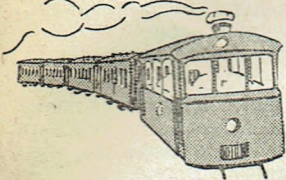
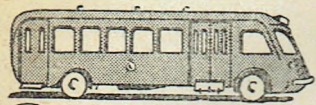
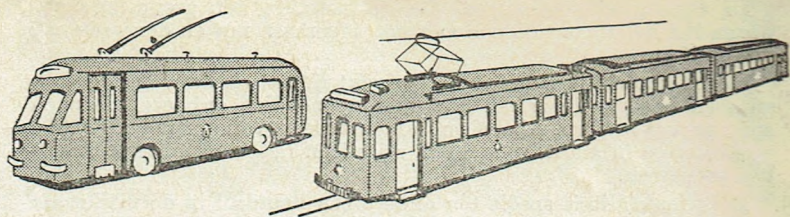


# ONZE



# B UURTSPOORWEGEN



N<sup>o</sup> 2 - April 1946

Periodiek tijdschrift voor het Personeel van de N.M.V.B.

Redactie : Brussel, Wetenschapstraat, 14

## Geschiedenis der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

Sommigen onder ons, de jongsten namelijk, weten veelal niet, dat de onderneming waar ze werkzaam zijn, in de vorige eeuw tot stand kwam, in een tijdstip toen de postkoetsen onze buitengemeenten met de steden in verbinding stelden.

De tijd ging voorbij en de Maatschappij werd een ontzagwekkend persoon, wier eerbiedwaardige ouderdom geenzins de activiteit belemmerde.

Heden vangen wij haar aantrekkelijke, soms veelbewogen en meer dan eens leervolle geschiedenis aan.

### DE N. M. V. B. VAN HAAR ONTSTAAN AF TOT 1914.

Twee en zestig jaar geleden, nam het Parlement een Wet aan, afgekondigd op 28 Mei 1884 door Koning Leopold II, en die de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in 't leven riep.

Alhoewel in ons land, reeds te dien tijde het net van het groote spoor uitgebreid was tot 4.417 Km. — de elf twaalfden van het huidig net — bleek het dat het groote spoor niet overal zou doordringen, omwille van de hooge kosten en de vereischten van de exploitatie en van het tracé. Zoo werden vele localiteiten, alsmede landbouw- en industriegebieden, veroordeeld om nooit verbonden te worden door een spoorweg.

Anderzijds, had het land een ernstige, aanhoudende economische crisis te doorworstelen. Landbouw en handel kwijnden, de nijverheid kende de werkloosheid en de openbare besturen zagen hun magere inkomsten slinken.

Om aan dezen benarden toestand een einde te stellen, oordeelde men in sommige middens, dat snelle en goedkope verkeersmiddelen een heropbeuring zouden kunnen verwezenlijken en voor tal van localiteiten afzetgebieden zouden openstellen, hetgeen den welstand en den voorspoed van gansch het land zou verhoogen.

Zoo dacht men er aan het groote spoornet aan te vullen door een zeer dicht bijnet, dat vervoer tegen laag tarief zou kunnen verzekeren.

Hetgeen het privaat initiatief op dit gebied bewerkstelligd had tusschen 1875 en 1884, was van gering belang. Het voelde zich alleen aangetrokken tot lijnen met vermoedelijke goede opbrengst, zoodat de arme gebieden van de voor hun ontwikkeling onontbeerlijke vervoermiddelen, verstoken bleven.

Reeds in October 1875, hadden de HH. Bischoffsheim, senator, en Wellens, inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen, een rationeele oplossing voorgestaan in een brochure getiteld « Institution d'une société nationale des chemins de fer vicinaux ».

Dit document bevat de grondgedachte van de instelling, die later tot stand kwam en het voorwerp uitmaakte van de organieke wetten van 1884 en 1885.

