoriëntering in een door de Staat erkend Centrum voor Beroepsoriëntering, en geschikt bevonden worden tot het uitoefenen van het ambt tot hetwelk het gekozen onderwijs of de leerjaren voorbereiden.

d) de dagleergangen volgen van een instelling voor technisch beroepsonderwijs, of verbonden zijn door een leerkontraat, door de Regering gecontroleerd.

Onder « technisch beroepsonderwijs » dient verstaan het onderwijs dat voorbereidt tot de beroepen van handenarbeid met technisch karakter of behorend tot het ambachtswezen.

II. — Door de agent-aanvrager te vervullen formaliteiten.

De agent die kinderen heeft welke aan de hierboven vastgestelde voorwaarden beantwoorden, kan op zijn stambureel een formulier voor « aanvraag van premie tot aanmoediging voor technische vorming » afhalen. Bedoelde vragenlijst, behoorlijk ingevuld, dient aan de Sociale Dienst van de N. M. V. B., 14, Wetenschapstraat, te Brussel, verzonden.

Zo het kind de leergangen volgt in een onderwijsinstelling, moet de aanvraag vergezeld zijn van:

1^o) een attest van deze instelling met verplichte aanduiding der aangeleerde vakken, en van het aantal uren welk aan elk dezer wordt besteed.

2^o) een attest vanwege het Centrum voor Beroepsoriëntering, met vermelding dat het kind geschikt is tot het uitoefenen van het gekozen beroep.

Zo het kind verbonden is door een leerkontraat hetwelk door de Regering wordt gecontroleerd, moet de aanvraag vergezeld zijn van een attest vanwege het Centrum voor Beroepsoriëntering met vermelding dat het kind geschikt is tot het uitoefenen van het gekozen beroep.

III. — Bedrag.

De premie bedraagt thans 300 fr. per maand.

IV. — Tijdstip van betaling en aanvangsdatum.

De premie wordt driemaandelijks op vervallen termijn uitbetaald. Behalve in buitengewone gevallen zal zij worden vereffend vanaf de maand in de loop derwelke de aanvraag werd ingediend.

V. — Bedrog.

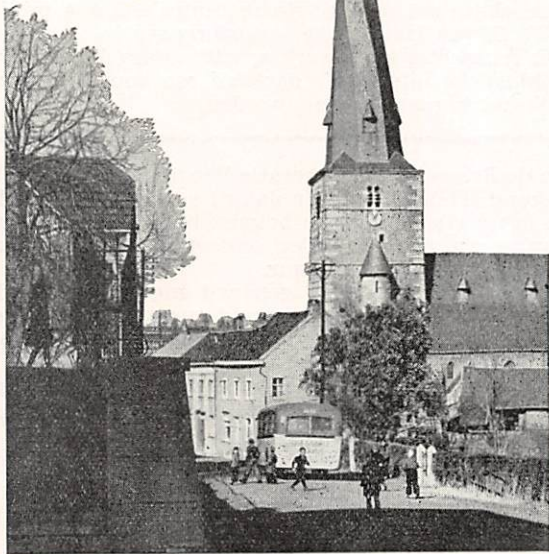
Elk bedrog zal de volledige terugbetaling der uitgekeerde premiën voor gevolg hebben. Wij vestigen de aandacht van de agenten-aanvragers op het feit dat, door het ondertekenen van de aanvraag tot het bekomen der premie, zij er zich toe verbinden onmiddellijk aan de Sociale Dienst der N. M. V. B. elke wijziging die zich zou voordoen te laten kennen, zowel deze die hun bezigheid bij de N. M. V. B. (ontslag, oppensioenstelling enz...) als deze welke het door het kind gevolgd onderwijs betreft, met inbegrip van de perioden van afwezigheid welke een maand overtreffen en dit voor om het even welke reden (ziekte inbegrepen).

Opmerkingen:

1. — Met het oog op de voortzetting der betaling zullen de agenten die reeds van de premie genoten hebben, persoonlijk bijzondere onderrichtingen ontvangen.

2. — Op aanvraag zal de Sociale Dienst het kortst bijgelegen Centrum voor Beroepsoriëntering aanduiden, waar het kind, kandidaat tot het bekomen van de premie, het vereiste onderzoek zal kunnen ondergaan.

HET BUURTNET VAN EUPEN



Het buurt-net van Eupen bevindt zich op ongeveer 125 km. van de hoofdstad. Deze afstand en de door beide oorlogen met zich gebrachte wisselvalligheden hebben gewild dat het zonder twijfel de minst bekende exploitatiegroep is van het net der N.M.V.B.

Het net van Eupen, dat tot 1918 behoorde tot de « Aachener Kleinbahn Gesellschaft », werd na de wapenstilstand van 11-11-18 onder sekwestering geplaatst en in naam van dit sekwestering geëxploiteerd (Generaal Baltia) tot in 1924 wanneer het aan de N.M.V.B., werd overgelaten.

