

# Onze BUURTSPORWEGEN

5<sup>de</sup> JAAR - N<sup>o</sup> 24

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

MAART 1950



Het Staatsblad van 23 Februari jl. meldt dat het mandaat van de heer Graaf L. de Lichtervelde, Voorzitter van de Raad van Beheer der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, verlengd werd voor een nieuw termijn van zes jaar.

De heer Graaf de Lichtervelde is, door zijn dagelijkse betrekkingen met de beheerders van belangrijke nijverheidsondernemingen van het land, zeer goed op de hoogte van de problemen welke de modernisatie van de werkmethodes stellen.

Onze Voorzitter gaf de stoot aan de hervormingen op gebied van organisatie en mechanisering bij het Hoofdbestuur en in onze Exploitatiegroepen; tevens is hij een van de beschermers van het inlichtingsblad « Onze Buurtspoorwegen », dat hij steeds door zijn raadgevingen en suggesties aanmoedigde.

## ◆ De controle in de rollende diensten ◆

Sommige agenten zullen bij het lezen van deze titel wel hun neus ophalen, ten einde lucht te geven aan een verborgen gevoel van misprijzen en wantrouwen.

Het is te hunner aandacht dat huidig artikel geschreven werd, met het doel hen aan het verstand te brengen dat deze houding, soms wel totaal onbedacht of onvrijwillig, op een gans verkeerde beoordeling berust, vermits op alle gebied het toezicht noodzakelijk is.

In ieder stevig beheerde onderneming wordt er controle uitgeoefend; controle over de gebouwen, financiën, grondstoffen enz... en in een vervoeronderneming, ook zo uitgebreid als de onze, wordt er trouwens als overal toezicht uitgeoefend over de boekhouding, materialen, leveringen of de veiligheid.

Bij ons eveneens wordt iedereen geleid, ja, staat zelfs onder controle bij het uitoefenen van zijn functie: de ploegbaas bevindt zich immer in de nabijheid van zijn ploeg, het bureelhoofd bij zijn bedienden.



Waarom zou dan het personeel van de rollende diensten gevrijwaard blijven van deze maatregel? Sommige agenten denken het gevonden te hebben door te beweren dat « de controle een noodzakelijk kwaad is ». Volstrekt niet! Zij is wel een noodzakelijkheid, doch hoegenaamd geen kwaad.

Wij geven grif toe dat, indien alle mensen volmaakt mochten zijn, een **beperkt**ere controle ruimschoots zou volstaan, desniettemin zou ze nog in mindere mate gevergd worden. Vooreerst omdat er bepalingen van de uitbatingsreglementen bestaan die op de letter dienen nageleefd te worden, ten einde de trafiek niet door stoornissen noch onderbrekingen te zien gehandicapeerd worden.

Op dit gebied heeft de groep Brussel buitengewone resultaten geboekt en dit, door haar controleurs dagelijks aanbevelingen te doen richten aan haar onder toezicht gestelde agenten. Deze aanbevelingen dragen namelijk over het Politie - en Uitbatingsreglement (ontijdig vertrek, verwaarloosd materiaal, achteruitrijden enz...) Een dusdanige werkwijze heeft de controleurs er toe gebracht dagelijks hun P. R. te doen naslaan, en door dit feit, wanneer het geval zich mocht voordoen dat zij voor de Rechtbank gedagvaard worden om er te getuigen, zullen de zekerheid en juistheid met dewelke zij de hun gestelde vragen beantwoorden, niet nalaten, de rechter gunstig te beïnvloeden.

De controle is nog noodzakelijk daar het van primordiaal belang is te kunnen nagaan of elke reiziger voorzien is van een vervoerbewijs en of, in elk geval, het juist tarief toegepast werd; dit valt niet alleen ten goede van de Nationale Maatschappij doch tevens onrechtstreeks van de agenten, daar de toestand van eerstgenoemde onvermijdelijk zijn weerslag heeft op het lot van deze laatsten.

Daarenboven kan, voor een **plichtsbeseffend** ontvanger, de controle in het rijtuig geïnterpreteerd worden als **de controle der reizigers**. Wie zal er dan nog durven beweren dat het toezicht overbodig is!

Het is dus volstrekt logisch dat er toezicht uitgeoefend wordt over alle werkzaamheden, wat men in 't geheel niet hoeft voor te stellen als een bewijs van wantrouwen.

Vanzelfsprekend wordt er gevergd dat de controle taktvol uitgevoerd weze. Geen aanstellerigheid als « ik ben de baas ». Een goed controleur loopt niet te koop met « terechtwijzingen ».

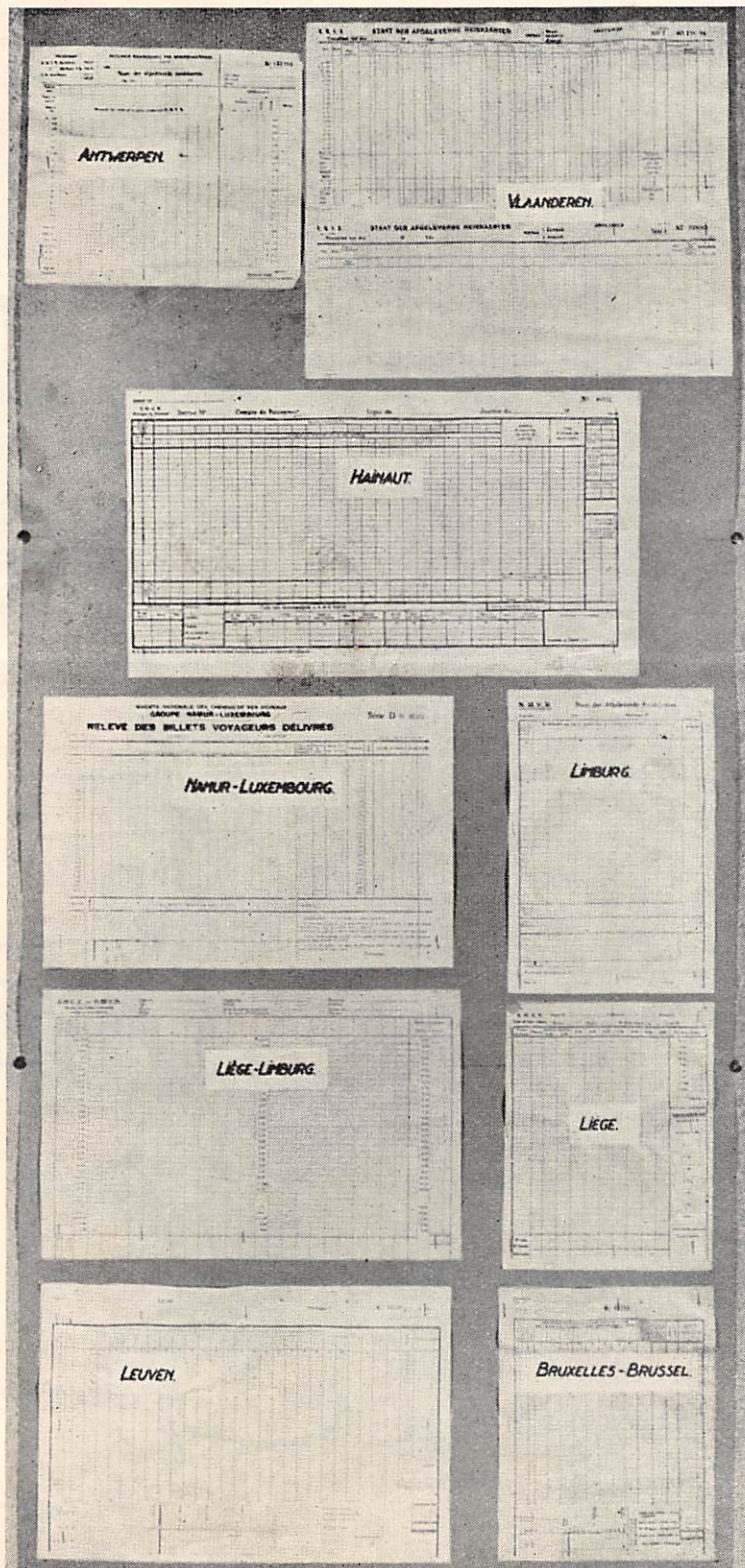
Vooreerst dient hij zich te beschouwen als een **bestendig onderrichter**; het volstaat niet alleen van inbreuken op het reglement vast te stellen, doch tevens het **waarom** aan te geven **hoe** men deze zal kunnen herstellen. Wanneer er herhaling en bijgevolg slechte wil aanwezig is, dringt de terechtwijzing zich natuurlijk op. Een controleur die over een juiste opvatting van zijn taak beschikt, wat zeker en vast niet te onderschatten is, zal tenslotte het vertrouwen van het personeel winnen.

Alzo kan een gelukkige samenwerking, gesproken uit een beter begrip der plichten en werken wederzijds tot stand komen, dewelke niet alleen onze Maatschappij, doch eveneens elk agent in 't bijzonder zal ten beste vallen.

# Eenmaking van de verschillende typen van ontvangstbladen

## Organiseren is Vereenvoudigen

Enkele modellen van ontvangstbladen, die te voren in onze groepen aangewend werden



V  
R  
O  
E  
G  
E  
R

**I**N het raam van de eenmaking der drukwerken, hebben de ontvangstbladen «Reizigers» d. i. de documenten voor het in rekening brengen van de door de ontvangers verkochte reiskaartjes het voorwerp van een studie uitgemaakt door een Commissie samengesteld uit afgevaardigden van de verschillende Groepen.

