

Onze BUURTSPORWEGEN

4^{de} JAAR - N^o 22

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

NOVEMBER 1949



De Gare des Palais te Luik, Vertrekpunt van talrijke autobuslijnen.

Foto Roels.

Nieuwe motrices verlaten de fabrieken van 's Gravenbrakel



Foto Léonard.

ONZE lezers werden op de hoogte gehouden van de omvorming die uitgevoerd werd op zekere onzer Standardmotrices, door afschaffing van de binnenbeschotten, de achterste geleidpost en door toevoeging van automatische sluitingsystemen der deuren.

Twee gelijkaardige prototype-stellen werden in de werkhuizen van de N.M.V.B. in orde gebracht. Onze technische diensten vervolgden terzelfder tijd de studie van de verlichte motrices, met enkele stuurinrichting en enkel binnenverkeer, bestemd voor de stads- en buurtdiensten.

Al deze ondervindingen hebben de constructie in de hand gewerkt van een reeks van 21 bogiemotrices, sinds enkele tijd toevertrouwd aan de fabrieken van 's Gravenbrakel.

De eerste modellen zijn in de maand Augustus uitgekomen en na enige proefritten werden zij in dienst gesteld op de lijn Nr 68 van Charleroi naar Ransart.

De zes eerste rijtuigen, waarvan de motor opgehangen is aan het koetswerk en de overbrenging van de motorkracht op de assen geschiedt door assen met kniekoppelingen en vjzelbruggen, werden als experiment vervaardigd.

De toekomst zal uitmaken of deze schikking mag aangenomen worden. De 15 overige rijtuigen zullen de klassieke schikking hebben met de motor op de bogies. Voegen wij er aan toe dat een maximum van voorzichtigheid werd in 't oog gehouden door de wielen te voorzien van omhullende slijkborden, ten einde de 4 motors van 65 P. K. elk te vrijwaren tegen de rampspoedige gevolgen van sneeuw en water.

Voor de zes eerste modellen bedraagt de afstand der bogies 6,60 m. De kist heeft een lengte van 13,240 m., hetzij 14,190 m. met de buffers inbegrepen. De breedte bedraagt 2,200 m.

De gewichtsverlichting is in 't bijzonder goed gelukt, vermits de tarra van deze voertuigen de 17,200 T. niet meer overschrijdt; vergelijk daarbij 21 Ton voor onze « Standard-motrices ».

De kwestie van de verlichting werd speciaal in 't oog gehouden; van op de geleidpost zendt een valraam een luchttek over de hoofden van geleider en reizigers.

Al de vensterglazen der 12 vensteropeningen kunnen aan hun bovenste gedeelte op een kier geopend worden; de reiziger kan dit gemakkelijk zelf verrichten.

De rolgordijnen en gordijnen zijn vervangen door zekerheidsvensterglas « Acalor » wat de karakteristieke eigenschappen bezit van de verwarmende en verblindende uitstralingen van de zon uit te schakelen; dit glas is aangebracht op het bovenste gedeelte van het vensterraam.

De toegang tot het platform is in hoge mate vergemakkelijkt daar zijn vlak met 8 cm. verlaagd werd.

Zoals gezegd, werd een gewichtsverlichting van ongeveer 4 Ton verwezenlijkt voor een opvoering van het vermogen wat ongeveer geschat wordt op 100 reizigers en 34 zitplaatsen.

De reiziger wordt aangenaam verrast door de metaalgans van de binnenpanelen in aluminium; 's avonds verhoogd door een uitnemende lichtsterkte van de zes fluorescentietubens, uitgestraald doorheen een opaal melkachtig doorschijnende schacht die ze overtrekt.

Het verbruik van electriciteit aan verlichting is tot de helft geslonken voor een verdubbeld rendement.

Daar het binnenste voersel van de zitplaatsen uit gealveoleerde sponsachtige latexrubber bestaat zal de neergezeten reiziger het waarachtig spijtig vinden van zijn zitplaats te moeten opstaan; het tramcliën-tele geniet alzo van een comfort dat kan vergeleken worden met dit aangeboden door de meest luxueuse taxi.

Al deze rijtuigen zijn voorzien van electriche verwarmtoestellen. Het dakwerk werd volledig ontlast, buiten de pantograaf heeft men enkel de bliksem-afleider en de claxon met de welgekende tweeklank aangebracht. Stippen wij nog aan dat de leiddraad van de pantograaf van binnen de stuurpost te bereiken is.

Dient er nog op gedrukt te worden dat van de eerste dag af het rijtuig een onverwacht succes en bezienswaardigheid gekend heeft, wat zich gemakkelijk uitdrukt door een ontvangst van 1.800 fr. per ontvanger.

De redactie van « Onze Buurtspoorwegen » kan U nog met spijt toevertrouwen dat de groene kleur van het koetswerk, die nochtans zeer mooi uitkomt, niet zal behouden blijven. Wat de toekenning van de overige rijtuigen betreft, het is een geheim wat wij best mogen vergelijken met het atoomgeheim.

De motrices type « N », te Brussel

MEN herinnert zich dat we in onze voorgaande nummers verscheidene malen gesproken hebben over de motrice, type « N » genaamd gebouwd in de werkplaatsen van Kuregem, te Brussel (zie « Onze Buurtspoorwegen » Maart 1949). Het betrof hier een licht model, met twee motoren en bestemd voor de lijnen in de Brusselse omgeving.

De rijtuigen werden genummerd van 10.330 tot 10.339.

In zitting van 5 April 1949 heeft de Raad van Beheer de groep Brussel gemachtigd in haar werkplaatsen 6 soortgelijke motrices te bouwen, die de nummers 10.420 tot 10.425 zullen dragen.

Alles wijst er op dat nog 24 dergelijke motrices (10.426 tot 10.449) gebouwd zullen mogen worden.

Deze motrices zijn bestemd voor de lijnen op Wemmel, Strombeek, Moortbeek, Zuun, Basiliek, Diesdelle, Anderlecht, enz. om er de tweeaasige rijtuigen te vervangen.

Stippen we aan dat de breedte van de kas van 2,200 m. (normaal) op 2,320 m. gebracht werd, hetgeen het comfort zal verhogten.

Tegen het voorziene rythme van één motrice alle twee of drie maanden mag men hopen dat binnen

enkele jaren een veertigtal mooie moderne rijtuigen dagelijks zullen rijden op de Buurtlijnen die in de hoofdstad uitlopen en wij denken dat ze niet onopgemerkt zullen voorbijrijden!

Organiseren = Vereenvoudigen

Eenmaking van de verschillende typen van reisbladen

IN ons laatste nummer hebben wij over de eenmaking van de gewone en de weekabonnementen gesproken.

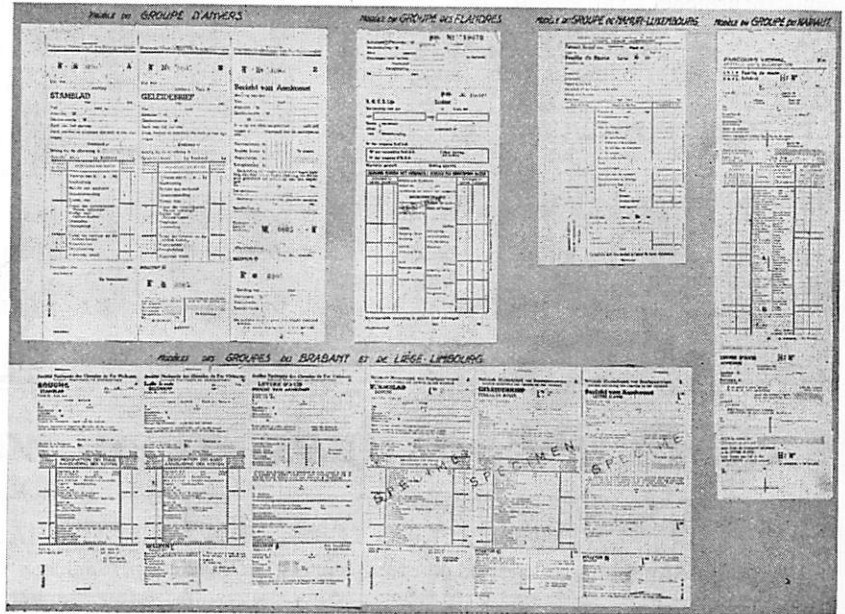
Chronologisch was deze laatste eenmaking de eerste verwezenlijking niet, maar wij hebben gewacht tot op het ogenblik dat het nieuwe reisblad «ingereden» was, om het op zijn beurt voor te stellen. Het betreft hier het document dat alle goederenvervoer, hetzij bij wagenlading, hetzij als stukgoed, moet vergezellen.

Zoals de hieronderstaande tabel het laat uitschijnen, hadden de groepen Antwerpen, Brabant en Luik-Limburg een formulier aangenomen, bestaande uit 3 delen: strook-reisblad - aankomstbericht, die afzonderlijk moesten ingevuld

worden. Daarentegen gebruikten de groepen der Vlaanders, Namen - Luxemburg en Henegouwen een reisblad bestaande uit twee delen, die ineens opgemaakt werden door middel van een carbonpapier.

De eenmaking van deze verschillende documenten was wenselijk in alle opzichten.

Met genoegen mogen we zeggen dat het nieuw model overal gunstig onthaald werd.



Verschiedene modellen van de door de groepen gebruikte reisbladen.

N. M. V. B. GELEIBRIEF R V52 NG 00001

Station: _____ Datum: _____

Verzendende: _____

Bestemmingsstation: _____

Soort dienst	Stations	Wagen	Plaats	Wagen	Plaats	TOTAAL
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
32						
33						
34						
35						
36						
37						
38						
39						
40						
41						
42						
43						
44						
45						
46						
47						
48						
49						
50						
51						
52						
53						
54						
55						
56						
57						
58						
59						
60						
61						
62						
63						
64						
65						
66						
67						
68						
69						
70						
71						
72						
73						
74						
75						
76						
77						
78						
79						
80						
81						
82						
83						
84						
85						
86						
87						
88						
89						
90						
91						
92						
93						
94						
95						
96						
97						
98						
99						
100						

Het reisblad nieuw model, bestaande uit twee delen, in éénmaal ingevuld, door middel van carbonpapier.



De kring der bedienden van Destelbergen hebben deze Zomer, per speciale tram, een rit naar de Kust ingericht. Hier ziet U de deelnemers aan het station te Knokke. De dames schijnen in meerderheid te zijn en dh. De Simpele speelt met plezier Grootvadertje/

IK ZAG DE EERSTE EUROPESE P. C. C.

Te Scheveningen zag ik de eerste Europese P. C. C. tussen het welbekende strand en Den Haag rijden.