Dit net bestond uit :

- 1) de hoofdlijn Eupen (stadhuis) - Eynatten-grens met aansluiting met de trams van Aken ;
- 2) Eupen - Herbesthal ;
- 3) Eupen (stadhuis) - Belmerin, die doorheen de stad Eupen loopt ;
- 4) Eynatten - Raeren, lijn van ondergeschikt belang. Deze lijn wordt thans door een autobusdienst Bildechen - La Calamine - Eupen vervangen.

Omstreeks 1931 hadden talrijke besprekingen met de « Aachener Kleinbahn Gesellschaft » een akkoord tot stand gebracht volgens hetwelk de rijtuigen van onze hoofdlijn Eupen - Eynatten - grens tot in het centrum van de stad Aken zouden doorgaan.

De komst van Hitler en het opgeschroefde nationalisme van de Duitsers, dat er het gevolg van was, stond de verwezenlijking van dit ontwerp in de weg.

De discussies voor het scheppen van de lijn Eupen - Verviers in vervanging van de verscheiden autobusdiensten die mekaar over dit traject een hevige concurrentie aandedden, vorderden langzaam : de stad Eupen vroeg het behoud der autobussen ; de steden Verviers en Dolhain weigerden op het kapitaal in te tekenen zodat hun deel door de provincie Luik diende overgenomen.

Het bijzonderste argument ten gunste van een elektrische spoorlijn toebehorende aan de N.M.V.B., was het ontwerp van de « Tramways Verviétois » welke de verlenging voorzagen van hun net Dolhain, wat ons het beste deel van onze cliënteel zou hebben ontnomen. De exploitatie van de elektrische lijn begon in de Lente 1933.

Kwam dan de 10e Mei 1940, inpalming van Eupen binnen het grote « Reich ». Laat ons er over heenstapen.

Eupen werd in September 1944 bevrijd ; het dient toegegeven dat de « Aachener Kleinbahn Gesellschaft » het net en het materieel in een perfecte staat had achtergelaten : de werkplaats van Eupen was verbeterd, te Eynatten was een werkplaats met het modernste gereedschap uitgerust, het materieel was zeer goed onderhouden, de sporen van de hoofdlijnen Eupen-grens en Eupen-Herbesthal waren volledig hernieuwd in zware gelaste rails (ongelukkiglijk niet van het buurt-type) enz...

Noch'tans hadden de bevrijdingsovervechten en de zware Amerikaanse pantsers de luchtlijnen vernield, de palen losgerukt en de sporen met duizenden kubieke meters aarde overdekt. Eerst in Mei 1945 konden wij de exploitatie hernemen na een 8 maanden lange bezetting van onze installaties door het Amerikaans leger, wat natuurlijk het plunderen van de werkhuizen en het verdwijnen van talrijke machines tot gevolg had.

Het net van Eupen is een typisch voorbeeld van kleine buurtexploitatiegroep die op zichzelf bestaat, niet enkel op technisch gebied (een plaatselijk werkhuis voert zelf alle herschikkingen en zelfs ombouwingen van rijtuigen uit), maar ook op het financieel plan omdat de gemiddelde ontvangst per kilometer stabiel blijft op ongeveer 15 fr., wat uitstekend is !

Vóór 3 maand heeft men aangekondigd dat de Britse autoriteiten er akkoord zouden over zijn de Duitse douanepost te Köpfken wederom te richten zoals vóór de oorlog. Deze wijziging zou het groot verkeer van vroeger weer naar Eupen voeren en Eupen zou weer ontmoetingspunt worden van handel en nijveraars die zich naar Aken begeven.

Nochtans, zolang de betrekkingen tussen België en Duitsland niet het rythme van vóór 20 jaar terugvinden en dat kan eerst in een verre toekomst geschieden, interesseert de opening van de grens of liever het weder oprichten van een douanepost ons niet en, in ieder geval, zou het niets veranderen aan ons programma **van vervanging van de elektrische lijn Eupen - Eynatten door een autobusdienst**. Niets zal beletten dat deze dienst later een dienst Eupen-grens of zelfs Eupen-Aken worde.

HET MATERIEEL.

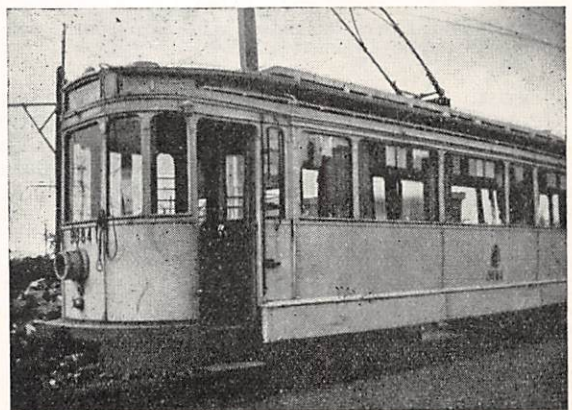
Er bestaan twee-assige rijtuigen van het Uniontype, de Nrs 9680 en 9682.

De Duitse boggerijtuigen Nrs 9683 - 4 - 5 - 6 van het Union type 104 bezitten de electromagnetische rem. Er bestaan slechts drie rijtuigen met pantograaf of een totaal van 23 motrices.

De andere motorrijtuigen zijn met een beugel uitgerust.