Deze twee auteurs zijn van meening, dat de verwezenlijking van het bijnet niet mag overgelaten worden aan particuliere ondernemingen met afzonderlijke vergunningen. Aan dit grootsche werk van nationaal belang moeten zich de gemeente, de provincie en de Staat aansluiten. Zij alleen zijn gansch aangewezen om deze zending van algemeen nut, zonder eenig winstbejag, te vervullen. Alleen een zelfstandige instelling, die genoegzaam gedecentraliseerd is om de nadeelen der politieke invloeden te vermijden, en die voldoende onder toezicht staat, opdat de belangen van de openbare machten gewaarborgd wezen, kan die taak behoorlijk vervullen.

Op 22 Mei 1882 werd door den H. Graux, Minister van Financiën, een wetsvoorstel tot het oprichten van de N. M. V. B., bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers, ingediend.

De debatten waren zeer heftig, daar de verdedigers van het privaat initiatief niet nalieten hun meening te uiten. Nochtans werd het voorstel met groote meerderheid van stemmen aangenomen. Het werd de wet van 28 Mei 1884, weldra vervangen door deze van 24 Juni 1885, die enkele bijkomstige bepalingen wijzigde.

De statuten van de maatschappij, bij de wet gevoegd, werden naderhand bij Koninklijk Besluit goedgekeurd.

Welk was nu het regime ingesteld voor het nieuwe net?

De twee groote principes, die de instelling ten grondslag lagen, waren het belangloos dienen van het algemeen nut en den geest van mutualiteit.

Het is klaarblijkelijk, dat het privaat initiatief, dat onmiddellijke winsten beoogt, de zaken niet met de noodige onbaatzuchtigheid zou opgevat hebben. Alleen een samenwerking van openbare machten was daartoe in staat, zooals ook zij alleen het mutualiteitsprincipe kon toepassen.

Deze mutualiteit speelt ten andere een hoofdrol in de werkzaamheden van de N. M. V. B. Zij is het die, door de wisselwerking van financieele compensatie tusschen de lijnen met goede en deze met middelmatige opbrengst, het mogelijk maakt, de minder goedbedeelde gebieden van de noodwendige vervoerdiensten te voorzien en ze aldus in staat stelt, aan den bloei van het land deel te nemen.

Aan het nieuwe organisme was dus ook een nieuwe taak toegewezen.

De N. M. V. B. was niet alleen nieuw naar aard en inrichting, maar ook in haar methodes.

Haar wettelijk statuut zelf was ongewoon. In artikel I der statuten als « naamlooze vennootschap » betiteld, heeft zij er alleen den uiterlijken schijn van. Zij bestaat hoofdzakelijk uit een samenwerking van openbare machten, gesticht om een openbaren dienst zonder winstbejag uit te oefenen, waarvan de duur onbeperkt is, die een feitelijk monopolie bezit en waarvan de ontbinding alleen door een wet kan uitgesproken worden.

Haar financieele structuur is even oorspronkelijk, maar zoo ingewikkeld, dat wij er in een volgend artikel breedvoeriger zullen over uitweiden.

Op bestuurlijk gebied is de Nationale Maatschappij een gecentraliseerde en zelfstandige administratie. Deze autonomie laat haar toe aan rechtstreeksche politieke invloeden te ontsnappen en verzekert haar aldus het initiatief en de levenskracht, die de private maatschappijen kenmerken. Nochtans blijft zij afhankelijk van de openbare machten aandeelhouders, en vooral van den Staat, die op de dagelijkse activiteit der Maatschappij een bestendige voorgedij uitoefent.

## DE RAAD VAN BEHEER

De N. M. V. B. wordt beheerd door een Raad, bestaande uit een voorzitter, zes beheerders en den directeur-generaal. Drie van die leden worden benoemd door de algemeene vergadering der openbare besturen aandeelhouders; de andere worden, op voorstel van de Regeering, door den Koning aangesteld.

De Raad van Beheer is met de meest uitgebreide macht bekleed om de maatschappij te beheeren en te besturen. Hij voorziet in alle maatschappelijke aangelegenheden en brengt elk jaar verslag uit bij de Regeering. De directeur-generaal, die door den Koning wordt benoemd, is belast met de uitvoering van de beslissingen van den Raad en neemt het dagelijksch beheer waar. Ook de twee afgevaardigden van de Regeering wonen de vergaderingen van den Raad bij en brengen rechtstreeks verslag uit bij hun minister.