In de maand Augustus werd de «1001» aan de N. V. Haagse Tramwegmaatschappij geleverd door de Belgische fabrieken «La Brugeoise», die tevens de door de N.M.V.B. bestelde reeks P.C.C.'s bouwen; we hopen deze laatste in Januari 1950 te zien uitkomen.

Moet er gezegd worden dat wij eens te meer de buitengewoon geluidloze starting en de ultra-rapiede versnellingsmogelijkheden van de P.C.C. bewonderd hebben?

Onze rijtuigen zullen niet volstrekt dezelfde zijn als die van Den Haag.

Inderdaad, de breedte van de kas van het buurtspoormodel zal 2,320 m. bedragen (12 cm. meer dan de normale breedte) terwijl de Nederlandse P.C.C. slechts 2,200 m. breedte heeft, ondanks de spoorwijdte van 1,435 m.

De Belgische P. C. C.'s zullen een deur vooraan en een in het midden hebben, hetgeen een snelle ontruiming zal toelaten. (Deze middendeur bestaat niet in het Haags model.)

De lengte zal dezelfde zijn als die van de Amerikaanse P.C.C., terwijl het Nederlands rijtuig lichtelijk ingekort werd tot 13,86 m.



Foto Streek en Stad Vervoer.

Statistieken over onze werkongevallen

VERGELIJKENDE TABEL VAN HUN HERHALINGSVOET

(Aantal ongevallen met minstens één dag werkverlet, per miljoen uren blootstelling aan het risico)

Groep	Antwerpen	Vlaander.	Henegouw.	Nam.-Lux.	Luik	Leuven	Brussel	Limburg	Net
Jaar 1948.	27,9	30	56,9	42,3	39,5	24,2	42,6	—	38,8
Jaar 1949.									
1 ^{ste} trimester.	29,4	27	48	35,5	21,1	19,6	33,3	34,9	32,5
2 ^{de} trimester.	16,75	22,1	51,5	50,8	27	22,4	27,4	17,2	31,2

VERGELIJKENDE TABEL VAN HUN ERNSTIGHEIDSVoET

(Aantal dagen werkverlet, per duizend uren blootstelling aan het risico)

Groep	Antwerpen	Vlaander.	Henegouw.	Nam.-Lux.	Luik	Leuven	Brussel	Limburg	Net
Jaar 1948	2,83	4,48	1,97	5,55	3,80	2,71	2,12	—	3,14
Jaar 1949.									
1 ^{ste} trimester.	0,84	0,36	6,12	1,08	0,24	0,24	0,39	0,25	1,68
2 ^{de} trimester.	1,28	0,34	2,56	0,77	0,61	0,39	6,94	0,18	2,06

Opmerkingen :

- 1° De overdreven voeten geboekt in Henegouwen (1^{ste} trimester) en in Brussel (2^{de} trimester) zijn toe te schrijven aan twee dodelijke ongevallen, met dewelke de toekenning van 6.000 dagen werkverlet overeenkomen;
- 2° Voor het jaar 1948 waren de provincies Luik en Limburg samengenomen.

Veiligheid

NAGELS MET KOPPEN

Drie werkongevallen, met dodelijk gevolg, in de verlopen maanden van 1949! Zie daar, tot op heden, het bilan.

Twee van deze ongevallen vergen onze heel bijzondere aandacht, en met het doel U aan te sporen tot MEER voorzichtigheid, geven wij U hierna een kort relaas van deze gevallen:

Eerste geval.

Een electricier werkt aan de uitrusting van een motorwagen. Bij het verlaten van het rijtuig glijdt hij uit en struikelt. Hij valt hals over kop in de schouwput.

Hij bezweek de volgende dag aan de opgelopen wonden.

Tweede geval.

Een stoker van een locomotief gaat een achteruitgaande rangeertrein voorop, en wil de sporen oversteken. Hij blijft met zijn voet haperen aan een stuitklamp, valt over de sporen en wordt overreden.

Enige uren later treedt de dood in.

Belooft...!

Ik geloof aan de doelmatigheid van de Veiligheidsmaatregelen.

Ik zal alle onnodige risico's vermijden.

Ik zal aan mijn oversten alle vastgestelde gevaren melden.

Ik zal de opgelegde voorschriften in acht nemen.

Ik zal de kleinste wonde in de verpleegzaal laten verzorgen.

Ik zal bedachtzaam zijn omdat ik een mens ben.

Deel aan uw overste van de veiligheidsdienst alle nuttige ingevingen mee aangaande Veiligheid, Hygiëne en Verfraaiing.

EEN LES VOOR ONS

- Opgepast voor de schouwputten, vooral bij het op- en afstappen van de rijtuigen!
- Handvatten werden geplaatst om er zich van te bedienen, gebruikt ze bij op- en afstappen!
- Houdt de gangen vrij. Noch materieel, noch gereedschap mogen in de weg liggen!

- Handelt niet blindelings, maar opent de ogen!
- Weest voorzichtig bij het oversteken van de sporen!
- Let op de spoorapparaten die een dodelijke val kunnen veroorzaken, vooral bij het oversteken vóór een aankomende trein!

DENKT NA VOORALEER TE
HANDELEN!

ONBEZONNENHEID LEIDT TOT
ONGEVALLLEN!

VEILIGHEID DRAAGT BIJ TOT GELUK.

WAT JEFKE ONS SCHREEF...

Verleeeje moend
was het
devalboechie
 en moema zeit.
as de prijs van
de pond (boter)
mo nie vranderd.
Mijne Poepa zeit:

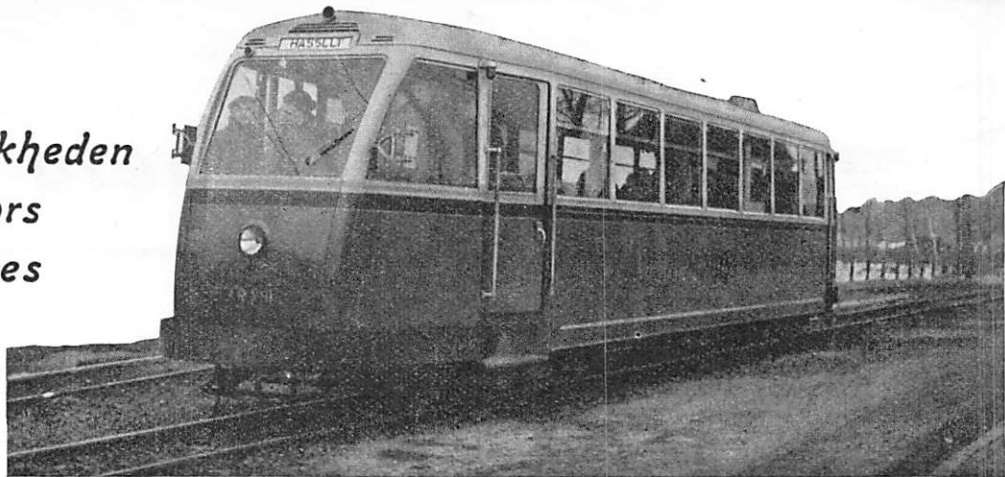
beheurichil, da's
na ne kie ne krak
Zie, dieje hêt 't
van on de libeochie
en veur gât
goet laten
verstoer da
we. er twee
kieren
gingen
van
weten.

A mocht 't nie
zegge, mo hij
stak twee vingers
in de loecht.
Den paternel zeit
oek nog, da we
nu den "index"
van de prijzen
moeten in 'toegaven.
Da bewijst allemo

dat de vingers
etwa van belang
zijn.
Besluit:
LET OP BY HET
IN GANG ZETTEN
VAN EEN MACHINE
EN WERKT NOOIT
ZONDER AFSCHERMING.

De nieuwe mogelijkheden der auto-tractors en automotrices bij de uitbating der Buurtlijnen

Foto Voerman.



OM het beginstadium der proefritten te beleven van de automotrices, aangewend op de lijnen Brussel - St-Genesius - Rode en Bergen - Frameries, moeten we terug gaan tot 1910.

In het nummer van Maart 1948 hebben wij gewag gemaakt van deze elektrische rijtuigen, « Benzo 's » genaamd, die geenszins aan de in hun gestelde verwachtingen beantwoordden.

Wanneer, na de wereldoorlog 1914-1918, de private industrie de mening toegedaan was van in geen geval de kosten van onontbeerlijke proefnemingen te dragen, waren het dus de maatschappijen van Vervoer die deze netelige kwestie dienden op te lossen.

Sinds 1925 werden de twee eerste spoorauto 's in dienst gesteld. Zij werden opgevat onder de vorm van een autobus op riggels en uitgerust met een motor van 52 P. K., de achterste as leidende door overbrenging met cardan-assen. Daar zij slechts over een enkele stuurinrichting beschikten waren zij eveneens voorzien van een draaibaar onderstel. Dit waren de Saurer R. A. 1 en R. A. 2, op proef gesteld op de lijn Marbehan-F'orenville.

De ondervinding deed weldra uitschijnen dat de reiziger een merkelijke voorkeur liet blijken voor het type automotrice, waarvan de binnenschikking in ruime mate dit van de tram benadert.

Na ettelijke proefritten en studies van de meest uiteenlopende systemen vervaardigden de werkhuzen van de N. M. V. B. in 1932 een voertuigtype hetwelk onder elk opzicht aangepast was aan het Buurtspoorweg-net. Het was uitgerust met een motor van 80 à 90 P. K. en twee drijfassen. Het gewicht van het ledige rijtuig bedroeg nagenoeg 10 T., met een tractiecapaciteit van een of twee aanhangwagens, dit naargelang het profiel van de lijn. Reeds in 1937 kon de N. M. V. B. aankondigen dat zij een verzamelplaats met 250 automotrices bezat en dat op het geheel van het Buurtspoorweg-net, hetzij 3.500 km., voor het reizigersverkeer, de automotrice in de plaats werd gesteld van de locomotieven.

Deze rijtuigen werden vooreerst uitgerust met Brossel-ontploffingsmotoren, die trapsgewijs vervangen werden door Gardner of Brossel-Dieselmotoren.

De constructie van de bogie-railauto 's werd eveneens aangevat, vooreerst de R. A. 115, afgebeeld hiernevens, en de R. A. 284 — 85 — 86 — 87 — 88 met 4 drijfassen.

Vervolgens daagde de laatste wereldbrand op die de Dieselmotor, zowel op grond als op Zee de scepter zag zwaaien, door een ruimere krachtontwikkeling tegen een verminderd verbruik en kleinere om-

vang van de motor. Het is alzo dat, bij de bevrijding, onze technische diensten over enkele door ons beschreven Deutz-motoren en een honderdtal G. M.-motoren beschikten. Deze motoren kunnen gebruikt worden hetzij voor het trekken in ram van een of twee grote aanhangwagens met een normale verhouding der tandwielen, het zij voor 's avonds en 's morgens een massief reizigersvervoer van 4 of 5 aanhangwagens van het stoom-type en tijdens de dag het vervoer van goederentreinen te verzekeren met een verhouding der reductie van de achterbrug.