Dit document is zonder twijfel een van de meest gebruikte bij de N. M. V. B. daar iedere ontvanger in dienst minstens één ontvangstblad «Reizigers» per dag moet opmaken.

Zoals de hiernevenstaande foto aantoont, gebruikte iedere groep tot op heden zijn eigen model van ontvangstblad «Reizigers». Deze documenten waren zodoende in alle opzichten verschillend van groep tot groep (formaat - opvatting - papier - kostprijs enz...).

Het nieuwe ontvangstblad «Reizigers» is van een eenvormig formaat. Nochtans werden er twee verschillende voorstellingen voorzien, de ene te gebruiken op de lijnen met lange reisweg en dus vele waarden en minder reizen en de andere het tegenovergestelde, d. i. weinig waarden en een groot aantal reizen.

Daarbij valt op te merken dat de keerzijde van het nieuwe ontvangstblad «Reizigers» gebruikt wordt voor de inschrijving van het vervoer van postzakken en postcolli's en van zendingen dagbladen.

Voorheen werden deze, in de meeste groepen, ingeschreven in een speciaal boekje, dat sedert het in voege brengen van de nieuwe ontvangstbladen kon worden afgeschaft (zie foto hiernaast).



# NEEN !

Bij de recente opvoering van de vervoertarieven kwamen er aan het adres onzer plaatselijke diensten ettelijke klachten der reizigers toe en de dagbladen lieten niet na deze te verspreiden.

Alhoewel deze bui van ontevredenheid sindsdien iet of wat gekalmeerd is, hebben wij het nuttig geacht onze agenten, die in voortdurend contact staan met het publiek, enkele elementen te verschaffen, zodat ze in de mogelijkheid zullen gesteld worden hen, die beweren dat onze tarieven een overdreven verhoging hebben ondergaan, op een passende manier van antwoord te dienen.

Het zou wel onbegonnen werk zijn de prijzen van 1914 trachten te vergelijken met de huidige, vermits de bestaansvoorwaarden zelf grondig gewijzigd werden.



Daarentegen vermag een prijsvergelijking van 1939 met deze van 1949-1950 een juister overzicht te geven van de toestand.

De hieronder aangebrachte tabel is het sprekend bewijs dat de titel van dit artikel zo maar niet klinkklare onzin is.

De prijzen der betreffende jaren werden gevraagd aan betrouwbare waardige huizen en wij hebben er zorg voor gedragen de produkten te weren, die aan seizoenschommelingen of speculaties onderhevig zijn, zoals o. m. eiëren en koffie.

Men kan er dus op een afdoende wijze uit afleiden dat onze tarieven op verre na de gemiddelde stijgingscoëfficiënt der produkten van eerste noodwendigheid en dagelijks gebruik niet bereiken.

Leest ze met aandacht en tracht van ze te onthouden. Zij zouden U wel eens kunnen van nut zijn.

## Onze vervoertarieven

## zijn NIET overdreven

	Prijs in 1939	Prijs in 1949	Coëfficiënt
Brood	1,90 fr.	6,90 fr.	3,63
Olie (liter) (aardnoten)	6,90 fr.	23,— fr.	3,33
Vlees (rosbief)	25,— fr.	90,— fr.	3,60
Suiker in klontjes	3,70 fr.	13,90 fr.	3,75
Goudse kaas 45 %	17,50 fr.	60,— fr.	3,40
Melk	1,60 fr.	6,75 fr.	4,21
Dagbladen	0,30 fr.	1,25 fr.	4,16
Sigaretten (pakjes van 25 stuks)	2,25 fr.	8,70 fr.	3,86
<b>Gemiddelde coëfficiënt</b>			<b>3,74</b>
<b>BIJ DE BUURTSPOORWEGEN</b>			
3 secties (stadsagglom.)	1,10 fr.	2,50 fr.	2,27
3 secties (buiten de stad)	1,10 fr.	2,75 fr.	2,50
5 km. per spoorauto	2,— fr.	4,50 fr.	2,25
Transport van 1 ton geclasseerde kolen voor 100 km. per Buurtspoor (per 20 Ton)	38,20 fr.	103,— fr.	2,69
<b>Gemiddelde coëfficiënt</b>			<b>2,43</b>

# VOORKOMEN VAN ONGEVALLEN

Onder de menigvuldige preventieve middelen gebruikt om de ongevallen te bestrijden en om bij de werklieden de veiligheidsgeest op te wekken, is er één die een zeer speciale vermelding verdient.

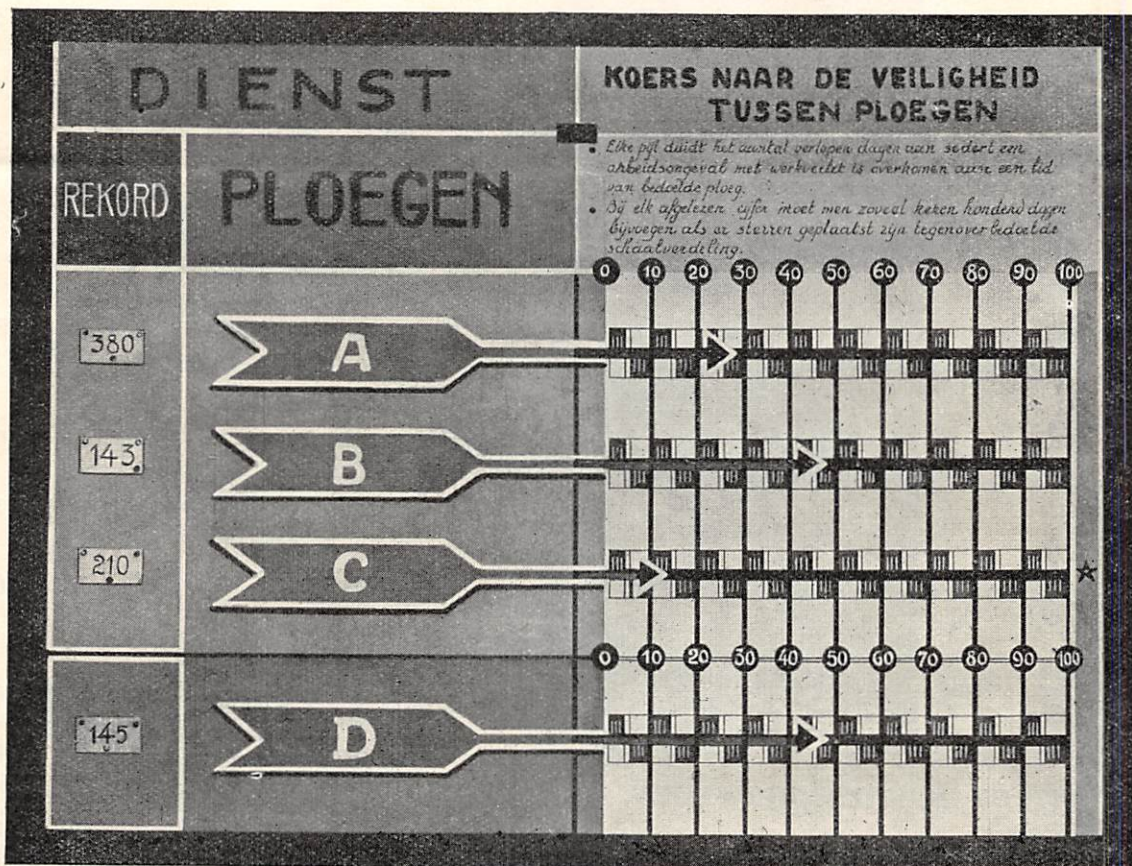
De hoofdgedachte bestaat in de vergelijking van verschillende groepen van werklieden verenigd in diensten, ploegen, zelfs brigaden, met als vergelijkingsbasis, het aantal verlopen dagen tussen het laatste ongeval overkomen aan de beoogde groepering en dit met het doel een heilzame naijver te scheppen.

Op dusdanige wijze kan elke werkman van dag tot dag het resultaat van zijn ploeg volgen op een uithangbord en aldus deelnemen aan een echte veiligheidsmatch met de andere mededingende ploegen.

Het uithangbord dat de resultaten weergeeft en voldoende afmetingen heeft, ten einde goed lees-

baar te zijn, is gewoonlijk in de nabijheid van een stempelbureel geplaatst. Het is verdeeld in twee delen, waarvan het linker de namen van de ploegbazen draagt terwijl het rechter, onderverdeeld in 100 gelijke delen, een periode van 100 dagen voorstelt. Met elke ploeg komt een pijl overeen waarvan de punt het aantal verlopen dagen weergeeft sedert het laatste ongeval overkomen aan bedoelde ploeg. Elke dag worden de pijlen een onderverdeling vooruit geschoven. In geval van ongeval overkomen aan een van de leden van een ploeg wordt de overeenstemmende pijl teruggebracht op 0. Indien een ploeg haar 100ste werkdag bereikt zonder ongeval, wordt de pijl eveneens teruggebracht op 0 doch er wordt een ster geplaatst naast de naam van de ploegbaas. Een afzonderlijke kolom duidt het recordcijfer aan van elke ploeg.

Wij vernemen dat een gelijkaardige proef zal genomen worden in een van onze groepen. Wij kunnen haar hier slechts een goede uitslag wensen.



Uit deze tabel blijkt duidelijk dat, bij voorbeeld, ploeg C reeds een record behaalde met 210 dagen zonder ongeval.

