

ONZE BUURTSPORWEGEN

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

De Internationale Vereniging van Openbare Vervoerdiensten

De Internationale Vereniging van Openbare Vervoerdiensten, waarvan de zetel gevestigd is te Brussel, Gulden-Vlieslaan, heeft sedert haar stichting op 17 april 1885, verscheidene wijzigingen ondergaan.

Bij de stichting was het vooral een vereniging van tramwegmaatschappijen, de besturen van de voornaamste Europese steden groeperend, met het doel de technische en economische kwesties te bespreken en de noodzakelijke persoonlijke contacten van de leidende personaliteiten te vergemakkelijken. Dit doel

werd bereikt door een Algemeen-Secretariaat, dat de meest belangrijke studies uitwerkte en door de besprekingen op de congressen van de Vereniging, die eerst jaarlijks en later om de twee jaar plaats hadden. In 1913 groepeerde de Vereniging achthonderd administraties.

Intussen werd haar werkring sterk uitgebreid door de aanneming van belangrijke spoorwegmaatschappijen waardoor haar naam in 1902 veranderd werd in « Internationale Vereniging van Tramwegen en Private Spoorwegen ». De verhoging van het aantal leden van de

Vereniging ging gepaard met de steeds groter wordende belangrijkheid van de op te lossen vraagstukken en van de technische studies voorgelegd aan de beraadslagingen van het congres. De vorderingen van de elektrificatie gaven aanleiding tot belangrijke tussenkomsten.

De eerste wereldoorlog beperkte de werkzaamheden van de Vereniging. Twee afzonderlijke groepen werden opgericht; een, die de administraties van de Verbondenen omvatte, en een andere deze van de Centralen. Het is slechts in 1928, ingevolge de tussenkomst van invloedrijke leden en van de Zwitserse afgevaardigden, dat de twee groepen zich opnieuw verenigden te Rome.

Sinds de samensmelting van de twee groepen telt de Vereniging een duizendtal leden, die al de grote steden van Europa vertegenwoordigen. Het feit dat deze leden, niet alleen aan het hoofd staan van Tramwegmaatschappijen en private spoorwegen, maar ook van de vergunde vervoerdiensten langs de weg, verplichtte de Vereniging haar naam, in 1939, nogmaals te wijzigen in « Internationale Vereniging van Openbare Vervoerdiensten ».

De uiteenzettingen, die op de verscheidene congressen werden behandeld, vormen een overvloedige en kostbare beroepsliteratuur.

De tweede wereldoorlog was een nieuwe beproeving voor de Vereniging, wiens activiteit gedurende de ganse duur van de vijandelijkheden werd onderbroken. Maar aanstonds na de wapenstilstand werden de nodige contacten hersteld en sinds 1947 heeft de Vereniging haar werkzaamheden hernomen.

De I.V.O.V. wordt op het ogenblik voorgezeten door de heer Charles Harmel, Voorzitter van de Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Vervoer en Afgevaardigde-Beheerder van de « Tramways Unifiés de Liège ». De Secretaris-Generaal is graaf de Liedekerke en de Adjunct-Secretaris-Generaal de heer Jacobs, neef van onze betreurde Directeur-Generaal.

Om de twee jaar organiseert de I.V.O.V. een congres tijdens hetwelk de verslagen, voorgelegd door de leiders en ingenieurs van de voornaamste Europese maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer worden besproken.

Het is ten gevolge een verslag, voorgebracht te Napels in 1955 door de heer Nielsen, directeur van de Tramwegen van Kopenhagen, dat besloten werd een commissie op te richten, belast met het onderzoek betreffende de verkeersopstoppen in de steden.

Op bladzijde 3 geven wij een samenvatting van een brochure uitgegeven door deze commissie.

ONZE VOORPAGINA

Deze foto, verleden jaar genomen door de heer Roels, toont een van de Brugse reien in een winterlandschap. In dit XVI^e eeuwse kader rijden geruisloos onze met propaan aangedreven bussen.

In dienst van het publiek en...

Ieder handelaar en ieder nijveraar draagt er zorg voor dat zijn klanten goed en voorkomend behandeld worden, want de concurrent ligt op loer en het verlies van een klant is tevens een vermindering van inkomsten. Al onze agenten, vooral zij die in betrekking staan met het publiek, moeten dezelfde regels in acht nemen tegenover de reizigers, ONZE KLANTEN.

Daarom zorgt er voor in geen geval de oorzaak te zijn van het verlies van een klant.

« U staat in dienst van het publiek en van de Maatschappij, U vormt de schakel tussen beide », schreven wij in het vorige nummer. Deze regels zijn gans het jaar van toepassing en slaan terug op uw optreden in het algemeen. Uw houding zal de beoordeling van het publiek over de Maatschappij beïnvloeden. Want slechts een klein gedeelte van het publiek staat in contact met het bestuur van de Maatschappij; de reizigers daarentegen bevinden zich dagelijks tegenover de ontvanger of bestuurder van onze trams en autobussen.

Wint en bewaart de sympathie van de klanten door een correct optreden.

Vertoont U in een zindelijke kledij, want het past niet aan een agent van een openbare dienst in een slordig of vuil uniform op het werk te verschijnen.

Spreekt een beschaafde taal en laat U nooit minachtend uit over oversten of collega's.

Uw houding kan het bedrag van de ontvangsten vermeerderen, want denkt er aan dat U ook in dienst staat

...van de Maatschappij

Het is hoog tijd!

Hetgeen wij verlangen met betrekking tot de straten van Londen is bewegingsvrijheid voor alle verkeer en geen verkeersstilstand. De straten zijn bestemd voor het verkeer en niet voor parkeren.

Sir John ELLIOT,
Voorzitter van London Transport.

Aan de verkeerschaos dient een eind gemaakt

De U.I.T.P. (Internationale Vereniging voor Openbaar Vervoer) waarvan wij op bladzijde 2 een historisch overzicht geven, heeft een brochure uitgegeven in het Nederlands, Frans, Duits en Engels, die een alarmkreet is tegen het innemen van de stedelijke centra door de automobilisten. Het past dat al de agenten van de Maatschappij kennis krijgen van de weerslag van de verkeersbelemmeringen op het gemeenschappelijk vervoer, opdat zij in hun omgeving de argumenten zouden propageren, die door de U.I.T.P. worden vooropgezet.

Wij geven in 't kort het essentiële van deze belangrijke uiteenzetting.

Het stratennet in de kern van de meeste steden dateert uit een tijdperk, waarin het verkeer uitsluitend bestond uit voetgangers en door paarden getrokken rijtuigen. De ontwikkeling van de openbare vervoermiddelen — tram, autobus en, in sommige gevallen stedelijke spoorwegen — heeft de voorwaarden geschapen voor de sterke groei van de steden, waarbij de goedkope en weinig plaats innemende openbare massa-vervoermiddelen het mogelijk maakten, ondanks aan de middeleeuwen herinnerende nauwe straten, het verkeer naar en van het centrum op bevredigende wijze te bewerkstelligen. In het tijdvak tussen beide wereldoorlogen begon de particuliere auto zijn stempel te drukken op het stedelijk verkeersbeeld en na de tweede wereldoorlog is het stadsverkeer geheel van karakter veranderd door de toenemende motorisering.

De openbare vervoermiddelen vervullen de belangrijkste, doch afnemende, rol in de verzorging van het gehele stedelijke vervoer. De individuele gemotoriseerde vervoermiddelen nemen echter het grootste gedeelte van de straatoppervlakte in beslag. De steeds toenemende invloed van de particuliere auto is zo overweldigend, dat hij het gehele verkeer dreigt te verlammen.

Het stedelijk verkeer is tegenwoordig geheel uit het evenwicht geslagen, niet zozeer omdat het aantal personen, dat zich naar en van het centrum begeeft, toeneemt maar veeleer omdat de auto's, die hun bestemming in de stad hebben, veel talrijker zijn dan vroeger. Het is niet de groeiende stroom mensen, maar het is de groeiende stroom auto's naar het stadscentrum, die de moeilijkheden veroorzaakt.

Herinneren wij eraan dat de reiziger van een particuliere auto een grotere oppervlakte van de rijweg inneemt dan de autobusreiziger.

1 reiziger tram-autobus : ongeveer 0,45 m² ;

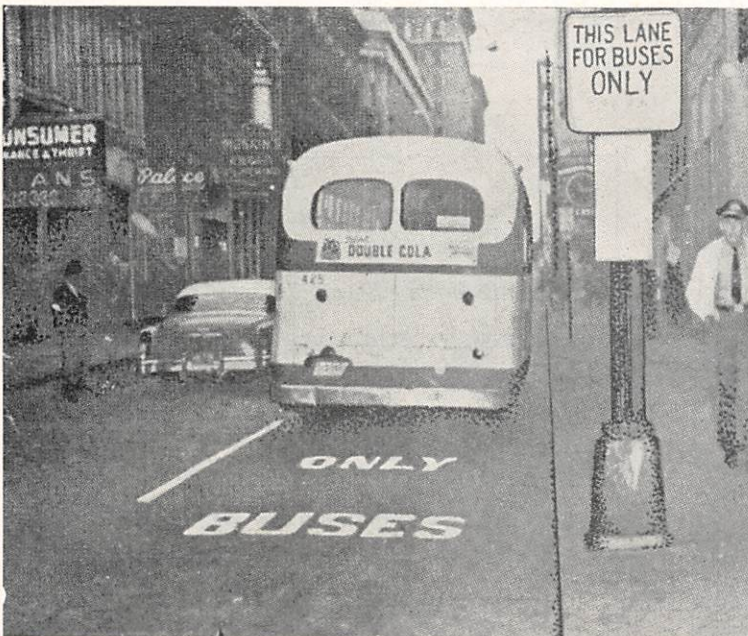
1 reiziger auto : ongeveer 7,80 m² (in de veronderstelling van gemiddeld 1,7 reiziger per auto).

Een moderne autobus kan 40 personenauto's, die elk gemiddeld 1,7 personen vervoeren, vervangen. Een modern tràmrijtuig kan zelfs evenveel personen vervoeren als 65 personenauto's.

75 personen, die met een openbaar vervoermiddel vervoerd worden, nemen 26 m² straatoppervlakte in beslag, maar als hetzelfde aantal personen met particuliere auto's vervoerd moet worden, die ieder het volgens de statistieken gemiddelde aantal van 1,7 personen meenemen, hebben zij 300 m² straatoppervlakte nodig.

HET PARKEERMISBRUIK.

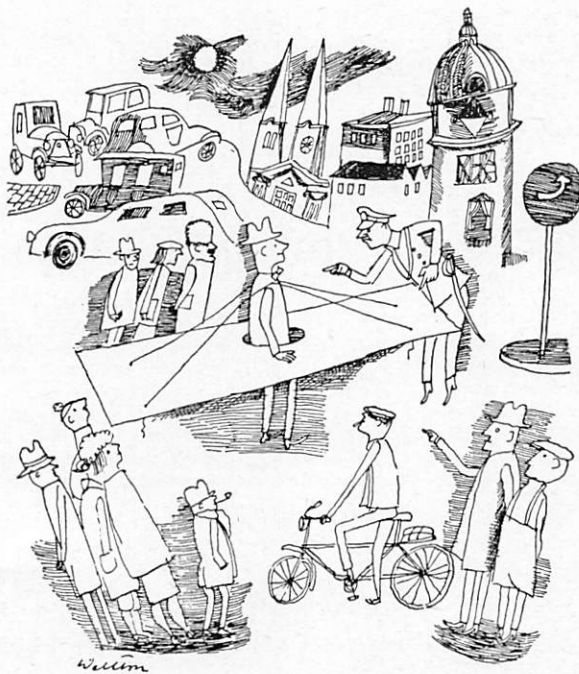
Een ander soort misbruik dat van dag tot dag meer voorkomt in al de grootsteden is het geval van de zakenman of bediende, die zich per auto naar zijn werk begeeft en tijdens de kantooruren zijn auto op straat laat staan, bij voorkeur onmiddellijk vóór de deur, waar zijn wagen voortdurend de 7 m² straatoppervlakte in beslag neemt, d.w.z. veel meer dan de kantoorruimte.



Een afzonderlijke rijweg voor autobussen in Amerika.

Wij mogen niet vergeten dat een goede dienst voor gemeenschappelijk vervoer het ontstaan heeft gegeven aan een grote gecentralizeerde stad en dat het particulier voertuig de oorzaak is van de huidige verkeerschaos, die nu dreigt onze steden lam te leggen.

Nielsen, Congres van Napels 1955



Waarom zou ik geen recht hebben mij te verplaatsen met een plank zo lang en zo breed als een automobiel?

Het is duidelijk dat dit verschil in gebruik van de straat door de individuele reiziger en de gebruiker van een openbaar vervoermiddel ongerijmd is, en niet geduld kan worden in een maatschappij waar alle andere voorrechten geheel afgeschafte zijn.

De centrale zone van sommige steden neemt dikwijls slechts 5 à 10 t.h. in van de totale oppervlakte van de stad en het is juist daar dat de moeilijkheden zich ophopen, daar de straten er gewoonlijk smal zijn. Iedereen wil zich nochtans met zijn particulier voertuig naar de stad begeven en het zolang stationeren als men lust heeft. Alzo kunnen in vele steden de moderne autobussen, met 150 P.K. er niet toekomen de snelheid van een oude paardenomnibus model 1900, d.i. 9 km/uur, te bereiken.

TWEE MOGELIJKHEDEN.

