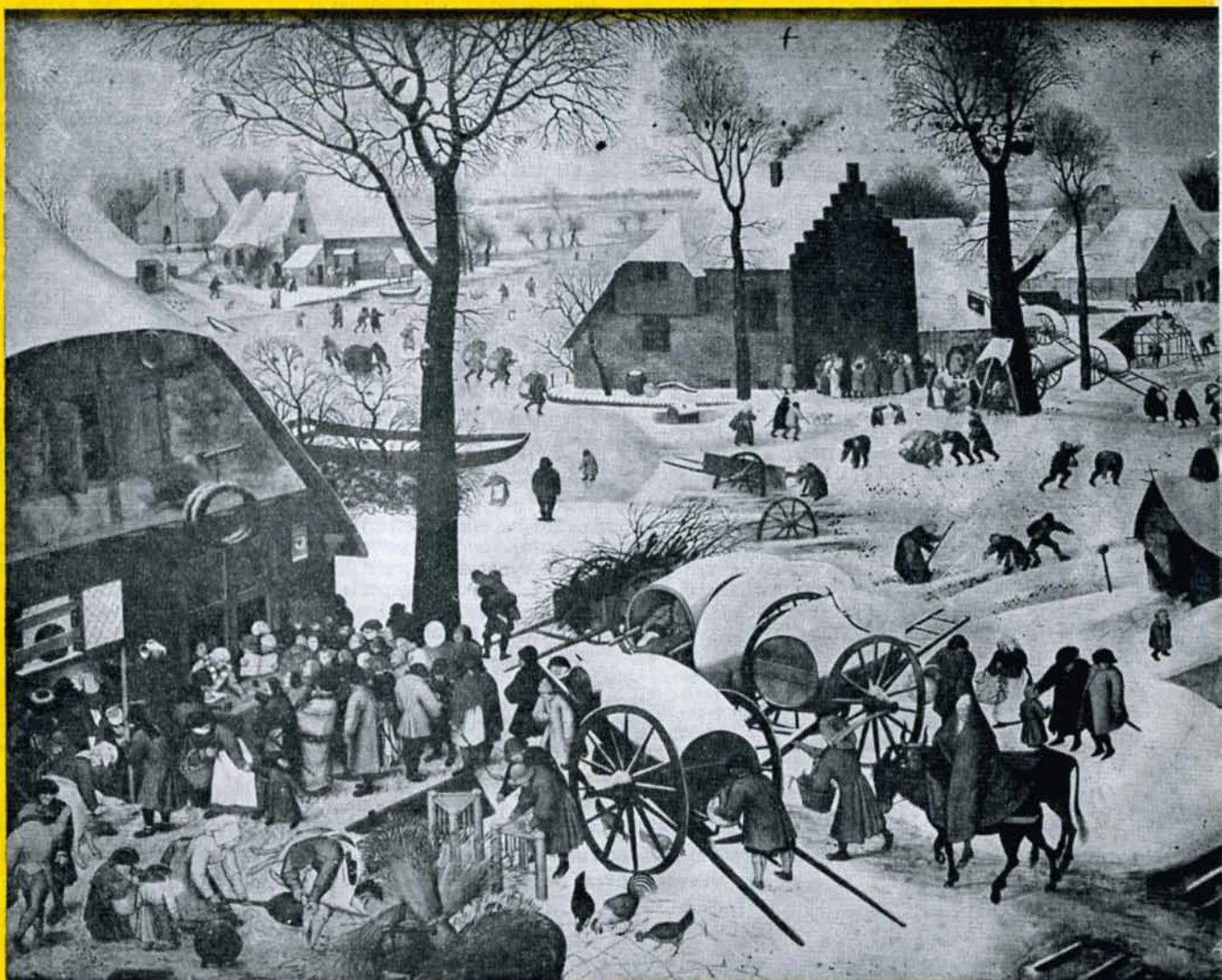


# ONZE BUURTSPORWEGEN



TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N. M. V. B.  
AANGESLOTEN BIJ HET VERBOND VAN BELGISCHE PERSONEELSBLADEN  
— Redactiecomité : 14, Wetenschapstraat, 14, Brussel —



DE VOLKSTELLING (P. Bruegel de Oude).

# Leonardo da Vinci

*De enige echte replek van de schilderij die Het Laatste Avondmaal voorstelt, bevindt zich in de abdij te Tongerlo, gelegen op de autobuslijn Westerlo-Herentals.*

**O**P 15 April 1452 kwam te Vinci, een dorp in de Italiaanse provincie Toskane, een kind ter wereld dat de naam Leonardo kreeg en dat een universeel genie en een schilder zonder weerga worden zou.

Dit jaar werd in alle landen de 500ste verjaardag van zijn geboorte gevierd. Tijdschriften en dagbladen herinnerden aan het veelzijdig aspect van zijn talenten als kunstenaar en wetenschapsmens. Leonardo da Vinci was kunstschilder, beeldhouwer, musicus, uitvinder, naturalist, bouwkundige, filosoof. Al wat het menselijk verstand kan vertonen aan vernuft waren in hem vertegenwoordigd.

Het was te Milaan, onder de bescherming van Ludovic Sforza de More, dat hij in volle kracht zijn veelomvattend genie kon laten ontplooiën.

In een artikel, onlangs verschenen in het tijdschrift Oostende - Dover, verklaart heer Thibaut de Provins dat onze Belgische bevolking maar al te weinig weet, dat er te Tongerlo een echte replek (dus geen kopij) kan bewonderd worden van het beroemde fresco (1) « Het Laatste Avondmaal ». Het oorspronkelijke kunstwerk te Milaan dat, naar men beweert, reeds vele malen moest gerestaureerd worden, werd geschonden door de bombardementen en zou gedurende maanden aan weer en wind zijn blootgesteld geweest, zodat het nog een schaduw zou zijn van zijn vroegere pracht.

Dit verhoogt nog het belang dat er dient gesteld in de replek welke geschilderd werd in 1506-1507 door André Solario, de beste leerling van Leonardo. Men mag zelfs vermoeden dat, naar een toentertijd gebruikelijke gewoonte, da Vinci er persoonlijk enkele verbeteringen aan bracht.

Dit grote doek van 36 vierkante meter, geleverd aan Kardinaal d'Amboise die het besteld had, ging over door erfenis en opeenvolgende verkopen aan Petrus Scheelen, Secretaris van de prelaat der Abdij van Tongerlo, die het voor 450 gulden aankocht te Antwerpen op 3 Februari 1545.

Méer dan 400 jaar dus is « Het Laatste Avondmaal » eigendom van het Kempische Premonstratenzerklooster.

Van 1936 tot 1939 richtte onze Algemene Directie toeristische ritten per tram en spoorauto in o. m. tussen Brussel en Tongerlo. Bij het bezoek van de abdij lieten de gidsen niet na de aandacht te trekken op het merkwaardige kunstwerk.

(1) Muurschildering.

Het cliché voor de afbeelding op de voorpagina werd ons welwillend in bruikleen gegeven door General Motors Magazine.

Wij delen de mening van de schrijver van bovenvermeld artikel, dat het spijtig is dit prachtige doek op vijftien meter hoogte te laten hangen boven het kerkportaal. Wij ook zouden het liever op een normale hoogte geplaatst zien, en verlicht op de meest moderne manier.

Vriend tramman, ziedaar voor volgend jaar een uitstaptocht in het verschiet. Met uw familievrijkaart kunt U van

Brussel uit gratis tot Westerlo reizen, of van Antwerpen uit tot Oostmalle of Turnhout en van uit deze laatste plaatsen per bus tot Westerlo.

Van Westerlo tot Tongerlo kunt U eveneens de autobus gebruiken, maar indien U de weg te voet aflegt zult U er een heerlijke herinnering van bewaren.

En wij rekenen op U om er de reizigers op te wijzen dat men het best Tongerlo bereikt... per tram en bus.

## De Zwitserse spoormannen hebben reeds sinds 29 jaar een inlichtingsblad

**I**N het nummer van Mei 1952 van het tijdschrift der Zwitserse Bondsspoorwegen « Bulletin des Chemins de Fer Fédéraux » meldt de redactie dat het blad zijn 29<sup>ste</sup> jaar is ingetreden.

Bij de 25<sup>ste</sup> verjaardag in 1949, werden de doeleinden welke de stichters van het tijdschrift voor ogen hadden, aan de leden van het personeel herinnerd in bewoordingen welke wij niet kunnen nalaten aan te halen, omdat zij zo nauw verwant zijn met hetgeen het Redactiecomité van Onze Buurtspoorwegen beoogt.

«Het tijdschrift der Zwitserse Bondsspoorwegen stelt zich ten doel de eenheid op beroepsgebied in de schoot van de spoorwegmaatschappij te verstevigen. Zijn taak bestaat er in het spoorwegpersoneel de nodige inlichtingen te bezorgen over de ontwikkeling van de onderneming, haar financiële economie, de omvorming en de modernisering van de inrichtingen en het rollend materieel, de nieuwigheden in het bedrijf, de getroffen maatregelen op gebied van organisatie en rationalisering, alsook een kijk te geven over de nationale en internationale spoorwegproblemen en over de plaats welke de spoorwegen bekleeden ten overstaan van de andere vervoermiddelen.

Door lezing van het « Bulletin » moeten de spoormannen op de hoogte blijven van al wat er gebeurt. Bovendien, vormt het tijdschrift voor de nieuwelingen een soort handleiding waaruit zij alle elementen nodig voor hun vorming kunnen putten. De agenten vinden er alle inlichtingen in, die hun zullen aanzetten desgevallend hun eigen beoordelingen te wijzigen en de uitgebrachte niet gerechtvaardigde kritiek recht te zetten.

Men mag gerust beweren dat dit doel reeds op zeer bevredigende wijze werd bereikt. Mettertijd, is het « Bulletin » zelfs buiten de spoorwegmaatschappij, een zeer gewaardeerd blad geworden. Twee duizend belangstellenden ongeveer ontvingen het tijdschrift : de redactie en de medewerkers van de dagelijkse en gespecialiseerde pers in binnen- en buitenland, universiteiten, technische scholen, handelsscholen, bibliotheken, overheden van staat, kantons en gemeenten, vervoerondernemingen en andere.

Het nadrukken van zijn artikelen en zijn verscheidene mededelingen inzonderheid van de kroniek getiteld « Tijdens de verlopen maand... » leiden meer en meer tot het vestigen van een nauw contact tussen het publiek en de spoorweg ».

## MET ONZE BESTE WENSEN VOOR HET JAAR 1953

DIT NUMMER BRENGT U *zijn gewone verzameling van nieuwtjes en leerrijke lectuur.*



- |        |   |        |                         |
|--------|---|--------|-------------------------|
| Bl. 6  | RESTAURATIE - RIJTOUGEN BIJ DE R. T. M.         | Bl. 12 | NUTTIGE WENKEN.         |
| Bl. 7  | HET VERVOER OVER DE WEG VAN SPOORWEG-MATERIEEL. | Bl. 13 | HET BIETENSEIZOEN 1952. |
| Bl. 10 | GEZINSVERGOEDINGEN VOOR WEZEN.                  | Bl. 15 | DE ALWEG - BAAN.        |

# Kerstfeest in het land van Selma Lagerlöf<sup>(1)</sup>

IN Zweden, op de eerste Zondag van advent<sup>(2)</sup>, steekt men de eerste van de vijf kaarsen aan, die op de Adventskandelaar staan en daarmee wordt de Kersttijd, liever gezegd nog de tijd van de verwachting, dat Christus op aarde geboren zal worden, gesymboliseerd. Iedere adventszondag komt er een kaars bij totdat men op de Kerstmorgen zelf, van de kerk teruggekeerd, de vijfde kaars aansteekt.