Voor de lopende periode wijzen de ster en de pijl aan dat de mannen van groep C reeds gekomen zijn aan hun 114<sup>de</sup> werkdag zonder ongeval.

Indien het vak voorbehouden aan ploeg D zich van de andere onderscheidt door een donkerder kleur, is het, om te doen uitkomen dat het een groep betreft, die een bedrijvigheid heeft die verschilt van deze van de ploegen A, B, C en die normalerwijze met deze laatste niet mag vergeleken worden.

# 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.	25,1	25	54,5	45,2	22,4	20,7	28,2	29,3	33,3

## 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.	4,70	0,45	3,53	1,14	1,30	0,63	3	4,63	2,61

### Commentaar

Met voldoening mogen we dus een *vermindering* vaststellen van de *gemiddelde herhalingsvoet* van het net dat van 38,8 voor 1948 tot 33,3 voor 1949 gezakt is.

Dit cijfer is echter nog te hoog, en dit in grote mate ter oorzaak van de uitslagen der groepen Namen-Luxemburg en Henegouwen, waar het onontbeerlijk is dat alle agenten een ernstige inspanning doen om het percentage op een normaal peil te brengen.

Bravo voor Brussel, waar de vermindering belangrijk is !

Het doeleinde, dit jaar, is de gemiddelde coëfficiënt 25 te bereiken, cijfer voor Antwerpen en de Beide Vlaanderen ! Het *percentage van ernstigheid* is ook in vermindering.

Zetten we de strijd voort, want herinneren we ons dat in 1949 drie dodelijke gevallen voorkwamen en twee gevallen van 100 % bestendige onbekwaamheid hetgeen de hoge percentages uitlegt van Henegouwen, Antwerpen en Limburg.

Dubbele waakzaamheid is geboden.

## Enkele typische ongevallen

Men vraagt zich soms af hoe de ongevallen zich voordoen bij onze Maatschappij. Het is heel eenvoudig ! Geven wij ons de moeite enkele gevallen te overwegen die zich voorgedaan hebben gedurende het 3<sup>e</sup> trimester 1949.

1<sup>ste</sup> geval.

De geleider van een in noodverkerende autobus deed beroep op het personeel van een spoorauto om zijn voertuig in gang te zetten. Te dien einde werd een stuk dwarsligger gespannen tussen beide rijtuigen. Op 't ogenblik dat het signaal werd gegeven aan de geleider van de spoorauto om achteruit te rijden, om de autobus voort te duwen, gleeed het stuk hout van zijn steunpunten en de agent die het vasthield werd tussen de twee voertuigen geklemd.

Resultaat : **30 dagen werkonbekwaamheid.**

2<sup>de</sup> geval.

Een rangeerder, gelast met het aanhaken van wagens, werd gevat tussen de twee buffers, door de onvoorzichtigheid te begaan te handelen terwijl de wagens in beweging waren.

Resultaat : **25 dagen werkonbekwaamheid.**

Moet het herinnerd worden dat het aanhaken moet geschieden terwijl de voertuigen stilstaan ?

3<sup>de</sup> geval.

Gedurende het vervoer van spoorstaven op truckwagen werd de hand van een baanwerker geklemd tussen twee staven, door de onvoorzichtigheid de hand op de staven te houden.

Baanwerkers ! Onthoudt de oorzaak van dit ongeval dat **22 dagen werkonbekwaamheid** voor gevolg had.

4<sup>de</sup> geval.

Bij het afbikken van een spoorstaaf kreeg de soldeerder, die verwaarloosd had zijn bril op te zetten, een braam in het oog.

De eeuwige nalatigheid !

Resultaat : **21 dagen werkonbekwaamheid.**

5<sup>de</sup> geval.

Een agent gelast met het regelen van spoorapparaten, plaatste de trekstang van een wissel in loodrechte stand, zonder deze vast te zetten. Op het ogenblik dat hij een spil wilde uittrekken kantelde de trekstang en pletterde zijn hand.

Zijt gij met soortgelijke werken belast, herleest dan aandachtig de omstandigheden van dit ongeval.

Resultaat : **40 dagen werkonbekwaamheid.**

6<sup>de</sup> geval.

De stoker van een lokomotief reinigde de rookkast en wierp de gloeiende as door het venster van de HL. De machinist die op dat ogenblik voorbijstapte kreeg een zekere hoeveelheid op zijn rug.

Het gelijkt wel een flauwe grap, maar die eindigde met **15 dagen werkonbekwaamheid.**

De veiligheid is geen ijdel woord zonder zin of betekenis, het is de strijd aangevat, tegen de ongevallen en hun triestige nasleep van zorgen, lijden en moeilijkheden, en waaraan niemand zijn steun mag weigeren.



**Vermeire, B.**  
wattman — Assebroek  
42 jaren dienst.



**Geys, K.**  
baanwerk, - Westmalle  
45 jaren dienst.



**Van Cauwenberghs Th.**  
stoker — Haacht  
43 jaren dienst.



**Robert, Arthur**  
ploegbaas — Mons  
47 jaren dienst.



**Servranx**  
wattman — Brabant  
88 jaren dienst.



**Dekeyser, Théo**  
hoofdontvang. - Haacht  
42 jaren dienst.



**Bonaventure, L.**  
hoofdontvanger - Lasne  
45 jaren dienst.



**Pécheur, V.**  
hoofdontv. — St-Hub.  
42 jaren dienst.



**Malevé, A.**  
schrijnwerker  
42 jaren dienst.



**Kутten, Joseph**  
machinist — Aarlen  
30 jaren dienst.

## SNOEYS Henri (bediende te Merksem) behoudt de Nationale titel in eerste klas kader 38/2.

Op 26 en 27 November j.l. werd in het lokaal « Matador » Brederodestraat te Antwerpen, het kampioenschap van België der eerste klas, kader 38/2 betwist.

Er was een zeer sterke bezetting, waarbij ondermeer :

SNOEYS H., titelhouder.

MAEGERMAN J., kampioen provincie Brabant.

BOULANGER Jnr., kampioen Provincie Luik.

Vorig jaar had Snoeys de titel te Lier gewonnen, en heeft hem dit jaar behouden. Gemakkelijk heeft hij het niet gehad. Evenals verleden jaar, was ook nu een Luikenaar zijn taaieste tegenstrever ditmaal in de persoon van de jonge Luikse belofte, Boulanger Jnr.

Door zijn stevigere technische eigenschappen, zijn meer geserreerd spel en zijn taaier volhouden, heeft Snoeys zijn tegenstander Boulanger de wet opgedrongen. Hier volgt een beschrijving van de tweede partij :

De begaafde Boulanger loopt geweldig van stapel, en heeft na 7 beurten 286 punten voor Snoeys 208. Boulanger kan zijn tempo niet volhouden en Snoeys maakt uit met 64, 59, 29 punten.

SNOEYS : 360 punten, 10 beurten, 36,00 gemidd., 167 hoogste serie.

Boulanger : 329 punten, 10 beurten, 32,90 gemidd., 95 hoogste serie.

## Een halve eeuw aan de tram

Agent **Georges Poivre** bereikt de ouderdom van zijn opruststelling na 50 jaar trouwe dienst aan de N. M. V. B.

Zijn loopbaan ving aan te St-Ghislain op 15 jarige ouderdom. In 1924, bij de over-



name van de lijnen door de N. M. V. B., ging hij over naar de schrijnwerkerswerkplaats van Eugies in hoedanigheid van ploegbaas.

Spijtig genoeg is onze jubilaris reeds verscheidene maanden bedlegerig. « Onze Buurtspoorwegen » wenst hem, in naam van al zijn vrienden en de grote familie der Buurtspoorwegen, een spoedig herstel,

## Een loopbaan eindigt, een andere begint !



Het personeel van de stelplaats Haacht heeft de oppensioenstelling van hoofdontvanger De Keyser gevierd, die we hier tweede links op de foto bemerken.

Mej. Borremans die we naast haar vader, diensthoofd van Haacht, zien zitten, trad in het huwelijk met dh. K., Mollaert van Geeraardsbergen.

Onze hartelijke gelukwensen aan het jonge paar en aan de jubilaris !

■ ■ ■

## Gouden Bruiloft

De gebeurtenis op zich zelf is waarschijnlijk niet zo buitengewoon bij onze op pensioen gestelden. Nochtans zijn wij er van overtuigd dat gans het personeel van de rollende diensten van het Brussels net met plezier zal vernemen dat

# de Buurtspoorwegen

hoofdgeleider Pierre HIRSOUX, die sinds 11 jaar oprustgeste'd is na een dienstperiode van 39 jaar, op 5 Februari jl. zijn gouden bruiloft gevierd heeft.

Hirsoux bleef nochtans niet gespaard van het noodlot. In 1941 werd hem zijn zoon, lasser in de Eloystraat, ontrukkt.

Zijn kleinzoon, lid van de de A. B. A. C., die zich toelegt op de reproductie op schaal van buurtspoorwegtramrijtuigen, heeft van hem de passie voor de tram geërfd.

Bloed loochent zich zelden !

Onze innigste heilwensen aan de jubilaris !

■ ■ ■

## Sint Niklaas te Gent

Het was op Zondag 4 December dat de « grote Heilige » enkele uurtjes voorbehouden had om deze samen met de kinderen van het personeel van de N.M.V.B. door te brengen.

De ontvangst geschiedde in de ruime feestzaal van het gemeentehuis van Ledeborg. Rond half drie reeds begon de zaal aardig vol te lopen en wie zich op het laatste nippertje gewaagd had, moest wel wat zoeken alvorens nog een plaats te kunnen bemachtigen.