Er zijn twee middelen om dit vraagstuk op te lossen — en het is nodig een keuze te maken. Men kan of de structuur van de stad en het stratennet geschikt maken voor het verkeer, waarbij het vervoer aan de auto's wordt overgelaten, ofwel kan men het verkeer aanpassen aan de structuur van de stad en aan het stratennet. Kortweg: *Moet men de stad aan het verkeer aanpassen of het verkeer aan de stad?*

Als men de eerste mogelijkheid kiest zou dat de investering van enorme kapitalen nodig maken en zou zich in het gunstigste geval, over 25 tot 30 jaar uitstrekken. Het oude centrum met zijn esthetische en culturele waarden zou verdwijnen en de stad zou geheel van karakter veranderen. Men kan een dergelijk stadsplan met recht een utopie noemen. Niemand gelooft er in, niemand heeft de tijd op de verwezenlijking ervan te wachten.

De tweede mogelijkheid — het verkeer aan de structuur van de stad aanpassen — getuigt van meer werkelijkheidszin en maakt geen grote investeringen nodig. Het centrale deel, dat aan de stad zijn bijzonder karakter geeft, kan bewaard blijven. In plaats van grote doorbraken te maken en grote straatverbredingen, vergroot men de capaciteit van het reeds beschikbare straatoppervlak door de bottlenecks te laten verdwijnen, maar bovenal door de gehele straatoppervlakte voor het rijden te bestemmen.

De normale functionering van het verkeer is een voorwaarde van het culturele en economische leven van een grote stad en het zijn de individuele vervoermiddelen, die nu dreigen het verkeer tot stilstand te brengen. Een voortzetting van deze gang van zaken zal het centrum doen kwijnen. Het centrum met zijn bedrijvigheid moet bewaard blijven.

Op een of andere wijze moet men dan ook komen tot een vermindering van het aantal auto's in het centrum van de stad. Het voornaamste streven moet gericht zijn op de verwezenlijking van betere verkeerstoestanden voor het grootste aantal mensen en niet voor het grootste aantal voertuigen.

WELKE ZIJN DE AAN TE BEVELEN MAATREGELEN?

1. Beperking van het parkeren in de steden. Het parkeerverbod op de wegen met onvoldoende rijvlakte en in het centrum van de stad langs de voetpaden.

2. Een rijweg voorbehouden aan het gemeenschappelijk verkeer. Scheiding van de verschillende vervoermiddelen. De trams laten rijden op een speciale bedding en de autobussen op een rijweg met de aanduiding « Voorbehouden aan autobussen ».

3. Voorrang geven aan het verkeer in de straten met een openbare vervoerdienst.

4. De tramsporen in tunnels of op viaducten leggen.

Al deze voorstellen werden reeds verwezenlijkt in Amerika en in zekere Europese steden.

Maar zijn ze ook uitvoerbaar in ons land? Maken wij ons geen illusie. Eer wij 10 jaar verder zijn kennen wij dezelfde verkeersopstoppingen in het centrum van onze steden, als deze die bestaan hebben in de Verenigde Staten. De jaarlijkse aangroei van het automobielpark in de Europese landen is zodanig dat de verantwoordelijke instanties gelijkaardige maatregelen moeten nemen. Wat België betreft zal een de gehele gemeenschap omvattend algemeen plan moeten uitgewerkt worden, niet verdeeld volgens uit een verkeersoogpunt in onbruik geraakte gemeentegrenzen.

De automobilisten zullen misschien zeggen: wij betalen hoge taksen, wij hebben rechten op de Staat; men kan ons niet onverschillig voorbij gaan.

Goed. Maar de gemeenschappelijke vervoermiddelen betalen ook taksen en ze zijn ingelegd voor de gemeenschap in haar geheel genomen en haar klanten zijn nog steeds het talrijkst.

De gewenste oplossing ligt in een compromis waarin de rechten van de verschillende geïnteresseerde groepen zullen geëerbiedigd worden.

Laten wij profiteren van de Amerikaanse ondervinding; in dat land, waar de automobilist koning is, heeft men parkings aangelegd, zoveel mogelijk in de centrale zones, zonder nochtans de onverzadigbare behoeften van de autobestuurders te kunnen voldoen, en ten slotte is men verplicht geweest parkeerplaatsen aan te leggen in de omgeving van de stad, in de nabijheid van de metro-, trams- en autobus-sentermini.

Wij hopen dat de hierboven uitgedrukte gedachten u beter zullen toelaten te antwoorden op de aanvallen en de verwijten geadresseerd aan de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer.

Ik vind het tamelijk belachelijk dat de laatste jaren alle aandacht wordt geschonken aan de verbeteringen van het individueel vervoer in het stadsverkeer, dan wanneer gelijk wie, die de kwestie onpartijdig onderzoekt, zich rekenschap moet geven dat het individueel vervoer de oorzaak is van de malaise van het leven in een grote stad.

Nielsen, Congres van Napels 1955.

Hoe vul ik mijn aangifteformulier van de belastingen in ?

Velen onder ons trekken een lelijk gezicht wanneer zij in de brievenbus de welgekende omslag vinden, verzonden door het Ministerie van Financiën. En bij sommigen wordt deze onaangenaamheid nog verhoogd door het vooruitzicht dat zij deze persoonlijke boodschap zelf moeten invullen.

Het invullen van een aangifteformulier van de belastingen kan moeilijk bij onze aangename bezigheden gerangschikt worden, daar de aangeduide richtlijnen, waaraan wij ons te houden hebben niet al te duidelijk zijn voor niet-ingewijden. Nochtans voor onze wedde- en loontrekkenden is deze formaliteit minder ingewikkeld dan voor handelaars en nijveraars ; ge hebt dus de hulp niet nodig van een fiscaal-raadgever.

Samen zullen wij nu een aangifte invullen ; maar, alvorens te beginnen, houden wij er van te zeggen dat het over een zeer eenvoudig geval zal gaan, dat van één van onze 9.000 agenten, die in werkelijke dienst is geweest gedurende gans het jaar 1957.

HET NIEUWE AANGIFTEFORMULIER 1958.

Dit jaar werd de schikking van de tekst gewijzigd en het dubbel binnenblad bevat een voorlichting, die men kan verwijderen en bewaren.

De uitleg is overvloedig, beter gegroepeerd en beter leesbaar dan vroeger.

WELKE VAKKEN MOETEN INGEVULD WORDEN ?

Voor de wedde- en loontrekkenden zijn het de vakken I, II, IV, XII, XIII en XIV.

Om de verdere verklaringen te vergemakkelijken nemen wij het geval van de ingebeelde loontrekkende Merten, J., gehuwd en vader van twee kinderen, en wiens echtgenote niet werkt. Hij is eigenaar van een huis,

waarvoor hij een som van 200.000 F leende bij de Kleine Landeigendom. Het loon van Merten bedroeg, in 1957, 64.430 F, waarop 2.745 F taks werd afgehouden ; hij genoot bovendien van een betaald verlof van 3.596 F voor 12 verlofdagen.

VAKKEN I EN II.

Deze leveren geen moeilijkheden op daar het enkel gaat over de burgerlijke stand en het beroep uitgeoefend in 1957. Niettemin, wat de personen ten laste betreft, dient opgemerkt dat, indien de vrouw van Merten werkte, zij natuurlijk niet ten laste kan genomen worden.

Worden beschouwd als zijnde ten laste, al de leden van de familie, die deel uitmaken van het huisgezin en waarvan de inkomsten een zeker bedrag niet te boven gaan (zie nota 1-a van de voorlichting). Er moet rekening gehouden worden dat de pensioenen en renten of toelagen verleend krachtens de wetten op de ouderdomspensioenen niet belastbaar zijn.

Een zoon, die zijn militaire dienst verricht, mag beschouwd worden als zijnde ten laste alhoewel hij niet bij zijn ouders woont.

VAK IV. — BEDRIJFSBELASTING.

Om dat vak in te vullen neemt Merten zijn fiscale fiche model 281 E van 1957, die hem zeer waarschijnlijk reeds in de loop van de maand februari werd overgemaakt.

Op de eerste lijn vermeldt hij het belastbaar bedrag opgegeven op de bedoelde fiche.

Maar, opgepast, de som gebracht als belastbaar inkomen bevat zijn loon, het betaald verlof, de eindejaarspremie en voor sommigen de vergoedingen voor 25 of 35 jaren dienst en de voordelen in natura. Hij schrijft dus deze som, zijnde 64.430 F, op de eerste lijn en draagt

IV. — BEDRIJFSBELASTING. — Bezoldigden en gepensioneerden.

	Bedrag der inkomsten van de		Naam en volledig adres van de besturen, vennootschappen, ondernemingen, enz., die U in 1957 bezoldigd hebben (gebeurlijk een lijst bijvoegen) :
	Belastingplichtige	Echtgeno(o)t(e)	
1. Wedden, lonen, gratificatiën, vergoedingen, enz., inclusief de hieronder aangeduide achterstallen (3) :	64.430		Belastingplichtige : <i>Nationale Maatschappij van Buurkspoorwegen Gent</i>
2. Betaald verlof, niet begrepen sub 1 :			
3. Vergoeding ingevolge contractbreuk :			
4. Pensioenen en lijfrenten wegens bewezen diensten :			
5. Pensioenen, renten, afkoopwaarde van levensverzekeringscontracten en niet vrijgestelde sociale uitkeringen (4) :			
6. Belastingen door de werkgever gedragen :			
7. Voordelen in natura, niet begrepen sub 1 (5) :			
Totalen :	64.430		Echtgeno(o)t(e) :
Beroepsonkosten (6) :	16.108		
Blijft :	48.322		
Belastingvrij gedeelte der bezoldigingen (7) :	5.866		
Te belasten verschillen (over te dragen in vak XIV, 3°) :	42.456		
Belastingen aan de bron gestort :	2.745		

ze ook over naar « Totalen ».

Inderdaad de punten 2, 3, 4, 5, 6 en 7 zijn voor hem van geen belang.

Hij komt nu aan beroepsonkosten (n° 6 van de Voorlichting).

Deze mogen forfaitair genomen worden op ¼ van de beroepsinkomsten, die hij bovenstaand heeft ingeschreven. Hij doet de afrekening en schrijft het resultaat ter hoogte van de lijn « Blijft ».

Van hetgeen overblijft mag hij het belastingvrij gedeelte van de bezoldigingen afrekenen.

Dit is het geval wanneer men een levensverzekering heeft aangegaan. Onder zekere voorwaarden mag de betaalde premie worden afgetrokken (zie n° 7 van de Voorlichting).

Ook wanneer men een huis heeft gekocht of laten bouwen met een levensverzekering-lening. Vriend Merten zal dus belastingvrijdom genieten. Hierover meer op het einde van deze bijdrage.

Heeft men bijkomende stortingen verricht aan de mutualiteit voor ziekteverzekering, dan mag men deze ook afhouden.

Merten zal dus 5.866 F afhouden (zie verder) en als « Te belasten verschil » m.a.w. als « Belastbaar Totaal », schrijft hij in : 42.456 F.

Op de volgende lijn schrijft hij de aan de bron afgehouden belasting, bedrag van bv. 2.745 F dat op zijn fiscale fiche voorkomt.

VAK XIV. AANVULLENDE PERSONELE BELASTING.

Deze belasting wordt « aanvullend » genoemd, omdat zij geheven wordt buiten de andere belastingen : bedrijfsbelasting, mobiliënbelasting, grondbelasting, die reeds ingevorderd werden op verscheidene soorten inkomsten. Al deze inkomsten worden samengevoegd en vormen de « Aanvullende Personele Belasting ».

Wij geven een afdruk van vak XIV, degelijk ingevuld met de aangifte van Merten, wiens cijfers wij zullen commentariëren. Om dat te kunnen doen, veronderstellen wij dat :

- a) hij eigenaar is van een klein huis dat hij bewoont ;
- b) hij geen aandelen of obligaties bezit ;
- c) hij verzekerd is tegen brand en een premie van 375 F betaalt.

Op de eerste lijn lezen wij : inkomsten uit onroerende goederen. De schatting van het kadastraal inkomen van het huis van Merten, volgens de waarschuwing-uitreksels van de grondbelasting, bedraagt 2.500 F

In 3° schrijft hij zijn beroepsinkomsten t.w. de som reeds ingeschreven in vak IV : « Te betalen verschillen », »

XIV. — AANVULLENDE PERSONELE BELASTING.

Bedrag voor het Jaar 1957 :	Belasting- plichtige	Echtge- no(o)t(e)	Kinderen (17)
1° van de inkomsten uit onroerende goederen gelegen :			
a) in België (*) (kadastraal inkomen) (24) :	2.500		
b) in het buitenland (*) (24) :			
2° van de inkomsten uit allerlei roerende kapitalen (25) :			
a) acties (26) :			
b) obligaties (27) :			
c) hypothecaire en andere schuldvorderingen, leningen en deposito's (28) :			
d) aangewende kapitalen :			
Benaming en ligging van de zetel der vennootschap(pen) die de inkomsten heeft/hebben toegekend :			
e) verhuering, verpachting of concessie van alle roerende goederen :			
3° Bedrijfs- of beroepsinkomsten (29) :	42.456		
4° a) van de prijzen, subsidiën, renten of pensioenen (netto-bedrag) (30, a) :			
b) van de alimentatiegelden (bruto-bedrag) (30, b) :			
Totalen :	44.956		
Van deze totalen mogen worden afgetrokken :			
I. — 15 % van de inkomsten onder 3° en 4°, a) aangegeven (maximum aftrek : 30.000 F per ko'om) :	6.368		
II. — Onderstaande in 1957 werkelijk gedragen lasten, voor zover zij niet reeds werden afgetrokken om de hogervermelde inkomsten vast te stellen :			
a) Bedrijfsverlies :	375		
b) Verzekeringskosten voor niet tot bedrijfsdoeleinden aangewende immobiliën en mobilair :			
c) Grondbelasting, nationale crisisbelasting en aanvullende personele belasting (31) :	1.248		
d) Intresten voor ontleende niet in het bedrijf belegde kapitalen :	6.692		
Naam en adres van de geldschieters :			
<i>N.M. Kleine Sandeigendom</i>			
e) Alimentatiegelden aan de gescheiden (32) of uit de echt gescheiden (33) echtgeno(o)t(e), aan ascendenten en aan afstammelingen, die niet met de belastingplichtige samenwonen :			
Naam en adres van de rechthebbenden op het alimentatiegeld :			
Totalen van de af te trekken lasten :	13.683		
Blijft :		31.273	
Totaal belastbaar :		31.273	

42.456 F en maakt hij een eerste totaal.

Nu komt een minder onaangenaam deel : de sommen, die mogen afgetrokken worden. Allereerst trekt Merten 15 t.h. af van zijn beroepsinkomsten, hetzij 6.368 F vervolgens, in II b, zijn brandverzekeringspremie, 375 F.