De feestelijkheden worden met het Luciafeest ingeluid. In de prille ochtend van de 13e December wordt men nu eens niet gewekt door een doordringend rinkelende wekker, maar door een « Lucia-visa », gezongen door een lieflijke, blonde jongedame (het liefst ziet men daarvoor een der dochters van het gezin) die, gekleed in een lang, wit nachtgewaad, met een kroon, waarin brandende kaarsen een sprookjesachtig schijnsel in de slaapkamer werpen, op het hoofd, de verraste huisgenoten heerlijke koffie met z. g. « Lussekatter » (dit zijn speciaal voor deze dag gebakken broodjes) komt aanbieden.

En dit is dan de ouverture tot een rij van feestelijke weken, waarin de baklucht van peperkoekjes en allerhande broodjes en lekkernijen in geen enkel huis mag ontbreken. Vooral buiten, waar men vaak kilometers en kilometers van de « bewoonde wereld » vandaan woont, doet de huisvrouw haar uiterste best om op Kerstmis met allerlei specifieke heerlijkheden voor de dag te komen. Ook de vogels worden niet vergeten: voor hen wordt een korenschoof op een hoge staak geplaatst, zodat zij ook iets extra's hebben op Kerstmis!

24 December wordt de Kerstboom versierd, niet alleen in de huiskamers, maar ook op pleinen en in plantscenen van steden en dorpen. In een land als Zweden, waar de sparrebomen maar voor het grijpen staan in de eindeloos grote bossen is het niet zo'n heksentoe om een geschikte boom te vinden, die groot genoeg is om reeds op grote afstand zichtbaar, met zijn lichtjes aan ieder een « Glad Jul » (« Gelukkig Kerstfeest ») toe te roepen.

De maaltijd bestaat volgens oude traditie uit « lutfisk » (een soort stokvis) met rijstebrij toe, waarin een aman-

del verborgen zit, waarvan de overlevering zegt, dat degene die hem op zijn bord krijgt binnen het jaar zal trouwen. Daarna komt « farbror jultomten » (Kerstmannetje) op bezoek en deelt de cadeautjes uit, die van tevoren reeds onder de kerstboom klaar lagen en waar de kinderen (de grote mensen ook, maar die komen er niet zo openlijk voor uit!) al met nieuwsgierige blikken vol verwachting naar hadden gekeken.

Hoewel de overgrote meerderheid van het Zweedse volk tot de Lutherse staatskerk behoort, wordt de voor de protestanten enigszins katholiek getinte nacht in de Kerstnacht in ere gehouden. Meestal ligt in Zweden omstreeks Kerstmis reeds een flink pak sneeuw, zodat de tocht naar de kerk per arreslee kan worden gemaakt. Het is een fantastisch schouwspel, de mooi opgepoetste sleden, met fakkels verlicht, onder het vrolijk gerinkel der belien door de sterrenheldere nacht te zien rijden. Selma Lagerlöf geeft van zo'n tocht naar de Kerstmis in haar Gösta Berling saga<sup>(3)</sup> een prachtig beeld.

De kerk zelf is geheel verlicht met kaarsen en voor het altaar staat een Kerstboom. Ook hier wordt, zoals in alle Christelijke kerken ter wereld het Kerstevangelie gelezen. Men zingt de prachtig, zo vertrouwde Kerstliederen: « Stille nacht, Heilige nacht », « Daar is uit 's werelds duistere wolken een licht der lichten opgegaan » en « Komt allen tezamen, komt verheugd van harte ».

Ara vare Gud i höjden, frid po jorden, bland människor till vilka han har behag!

Ere zij God, vrede op aarde, in de mensen een welbehagen!

J. L. R.

(Vrij naar een artikel uit « Wickslagen ».)



(1) Selma Lagerlöf, Zweedse Romanschrijfster, geboren in 1858 en overleden in 1940. Schreef talrijke werken waarvan vooral dient gemeld de legende van Gösta Berling. In 1909 bekam zij de Nobelprijs voor letterkunde.

(2) Advent is, in de liturgie, de tijd voorbehouden om zich voor te bereiden tot het feest van Kerstmis en die de vier Zondagen, welke het feest voorafgaan, omvat.

(3) Oude Scandinavische legende.



DE geschiedenis leert, dat de eerste voorstellingen van de geboorte van Christus omstreeks de 6e eeuw in Westelijk Europa tot stand kwamen. Zij grepen plaats in de kerken onder vorm van een opeenvolging van levende beelden en bleven lang een privilege van de geestelijkheid.

Rond de XIIIe eeuw kenden de eerste Kerstkribben hun ontstaan. De beelden waren aanvankelijk in hout uitgesneden en later gemodelleerd in was of klei. De private woningen namen geleidelijk het kerkelijk gebruik over, zodat nu ieder jaar miljoenen kribben de huiselijke gezelligheid tijdens de Kerstperiode komen verhogen.

De legende schrijft dit volksgebruik toe aan de goede heilige Franciscus van Assisië. Het idee viel hem te binnen tijdens zijn reis naar het Heilig Land in 1220. Drie jaar later, bij een terugkomst uit Rome, vertoefde hij met enkele zijner kloosterlingen in het dorp Greccio, tussen Rome en Assisië, waar Giovanni, een zijner vrienden, woonde.

Hij vroeg deze laatste hem te helpen de Kerstnacht te vieren in een grot waar, op een weinig stro, een kindeke zou rusten met daarnaast een os en een ezel.

Het initiatief wekte de nieuwsgierigheid van de omringende bewoners welke op het gestelde ogenblik, processiege-

**ITALIË**  
*Bakermat der Kerstkribbe*

wijze al biddend en lofzangen zingend, met toortsen en fakkels ter plaatse kwamen.

De « Poverello » droeg de H. Mis op, las het Evangelie voor en commentarierde het. Deze godvruchtige innovatie kende een reuzesucces.

De legende voegt er bij dat een wonderbare klaarte uit de « Bambino » straalde, toen de stichter der Franciscanen hem in de kribbe neerlegde.

Te Greccio ontstaan, verspreidde zich

de traditie der Kerstkribbe snel over gans Italië, zette haar weg voort over Spanje, Portugal, Frankrijk, en zo tot bij ons.

Vanzelfsprekend bracht iedere streek zoals ieder tijdperk wijzigingen aan dit volksgebruik: bijkomende personages, rijke of arme, getrokken uit het Bijbels verhaal of uit het dagelijks leven, verrijking van de versiering, enz.

In de tweede helft van de XVIIIe eeuw, kende de kunst van de Kerstkribben hun hoogtepunt. Napels werd het groot Europees centrum van de fabricage der luxueuze kribben. Gehele straten waren ingenomen door fabrikanten en verkopers.

De kribbe bleef lang, in de Latijnse kerken, de enige versiering op Kerstdag. De verlichte kerstboom, van Scandinavische oorsprong, deed zijn intrede in Engeland rond het jaar 1850. België en Frankrijk namen dit gebruik snel over. Zelfs nu in Italië, bakermat der Kerstkribbe, is de strijd tussen de « presepio » (kribbe) en zijn concurrent ingezet.



De heer Kennes feliciteert de orkestleider J. Mercier.

## De Dag der Veiligheid te Eugies

In vorig nummer heeft men kunnen lezen hoe werkplaats Eugies in de rangschikking op gebied van Veiligheid in één jaar een reuzesprong maakte. Het enthousiasme en de nauwe samenwerking van iedereen voor het bereiken van het vooropgestelde doel had zijn weerslag op sociaal gebied: een vriendenkring en een fanfare kwamen tot stand.

Op 18 Oktober jl. werd dit alles op waardige wijze gevierd. De schilderij was omgetoverd in een welversierde feestzaal en onze arbeiders waren zeer talrijk opgekomen om hun fanfare te komen beluisteren. Om 15 u. 30 werd de H. Directeur Kennes, vergezeld van de ingenieurs en de werkoversten, op een gloedvolle « Brabançonne » onthaald.

Spreekbeurten werden achtereenvolgens vervuld door de oversten en de H. Directeur en waarin vooral de nadruk werd gelegd op de noodzakelijkheid van het onderhouden der veiligheidsregels, hun voorbeeldige toepassing door het personeel te Eugies, en op het verstandige initiatief van een vriendenkring op te richten.

De fanfare bracht dan allerlei muziekstukken ten gehore, waartussen vooral dient vermeld « De Veiligheidsmarsch » van de componist Ch. Delcourt, welke in de zaal aanwezig was.

Verder nog werd er smakelijk gegeten en gedronken en de typische Waalse « crossage »-sport had 116 deelnemers verenigd!

Een onvergetelijke dag welke bovendien nog opgeluisterd was door een filmvertoning.

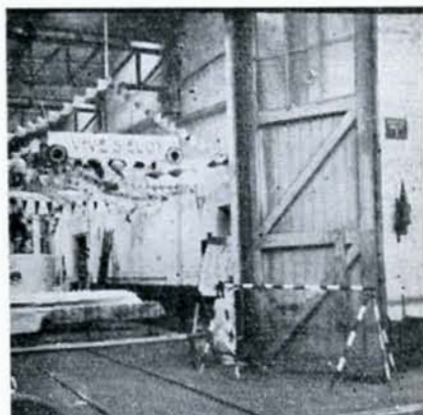
**Wanneer men U spreekt van Veiligheid, zeg dan niet: « Zal het weeral hetzelfde zijn? », want men zou U kunnen antwoorden: « De ongevallen zijn ook altijd dezelfde »**

U. C. B.

## Leve Sint-Elooi!

EDER jaar worden wij ons tijdschrift belet door het tweemaandelijks verschijnen van te gelegener tijd te spreken over het St-Elooi-feest, dat zoals het hoort gevierd wordt in de werkplaatsen onzer Groepen.

Hier ziet men de schilderijwerkplaats te Kuregem, welke speciaal werd versierd ter ere van de heilige patroon, die eeuwen geleden goudsmid was van Koning Dagobert.



★

## Klassement van de wedstrijden onder de Groepen op datum van 30 November 1952

WEDSTRIJDEN		Antwerpen	Vlaanderen	Henegouwen	Nam.-Lux.	Luik	Leuven	Brussel	Limburg			
Beweging	Werkelijk rec.	54	51	19	60	87	54	64	149			
	Evenwicht. rec.	442,56	243,21	225,34	198,67	495,30	249,88	453,88	379,95			
	Klassement	3	6	7	8	2	5	1	4			
Wegen Werken	Werkelijk rec.	97	135	18	121	59	71	49	92			
	Evenwicht. rec.	234,25	200,53	79,33	162,12	101,30	112,84	127,89	85,43			
	Klassement	1	2	8	3	6	5	4	7			
Kleine Werkhuizen	Werkelijk rec.	409	190	41	231	109	234	84	237			
	Evenwicht. rec.	163,66	91,58	131,90	37,01	67,45	41,23	148,91	39,59			
	Klassement	1	4	3	8	5	6	2	7			
		Merk-aem	Turn-hout	Destel-bergen	Jumet	Eugies	An-denne	Marl.+ Malon	Luik St-Gilles	Kessel-Lo	Kuregem	Hasselt
Grote Werkhuizen	Werkelijk rec.	83	268	209	61	261	135	132	94	128	43	95
	Evenwicht. rec.	165,25	199,24	329,12	83,79	325,57	124,52	109,13	151,48.	162,65	89,87	117,11
	Klassement	4	3	1	11	2	7	9	6	5	10	8



# Restauratie-rijtuigen bij de R. T. M.

★

De R.T.M. (Rotterdamse Tramwaatschappij) heeft zoals de meeste andere tramwaatschappijen na de oorlog met moeilijkheden te kampen gehad. Nochtans gezien haar dagelijks voorkomende enorme topvervoeren en het ontbreken van een voldoende spoorwegnet in dit deel van Nederland, werd besloten er het railbedrijf te handhaven, hetgeen dus tevens in-hield het te moderniseren.

Dit laatste bracht problemen mee van financiële aard die verbonden waren aan de snelheid waarmee de uitbetaling van de oorlogsschade zou geschieden.



Na een uitvoerig onderzoek bleek het mogelijk de vernieuwing van het rijtuigenpark door te voeren en wel door bestaande rijtuigen, welke in goede staat verkeerden, te verbouwen. Zo beschikte de Maatschappij sneller over goede rijtuigen voor dieseltractie.