BEZOEK AAN DE STUWDAM VAN DE VESDER.

Bij aankomst te Verviers om 9.35 u. daart men neer naar het midden van de stad en begeeft men zich



De 9684, bogiemotrice met maximum tractie en electro-magnetische remmen, afkomstig van de « Aachener Kleinbahn », in dienst te Eupen.

(Ph. Clessens).

Boven : de eigenaardige kerktoren van Baelen op de lijn Eupen-Verviers.

naar de « place des Martyrs »; dicht bij dit plein vertrekt de tram voor Eupen. Het gaat alover Dolhain, waar we de lijn met grote spoorwijdte Dolhain-Eupen kruisen; vervolgens doen we het dorp Baelen aan, met zijn eigenaardige kerktoeren hierneven afgebeeld.

Een weinig later komen we te Eupen. Ziehier een praktische reisweg om de in het Hertogenwald in aanbouw zijnde dam van de Vesder te bereiken.

Wanneer ge aankomt te Eupen-stadhuis is er steeds een tram met verbinding voor Bemmerin (eindpunt).

Aan het eindpunt moet men over de brug over de Vesder en rechts afslaan; de aardweg volgt de Vesder tot aan de dam, die aan beide zijden door het Hertogenwald wordt ingesloten.

V . O . E . T . B . A . L

Enkele maanden geleden vroegen we aan de beheerders van de voetbalclubs ons een verslag te willen geven over de voetbalbedrijvigheid tijdens het verlopen seizoen en ons de vooruitzichten te laten kennen voor het seizoen 1949-1950.

In het algemeen waren de antwoorden overeenstemmend.

Een beetje overal heeft het afdanken van zekere agenten de voetbalclubs ontriefd van jonge elementen die dikwijls buitengewone spelers waren.

In zekere clubs, heeft de toestand zich kunnen schikken maar de « gemiddelde ouderdom » van de ploegen nam overal toe daar men dikwijls een oproep heeft moeten richten tot de veteranen.



De voetbalploeg van de tramboys Gent van links naar rechts bovenrij: Roets Marcel, Braecke André, Liebaert Maurice (selectie), Ferket Lucien, Dierieckx Maurice, Michiels Albert, Morel Charles, Debusschere Pierre (selectie) Van de Castele, Jerome. Onderrij: Tijtgat Gérard, Vander Gucht Marcel, Roets Georges, De Poorter Georges, Delamotte, Julien.

Zo kwam het dat de « Voetbalclub der Tramboys » te Gent, ondanks het te kort aan spelers het seizoen schitterend geëindigd heeft op de 3^{de} plaats in de gewestelijke rangschikking met hetzelfde aantal punten als de tweede gerangschikte ploeg, doch met een kleiner doelgemiddelde. De financiële toestand is helaas zo wankelend dat de deelneming aan het volgend kampioenschap in gevaar is.

De Tramboys van Kortrijk werden verhinderd deel te nemen aan het Corporatief Gewestelijk Kampioenschap en betwisten slechts zeldzame Vriendencompetities.

De stelplaats Mechelen laat ons weten dat er geen voetbalploeg meer bestaat.

De Tramboys van Assebroek laten ons zonder nieuws.

De « Voetbalclub Hasselt » blijft bloeien; zij eindigt het seizoen met een mooie derde plaats in de Corporatieve Gewestelijke Rangschikking. Deze ploeg is zeker van eerste kracht daar zij er in gelukt is de sterke N. M. V. B.-ploeg Luik, kampioen in promotie in 1947-1948, met 5-2 te overwinnen.

De muur van de dam is 66 m. hoog, hetzij 15 m. meer dan de Niagarawaterval, 8 m. breed en draagt een 11 m. brede baan. Hij is ongeveer 410 m. lang en houdt 400.000 m³ be'ou in.

Wat het watervolume van het kunstmeer betreft, het zal ongeveer 25 millioen m³ bedragen en het dagelijks debiet van het zuiveringss'ation schommelen tussen 71.000 en 90.000 m³, dank zij de tunnel Helle - Geszbach, waarvan het bouwen tot nog toe meer dan 600.000 werkuren noodzakelijk heeft gemaakt.

Ten slotte zal de elektrische centrale 3 à 4 miljoen K. W. U. per jaar kunnen voortbrengen.

Dit reusachtig kunstwerk wordt weldra het doel van een klassieke uitstap d'e dank zij een buurtlijn gemakkelijk zal kunnen gedaan worden.

In de Brusselse agglomeratie liet de Sportkring « Het Vliegend Wiel » ons weten dat zij geregeld de matches van het verlopen seizoen betwist heeft in de federatie waartoe zij behoort. Hier ook werd beroep gedaan op spelers van 37 à 40 jaar.

Deze sportkring gaat gepaard met een Liefdadigheidsmaatschappij die geregeld tussenkomt bij gelegenheid van geboorten, sterfgevallen in de families van de leden of bij de op pensioenstelling.

De club « L'Espoir Vicinal » van Kuregem heeft mooie sportuitslagen geboekt in het verlopen seizoen en staat paraat voor 1949-1950.