Van in het begin reeds heerste er een aangename stemming; de pick-up spelde opwekkende marschen en bekende schlagers, vrienden en kennissen waren blij elkaar weer te vinden en de kinderen wachtten een ietsje zenuwachtig de komst van Sint Niklaas af.

Plots gingen de lichten uit; er kwam beweging op het toneel en het begin van het feestprogramma werd aangekondigd : een ballet « Poppenparade » uitgevoerd door enkele kinderen van het personeel. Twee feeën openden een reuze doos waaruit 8 kleine popjes op maat van de muziek naar buiten dansen, gevolgd door 4 groteren. Zij behaalden veel succes bij de toeschouwers en er zou zelfs om herhaling gevraagd zijn. Er werd voldoening geschonken. Maar wat was de verrassing groot toen

deze maal de feeën twee reuze poppen uit de doos toverden ! Zo de danspassen van deze twee niet even gratievol als die van hun zusjes waren, deden zij niettemin hartelijk lachen.

Wie een goede raad nodig heeft bij het opstellen van zijn « pronostiek » moet maar eens te raden gaan bij Raymondje; doch opgelet vergeet uw blad niet in te dienen !

De lotgevallen van de « twee Klets-koppen » en onze luimige soldaten werden diep meegeleefd.

Antonio et Valentino, onze welbekende clowns, haalden weer heel wat toeren uit hun zak tot vermaak van groot en klein.

En toen brak het bewuste ogenblik aan, Sint Niklaas deed plechtig zijn intrede. Na eerst een woordje gesproken te hebben tot de kinderen, ging hij over tot het uitreiken van mooie geschenken en snoepgoed en hij gaf wel eens een zedenlesje.

Het tweede gedeelte van het programma werd gewijd aan « De Tram ». Elkeen kreeg zijn deel en er werd bewezen dat « centraliseren » lang niet altijd eenvoudig is. Doch aan pret ontbrak het niet.

Ten laatste volgde de trekking van de tombola. Eerst een extra verloting van een lessenaar waaraan al de kinderen van de N.M.V.B. in de zaal aanwezig, konden meedoen; dan de tombola voor de huismoeders want ook aan hen werd gedacht. Zij die met een mooi Jacquardeken of een stel Pyrexstasjes naar huis gingen, waren nog niet weinig in hun schik.

En zo eindigde een aangename namiddag. Het was wel wat later dan voorzien werd, doch is dit geen bewijs dat men zich niet verveelde ?

Aan allen die het welslagen van dit feest mogelijk maakten, hartelijk dank.

Mej. AELVOET,  
Maatsch. Ass.

Een  
weder-  
varen  
van  
controleur  
Speurneus



S. — Daar doet ge goed aan, receiveur, met de ruiten een ogenblik open te schuiven.

— 't Werd hier werkelijk onhoudbaar, ik moest snakken maar mijn asem.

S — Ja, laat ons profiteren van onze goeie ouwe zuurstof uit de lucht, vóór dat ze ons waterstof doen slikken !

— Ge moet toch bekennen, chef, dat het ons werkelijk een hart onder de riem steekt, te weten dat in die kwestie van de waterstofbom, de Amerikanen veertien dagen vooruit zijn op de Russen.

S. — Maar daarentegen schijnt het dat de Russen het geheim van de Coca-Cola zouden achterhaald hebben.

— Als da waar is, dan staan de Amerikanen er maar slecht voor !

S. — Dan zullen de Westerse markten overrompeld en bezet worden met behulp van affiches met Oosterse pin-ups ! Ge kunt er voor of ge kunt er tegen zijn maar 't zou toch minder gevaarlijk zijn dan al dat gespook met smelten en barsten en kraken.

— Al die geleerde bollen zouden veel nuttiger werk kunnen verrichten en, om van wat anders te spreken, ze zouden bijvoorbeeld eens de doofheid in ons land kunnen bestuderen.

S. — Zijn er veel doven bij onze reizigers ?

— En of. Ik roep altijd : « Iedereen ged'end ? » en er zijn er meer en meer die eerst doen of ze niets horen.

S. — Maar, anderzijds, is het mij reeds opgevallen dat zekere jonge ontvangers zich trevreden stellen dit traditionele zinnetje zo maar tussen de tanden te mompelen. De reiziger kan dan gemakkelijker van kromme haas gebaren.

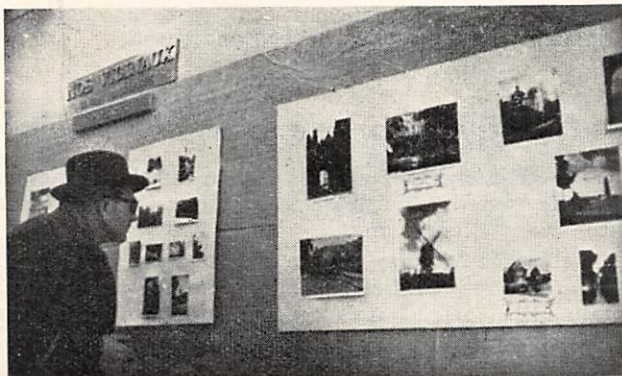
— O, maar ik spreek altijd duidelijk genoeg, zulle, en ik kijk ze vlak in d'ogen.

S. — En als er zijn die U de rug teekeren ?

— Dan roep ik op goed geluk af : « U zijt gediend, Meneer » ? en negen keren op tien draait er zich een om... met het geld in zijn handen.

S. — Da 's zeker een goede taktiek, maar om dezelfde reden ben ik daar juist — en het gebeurt mij meer — opgestapt twee halten vóór de terminus.

— En zo moeten de oneerlijke reizigers er ten slotte genoeg van krijgen onze Maatschappij te willen bedriegen.



De tentoon-  
gestelde foto's van  
onze wedstrijd  
1949

# SOCIALE KRONIEK

## Compensatievergoedingen ten voordele der moeders en kinderen

VAN 1 Januari 1950 af worden de compensatievergoedingen, vroeger toegekend aan de kinderen die van de wettelijke gezinsvergoedingen genieten en aan de persoon die deze kinderen opvoedt, afgeschaft en vervangen door het regime dat hierna wordt uiteengezet :

### 1<sup>o</sup>) Voor de kinderen :

De compensatievergoedingen worden in de gezinsvergoedingen opgenomen en het bedrag dezer laatste dientengevolge verhoogd.

	Bedrag der Compensatie- vergoedin- gen vóór 1-1-1950	Bedrag der gezinsvergoedingen vóór 1-1-1950	Bedrag der vanaf 1-1-1950
1 <sup>ste</sup> en 2 <sup>de</sup> kind . . . . .	75	200	275
3 <sup>de</sup> » . . . . .	100	270	370
4 <sup>de</sup> » . . . . .	100	350	450
5 <sup>de</sup> kind en volgende . . . . .	100	500	600

### 2<sup>o</sup>) Voor de moeder der kinderen :

De compensatievergoeding wordt vervangen door een « toelage voor de moeder in het gezin ».

Deze toelage wordt verleend aan de moeder die een of meer op wettelijke gezinsvergoedingen recht hebbende kinderen opvoedt, voor zover zij in haar gezin blijft en generlei winstgevende beroepsbedrijvigheid uitoefent.

De hiervoorgaande bepaling vergt volgende verklaringen :

a) Het woord « moeder » beoogt de wettige moeder en de natuurlijke moeder van het kind, alsmede de stiefmoeder (de nieuwe echtgenote van de vader der kinderen) en de adoptante naar de zin van de wetgeving op de aanneming.

b) De woorden « die een of meer kinderen opvoedt » vereisen niet dat de moeder in feite de last der kinderen zou dragen. Het is niet noodzakelijk dat de moeder zich persoonlijk bezighoudt met de aan de kinderen te verstrekken zorgen, of met hun opvoeding of onderwijs; de bestendige aanwezigheid van het kind in het gezin wordt niet vereist, in die zin dat het feit dat het kind als intern in een onderwijsinstelling zou geplaatst zijn geen beletsel tot de toekenning van deze toelage is.

c) Door de woorden « in het gezin blijft » dient verstaan dat de moeder onder hetzelfde dak als de kinderen moet wonen.

In de praktijk kan deze voorwaarde als voldoende vervuld worden beschouwd indien de kinderen in het bevolkingsregister ingeschreven zijn als hebbende dezelfde woonplaats als de moeder.

d) Wanneer de tekst bepaalt dat de moeder generlei winstgevende beroepsbedrijvigheid mag uitoefenen, is het de normale toestand welke in aanmerking moet genomen worden.

Een uitzonderlijke of toevallige winstgevende bedrijvigheid is geen beletsel voor de toekenning van de toelage voor de moeder in het gezin.

De bedrijvigheid verwerft een normaal karakter wanneer zij loopt over ten minste 18 dagen per jaar naar verhouding van ten minste 2 uur per dag.

Daarentegen, indien de moeder gewoonlijk een winstgevende beroepsbedrijvigheid heeft en tijdelijk de uitoefening van deze bedrijvigheid stopzet, mag de toelage voor de moeder in het gezin niet toegekend worden, zelfs niet gedurende deze periode van stopzetting.

De toelage wordt eveneens geweigerd aan de moeder die van de werklozenvergoeding of van de vergoeding der mutualiteit geniet; in laatstgenoemd geval wordt de toelage echter slechts geweigerd gedurende de periode van primaire ongeschiktheid (150 eerste werkdagen der ziekte).