Er werd veel aandacht besteed aan het comfort van de reiziger. De banken werden uitgevoerd op een zeer ruime maat, de bagagenetten vergroot, de gasverlichting vervangen door elektrische en de stoomverwarming door een modern hete lucht verwarmingsapparaat (als proef) of door een warmwater verwarming.

Binnen zijn de rijtuigen licht geschilderd.

Langs de buitenzijde kregen zij twee kleuren: beneden helder rood, boven crème, een en ander afgezet met bruine biesen.

Ten einde rustige loop van het rijtuig te verzekeren is elk draaistel voorzien van een viertal schokbrekers.

Tenslotte worden de instapgelegenheden beter toegankelijk voor de reizigers gemaakt.

Feit is dat het publiek zeer ingenomen blijkt met dit tram-materieel; dit leidde er toe op de ingeslagen weg van verbetering verder te gaan. Er zou op enkele rijtuigen een buffet worden ingericht...

Uit een ontwerp bleek dat hiertoe een drietal van de veertig zitplaatsen zouden moeten opgeofferd worden om een behoorlijk keukentje te kunnen bouwen.

En zo werd het eerste buffetrijtuig van Juli 1952 af in dienst gesteld op de lijn Rotterdam-Numansdorp (ongeveer 25 km.).

Indien het buffet geopend is, zijn de reizigers die in het restauratie-rijtuig plaats nemen verplicht iets te gebruiken. Bovendien zijn dan staanplaatsen in het rijtuig niet toegelaten. Wordt het buffet niet bediend, dan loopt het rijtuig in het treinstel als een normaal 1<sup>ste</sup>-2<sup>de</sup> klasse rijtuig.

Om de reizigers op het bijzonder karakter van het rijtuig te wijzen is het onderste deel niet rood doch groen geschilderd.

De bediening van de reizigers in het rijtuig geschiedt door een « stewardess » voor wie een speciaal uniform werd ontworpen; zij heeft zich niet in te laten met de verkoop van plaatsbewijzen.

De resultaten van deze buffetexploitatie zijn allerminst onbevredigend; de aarzeling in het rijtuig plaats te nemen is reeds door velen overwonnen en de gebruikers zijn zeer tevreden over deze nieuwe mogelijkheid hun reis gezelliger te maken.

Een tweede buffetrijtuig zou in September jl. gereed gekomen zijn en een derde zal voorlopig voor reserve en speciale doeleinden worden aangeschaft.

Naar een artikel uit « Nederlands Transport », (get.) H. J. VAN NUYLEN.

## Toeristische bedrijvigheid

### der agenten in Groep Antwerpen

Het toeristisch seizoen 1952 werd reeds vroeg ingezet. Vastenavond-Carnaval-Binche was het einddoel van de eerste uitstap, met onderweg een bezoek aan het kasteel van Mariemont en de scheepsliften van Houdeng-Goegnies. In de maand Mei was het de H. Bloedprocessie, die een geschikte gelegenheid bood voor een autocar-tocht naar Brugge.

Een volgende maal kwam Limburg aan de beurt. In de voormiddag werden de deelnemers rondgeleid in de koolmijnen van Beringen en 's namiddags brachten zij onder zeer kundige leiding een bezoek aan Maastricht en de mergelgroeven van de Sint-Pietersberg. Op 24 Juni werd er verzameling geblazen te Melsbroek, waar 144 agenten uit alle hoeken van de provincie toekwamen om de instellingen van de Nationale Luchthaven te bezichtigen. Driemaal te reke moest een D. C. 3 opstijgen om de liefhebbers van een luchtdoop te kunnen voldoen. Voor de tocht van 10 Juli werd Brussel gekozen; het Natuurhistorisch Museum en de inrichtingen van de Coca-Cola stonden op het programma.

De meerdaagse reis had dit jaar plaats naar Nederland dat, te veel miskend op toeristisch gebied, heel wat aan te bieden heeft. De kathedraal van 's Hertogenbosch, het groot openluchtmuseum van Arnhem, het conservatieve Staphorst en het typische Giethoorn waren de bijzonderste pleisterplaatsen van de eerste dag. 's Anderendaags ging het van Leeuwarden over de afsluitdijk naar de kaasstad Alkmaar, en na het middagmaal werden achtereenvolgens Volendam, Marken en Amsterdam bezocht. De laatste dag zette in met een boottochtje langs de Amsterdamse haven en grachten en vervolgens werd er nog halte gehouden in het vogelpark « Avifauna » te Alfen en te Gouda met zijn prachtig gerestaureerd stadhuis.



Wat komt de foto van deze rasechte Nederlanders hier bij te pas? Mis, meneer. Het zijn onze reislustigen zelf, uitgedost in de typische klederdracht te Alkmaar. En deze maal kunnen we er niet onder zetten: foto Keutgens...!

Twee autocars voerden op 24 Augustus de reislustigen langs de valleien van de Ourthe en de Amel naar de grotten van Remouchamps. Vandaar ging het verder over de Baraque Fraiture en Houffalize naar Nadrin en de rots van Herou. De wandeling langs de Ourthe zal door de deelnemers niet licht vergeten worden. Van de nieuwe rechtstreekse verbinding Antwerpen-Wuustwezel werd dankbaar gebruik gemaakt voor de verplaatsing naar Zundert (Nederland). Het jaarlijks bloemen-corso genoot weerom een buitengewoon succes.

Door het bestuur der pronostieken « Prior » werd vriendelijk toestemming verleend om op 23 September een bezoek te

brengen aan hun lokalen. Deze kans werd niet onbenut gelaten om tevens een kijkje te gaan nemen in het zeer merkwaardige museum van Folklore te Doornik.

De laatste uitstap van het seizoen ging opnieuw naar de hoofdstad. De heer De Coninck, directeur bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers, leidde de deelnemers rond in het Paleis der Natie en zijne korte uiteenzetting over het onderwerp « Hoe ontstaat een wet ? » bracht hen enigszins vertrouwd met de parlementaire werkzaamheden. 's Avonds stelde de directie van het N. I. R. een dertigtal plaatsen ter beschikking voor het bijwonen van een « Non stop-Rechtdoor » concert.

Het was de bedoeling naast de zorg voor de ontspanning ook de leuze « wij reizen om te leren » in stand te houden. De ruime belangstelling voor de verschillende uitstappen — er waren in het totaal 460 deelnemers — bewijst dat de goede weg werd ingeslagen en zij is tevens een spoorslag om deze actie voort te zetten. In het nummer Januari-Februari verschijnt reeds een ontwerp van programma voor het volgende seizoen.

Moge de vele getrouwen der vorige jaren een stimulans zijn voor hun collega's en werkmakkers opdat het vooropgezette doel ook volgend jaar zou kunnen verwezenlijkt worden.

J. N.

## Het vervoer over de weg van spoorwegmaterieel

Wanneer men een kaart van het buurtspoornet uit de jaren 1890-1900 bekijkt, stelt men onmiddellijk vast dat de buurtspoorlijnen te dien tijde, als echte vertakkingen van de grote spoorweg, volledig van elkaar afgezonderd waren.

Later, werden nieuwe lijnen met de eerste lijnen verbonden, zodat kleine plaatselijke tramnetten tot stand kwamen welke de uitwisseling van het rollend materieel, alsook het vervoer van dit laatste naar de herstellingsplaatsen vergemakkelijkt.

De centralisatie van deze herstellingsplaatsen, welke een twintig jaar geleden tot stand kwam, bracht opnieuw het vraagstuk te berde van het onderhoud van het rollend materieel in dienst op afgelegen lijnen zoals Vielsalm - Lierneux, Chimay - Couvin, Dinant - Florennes, enz...

Uit wat voorafgaat blijkt dat het probleem van het vervoer van het spoormaterieel der afgelegen buurtspoorlijnen naar de herstellingscentra, ver van nieuw is.

Om de talrijke verplaatsingen te vermijden, kwam men er toe op deze lijnen een al te groot aantal rijtuigen in reserve te bewaren.

Welnu sinds het in toepassing brengen van het programma van afschaffing der blijvend deficitaire lijnen, is het aantal afgezonderde lijnvakken toegenomen en het probleem van het vervoer van het spoormaterieel naar de onderhoudscentra stelt zich scherper dan ooit.

Gewoonlijk wordt het materieel op de wagens van het groot spoor geladen, met al de moeilijkheden, eigen aan zulk een onderneming. Niet alleen dient het vastzetten met veel zorg verricht, maar de tijd vereist voor het verkrijgen der bijzondere platte wagens bij de N. M. B. S. en de duur van hun reis langs de sorteerstations, hebben immer dit soort vervoer kostbaar en traag gemaakt.

Daar de jongste tijd het uitbreken van zekere niet opbrengende lijnvakken in overweging moest genomen worden, hebben onze leiders gearzeld om definitieve beslissingen te treffen, uit vrees opnieuw te moeten beroep doen op vervoer van buurtspoorwegmaterieel per groot spoor.

Aldus heeft het belang een verbinding in stand te houden tussen zekere buurtspoorlijnen, ten einde de aanvoer van materieel voor herstelling te vergemakkelijken, de Algemene Directie er toe aangezet de vervanging door de autobus van deficitaire spoorlijnen te vertragen.

Groep Luik-Limburg welke vóór het probleem staat van het vervoer van het spoorautomaterieel der lijn Tongeren-Maaseik naar de herstellingsplaatsen, heeft een eenvoudig, snel en niet te kostbaar procédé gezocht en gevonden.

Het doet denken aan het ei van Columbus. Inderdaad daar de verzending van tractiematerieel per spoorweg nadelen opleverde, moest er geprobeerd worden het vervoer zelf te verzekeren in een minimum tijd en... langs de weg.

Om dit doel te bereiken werd het chassis van een autotractor omvormd, en men voegde er een aanhangwagen bij teneinde op het geheel een bogierijtuig op sporen te kunnen plaatsen.

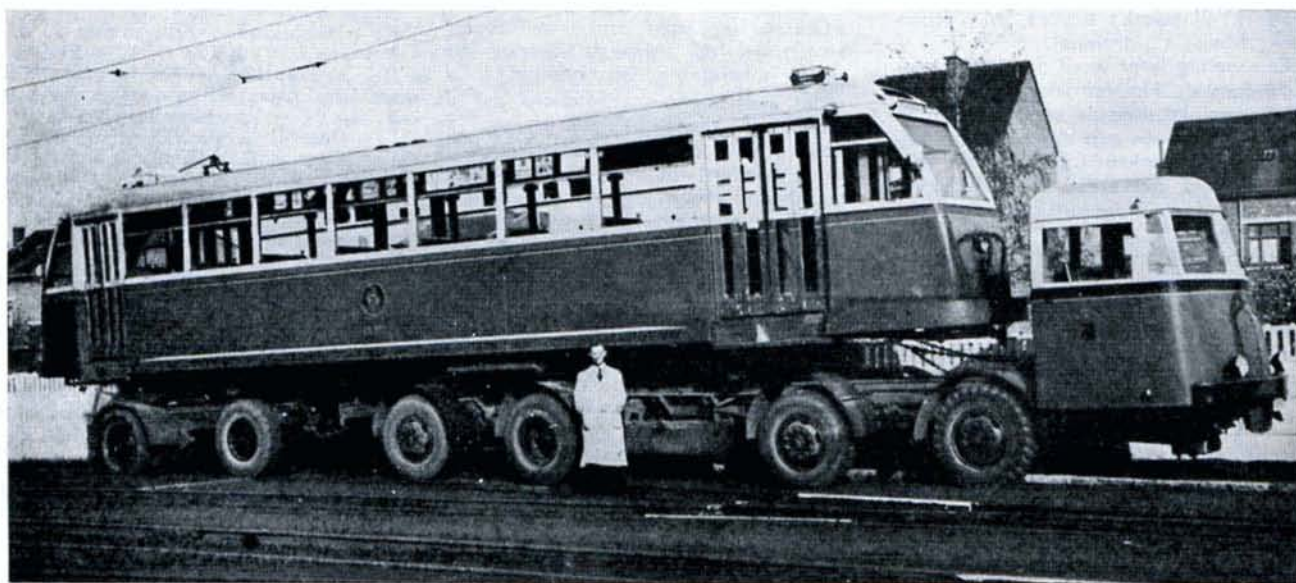
De vervoerwagen heeft een totale lengte van 17 m. 50. De eigenlijke tractor is 9 m. 38 lang en bezit 4 assen; de drijf-as heeft gekoppelde wielen en de besturing werkt op drie assen. Op de foto kan men duidelijk achter de bestuurderscabine de sporen zien waarop de spoorauto staat opgesteld.