Wij wachten de eerste matches af om er op terug te komen.

Deze kring heeft insgelijks een buitengewone handbalploeg.

De voetbalclub « Tramway-Leuven » waarvan de voorzitter Pierre Vandermarckt is, wonende, 16, Karel Schuurmansstraat, Kessel-Loo, lichtte ons in dat de ploeg, die zeer op dreef was, ook enkele goede elementen heeft verloren. Naar onze mening, telt alleen het feit dat de bestaande ploeg de voetbalsport heeft kunnen voortzetten met op eerbare wijze weerstand te bieden aan « Philips » of aan de « Boerenbond ».

De huidige rangschikking doet er niets toe, vermits al de Leuvenaars goed weten dat de « Tram » geen enkele nederlaag gekend had tijdens het seizoen 1947-1948.

Hetgeen het Waals gedeelte van het land betreft, hebben we vernomen dat de sectie Bergen alle activiteit heeft stopgezet reeds voor het kampioenschap van 1948-1949.

De Voetbalclub der Buurtspoorwegen te La Louvière ving het seizoen 1947-1948 met geringe middelen aan en ontmoette corporatieve ploegen welke (de secretaris houdt er aan het ons te vermelden!) door hun maatschappijen gesubsidieerd worden.

La Louvière werd dit seizoen 5^{de} gerangschikt bij het Corporatief Kampioenschap bij verbeeld match nul met de Rijkswacht (2^{de} in de rangschikking).

De voorzitter Georges Purnelle, de onder-voorzitter Henri-Jean, de secretaris Pierre Camu en de penningmeester J. Vanderborge melden ons dat de leden een bijdrage storten om het deficit te delgen maar dat zij er aan houden Buurtspoorwegploegen te ontmoeten. De ploeg Liège-St-Gilles steeg in promotie in 1947, zij veroverde de titel van kampioen verleden jaar. Zij ging dus over tot de eerste afdeling, hoogste trap van de « Intercorporation Liégeoise » en gelukte er in zich 3^{de} van de reeks te plaatsen met 9 overwinningen, 4 draws en 5 nederlagen. Bravo « l'Torai ».

Wij hopen dat de « Hirondelles » van Doornik niet over de grond zullen scheren maar wel hoog in de lucht zullen vliegen!

U ziet wel sppporters, dat alles niet verloren is.

Trouwens, de Redactie van « Onze Buurtspoorwegen » heeft haar laatste woord nog niet gesproken inzake het inrichten van partiële kampioenschappen onder de stelplaatsen.

Herinnert U dat het niet noodzakelijk is te hopen om te ondernemen, noch te gelukken om te volharden. Deze « Beneluxeus » blijft altijd actueel!

Vier en zestigste maatschappelijk dienstjaar

Jaar 1948

Op 31 December 1948 bedraagt de totale lengte van de spoorlijnen die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 4.029 kilometer. De verpachte spoorlijnen hebben een gezamenlijke lengte van 204 kilometer. De totale ontvangsten van de gezamenlijke spoorlijnen beliepen in 1948 fr. 1 miljard 181.808.682,70 en de uitgaven 1.280.098.094,95.

De gemiddelde exploitatiecoëfficiënt is 108,30 in 1948;

tegen 109,29 in 1947.

116 lijnen sluiten met verlies en 49 met winst.

Aantal vervoerde reizigers :

Electrische diensten.

In 1947 : 305.683.383.

In 1948 : 279.103.369. - Merkbare achteruitgang.

Stoomdiensten.

In 1947 : 6.441.548.

In 1948 : 3.398.021. - De inkrimping van het vervoer is bestendig, vooral vergeleken met de maximumcijfers van 1944 : 46 miljoen reizigers alleen voor de stoomdiensten.

Goederen.

De toestand schijnt gestabiliseerd, de ontvangsten van 1948 staan lichtelijk hoger dan die van 1947.

Enkele cijfers :

Beetwortelen en pulp : Vervoerd tongewicht - 1947 : 370.535.

1948 : 592.974.

Stengroefproducten : Vervoerd tongewicht - 1947 : 522.666.

1948 : 683.612.

Er valt op te merken dat het vervoer van goederen aan de N. M. een nadelig saldo overlaat van een derde van de huidige ontvangsten.

Commentaar.

Over het geheel van het dienstjaar 1948 bedroeg de toename van de uitgaven, voortvloeiend uit de maatregelen waartoe in 1947 werd besloten (overlastpremie, verhoging van de lonen met 10 t. h., verhoging van de wedden, dubbel vacantiégeld, bijkomende wettelijke feestdagen, cindejaarspremie) 189 miljoen frank; bovendien belopen de in 1948 aan het personeel toegestane nieuwe voordelen (stiptheidspremie, compensatievergoedingen, afschaffing van het plafond voor het vacantiégeld, herziening van de weddeschalen, een som van 60 miljoen frank, waarbij dan nog de incidentie moet gerekend worden van de taxe op het vervoer die sedert 1 Januari 1948 opnieuw betaald moet worden. De som van voormelde bijkomende uitgaven (189 miljoen) geeft op treffende wijze een gedachte van de aanzienlijke mate waarin de exploitatiekosten zijn gestegen.