Er diende dus een oplossing gezocht te worden, eigen aan elke groep, naargelang hun behoeften en topografisch uitzicht van hun lijnen.

Voor de omvorming van de afgediende autorails tot tractors of ha'vetractors heeft men bij voorkeur zijn keuze laten vallen op de spoorauto 's met houten kas waarvan het onderstel reeds zwaarder was dan dat van de autorails met metalen kas.

Bewuste omvorming wijzigt geenszins het uitzicht van de rijtuigen, uitgezonderd de buffers die van het elektrisch motrice-type zijn. Door de toevoeging van een zeker dood gewicht komt men tot een tarra van 19 T. De zitplaatsen zijn overangs opgesteld. Het overwegend gedeelte van de omvormde tractors en semi-tractors is voorzien van een Westinghouse-rem en een dubbele zandleiding aan elk wiel/enstel.

Wij zullen vervolgens de bespreking van nieuwe constructies aanvatten, waar 3 initiatieven dienen aangestipt te worden :

- 1) de constructie te Hasselt van gestroomlinde spoorauto 's van 15.200 m. 'erste, waaraan identieke, verlichte aanhangwagens zullen gekoppeld worden ;
- 2) het ineensteken van 4 auto-tractors te Andenne-Saïlles, waarvan de chassis vervaardigd werden te Destelbergen ;
- 3) het bouwen te Kuregem van een tractor met gekoppelde motoren, bestemd voor de lijn Groenendaal-Overrijsche, met normale spoorbreedte.

In ons nummer van September 1948 hebben wij gewag gemaakt van de constructie van de R. A. 292 met Deutz-motor, die op 15 December daaropvolgend in dienst werd gesteld. Sindsdien heeft Hasselt G. M.-motoren ontvangen. Hierdoor zijn de R. A. 293 — 295 en 296 voorzien van een motor van Amerikaanse oorsprong, terwijl de 294 met een Deutz-motor uitgerust

De R. A. 's zijn in principe bestemd voor de dienst te verzekeren tussen Tongeren en Maaseik, lijn die te uitgestrekt is om de electricatie

hiervan in de huidige economische toestand te overwegen.

Deze 52 km. lange lijn, dewelke voorzien zal zijn van een e'ctrisch seinstelsel, gaat ontgensprekelijk een belangwekkende ondervinding tegemoet.

Inderdaad, het profiel van de lijn, de aanwezigheid van niet te onderschatten mijncentra en nieuwe, dicht bevolkte steden met een standvastig verkeer van reizigers tussen Vroenhoven en Eisden zijn factoren die de electricatie van de ijzeren lijn eens ernstig in overweging zouden kunnen doen nemen. De treinen zullen met vaste tijdspanne ingesteld worden en zullen alzo een merkkelijk groter vervoervermogen opleveren dan onder de huidige voorwaarden.

Werkelijk, een spoorauto van het vorenaangehaald type, gekoppeld aan een identieke aanhangwagen, zal 200 reizigers kunnen oppikken.

Wij verwachten bevredigende resultaten van de nieuwe uitrusting.

De « Deutz »- en « G. M. »- motoren zijn zeer gevoelige motoren met snelle start, die de ontwikkeling van een hoge handelssnelheid zullen kunnen toelaten, gepaard met een vermeerderde dagelijkse doorgang, te vergelijken met deze van onze e'ctrische treinen.

Deze motoren dienen een groot weerstandsvermogen te bezitten, vermits er in elke richting 17 stilstanden (zonder evenwel rekening te houden met deze die opgedrongen worden door het verkeer) en telkens 4 versnellingen te overschrijden zijn, wat een minimum van 68 werkwijzen voor een reis van 2 uren betekent.

De ondervindingen op de lijn Tongeren-Maaseik zullen in dit en twee jaar aantonen of de Amerikaanse motor het zal ha'en bij de Duitx, en of de uitbating door spoorauto met groot vermogen bij machte zal zijn te voldoen aan de behoeften van het publiek, op de lijnen waar een electricatie, die steeds hoge uitgaven vergt, in principe zou kunnen overwogen worden.

De spoorauto-tractor

In het volgend nummer zullen wij een foto publiceren met een technische beschrijving van de nieuwe spoorauto-tractor 297.

De proefnemingen hebben begin October plaats gevonden op de geweldige helling van Tramaka (uitverkoren naam). De beklimming vangt reeds aan bij de overweg van Andenne, zodat het rijtuig zich onmogelijk kan lanceren; op bepaalde plaatsen bedraagt de helling 4 1/2 %.

De T. R. A. 297 heeft zijn vier met pulp gevulde wagens, met daarbij zijn eigen gewicht van 19 T. zonder doorslaan getrokken; de totale lading bedroeg nagenoeg 80 T.

Zoals wij de R. A. tractor in werking gezien hebben beantwoordt hij onder elk opzicht aan het in hem opgedragen programma.

De sociale vooruitgang in functie van de vooruitgang van de normalisatie

Dit is het onderwerp van een voordracht, te Brussel gehouden door dh. M. Comhaire, Hoofdingenieur bij de N. V. van Ougrée-Marihaye. De N. M. V. B. werd uitgenodigd deze voordracht bij te wonen.

Alvorens een bondige samenvatting te geven ten gerieve van de hh. Ingenieurs en de Overheidskaders, wensden wij aan onze lezers op beknopte wijze uit te leggen wat er dient verstaan door «normalisatie». Terwijl de «standardisatie» de mechanische of fysieke eigenschappen der producten en hun fabricage-procédé's vastlegt, stelt de «normalisatie» zich tot doel de overbodige hoeveelheden producten in kwaliteit en afmetingen uit te schakelen.

Een afmetingsnorm rangschikt, doorgaans zo rationeel mogelijk, een reeks voorwerpen van hetzelfde type en vermindert het aantal er van tot het hoogst nodige; in feite streeft de normalisatie naar de beperking der voorraadvariëteiten.

Een normalisatiecommissie functioneert sedert enkele tijd bij de N.M.V.B.; wij hopen dat ze degelijk werk zal leveren.

De h. Comhaire gaat uit van de grondgedachte dat de sociale vooruitgang samengaat met de economische vooruitgang. Daar deze afhankelijk is van de voortbrengstmogelijkheid, tracht de voordrachtgever de rol van de normalisatie in deze laatste te belichten. En hij wijdt breedvoerig uit over de voordelen van de normalisatie, door:

1. de vereenvoudiging van de organisatie van de onderneming;
2. de vermindering van de aankooprijzen, als gevolg van de beperking van het aantal verschillende stuk-

ken en de mogelijkheid die er uit voortvloeit een grotere hoeveelheid van elk dier stukken te bestellen;

3. de inkrimping van de voorraad wisselstukken. De voordrachtgever haalt hier het voorbeeld aan van «genormaliseerde» fabrieken, die het aantal wisselstukken van 100 % tot 5% konden herleiden;
4. de verlaging der leveringstermijnen, die op ongeveer 1/3 van de tijd, nodig tot het leveren van speciale stukken, geschat worden;
5. de vermindering van de immobilisatie van kapitalen.
Al die factoren dragen bij tot:
6. de verhoging van de voortbrengstmogelijkheid.

De h. Comhaire doet aldus uitschijnen dat de normalisatie, sociaal gezien, toelaat de prijzen der verbruiksartikelen te verlagen en aldus de koopkracht van de arbeider te verhogen.

Van de andere kant verzekert zij, door de aangroei van de productiviteit, het financieel succes van de onderneming, die dan op haar beurt allerhande sociale voordelen aan haar personeel kan verlenen.

Na deze interessante spreekbeurt deed een toehoorder terecht opmerken dat de normalisatie het werk vergemakkelijkt. De arbeider neemt zijn werk meer ter harte wanneer hij weet dat de onvermijdelijke herstellingen snel en eenvoudig zullen uitgevoerd worden; de arbeiders zijn dan ook de eersten die uit ganser harte een goede en gezonde normalisatie betrachten.

Dit was een uitstekend besluit.

Hoffelijkheid

HET eigenlijke doel van ieder spoorwegonderneming is dienstbetoon aan het Publiek. Het artikel, dat wij, spoorwegmensen, produceren is een dienst, namelijk het vervoer. Zoa's iedere producent streven wij er naar een artikel van zo hoog mogelijke kwaliteit te leveren. Dit wil in ons geval dus zeggen, dat wij streven naar het bieden van zo goed mogelijke diensten. Dit streven verplicht ieder van ons tot **persoonlijke dienstvaardigheid**. Natuurlijk, de hoge kwaliteit van ons artikel vervoer moet in de eerste plaats blijken uit een goede op tijd gereden dienstregeling. Maar dit is om zo te zeggen slechts het ruwe product. De fijne afwerking, die ons artikel voor de consument aantrekkelijk moet maken, wordt gevormd door ons **persoonlijk dienstbetoon aan iedere reiziger en aan iedere verzender afzonderlijk**.

Dit persoon'lijk dienstbetoon kan in enkele woorden omschreven worden: vriendelijke beleefdheid en voorkomende hulpvaardigheid.

Onderschat de betekenis daarvan niet. Het is geen mooi-praterij, te zeggen, dat beleefdheid en voorkomendheid altijd hun rente afwerpen. De praktijk bewijst dagelijks dat het de nuchtere waarheid is.

(UIT « NIEUW SPOOR »)

HUMOR

Een spoorwegbediende in Indië liep een ernstige berisping op omdat hij herhaaldelijk zonder bevel van de Directie initiatieven had genomen die zijn bevoegdheid te buiten gingen.

Hij beloofde zich te beteren.

Kort nadien kreeg het Algemeen Bestuur een zonderling telegram: «Tijger op het platform verslindt treinchef — Verwacht instructies».



MOOIE LOOPBANEN

Nieuws uit



Dh. Raats, bureeloverste te Zurenborg ging op rust na 43 jaar dienst.



Louis Van Calster, 1ste machinist te Westerlo ging op rust na 41 jaar dienst.



Louis Dockx, machinist te Oostmalle ging op rust na 41 jaar dienst.

Op 1 Sept. jl. is de Heer RAATS Frans, bureeloverste te Zurenborg (Hoofdbureel Prov. Antwerpen) op rust gegaan.

Hij kwam in dienst op 1-12-1905 als klerk.

Op 1-5-1925 bevorderd tot bureeloverste. Dh. Raats was rechtvaardig en gediensstig voor allen. Hij werd door iedereen geprezen.

Wij wensen hem nog vele jaren welverdiende rust.

Op 3 Sept. jl. had dan ook het officiële afscheid plaats.