Ten einde zich te verzekeren of de voorwaarden van toekenning vervuld zijn, zal elke agent die van de wettelijke gezinsvergoedingen geniet een formulier van verklaring ontvangen, welke dient ingevuld door de echtgenote en zo spoedig mogelijk aan het stambureel teruggestuurd.

De toelage voor de moeder in het gezin zal samen met de gezinsvergoedingen worden uitgekeerd.

## Ontheffingen van militaire dienst

Ontheffingen van actieve dienst worden verleend aan de hiernavermelde categorieën van miliciens der lichte 1950 :

1<sup>o</sup>) Aan de eerst opgeroepen van een familie met meer dan 5 kinderen in leven ;

2<sup>o</sup>) Miliciens wier gezin :

a) ten minste drie zonen aan het leger geleverd heeft,

b) twee zonen aan het leger geleverd heeft waarvan één in dienst is overleden.

Wordt gelijkgesteld met militaire broederdienst, het feit dat de vader, moeder, broeder of zuster van de milicien :

1<sup>o</sup>) als militair of verzetslid gedood werden tijdens de krijgsvieringen of gestorven zijn ingevolge hetzij verwondingen veroorzaakt door de vijand, hetzij ziekten opgedaan of vergerd in en door de militaire dienst tijdens de oorlog of in het verzet.

2<sup>o</sup>) als krijgsgevangene, politiek gevangene of weggevoerde gestorven zijn tijdens of ingevolge hun internering of hun deportatie ;

3<sup>o</sup>) wegens hun vaderlandslievende houding door partijgangers of handlangers van de vijand werden vermoord ;

4<sup>o</sup>) door de vijand werden terechtgesteld ;

5<sup>o</sup>) als politiek gevangene een gevangenschap van minstens 6 maanden hebben ondergaan.

## Nieuws voor de pasgeborenen

Het is ons zeer aangenaam te kunnen berichten dat de samenstelling van de luiermannid onlangs merkbaar verbeterd werd.

Daar bovendien bij de geboorte van het eerste kind een belangrijker en meer volledige uitzet noodzakelijk is, bleek het nuttig twee type-colli's te voorzien naar gelang het een eerste geboorte of een volgende betreft.

### Colli voor een tweede geboorte.

- 1 deken voor kinderbed,
- 6 flanellen luiers,
- 6 luiers « Centra »,
- 3 navelbanden,
- 4 nanzouck hemden,
- 4 hemden van moltonnen gekeperde stof,
- 3 spons-slabbetjes in jacquard,
- 1 garnering voor kinderbedje in extra Amerikaans katoen, omvattend :
  - 2 kussenslopen met geborduurde zoom,
  - 2 lakens met geborduurde zoom,
- 1 caoutchouc onderlegger,

— 2 katoenen onderleggers.

### Colli voor een eerste geboorte.

- Zelfde samenstelling als de luiermant hiervoor, met daarenboven :
- 6 flanellen luiers,
  - 6 luiers « Centra »,
  - 1 sponshanddoek van goede kwaliteit,
  - 1 roze of blauwe badhanddoek.

**Bij gebrek aan plaats zal de kroniek betreffende het WETTELIJK PENSIOEN in het volgend nummer verschijnen.**

## De openbare autobusdiensten van de N. M. V. B.

Het is bekend dat het reizigersvervoer een felle uitbreiding heeft genomen vergeleken bij de jaren welke de laatste oorlog voorafgingen.

Hebben de spoordiensten daarin het leeuwendeel, daarentegen is de jaarlijkse verhoging van het aantal reizigers het hoogst voor de autobusdiensten.

In een onzer steden zelfs, zullen wij dit jaar een belangwekkende proef meemaken welke er in bestaat de elektrische trams te vervangen door autobussen. Deze gebeurtenis is een normale evolutie voor een stad van 52.000 inwoners (80.000 met de voorsteden) waar de exploitatiekosten noodgedwongen moesten verminderd worden.

Vooraleer de statistieken weer te geven over de autobusdiensten welke aan de N. M. V. B. vergund werden, brengen wij onze lezers de wettelijke beschikkingen in herinnering waardoor deze vergunningen worden verleend.

### DE WETGEVING.

De op het ogenblik in bedrijf zijnde autobusdiensten worden gedekt door toelatingen verleend krachtens twee verschillende wetgevingen.

De eerste bestaat in de wet van 29 Augustus 1931, die de N. M. V. B. en de vergunninghouders van tramlijnen machtigt autobusdiensten in te richten, bestemd voor de verbetering der exploitatie van hun spoorlijnen.

De tweede bestaat in de Besluitwet van 30 December 1946 welke andere in voege zijnde wettelijke teksten intrekt en vervangt.

### Aantal en totale lengte van de op 31 December 1949 in bedrijf zijnde openbare autobusdiensten.

Provincie	In eigen beheer		In verpachting		Totaal	
	km.	aantal	km.	aantal	km.	aantal
Antwerpen	52,990	2	305,720	11	358,710	13
Oost-Vlaander.	75,000	3	143,900	5	218,900	8
West-Vlaander	110,940	3	328,500	14	439,440	19
Henegouwen	133,800	5	193,100	8	326,900	13
Namen	186,400	7	181,900	7	368,300	14
Luxemburg	442,100	12	55,100	4	497,200	16
Luik	380,120	9	361,950	16	742,070	25
Limburg	469,331	11	45,120	4	514,451	15
Brabant	90,710	5	283,970	12	374,680	17
TOTAAL	1.941,390	57	1.899,260	81	3.840,650	140

### DE TARIEVEN.

Op de autobuslijnen geëxploiteerd krachtens de wet van 1931 wordt integraal het tarief der buurtspoorwegen toegepast, dus ook het tarief der prijsverminderingen en het systeem en de prijzen der abonnementen.

Indedaad, deze diensten vervangen of verbeteren een spoorlijn (« electrisch », « spoorauto », « stoom »). Het minimumbedrag is 2, 75 fr. Per uitzondering, nochtans, zijn sommige van deze autobusdiensten onderworpen aan het basistarief « autobus ».

De autobusdiensten vergund krachtens de Besluitwet van 1946 zijn onderworpen aan het basistarief « Autobus » gaande van 0,70 fr. tot 1 fr. per kilometer, met een minimum van 2,50 fr.

Vergeleken bij verleden jaar is, voor wat het aantal kilometers betreft, een lichte stijging te bespeuren, 540 km. ongeveer.

Op 31 December 1939 exploiteerde de N. M. V. B. 161 autobuslijnen met een gezamenlijke lengte van 3.279 km. Ten opzichte van de vooroorlogse periode hebben we dus heden een hoger aantal km., met nochtans een lager aantal lijnen.

Het valt niet te betwijfelen dat dit cijfer nog op gevoelige wijze zal stijgen, want één der programapunten voor de wederoprichting der N. M. V. B. voorziet de wijziging van de exploitatiestructuur, door het gebruik van de baan, daar waar de bekleding het toelaat en de omvang van het verkeer het behoud van de spoorbaan niet noodzakelijk maakt.

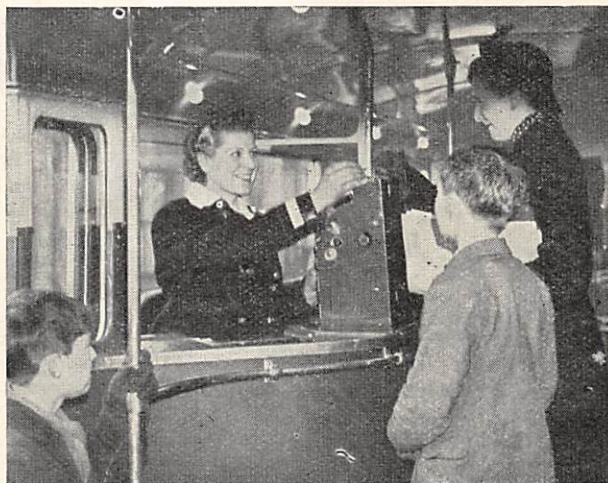
Als besluit geven wij hier het einde van een kortelings geschreven artikel door de heer Directeur-Generaal De Vos :

« Laat ons ervan overtuigd wezen, dat de voortdurende aanpassing der buurtlijnen aan de nieuwe gebeurlijkheden, er zal toe strekken aan dit vervoermiddel de graad van nut te behouden, welke de uitbreiding van het net tijdens een 65-jarig bestaan heeft gerechtvaardigd ».

### Onze voorpagina stelt voor :

Sinds hun ontstaan af hebben de Buurtspoorwegen met het Postbestuur samengewerkt en het is reeds sedert een hele tijd dat over 't ganse land, van 1 Januari tot 31 December, duizenden Postboden, in alle weer en wind « hun » tram afwachten.

Het vervoermiddel ondergaat wijzigingen, maar de handelingen van het beroep blijven steeds dezelfde.



Deze bus behoort niet aan onze Maatschappij. Vier jaar geleden reeds hebben de Engelsen de kasregisters in voege gebracht.



# Onze bijzondere autobusdiensten



In twee jaren tijd hebben de bijzondere autobusdiensten van de N. M. V. B. grote uitbreiding genomen. Tot heden bedragen ze **meer dan 11.000 km.** werkelijke baanlengte op Belgisch grondgebied — de afstanden berekend zijnde in één enkele richting en niet heen en terug —.

De bijzondere diensten worden naar gelang het doel en de wijze van exploitatie in drie verschillende categorieën verdeeld.