De tractor wordt gebruikt voor het vervoer van wagens, spoorauto's en tweewassige motorrijtuigen. Wanneer het bogiematerieel betreft, voegt men er de aanhangwagen bij waarvan de twee assen afkomstig zijn van een oude « double-deck » - bus.

Deze tractor heeft tot hertoe eveneens het vervoer verzekerd naar Luik van elektrische motorrijtuigen der lijn Spa-Verviers, en het vervoer van elektrische motorrijtuigen van een groep naar een andere, door ze van Trognée naar Borgworm over te brengen.

Het gebruik van dit nieuw vervoermiddel zal kunnen worden overgenomen door de andere groepen, die de ondervinding opgedaan in Groep Luik-Limburg zullen kunnen ten nutte maken. Een belemmering voor het opbreken van zekere deficitaire lijnen wordt aldus uit de weg geruimd.

Onderstaande foto stelt tractor L. 23 met aanhangwagen in de werkplaats te Hasselt voor, vertrekkensgereed om een herstelde bogie-spoorauto van 19 T. van de lijn Tongeren-Maaseik naar de stelplaats van Maaseik terug te voeren. Vooraan, werkoverste H. Smets.



## DE MOOIE LOOPBANEN



**P. Verlackt**,  
wattman,  
45 jaren dienst.  
Gr. Vlaanderen.



**A. Van Eeckhoudt**,  
baanwerker,  
46 jaren dienst.  
Gr. Brabant.



**D. Vergalle**,  
wattman,  
47 jaren dienst.  
Gr. Brabant.



**E. Van Nieuwenhuyze**,  
ploegbaas,  
45 jaren dienst.  
Gr. Vlaanderen.



**L. Pierquin**,  
ontvanger,  
40 jaren dienst.  
Gr. Henegouwen.



**A. Janssen**,  
baanwerker,  
40 jaren dienst.  
Gr. Luik-Limburg.



**P. Heirwegh**,  
geschoold werkman,  
46 jaren dienst.  
Gr. Vlaanderen.



**A. Detaille**,  
Bewegingsoverste 2<sup>e</sup> kl.  
41 jaren dienst.  
Gr. Henegouwen.



**A. Grandville**,  
machinist 1<sup>e</sup> kl.  
43 jaren dienst.  
Gr. Luik-Limburg.



**F. De Beuckelaer**,  
geschoold werkman,  
41 jaren dienst.  
Gr. Antwerpen.

### Uitreiking van eretekens in Groep Antwerpen

Weer werd de zaal « De Passer » gekozen om er de plechtigheid der uitreiking van de eretekens te laten doorgaan.

Op het podium bracht een jazzkwintet van meet af aan de gewenste stemming in de zaal. Dit uitstekend ensemble was gevormd door Van Echelpoel A., sax-tenor; Van den Plas A., sax-alto; Crols, J., slagwerk; Bayens, M., accordeon; Maes, L., trompet.

Een weinig later werd de zitting geopend door de H. Vermeire, Hoofdingenieur, omringd door de ingenieurs en de dienstoversten. In een gemoedelijke improvisatie bedankte hij vooreerst zijn medewerkers welke zo talrijk opgekomen waren en aldus uiting gaven van hun fierheid te behoren tot de grote Buurtspoorwegfamilie. Hij begroette eveneens de aanwezigheid van Jw Cornelissens, de Maatschappelijke Assistent, die naast de gezinnen staat in moeilijke omstandigheden en er dus ook verdient bij te zijn in blijde dagen.

Vervolgens liet de H. Vermeire weten dat zijn adjunct, de H. Ingenieur Nyen, bij de gedecoreerden behoorde voor zijn 25 jaren dienst. Handgeklap begroette dit nieuws.

Toen ging de H. Vermeire over tot de uitreiking der eretekens. Tijdens de onderbrekingen kon men het orkest beluisteren en de vertelkunst van Bewegingsoverste Janssens kende het verdiend succes.

Na een laatste glas porto en een sigaar werd de vergadering besloten met de uitvoering van de « Brabançonne ».

Gezien het groot aantal gedecoreerden, moest de volgende Zondag een tweede zitting ingericht worden.

Het was met ingetogenheid dat de aanwezigen zagen hoe Mevrouwen de weduwe Wils en de weduwe Van Oers uit de handen van de H. Vermeire het ereteken ontvingen dat aan hun onlangs overleden echtgenoot was toegekend. (Mevrouw de weduwe Lodewijcks had de verplaatsing naar Antwerpen niet kunnen ondernemen.)

Dit betoon van gehechtheid aan het beroep van hun echtgenoot liet een diepe indruk na bij de agenten.

**Medaille 2<sup>e</sup> klas :** Rits V. E. — Salien J.-B. — Dupont D. H.

**Medaille 1<sup>e</sup> klas :** Luyten A. — Crike-mans P. F. — Pluym F. C. — Schroven J. A. — Van den Kieboom F. J. — Van

Dooren J. — Van Looy F. — Van Ooster-wijk F. — Willems L. A.

**Medaille 2<sup>e</sup> klas :** Waterschoot E. C. — Devriese P. J. — Hendrickx L. — Leys J. L. — Peeters P. J. — Stevens H. — Van den Bleeken A. R. — Van der Veken L. E. — Van Deun P. E. — Van der Schoot C. H. — Van Rompaey F. — Van Deun K. M. — Van Deun J. G.

**Medaille 3<sup>e</sup> klas :** Adriaenssens P. J. — Adriaenssens E. — Braeckmans V. J. — Coymans P. — De Backer L. F. — D'Hollander C. J. — D'Hondt J. F. — Goelen E. — Giébens J. — Huybrechts A. A. — Janssens C. — Mollin O. A. — Peeters E. H.L. — Pockelé K. — Smeyers A. — Thijs sen L. — Van Dael A. — Van der Zande X. A. P. — Van Genechten A. L. R. — Van Hees J. — Van Hoydonck L. J. — Van Noten F. L. — Verbeeck L. B. — Vercauteren E. — Verhaegen T. — Verschueren J. — Versonnen G. — Verstricht F. J. — Wils H. A. — Willems L. — Wils A. C. — Antonissen F. — Bartholomeussen C. — Baeyens H. — Breugelmans E. A. — Claes P. J. — Clé A. M. F. L. — Cuyppers P. E. — Damen F. X. — De Bruyn E. A. — Deckx G. A. — Deckx L. J. — Denies A. — De Ridder J. J. — De Ridder F. J. — De Witte G. — Diels C. R. — Dirks F. — Diekmans A. — Diercken C. F. G. — Embrechts K. — Gendens J. B. — Geerts F. J. — Gendens P. J. — Heydens T. — Jacobs A. L. E. — Jacobs P. C. — Janssens L. — Krols J. — Lauwers J. J. — Luyten J. J. — Lodewijckx A. — Ma-



Een  
weder-  
varen  
van  
controleur  
Speurneus  
■ ■



Speurneus. — Een kwartier ver-  
traging, zulle...

Ontvanger. — 'k Weet wel, chef.  
Maar we zijn in botsing gekomen  
met een jeep van de gendarmerie.

S. — Oei, oei, dat belooft een inter-  
essant pleidooi te worden.

O. — Maar 't ergste was dat zij  
hun wagen maar niet wilden verzet-  
ten ! Gelukkig kwam alles in orde  
nadat de brigade telephonisch op de  
hoogte was gebracht. Maar wat een  
mist op de baan !

S. — Ja, die mist. De ergste vijand  
van de spoor- en trammannen. Niet  
genoeg kan men het herhalen dat er  
bij mistig weer uiterst voorzichtig te  
werk dient gegaan. De exploitatie-  
veiligheid moet de eerste bekom-  
mernis zijn voor iedereen. Beter is  
het tien minuten vertraging op te  
lopen, maar toch zeker te zijn dat  
het sein en de herhalingsseinen op  
veilig staan.

O. — Wat dat betreft, heb ik een  
zeer voorzichtige wattman, maar me  
dunkt dat de autobestuurders ook  
wel « mensen van goede wil » zou-  
den mogen zijn.

S. — En zo zullen we de vrede op  
aarde hebben.

O. — Van goede wil gesproken, de  
ontvanger op de aanhangwagen  
heeft aan twee sldaten, welke  
klaagden te zullen te laat komen op  
het morgenappel, voorgesteld hun  
een schriftelijk bewijs af te leveren.

S. — Of de adjudant van week  
deze rechtvaardiging zal aanvaar-  
den is een andere kwestie. Maar onze  
ontvanger heeft inderdaad een  
schoon initiatief genomen.

Wij, die in dienst van het publiek  
staan, zouden deze geest van Kerst-  
mis gans het jaar door moeten be-  
houden.

O. — Da's waar. En 'k ben zeker  
dat ons goed humeur aanstekelijk  
zal werken op de gepatenteerde  
knorrepctten die we vinden tussen  
het publiek. Dag chef !

★

Gevraagd voor buitenhuis te Brussegem-  
Oppem, op tramlijn « L » (Londerzeel),  
GEPENSIONNEERD HUISGEZIN voor  
onderhoud huis, hof en groentenhof, in ruil  
van twee plaatsen, groentenhof en elektri-  
citeit. Gebruikelijke vergoeding voor aanvul-  
lende diensten. — Inlichtingen Tel 26.26.63  
of Leopold II laan. 60, St-Jans-Molenbeek.

(Betaalde advertentie).

## Uitreiking van eretekens in Groep Leuven

• • •

Groep Leuven heeft haar gedecoreer-  
de agenten gevierd op Zondag 30 No-  
vember jl.

In tegenstelling met de vorige jaren  
greep de plechtigheid plaats 's namid-  
dags en de echtgenoten van de jubilaris-  
sen waren uitgenodigd op het feest.

Na uitvoering van enkele muziekstuk-  
ken door de fanfare van werkplaats  
Kessel-Lo, namen de Heer Van Lierde,  
Hoofdingenieur, en de Heer Verschaeve,  
E.a. ingenieur, plaats op een verhoog  
dat in de schilderij was opgetimmerd.

Heer Van Lierde nam het woord. Na  
aan de zware oorlogsjaren, beleefd door  
alle gedecoreerden, te hebben herinnerd,  
hield hij er aan te bewijzen hoe de alge-  
mene toestand in Groep Leuven verbet-  
erd was en hij stelde de aanwezigen  
gerust voor wat de toekomst betreft.

Deze aanmoedigende bewoordingen  
werden op toejuichingen onthaald.

De Heer Van Lierde ging vervolgens  
over tot het uitdelen der eretekens.

In een uitstekende stemming hoorde  
men dan de humorist Tony Geys, belui-  
sterde men de fanfare, en de H. Louis  
Smeyers, paswerker, bewees een prach-  
tige stem te bezitten toen hij enkele  
zangstukken ten gehore bracht.

Het talrijke publiek, waaronder zich  
ook enkele gepensioneerden en colle-  
ga's met verlof bevonden, gaf blijk van  
zijn grote tevredenheid over deze aan-  
gename namiddag.

Burgerlijk Kruis van 2<sup>e</sup> klas voor 35 jaar  
dienst.

Van Leemputten A. J. — Van Roos-  
broeck F. J.

Burgerlijke Medaille 2<sup>e</sup> klas voor 35 jaar  
dienst :

Van Oosterwijk P. L. — Stroobants P.  
— Debrier F. — Van de Looel L. — Ver-  
relst G. A. — Smeyers J. B. — Evrenont  
K. L. — Bamps J. L. — Machiels F. M.