De Heer Vermeire, hoofdingenieur-groeps-hoofd, omringd van zijn plaatselijke oversten en bedienden sprak hem een gemoedelijk woord toe en dankte hem voor de bewezen diensten.

'sAvonds is dan ook door de muzikmaatschappij « Verbroedering der trambedienden » van Oostmalle, een hulde aan de heer Raats gebracht.



Jozef Vaasen van de stelplaats Lannaeken, overleed op 19-8-49, ten gevolge van een ernstig ongeluk, opgelopen tijdens zijn dienst. Hij laat een weduwe en meerdere kinderen achter



Aan de rand van de put : Willy Hoslet, van Dampremy ; Michel Vander Borgh, van Wasmes ; de kleine Liénard, van Wasmes en Jean-Pierre en Jean-Claude Dekoker, van Pâturages.

Op de voorgrond : De kleindochter van agent Jude, van La Louvière ; Josette Jorger, van Lodelinsart ; Françoise, Marie-Paule en Marie-Andrée Hollanders, van Namen, omringen ; Jacqueline Vanderuse, van Namen ; Daniel Debruxelles, van La Bouverie en Georges Herremans, van Brussel.

Uitreiking van eretekens in de groep Brussel

Tachtig agenten vrijaf geven op een Zondag tijdens het drukke seizoen, is praktisch onmogelijk op het buurtnet van Brussel ! Daarom werd de plechtigheid van het uitreiken der burgelijke eretekens tot 9 October uitgesteld.

In het groot ontvangstenbureau onthaalde dh. Cuvelier, Hoofdingenieur, omringd door dh. Hellebuyck, e. a. Ingenieur, en zijn dienstoversten, de leden van het personeel, waaronder een zeker aantal gepensioneerde agenten.

Het groepshoofd gaf een overzicht, in beide landstalen, over hetgeen de groep Brussel was 35 jaar geleden, en sprak daarvoor de constructie van nieuwe lichte

motrices in de werkplaatsen van Kuregem, die het mogelijk zullen maken de diensten te verbeteren.

Dh. Cuvelier zei nog dat we toekomstig jaar over een grote eetzaal zullen beschikken, die in een feestzaal kan veranderd worden en dat we dan beroep zullen kunnen doen op de plaatselijke muziekvereniging ! Na zijn medewerkers gefeliciteerd en bedankt te hebben, spelde dh. Cuvelier hun het juweel op de borst ; vervolgens werd de erewijn geschonken en de sigaren rondgedeeld.

Op het einde van de plechtigheid werd er een foto genomen, welke hieronder afgedrukt staat.

Handbaltornooi te Namen

In ons laatste nummer gaven we, beknopt, de technische uitslagen van dit boeiend handbaltornooi.

Op 28 Augustus in de morgen, vertoende het gewoonlijk zo kalme St-Aubainplein te Namen een bijeenkomst van meer dan tien duizend leden, jonge lui van het platteland.

Van 13 u. tot 14 u. 30 moest de h. Brandt en zijn medewerkers van de sportvereniging te Namen zich werven om het handbalplein schoon te maken, het nodige materieel te schicken en de deelnemers te ontvangen. « L'Espoir Vicinal » van Kuregem, nl. verplaatste zich per autocar en bracht een veertigtal supporters en spelers mede. De loting duidde Anderlues en de ploeg van de Amicale Sportive des Vicinaux (Hoofdbestuur) aan om de eerste strijd te betwisten.

Anderlues had helaas maar 3 spelers die aanwezig waren ; met 20 minuten vertraging van de strijd aan dank zij de toevoeging van een reserve van Namen en van een zekere « Charles », reserve van Kuregem.

De ploeg uit Brussel behelste : Florentin Plétinckx, Van Cutsem, Gentil, Van Campenhout en J. De Vuyst. Anderlues telde : Halloy, Tasiaux, Desaire, Fromentin, Danhiet.

Achter de afsluiting opgesteld, bracht de Harmonie van Andennes-Seilles, een prachtig repertorium ten gehore.

Bij de aanvang werd de bal « buiten » geëkaast door Florentin.

De ploeg van Anderlues vertoende volstrekt geen samenhang maar bij het 4^{de} spel



de Buurtspoorwegen



deed de 4^{de} speler van Anderlues zijn intrede en dank zij de Veteraan Alexandre Halloy, ging de stand geheel omslaan. Het feit dat hij de bal « leverde » bij zijn intrede werd betwist en ten rechte dunkt ons. En daarmee zal men volgend jaar reukenschap moeten houden : een spel ingezet met een plaatsvervanger zal door hem moeten geëindigd worden. Het 7^{de} spel was het meest betwist met 3 tegen 4 ten voordele van Anderlues.

Een « out » deed de bureelratten van Brussel opgaan tot 4 - 4. Vervolgens werd het 5 - 4, dan 6 - 4, daarna 6 - 5, 7 - 5, voor Anderlues. Brussel werd bedreigd maar ook het welslagen van deze sportbijeenkomst, want zware wolken kwamen aangedreven en hingen boven de St-Aubainkoepel.

Anderlues overtrof Brussel met 8 - 6. Nauwelijks was de wedstrijd afgelopen of een hevige stortregen kletste neer over de stad, terwijl in de hoofdstad geen enkel regendruppel viel.

Er was wel rede om ontmoedigd te zijn want dh. Brandt had alles zo goed om touw gezet, niet alleen had hij het beste kaatsbalplein van de stad voorbehouden maar had hij de aanwezigheid van dh. Kennes, Hoofdingenieur en van dh. Barbier, Ingenieur weten te bekomen : waarbij zich gevoegd hadden, dh. Managart, commissaris bij de N. M. V. B., die dh. Gouverneur vertegenwoordigde en dh. Jaminet, afgevaardigde.

En hoeveel prijzen werden er niet uitgeroofd gedurende de wedstrijden ! Het is werkelijk jammer geweest dat een droevige regen deze sportbijeenkomst, waarvan de verwezenlijking zoveel moeite kostte, kwam verknoeien.

Gelukkiglijk hield de regen op rond 6 uur en kon de strijd voortgezet worden.

De toeschouwers, een beetje verkoold, begrepen onmiddellijk bij de aanvang, dat het



werkelijk kampioenschap zich ging afspelen. 't was de strijd van de dag.

Kuregem telde : Lauwereys - Mertens - Van Gaal, Verdijt en Lambrechts.

Namen werd vertegenwoordigd door : Trefois - Thone - Paquet - Ducas en Michaux.

Het eerste spel wordt gewonnen door Kuregem. Op het plein hoort men roepen « goe geleverd », « on aa, Sus ».

De kalme Vlamingen tonen van begin af dat ze kunnen spelen.

Het tweede spel geeft 40 gelijk en wordt behaald door Brussel alsmede het 3^{de} spel.

Bij het 4^{de} spel hebben we 30 gelijk : de talrijke Naamse supporters zijn teleurgesteld maar dank zij Ducas hervatten ze moed en het wordt 3 - 1 !

Het 5^{de} spel wordt nog gewonnen door Namen die zich bepaald goed herneemt met 3 à 2. Dank zij een krachtige « out » van de middenspelers van Kuregem herneemt Brussel en het spel eindigt met 4-2.

De kansen wisselen elkaar af van het ene kamp naar het ander de geesten zijn gespannen en Paquet, zoals ieder jaar, verliest op verscheidene ogenblikken zijn koelbloedigheid, men zou zeggen dat hij niet meer klaar ziet daar hij niet akkoord gaat over de plaats waar de bal gevallen is.

Wij gaan over tot 7 - 5 voor Kuregem. In het volgend spel werpt Ducas buitengewone speler en steunpilaar van de ploeg, de bal over en wint het spel met 7 - 6.

Het laatste spel was zo spannend mogelijk : 30 tegen 0, 30 tegen 15, 40 tegen 15.

In plaats van de bal terug te kaatsen met beide handen houdt een speler van Kuregem hem bij : zijn medespeleers achter hem hebben niets gezien, er wordt thans hevig geprotesteerd. Het verzet is groot maar het besluit valt : fout, 40 - 30 voor Kuregem en dank zij een terugslag van Ducas wordt het 40 - 40 ! Maar Frans, kapitein van de ploeg uit Kuregem werpt de laatste bal over en wint het 8ste spel. Na deze strijd, bij eenstemmig akkoord komen de twee overwinnaars tegenover elkaar te staan.

De strijd was zonder belang en Kuregem bekrachtigde haar superioriteit en won met 4 - 0.

Het overhandigen van de bекers en de premiën greep plaats in de grote aangrenzende zaal, in aanwezigheid van dh. Kennes Hoofdingenieur, die een rede hield. Er werd appelwijn geschonken men mag het zeggen, want niemand werd vergeten !

En iedereen sprak af voor het volgend jaar te Kuregem.

« Onze Buurtspoorwegen » feliciteert hartelijk de Sportvereniging van de Buurtspoorwegen te Namen voor het buitengewoon inrichten van dit tornooi en laat het woord over aan de h. Van Cam,

Een
weder-
varen
van
controleur
Speurneus



— Gaat ge mee tot aan de terminus, chef ?

S. — Nee, neen. Daar waar de tram links afslaat stap ik uit.

— A propos van afslaan, met deze devaluatie denk ik altijd maar of we een opslag in de afslag of een afslag in de opslag zullen medemaken.

S. — Laat ons maar hopen dat de prijzen een beetje zullen vallen.

— Maar in afwachting zijn het maar juist de blaren van de bomen en de haren van mijn hoofd die vallen.

S. — Ge vergeet nog een categorie.

— Ja ?

S. — De reizigers op onze p'atforms De meeste van dit soort ongelukken gebeuren ter oorzaak van onverwachte schokken of nog tijdens het betalen van het vervoerbewijs.

— De reizigers moeten maar een beetje opletten, temeer dat de meeste trammaatschappijen door aanplakbiljetten er de reizigers attent op maken, dat ze hun eigen veiligheid in acht moeten nemen.

S. — Da 's zeker. Ten andere ons politiereglement schrijft de verplichtingen van de reizigers voor in zijn artikel 17. Maar 'et wel, in geval van ongeluk (hier dus een val b. v. b.) zal de vervoerondernemer slechts onverantwoordelijk verklaard worden indien hij kan bewijzen dat het slachtoffer in fout is of het ongeval te wijten is aan een vreemde oorzaak.

— Als ik mij niet vergis, is zu'ks al gebeurd, dat de N. M. V. B. het bewijs van fout niet heeft kunnen leveren, bij gebrek aan getuigen.

S. — Ja ja, Daarbij iedere maal dat ik voor het tribunaal moest verschijnen voor zulk een zaak, wilden de rechters weten of de ontvanger wel goed uitgekeken had of de reizigers allen uit- en ingestapt waren.

— Wat mij betreft, a's het er op aankomt, verwittig ik het publiek.