## 1° de « Markt »-diensten.

Het betreft, in het onderhavig geval, speciale diensten **toegankelijk aan alle categorieën van reizigers** en die gedurende een of twee dagen per week, de marktdagen n.l., ingericht zijn.

In principe, als een particulier een **marktdienst** wenst in te richten tussen twee localiteiten, dient hij een aanvraag in bij het Ministerie van Verkeerswezen, hetwelk ons het dossier overhandigt voor advies.

Indien de Nationale Maatschappij voorrangrechten kan doen gelden op het inrichten van de voorgenomen dienst, vraagt ze aan het Ministerie van Verkeerswezen de toelating de lijn te mogen exploiteren. Deze toelating eenmaal bekomen, laten we aan de belanghebbende weten dat we bereid zijn hem tijdelijk de exploitatie van deze dienst toe te vertrouwen en hem te aanvaarden als pachter, mits zekere voorwaarden.

2° De diensten voorbehouden aan een bepaalde categorie **reizigers**, die geen werklieden, noch gewone reizigers zijn. Alleen de reizigers, behorende tot de categorie aangeduid op de ministeriële machtiging, is het toegelaten deze diensten te gebruiken. Het betreft hier o. m. dagelijkse diensten bestemd om aan de scholieren van de buiten de mogelijkheid te geven de onderwijsinrichtingen van een dichtbij-gelegen stad te bezoeken.

## 3° De diensten uitsluitend voorbehouden aan het vervoer van werklieden.

Buiten de op de ministeriële machtiging aangeduide categorie werklieden, mag op deze autobussen geen enkele andere reiziger toegelaten worden.

Door een schikking getroffen tussen het Ministerie van Verkeerswezen, de N. M. V. B. en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen is alle vervoer van werklieden per autobus in de provincies Henegouwen, Luik-Limburg, Namen en Antwerpen (sector Turnhout) voorbehouden aan de Buurtspoorwegen. Herinneren we dat alle bijzondere autobusdiensten krachtens de schikkingen van de besluitwet van 30-12-46 vergund worden hetzij, voor 9 maand, hetzij tot 30 December 1950.

## Tarief :

In talrijke gevallen, in het bijzonder wanneer het gaat om speciale autobusdiensten, uitsluitend voorbehouden aan het vervoer van werklieden, wordt de vergoeding voor het vervoer der arbeiders geregeld in gemeen overleg tussen de vervoerder en de patroon van de bediende onderneming. In dit geval, wordt geen enkel tarief voorzien.

In andere gevallen heeft de vergoeding plaats door aflevering van een abonnement, aan een prijs vastgesteld volgens het basistarief per kilometer.

Ten slotte, in zekere gevallen voorziet het tarief de toepassing van een forfaitaire prijs per reis.

## SPECIALE AUTOBUSDIENSTEN.

Aantal en totaal aantal kilometer der speciale diensten.

Provincie	In eigen beheer		In verpachting		Totaal	
	km.	aantal	km.	aantal	km.	aantal
Antwerpen	—	—	576,790	20	576,790	20
Oost-Vlaander.	—	—	—	—	—	—
West-Vlaander	—	—	19,690	2	19,690	2
Henegouwen	—	—	918,100	24	918,100	24
Namen	—	—	19,200	1	19,200	1
Luxemburg	—	—	55,500	1	55,500	1
Luik	52,000	1	3,491,350	49	3,543,350	50
Limburg	474,500	17	5,961,780	118	6,436,280	135
Brabant	3,000	1	69,900	3	72,900	4
<b>TOTAAL</b>	<b>529,500</b>	<b>19</b>	<b>11.112,310</b>	<b>218</b>	<b>11.641,810</b>	<b>237</b>

Uit de hierbijgaande tabel blijkt dat tot de groep Luik-Limburg alleen reeds bij de 10.000 km. speciale diensten behoren, hetzij **meer dan 85%** van het geheel.

Het betreft, voor het merendeel, vervoer van mijnwerkers en werklieden van de metaalindustrie. In nummer 4 van « Onze Buurtspoorwegen » van Augustus 1946 beschreven we de effectieve deelneming der N. M. V. B. aan de « kolenslag ». Wij zegden : « **De aanwerving van verwijderde arbeidskrachten vormt een sociaal probleem** ». Dit probleem hebben we opgelost. In 1946 verzekerde de N. M. V. B. sedert één jaar de exploitatie van 4.000 km. lijnen.

Gedurende drie jaar werd op dit gebied onverpoosd doorgevoerd. Tot op het ogenblik van het brengen van het leger op vredesvoet waren deze diensten in merendeel ingericht onder de bescherming van de Nationale Autovervoerdienst (N. A. V.) waarvan het beheer door het Ministerie van Verkeerswezen aan de N. M. V. B. toevertrouwd werd.



Autobussen wachten op de mijnwerkers van de kolomijn te Zwartberg.

Zodra de N. A. V. ontbonden was, werden voorlopige, gezamenlijke toelatingen verleend aan onze maatschappij, hetgeen haar de mogelijkheid bood de speciale autobusdiensten in stand te houden bestemd voor het vervoer van werklieden van de Luikse metaalindustrie en van de Kempische en Luikse mijnbakkens.

De inrichting van de controle van deze speciale diensten werd verzekerd door de directie van de groep Luik-Limburg, waaraan een grote vrijheid gegeven werd in de keuze van de exploitanten. De vergoeding dezer

laatsten en het tarief komen gewoonlijk voort uit een akkoord in der minne genomen met de koolmijnen of de fabrieken.

Door een ratione'e inrichting zijn we er in gelukt de vervoerprijs per werkmán te verminderen; deze prijs schommelt tussen 15 en 17 fr. per man en per dag. Daarom vertrouwdde de koolmijn van Eisden b. v., al haar vervoer van werklíeden aan de N. M. V. B. toe.

Het vervoer van mijnwerkers op grote afstand, dat wij op de werkdagen verzekeren met drie vertrekuren per dag, geschiedt:

- van Brasschaat naar Zwartberg;
- van Vilvoorde, Wolvertem naar Zwartberg;
- van Rijkvorsel naar Houthalen, en zelfs,
- van Eindhoven naar Beringen.

Alle dagen vervoeren we heen en terug de mijnwerkers van de koolputten van Limburg en Luik, met drie ritten:

- van 6 u. 's morgens tot 2 u. 's namiddags;
- van 2 u. tot 10 u. 's avonds;
- van 10 u. tot 6 u. 's morgens.

Na het vertrek 's Zaterdagavond treedt niemand meer in de mijn tot 's Maandags 's morgens.

De controle van dit uitgestrekt net wordt verzekerd door enkele agenten die gedurig in betrekking zijn met

de verantwoordelijke afgevaardigde werklíeden; zo kunnen de klachten betreffende de dienstregelingen onmiddellijk en nauwkeurig onderzocht worden. Bovendien is de aanwezigheid van een verantwoordelijke afgevaardigde werkmán in elke autobus, voldoende om de orde te bewaren en het materieel te eerbíedigen. Hiervan is de hierbijgaande foto genomen bij de kolenbakkens van Zwartberg, een bewijs.

Wij benuttigen een groot aantal comfortabele «toeristische autocars» waarvan de vensters versierd zijn met veelkleurige etiketten van hotels uit Zwitserland of van de Azurenkust. En de mijnwerker, aan huis gebracht na zijn zwaar labeur sluimert in op de zachte kussens, en droomt misschien van palmbomen en geurige mimosa!

We hebben dus in deze mijncentra een soort vereniging gesticht met ondernemingen die onder de verantwoordelijkheid van de N. M. V. B. autobusdiensten exploiteren. Deze vereniging is zeer vrij en zorgt voor het belang van de gemeenschap, terwijl ze aan het prívaaat initiatief de kans geeft kostelijk materieel in bedrijf te houden.

Sedert vier jaar functionneert dit systeem tot iedereen voldoening en gaf het de mogelijkheid de «kolenslag» te winnen. **«Never change a winning team» Breng geen veranderingen in een winnende ploeg!**

## BENELUX IN WERKING

**R**EEDS van begin 1949 werd het ontwerp opgevat, Maastricht door een autobusdienst te verbinden met Genk, vertrekpunt van de elektrische trams die de drie koolmijnen: Waterschei, Winterslag en Zwartberg bedienen. Van October 1949 af werd de dienst Genk-Smeermaas, met vertrek om de twee uren ingesteld.

Door deze dienst was het mogelijk Maastricht te bereiken, na op Hollands gebied te Smeermaas over te stappen in een bus van de Nederlandse autobusdienst.

Ten einde het verkeer tussen Genk en Maastricht te vergemakkelijken heeft deze laatste stad aan onze diensten de toelating verleend over een lengte van 7,1 km op haar grondgebied door te dringen.

Als tegenvergoeding heeft de N.

M. V. B. voor de Gemeentelijke Autobusdiensten van Maastricht (G. A. M.) de toelating verkregen hun diensten uit te breiden van TourneBride naar Smeermaas en Vroenhoven-grens naar Vroenhoven-station.

De autobusdiensten die deze concessie uitbaten geven te TourneBride aansluiting met Maaseik en te Vroenhoven met Tongeren.

De diensten in kwestie sluiten aan bij een oude traditie, vermits de stad Maastricht reeds van 1893 af de nodige kapitalen voorschoot tot de aanleg der lijnen Smeermaas-Maastricht - Vroenhoven - Maastricht en Canne-Maastricht. De uitbating dezer lijnen werd toevertrouwd aan de N. M. V. B.