Speciaal voorstel voor 35 jaar dienst :

Hombroeckx J. B.

Burgerlijke Medaille 2<sup>e</sup> klas voor 25 jaar  
dienst.

Van Hoogten J.

Burgerlijke Medaille 3<sup>e</sup> klas voor 25 jaar  
dienst.

Vanerieckinge J. — Moonen E. A. — Van  
Hemelrijck F. — Bastiaens J. L. — L'Heu-  
reux E. — Vanderlinden E. H. — Vereth  
M. L. — Coeckaerts J. I. — Van Osmael  
M. J. — D'Heur L. — Jusgen E. — Bous-  
man P. J. — Robeyns E. — Blockx P. M.  
— Wauters J.

chielsen A. K. C. — Marein L. J. — Ma-  
rien L. — Meens V. F. — Meeusen F. J.  
— Mertens L. — Olthof J. B. C. — Pro-  
vinciaal J. B. — Roelen T. J. — Schen-  
kels F. — Segers J. — Valgaeren J. J. —  
Van de Craen L. — Van den Kieboom J.  
— Van den Bleecken A. — Van der Schoot  
F. — Van der Veken M. A. — Van Dijk  
A. C. — Van Eycken F. — Van Geel K. A.  
— Van Kerkhoven L. — Van Herek L. A.  
— Van Hoof J. F. — Van Hoydonck E. —  
Van Minnebruggen C. — Van Loon A. A.  
— Van Royen A. F. — Van Peer J. L. —  
Van Oer A. — Van Opstal F. C. — Van  
Renth J. — Van Wesemael V. F. — Ver-  
cauteren J. — Verelst E. A. — Vermeiren  
A. — Vermeiren J. B. P. — Verlooy E. A.  
— Verheyden E. — Vermissen J. K. —  
Verstappen F. L. — Verstraeten L. —  
Verschueren F. — Vettiers F. J. — Vers-  
missen L. J. — Versnonnen P. — Verstra-  
elen J. C. — Vos G. A. — Vluogels B. A. —  
Waghemans C. A. — Willemoen C. —  
Wuyts A. — Zagers L. J. B. — Zagers  
L. F. — Colebunders J. — De Nef E. K.  
— Dockx J. A. — Hapers A. — Joris J. K.  
— Lauwerijs F. B. — Meulders R. — Sae-  
nen J. — Van den Driessche H. — Van  
Hove J. — Van Looy K. — Van Oers P. —  
Verhoeven C. — Vissers P.

Diploma N.M.V.B. voor 25 jaren dienst :  
Thijs Aug., brigadier, Turnhout.

★

De harmonie van onze trammannen te  
Merksem heeft een concert en bloemen aan-  
geboden aan twee agenten welke hun dia-  
manten bruiloft vierden.

Het betreft enerzijds de echtgenoten De  
Wit - Huismans, waarvan de man, geboren  
in 1871, in dienst trad in Augustus 1897  
en op pensioen gesteld werd in Februari  
1936. Anderzijds de echtgenoten Vidal - Si-  
mons. De h. Vidal, geboren in 1870, kwam  
bij de N. M. V. B. in September 1913 en  
werd op pensioen gesteld in Augustus 1935.

Onze hartelijke wensen voor nog vele ge-  
lukkige jaren!

†

## In memoriam

De h. K. Stuyck, dienstoverste, is op  
6 Augustus 1952, na een kortstondige ziekte,  
op 64-jarige ouderdom overleden, twee  
maanden vóór zijn opruststelling.

Dit droevig nieuws kwam ons toe uit Groep  
Antwerpen.

Zoals wij reeds in een van de eerste num-  
mers van « Onze Buurtspoorwegen » vermeld  
hebben, was de h. K. Stuyck een bekende  
figuur bij de bestuursleden der mutualiteiten  
van de Buurtspoorwegen.

Hij trad in dienst op 21 Juni 1911 als klerk  
en krom geleidelijk op tot dienstoverste.

Ruim 25 jaren heeft hij het ambt van ver-  
bondsecretaris waargenomen.

Wij bieden de familie van de afgestorve-  
ne onze gevoelens van oprechte deelneming  
aan.

# Sociale Kroniek

## GEZINSVERGOEDINGEN VOOR WEZEN

**I**N de Sociale Kroniek van « Onze Buurtspoorwegen », n° 35 (November en December 1951), deelden wij mede dat in geval van hertrouw of stichting van een nieuw huishouden door de overlevende echtgenoot (echtgenote), de wezenvergoedingen afgeschaft en vervangen werden door normale gezinsvergoedingen welke evenwel met een buitenwettelijke bijslag worden aangevuld.

Van 1-7-1952 af, werden de bedragen van deze bijslag verminderd in hiernavolgende mate :

### Juli 1952. — (Maandelijks bedragen).

	Normale vergoeding	Buitenwettelijke bijslag	Totaal
1 <sup>ste</sup> kind	315	175	490
2 <sup>de</sup> kind	315	175	490
3 <sup>de</sup> kind	430	135	565
4 <sup>de</sup> kind	525	95	620
5 <sup>de</sup> kind	695	20	715

### Augustus 1952 — (Maandelijks bedragen).

	Normale vergoeding	Buitenwettelijke bijslag	Totaal
1 <sup>ste</sup> kind	315	127,50	442,50
2 <sup>de</sup> kind	315	127,50	442,50
3 <sup>de</sup> kind	430	97,50	527,50
4 <sup>de</sup> kind	525	65,00	590,00
5 <sup>de</sup> kind	695	7,50	702,50

### September tot December 1952. (Maandelijks bedragen).

	Normale vergoeding	Buitenwettelijke bijslag	Totaal
1 <sup>ste</sup> kind	315	103,75	418,75
2 <sup>de</sup> kind	315	103,75	418,75
3 <sup>de</sup> kind	430	77,50	507,50
4 <sup>de</sup> kind	525	50,00	575,00
5 <sup>de</sup> kind	695	—	695,00

De dagelijkse bedragen worden bekomen mits deling der maandelijks bedragen door 25.

Anderzijds, hadden de afschaffing der wezenvergoedingen, in geval van hertrouw of stichting van een nieuw huishouden, en de betaling der tot het normaal bedrag teruggebrachte vergoedingen, door de Kas welke de wezenvergoedingen vereffende voor gevolg nadeel te berokkenen aan de huishoudens met meer dan twee kinderen, wezen en andere, door dit feit begunstigen geworden met normale gezinsvergoedingen bij verschillende compensatiekassen; inderdaad het totaal bedrag der ontvangen gezinsvergoedingen kan lager zijn dan dit welk zou toegekend worden indien al de kinderen vanwege eenzelfde Kas deze vergoedingen zouden bekomen.

### Voorbeelden :

1<sup>o</sup>) Een alleenstaande, uit de echt gescheidene of weduwnaar zonder kinderen, huwt een weduwe die twee met wezenvergoedingen begunstigde kinderen ten laste heeft; een kind wordt uit deze nieuwe echt geboren.

Ingevolge het hertrouwen van de weduwe, wordt het recht op de wezenvergoedingen afgeschaft

en worden de gewone gezinsvergoedingen verleend door de Kas X, welke voorheen de wezenvergoedingen vereffende.

Anderzijds, zal de N. M. V. B., voor rekening der Hulpkas, de gezinsvergoedingen betalen voor het kind uit het tweede huwelijk van de weduwe gesproten.

De Kas X zal maandelijks betalen :

- 315.— fr (bedrag van het 1<sup>ste</sup> kind) ;
- 315.— fr (bedrag van het 2<sup>de</sup> kind).

630.— fr

Voor zover de agent tijdens de in aanmerking genomen maand, 23 gepresteerde- of gelijkgestelde dagen telt, zal de N. M. V. B. maandelijks betalen : — 315 fr. (bedrag van het 1<sup>ste</sup> kind),

hetzij een totaal inkomen van  $630 + 315 = 945$  fr.

Moest het huishouden, voor de 3 kinderen welke het telt, de gezinsvergoedingen vanwege één enkele Kas bekomen, zou het een som van  $315 + 315 + 430 = 1.060$  fr ontvangen ; het huishouden ondergaat dus een maandelijks verlies van 115.— fr.

2<sup>o</sup>) Een weduwnaar, begunstigd met wezenvergoedingen voor twee kinderen bij de Kas A, hertrouwt met een weduwe die eveneens begunstigd is met wezenvergoedingen voor twee kinderen bij de Kas B.

Ingevolge het hertrouwen wordt het recht op de wezenvergoedingen afgeschaft en worden de gewone gezinsvergoedingen toegekend door de Kassen A en B naar rato van elk twee kinderen.

De Kas A betaalt maandelijks :

- 315.— fr (bedrag van het 1<sup>ste</sup> kind) ;
- 315.— fr (bedrag van het 2<sup>de</sup> kind).

630.— fr

De Kas B betaalt maandelijks :

- 315.— fr (bedrag van het 1<sup>ste</sup> kind) ;
- 315.— fr (bedrag van het 2<sup>de</sup> kind).

630.— fr

hetzij een totaal inkomen van 1.260 fr.

Moest het huishouden, voor de 4 kinderen welke het telt, de gezinsvergoedingen vanwege één enkele Kas bekomen, zou het een som van  $315 + 315 + 430 + 525 = 1.585$ .— fr ontvangen ; het huishouden ondergaat dus een maandelijks verlies van 325.— fr.

Om aan deze onregelmatigheden te verhelpen, wordt een aanvullende bijslag, genoemd « aanvulling C. O. 404 », waarvan het bedrag gelijk is aan het verlies welk het huishouden ondergaat, toegekend door de Kas voor Gezinsvergoedingen bij dewelke de werkgever van de arbeider aangesloten is.

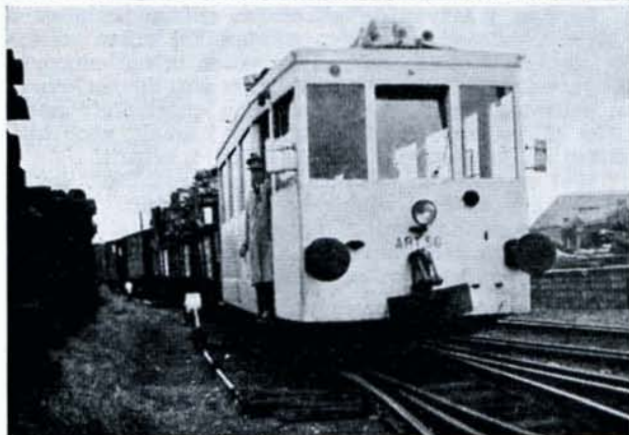
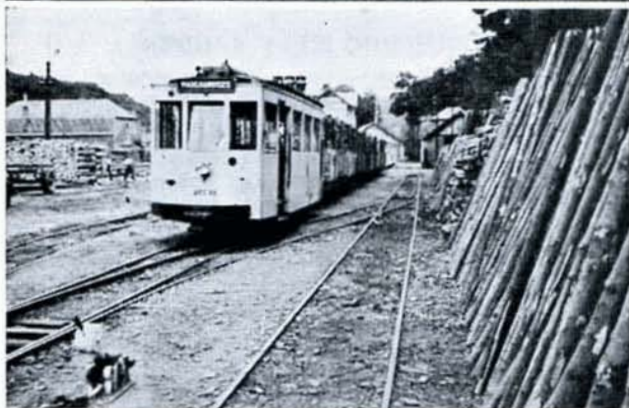
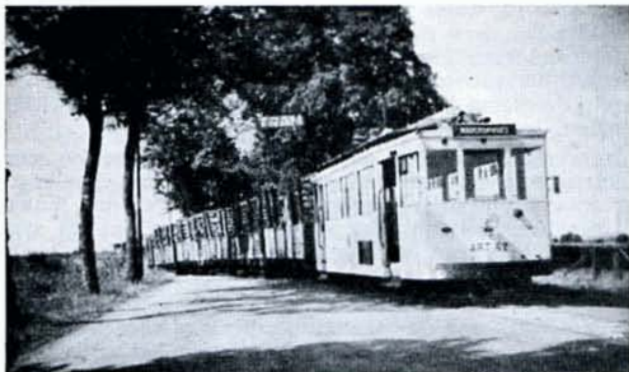
Voor wat de agenten der N. M. V. B. betreft, zal deze aanvulling, in principe, driemaandelijks uitgekeerd worden ter gelegenheid van de uitbetaling der gezinsvergoedingen betreffende de eerste maand volgend op het kalenderkwartaal.