S. — Hce zo ?

— Opgepast, zeg ik dan, houdt U goed vast aan uw broeksband...

S. — Da 's een goeie, maar dit kan een gevaarlijke raad zijn.

— Waarom chef ?

S. — Als iemand uw uitdrukking zo komiek vindt, dat hij zich krom lacht, dan zal hij bij de eerste schok 't onderste boven vliegen en zich dan in werkelijke betekenis een ongeluk gelachen hebben. Nee, neen Wees altijd we'gezind, maar ziet dat de reizigers ernstige zaken niet te licht opnemen.

In de sociale Dienst

Mej. Lammens, Maatschappelijke Assistent van de groep der beide Vlaanderen heeft haar ontslag wegens gezondheidsredenen ingediend en wordt door Mej. A. Aelvoet vervangen.

SOCIALE KRONIEK

Het wettelijk pensioen

In ons voorgaand nummer kondigden wij aan dat wij onder deze kroniek een reeks artikelen zouden wijden aan de huidige wetgeving op de ouderdoms- en overlevingspensioenen.

Voor de indeling van onze verhandeling verwijzen wij eveneens naar dit nummer.

1^{ste} Deel :

Algemeen overzicht van de Wetgeving.

Voor de loontrekkenden en hun weduwe geldt nog steeds de wet van 15-12-1937, waarbij onder meer de toekenning wordt voorzien van een rente en een kosteloze rentetoeslag. Bedoelde wet werd evenwel sinds de Bevrijding gewijzigd, vooral door de Besluitwet van 9-6-1945 en de wet van 28-8-1946, waarbij de voorwaarden van stortingen minder streng werden gemaakt en de toekenningsvoorwaarden voor de rentetoeslag werden verruimd.

De weddetrekkenden en hun rechthebbenden vallen onder toepassing van de wet van 18-6-1930, voor wat betreft de toekenning van de rente en de toeslag van het Toelagefonds, wijl ook op hen de bepalingen van de wet van 15-12-1937 toepasselijk zijn voor het verlenen van de rentetoeslag.

Sinds de Bevrijding werden de wettelijke pensioenen, zoals ze bepaald worden door de hierboven aangehaalde wetten, aanzienlijk verhoogd door het toekennen van aanvullende ouderdoms- en overlevingspensioenen aan de verplicht verzekerden (loon- en weddetrekkenden). De krachtens de besluitwet van 28-12-1944 (inrichting van de maatschappelijke zekerheid) geïnde bijdragen voor het ouderdomspensioen, die het bedrag der bijdragen, bestemd voor het vormen der rente, overschrijden (t. t. z. 7 % min 25 fr. voor de loontrekkenden en 10,5 % min 7 % voor de weddetrekkenden), moeten immers aan de Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid worden gestort, met het oog op het uitkeren van een pensioenaanvulling, welke kan gewijzigd worden naargelang de inkomsten van de Rijksdienst en de levensduurte. Het bedrag van deze aanvullende ouderdoms- en overlevingspensioenen werd aldus reeds 5 maal verhoogd sinds het in voege treden.

Naast de loon- en weddetrekkenden kunnen ook de vrij verzekerden, in toepassing van de wet van 15-12-1937, persoonlijke stortingen verrichten en aldus voor zich zelf of hun rechthebbenden een rente verzekeren. Onder sommige voorwaarden en na onderzoek van hun bestaansmiddelen kunnen zij geëurlijk een kosteloze rentetoeslag bekomen, doch ze kunnen niet genieten van de aanvullende pensioenen daar zij niet onderworpen zijn aan het regime der maatschappelijke zekerheid.

2^{de} Deel : Wettelijk ouderdomspensioen van de loontrekkenden.

Hoofdstuk I. — Verzekerden.

Zijn aan de verplichte verzekering, zoals ze bij de wet van 15-12-1937 wordt geregeld, onderworpen :

1^o) de loontrekkenden, zonder onderscheid van kunne of van nationaliteit, in België werkzaam en in dienst van een in België gevestigde werkgever of aan een in België gevestigde ondernemingszetel verbonden;

2^o) de loontrekkenden, zonder onderscheid van kunne of van nationaliteit, in het buitenland werkzaam, maar in België wonende en die in dienst zijn van een in België gevestigde ondernemingszetel.

Hieruit vloeit dus voort dat al de loontrekkende agenten van de Nationale Maatschappij tot de verplicht verzekerden behoren.

Hoofdstuk II. — Stortingen.

I. — Bedrag.

Vóór het in voege treden van het huidig regime op de Maatschappelijke Zekerheid, ingesteld bij de Besluitwet van 28-12-1944, werden het maandelijks bedrag der persoonlijke storting en dat der werkgeversbijdrage vastgesteld overeenkomstig wettelijke barema's, op grondslag van het loon en de voordelen in natura die bij de eerste uitbetaling in de loop van elke maand aan de verzekerde werden uitgekeerd. Meestal beliep het bedrag der persoonlijke storting 12,50 fr., terwijl de werkgever een bijdrage van hetzelfde bedrag verschuldigd was.

Met de inrichting van het stelsel der Maatschappelijke Zekerheid werden de hierboven bedoelde bijdragen behouden, doch hun bedrag is vanaf 1-1-1945 begrepen in de afhoudingen en patronale bijdragen te storten aan de Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid. Op de 8 % afhouding op de geplafoneerde lonen vertegenwoordigt de persoonlijke bijdrage voor de ouderdomspensioenen thans 3,5 %. wijl op de 17 % patronale bijdrage nu eveneens 3,5 % voor de ouderdomspensioenen is voorbehouden.

II. — Wijze van stortingen — Stortingskaart.

De voor de Rijksdienst van Maatschappelijke Zekerheid geïnde bijdragen voor de ouderdomspensioenen (t. t. z. 7 % van het bedrag der geplafoneerde lonen) worden als volgt verdeeld :

a) 7 % min 25 fr. wordt driemaandelijks gestort aan de Rijksdienst, welke bedoeld bedrag overmaakt aan de Rijkskas voor ouderdoms- en wedwerentetoeslagen en wezentoelagen;

b) binnen de acht dagen der afhouding van de persoonlijke bijdragen zet de werkgever een bedrag van 25 fr. per maand om in lijfrentezegels en plakt

bedoelde zegels op de stortingskaart van de arbeider (kaart model I A), in het vak der maand waarop de bijdragen betrekking hebben.

Bij afdanking of ontslag dient bedoelde stortingskaart aan de arbeider tegen ontvangstbewijs overhandigd.

III. — Overmaken van de stortingskaart.

De stortingskaart dient jaarlijks aan de Algemene Spaar- en Lijfrentekas (organisme waarbij al de loontrekkenden zijn aangesloten en normaal over een nummer van lijfrenterekening beschikken) gezonden, en dit vóór de 26^{ste} der maand die volgt op de verjaringsmaand van de verzekerde.

Voor elk verzekeringsjaar dient een nieuwe stortingskaart opgemaakt, en dit vóór het overmaken van de voorgaande. Door « verzekeringsjaar » wordt verstaan de periode van 12 maanden welke volgt op de verjaringsmaand van de verzekerde.

De stortingskaart wordt gewoonlijk door de werkgever, hetzij rechtstreeks, hetzij door toedoen van een postkantoor, aan de Algemene Spaar- en Lijfrentekas afgegeven. Het staat de verzekerde evenwel vrij rechtstreeks of door toedoen van de mutualiteit, waarvan hij deel uitmaakt, zelf voor de afgifte zorg te dragen.

Wanneer een verzekerde de ouderdom van 65 jaar bereikt, dient de laatste stortingskaart verplichtend door de werkgever overgemaakt, en dit zodra de lijfrentezegel betreffende de 65^{ste} verjaringsmaand is geplakt.

Het is van het grootste belang de stortingskaart tijdig aan de Algemene Spaar- en Lijfrentekas over te maken; het laattijdig indienen der kaarten heeft immers voor gevolg dat de gestorte bijdragen slechts rente opbrengen vanaf het ogenblik dat de kaarten aan het verzekeringsorganisme worden overgemaakt.

Aan de verzekeringsplichtige zal er op de dag van de afgifte der stortingskaart een dienstbericht gezonden worden waarbij aan de belanghebbende wordt medegedeeld dat een stortingskaart op zijn naam werd neergelegd. Bedoeld dienstbericht vermeldt het bedrag der geplakte zegels en draagt de datumstempel van het postkantoor. Dit bericht is dus een uitstekend middel om na te gaan of de stortingskaart tijdig werd overgemaakt.

IV. — Bijzondere gevallen.

a) *Loontrekkenden werkonbekwaam wegens ziekte.*

Indien de zieke een wettelijke vergoeding voor werkonbekwaamheid van wege zijn mutualiteit ontvangt, wordt door dit organisme, voor elke volledige maand werkonbekwaamheid, op het bedrag der wettelijke vergoeding een afhouding van 25 fr. verricht, en omgezet in lijfrentezegels welke op een stortingskaart van verplicht verzekerde worden geplakt.

Zo de zieke loontrekkende geen wettelijke ziektevergoeding geniet, kan hij zijn rechten op het wettelijk pensioen vrijwaren door voor elke volledige maand werkonbekwaamheid een storting van minstens 5 fr. te verrichten. Te dien einde zal hij op zijn postbureel een stortingskaart van verplicht verzekerde (model I A) aanvragen, op hetzelfde bureel elke maand een lijfrentezegel van minstens 5 fr. aankopen, deze op de kaart plakken in het vak

van de desbetreffende maand en de zegel onbruikbaar maken door zijn handtekening en datum.

Bedoelde kaart dient vóór de 26^{ste} van de maand volgend op zijn verjaringsmaand, samen met een medisch getuigschrift, tot vaststelling van zijn werkonbekwaamheid en opgesteld in de termen voorgeschreven op het verso van de kaart, aan zijn postkantoor overhandigd.

De agenten die in dit geval zouden verkeren mogen nadere inlichtingen dienaangaande aan de Sociale Dienst der Nationale Maatschappij aanvragen.

b) *Loontrekkenden werkonbekwaam wegens arbeidsongeval.*

Wanneer een werkman slachtoffer wordt van een arbeidsongeval, wordt de wet verder toegepast door zijn werkgever tot op het ogenblik van de consolidatie of de werkhervatting. De persoonlijke bijdragen van 12,50 fr. per maand worden op de wettelijke vergoeding voor arbeidsongeval afgehouden.

Zo de werkman na de consolidatie van het ongeval werkonbekwaam blijft, kan hij zijn rechten op het wettelijk pensioen behouden door voor elke volledige maand werkonbekwaamheid een storting van minstens 5 fr. te verrichten. Hij zal op dezelfde wijze te werk gaan als de zieke die geen wettelijke vergoeding ontvangt, en de stortingskaart vóór de 26^{ste} van de maand volgend op zijn verjaringsmaand, samen met een medisch getuigschrift, opgesteld volgens de voorschriften voorkomend op de keerzijde van de kaart, aan zijn postkantoor bezorgen.