De som van 1.248 F, vermeld naast II c, bestaat uit verscheidene elementen :

- 1) de aanvullende personele belasting, die 1/10 vertegenwoordigt van de in 1957 bij de bron ingehouden belasting, veronderstellen wij . . . 260
- 2) de grondbelasting van het huis van Merten en de nationale crisisbelasting, terugslaand op het kadastraal inkomen van het huis, betaald in 1957, hetzij 988

Het totaal van deze twee posten geeft . . . 1.248

Op de volgende lijn zal Merten de betaalde intresten, op de ontleende kapitalen voor het bouwen van zijn huis, vermelden ; hij duidt de naam en het adres aan van de geldschieter.

In zijn Rekening-Uittreksel van deze maatschappij ziet hij dat hij in 1957 een som van 5.692 F aan intresten heeft betaald ; hij schrijft deze som onder II d.

Merten moet geen rekening houden met de volgende lijn, daar hij geen alimentatiegeld te betalen heeft ; maar het alimentatiegeld is slechts aftrekbaar indien het werd vastgesteld bij rechterlijke beslissing.

Merten doet nu de laatste aftrekkingen, hij dateert en tekent zijn aangifte en verzendt ze aan het aangeduide adres.

*

Wij geven de raad, alvorens de aangifte te verzenden, een afschrift te nemen van de bedragen vermeld in de vakken IV en XIV onder de rubrieken « Belastbaar Bedrag » ; also kan men nagaan dat het waarschuwing-uittreksel, dat de Administratie zal sturen, eventueel voor de betaling van een supplement, overeenstemt met de gedane aangifte.

In ons artikel hebben wij het eenvoudigste geval

genomen. Aan u uw burgerplicht te doen zoals de rekenplichtige van de Buurtspoorwegen de zijne deed en zoals uw controleur eveneens zal doen.

**

U HEBT GEBOUWD OF EEN HUIS GEKOCHT MET EEN LENING MET LEVENSVZERKERING ?

Raadpleegt voor de sommen, die in dat geval mogen afgetrokken worden, het « Rekening-Uittreksel », dat u werd overgemaakt door de maatschappij die het geld leende.

Nemen wij het geval Merten wiens aangifte wij hebben ingevuld. Op 13 januari 1956 ging hij een lening aan van 200.000 F terug te betalen in 25 jaar.

Indien hij in 1957 twaalf maandelijke betalingen van 1.022 F heeft gedaan hebben wij een totaal terugbetaalde som van $1.022 \times 12 = 12.264$ F.

Het bedrag van de intresten is aftrekbaar van de aanvullende personele belasting (vak XIV — II d).

Anderzijds, in vak IV, mag hij onder de rubriek « Belastingvrij gedeelte van de bezoldigingen » het totaal bedrag aftrekken van de gedane terugbetalingen, min de intresten.

In het aangehaalde geval :

Totaal bedrag van de terugbetaalde sommen	
in 1957	12.264,—
Bedrag van de intresten	5.692,—
Belastingvrij gedeelte	6.572,—

Nochtans mag het belastingvrij gedeelte 10 t.h. van de eerste schijf van 50.000 van de bruto-bezoldiging en 6 t.h. van het overblijvende deel van deze bezoldiging niet overschrijden.

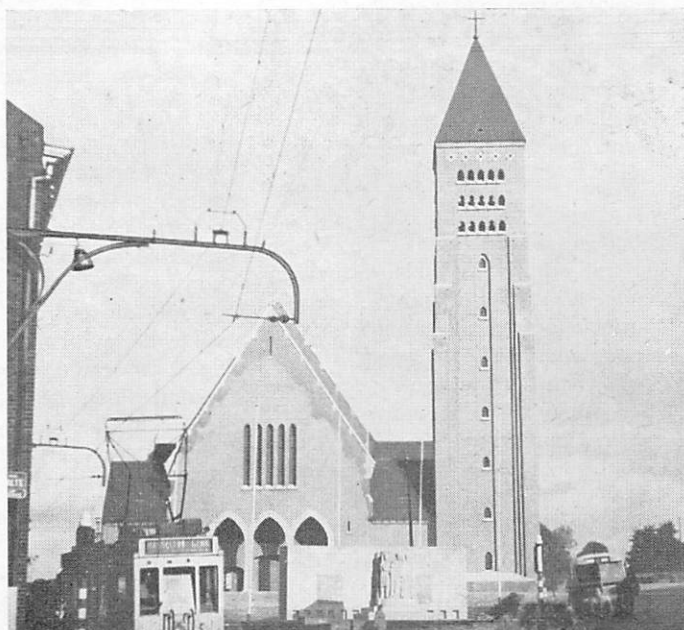
10 t.h. op 50.000 F	5.000,—
6 t.h. op 14.430 F	866,—
Belastingvrij gedeelte	5.866,—

In het geval Merten zal dat het bedrag zijn dat zal gebracht worden op de aangifte als « Belastingvrij gedeelte der bezoldiging ».

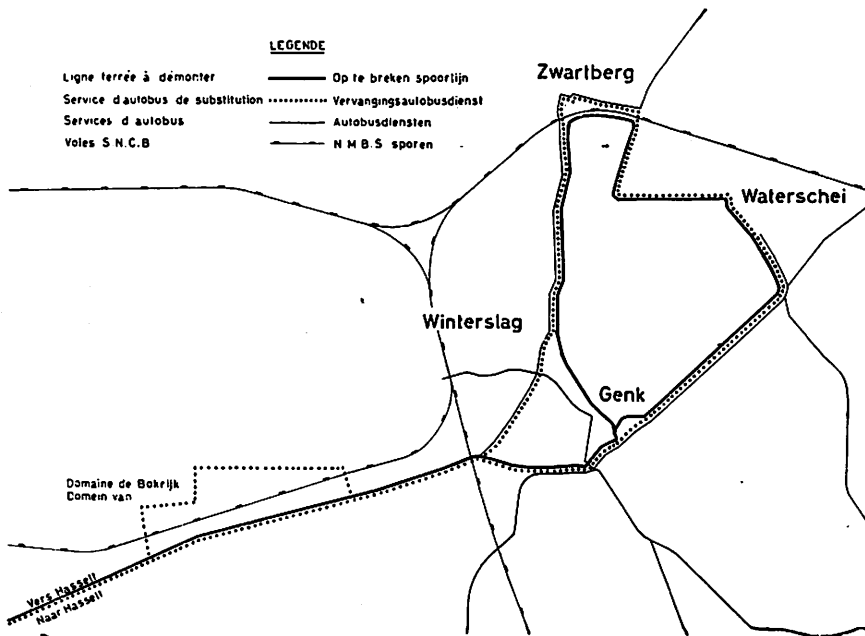
HASSELT- GENK per AUTOBUS

Tijdens zijn toespraak op het Sint-Eloofeest te Hasselt, deed de heer Van Autgaerden, Directeur van de Groep Limburg, opmerken dat de naam van onze Maatschappij in de nabije toekomst zijn betekenis zou verliezen in zijn Groep.

Inderdaad de Groep Limburg bezit geen buurtspoorlijnen meer, daar de elektrische spoorlijn Hasselt-Genk sedert 1 februari vervangen werd door een autobusdienst.



Een tram van de elektrische lijn Hasselt-Genk rijdt voorbij de kerk van Genk en het monument van André Dumont, de ontdekker van de steenkolenlagen in de Kempen. Rechts een van onze autobussen.



HET NIEUWE TRACE

De eerste bemoeiingen tot het bekomen van deze structuurhervorming dateren van vóór enkele jaren, daar al in 1955 de heer Van Lierde en de heer Van Autgaerden in betrekking waren met de provinciale en gemeentelijke overheden om hun de redenen en de voordelen te laten inzien van het vervangen van de elektrische tractie.

De laatste jaren maakte de lijn Hasselt-Genk een ontvangst van 13 F-km, wat zeker onvoldoende is. De meerderheid van onze klanten, op deze lijn, is samengesteld uit mijnwerkers, die met werkabonnementen rijden, die weinig winstgevend zijn. De lijn sluit slechts met een batig saldo dank zij de geringe onderhoudskosten van de sporen; anderzijds werd het vervangen van het materieel o.m. van de sleepwagens, meer en meer dringend.

Trouwens sinds 1955 zijn de ontvangsten gedaald, waarschijnlijk door het feit dat de bevolking van Genk minder de behoefte voelt zich naar de provinciehoofdplaats te begeven, daar zij ter plaatse alles vindt wat zij nodig heeft (cinema's, magazijnen, hospitaal, enz.). Het zou ook onlogisch zijn te Hasselt een enkele elektrische lijn in dienst te houden met de uitgaven van onderstation en een luchtlijn eraan verbonden.

Het bijgaand plan toont het vroeger tracé van de tramlijn met zijn eigenaardige lus te Genk, die de agglomeraties bedient, ontstaan rond de kolenmijnen van Winterslag, Zwartberg en Waterschei.

Na een rit van een kwartuur, komende van Hasselt, bereikt de lijn het provinciaal domein van Bokrijk. Deze eigendom heeft een oppervlakte van 550 ha, waar het domein van Huizingen, bij Brussel, slechts 86 ha groot is.

Onder de impuls van de dynamische conservator Dr Weyns, werd op dit terrein een begin gemaakt met het oprichten van een Folkloristisch Openlucht Museum, waarheen oude huizen, hoeven, molens, enz., worden overgebracht en heropgebouwd. Ter gelegenheid van de officiële inwijding, in april of mei, zullen wij een beschrijving geven van deze prachtige verwezenlijking.

Vroeger stopte de tram aan de ingang van het park; thans dringt de autobus in het domein en bedient het zuidelijk deel van het gehucht Bokbergheide en herneemt nadien dezelfde weg als de tram, tot in Genk. Hier volgt de autobusdienst de lus langs de voornoemde kolenmijnen. Te Winterslag sloeg de tram af vóór een spoorlijn, die intensief gebruikt werd voor het vervoer van kolen. De kolenmijn van Zwartberg en haar noordelijke cité liggen achter deze spoorweg waar een overweg, meestal gesloten, ons vroeger alle hoop ontnam er met de buurtspoorweg te passeren. Onlangs echter bekam de bevolking de bouw van een brug over deze spoorlijn en de autobusdiensten van de N.M.V.B. gaan van deze buitenkans

gebruik maken om door te rijden tot aan de ingang van de kolenmijn.

Dit voordeel zal ongetwijfeld ten eerste gewaardeerd worden door de inwoners van deze cité, die alzo een tamelijk lange wandeling uitsparen om het enig vervoermiddel te bereiken dat hen naar Genk en Hasselt voert.

Wanneer de gemeente Genk de af-schaffing van de tram aanvaardde, drukte zij de wens uit een lokale dienst te zien invoeren, die de verplaatsingen zou vergemakkelijken van de inwoners van de verschillende cités naar het centrum van Genk.

Door de Maatschappij werd gevolg gegeven aan dat verzoek en vanaf bovengenoemde datum werd een dienst ingericht vertrekkend van een nieuwe cité, in volle uitbreiding, Bokbergheide, en die verscheidene cités van Winterslag aandoet. De nieuwe lijn heeft een lengte van 4,7 km.

Door zijn uitgestrektheid is Genk de vierde grootste gemeente van ons land, 8.784 ha. Zij is omringd door 14 gemeenten en volgens de laatste statistieken telt zij 46.000 inwoners waartussen talrijke vreemdelingen. Het merendeel van deze blijven slechts enkele jaren en keren dan, voorzien van enkele spaarcenten, naar hun vaderland terug. Zij worden echter bestendig door andere vervangen daar de huisvestings- en werkvoorwaarden zeer aannemelijk zijn, en de reputatie van de Limburgse kolenmijnen op gebied van inrichting en modernisatie, de grenzen overschreden heeft.

Deze werkzame bevolking vindt in de autobussen van de N.M.V.B. een gemakkelijk en economisch vervoermiddel.

Ongetwijfeld zal de voorstelling van een buurtnet in de Groep Limburg zonder spoorlijnen (de lijnen Luik-Riemst en Luik-Tongeren worden geëxploiteerd door de Groep Luik) de spoorwegvrienden bedroeven maar... de tijden evolueren en hiermede dient rekening te worden gehouden.

**

De bouw van de autobussen te Hasselt, het vooruitzicht nieuwe lijnen te kunnen exploiteren, de onlangs genomen beslissing zekere lijnen van de N.M.B.S. te laten exploiteren door de N.M.V.B., dit alles zal slechts werk bezorgen aan de agenten van de Groep Limburg. En dat is voor ons hoofdzaak.

Uitreiking van Burgerlijke Eretekens

De plechtigheid had plaats op 24 november 1957 in de eetzaal van het werkhuis van Kuregem, dat voor deze gelegenheid een speciale versiering had gekregen. Evenals de vorige jaren werden de Leuvense gedecoreerden samen met de fanfare van Kessel-Lo, met een autobus afgehaald.