## DE RAAD VAN TOEZICHT

Ten slotte bestaat er een raad van toezicht, bestaande uit negen commissarissen, door de algemeene vergadering benoemd, die elk een van 's lands negen provinciën vertegenwoordigen; deze raad oefent een onbeperkt recht van toezicht op al de verrichtingen van de maatschappij uit.

\*\*\*

De nieuwe instelling werd destijds door de vooraanstaande economisten van ons land met een zeker scepticisme bejegend; ze vonden ze te complex, te ingewikkeld, er waren volgens hen te veel betrokkenen 't akkoord te stellen. Ze betwijfelden dan ook dat die logge machine wel ooit in beweging zou kunnen komen.

Jaren zijn voorbijgegaan. Is dat scepticisme, is die critiek gegrond gebleken? Dat zullen wij even nagaan.

## STOOMTRACTIE

De wet van 24 Juli 1885 was nog niet afgekondigd, of reeds had de Nationale Maatschappij de hand aan 't werk geslagen. De twee eerste vergunningen (lijnen Oostende-Nieuwpoort en Antwerpen-Hoogstraten) werden, inderdaad, op 27 Maart 1886 toegestaan.

Welnu die lijnen werden in bedrijf gesteld op 15 Juli en 15 Augustus 1885, dus vóór het verschijnen der koninklijke besluiten tot vergunning. Zulks bewijst hoe gehaast de openbare besturen waren om het voorgenomen werk tot stand te zien komen en met welken ijver de Nationale Maatschappij haar taak aanvatte.

Natuurlijk had de wetgever van 1884 enkel de stoomtractie op het oog gehad. Deze energiebron had, sedert het begin der XIXe eeuw, op economisch gebied in de gansche wereld een ommekeer teweeggebracht. Wie had dan ook, op dat oogenblik, aan de benzine-motors van 1934 kunnen denken?

De buurtspoorweglocomotief en de er door gesleepte rijtuigen, die thans zoo verouderd aandoen — al zijn ze nog zoo nuttig — betekenden een enormen vooruitgang. Ze werden geestdriftig onthaald

en doorkruisten weldra het gansche land, tot algeheele voldoening van de bevolking, die zonder aarzelen de ongemakkelijke en trage postkoetsen den rug toekeerden.

De eerste etappe was dra afgelegd en van jaar tot jaar ging het in versneld tempo voorwaarts. Op 31 December 1894, na 10 jaar bestaan dus, had de maatschappij de vergunning bekomen voor 66 lijnen, waarvan er 62, met een gezamenlijke lengte van 1.250 Km. in exploitatie waren. Terloops weze gezegd, dat de wetgever geen bepaald exploitatieregime had opgelegd, aan de Nationale Maatschappij zelf overlatend een regime te kiezen naar gelang de economische omstandigheden. En zoo werd, tot bij het einde den eersten wereldoorlog, de voorkeur gegeven aan het stelsel van de verpachting der lijnen.

De eerste financieele uitslagen waren uitstekend, maar het dient gezegd, dat eerst de best rendeerende lijnen werden aangelegd. Deze, die later tot stand kwamen, hadden niet meer zoo'n schitterende opbrengst.

Maar weldra zou de Nationale Maatschappij zich een nieuw element van vooruitgang ten nutte maken. De lijnen met electriche tractie, naar het stelsel met « luchtkabel » genaamd, werden zoo pas in Amerika in bedrijf gesteld. De N. M. V. B. was de eerste in België die, over een tamelijk langen afstand, de stroomtractie door dat nieuw vervoerstelsel verving; reeds in 1894 electricieerde zij de lijn Brussel-Kleine Hut (11 km. 55). Maar op dat oogenblik vermoedde men nog niet hoe, in een zeer nabije toekomst, de electriche tractie een gansch voornamelijk rol in de verdere ontwikkeling der Buurtspoorwegen zou spelen.

Om reden echter van de betrekkelijk hooge kosten van dergelijke installatie, beperkte men zich voornamelijk tot de electricatie van de lijnen, die agglomeraties in de steden en voorsteden bedienden.