De Sociale Dienst houdt zich graag ter beschikking van deze agenten voor het verstrekken van alle nuttige inlichtingen.

c) *Werklozen :*

In geval van onvrijwillige werkloosheid, zal de loontrekkende voor elke volledige maand werkloosheid een storting van minstens 5 fr. verrichten. Zo deze storting niet verzekerd wordt door het werklozenbureel of door de syndicale organisatie die het vervangt, zal de werkloze op dezelfde wijze handelen als de zieke loontrekkende welke geen wettelijke ziektevergoedingen geniet.

In dit laatste geval zal hij er zorg voor dragen zijn stortingskaart binnen de 25 dagen van de maand volgend op zijn verjaringsmaand aan een postkantoor te overhandigen. Het is geraadzaam er een attest vanwege het werklozenbureel bij te voegen of dit organisme uit te nodigen de kaart te stempelelen.

Voor de categorieën vermeld onder a), b) en c) hierboven doen wij opmerken dat de storting van 5 fr. per maand slechts een minimum is. Bedoelde loontrekkenden hebben er alle belang bij een storting te verrichten minstens gelijk aan deze die tijdens hun dienstverband werd gedaan. Zodoende zal de ouderdomsrente en gebeurlijk de weduwerente geen vermindering ondergaan.

(Wordt vervolgd).

Doe U de moeite, na het werk, te denken aan de gevolgen die een kleine nalatigheid kan hebben voor U en uw makkers.

HET is de rol van « Onze Buurtspoorwegen » inzake sportaangelegenheden. terzelfder tijd een ontvangstoestel te zijn om de verrichtingen van onze sportmannen te verzamelen en dit ter stichting van hun « Pantoffelcollega's », en ook een uitzender te zijn om al onze sportploegen te doen kennen. Laat ons heden inschakelen om U het basket-vijftal van het Centraal Bestuur voor te stellen. Mr Raymond Simoens (Directie P.) is kapitein; de ploeg speelt sedert 2 jaar in Corporatief. Onze vriend zou graag vernemen of er andere « basketters » in de Buurtspoorwegen bestaan: de mogelijkheid van wedstrijden in verplaatsingen kan steeds in acht genomen worden.

Indien er onderzoek wordt welk soort sport best door onze agenten kan beoefend worden gelet op de inkrimping van de effectieven in verscheidene stelplaatsen, dan is het de basketsport die de meeste kansen van succes zou moeten bieden, vermits een match kan betwist worden als er 5 spelers aanwezig zijn. Iedere ploeg mag zich op het terrein met 12 spelers aanbieden. Gedurende de partij heeft de afgevaardigde of de kapitein alle vrijheid om over het tijdelijk intrekken van een speler te beslissen en hem te vervangen door een reservespeler: zodat er praktisch 8 à 10 spelers aan het spel gewoonlijk deelnemen.

De basket-ball heeft het voordeel zich aan te passen op hetzij welk terrein, of het ook van gestampte aarde of van gestapelde stenen is, uit vloerstenen of uit parket bestaat.

De afmetingen van een speelplein zijn zeer gering. Het reglementair terrein moet 26 m. lang op 14 m. breed zijn. Een toelatingsruimte van 2 m. op de lengte en van 1 m. op de breedte wordt geduld.

Aan deze afmetingen dienen de vrijmakingen aan boorden en einden bijgevoegd, zodat de grote rechthoek ten slotte 30 m. lang op 18 m. breed is. Zoets vindt men gemakkelijker dan een voetbalplein.

Het aanleggen van het terrein naast fabrieken dient vermeden en in 't algemeen zijn de ongezonde plaatsen te verbannen.

Na de keuze van een afdoend watervrij terrein, zal er gedacht worden aan het

Basket-Ball

De ideale sport
voor
kleine ploegen



Staande van links naar rechts:

J. Scholtz, R. Simoens (kapitein), A. Vanden Eede, redacteur van O. B. en F. Van Overstraeten,

Op de voorgrond: P. Cuvelier, P. Sevrin, Ch. de Turek, M. Colette,

aanschaffen van de nodige materialen. Vettige of modderige gronden zijn tot spel weinig geschikt.

Een met as bedekte grond is hinderlijk voor het spel en nadelig voor de gezondheid. De grond moet altijd de nodige dichtheid en geschikte cohesie vertonen. Ook moet een vlugge afwatering in acht genomen worden.

Stippen wij aan dat een Frans dagblad aangekondigd heeft dat goede uitslagen bekomen werden door een mengsel van 50% ijzerslak, 30% kalksteen en 20% kleizavel.

Ook treft men veel het gebruik aan van « fine dolomie » per laag van ongeveer 10 cm. dik.

MATERIELEN

Het maken van de twee steunpilaren kan gebeuren hetzij in hout, hetzij in ijzeren of stalen buizen van 6 cm. diameter: de schuttingen of dwarsplanken zijn gemaakt met 3 cm. dik hout, waarin op verschillende plaatsen gaatjes geboord worden, ten einde de weerstand van de wind te verminderen.

De ring en de netten zijn in de handel gemakkelijk verkrijgbaar. Het afwerken van bovenvermelde benodigdheden kan aan een goed werkmans toevertrouwd worden.

Het eigenlijk spelmateriaal nodig tot het beoefenen van de basket-ball bestaat vooreerst in het aanschaffen van 2 ballen, van schoenen, « keds » genaamd en waarvan de prijzen verschillen volgens de kwaliteit t. z. van 125 à 300 Fr.

De tuniek van de speler zelf, bestaat uit een klein sportbroekje, een wollen of katoenen trui (met nummers op rug en borst) en een paar stevige, malse sokken (het geheel kost ongeveer 150 Fr.).

Deze sport is gezond en aangenaam. Zij ontwikkelt het ganse lichaam het begrip en de ploeggeest van de beoefenaar. Aan U dus, sportmannen, er aanhangers en beoefenaars van te worden. Het Secretariaat van de Belg. Federatie van de basket ball-verenigingen bevindt zich te Brussel, Bergenssteenweg Nr 116. Meerdere inlichtingen, die U met het oog op een eventuele aansluiting wenst te bekomen, kunt U vinden in het spelreglement, waarvan de prijs 5 Fr. bedraagt.

Mechelen op Reis

Dh. Neyens, bediende bij de stelplaats te Mechelen, zond ons een verslag over de verscheidene uitstappen die hij ten gerieve van zijn collega's op touw zette.

Graag geven wij daarvan kennis aan onze lezers, want deze activiteit mag, op toeristisch gebied, als voorbeeld gesteld worden.

De door onze correspondent ten beste gegeven suggesties inzake sociaal toerisme zullen toekomstig jaar uiteen gezet worden in een nummer, dat zal gewijd worden aan het gebruik van de verlofdagen door het personeel.

* * *

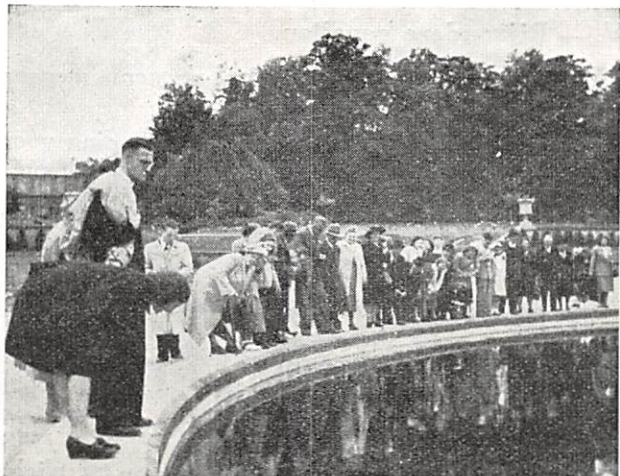
Reeds in de winterperiode werd de mogelijkheid onderzocht een reeks goedkope reizen in te leggen voor het personeel der stelplaatsen Mechelen-Rumst en Heist op de Berg.

Zo gezegd, ze gedaan en op O. H. Hemelvaart trokken wij er voor een eerste maal op uit naar Namen en Dinant. Van Mechelen ging het over Tervuren, Waver en Gembloers naar Namen. Langs de kronkelende « route merveilleuse » de hoogte in naar de citadel, met bezoek aan het « Palais Forestier. » Na het middagmaal brachten enkelen een bezoek aan de grot « La Merveilleuse » te Dinant doch het merendeel gaf de voorkeur aan de bestijging van de 406 treden hoge citadel. Te Andenne bereikten wij opnieuw de Maas om enkele kilometer verder halte te houden aan de Koninklijke Rots te Marches-les-Dames. Nog een korte wandeling door Namen en over Leuven belandden wij in de St Romboutsstede.

Voor onze volgende uitstap maakten wij gebruik van de nieuwe rechtstreekse buurtspoorwegverbinding Mechelen-Brussel, die een 50 tal N.M.V.B. leden op min dan twee uren in

de hoofdstad bracht. Het doel van de reis was Tervuren met een bezoek aan het Koloniaal Museum. Na een korte wandeling door het park voerde de tram ons naar Evere om er het Militair Vliegfeest bij te wonen.

De Nationale Feestdag gaf ons opnieuw de gelegenheid op stap te gaan. Deze maal kreeg het kasteel van Gaasbeek ons bezoek. Per tram ging het naar Brussel. Een korte oriëntatiewandeling door de stad dan per tram naar St. Maartens-Lennik en verder te voet naar het mooi gelegen XIII^e eeuwse kasteel. Omgeven door een prachtig park van 40 hectaren is het kasteel een bezoek overwaard.



De agenten van de stelplaats Mechelen bezoeken het park van Tervuren,

Nog dezelfde maand op Zondag 31 Juli bracht de autocar ons naar Valkenburg in Nederland. Over Diest en St Truiden, met een bezoek aan het wereldgekende astronomisch uurwerk komen wij door het vruchtbare Haspengouw. Wij overschrijden de Belgisch-Nederlandse grens te Vroenhoven en enkele kilometer verder hadden wij Maastricht waar wij even een bezoek brachten. Over de Maas komen wij spoedig te Valkenburg. Ons eerste bezoek ging naar de Romeinse Katakomben. Gedurende ruim een uur werden wij rondgeleid door een doolhof van gangen, die ons een getrouwe weergave brachten van de katakomben te Rome.