Nadat iedereen plaats genomen had, deed de heer Cuvelier, Directeur, gevolgd door de heren ingenieurs en diensthoofden, zijn intrede. In zijn openingstoespraak herinnerde

hij aan de datum waarop de huidige gedecoreerden hun loopbaan begonnen bij de N.M.V.B. en gaf hij een overzicht van de elektrificatie en van de structuurhervormingen.

Na het overhandigen van de eretekens speelden de Leuvenaars een leuke sketch, die veel succes oogstte.

De fanfare gaf de laatste nieuwe successen ten beste en de porto bracht iedereen in een goede stemming.



Op 24 november vullen de gedecoreerden van Brabant de eetzaal van het werkhuis van Kuregem. (Foto Gilliams.)

35 JAREN DIENST

Burgerlijk Kruis 1^e klas

JANSSENS H., bureellhoofd.

Burgerlijk Kruis 2^e klas

SCHULZE H., ontvanger — TIELEMANS F., brigadier — JANSSENS P., ontvanger — BEDDEGENOOT'S M., toezichter — DELVAUX H., stelplaats-overste — DESMEDT G., klerk — STOPS J., stationoverste — VAN CRAENBROECK D., klerk 1^e klas — MAES J., ontvanger — VAN LINTER G., toezichter — HUENS T., klerk — VAN HEMELRIJCK L., brigadier — NOCKELINCKX F., ontvanger — DEROUBAIX G., ontvanger — VAN DE ZANDE G., ontvanger — SCHOLLAERT L., ontvanger — WIJNS P., ontvanger — DE ROOVER Ph., ontvanger — ENGEL A., ontvanger — ANDRÉES J., ontvanger — VERBIST F., vertrekoverste — VANDEN EEDE J., ontvanger.

Burgerlijke Medaille 1^e klas

RENDERS F., hulpschilder — COLLAER G. — PASHUYZEN T., hoofd-baanwerker — WAUTERS E., manoeuvre — VANDER HEYDEN W., rangeerde — SCHOLIERS P., rangeerde — VERMEIREN J., schouwer — DESMEDT J., geleider — VERHAEGEN E., manoeuvre — VAN WAESBERGHEN R., manoeuvre — DE MAYER J., geleider — TERSAGO A., paswerker

— HERBOSCH P., geleider — DE RIDDER P., geleider — BINON J., geleider — SMETS L., paswerker — PASHUYZEN T., baanwerker — COECKELBERGHS A., baanwerker — DE MESMAECKER V., geleider — JAPSON J., machinist — PIOT J., baanwerker — SMEYERS J., brigadier — BOGAERTS C., baanwerker — DUPONCELLE O., wisselkuiser — RENDERS J., geleider — MICHEL A., manoeuvre — WAUTERS D., geleider — DE BOT F., geleider — DE MAN J., manoeuvre — DE NOBELE F., hulpschilder — DERWA L., geleider — BLOMMAERT L., geleider — L'HOOST N., geleider — GILLYNS A., kasseier — ROOSELEER P., geleider.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1^e klas

BOSCHMANS F. — DE SAMBLANCX E. — GEEROOMS R. — LAUWERS E. — NERINCKX F. — VAN LANGENDONCK A. — PILETTE E.

Burgerlijke Medaille 2^e klas

VAN STEENWINCKEL R. — GOOVAERTS P. — DE HEYN P. — VAN REGENMORTER J. — BAEB W. — DEKLERK — DE MEYER L. — GEYSSENS F. — HERBINIA J. — SCHREVS P. — VAN HERCK P. — CAMMAERTS J. — FAEMS C. — ROELANDTS F. — GODDE-

VRIENDT M. — COOSEMANS F. — KEYAERTS J. — MICHIELS F. — PAUWELS H. — PELGRIMS J. — REMU F. — SOMMEREYNS E. — VAN CLEYNENBREUGHEL L. — VANDENPLAS M. — VANDENPLAS P. — VAN HOOF E. — VAN LINTHOUT C. — GOOSSENS C. — GEYS F. — GILIN J. — ERGO C. — PEETERS J. — VAN WIJNGAERDE L. — DE MUYLDER F. — VLEKKE J. — COPETTE E. — KLEINERMANN C. — JORIS L. — BARBE M. — VANDERMEIRSCH C. — GEETS J. — VAN DURME F. — VERBERGT J. — DOUDELET J. — WEYTS F. — DE BRIJN J. — TRICOT E. — DE BOE R. — DUVILLE F. — PLAS F. — DESMEDT M. — NIJS A. — DE COSTER A. — DE GIETER J. — LIBERT H. — LOUCKX F. — TIMMERMANS J. — VANDEN NEUCKER J. — VANDEN HOUDEN A. — HERTELEER L. — MEES J. — HUWET J. — HEYMANS M. — AMEYS N. — MEERT A. — SONCK O. — CEUPPENS J. — CARDOEN J. — DETROYER P. — QUINART E. — VAN DROOGENBROECK M. — CEUPPENS A. — GINION E. — HERREMANS P. — CRABBE R. — ACACIA F. — NEKKEBROECK J. — VOSSILUS A. — JACOBS J. — SCHOUKENS P. — CORNELIS J. — VANDER POORTEN P. — WESEMAEL A. — DE KOSTER P. — ROUX H. — VANDEN HOUWER C. — VAN DROOGENBROECK A. — SCHERENS H. — MEERT I. — GOOSSENS J. — MOENS L. — OLBRECHTS H. — HUYSMANS M. — DE VROEDE A. — WILLEMS L.

PERSONALIA



GEBOORTEN

*Laat ons toch eenmaal nog kijken
Uw mondeke schoon
Uw oogskens zoet
Wij kunnen maar nooit van U
[wijken].*

BRABANT

RENE bij de h. DE VALCK Frans (Itterbeek).
RENE bij de h. DE JONGHE Maurice (Anderlecht).
PATRIQUE bij de h. LENSECLAES Modeste (Overijse).
LITGARDE bij de h. THOMAS Jan (Londerzeel).
INGRID bij de h. VERELST Frans (Malderen).
GERDA bij de h. STRUIYF Louis (Kessel-Lo).
JOSE bij de h. ANTONUS Alfons (Kessel-Lo).
JEAN-PAUL bij de h. CHRISTIAENS Cyrille (Oetingen).
MARYSE bij de h. VAN LYSEBETTEN B. (Halle).
RUDY en NICOLE bij de h. HERTELEER P. (Anderlecht).
RITA bij de h. VELLEMAN Edgard (Oetingen).
IMELDA bij de h. GITS Petrus (Schepdaal).
LUC bij de h. VEKENS Frans (Ninove).
MARTINE bij de h. VAN BECKHOUDT Frans (Pamel).
MARTINE bij de h. NEUPOURG Nestor (Meerbeke).
DENISE bij de h. DE GEYTER Frans (Erembodegem).
HILDE bij de h. GYSEMANS Emile (Tremelo).
EMMY bij de h. VAN HYFTE J. (Leuven).
GUIDO bij de h. CAUTAERTS D. (Pamel).
JAN en RITA bij de h. GOOVAERTS K. (St-Kw.-Lennik).

ANTWERPEN

FRANS bij de h. BASTIAENSEN Karel (Oud-Turnhout).
JAN bij de h. BOGAERTS Lodewijk (Brecht).
RITA bij de h. HUYGEN Jozef (Merksem).
BRUNO bij de h. LOMBARTS Herman (Mechelen).
ANETTA bij de h. VERBEECK Achiel (Schoten).
MARLEEN bij de h. VAN DER EYCKEN L. (Kasterlee).
ANITA bij de h. NAUWELAERS Jos (Zandhoven).
MARIA bij de h. VAN DER SCHOOT Jos (Vlimmeren).
KARIN bij de h. DE KOONING Petrus (Kalmthout).
LEA bij de h. BROECKHOVEN Clement (Muizen).

OOST-VLAANDEREN

MARLEEN bij de h. HAELTERMAN J. (St-L.-Houtem).
HENDRIK bij de h. COENEN Antoine (St-Niklaas).
MARINA bij de h. VAN PUYMBROECK M. (Hamme).

MOOIE LOOPBANEN



VERVOORT A.

Geboren op 2-9-1892 kwam hij in dienst als baanwerker op 1 juni 1910. Hij was steeds werkzaam op de lijnen van Heist-op-den-Berg en Mechelen. Als geschoold werkmán op rust gesteld in november jl. telde hij 43 jaren dienst.



VANDERBEKE M.

Hij werd geboren op 28-10-1892 en trad in dienst bij de M. E. B. O. B. B. op 22 mei 1909. Gans zijn loopbaan bracht hij door op de lijnen van de kust. In oktober jl. werd hij als leermeester-machinist op rust gesteld met 48 jaren dienst.

INGRID bij de h. VANDERSPIEGEL L. (St-L.-Houtem).
MARIE-CHRISTINE bij de h. BODDAERT G. (Eksaarde).
ANNE bij de h. VANDER GUCHT Marcel (Herzele).
FRANK bij de h. DE PRYCKER André (St-Niklaas).
WILLY bij de h. LIEVENS Sylvain (Oosterzele).
NADINE bij de h. LYDOU Gilbert (Zaffelare).

LIMBURG

LILIANE bij de h. FRANSSENS Marcel (Stevooort).
FRANS bij de h. KUPPENS Marcel (Hasselt).
MARINA bij de h. BISMANS Urbain (Runkelen).
MARTINE bij de h. GENARD Florent (Herk-de-Stad).
JOSEPH bij de h. VERHÆG Jan (Genk).
DIANE bij de h. DUPONT Robert (Hasselt).



HUWELIJKEN

*Daar alleen kan liefde won-
[nen
Daar alleen is 't leven zoet
Waar men stil en onge-
[wongen
Alles voor elkander doet.*

BRABANT

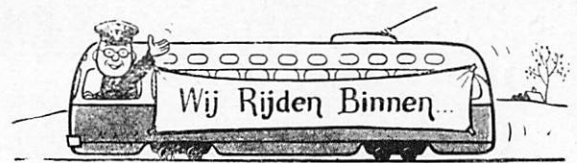
De h. DE SCHOUWER J. met Mej. MOERENHOUT E.
De h. DE SAEGHER Edg. met Mej. STEENHOUDT A.
De h. TRICOT E. met Mej. LE GRAND Marie.

OOST-VLAANDEREN

De h. EECKHOUT Roger met Mej. VANDEVOORDE A.

WEST-VLAANDEREN

De h. HAERIJNCK Walter met Mej. VAN BOVEN S.



Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden oktober - november - december 1957 Dienst-jaren Groep

LEYSSEN P., klerk 1 ^e kl.	44	Antwerpen
VERVOORT A., gesch. werkmán	43	»
VAN HERCK A., ploegbaas	40	»
SMITS E., ploegbaas	34	»
OOMS J., brigadier	33	»
VAN DER BIESEN P., ontvanger	32	»
VERAGHTERT J., el. geleider	29	»
HOLLEVOET M., gesch. werkmán	49	West-Vl.
VANDERBEKE M., leermeester-mach.	48	»
THEUNINCK N., stationoverste 1 ^e kl.	46	»
VANDECASTEELE T., toezichter	44	»
CLAEYS K., el. geleider	39	»
DESMET H., klerk 2 ^e kl.	34	»
PROVOOST H., hoofdontvanger	32	»
DEDUYTSCHÉ L., el. geleider	32	»
DEBEIR J., baanwerker	31	»
THIENPONT A., geleider	41	Oost-Vl.
SCHEIRLINCK J., baanwerker	32	»
VALCKE L., baanwerker	31	»
THEUNIS A., bewegingsoverste 1 ^e kl.	48	Brabant
VERDEYEN P., e.a. klerk	48	»
CLAES E., hoofdontvanger	42	»
BEECKMANS I., gesch. werkmán 1 ^e kl.	38	»
GOES J., gesch. werkmán 1 ^e kl.	38	»
VAN DER ZEYPEN J., ontvanger	37	»
PIOT J., baanwerker	32	»
SOUFFRIAUX N., gesch. werkmán	32	»
HAINÉ H., ontvanger	31	»
STOUFFS J., gesch. werkmán 1 ^e kl.	31	»
VAN HOVE O., maceuver	27	»
DETRY L., stelplaatsoverste 1 ^e kl.	46	Henegouwen
HENRY E., gesch. werkmán 1 ^e kl.	42	»
GUSBIN F., ontvanger	35	»
LORGF J., gesch. werkmán	22	»
KONINGS A., baanwerker	39	Luik
HANSENNE J., geleider	34	»

Nieuwjaar op het Hoofdbestuur

Naar jaarlijkse gewoonte kwam op 2 januari het personeel van het Hoofdbestuur in de vergaderzaal bijeen. De heer Directeur-Generaal wenste alle agenten en hun familie een jaar van geluk en voorspoed en drukte de hoop uit dat 1958, het jaar van de Wereldtentoonstelling, een merkelijke vermeerdering van de inkomsten zal meebrengen.

De heer Hoens herinnerde er aan dat het de zesde maal was dat hij zijn wensen toestuurde aan het personeel ter gelegenheid van Nieuwjaar, en telkens, zegde hij, « heb ik de gelegenheid te baat genomen gedachten uit te drukken, die niet altijd iedereen behaagden ».

De heer Directeur-Generaal handelt vervolgens over het vraagstuk van de bevorderingen « naar grote keus », daar de syndicale afgevaardigden de wens uitgedrukt hebben de examens af te schaffen. « Van nu af » vervolgt de heer Directeur-Generaal « moet iedereen eventueel kunnen erkennen dat een andere meer bevoegd en geschikt is dan hij zelf. De verworven rechten en de anciënniteit zijn achtenswaardige zaken, maar moeten gewikt en gewogen worden; met het stelsel « keuze van de beste » volgens toepassing van vastgestelde criteria, is het bijna niet mogelijk er altijd rekening mede te houden. Vreest niet overgeleverd te zijn aan de willekeur; daar is niets van, weest ervan overtuigd ».