Daar ingevolge deze schikkingen de N. M. V. B. er toe kan gebracht worden een aanvullende bijslag C. O. 404, te betalen, alhoewel zij generlei gezinsvergoedingen uitkeert (zie tweede voorbeeld), hebben de agenten, die zich in de in onderhavige kroniek aangehaalde toestanden bevinden, er belang bij hun geval kenbaar te maken op hun stambureel.

Er dient opgemerkt dat, wanneer de arbeider in de loop van een maand het aantal werkdagen of hiermede gelijkgestelde dagen niet bereikt welke hem het recht verzekert op het forfaitair maandelijks bedrag der gezinsvergoedingen, de aanvulling C. O. 404 berekend wordt in de veronderstelling dat de Kas (sen) welke de wezenvergoedingen betaalt (betalen), deze slechts voor bedoelde maand heeft, (hebben) toegekend naar rato van het aantal door de arbeider gepresteerde dagen.

Deze schikkingen houden geenszins rekening voor het vaststellen van het geleden verlies, met de

buitenwettelijke bijslag voorlopig toegekend aan de wezen waarvan de overlevende vader of moeder een nieuw huwelijk heeft aangegaan of een huishouden gesticht; nochtans moeten de Kassen welke de gezinsvergoedingen voor deze wezen vereffenen zich vergewissen, alvorens de tijdelijke bijlagen te vereffenen, dat de wezen, dank zij deze bijlagen, niet van inkomsten genieten hoger dan deze welke zij in de maand Maart 1951 hadden. In voorkomend geval verminderen zij in die mate de voorlopige bijlagen.



Boven en in 't midden : aankomst van de zwaargeladen spoortractor te Bastogne.

(Ph. Dath.)

Onderaan : A. R. T. 56 op de lijn Chimay-Couvin.

(Ph. Mativa.)

Rechts : de spoorauto van Houffalize midden in het uitgestrekte bos.

(Ph. Baisir.)

## Het houtvervoer

*in de Ardennen*

Alhoewel onze Groep Namen-Luxemburg talrijke autobuslijnen exploiteert, verzekeren de buurtspoorlijnen welke de Ardennenwouden doorkruisen nog altijd het goederenvervoer waarvan de omvang zeker niet genoeg gekend is door velen onzer lezers.

Inderdaad, uit de uitgestrekte sparrbossen van Luxemburg worden maandelijks vele tonnen gezaagd hout en hout met schors naar de koolmijnen vervoerd.

Dit vervoer grijpt plaats in gecombineerde dienst, daar het hout overgeladen wordt in de N.M.B.S. stations.

Tijdens de eerste tien maanden van 1952, vervoerde Groep Namen-Luxemburg per maand gemiddeld 35 wagens brandhout, 1.000 wagens mijnhout (uitgenomen in Januari en Februari, waar de harde winter met zijn ijs en sneeuw het hout hakken belet) en 400 à 450 wagens hout met schors (eveneens uitgezonderd in de twee wintermaanden). 't Is voor deze laatste categorie hout vooral dat de concurrentie op de weg zich laat gevoelen.

De voornaamste lijnvakken gekenmerkt voor hun houtvervoer zijn :

Marche—Bastogne—Libramont—Amberloup;

Bastogne—Martelange—Arlon;

Poix—Paliseul;

Paliseul—Bonillon—Pussemange;

Gedinne—Alle (vooral tussen Orchimont en Gedinne);

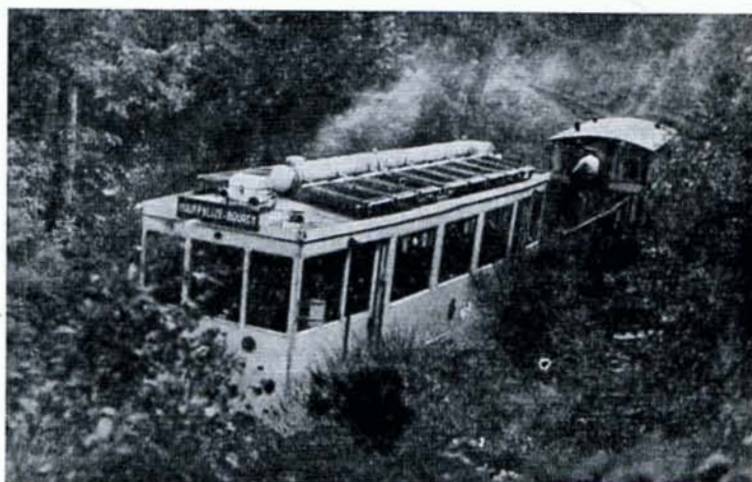
Bourey—Houffalize;

Comblain—Manhay—Melreux;

Vielsalm—Lierneux (vooral op het lijnvak Lierneux—Regné).

Volledigheidshalve dient aan deze lijst toegevoegd de lijn Chimay—Couvin in de provincie Henegouwen en de lijn Olloy—Oignies, in de provincie Namen, beide geëxploiteerd door groep Henegouwen.

In 1950, vervoerden wij 135.255 T mijnhout, en, in 1951, 143.147 T, hetgeen een niet te versmaden aantal wagens voorstelt.



# Nuttige wenken



## Des winters als het regent...

't Is niet zonder enige bezorgdheid dat onze bestuurders en ontvangers van autobussen en spoorauto's alsook het personeel aangesteld voor onderhoud in de stelplaatsen en garages, de eerste koude dagen hebben meegemaakt. Wat zal ons deze vroeg aangekondigde winter nog voorbehouden ?

Men kent het liedje. Vroeg in de morgen, aankomst in de stelplaats voor het eerste vertrek : 't regent of 't sneeuwt, ijzel maakt de baan glibberig, een nijpende wind dringt door alles door.

Men houdt van zijn beroep, maar wat al moeilijkheden met koude motoren die niet willen aanzetten, met snel uitgeputte batterijen, met remmen die niet of te hard werken, met banden die glijden op de weg en niet grijpen in het slijk, de ijzelkorst of de bevroren sneeuw.

Enmaal op weg zal men nog van de kou te lijden hebben, op de voorruit zal er zich damp afzetten, met moeite zal men de weg vóór zich kunnen onderscheiden. De ruitenwissers zullen natuurlijk in volle sneeuwvlaag stil vallen en de reizigers zullen er voor zorgen in het rijtuig koude, vochtigheid, slijk en sneeuw binnen te brengen.

Lange tijd in een spoorauto of een autobus in water en slijk trappelen om de reizigers te bedienen heeft zeker niets benijdenswaardigs. Nochtans kunnen tegen al deze onaangenaamheden middelen gevonden worden en met enkele voorzorgsmaatregelen kan het werk met veel meer comfort verricht worden.

### DE BATTERIJEN

Om een motor gemakkelijk in gang te zetten na een nacht onbeweeglijkheid buiten of in een stelplaats waar de koude wind vrij spel heeft, moet men over goedwerkende batterij en een goed geregelde motor beschikken.

Bij grote koude zal de batterij het zwaar te verduren krijgen. Niettegenstaande een juiste regeling van de lading (wij zeiden reeds in een vorig artikel dat, wanneer alle verbruikers stroom afnemen, er nog 2 à 3 ampères beschikbaar moeten zijn), bevindt zich de batterij bij het aanzetten van de koude motor, in de slechtste voorwaarden.

Sedert het invallen van de avond was de stroomaanvoer uiterst gering, zodat herhaald beproeven van aanzetten van de koude motor de batterij snel zal uitputten.

Zedus, wanneer U 's morgens vroeg achter het stuur gezeten zijt en de motor niet wil in gang komen, overdrijf niet in uw pogingen. Na één minuut moet U het duwen op de startknop stopzetten. Aldus zult U het warmlopen van de startmotor en de uitputting van de batterij voorkomen.

Na één minuut wachten kunt U het opnieuw proberen ; de startmotor zal afgekoeld zijn en de batterij terug werkensgereed.

Zou het bovendien niet geraadzaam zijn een goed geladen batterij bij de hand te hebben om onwillige motors aan te zetten ? Deze hulpbatterij geschakeld op de batterij van het rijtuig zal de beschikbare capaciteit verhogen en de uitputting verhinderen. Zij zou op een

klein wagentje kunnen opgesteld worden en aldus gemakkelijk tot bij de aan te zetten motors kunnen gevoerd worden.

Nogmaals dringen wij er op aan : de batterijen dienen een speciale verzorging toebedeeld te krijgen. Deze verzorging bestaat er in :

- 1) het peil van het electroliet na te zien (niet te hoog om het spatten te voorkomen) ;
- 2) de klemmen te zuiveren en de zouten te verwijderen (onze batterijen worden nu voorzien van anti-zuur schijfjes) ;
- 3) het stof en ander vuil dat samenkomt op de deksels te verwijderen en deze laatste zuiver en droog houden ;
- 4) om beurt, gedurende de nacht een bijlading te bezorgen aan de batterijen ;
- 5) de bevestiging van de batterijen na te zien.

Worden deze richtlijnen zorgvuldig nagevolgd, dan zullen vele oorzaken van moeilijkheden uitgeschakeld worden en aan onze werkmakers, die 's morgens de eerste de dienst beginnen, zal het werk vergemakkelijkt worden.

Overigens werden vele bussen reeds voorzien van elektrische verwarmingsapparaten welke het koelingswater van de motor buiten de diensturen op lauwe temperatuur houden. Het ware te wensen dat dit systeem zich zou veralgemenen zowel op de autobussen als op de spoorauto's, welke 's nachts aan de invloed van hevige koude blootgesteld staan.

Het werk van de batterij wordt aldus vereenvoudigd en de in- en uitwendige verlichting van het rijtuig zal des te beter zijn.

### DE REMMING EN DE BANDEN

Doordrenkte en slijkerige grond, gladde wegen, in de winter is het meestal 't een of 't ander en toch moet er gereden worden zonder in de gracht terecht te komen.

Daarom opgepast bij het remmen ten einde een begin van glijding te vermijden. Let ook op de regeling der remmen en verwittig de dienst van het onderhoud zodra een autobus langs één kant « trekt » bij het remmen. De mechaniekers zullen onmiddellijk het nodige doen.

De reservoirs van de luchtdrukrem zullen zorgvuldig doorgeblazen worden en zodra er vorst op komst is, zullen de alcoholisators met alcohol gevuld worden om het blokkeren van een klep of een ventiel door een bevroren waterdruppel te voorkomen.

Banden, waarvan de tekeningen stilaan beginnen af te slijten, moeten vervangen worden. Zij zullen gebeurlijk opnieuw kunnen gebruikt worden in het zomerseizoen ofwel nog, voorzien van kettingen, dienen om de besneeuwde wegen te berijden. Een onzer stelplaatsen welke dit systeem heeft toegepast, behaalt voor haar banden een record wat de gebruikstijd betreft.

Wat er ook van zij, met goed uitgesneden tekeningen op de rij-oppervlakte van de banden en goed geregelde remmen, heeft men veel meer kans zich uit een gevaarlijke toestand te redden op een glibberige weg.

Goede banden kan betekenen : een ongeluk minder.

### DE BESCHERMING TEGEN DE KOUDE

De bescherming tegen de koude is van allergrootst belang voor het rollend personeel en de reizigers. Ook werden er, zoals op de meeste onzer elektrische motorrijtuigen, verwarmingsstoelstenen aangebracht in de meeste onzer bussen. Maar dit veronderstelt dat er warm water aanwezig zijt in de koelingsomloop van de motor, zoniet wordt er koude lucht in het rijtuig gepompt.