Geëlectriceerd net.

De ontvangst van het geëlectriceerd net bedraagt 901 miljoen, tegen 204 miljoen in 1939, zegge een verhogingscoëfficiënt van 4,41.

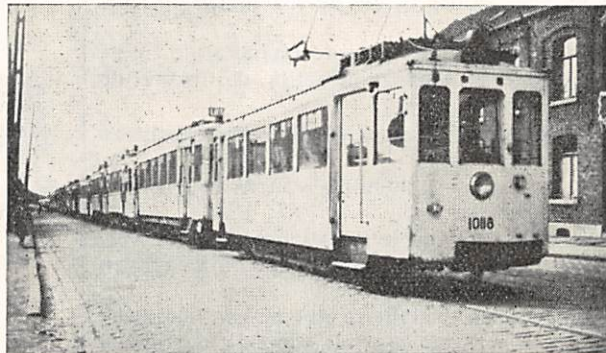
Spijtig genoeg hebben de uitgaven een nog hoger reikende opwaartse curve gevolgd.

Moest het net een werkelijk geheel uitmaken, dan zou de exploitatiecoëfficiënt 102,24 bedragen (In dit verband kan enkel verwezen worden naar de statuten van de N. M. V. B., waarvan artikel 16 bepaalt dat er voor elke lijn een afzonderlijke rekening gehouden wordt, hetgeen zeer uiteenlopende resultaten voor gevolg heeft, naar gelang van de plaatselijke economie van de lijnen en van de bediende streken).

Wij zijn voornemens tegelijk aan te wenden, de rijtuigen van het Amerikaans standaardmodel, (P. C. C.) en de motrices die door onze eigen technische diensten bestudeerd en verwezenlijkt werden. Wij zullen op ruimere schaal de exploitatiemethode met éénmansbediening (one man car) toepassen gedurende de kalme uren van de dag en ook overal waar het tarief vereenvoudigd kan worden.



De tas van de ontvanger is het meest concrete beeld dat het handelsuitzicht van onze onderneming weergeeft. Haar dagelijkse inhoud heeft het de Nationale Maatschappij in 1948 mogelijk gemaakt, 556 miljoen aan lonen aan haar agenten uit te keren. Doch om evenwicht te houden tussen ontvangst en uitgave moet het overheidspersoneel evenals alle ambtenaren en beamten voortdurend de verlaging van de kostprijs voor ogen houden.



(G. Remigie).

Staking ? Vliegende bommen ? — Helemaal niet.

Deze foto voor de Algemene Vergadering genomen, beantwoordt goed aan de critieken uitgeoefend door een aandeelhouder. Hier ziet U een indrukwekkende file van rijtuigen die het uitkomen van de toeschouwers van het stadion te Rocour, bij Luik, afwachten. Speciale autobussen worden ook in dienst gesteld, maar deze alleen kunnen op nuttige wijze twee reizen-terug verwezenlijken. Mag men echter meer vergen ?

Niet geëlectriceerd net.

Op het gedeelte van het net waar de verkeersomvang de electricatie van de tractie niet verrechtvaardigt is de toestand onrustwekkend en de financiële toestand van de nagenoeg 2.500 kilometer spoorlijnen in exploitatie is uiterst hachelijk geworden.

Op dat deel van het net boeken we een tekort aan ontvangst van 78 miljoen en een gemiddelde exploitatiecoëfficiënt van 127,91 t. h.

Wij bevinden ons aldus tegenover drie categorieën lijnen waarvan de eigen opbrengst niet toereikend blijkt te zijn :

a) *deze die groep vormen met winstgevende elektrische netten.*

Maar door de buurtlijnen van een provincie in een of meerdere groepen samen te smelten, wordt er een mutualiteit geschapen tussen de elektrische lijnen met druk verkeer en de naburige buurtlijnen, die minder actief zijn maar niettemin onmisbaar voor de bevolking. Deze oplossing aangenomen in Henegouwen ligt ter studie voor andere provincies.

b) *deze die voor sommige streken een vitale noodzakelijkheid uitmaken.*

De N. M., kan voortaan, zonder hulp van buiten uit, onmogelijk vervoerondernemingen in stand houden, die financieel deficiënt maar op economisch gebied onmisbaar zijn.

c) *deze die over geen voldoende verkeer beschikken om hun een zelfstandig bestaan te verzekeren, maar die nochtans — wegens het bestaan van talrijke private vervoermiddelen — voor de bediende streken geen vitale noodzakelijkheid uitmaken.*

Voor dit laatste geval, zijn we voornemens sommige groepen bijzonder erg deficiënte spoorlijnen door autobuslijnen te vervangen (Dit werd onlangs toegepast op de lijnen Hoei — Borgworm, Hannuit-St-Truiden).

* **

Onder de problemen die op de financiële sanering van de Nationale Maatschappij betrekking hebben zijn er twee van overwegend belang, waarvan de regeling in aanzienlijke mate de oplossing van de ernstige vraagstukken, welke zich voor haar stellen, zou vergemakkelijken.