De heer Directeur-Generaal besluit met de hoop uit te drukken dat ieder tegen het eind van het jaar zijn gewetensonderzoek zal gedaan hebben en de benoemingen in de juiste geestesgesteldheid zullen onthaald worden.

Toen volgde, onder handgeklap, de uitreiking van de burgerlijke eretekens en van de Buurtspoorwegbreloque en de voormiddag liep ten einde in de eetzaal, waar het aperitief werd aangeboden.

*
**

35 JAREN DIENST

Burgerlijk Kruis 1^{ste} klas
en Buurtspoorwegbreloque

DE MUELENAERE, Bureelhoofd —
VAN PUINBROECK, Technisch Inspecteur.

Buurtspoorwegbreloque

FABRY O., onderbureauchef — DE
RUYCK M., opsteller — DUJEU M.,
opsteller — ANHES F., opsteller.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1^{ste} klas

DE WALQUIE, Inspecteur — ON-
GENA — Technisch Ingenieur — MAR-
CHAND, Keurder — BERTRAND,
Keurwerkman.



Van links naar rechts : de heren Ongena, de Walque, Anhès, Gilbert,
De Ruyck, Fabry, De Meulenaere, Marchand, Paten en Bertrand.

(Foto Roels.)

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

ONTVANGER : Ah, chef, ik ben blij u te zien.

SPEURNEUS : Ge ziet er zo bezorgd uit. Misschien last gehad met een of ander punt van het exploitatiereglement ?

O. : Dat nu wel niet, maar nu g'er het over hebt, moet ik u zeggen dat veel van uw jongste leerlingen maar half onthouden hebben wat ge hun destijds geleerd hebt over reglementen en tarieven.

S. : Zij hebben dus de onderrichtingen niet goed in hun bol gestoken.

O. : Ge zijt geestig zonder het zelf te weten, het is juist een geval van bollen.

S. : Nu alle gekheid op een stokje. Wat is er eigenlijk aan de hand ?

O. : Wel, het is mij opgevallen dat jonge collega's op onze autobuslijnen niet op de hoogte zijn van het verschil dat er bestaat tussen een autobuslijn met spoorwegtarief en een andere waar het autobustarief wordt toegepast.

S. : Bewijs me dat eens met een geval.

O. : Eergisteren was ik met rust en 's middags begaf ik mij per autobus naar de stad. Aan het stuur zat de jonge M..., ge weet wel, een kleine bruine. Er stapte een reiziger op die een algemeen abonnement toont; mijn collega, een beetje onder de indruk van dat vervoerbewijs, groet de reiziger, die aanstalten maakt om plaats te nemen.

S. : Gelukkig waart ge daar.

O. : De reiziger wist niet dat deze lijn geen « buurtspoorwegtarief » had en de bestuurder dacht, te goeder trouw, dat dit algemeen abonnement geldig was op gans het net. Maar dat is niet alles, chef. Deze jonge agent, die enkel en alleen op deze lijn heeft gewerkt, wist niet dat de abonnee's zekere rechten hebben....

S. : Op de autobuslijnen met spoor-tarief mogen de houders van een gewoon abonnement zo dikwijls reizen als ze willen, terwijl op de lijnen met autobustarief... een ogenblik, hier is mijn documentatie.

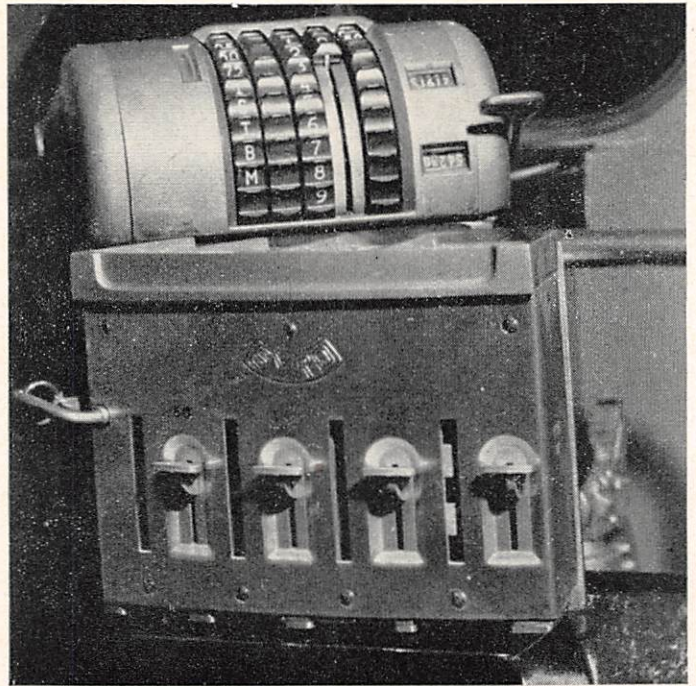
« Gewone en schoolabonnementen geven recht op één heen- en terugreis per dag; nochtans, wanneer de houders ervan tot meer dan één heen- en terugrit per dag genoopt zijn, worden hun, op vertoon van de abonnementskaart, biljetten afgeleverd waarop dezelfde vermindering als op die kaart wordt toegestaan ».

O. : En deze diensten zijn in de spoorweggids aangeduid...

S. : ... met een zwarte bol, naast het nummer van de lijn. Ehwel, ge verdient een « bol », maar een echte. Hierzie, voor de hoest !



Het apparaat Almex
en de Syro-verdeler.



50 nieuwe autobussen voor de W.T. 58

Ieder jaar verschijnt er in het januari-februarinummer van « Onze Buurtspoorwegen » een overzicht van het Automobielsalon en worden de laatste nieuwigheden, aangebracht aan de voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer, voorgesteld.

Wegens de Wereldtentoonstelling is er dit jaar geen Salon, maar onze technische diensten bleven echter niet op hun lauweren rusten, integendeel.

Inderdaad van zohaast de bestelling van de 50 autobussen, bestemd

voor de diensten van de Wereldtentoonstelling goedgekeurd was, zetten zij zich aan het werk om een geheel van verbeteringen aan te brengen, dat zeker zal gewaardeerd worden door het personeel en door het publiek.

Wij geven hier een korte uiteenzetting van deze verbeteringen.

Allereerst weze de aandacht getrokken op de schikking van de vloer, die

gans gewijzigd werd. Dank zij de invoering van een lichte helling gaande van de achteras naar voren kon het aantal treden aan de ingang deur verminderd worden tot twee. Hierdoor wordt de toegang tot het rijtuig aanzienlijk vergemakkelijkt.

Maar werpen wij, alvorens binnen te gaan, een oogopslag op het uitzicht langs buiten. Daar stellen wij vast dat de lijn verbeterd werd; de vorm van het dakwerk werd hertekend, de uiteinden werden verlengd en aan de luchtkap werd een minder log, men zou bijna mogen zeggen elegant, voorkomen gegeven.

Een andere verandering valt aanstonds in het oog. De voorruit is van een gans nieuwe opvatting. Onze studiediensten verzekerden ons dat de aangenomen schikking niets met willekeur te maken heeft, maar dat zij het resultaat is van een grondige studie met het doel het besturen van het voertuig te vergemakkelijken.

De voornaamste vooropgezette doeleinden waren: het verbeteren van de zijdelingse zichtbaarheid van de bestuurder en het verhogen van de doeltreffendheid van de achteruitkijkspiegels, links en rechts, met al de gevolgen daaruit voortspruitend voor de veiligheid van de reizigers en ten slotte het verminderen van de hinder 's avonds veroorzaakt door de weerkaatsingen in de voorruit.

Blijven wij bij dit laatste punt even stilstaan.



De ontvangstpost van de nieuwe autobussen.
(Foto's Roels.)

Onze autobussen moeten 's nachts rijden op niet verlichte wegen. Het is daar dat de weerkaatsingen hinderlijk worden en het besturen van het voertuig moeilijk maken, temeer waar door de fluorescentieverlichting de lichtsterkte in het voertuig werd verhoogd om het comfort van de reizigers te verhogen.

De nieuwe opstelling van de voorruit, aangevuld door een stel binnenschermen, laat in de meeste gevallen toe te rijden met al de lichten ontstoken. Het is nog slechts in geval dat de weersomstandigheden zeer slecht zijn, dat de eerste binnenlamp moet geëerd worden.

Gaan wij nu binnen in het voertuig en wijzen wij op de ontubbeling van het zonnescherm, waarvan één zijdelings geplaatst is. Maar om een juist oordeel te vellen over de geriefelijkheid van de stuurpost is niets beter dan zich achter het stuur te plaatsen.

De stoel, die in de hoogte en in de diepte kan aangepast worden, is ook verstelbaar. Een kijkje in de achteruitkijkspiegel laat ons toe vast te stellen dat het nieuwe rechthoekig model steviger en stabiel is. De bediening van de Webasto-verwarming werd ook veranderd; zij geschiedt met behulp van twee drukknoppen, een rode en een groene, aangebracht op de uiterste linkerkant van de stuurpost. De rode knop bedient de voorverwarming, die gecontroleerd wordt door een kijktje. Na enkele ogenblikken, 30 à 40 sec, is deze voorverwarming voldoende en kan het apparaat ingeschakeld worden door op de groene knop te duwen, die ingedruwd blijft totdat het corresponderend kijktje brandt.

De Webasto-verwarming wordt nog slechts gebruikt tijdens het oponthoud van het voertuig. Inderdaad, onze autobussen zijn uitgerust met een tweede verwarmingssysteem. Het gebruikt de warmte van het koelingswater van de motor; het principe is niet nieuw, maar de gekozen schikkingen hebben toegevoegd de doeltreffendheid te vermeer-

deren. Twee speciale radiators verwarmen de lucht, die in het voertuig wordt geblazen; één bevindt zich vooraan en een ander achteraan. Het water dat de radiators voedt, wordt op temperatuur gehouden door een dubbel stel thermostaten en de circulatie van de warme lucht kan geregeld worden door het openen van kleppen, met dit doel voor- en achteraan in het rijtuig geplaatst. Deze verwarming werkt zodra de motor draait en zij wordt gebruikt tijdens de rit. De Webasto-verwarming zal dus slechts dienen als voorverwarming van het voertuig vóór het vertrek en tijdens een lang oponthoud.

De zekeringen kregen een afzonderlijke plaats voorbehouden. Zij werden alle bijeengebracht in een praktische kas, onder de voorruit in de nabijheid van de ingangdeur.

Maar het zijn de wijzigingen aangebracht aan de ontvangstpost, die het meest in het oog vallen. Inderdaad, die werd uitgerust met een nieuwe

geperfectioneerde geldwisselaar, het Syro-apparaat, en men heeft de meest rationele schikking gezocht voor de Almex.

De reiziger legt zijn geld op een valluikje, dat door de ontvanger kan behandeld worden zo dat het geldstuk in een metalen bak valt; bij een eerste gelegenheid kunnen deze geldstukken gerangschikt worden in de Syro-verdeler. Eens de reiskaart afgeleverd, gebruikt de ontvanger zijn Syro-verdeler om het wisselgeld weer te geven, dat automatisch in een centenbakje valt; waar de reiziger het maar te nemen heeft.

**

Zoals wij de nieuwe autobussen gezien hebben, klaar om voor de technische controle te verschijnen, strekken zij de N.M.V.B. tot eer en kunnen zij zonder schaamte de kritische blikken onderstaan van de duizenden vreemdelingen, die, wij hopen het ten minste, van onze diensten zullen gebruik maken om zich naar de Wereldtentoonstelling te begeven.



Vriendenkring - Groep Antwerpen

Negendaagse Autocartocht naar Interlaken

Zaterdag 19 - zondag 27 juli 1958

Het succes van onze reis naar Garmisch-Partenkirchen heeft er ons toe aangezet dit jaar eveneens een reis in te richten met een verblijf van verscheidene dagen op eenzelfde plaats.

INTERLAKEN, aan de voet van de Jungfrau en ideaal vertrekpunt voor allerlei uitstappen, vormt het reisdoel.

De heenreis heeft plaats over: Brussel, Charleroi, Sedan, Verdun, Epinal, Mulhouse, Bazel, Soloturn en Bern.

Gedurende het vijfdaags verblijf te INTERLAKEN worden volgende uitstappen ingericht: een autocartocht doorheen een prachtig berglandschap naar Montreux, aan het meer van Geneve (1 dag); een autocartocht langs de Sústenas, de Axenstrasse, Küsnacht, Lúzerne, de Brünigpass en Meiringen (1 dag); per bergspoor naar de Kleine Scheidegg; per autocar naar de Blausee en Kantersteg (1/2 dag). Verder bezoeken aan de Aareschlucht, de Trummelbachfall, enz. Het programma voorziet eveneens een opvoering, in het openluchttheater, van het « Willem-Tellspel ».

De terugreis gaat over: Thun, Biel, Delémont, Bazel, Mulhouse, Colmar, Col du Bonhomme, Nancy, Metz, Luxemburg en Namen.

In de prijs, vastgesteld op 3.285 F, is begrepen: het vervoer per autocar, alle maaltijden, het verblijf in zeer degelijke hotels, de uitstappen per autocar te Interlaken, de taksen, fooien en verblijfstaksen.

Raadpleegt voor verdere inlichtingen de berichten in de stelpplaatsen.