Alzo zal de reiziger uit Maastricht (Nederl.) kunnen overstappen te



Een N. M. V. B.-autobus (een Chausson, de 3<sup>de</sup> rechts) vóór het station van Maastricht.



Op het voorplan de Nederlandse autobus op Belgisch grondgebied te Vroenhoven. Rechts, de spoorauto van de lijn Tongeren-Maaseik. Het onderste gedeelte van het chassis is in het rood geschilderd: zij heeft de vorm van een elektrische motrice.

Vroenhoven ten einde zich naar Tongeren te begeven waar hem een elektrische tram wacht voor Luik.

De duur van de reis Maastricht-Luik beslaat nagenoeg anderhalf uur.

Door de beide Limburgen alzo te verbinden breidt de N. M. V. B. niet alleen haar werking uit op nationaal, doch zelfs op internationaal plan. De economie der beide landen kan er slechts nut uit trekken. Door drie verschillende vervoerstypen te bezigen, autobus, spoorauto en elektrische tram, hebben wij de toegangswegen en het ruilverkeer tussen beide landen verstevigd. Zij zijn de eersten in Europa die dit initiatief genomen hebben en aldus begrepen hebben dat het voor kleine landen onontbeerlijk is hun krachten te verenigen willen zij hun bestaan en onafhankelijkheid handhaven.

# Jan Breydel en Pieter de Coninck zullen weldra in het « Venetië uit het Noorden » stille getuigen zijn van het dagelijks verkeer der autobussen van de N.M.V.B.



**Z**ATERDAG, 4 Februari 1950 heeft de gemeenteraad van Brugge de voorstellen van de N. M. V. B. goedgekeurd en heeft aldus komaf gemaakt met een probleem dat reeds heel wat inkt heeft doen vloeien.

Drie dagen daarop werd ten gemeentehuize een conferentie van de plaatselijke pers belegd.

Vermits het tijdschrift « Onze Buurtspoorwegen » voor doel heeft het personeel in te lichten, zullen wij hieronder slechts de hande- en technische zijde van de wijziging van het Brugse stadsvervoer belichten, in de zin, zoals ze ons voorgesteld werd door de Heer Hoens, Groepshoofd.

De Heer Hoens vestigde vooreerst de aandacht op het feit dat het thans bezegide materiaal dateert van het begin der electricificatie, d. i. van 1911, en dat, gezien de bijzondere ligging der straten, geen enkele wijziging van de samenstelling der rijtuigen, voor wat de opvoering van hun capaciteit betreft, kon gebracht worden.

Vermits het merendeel der lijnen maar uit enkel spoor bestaat en het op sommige lijnen zelfs onmogelijk is kruispunten aan te leggen, kon de snelheid niet opgedreven worden.

Nochtans, vervolgde hij, staan we hier niet enkel voor een tekortkoming van materiële aard, doch hebben we in de eerste plaats af te rekenen met een nijpende financiële toestand.

De sinds enkele jaren geboekte verliezen belopen reeds ettelijke millioenen; deze zijn uitsluitend door de N. M. V. B. te dragen, gezien Brugge en de aangrenzende gemeenten er slechts toe gehouden zijn de annuïteiten, die ze onderschreven

hebben tot delging van hun aandeel in het kapitaal van eerste aanleg, uit te keren.

Vervoëgens verschaftte hij ons uitleg betreffende de oorzaak van de deficitaire uitbating; hij kondigde aan dat van 15 Maart e. k. af een tiental autobussen zullen in dienst gesteld worden. De tram « O », die van het nieuw station naar de markt bot en de tram « 4 » zullen voorlopig behouden blijven, gezien zij op hun baan geen brug moeten oversteken en er zodus mogelijkheid bestaat hun doorgang op een bevredigende wijze te regelen.

Het is genoegzaam bekend dat de bruggen die de bekende Brugse kanalen overspannen, oorzaak zijn van tal van dagelijkse vertraging, onregelmatigheden en vervelend wachten in de kruisingen; deze maligheden misnegen het publiek en doen het zelfs afzien, gebruik te maken van de tram.

De overige lijnen zullen achtereenvolgens door autobussen uitgebaat worden, welke op de uren van druk verkeer bediend zullen worden door twee personen en als « one man car » aangewend op de overige uren van de dag.

Er is voorgenomen van de huidige lijn « 2 », die Oostkamp aandoet, langs St-Michiels af te wenden. Het nieuwe traject, per autobus uitgebaat, zal de gemacadamiseerde weg volgen langsheen de spoorbaan tot aan het station, en van daar doorlopen tot op de Markt.

Bij deze uitstippeling van de weg werd er voor gezorgd een brug en een overweg te mijden, daar deze hindernissen de oorzaak zijn van standvastige vertragingen.

De tarieven zullen zodanig aangepast worden dat er slechts bijjetten van 3 waarden zullen in omloop gebracht worden; een krachtige

propaganda zal gevoerd worden ten einde het gebruik van reiskaarten met verminderde prijs aan te wakkeren.

Het gekozen voertuig is uitgerust met een benzinemotor die een snelle start en een soepele behandeling der versneling toelaat.

Na een proefperiode van 6 maand zal er uitspraak gedaan worden omtrent de gepastheid van het in stand houden en gebeurlijk het uitbreiden van deze nieuwe uitbating van stadsvervoerdienst.

Zoals we kunnen opmerken betreft het hier een zeer belangrijke ervaring wier resultaat van een beslissende invloed zou kunnen zijn voor de overige gewesten.

Overigens in Holland hebben talrijke steden met een gelijkvallige bevolking sinds lang en met succes de autobustienst ingevoerd.

**Rijtuig :** Raam Chevrolet E. T. 30, Koetswerk firma Jonckheere, Beveren bij Roeselare.

**Gewicht :** 7.528 kg.

**Draagvermogen :** vooras : 3.402 kg.  
brug : 5.897 kg.

**Asafstand :** 3,85 m.

**Volle lengte :** 7,35 m.

**Volle breedte :** 2,25 m.

**Opanging :** bladveren.

**Remmen :** 1. Hydraulisch met servomotor.

2. Hulphandrem op overbrengingsas.

**Motor :** Boring : 90,49

Slagengte : 100

Cylinderinhoud : 3,86 liters

Vermogen : 93 Pk. bij 3.1000 omw. per min.

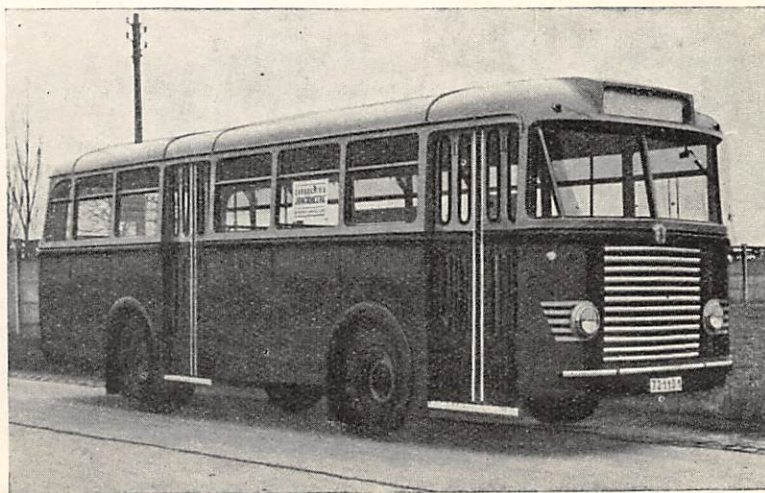
Koetswerk : metallieke plooi-deuren.

De deur welke gewoonlijk op de rechterachterzijde voorkomt, werd naar het midden verplaatst.

**Ruiten :** Vast ondergedeelte, Klapbaar bovengedeelte (gekleurde ruit Alcalor).

**Zitplaatsen :** 27.

**Voorziene staanplaatsen :** 13.



# NIEUWE AANHANGWAGENS

De nieuwe met bogies uitgeruste aanhangwagens, afgewerkt in de fabrieken van 's Gravenbrakel, zijn sinds het begin van dit jaar in dienst gesteld op het net van Charleroi. Het betreft een bestelling van 24 aanhangwagens, bestemd om gekoppeld te worden aan de 21 motrices der reeks 10.380, waarvan wij in ons n° 22 van November 1949 een beschrijving, met de voornaamste karakteristieken, hebben gegeven.

De kist werd volledig uit aluminium gebouwd, waardoor het mogelijk geweest is het gewicht tot 8.700 kg. te herleiden.

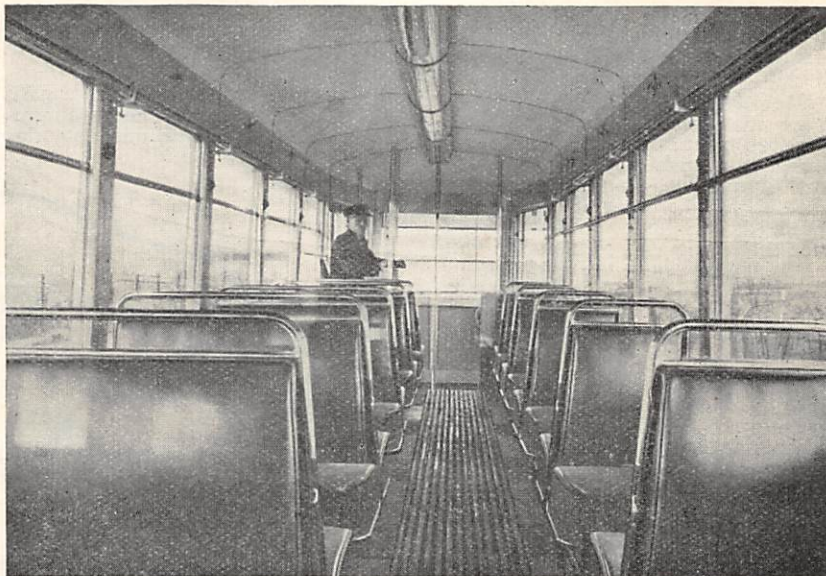
Deze aanhangwagens bieden een plaatsruimte van 34 zitplaatsen en het totaal vermogen van het rijtuig bereikt gemakkelijk een honderdtal reizigers. De ontvanger is gezeten, het openen en sluiten der deuren geschiedt automatisch.