Onnoodig te zeggen dat het publiek de electriche tractie met geestdrift onthaalde. En toen reeds begon men, althans in de steden, de eerste verschijnselen waar te nemen van dat, vooral te dien tijde, zoo weinig gewettigd misprijzen waarvan de misnoegden en de baatzuchtige concurrenten ten opzichte van de stoomtractie blijk gaven, door er de electriche tractie tegenover te stellen. Deze zou trouwens enkele jaren later hetzelfde lot ondergaan, toen dezelfde vitters ze in de schaduw stelden van het vervoer per autobus, in afwachting dat ze deze laatste, door het opkomen van weer 'n nieuw soort voertuig, ook bij de ouderwetsche, nutteloze dingen rangschikken.

Had de stoomtractie nu voortaan afgedaan?

Op verre na niet. Daar de toepassing der electriciteit slechts mogelijk was op de lijnen met tamelijk druk verkeer, bleef alleen de locomotief aan de andere toestanden aangepast.

Van 1904 tot 1913 steeg de omvang van het electriche net van 97 km. tot 410 km.; het stoomnet daarentegen breidde zich uit met 1.400 km. en bereikte 3.826 km. In 1913 omvatte het gezamenlijk net aldus 4.094 km.

Ware de oorlog 1914-1918 niet uitgebroken, dan had die uitbreiding waarschijnlijk nog een zeker tijd voortgeduurd. De schoonste jaren waren voor het stoomnet echter voorbij.

Sedert geruimen tijd reeds wijdde de N. M. V. B. haar aandacht aan de mogelijkheden, die de benzinemotor en de automotrice boden. Ook op dat gebied zijn de Buurtspoorwegen de eersten geweest: op 18 April 1906 diende directeur-generaal de Burlet bij de Regeering een wetsontwerp in, uitgewerkt door een in den schoot van de maatschappij opgericht comité, met als voorwerp: de inrichting van automobioldiensten door de N. M. V. B. Had men toen naar hem geluisterd en was men op zijn voorstellen ingegaan, wij hadden nooit den warboel gekend, die na 1918 is ontstaan en begin 1940 nog steeds voortduurde.

\*\*\*

Wij zullen nog even wijzen op de economische en sociale rol die onze Maatschappij heeft vervuld.

Daar waar een buutlijn werd aangelegd, namen de aanpalende gronden aanzienlijk in waarde toe en breidde het bouwwezen zich snel uit.

Ook de landbouw, de handel en de nijverheid hebben hun heropleving aan de Buurtspoorwegen te danken gehad.

Onze Maatschappij is daarenboven een belangrijke factor van socialen vooruitgang geweest. Ze heeft het den werklieden en bedienden mogelijk gemaakt dagelijks op 20 en 30 km. afstand van hun woonplaats te gaan werken. Aldus heeft ze, eensdeels, de steden helpen ontlasten, deze minder dure arbeidskrachten bezorgd en, anderdeels, bijgedragen tot de bevolking van het platteland, tot de verbetering der woongelegenheid, der goedkoope voeding, der hygiënische en moreel-gezonde levensomstandigheden van den arbeider.

Al die prestaties hadden wij hoofdzakelijk te danken aan het bestaan der stoomlijnen, die tot in 1913 de 9/10<sup>e</sup> van het buurtnet uitmaakten. De pioniersrol, die de Buurtspoorwegen op dat gebied hebben verricht, wordt maar al te vaak over het hoofd gezien.

Deze eerste dertigjarige activiteitsperiode van de N. M. V. B., vooral gekenmerkt door het aanleggen van spoornetten, werd door het uitbreken van den 1<sup>sten</sup> wereldoorlog brutaal onderbroken. In een volgend artikel zullen wij nagaan welke moeilijke problemen in de periode tusschen de twee oorlogen zijn opgezezen.

# SOCIALE KRONIEK

In onze voorgaande kroniek hebben wij slechts melding gemaakt van sommige aanzienlijke verbeteringen, die zich in den loop der laatste weken op sociaal gebied hebben voorgedaan. Daar wij thans over meer plaatsruimte beschikken, kunnen wij over deze vraagstukken wat meer uitweiden.