Het seizoen werd besloten op Zondag 28 Augustus met een reis naar de kust. De « Alpina-Car » zette ons seeds om 8 uur af te Gent. Na de mis in de St. Michielskerk maakten wij een morgenwandeling langs de St. Niklaaskerk, het Belfort en de St. Baafskerk verder naar de Vrijdagmarkt met standbeeld van Jacob van Artevelde en de bekende « Dulle Griet ». Nog vlug het Gravensteen bezocht en dan verder door het Meetjesland naar Brugge. Hier werd ook een bezoek gebracht aan de voornaamste bezienswaardigheden der stad o.a. de H. Bloed kapel en de O.L. Vrouwekerk. De laatste etappe bracht ons in het rustoord te Wenduine, waar wij op een hartelijke wijze werden ontvangen door de heer Dons.

De winterperiode is minder geschikt voor verre reizen, wij zullen ons dus beperken tot een paar interessante bezoeken aan instellingen der omgeving o.m. de studio's van het N.I.R. te Brussel, de vlieghaven van Melsbroek en de Brouwerij van Haacht.

Wij maken van deze gelegenheid gebruik om de heer Valgaeren, dienstoverste te Mechelen, te danken voor de welwillende medewerking die wij van hem mochten ontvangen bij de organisatie der verschillende uitstappen.

ROUW IN DE STELPLAATS KUREGEM.

Dh. J. Fr. De Jonghe, diensthoofd 1ste klasse, overleed op 7 October jl. Hij vond werkelijk, plichtdoende, de dood. Na de bijzondere diensten ingericht te hebben ter gelegenheid van de feesten in de stad Hal, werd hij bedlegerig van Maart jl. af.

Dh. De Jonghe, geboren in 1888, trad als ontvanger in dienst bij de Buurtspoorwegen in 1904. Tijdens zijn 45 jaren dienst volbracht hij een type-loopbaan, welke als voorbeeld mag gegeven worden: hij werd klerk benoemd op het einde van de eerste wereldoorlog, en in 1927 tot stelpaats-overste bevorderd. Hij stond aan het hoofd van de « beweging » voor het belangrijk net van Brussel, respectievelijk als diensthoofd 2de en 1ste klasse. De N.M.V.B. verliest aan hem een trouwe dienaar.

Wij bieden aan de beproefde familie onze innige deelneming aan.

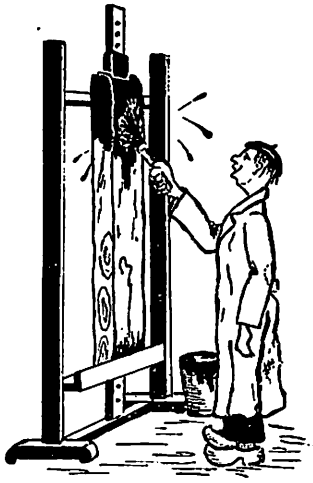
Voor Moeder de Vrouw

De grote magazijnen « Innovation »
bieden U volgend recept aan.

Irish Stew

Schapeenvlees op z'n Iers bereid (spreek uit aviroch stioe) Lekker wintergerecht, gemakkelijk gereed te maken

<p>1 NEEM EEN STUK SCHAPENVLEES VAN DE SCHOUDER, DAT U IN REGELMATIGE BLOKJES SMIJDT. OP HET VUUR ZETTEN MET KOUD</p> 	<p>2 WATER EN OP DE KOOK LATEN KOMEN, DAARNA GEDEELTELIJK HET WATER WEGNEMEN ZODAT HET VLEES NOG ENKEL BEDEKT IS.</p> 	<p>3 KRUIDEN, BIJVOEGEN: TÏM EN LAURIER, AARDAPPELEN, FÏN GESNEDEN VIEN. DE POT ZORGVULDIG GESLOTEN HOUDEN EN GEDURENDE</p> 
<p>4 ANDERHALF- A TWEE UUR OP EEN ZACHT VUUR LATEN STOVEN. DE STUKJES SCHAPENVLEES OP EEN HETE SCHOTEL LEGGEN OM-</p> 	<p>5 RINGD DOOR AARDAPPELEN, EN HET GANSE GERECHT BEGIETEN MET VOLGENDE SAUS: BOTER MET BLOEM BEWERKEN, AANLENGEN</p> 	<p>6 MET HET VLEESNAT, DE SAUS LATEN DIK WORDEN, ZE OP HET VLEES GIETEN; DAARNA WARM OPDIENEN.</p> 



Een delicaat karweitje...!

(Tek. Hougardy.)

DE DWARSLIGGERS EN HUN CREOSOTEREN

De dwarsliggers, wier bestemming het is de riggel op zijn plaats te houden en de last ervan te dragen, spelen in de aanleg van het spoor een zeer voorname rol. Zij zijn in zekere zin de steunpunten van een brug waarvan de rigges de schotbalken zouden voorstellen. « Weerstand » en « Elasticiteit » zijn dus de bijzonderste hoedanigheden die van de dwarsliggers dienen gevegd. Om aan deze voorwaarden te voldoen, viel de keuze op het hout waarvan de gewoonlijk gebruikte soorten zijn: eik, beuk en harsachtig hout. Hoewel het merendeel van de dwarsliggers in hout is, bestaan er nochtans metalen dwarsliggers (staal) en dwarsliggers in gewapend beton. Onze maatschappij gebruikt practisch slechts de eiken dwarsligger.

Al is eik een der best gekende houtsoorten zou het betrekkelijk vlug vergaan, niet zozeer ten gevolge van de mechanische krachten die het ondergaan moet, maar omwille van de weinig benijdenswaardige plaats die de dwarsligger voorbehouden wordt precies om zijn functie te kunnen vervullen. Gepaast op de ballast, is de dwarsligger letterlijk aan alle weersgesteldheden blootgesteld: vochtigheid, regen, sneeuw, warmte of koude. Al deze afwisselingen van atmosfeer schaden aan de goede bewaring ervan. Er bestaat een andere vijand tegen de bewaring van de dwarsligger, de woekerplanten of dieren (paddestoelen en insecten): beide zoeken er hun voedsel in. Hun uitverkoren plaatsje is het spint: jongst gevormd hout - dus zachter, - dat zich schier onmiddellijk onder de schors bevindt.

Er zijn twee middelen om het nuttig bestaan van de dwarsligger te verlengen: het eerste, eenvoudig en natuurlijk, zou er in bestaan slechts het hart van de eik, theoretisch onbederfbaar te gebruiken. Ongelukkig zeer deze oplossing zo duur komen dat alle spoorwegen dit inzicht hebben moeten prijsgeven. De zoekers hebben zich dan gekeerd naar kunstmatige bewaringsmiddelen, door het drenken met een product dat ertoe in staat is de factoren met schadelijke invloed te bestrijden. Dit product moet vooral een ontsmettingsmiddel met lange uiwerking zijn.

WARMER DRENKING ONDER DRUK VAN DE DWARSLIGGERS.

Een der best gekende en meest gebruikte producten is creosoot (middenolie van koolteer + carboolzuren en naftaline).

De drenkingsbewerkingen moeten warm geschieden, aan een temperatuur van circa 90° C.

De installaties (zie schets) omvatten hoofdzakelijk: een ontsmettingsketel, lange cylinder A., een vergaarbak R, die de creosoot inhoudt waarmee de ontsmettingsketel A. dient gevuld en een doseerder D, voorzien van een in graden verdeeld peil, die de creosoot bevat wier opslorping dient gemeten. Daarenboven is er een ketel nodig voor het verwarmen van de creosoot, een lucht-ramendruktoestel en een luchtpomp om de ketel luchtedig te maken.

Om de temperatuur van de creosoot op 90° te behouden, worden door stoom dooropen verwarmingsbuizen

aangebracht in de ontsmettingsketel, de vulvergaarbak en de doseerder.

Er bestaan twee werkwijzen: het procédé Bethel en het procédé Rüping:

1. Procédé Bethel ook met volle cellen genaamd. Na het ledigen wordt de creosoot rechtstreeks in de ontsmettingsketel toegelaten, vervolgens onder drukking geplaatst om de cellen te vullen.
2. Procédé Rüping ook met ledige cellen genaamd: Alvorens de creosoot in de ontsmettingsketel toe te laten brengt men er lucht onder drukking in. Op het ogenblik van het herstel van de atmosferische drukking, drijft de in de cel gevangen lucht de overtollige creosoot uit. Dit procédé is vanzelfsprekend meer bezuinigend en wordt door ons gebruikt.

Vooraleer de beschrijving van een creosoteerbewerking aan te vatten, herinneren wij eraan dat, om te kunnen gecreosoteerd worden, een dwarsligger negen tot twaalf maand blootgesteld moet zijn gebleven aan de aktie van de wind om het sap te doen verdwijnen.

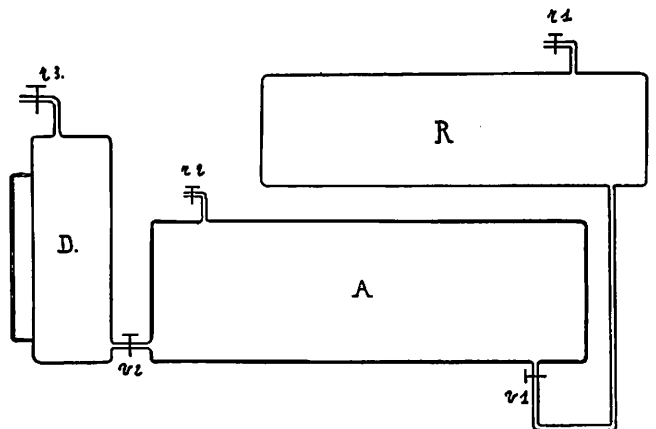
Wanneer de dwarsliggers droog genoeg worden geacht, gaat men over tot het behakken (aanbrengen van steunvlak voor de riggels) en men laadt ze op wagentjes die naar ontsmettingsketel A worden gedreven, grote rolvormige verwarmde buis. Wanneer de ontsmettingsketel gevuld is (ongeveer 700 dwarsliggers), worden de aansluitingsriggels opgebroken en het deksel gesloten. Het creosoteren kan beginnen.

De creosoteerbewerkingen worden in vijf fasen verdeeld: we gaan ze bondig beschrijven:

1° fase: Voortbrengst van een luchtdruk van 2 à 3 kg. op de in de ontsmettingsketel ingesloten dwarsliggers. Beschrijving: toelating van de lucht onder druk in de ontsmettingsketel A langs het bovenste kraantje r2

2° fase: Vullen van ontsmettingsketel A met de in vergaarbak R gehouden creosoot. Beschrijving: langs het bovenste kraantje r1 zendt men in vergaarbak R, lucht onder een druk lichtjes hoger dan deze van de ontsmettingsketel. Vervolgens opent men schuif v1 en de creosoot vult de ontsmettingsketel.