De thermometer welke in de zomer gediend heeft om na te gaan of de motor niet heet liep, zal ons nu in de Winter dienstig zijn om vast te stellen dat hij niet te koud is en of de thermostaat normaal werkt. De beste temperatuur voor een goede werking van de benzine of Dieselmotor is 80° à 85° C. Op zekere bussen werden kleppen voorzien om de oppervlakte van de radiator te

verminderen en aldus de automatische thermostaatregeling aan te vullen, zodat het koelingswater snel een temperatuur van 80° C. bereike. Het verwarmingsapparaat kan in deze omstandigheden, tot iedereen genoeg warme lucht in het rijtuig pompen.

In de sporauto's kunnen de radiators 's winters gedeeltelijk bedekt worden en de overtollige radiators uitgenomen worden (besparing van anti-vriesmiddel).

Een plaat of een blad karton welke de helft van de radiator bedekt, heeft dikwijls een merkbare invloed op de verhoging van de temperatuur. Er bestaan dus verschillende eenvoudige middelen om de autobus afdoend te verwarmen; maar weik middel er ook toegepast worde, het is een absoluut vereiste de thermometer in het oog te houden opdat de werkingstemperatuur de 85° niet overschrijde.

De verwarming van de autobus is niet alleen een kwestie van comfort, het is ook een kwestie van veiligheid. Immers, de warme lucht van het verwarmingsapparaat wordt op de voorruit gericht zodat dampvorming wordt verhinderd. De bestuurder behoudt aldus een helder uitzicht op de weg.

Deze oordeelkundige verspreide warmte is dus van groot belang en de verbruikskosten zijn overigens kosteloos.

Een zeer belangrijke bescherming tegen de koude bestaat er in bij het koelingswater een anti-vriesmiddel te voegen, en dit vóór de eerste vriesnachten. De hoeveelheid van dit bij te voegen product hangt af van zijn kwaliteit en van de laagste temperatuur waarop de motor dient beschermd te worden. Meer dan eens in de loop van de winter zal het gehalte van het anti-

vriesmengsel geverifieerd worden door middel van een densimeter.

Ieder lek hoe klein ook in de koelingsomloop moet gestopt worden. Het aanvullen van het koelingswater moet met een anti-vriesmengsel gedaan worden met dezelfde samenstelling als het oorspronkelijke.



De beroemde tekenaar Dubout is wis en zeker hevig voorstander van de autobus!

## Het bietenseizoen 1952

SINDS het ontstaan van de N. M. V. B. tot aan 't einde van de laatste corlog, verliep het bietenseizoen ieder jaar volgens een zelfde ontwikkelingsproces. Naast de landbouwers, waarvan de wagens zelf de suikerfabrieken konden bereiken, kwamen er slechts twee vervoerders in aanmerking: de grote spoorweg en de buurtspoorweg.

Enkele weken vóór de aanvang van de campagne, konden onze bewegingsoversten een nauwkeurige beraming maken van de wagenbehoefte op iedere lijn; de cijfers veranderden t. o. v. de vorige jaren slechts in de mate dat de voorszene cogst goed of slecht was. Maar de in de jongste jaren uiterst doorgedreven modernisering van de uitrusting der suikerfabrieken, welke een gevoelige verhoging van de hoeveelheid dagelijks behandelde bieten meebracht, vereist een meer regelde en vooral meer belangrijke dagelijkse aanvoer dan in 1900 en zelfs in 1940.

Om aan deze nieuwe behoefte te voldoen, hebben vele suikerfabrieken het voordeliger gevonden een deel van hun bietenvoorziening zelf per autovrachtwagen te vervoeren, terwijl de N. M. V. B. snelle spoorautottractors in dienst stelde en de privaatondernemers rechtstreeks

hun diensten aanboden aan de producenten.

Deze veranderingen in de algemene vervoersvoorwaarden hebben voor de Buurtspoorwegen zulke afwisselende en zulke onverwachte uitwerkselen met hoogten en laagten medegebracht, dat de best bestudeerde vooruitzichten gans verkeerd uitvielen en het nu praktisch onmogelijk is geworden een vervoersplan op te maken gebaseerd op de statistieken van het voorgaande jaar.

### DE SUIKERBIET.

Vooreerst nog een woordje over het leven van de suikerbiet. Deze veredelde wortel wordt geplant in de maand April, soms zelfs einde Maart, en op 't einde van Oktober begint de oogst die vijf bewerkingen omvat:

**Het rooien**: de wortels worden uit de grond getrokken.

**Het afsnijden der koppen**: scheid van de wortel met de bladeren.

**Het laden der wortels op de wagens.**

Het vervoer der wortels van het veld naar de fabriek.

Het verzamelen der bladeren als voedsel voor de dieren.

Deze bewerkingen vergen zware

arbeid, daar zij in het slechte seizoen plaatsgrijpen en regen en wind dus gewoonlijk van de partij zijn.

De zwaargeladen boerenwagen, getrokken door een koppel sterke paarden of door een mazouttractor richt zich dus naar een wijkspoor van de buurtspoorweg of naar een station van het groot spoor. En zo komt de biet terecht ofwel in de raspfabriek vanwaar het sap per pijpleiding naar de suikerfabriek wordt gestuwd, ofwel nog rechtstreeks naar de suikerfabriek waar slechts ruwe suiker wordt gefabriceerd, ofwel nog naar een raffinaderij waar men ruwe suiker zuivert tot helder witte suiker.

### LEVERING PER BUURTSPOORWEG.

Wanneer de landbouwer aan het buurtspoorwegstation komt, wordt zijn wagen in tegenwoordigheid van twee afgevaardigden van de suikerfabriek gewogen. De inhoud wordt dan overgeladen en de ledige wagen opnieuw gewogen. Zo bekomt men het brutogewicht der bieten, dat in aanmerking komt voor de vervoerprijs.

Gebeurt het dat er op de overladingsplaats geen bascule aanwezig is, dan staat er op de vrachtbrief « niet gewogen worden ».

Vervolgens wordt de tarra berekend d. i. het gewicht van de nog aan de bieten klevende aarde, de worteltjes, de aanhangsels, enz... Met dit doel ontleent de afgevaardigde van de fabriek 25 Kg bieten ongeveer, welke volledig gezuiverd worden en opnieuw gewogen. Het gewichtsverschil wordt met vier vermenigvuldigd om de tarra te bekomen.

Het geschiedt wel eens dat de afgevaardigde op zicht de tarra bepaalt; zijn beraming wordt doorgaans door de landbouwer aangenomen. Dan moet nog de densiteit of het suikergehalte van de lading geschat worden. Maar dit wordt omwille van de belangrijkheid gedaan in de fabriek zelf. De landbouwers worden inderdaad vergoed volgens dit gehalte. Bovendien wordt de basisprijs vastgesteld door het Ministerie van Landbouw.

Deze densiteit is afhankelijk van verschillende elementen, namelijk van het vochtigheidsgehalte der velden en van het soort gebruikte zaad. Gemiddeld geeft één ton bieten 13 % suiker. Na levering mag de landbouwer de pulp terug opvoeren in verhouding van 50 % van het gewicht der door hem geleverde bieten.

#### DE CONCURRENTIE VAN DE VRACHTWAGEN.

De statistieken over het vervoerd gewicht bieten en pulp, gedurende de jongste jaren, vertonen een neiging tot stabilisatie :

jaar 1946 :	670.540 T.
1947 :	370.535 T.
1948 :	529.974 T.
1949 :	685.921 T.
1950 :	894.932 T.
1951 :	573.205 T.

Nochtans beschikken enkele fabrieken sinds twee of drie jaar over hun eigen vrachtwagens die de bietenoogst zelf op de rand van het veld van de landbouwer gaan afhalen. Maar het zijn vooral de private vervoerondernemers die ons de grootste concurrentie aandoen; zo zouden zekere vervoerders aan de landbouwers aangeboden hebben de pulp kosteloos terug te voeren tot in de silo's van de landbouwers.

Welnu, niettegenstaande de ogenschijnlijke voordelen van het gebruik van de vrachtwagen, heeft men sedert enkele tijd ten voordele van de N. M. V. B. een ommekeer kunnen vaststellen bij de mening van de landbouwers, ten minste in zekere delen van het land.

Spijtig genoeg is het goederenvervoer op onze lijnen niet aanhoudend voldoende intens, vooral als het slechts tijdens het bietenseizoen enigszins renderend is en dat zelfs dan nog alle producenten hun te vervoeren producten niet toevertrouwen aan het spoor. Zo komt het dat de jaarlijkse ontvangsten te laag

blijven om het evenwicht te behouden met de kosten van onderhoud en vernieuwing van de spoorweg. En dit wordt dan het grote probleem van behoud of afschaffing van zekere buurtspoorlijnen, probleem dat zich nooit scherper heeft laten voelen als de laatste tijd.

Daarom ook zouden de landbouwers zowel als de industriëlen er moeten aan denken dat het in hun eigen belang is zoveel mogelijk hun voortbrengselen per spoor te laten vervoeren.

#### DE GEVOLGEN VAN EEN GOEDE OOGST.

Dit jaar zou moeten gekenmerkt zijn door een belangrijke val van



het aantal vervoerde ton bieten in de streek van Jodoigne, waar de suikerfabriek te Hoegaarden haar verbindingsspoor heeft uitbroken en haar eigen 250 wagens van het buurtspoorwegtype heeft verkocht of afgebroken.

Welnu, het vervoer in 1952 met bestemming naar de Tiense Raffinaderij zal ver dit van 1951 overtreffen, omwille van de zeer goede oogst. Eveneens in de Groep Namen werden in Oktober 1518 wagens bieten méér vervoerd dan vorig jaar.

Men stelt dus vast dat niettegenstaande de concurrentie van de vrachtwagen, het spoor toch nog zijn belangrijke plaats in de vervoers-economie weet te behouden.

#### DE CENTRA VAN BIETENBEWERKING IN ONZE GROEPEN.

##### Groep Brussel :

- Sucrerie Naveau te Bierges op de lijn Eigenbrakel - Waver;
- Usine de Genappe (door overlading).

##### Groep Leuven :

- Tiense Raffinaderij, de voornaamste;
- Gembloux : lijnvak Sart-Risbart - Gembloux;
- Chassart : lijnvak Chastre-Mellet;

##### Groep Namen :

- De raspfabrieken van Eghezée, Hannêche en Moha (lijnvak Burdinne - Bierwart - Statte);
- De suikerfabriek te Embresin (lijnvak Meeffe - Hannut);
- De suikerfabriek van Wanze - (zelfde lijnvak) die over een der modernste uitrustingen beschikt;
- De suikerfabriek van Trognée (lijnvak Hannut - Trognée);
- Het buurtspoorwegstation van Onoz bedient door overlading de suikerfabrieken van Chassart - Sombreffe - Gembloux.
- De stelplaatsen van Boneffe en Ramillies vervoeren de wagens van het Groot Spoor tot Noville - Tavier - (overladingstation) voor de suikerfabriek Grand-Pont.

##### Groep Luik-Limburg.

- De suikerfabrieken van Liers (lijnvak Luik - St-Tuiden) zijn de voornaamsten.

Wij leveren ook aan de suikerfabrieken gelegen te Crisnée, Rosoux, Trognée, Fexhe-le-Haut-Clocher, St-Truiden (suikerfabriek Mellaerts) Viemme, Hoilogne-s-Geer, Marlinne, Waremmes.

Wij leveren te Tongeren met overlading voor Tienen.

##### Groep Henegouwen :

- Quévy;
- Brugelette door overlading te Neufville;
- Grandglise (lijnvak St-Ghislain - Quevaucamps);
- Bray en Péronnes (lijnvak Binche - La Louvière) (nachtvervoer);
- Frasnes (lijn Doornik - Ath);
- Warcoing (lijn Doornik - Pecq);

##### Groep Beide Vlaanderen :

- Veurne;
- Moerbeke-Waas (door overlading);
- Warcoing (voor de streek van Menen);
- De streken Ieper - Geluwe - Menen leveren ook door overlading aan Tienen.