Op de Wereldtentoonstelling

HET TRANSPORTPAVILJOEN

Het algemeen thema van de Wereldtentoonstelling kan samengevat worden in de slogan: « Voor een meer humane wereld ». In deze gedachtengang moeten de vervoermiddelen, die de omgang tussen de mensen bevorderen, aan het publiek worden voorgesteld. De deelneming van de grote vervoermaatschappijen te land zal, samen met deze van de luchtvaart, de zee- en binnenscheepvaart ondergebracht worden in een van de grootste tentoonstellingspaviljoenen: het Transportpaviljoen.

Het Onthaalcentrum.

Het groot Heizelpaleis, gebouwd in 1935, zal omgevormd worden in een ruime dienst voor ontvangst, waarvan de ingang, aangebracht in de achtergevel, een uitzicht zal geven op een uitgestrekt parkeerterrein voor auto's.

De verdieping, die voor de gelegenheid gebouwd wordt, zal een restaurant en een dagherberg omvatten, waar de reizigers zich kunnen verfrissen en verschonen, terwijl beneden verscheidene organismen ter beschikking van het publiek staan; zo zal men er ook een spoorwegcentrum voor onthaal vinden.

Deze spoorwegdienst werd ingericht door het Informatiecentrum van de Europese Spoorwegen. Tien beambten (een Duitse, een Engelse, een Franse, een Nederlandse, vijf Belgische en een vertegenwoordiger van de Slaapwagens) zullen hier belast zijn met het verstrekken van inlichtingen aan de reizigers, het verkopen van reiskaartjes en het bespreken van plaatsen in de internationale treinen.

En laten wij niet vergeten dat de hoffelijkheid van de Belgische spoorwegmannen bijzonder goed vertegenwoordigd zal zijn door... twee vrouwen die heel lief als « Spoorhostessen voor het beste onthaal » zullen betiteld worden.

Het Transportpaviljoen.

Het thema van de transporten zal uitgedrukt worden in een luchtige, lichte en gedurfde constructie. Een uitgestrekt dak (196 m × 69) zal zich zonder tussensteun, ontvouwen over de 14.000 m² van het paviljoen, dat, bijna overal zonder gevel, zal open blijven doch van enkele doorschijnende schermen zal voorzien worden.

Om het dak te dragen werd een dubbele rij kolommen (van 14,50 m hoogte) voorzien, die aan de boven- en onderkant geled zijn; het geheel wordt in evenwicht gehouden door een stelsel van ankerkabels, die loodrecht op de langszijde van het gebouw gezien, de indruk van een reeks St. Andrieskruisen zullen geven.

In dat wonderlijk gebouw zal de Belgische groep van het VERVOER te land o.a. de private wegvervoeren, de gemeenschappelijke vervoeren (trams, buurtspoorwegen) en een « spoorweg »-geheel voorstellen. Wij zullen er ons motorrijtuig met doorzichtelijke wanden laten bezichtigen, dat wij in volgend nummer bespreken.

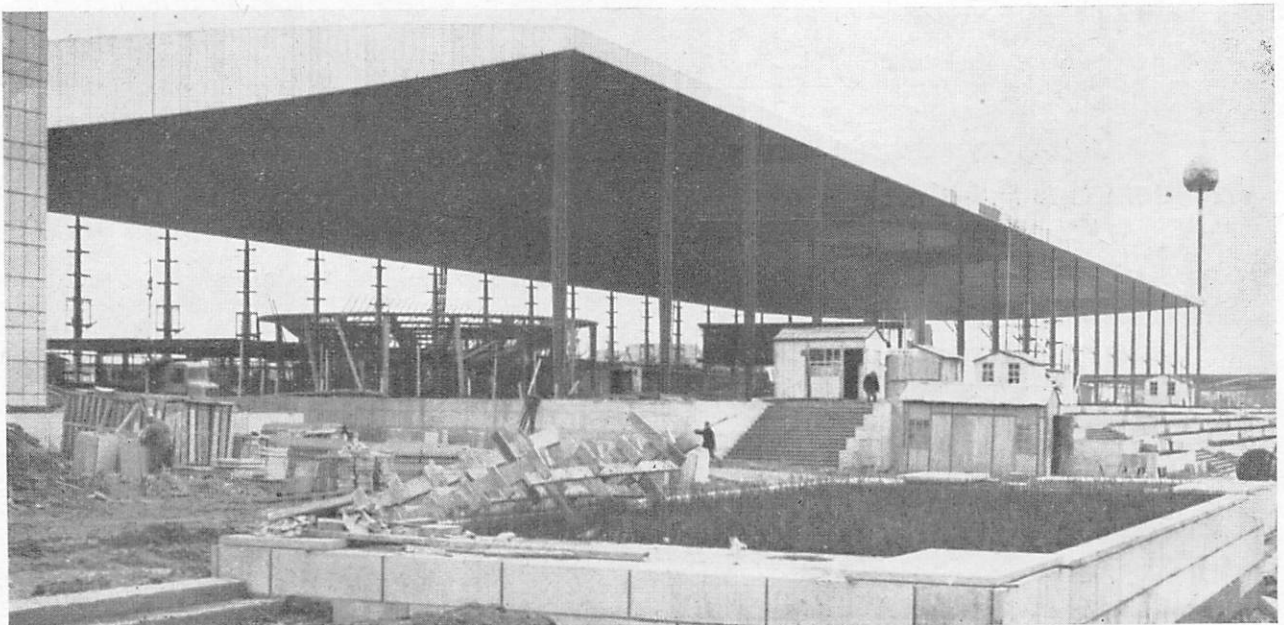
De deelneming van de N.M.B.S. (in samenwerking met de Verbinding en de Slaapwagens)

Op de verdieping zal men lang kunnen verwijlen vóór de maquette van de Noord-Zuid-verbinding, die 42 m lang is en geanimeerd wordt door een miniatuur treinregeling (Belgisch materieel en internationale stellen). Deze maquette zal aantonen hoe, door de technische bedrijvigheid van de ingenieurs, het spoor tot in het hart zelf van een hoofdstad kan doordringen.

In verband met deze maquette zal men de lessenaar zien, die de beweging van de miniatuurtreintjes regelt en een toestel, dat het vertrekspoor van de treinen aanduidt. Een bord voor optische controle, van het type dat in de seinhuizen gebruikt wordt, zal toelaten de rangeringen te volgen, die de miniatuurtreintjes uitvoeren in het gedeelte van de maquette, dat het Zuidstation voorstelt.

De bezoekers zullen vervolgens een verdelingsbureau (dispatching) kunnen bekijken, dat vanuit de tentoonstelling een lijn van ons spoorwegnet beveelt.

Ten slotte zal een inrichting aan het publiek tonen hoe de goederentreinen in een vormingsstation ontbonden en opnieuw gevormd worden; zij zal twee sporen van een ontvangstbundel, een heuvel en vier sporen van een rangeerbundel omvatten.



Het transportpaviljoen in opbouw.

(Foto Gérard.)

Het Internationaal Park

Verscheidene spoorwegadministraties wensten rollend materieel tentoon te stellen, maar konden dit onmogelijk doen in hun nationaal paviljoen.

De U.I.C., waakzaam als steeds, bekwam de beschikking over het enige gedeelte grond dat nog kon vrij gemaakt worden en dat door zijn ligging de aanvoer van de zware rijtuigen toeliet.

Op voorstel van de Commissaris-Generaal, stichtte de heer Jean Rey, oud-minister van Economische Zaken een nieuwe groep met internationaal karakter, die de titel draagt: « Comité voor een gemeenschappelijke voorstelling van spoorwegmaterieel ». Dit Comité telt onder zijn leden, behalve de werkgroep van de N.M.B.S., die belast is met het uitvoeren van de beslissingen, een vertegenwoordiger van de administraties waarvan het spoorwegaandeel zeer belangrijk is.

De totale oppervlakte, die ter beschikking van de spoorwegnetten werd gesteld, is zeer uitgestrekt: bijna anderhalve ha. Zij loopt over haar ganse lengte (bijna 200 m) langs het Belgisch Transport paviljoen. Zij zal voorzien worden van perrons, acht sporen, een koer en een bewegingsruimte.

De bezoekers zullen er materieel bewonderen uit de Duitse, Franse, Italiaanse, Oostenrijkse, Portugese, Spaanse, Tsjechische, Zwitserse en Belgische netten en van de Internationale Maatschappij der Slaapwagens.

VERMOGEN - COMFORT - SNELHEID - BESPARING, dit zijn de vier slagwoorden, die de verbetering kenmerken welke de moderne spoorwegexploitatie heeft aangebracht in de levensvoorwaarden van de mens.

Op de stand van U.I.C., die een oppervlakte van 500 m² zal beslaan, zullen vier thema's ontwikkeld worden:

- Het moderne karakter van de spoorweg;
- De hoge produktiviteit van de spoorweg;
- De Europese roeping van de spoorweg;
- De spoorweg als werktuig in de vooruitgang van de menselijke betrekkingen.

De stand zal vooral ideologisch zijn, daar het nagestreefde doel een zuivere en eenvoudige demonstratie is van de voorgestelde thema's. Hij zal nochtans een attractie bevatten: een bestuurderscabine van een elektrische locomotief waarin de reizigers zullen toegelaten worden. Een projectie in cinema-scoop zal hun de indruk geven dat zij zich naast de machinist bevinden en « ergens in Europa » door karakteristieke landschappen rijden.

De Buurtspoorwegen aan het Zuidstation te Brussel

BAANVAK HALLEPOORT - GRONDWETPLAATS

Op dat baanvak werden de sporen van de N.M.V.B. op hun oude bedding behouden.

Nochtans, om de sporen van de M.I.V.B. volledig te verwijderen van de Zuidlaan, werd aan het éénmeter-spoor van de N.M.V.B. een derde spoor bijgevoegd (spoorbreedte van 1 m en 1,435 m).

De tramstellen van de M.I.V.B., die hetzelfde parcours volgen als dit van de N.M.V.B., hebben alzoo de rij-

weg, die zij vroeger innamen, vrijgemaakt.

GRONDWETPLAATS EN JAMARLAAN.

De driehoek gevormd door de Grondwetplaats heeft enkel onbeduidende wijzigingen ondergaan.

Vroeger liep een dubbel spoor, links in de rijweg, langs de Jamarlaan en verder langs de Barasiraat, die zij volgde tot aan de Eloystraat.

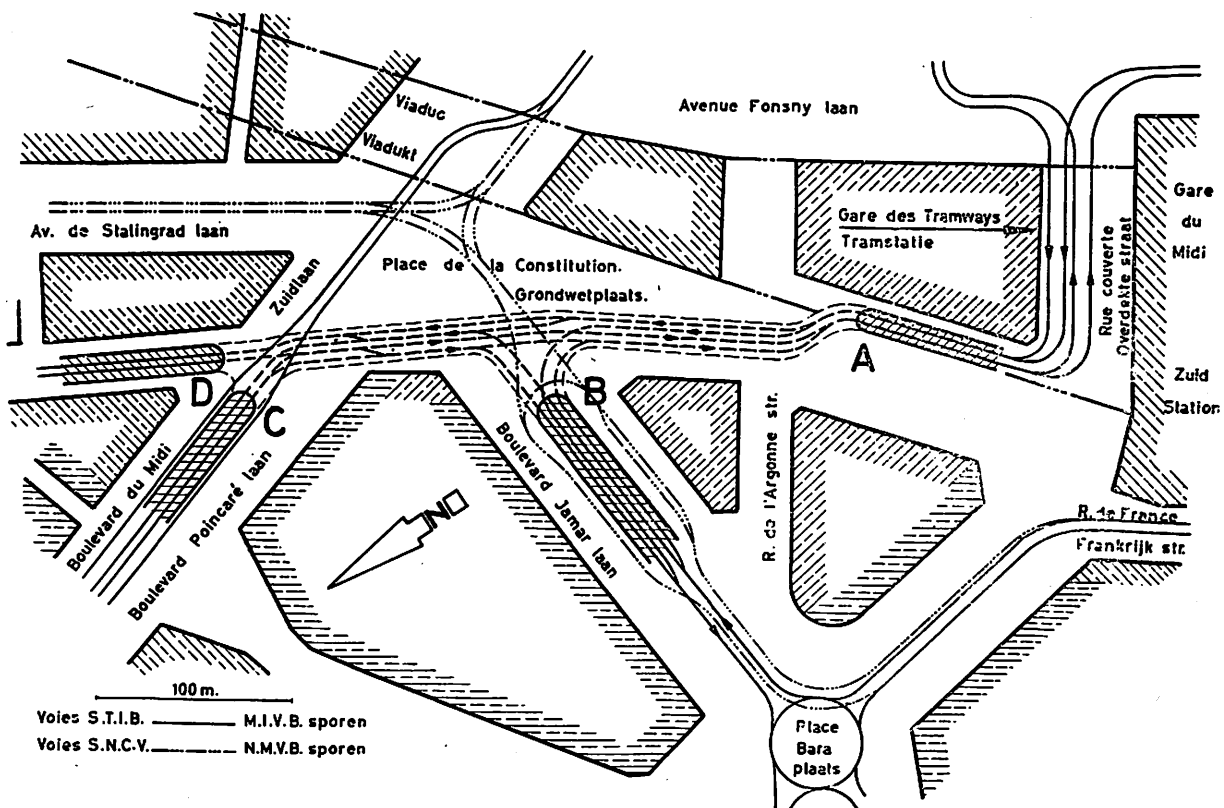
Dat dubbel spoor werd vervangen door een station op de Jamarlaan, links en rechts van de tunnelingang van de M.I.V.B.

Deze nieuwe schikking laat aan de treinen toe hetzij de Rouppeplaats, hetzij de Jamarlaan als eindpunt te kiezen.

BAANVAK JAMARLAAN - ELOYSTRAAT

De oude sporen, die door de Barasiraat liepen, werden omgeleid langs de Frankrijkstraat en de Onderwijsstraat, samen met deze van de M.I.V.B.