Het prachtig uiterlijk en de gracieuse lijn van de gevormde treinen streeft aangenaam het oog. Charleroi beschikt onbetwistbaar over de schoonste en modernste tramuitbating van het land. Wil men er zich van overtuigen, dan

volstaat het van, op gelijk welk ogenblik van de dag, een kwartuur van zijn vrije tijd op te offeren in de nabijheid van de « Viaduc ».

Deze stellen van nagenoeg 28 m.

lengte, kunnen meer dan 200 reizigers oppikken; wanneer het een massief reizigersvervoer betreft geeft de tram ons een klinkend bewijs van zijn onoverwinnelijkheid.



## Zijn de bevuilde bankbriefjes gevaarlijk ?

Buiten de bacillus subtilis, zijn de gebruikte bankbiljetten bedekt met colibacillen, met proteus vulgaris, bacillus cutis communis en met staphylocoquen.

Dit is de uitslag van een bacteriologisch onderzoek van een bijzonder morsig bankbiljet, door Dokter Bonnay, en weergegeven door een Frans weekblad.

Overigens, preciseerd Dokter Bonnay, dat deze staphylocoquen bijzonder onschadelijk zijn, dat de bacillus subtilis zich bijna in alle bacillehaarden

voordoet en, dat de bacillus cutis communis, die de oorzaak is van bijna alle huidziekten, zich op de opperhuid van geheel gezonde mensen ontwikkelt.

Men zou zeggen dat slechts de staphylocoquen dienen beschouwd als gevaarlijke elementen van het bankbiljet, want zij zijn de voortbrengers van de rotkoorts, zweren en de colibacil die de colibacillose verwekt. Maar deze kiemen worden gewoonlijk door heel wat gunstiger elementen verspreid, nl. zieken, besmeurde glazen, slecht

gewassen vaatwerk... Trouwens bestaat de colibacil in alle organismen en wordt slechts volgens gehalte en kwaadaardigheid als gevaarlijk beschouwd.

Het onderzoek ingesteld door Dokter Bonnay laat niet toe een definitieve conclusie vast te stellen inzake virus of bacillen vooral wat de Kochbacil betreft (tuberculose), waarvan slechts de inenting de aanwezigheid kan vaststellen.

Dokter Bonnay besluit : alles gewikt en gewogen blijven de bankbiljetten een der minst gevaarlijke verspreidingsagenten der ziekten.



Hier ziet U een gedeeltelijke vertegenwoordiging van de muziekkapel van de vereniging der agenten van de Buurtspoorwegen uit Oostmalle die een hulde is komen brengen aan het huis van de h. Raats, bureelhoofd, op de dag van de viering van zijn opruststelling.

## Wien, Wien, du allein !

Zij, die de film « The third man » gezien hebben, zullen zich de opgehoopte ruïnes van de eens zo vermaarde Donau-stad Wenen, nog herinneren. Te huidige dage, onder het juk van een viervoudige bezettingspolitie, leiden de Weners hoogstwaarschijnlijk geen gemakkelijk leven.

Nochtans hebben de Amerikanen er aan gedacht hun een helpende hand toe te steken door het aanbieden van een geschenk, dat heel wat Belgen vermag afgunstig te maken.

En niet zonder reden ! Wenen heeft, met behulp van het Marshallplan veertig trammotrices van tamelijk recente constructie aangekocht; deze motrices dateeren van 1939 en werden in dienst gesteld te New-York in het « Bronx » kwartier.

Dient er nog aan toegevoegd dat de Wense pers even vlug en met evenveel diplomatie, om andere soortelijke geschenken verzoekt.



# De rechtstreekse verbinding Aarschot-Mechelen per Buurtspoorweg is wederom verzekerd

**T**REMELOO is een Brabants dorpje waarvan de naam bekend is tot bij onze tegenvoetters, want het was aldaar dat Pater Damiaan die aan de melaatsen het evangelie ging prediken op het eiland Molokai in Oceanië, geboren werd!

Voor de oorlog werd Tremeloo door twee buurtspoorweglijnen doorkruist (zie plan hiernaast) de eerste komt van Lier, langs Putte en Tremeloo tot Werchter, het reizigersverkeer is er heden stopgezet en wordt thans door een autobuslijn van de Buurtspoorwegen verzekerd.

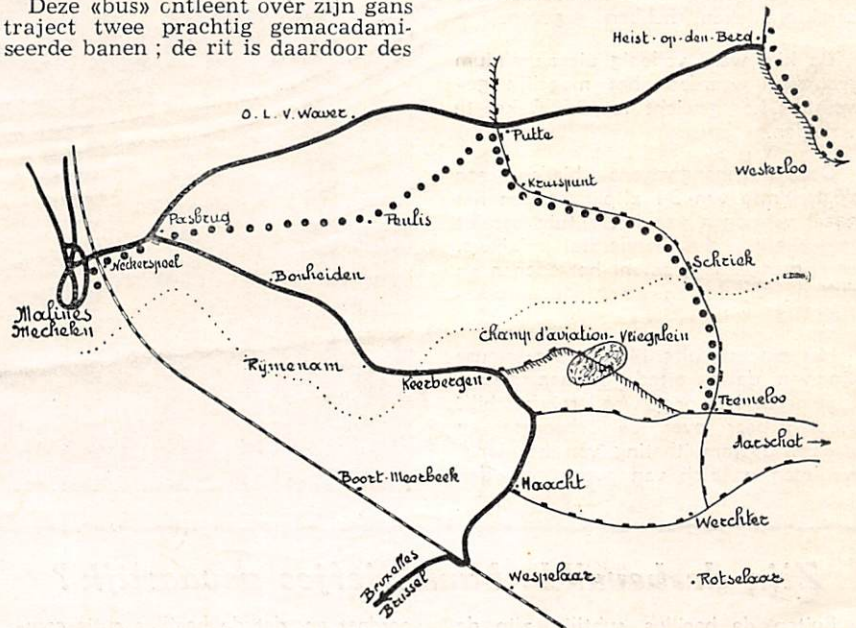
De tweede lijn komt van Aarschot, en doorloopt een uitgestrekte vlakke; aan de ene zijde van het spoor bevond zich een klein vliegveld, aan de andere... een renbaan!

In de oorlog hebben de Duitsers deze buurtlijn opgebroken en voegden de renbaan bij het vliegveld van Keerbergen.

Op aanvraag van het gemeentelijk Bestuur van Tremeloo, heeft de Nationale Maatschappij een nieuw spoor doen leggen om, zoals voor de oorlog, de verplaatsing van de werklieden van uit de streek naar Meche en te vergemakkelijken. De lijn volgt de gemacadamiseerde baan van Tremeloo-Keerbergen en werd grotendeels in berm geëgd. Ze werd in bedrijf gesteld einde October.

Op het plan bemerkt men ook het tracé van de autobuslijn Mechelen-Putte-Schriek-Tremeloo, die, sedert het ogenblik waarop de hieronderstaande kaart getekend werd, verlengd werd tot Aarschot via Baal en Betecom.

Deze «bus» ontleent over zijn gans traject twee prachtig gemacadamiseerde banen; de rit is daardoor des



te aangenamer en wij doorlopen een zeer rijke groentekwekerijstreek. De boerderijen zien er netjes en rijkelijk uit; de serres schijnen als paddestoelen uit de grond op te schieten, zoveel worden er gedurig bijgebouwd. 't Is een onmetelijke moestuin die zich uitstrekt zo ver het oog reikt. Op het einde van de rit verschijnen de sparren van de Brabantse Kempen; we zijn maar drie kwartier gaan van Keerbergen af; de railauto brengt er ons langs de nieuwe verbinding in enkele minuten.



Indien de aarde niet rond was!

- En hoe kwam Simpson aan zijn dood?
- Iemand achter hem, op het platform van de tram, draaide te snel achtereen de bladen van zijn dagblad om.

\*\*\*

### Niet roken.

Een reiziger heeft een gezellige plaats binnen in de tram gekozen en steekt een sigaret op.

De ontvanger zegt hem ruw weg: «Hier rookt men niet».

Waarop de reiziger zoetjes antwoordt: «Ge bemerkt toch, dat er wel gerookt wordt, vriend?».

- Ziet ge dan dat opschrift «Niet Roken» niet?

- En dan? Moet men alles doen wat Uw opschriften vragen? Kijk, daar staat er «Eet de chocolade Zus en Zo» en denkt ge, dat ik dat ook zal doen?

## 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 glasscheren verwekt. - Zij worden aanvaard namelijk door: de Nationale Maatschappij van Bel-

gische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, het Ministerie van Verkeerswezen, de voornaamste autobusfabricanten.

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

Algemeen Verkoopsagentschap:

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

81, Steenweg op Charleroi, te BRUSSEL