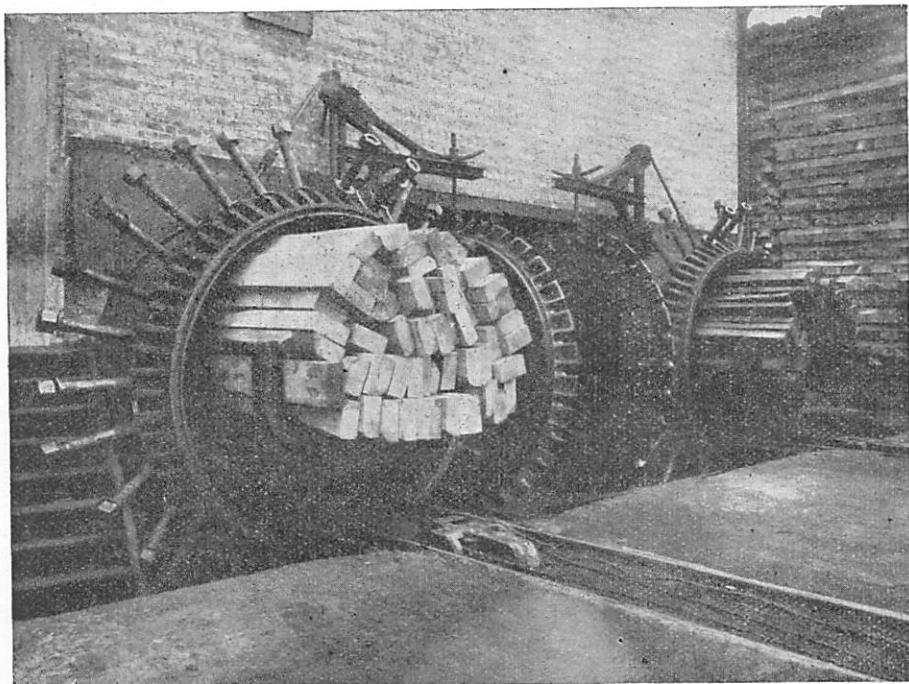
Duur: 10 minuten.



3° fase: Opslorping van creosoot door de dwarsliggers. Beschrijving: doseerder D, die aan een drukking van 15 kg. onderworpen creosoot inhoudt, wordt langs schuif v. 2 in verbinding gesteld met de ontsmettingsketel A. De bewerking wordt stopgezet op het ogenblik dat het in graden verdeeld peil, geplaatst op de doseerder, aanduidt dat de door de de dwarsliggers op te sloppen hoeveelheid creosoot is bereikt. Duur: 1 u. 20'

4° fase: Wegleiding van de creosoot. Beschrijving: lucht onder druk, toegelaten langs kraantje r 2, drijft de creosoot van de ontsmettingsketel in vergaarbak R terug.

Duur: 20 minuten.



5° fase : luchtledig maken tot 60 cm. kwikzilver. Zo de dwarsliggers onmiddellijk na de 4e fase werden uitgehaald zou de creosoot er afdruppen, alles bevuild en verloren gaan. Om deze te recupereren, ledigt men een weinig; deze bewerking wordt netheidslediging genoemd.

Duur : 15 minuten.

De drenking is ten einde. Het deksel mag worden opgelicht en de met dwarsliggers geladen wagentjes kunnen buitenrollen. Het aantal en de doormeter van de bouten die dit deksel dichthouden (zie foto) zullen waarschijnlijk de lezer hebben verbaasd. Zo we de drukking berekenen die dit deksel dragen moet, zullen we vlog de noodzakelijkheid ervan hebben begrepen.

Doormeter 200 cm., hetzij straal 100 cm.

Oppervlakte : $PS^2 = 3,1416 \times 100^2 = 31.416 \text{ cm}^2$.

Vermits de drukking 15 kg. per cm^2 bedraagt, zal de op het deksel uitgeoefende kracht $31.416 \times 15 = 471.240 \text{ kg}$. belopen.

KOUDE DRENKING VAN DE DWARSLIGGERS.

Onder de producten die worden benuttigd om het hout te beschermen, kunnen sommige koud worden gebruikt. In dit geval is de installatie natuurlijk veel eenvoudiger : de dwarsliggers worden gedurende een bepaald tijdsbestek in een bak gedompeld die het product bevat.

Zoveel werk en zorg voor een simpel « stukje hout » dat in de grond wordt gestopt ? Zeker want dit stukje hout is het fundament van het spoor. Hieruit volg dat het gebruik van dwarsliggers van slechte hoedanigheid of minstens tot vroegtijdige verrotting gedoemd tengevoege van het niet beschermen van het hout, zou overeenstemmen met de handelwijze van een onverantwoordelijk bouwmeester die de stevigheid van de grondvesten, van het op te richten gebouw, verwaarloost.

J. DELABY

De ontvanger : Goed thuis gekomen gisteren, Meneer ?
De abonent : Maar zeker. Waarom ?

De ontvanger : Euh... Hewel omdat ge gisteren avond uw plaats afgestaan hebt aan een dame en ge waart met uw twee de enige reizigers op mijn wagen.

Mabel : Die jongen met zijn twee valiezen heeft me gekust terwijl we onder de tunnel doorreden.

De vader : De onbeschaamde ! Waarom heb je me niets gezegd ?

Mabel : Maar ik dacht dat er nog tunnels zouden komen !
(The Passing Show).

Aankopen.

	Eik.	Beuk.
1946 . . .	120.000	37.000
1947 . . .	300.000	53.000
1948 . . .	188.000	4.500

Verzendingen

naar E. G.

	Eik.	Beuk.
1946 . . .	93.000	19.000
1947 . . .	211.000	38.000
1948 . . .	213.000	38.000

S. A. GLACERIES REUNIES

JEMEPPE s/SAMBRE

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



Deze producten schaffen het gevaar af voor verwondingen door glasscherpen verwekt. — 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

Reiziger : Receveur, we staan hier als haringen in een ton geperst. Kunt ge er dan niets op vinden om te beletten dat we half verpletterd worden ?

Onvanger : Maar zeker, Meneer. Nummert de reizigers en vraagt aan de pare nummers in te ademen terwijl de onpaar genummerden uitademen.



Armand Van Tichel, brigadier-schilder te Merksem, werd op 1 October op pensioen gesteld na 45 jaren dienst.

Hij zond ons « Een laatste groet » geschreven in vrije verzen.

De aesthetici zullen misschien oordelen dat de schrijver soms een al te grote vrijheid heeft genomen, maar deze verzen drukken met zoveel openhartigheid zijn gehechtheid aan de tram uit, dat we met genoegen zijn gedicht hieronder afdrucken.

Oh tram ! Oh tram ! ik ga U nu verlaten,
Maar vóór ik afscheid van U neem, mijn vriend,
Wil ik nog eens hartelijk met U praten,
Ik heb jarenlang bij U mijn brood verdiend.
Toen ik in 1904 in dienst kwam,
Gaf de tram als nu bijlange niet zooveel zwam.
In dien tijd ging alles even rustig en bedaard,
Velstrammekens werden toen, getrokken door het paard,
Maar ik zal nu over den paardentram zaliger beter zwijgen,
Er werd hierop genoeg gesakkerd, de tramlijn lag vol
[paardevijgen,

't Stoomtrammeke vergeten, dat mag ik zeker niet,
Jarenlang het ik aan U gewerkt, oh « zwarte piet »,
Hoe men U destijds ook voor uw rook en gerammel heeft
[verweten,

Wat werd er door U in oorlogstijd niet vervoerd,
Dank zij U hadden wij eten.

45 jaar lang heb ik gewerkt aan den tram, een heel spanne tijd,
Wat is er intussen niet veranderd door de electriciteit,
Onze tram bolt thans in een zeer vliegende vaart, door dorpen
[en steden,

Hij wordt door ieder geprezen, men heeft nooit met zulk
Salut ! dierbaren tram ! [comfort gereden.

Vooruit, geeft hem maar zwam.

ENGLEBERT

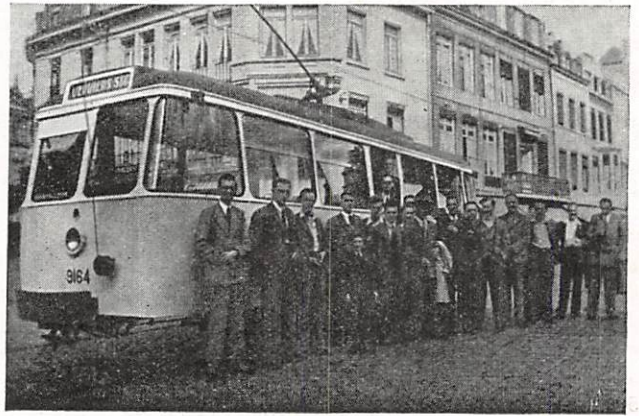


DE RIJWIELBAND VAN KWALITEIT

TRAMVRIENDEN

In september jl. kondigden wij het bezoek aan van een groep Engelse tramvrienden, leden van de « Light Railway Transport League ».

Deze groep onder leiding van dh. Price bezocht op enkele dagen een groot aantal tramwegexploitaties. Rondgeleid door dh. Henrard, Ingenieur te Luik-St-Gilles, deden ze een reis op de lijn Spa-Verviers alsook de omrit Luik-Riemst-Tongeren-Luik, Vervolgens werden ze voortreffelijk ontvangen bij de Tramways Vervétois, de Brusselse Tramwegen en de Buurtspoorwegen te Brussel.



In gezelschap van de Redacteur van « Onze Buurtspoorwegen » deden ze, uitsluitend per tram, de reis Brussel-Mechelen-Putte (Nederlandse grens).

'sAnderendaags doorliepen ze te voet de tunnel van de Noord-Zuidverbinding, van het Centraal station tot het Noordstation, hetgeen weinige Belgen reeds gedaan hebben !

De gastvrijheid van de Belgen werd door hen ten zeerste op prijs gesteld en zij beschouwen ons land werkelijk als het Mekka van de tramwegliefhebbers !



Hier ziet U een vis van 13 pond gevangen in de vijver van Zuun door Coppens Joseph ontvangcr.
(Het Rad, Brussel)

Een Schot discussieerde sedert een tijdje met de treinchef en beweerde maar één shilling te moeten betalen in plaats van twee. Eindelijk grijpt de treinchef, woedend, het valies vast van de Schot en werpt het uit het venster op het oogenblik dat de trein over een brug rijdt. « Hoozo », riep de Schot uit, « is 't niet genoeg dat U me te veel wilde doen betalen, nu wilt U nog mijn zontje verdrinken ».

Jul komt buiten adem thuis :

— « Wel ? », zegt zijn vrouw, « Was is er met U gebeurd ? ».

— « 'k Heb achter de bus gelopen en ik heb hem gemist, maar het is niets, want zo heb ik 1,50 Fr. uitgespaard ».

— « Slimme », antwoordt zijn vrouw, « hadt ge nu eens een taxi achterna gelopen, dan hadt ge wel 100 Fr. uitgespaard ».