## VERMEERDERING DER TOELAGEN K. U. B.

De groote inspanning van den Staat ten voordeele van de oude arbeiders, waardoor het wettelijk pensioen op 12.000 frank werd gebracht, werd bij de N. M. V. B. aangevuld door een nieuwe verhoging der toelagen, uitbetaald door de K. U. B. (kas van uitbetaling van bijpensioenen als aanvulling van het wettelijk pensioen). Deze toelagen, berekend op basis van de op 1 April 1945 van kracht zijnde loonen en wedden, waren vanaf 1 Augustus j. l. met 20 t. h. verhoogd. Door een beslissing van het bestuurscomitee van de K. U. B., goedgekeurd door de Nationale Paritaire Commissie in haar zitting van 2 Januari j. l., werd deze verhoging van 20 t. h. op 40 t. h. gebracht, vanaf 1 September 1945. Aldus zijn door deze twee verhogingen, de inkomsten onzer gepensioneerden in aanzienlijk mate gestegen. De herziening van de pensioenbedragen K. U. B. wordt met al de gewenschte spoed voortgezet en wij hopen dat zij bij het verschijnen dezer regels zal kunnen uitgeoefend worden.

## TOELAGEN K. V. I.

Herinneren wij terloops, dat de vermeerdering van 20 tot 40 t. h. van het pensioen K. U. B. logischerwijze ook van toepassing is op de pensioenen K. V. I., t. t. z. op de toelagen verleend aan de agenten beneden 65 jaar, die wegens invaliditeit gedurende meer dan 2 jaar in de onmogelijkheid zijn te arbeiden. En vermits wij spreken van invaliditeit, merken wij tevens op dat het bij de N. M. vigeerend regime der aanvullende vergoeding voor ziekte, waardoor de totale inkomsten van den zieken agent op 75 t. h. van zijn laatste activiteitsloon gebracht wordt, aangepast werd aan het nieuwe barema der verplichte verzekering tegen ziekte, van toepassing sinds 1 December 1945. Op gebied van de wettelijke verzekering tegen ziekte is het nog niet te laat de aandacht te vestigen op twee belangrijke beschikkingen getroffen bij onlangs verschenen besluiten. Deze beschikkingen verleen kosteloos het recht op gezondheidszorgen (dienst der mutualiteiten) aan de weduwe van een verplicht verzekerde; de leden van het gezin, ten laste van de weduwe, alsmede de rechthebbenden van den verzekerde, onder de wapens geroepen om een normale termijn van actieven dienst te voleindigen, genieten van hetzelfde voordeel.

Wat de wettelijke verzekering tegen ziekte betreft, herinneren wij er nog aan dat een Besluit van 26 December 1945 talrijke bedragen van terugbetaling heeft verhoogd.

Tot slot van het overzicht der maatregelen, waarvan enkel melding gemaakt werd in onze voorgaande kroniek, achten wij het nuttig het huidige bedrag der familietoelagen en geboortetoelagen aan te duiden.

### Familietoelagen.

- 140 frank voor het eerste kind.
- 140 frank voor het tweede kind.
- 195 frank voor het derde kind.
- 250 frank voor het vierde kind.
- 360 frank voor het vijfde kind en volgende.

### Geboortetoelagen.

- 1.200 frank voor het eerste kind.
- 600 frank voor ieder van de volgende geboorten.

Voegen wij tenslotte hier aan toe, dat zekere inlichtingen een nieuwe en belangrijke verhoging der familietoelagen doen verhoppen in een zeer nabije toekomst.

## VERDEELING VAN BIJZONDERE ZEGELS VOOR TEXTIELPRODUCTEN EN SCHOENEN.

Onze gepensioneerden zullen zeker met genoegen vernomen hebben, dat zij thans ook kunnen genieten van de kaart der 100 speciale punten, geldig voor den aankoop van textielproducten, en schoenen. Het officieel bericht vermeldt weliswaar, dat de gepensioneerden zich vóór 7 Maart tot hun gemeentelijke overheid moeten wenden, maar indien sommigen hiervan niet op de hoogte waren of verzuimd hebben zich tijdig aan te melden, meenen wij toch, dat de gemeentelijke bevoorradingsdienst aan hun verzoek niet ongevoelig zal blijven.