Vroeger heeft men aan sommige categorieën burgers blijvende voordelen toegekend bestaande in verminderingen op de prijzen toegepast op de gemeenschappelijke vervoermiddelen.

Dergelijke vrijgevigheid is wel aanneemelijk wanneer ze voor de vervoerder gedekt wordt door toereikende tarieven om de compensatie te verzekeren tussen de reizigers die de volle prijs betalen en die welke vermindering genieten.

Dat is echter niet het geval wanneer de Regering, om redenen ingegeven door een bepaalde economische of sociale politiek, het behoud oplegt van tarieven die onder de kostprijs staan. Het principe werd dan ook aangenomen aan de maatschappijen, die spoorlijnen exploiteren, toelagen toe te kennen welke, in een verhouding van 50 p. c., het bedrag van de

toegestane verminderingen compenseren (besluitwet van 25 Februari 1947, verschenen in het Belgisch Staatsblad, n° 79 van 20 Maart 1947).

Spijtig genoeg blijven de uitvoeringbepalingen van die besluitwet, ondanks ons herhaaldelijk aandringen, nog steeds hangend.

De biljetten die zij tegen verminderde prijs aflevert vertegenwoordigen inderdaad voor de Nationale Maatschappij een jaarlijks verlies aan ontvangst van 70 miljoen; als vergoeding daarvoor krijgt ze een toelage van slechts 5,4 miljoen. Natuurlijk zou het toekennen, bij toepassing van voormelde besluitwet, van een bijkomende toelage van nagenoeg 30 miljoen er toe bijdragen onze rekeningen weer in evenwicht te brengen.

* **

Autobusdiensten.

Op 31 December hebben de geëxploiteerde openbare autobusdiensten een totale lengte van 3.295 km. 200 en zijn verdeeld als volgt :

1.601 km. 040 geëxploiteerd in eigen beheer;

1.694 km. 160 geëxploiteerd door pachters.

Tijdens het dienstjaar 1948 hebben wij definitieve machtiging bekomen voor tien autobusdiensten waarvan, luidens ministeriële beslissing, de exploitatieduur tot 31 December 1950 beperkt is.

Algemene Vergadering van 31 Mei 1949

De jaarlijkse Algemene Vergadering werd, net als verleden jaar, gehouden in het Paleis voor Schone Kunsten.

De heer Voorzitter, Graaf de Lichtervelde, opende de zitting met een redevoering gericht tot de aanwezige openbare afgevaardigden; hij deed een beroep op hen dat zij ons helpen zouden diegenen te overtuigen die ons de vergoedingen kunnen verlenen welke ons ten goede komen.

De heer Voorzitter verklaart o. m. dat het kosteloos vervoer alleen van functionarissen en agenten van zekere administraties op 12 miljoen fr. per jaar kan worden geschat.

De burgemeesters en aanwezige afgevaardigden der gemeenten stelden vervolgens een reeks vragen over de lokale diensten. Het is onmogelijk ze alle op te sommen. De heer Directeur-Generaal antwoordde hierna aan elke interpellant.

Op het einde van de zitting stelde de h. Senator Harmignies, burgemeester van Dour, een motie voor die door de Vergadering aangenomen werd en volgens dewelke de aandeelhouders van de N.M.V.B., gelet op de noodzakelijkheid het economisch werktuig, hier het buurtspoorwet, te vrijwaren, de wens uitdrukken een financieel tussenkomst vastgesteld te zien in de lasten voortvloeiende uit de verminderingen op de tarieven door de Staat aangewezen.

Geleiders -- Weest voorzichtig

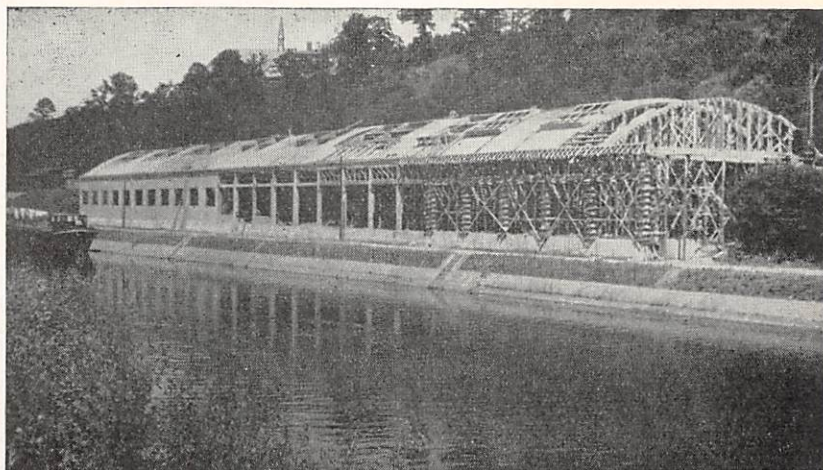
- **Neem nooit het stuur in handen in dronken toestand en onthoud de oude spreuk: « Als het bier is in de man, is de wijsheid in de kan ».**
- **Het is onnodig te herinneren dat een geleider geen gealcoholiseerde dranken mag gebruiken. Het reglement is daar.**
- **Rijd niet wanneer ge drinkt. Drink niet wanneer ge rijdt.**
- **Zorg dat uw banden, remmen, achteruitkijkspiegel, richtingsaanwijzers, ruitenwissers steeds in goede staat zijn.**
- **Vrees slipgevaar.**
- **Wijk uit, en stop desnoods, om de voertuigen op rails door te laten.**
- **Volg op alle openbare wegen, de rechterzijde in de richting der vaart en laat, zo mogelijk, de linkerzijde van de weg vrij.**
- **Neem de linkerbocht zo ruim en de rechterbocht zo kort mogelijk.**
- **Steek voorbij langs de linkerzijde van de voor U uitrijdende weggebruiker.**
- **Plaats uw stilstaand voertuig derwijze dat het verkeer er niet door gehinderd wordt en de toegangen niet belemmerd worden.**
- **Wanneer gij van een secundaire weg op een hoofdweg aankomt, geef voorrang aan het voertuig dat op de hoofdweg rijdt, rijd deze weg nooit op als er een ander voertuig aankomt.**
- **Onthoud dat op het kruispunt van twee gelijke wegen, alsook op de openbare pleinen, rechts voórgaat.**
- **Wanneer gij een waarschuwingsbord passeert dat U een onbewaakte spoorwegovergang aankondigt, rijd voorzichtig en kijk goed uit links en rechts.**