##### Groep Antwerpen :

- Berendrecht (lijn Antwerpen - Zandvliet).

# De ALWEG-baan (mono-rail) een nieuw verkeersmiddel voor massavervoer ?

« Wij zijn vandaag samen gekomen om een gebeurtenis van verstrekkende betekenis voor het menselijk streven mede te beleven. Het is de demonstratie van een nieuw verkeersmiddel de ALWEG-baan, welke een grotere snelheid, zekerheid en rentabiliteit zal brengen in het massavervoer van personen

staande verkeersnet, en door uitschakeling van menselijke onvolmaaktheden en door het gebruik van een doelmatig controle-systeem streven naar de grootste mogelijke bedrijfszekerheid. De bijzondere aard van deze verkeersweg sluit botsingen met andere voertuigen a priori uit en een ontsporing is praktisch on-



en goederen. » Het was Dr AXEL L. Wenner Gren, de Zweedse internationale industrie-financier en philantroop, die aldus zijn toespraak begon op 8 Oktober 1952 ter gelegenheid van de eerste openbare proefrit te Keulen-Fühlingen. Na gewezen te hebben op de rol welke aan de reeds bestaande verkeersmiddelen is toegewezen in dienst van de gemeenschap, en hun respectievelijke nadelen en tekortkomingen te hebben aangehaald, komt spreker tot het besluit het huidige verkeersnet aan te vullen met een nieuw vervoermiddel, dat een grote invloed zal uitoefenen op het sociaal en economisch leven. De grondbeginselen waarop het nieuw systeem steunt zijn hoofdzakelijk van verkeers-technische en economische aard.

## SNEL EN VEILIG !

Eenzijds zal de ALWEG-baan zich harmonisch moeten voegen bij het be-

mogelijk. Het comfort der rijtuigen zal tot de uiterste verfijndheid van de moderne techniek doorgevoerd.

Anderzijds zullen de aanleg-, onderhouds- en bedrijfskosten betrekkelijk laag zijn. De kosten van aanleg zullen verminderd worden door de aanwending van goedkope bouwstoffen en door serie-werk. De brugvormige constructie laat toe beken en kleine dalen over te steken en de oneffenheden van de bodemgesteldheid worden geneutraliseerd door het aanbrengen van hogere steunbalken. Hierdoor worden kostbare kunst- en aardewerken, waaraan vele andere verkeersmiddelen gebonden zijn, voor een overwegend deel overbodig.

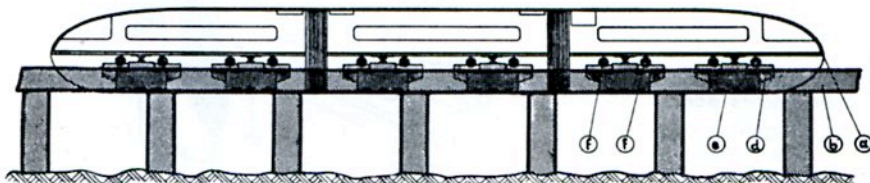
Alle bouw- en machinebestanddelen zullen van bij de aanvang ontworpen worden met het doel de **onderhoudskosten** zo laag mogelijk te stellen. Er zal gestreefd worden naar eenheid in modellen en onderdelen, zodat onder meer

voor personen en goederenrijtuigen dezelfde vervangstukken kunnen gebruikt worden.

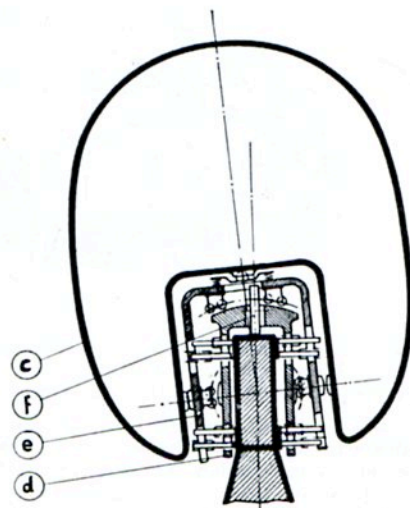
Het systeem zal eveneens een drastische verlaging met zich brengen van **de bedrijfskosten**, waarin de personeelslasten overwegend zijn. De bezetting van het werkhuis zal in overeenstemming met de verminderde onderhouds- en herstellingswerken, zeer gering zijn. Dit zal eveneens gelden voor de uitgaven aan exploitatiepersoneel ingevolge de doorgedreven automatisatie. Een andere belangrijke factor van de bedrijfskosten komt op rekening van de drijfkracht. Hier zij gewezen op de zorg die de ontwerpers besteden om door aanwending van cilindrische looprollen, door vermijden van raderwerk en door aerodynamische vormgeving de verschillende weerstanden tot een minimum te herleiden, zodat het mogelijk wordt een hoge snelheid te bereiken met een zeer gering energieverbruik.

## OP EEN SPOOR...

De ALWEG-baan, zo genoemd naar de afkorting van de naam van Dr Axel L. Wenner Gren, op wiens initiatief en onder wiens leiding de nieuwe spoorbaan werd aangelegd, is een eensporbaan, die over een hooggelegen constructie loopt. De proefbaan bestaat uit een 1700 m. lange ketting van balken (b) in gewapend beton van 2,5 m. tot 2,7 m. lengte. Deze zijn op stutten, eveneens in gewapend beton, bevestigd op een hoogte van 1,2 m. tot 3,5 m. naar gelang de bodemverhevenheid. Daar er zoals bij ieder snelrijdend voertuig zelfs bij de beste aerodynamische modelering een zekere wrijving blijft met de luchtmassa's wat tevens een energie-verbruik veroorzaakt, was het nodig ook de rijtuigen aerodynamisch te bouwen. Dit is tevens een der redenen waarom het ALWEG-systeem boven de grond werd gebouwd om also de storende invloeden van de op de grond liggende luchtlagen te vermijden. De balken, waarop het rijtuig zich beweegt, zijn voorzien van verschillende loopvlakken ten behoeve van de aandrijf- en richtingsorganen. De proefbaan bestaat uit twee rechte stukken en twee bochten.



a) de proeftrein; b) de proefbaan; c) het koetswerk; d) het « draagzadel »; e) het kippzadel; f) de draagrollen.



De zijdelingse bewegingsmogelijkheid.

De kleinste straal bedraagt 135 m. en wegens de voor deze straal zeer hoge snelheid van meer dan 130 km/u moeten de balken in de bochten een helling hebben van 45°. Op het proefveld dat een oppervlakte heeft van 90 Ha bevinden zich buiten de eigenlijke proefbaan het drijfkrachtstation, het laboratorium, de werkplaatsen, burelen, loodsen en een pompstation.

De proeftrein (a) met een gezamenlijke lengte van 18 m. — de eigenlijke trein zou viermaal groter zijn — is samengesteld uit drie rijtuigen, ieder bestaande uit het koetswerk (c) en twee onderstellen. Het koetswerk is naar de methode van de vliegtuigbouw uit licht metaal vervaardigd en er is voorzien het binnenruim van het rijtuig als een geheel te laten bestaan zodat de blik vrij is. Om het uitzicht niet te belemmeren zullen de bagageruimen, W. C., keuken en dergelijke zodanig gebouwd worden dat het dek slechts ter hoogte van de leuningden der zitplaatsen komt. Deze afdelingen zullen de beschikbare ruimten links en rechts van de rijstelen innemen en terzelfdertijd komt het zwaartepunt zeer diep te liggen. De mogelijkheid wordt onder ogen genomen de bagageruimen eveneens langs buiten bereikbaar te maken van op een lager liggend perron met het gevolg dat het

hoofdperron volledig vrij blijft voor de reizigers.

De onderstellen kunnen op hun beurt onderverdeeld worden in twee delen : een « draagzadel » (d) en een « kipzadel » (e). Het eerste heeft tot taak, door middel van de draagrullen (f) de aandrijf- en richtingsorganen, voor een onberispelijke loop van het rijtuig te zorgen, het tweede daarentegen tempert de door de wind-of excentrische lading veroorzaakte schommelingen.

Voor de energievoorziening worden twee door het drijfkrachtstation gevoede stroomrails langs de baan aangebracht. Het krachtstation onttrekt de wisselstroom van 6.000 volt aan het bestaande net en vormt deze om door een motor-generator, die beantwoordt aan de behoeften van het proefveld. De 24 gelijkstroommotoren van de trein hebben een nominale prestatie van totaal 120 kw.

#### GOEDKOPER

Dit verkeersstelsel is niet door een toeval tot stand gekomen doch het is het logisch resultaat van navorsings-, studie- en constructiearbeid geleverd door wetenschapsmensen, technici en specialisten. « De ALWEG-baan moet niet beschouwd worden als een sensationele nieuwigheid maar enkel en alleen

als een werktuig tot verwezenlijking ener grootscheepse conceptie van de rol, door het vervoer te spelen in het leven, de gezondheid, de algemene welvaart en de kulturele vooruitgang » verklaarde Dr Wenner Gren aan een reporter van het Amerikaanse tijdschrift « Mass Transportation ». Hij maakte de opmerking dat in zake organisatie het probleem van de productie dit van de verdeling reeds ver achter zich gelaten heeft en bij gevolg de verdelingskosten de hoofdfactor uitmaken van het nog samendrukbaar gedeelte van de kostprijs der goederen. « Dus », zegde hij, « wanneer wij een sneller, solider en goedkoper systeem voor het vervoer van goederen en personen tot stand brengen, dan bereiken wij een merkkelijke verlaging van de goederenprijs door verminderde transportkosten. »

De beste waarborg voor de vrede tussen de volkeren en de naties van de wereld is te vinden in een brede laag van tevreden mensen, die van een hoge levensstandaard genieten door de hoge koopkracht van hun inkomsten en de nodige vrije tijd hebben om van de vruchten van hun arbeid te genieten. Dat is Dr Axel Wenner Gren's filosofie. Zal de ALWEG-baan hiertoe zijn aandeel bijdragen?

Jos NEYENS.

## HUMOR

00

### Uit de eerste jaren van de tram in Amer'ka

Toen de eerste trams in Amerika opkwamen, bezocht de verwaande eigenaar van een tramexploitatie uit een kleine provincie stad, de stad Cleveland. Hij wilde van de gelegenheid gebruik maken om zich bij de Directeur der tramonder-

zelf maar even de mond had kunnen openen. Het slachtoffer slaagde er in zich te beheersen en schijnbaar vriendelijk toe te luisteren, tot op het ogenblik dat zijn bezoeker zegde :

« Ik ben zeker dat ge lelijk in de penarie zit, iedermaal dat het overvloedig sneeuwt. En zeg me eens, wat zoudt gij doen, in mijn stad, als het er begint te sneeuwen? »

Hesl ernstig vroeg hem de Directeur van Cleveland hoeveel kilometers spoor hij exploiteerde.

« Drie », was het antwoord.

« Moesten wij er zo weinig hebben » verklaarde de Directeur, « wel, dan ware het eenvoudig, tijdens de winter zou ik de spoorweg doen uitbreken en hem opbergen in de stelplaats... »

(Saturday Evening Post).



neming te Cleveland bekend te maken en zich eventueel te laten uitnodigen op het middagmaal. Een weinig vóór het middaguur meldde hij zich dus ook op 't onverwachts aan...

« Gij en ik, hebben melkaar zoveel te zeggen », zo begon hij op uitbundige wijze. « Vooreerst zou ik U enkele vragen willen stellen, en misschien zal ik U dan zelf 't een en 't ander kunnen leren over ons bedrijf ».

En dan begon hij een lange reeks vragen te stellen, waarop hij zelf het antwoord gaf voordat de Directeur van Cleveland



... en ziehier nu om te vinden een Kerstgebak: ... en half-dozijn eieren...; ... dit gedaan zijnde, neemt U... o !, excuseer, onze uitzending is ten einde.

IMP. HAVAUX, NIVELLES