Het nieuw tracé biedt het grote voordeel vóór de hoofdingang van het Zuidstation te passeren.



Punten A-B-C-D duiden de tunnel-ingangen aan. De fijne stippellijnen begrenzen de tunnels. De vette stippellijnen stellen de ondergrondse sporen van de Brusselse trams voor. Tram 15 rijdt bovengronds over de Grondwetplaats. Het plan toont duidelijk aan hoe de buurttrams komende van de Frankrijkstraat, langs de nieuwe P.-H. Spaaklaan, de Baraplaats bereiken. De trams kunnen hun eindpunt nemen ofwel op de Jamarlaan, door rond de tunnelingang van de M.I.V.B. te rijden, ofwel op de Rouppeplaats. Anderzijds kunnen ook de trams van de richting Waver en Waterloo eveneens de Jamarlaan of de Rouppeplaats bereiken. Elke werkdag, vertrekken thans op de Rouppeplaats 379 trams, die aldaar dagelijks 10.000 reizigers opnemen.

Onze spoor- en busdiensten naar de Wereldtentoonstelling

VERTREKPUNT BRUSSEL-NOORD.

A. — DIENSTEN VAN DE REGELMATIGE TRAMLINIEN.

De dubbele kaai op de Rogierplaats, die ingewijd werd in oktober jl. vergemakkelijkt grotelijks het instappen van de reizigers, die onze tramdiensten gebruiken om zich naar de Tentoonstelling te begeven.

Eindelijk, ontdaan van het eindspoor op de Bolwerklaan dat gedurende 65 jaar het verkeer ontraderde, kunnen wij van nu af de trams met een hoger ritme laten volgen.

De diensten Strombeek - Het Voor (S); Grimbergen (G) en Humbeek (H), die de tunnel gebruiken, aangelegd onder de terreinen van de Tentoonstelling, bedienen de Benelux-, Park- en Natiëpoorten. Anderzijds stoppen de diensten Londerzeel (L en L doorstreept), die de tunnel-aftakking naar Meise gebruiken, aan de Atomium- en Esplanadepoorten.

De lijn H doorstreept (Heisel), bedient enkel het traject Noord-Buurtspoorwegstation Heisel, in de nabijheid van de Benelux-ingang.

De lijn van Wemmel (W en W doorstreept) zal de Wereldpoort en deze van het Attractiepark bedienen.

B. — DIENSTEN VAN DE REGELMATIGE AUTOBUSLIJNEN.

Nieuwe regelmatige autobusdiensten werden in de loop van 1957 toegevoegd aan verscheidene elektrische tramlijnen, die eindigen te Brussel-Noord, en waarvan de reisweg langs de terreinen van de Wereldtentoonstelling loopt. Het huidige vertrekpunt zal verlegd worden naar het in aanbouw zijnde autobusstation.

Het zijn de lijnen : B.W. : Brussel - Wemmel ; B.L. : Brussel - Londerzeel ; B.S. : Brussel - Strombeek ; die dezelfde ingangen zullen bedienen als de lijn naar Wemmel. De twee laatste doen daarenboven de poort der Grote Paleizen aan.

Anderzijds heeft de N.M.V.B., in aanvulling van deze regelmatige diensten, de toelating bekomen tot het inleggen van bijzondere autobusdiensten Brussel-Noord-Heisel met de aanduiding BH doorstreept.

VERTREKPUNT BRUSSEL - ZUID.

Een autobuslijn met aanduiding M.H. zal in dienst gesteld worden aan het Zuidstation. Deze dienst zal zeker gewaardeerd worden daar hij de rechtstreekse verbinding met de Tentoonstelling zal verzekeren. Hij zal kunnen aangevuld worden door een tramdienst.

DE ZONDAGDIENSTEN VAN DE N.M.V.B.

A. Per tram.

Rechtstreekse treinen, die aankomen en vertrekken aan de Beneluxpoort, zullen geregeld, alle zondagen, worden ingericht met vertrek op volgende punten :

Waterloo, Halle, Leerbeek, Ninove en Aalst.

De aankomst aan de Tentoonstelling is voorzien rond 10 en 14 uur.

Het vertrek aan de Tentoonstelling rond 18-19 en 22 uur.

B. Per autobus.

De volgende regelmatige autobuslijnen zullen, op de zondagen, hun eindpunt hebben aan het Tentoonstelling-



autobusstation (Poort der Grote Paleizen) :

- Hamme-Mille - Vossem - Brussel ;
- Etterbeek - Overijse ;
- Etterbeek - Hoeilaart ;
- Halle - Eigenbrakel - Beersel - Ukkel (Kalevoet) ;
- Brussel - Melsbroek ;
- Zaventem - Vilvoorde - Grimbergen ;
- Willebroek - Vilvoorde ;
- Het Rad - Oudenaken.

Zoals voor de hierboven aangehaalde bijzondere tramdiensten zullen de aankomsten aan de Tentoonstelling plaats hebben rond 10 en 14 uur en de vertrekken rond 18-19 en 22 uur.

Er wordt eveneens overwogen de verpachte autobusdiensten met eindpunt te Brussel en te Vilvoorde (Eghezee - Perwez - Brussel L.W., Bosvoorde - Hoeilaart - Waver en Vilvoorde - Mechelen) te verlengen tot aan de Tentoonstelling.

BIJZONDERE DIENSTEN.

In het plan, uitgewerkt door het Ministerie van Verkeerswezen, werd voorzien de organisatie van de volgende diensten toe te vertrouwen aan de buurtspoorwegen :

- a) een pendeldienst tussen het Motel van de Driepikkel en de Tentoonstelling ;
- b) regelmatige versterkte diensten van uit Dilbeek (M doorstreept) en Het Rad (F doorstreept) 's zondags. Bovendien zal de rechtstreekse dienst tussen de luchthaven van Melsbroek en de W.T. geregeld zijn wanneer deze lijnen zullen verschijnen.

IN DIENST TE STELLEN ROLLEND MATERIEEL.

A. Trams.

Op de drukke zondagen voorziet men normaal het in dienst stellen van 75 motorrijtuigen met groot vervoer- vermogen (110 plaatsen) en van 36 bogiesleepwagens (96 plaatsen).

In geval van nood zal het mogelijk zijn de diensten te versterken met 10 motorrijtuigen en 10 bogiesleepwagens.

Alzo bekomt men een totaal van 85 motorrijtuigen en 46 sleepwagens. Men acht dat 51 motorrijtuigen zullen voldoen om het hoofd te bieden aan het vervoer op de minder drukke weekdagen.

B. Autobussen.

Het in dienst stellen van 34 autobussen (90 plaatsen) is voorzien tussen de Tentoonstelling en Brussel - Noord en Brussel - Zuid op de drukke zondagen. Dit park zal tot 15 eenheden verminderd worden op de minder drukke weekdagen.

De Veiligheidswedstrijd

STAND VAN DE PLOEGEN OP 31 DECEMBER 1957.

Groep LUIK vierde haar ploeg n° 4 die duizend dagen zonder ongeval bereikte. Men leze hierover elders een verslag.

In OOST-VLAANDEREN werkten ALLE agenten minstens 50 dagen zonder ongeval en de twee kopploegen gaan weer eens hoofdbreken bezorgen aan de opmaker van de tabel.

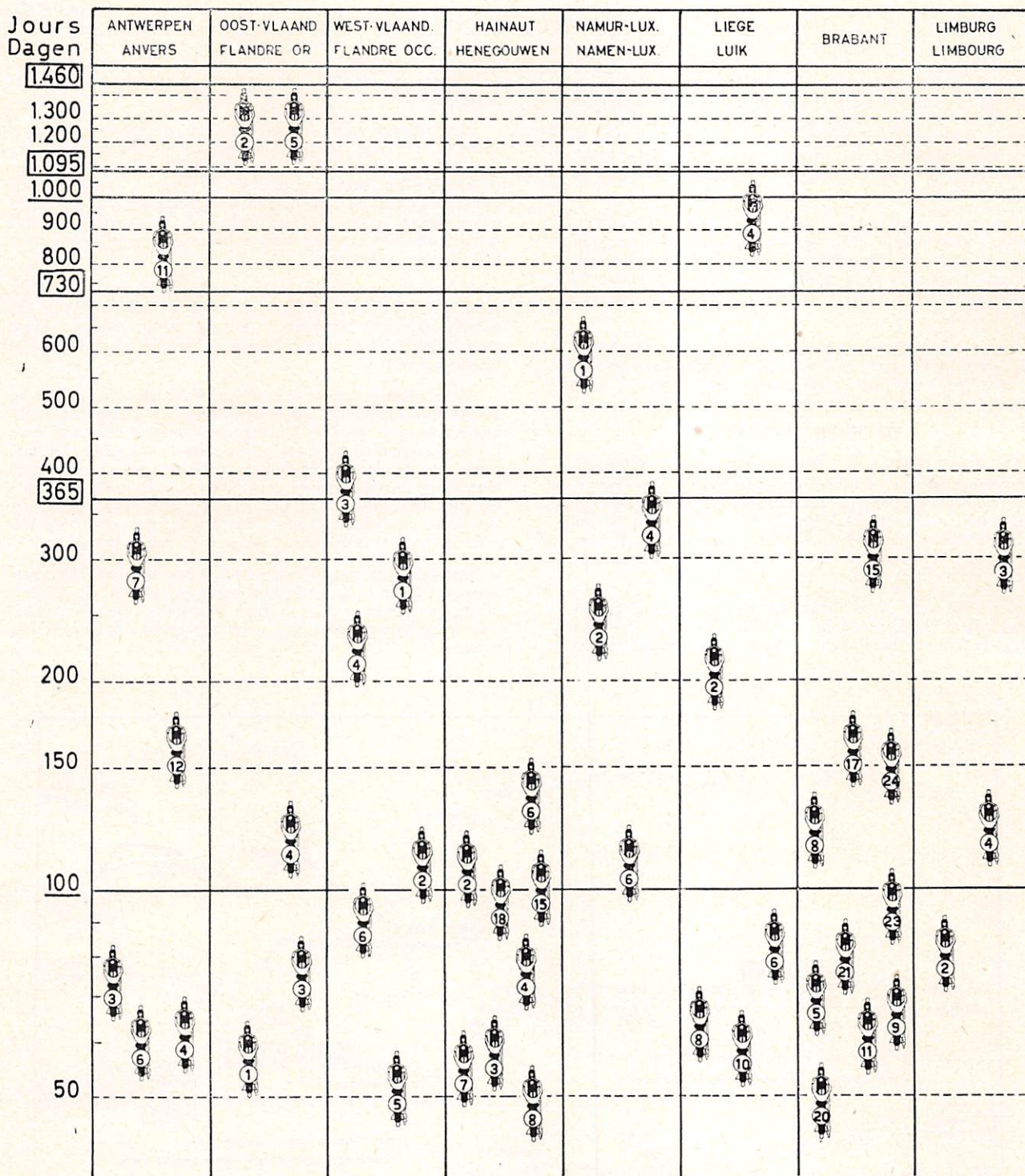
In WEST-VLAANDEREN ook, staan ALLEN op de piste en 3 ploegen nemen een eervolle plaats in.

In LIMBURG nadert ploeg 3 het volle jaar. Ploeg 4, die kortelings nog een zeer mooie plaats bezette, is terug moedig aan 't klimmen.

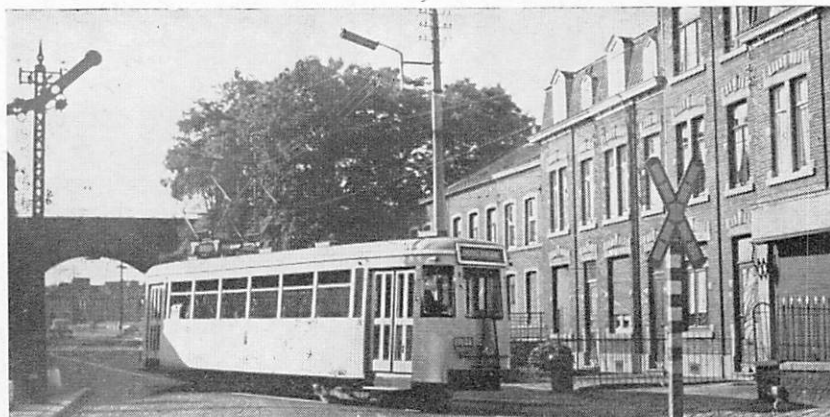
In BRABANT moesten ploegen 10 en 18, na de uitzonderlijke inspanning

van méér dan 1 jaar zonder ongeval, terug raar de beginneet. Hun mooi voorbeeld weze nagevolgd en nog verbeterd door de volgenden.

In ANTWERPEN groeit de spanning en meer in 't bijzonder te Merksem (werkhuus). Op volgende tabel: de 1000^{ste} dag overschreden! Goede vaart, ploeg 11!



De elektrische lijn Jemeppe-sur-Meuse- Verlaine



(Foto Brugier)

De elektrische lijn Jemeppe-sur-Meuse - Verlaine, met een lengte van 18 km., is een baanvak van de kapitaalslijn Hannuit - Jemeppe-sur-Meuse - Fexhe-le-Haut-Clocher - Engis - Ampsin. Dank zij deze lijn kan een groot deel van de arbeidersbevolking van Haspengouw zeer vlug verplaatst worden naar de nijverheidscentra van Jemeppe en Seraing en verder naar Luik.

Het eerste baanvak van deze lijn, Mons (Crotteux) - Horion - Hozémont - Fexhe-le-Haut-Clocher, werd in exploitatie genomen op 18 juli 1905; het baanvak Verlaine - Horion - Hozémont werd in dienst gesteld op 19 maart 1906 en het laatste deel Mons (Crotteux) - Jemeppe-sur-Meuse op 12 juli 1908.