Het is een product

Persil

Werken en Constructies 1949



Een zicht van de aangang zijnde werken, in de stelplaats Salzannes : de foto werd aan de overkant van de Maas genomen.

Het verslag van de Raad van Beheer meldt ons het opnieuw aanleggen van de sectie Hal-Leerbeek, reeds in bedrijf gesteld sedert begin Augustus.

Oprichting van nieuwe lijnen :

Wihéries-Baisieux,
Gouy-lez-Piéton-Pont à Celles ;
Ransart-Fleurus,
Ransart (Masses Duarbois-Ransart (Bois),
Souvret-Courcelles.

Aanleg van een hogere doorgang boven de spoorweg te Zwijndrecht om een overweg en spoorwijzigingen in verschillende steden te vermijden.

Menige gebouwen zijn in aanbouw, namelijk in de stelplaatsen van Hasselt, Kuregem, Anderlues, Salzannes en Mechelen.

Te Kuregem, waar de plaatsruimte erg bekrompen was, leent het afbreken van een aangrenzend privaat gebouw zich tot het oprichten van een ruime hall, bestemd voor autobussen, en voorzien van putten voor onderzoek, een olie magazijn, een bobineer werkplaats alsmede een eetzaal en kleedkamers.

Aan de eetzaal zal een open terras grenzen en een gevel van het nieuw gebouw zal op de Herzieningslaan uitgeven.

Hieronder geven wij de fotografie van de ploeg, te werk gesteld aan de bouwwerken van Kuregem.



Het betreft hier agenten van het «rollend personeel» door enkele ervaren metsers omringd, allen aangeworven te midden van ons personeel.

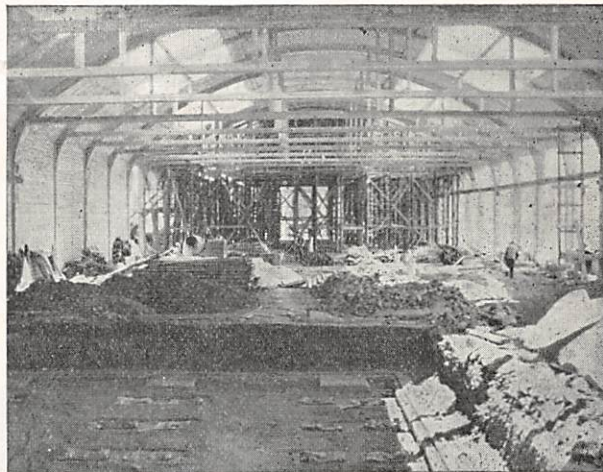
Te Salzannes, gelegen op de elektrische buurtspoorweglijn Namen-Malonne, langs de boorden van de Samber, herbouwen we een ruime bergplaats voor elektrische motrices en autobussen.

De stelplaats van Salzannes werd afgebrand in 1940; zij werd toen hersteld maar werd helemaal «geteisterd» bij het bombardement van de werkplaatsen te Ronet (N. M. B. S.) in 1944.

Het uitgestrekt gebouw, waarvan de foto's hier de stoutmoedige bouwstructure getuigen, werd per onder-neming opgericht, volgens plannen opgemaakt door de tekenburelen van het Hoofdbestuur.

Het gebouw is 12,40 m. lang ; de breedte tussen de muren bedraagt 21,50 m.

Wanneer wij een kijk werpen op de foto, die het binnenzicht voorstelt van de hall, zal men licht toegeven dat er voor de bekisting een klein bosje denne-bomen van node is geweest.

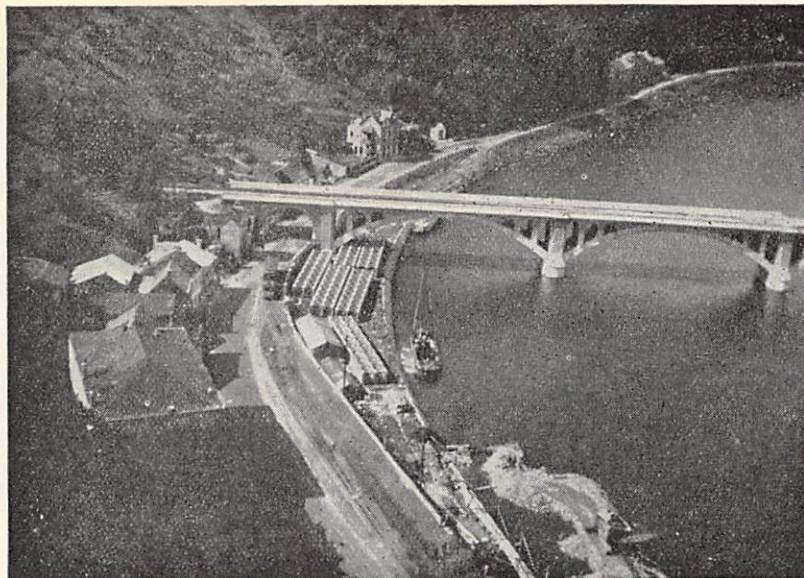


Het geraamte bestaat uit 25 bogen met trekken, die rusten op pijlen met 4 uitzettingsvoegen.

Vijf rolluiken verlenen toegang tot een ruime put voor onderzoek, een lengte van 30 m. en een breedte van 18,50 m. voorzien van 5 overhangende sporen. Er is eveneens een kleinere herstellingsput van 10,50 m. op 15, 40 m. voorzien.

Achter in het hoofdgebouw beschikt men over een klein magazijn-werkplaats van 100 m² en een schilderswerkplaats van 200 m². Tijdens de dag zal de verlichting verzekerd worden door 16 grote lantaarnen die men duidelijk kan onderscheiden op de foto. Langs de zijde van de Samber zullen er nog vensterramen aangebracht worden, doch niet langs de zijde die uitgeeft op de baan, gezien het Beheer van Bruggen en Wegen, dat zich voorbereidt de steenweg te verbeteren, er een steunmuur zal bouwen.

Dit gebouw, sinds lang verwacht, zal toelaten van te Salzannes alle elektrisch materieel te centraliseren, terwijl de werkplaats van Malonne zich vooral zal toeleggen op autobusaangelegenheden.



Fotowedstrijd 1949

Deze foto, van uit de hoogte van de citadel te Hoei genomen met een klein apparaat toont de spoorauto van de lijn Namen — Andenne — Hoei, bij het naderen van haar eindstation.

Deze foto werd door agent Houssier (Anderlues) ingezonden, ter gelegenheid van de fotowedstrijd van verleden jaar, en, vijfde gerangschikt met de 3^{de} prijs.

Of U over een gewoon of gespecialiseerd apparaat beschikt, **tracht ook gij**, één of twee kiekjes van uw film te wijden aan het **Buurtspoorwegleven**.

Uiterste datum : 15 Oktober.

HANDBALSPOORT

Toen het huidige nummer pas samengesteld was, greep op 28 Augustus jl. een handbaltornooi van de Buurtspoorwegen plaats, voor de toekenning van de challengebeker, in 1946 door de « Amicale sportive des Vicinaux » (naam van een handbalclub van het Hoofdbestuur) in competitie gebracht.

Handbal is de enige sport waarvoor het mogelijk geweest is een echt Buurtspoorwegkampioenschap in te richten. Deze klassiek geworden proef wordt altijd hevig betwist en verdient beter dan tien lijntjes

op de laatste pagina van « Onze Buurtspoorwegen ». In het volgend nummer zullen we haar een waardevolle plaats toekennen.

Technisch resultaat :

1^{ste} strijd : Anderlues klopt « Amicale sportive » (Hoofdbestuur) met 8-6.

2^{de} strijd : Espoir-vicinal (Kuregem) klopt Namen met 8-6.

De finale werd na eenstemmig akkoord betwist tot besloten schorsing door de scheidsrechter na 4 spelen. Kuregem klopt Anderlues met 4-0 en verovert de challengebeker en de beker van de stad Namen.

In de biljartclub Merksem

De foto stelt een groepje leden voor van de biljartclub van de bediendenkring van stelplaats Merksem, ter gelegenheid van de huldiging der eerste kampioenen.

De biljartclub werd in de schoot van de bediendenvriendenkring van Merksem gesticht op 10-1-49 en telt momenteel reeds 18 spelende leden.



Er werd reeds een volledige handicap (winnaar toezichter Pluym) en een vijfkamp (winnaar Benoy) afgewerkt.

Indien er nog elders in het land één of meerdere biljartclubs bestaan zou deze kring bereid zijn wedstrijden te spelen, volgens handicapcijfer.

Briefwisseling desaangaande dient gericht aan het secretariaat van de Vriendenkring, Ossenmarkt, 33, Antwerpen.

ENGLEBERT



DE RIJWIELBAND VAN KWALITEIT