Buiten het reeds vermelde baanvak Horion - Hozémont - Fexhe-le-Haut-Clocher had de lijn Jemeppe-sur-Meuse - Verlaine nog volgende aftakkingen: St-Georges - Engis, Verlaine - Ampsin en Verlaine - Hannuit

DE ELEKTRIFICATIE

Op 7 mei 1933 werd het baanvak Mons (Crotteux) - Jemeppe-sur-Meuse (4,2 km) geëlektrificeerd. Drie jaar nadien, op 17 december 1936, kwam het baanvak Mons (Crotteux) - Horion (7,7 km) aan de beurt en in volle oorlog, einde februari 1944, werd het laatste stuk, Horion - Hozémont - Verlaine (6 km) in exploitatie genomen met elektrische tractie.

Deze lijn kent op het ogenblik nog een zekere toevloed van reizigers op de punten, 's morgens en 's avonds, maar buiten deze uren heeft men gedeeltelijk de exploitatie per

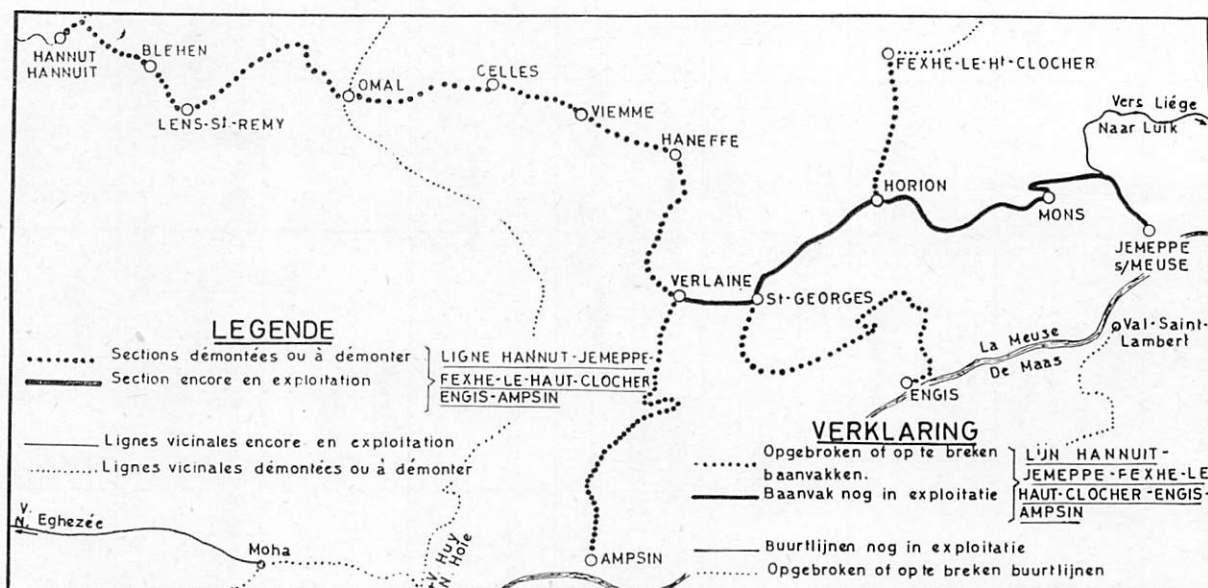
eenmanswagen moeten invoeren ten einde de uitgaven te beperken.

Het gedeelte van de lijn dat door de nijverheidscentra loopt, is niet van gevaren ontbloot. Over een afstand van 3 kilometer, vertrekkende van Jemeppe, volgt de lijn een drukke hoofdverkeersweg en rijdt de tram nu eens links dan eens rechts van de weg. De trams beschikken niet over een eigen rijweg zodat de bestuurders al hun aandacht nodig hebben om hun konvooi zonder ongevallen door de gevaarlijke straten te loodsen.

Het tracé op het landelijk deel daarentegen is tamelijk schilderachtig. Vertrekkend van Jemeppe verlaat de lijn het geïndustrialiseerd Maasbekken en met talrijke bochten klimt zij geleidelijk langs velden, bossen en weiden naar het rustige Haspengouw.

Verscheidene nieuwe woonwijken voor arbeiders werden de laatste jaren langs de lijn opgericht en wij zullen zeker genieten van deze nieuwe klanten, doch niettegenstaande deze bijkomende ontvangsten zal het hoogstwaarschijnlijk niet mogelijk zijn de spoorexploitatie te behouden. Deze ondergaat inderdaad de mededinging van autobusdiensten die te Saint-Georges en te Mons (Crotteux) de lijn kruisen in de richting van Luik en Seraing. Het is dus te voorzien dat deze lijn eerlang ook zal vervangen worden door een autobusdienst.

De stelplaats van Verlaine telt voor het ogenblik geen personeel meer en gans de lijn wordt geleid van uit de stelplaats van Jemeppe door de heer Winandv, een voorstander van de veiligheidsgedachte en die met zijn agenten weet om te gaan.



De stelplaatsen Omal, Verlaine en Jemeppe-sur-Meuse bereiken de 1000 dagen zonder ongeval

Van zodra de Algemene Dienst voor Veiligheid de bevestiging had ontvangen dat te Omal, Verlaine en Jemeppe, de 1000^{ste} dag bereikt was, werden de eerste schikkingen getroffen om deze merkwaardige gebeurtenis in het beroepsleven van onze collega's van de Groep Luik op een waardige wijze te vieren.

In het clubhuis van de agenten, gelegen in de nabijheid van de stelplaats van Luik-Saint-Gilles, werd een familiefeestje georganiseerd ter ere van... de kampioenen van de « duizend ». De zaal was mooi versierd en hier en daar prijkten slogans met betrekking tot de Veiligheid.

Het personeel van Verlaine, geleid door de heer Winandy, stelplaatsoverste te Jemeppe, kwam het eerst toe per speciale tram gevolgd door de agenten van Omal onder de leiding van hun chef, de heer Dengis.

De heer Declercq, Inspecteur-Generaal, had er van gehouden deze dag van de Veiligheid bij te wonen en werd welkom geheten door de heer Botton, Directeur. De syndicale afgevaardigden waren eveneens aanwezig op dat « feest van de arbeid ».

De heer Lebrun, technisch-ingenieur-diensthoofd, opende de feestsitting en begroette de heer Inspecteur-Generaal. Hij dankte de heer Follon, Inspecteur en Secretaris van de Algemene Dienst voor Veiligheid, voor de raadgevingen, die zij van hem mochten ontvangen, en hij herinnerde er aan dat de ploeg n° 4, sedert 13 februari 1955, werkt zonder ongeval met werkverlet.

De heer Inspecteur-Generaal nam vervolgens het woord en dankte de organisators voor de degelijke inrichting van dit familiaal feest. Hij betuigde aan de heer Botton zijn grote voldoening voor de resultaten bekomen door de ploeg n° 4 en dankte de agenten en hun familie voor hun talrijke opkomst. In naam van de heer André, Voorzitter van de Raad van Beheer, en van de heer Hoens, Directeur-Generaal, feliciteert hij allen, die rechtstreeks of onrechtstreeks bijgedragen hadden tot deze overwinning op de gemeenschappelijke vijand « het ongeval ».

« Deze dag » zegde hij « is belangrijk. Hij bevat een les voor de een en een stimulans voor de ander. Er zijn altijd sceptici, die het succes toeschrijven aan het geluk of het toeval. Bij een ongeval spelen steeds twee factoren een rol. De eerste is de technische factor: dat probleem is bij de Buurtspoorwegen praktisch opgelost en moet slechts aangevuld en geperfectioneerd worden. De andere is het menselijk element: 80 % van de ongevallen worden hieraan toegeschreven en de oorzaken zijn nalatigheid, onbedachtzaamheid en ongehoorzaamheid. Te dikwijls denkt de mens niet aan het risico, anderen ondervinden grote moeilijkheden bij het afleggen van hun slechte gewoonten en nadien... beschuldigen zij het noodlot ».

De heer Declercq besluit met de geleverde prestatie te Omal, Verlaine en Jemeppe te verheerlijken en nodigt alle deelnemers uit om samen de avond gezellig door te brengen.

Met een woord van hulde van de heer Botton aan de winnende ploeg en een dankwoord van een afgevaardigde van de stelplaats van Omal werd deze Veiligheidsdag gesloten met het ordewoord: « En nu in dezelfde zin verder ».

Een week nadien had een gelijkaardig feest plaats voor het personeel, dat de vorige zondag aan het werk was. Deze



- 1) De heer Botton, directeur, overhandigt de geschenken aan de heer Em. Ferrette van Verlaine.
- 2) De autobusbestuurder Arm. Delorge komt aan de beurt.
- 3) De heer Hubert Binet tijdens zijn bedankingstoespraak.
(Foto's Roels.)

maal werd het woord gevoerd door de heer Bergerhoff, Hoofdinspecteur, en de heer Winandy, adjunct van het Diensthoofd voor Veiligheid van de Groep Luik.

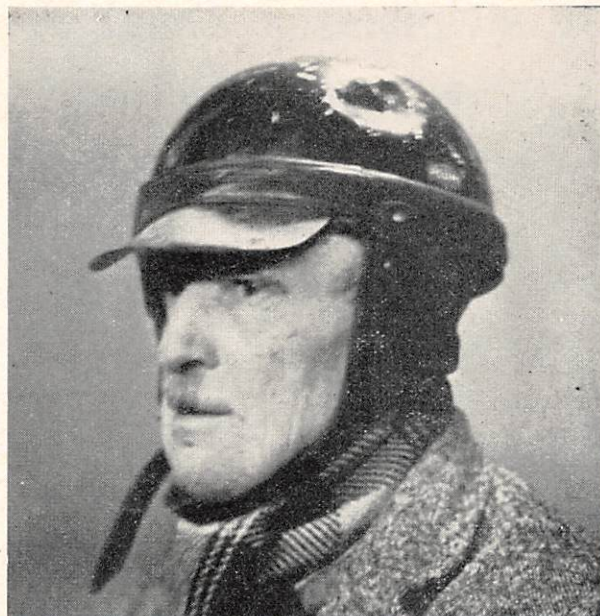
Vermelden wij nog dat aan ieder lid van de ploeg een klein souvenir werd overhandigd.

Op de weg naar het werk

*Dank zij zijn helm...
...had hij slechts twee kleine kwetsuren*

In gans het land begeven zich, tussen 5 en 7 h. 's morgens, honderden agenten per fiets of moto naar hun werk. Rijdend in de duisternis zijn zij blootgesteld aan de gevaren van de weg.

Op 22 november vertrok de baanwerker Walter Mathieu, zeer vroeg per moto van Mesnil (Lux.) naar Amberloup, waar hij de autobus moest nemen naar Marche. Op zeker ogenblik zag hij vlak voor hem, een voetganger, die hij wegens de duisternis niet vroeger had opgemerkt. Remmen en... een hevige val.



Mathieu werd vooruit geworpen en kwam met het hoofd op de straatstenen terecht. Gelukkig droeg het slachtoffer een helm, zodat hij slechts enkele schrammen opliep.

In dat alleedaags geval willen wij laten uitschijnen dat, indien Mathieu geen helm had gedragen, hij hoogstwaarschijnlijk een schedelbreuk zou opgelopen hebben met de daaraan verbonden ernstige gevolgen.

De eerste foto toont zeer duidelijk de bluts in de metalen helm; de tweede foto laat toe zich een juiste gedachte te geven van het kinstuk, dat de helm op het hoofd houdt en onmisbaar is voor een volledige bescherming in geval van nood.

Gastoestellen eisen Waakzaamheid

Een afgevaardigde van het Subcomité « Bedienden » van de Directie vertelde ons volgend feit, dat zich bij hem heeft voorgedaan. De omstandigheden waarin het zich voordeed schijnen ons zo buitengewoon dat wij er van houden het weer te geven.

« Mevrouw S... was bezig met de

was. Zij liet het water warm worden in een kuip, geplaatst op een butaangasvuur van groot model. Naast het apparaat stond de wasmachine en de wringmachine. Zonder dat zij het bemerkte was door de luchtverplaatsing, veroorzaakt door de werking van de wringmachine, de vlam gedoofd. Zij heeft het slechts

lang nadien opgemerkt, wanneer zij tot de vaststelling kwam dat het water nog zo koud was. »

Indien zij, op dat ogenblik, het gesis van het gas niet had gehoord zou zij zeker een ramp veroorzaakt hebben door het gas opnieuw te willen ontsteken.

Onze Buurtspoorwegen

Tweemaandelijks tijdschrift uitgegeven door de N.M.V.B.

*Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen
Redactie : Wetenschapstraat, 14,
BRUSSEL*

Tel. : 11 59 90 — Post : 135

Postrekening : n° 32 27

Oplage : 6.900 ex.

Prijs van het abonnement voor niet-personeelsleden :

*België 25 F
Buitenland 30 F*

Drukkerij : GRAPHICA, Brussel

De werkhuisen van Hasselt aan de eer

In een door het « Provinciaal Comité Limburg ter bevordering van de Veiligheid, Hygiëne en Verfraaiing van de Werkplaatsen » ingerichte wedstrijd, werden de werkhuisen van Hasselt derde gerangschikt op een totaal van 17 deelnemers en ontvingen het ere-diploma.

Deze meer dan eervolle plaats is een gelukkig resultaat van een bestendige inspanning ter voorkoming van arbeidsongevallen, die reeds meermaals werd bekroond in de schoot van de N.M.V.B. sinds de oprichting van de Algemene Dienst voor Veiligheid.

Aan de laureaten van harte proficiat.