## DE HUISHOUDELIJKE HERUITRUSTING.

Het beginsel van hulp bij de huishoudelijke heruitrusting der arbeiders werd ingevoerd door een Besluitwet in dato van 15 November 1945.

Naar de beloften die gedaan werden bij de vergadering der Nationale Arbeidsconferentie op 16 Januari j. l., is de verdeling der bons begonnen in den loop van Februari. Wij zouden niet durven beweren, dat het een model-organisatie

was en dat [niet een zeker ongeduld, trouwens zeer ongegrond, zich hier en daar heeft geuit. Kortom, einde goed, alles goed en op dit oogenblik zijn onze huisvrouwen in 't bezit van de « fameuze bons ». Zij, die bestemd zijn voor de arbeiders zelf, hebben een waarde van 2.000 frank. De echtgenooten en personen ten laste ontvangen bons respectievelijk voor een waarde van 1.000 frank en 500 frank. Voorloopig zijn enkel geldig verklaard de bons B1, BII, BIII, CI en CII die respectievelijk een waarde vertegenwoordigen van 400 frank (bons B) en 200 frank (bons C), alsmede de punten voor schoenen gehecht aan de bons « P ».

Sluiten wij het hoofdstuk over de huishoudelijke wederinrichting met enkele inlichtingen van praktisch nut :

1. De textielpunten, gehecht aan de bons van heruitrusting, hebben dezelfde waarde en dezelfde bestemming als de gewone textielpunten.

2. De handelaars zijn er toe gehouden de bons van heruitrusting voor het geheel der aankopen te aanvaarden indien de prijs der aankopen het toelaat, bijvoorbeeld, 100 en 200 frank. Anderzijds mogen zij geen geld teruggeven op een betaling, die met bons van wederuitrusting geschiedt (vb. voor een aankoop van 280 frank mag men niet 3 bons aanbieden van 100 frank en aan den handelaar 20 frank in geld terug vragen; men moet 2 bons geven van 200 frank en 80 frank in geld).

3. De geldigheidsduur der bons is onbeperkt, behalve de schoenbons P die waarde hebben tot 30 Juni. Onnoodig dus te koopen om het plezier van te koopen. Morgen zoudt U kunnen spijt hebben vandaag uw bons op onbezonnen wijze te hebben gebruikt.

## IN MEMORIAM.

*In het verslag van den raad van beheer over 1945 komt een lijst voor van de agenten die gefusilleerd werden of gedood tijdens de uitvoering van hun dienst of tijdens hun deportatie.*

*We bemerken echter, dat de naam van Arthur Van Mechelen er niet op voorkomt. Wij willen dan ook rechtmatig hulde brengen aan dezen dapperen man, die een der eerste gedood werd in opgelegden dienst.*

De stelplaats van Charleroi ontving op Dinsdag 14 Mei 1940, rond 5 uur 's morgens, van het Hoofdbestuur het bevel vier kolommen van zes vrachtwagens, onder de leiding van een controleur, te vormen.

Het doel was te Gembloux serum te gaan halen en het over te brengen naar Brussel.

De kolommen werden door de vrachtwagens van den N. A. V. gevormd en vertrokken rond den middag aan de stelplaats van Jumet.

Van Mechelen, geboren den 9 Augustus 1903, in dienst getreden bij de Buurtspoorwegen op 18 Februari 1927 en controleur benoemd op 1 Januari 1936, vertrok aan het hoofd van de kolom en richtte zich naar Villers-la-Ville, Cortil-Noirmont, Ernage en vervoegde alzo de baan Wavre-Gembloux.

Op dat oogenblik lag deze baan onder het vuur der Fransche troepen, die langs den spoorweg Gembloux-Chastre in hinderlaag lagen. Daarbij werd deze baan zoo danig door vijandelijke vliegtuigen aangevallen, dat gansch de kolom ontredderd werd en de voerders een toevlucht zochten in de woningen langs de baan. Van Mechelen en zijn bestuurder zochten ook een schuilplaats, maar het vuur werd op hen geopend. Van Mechelen werd gedood en de voerder zwaar gewond.

Zijn lichaam werd te Marcinelle teruggebracht in Juni 1940, alwaar het bij de andere strijders van de gemeente bijgezet werd.



# NIEUWS UIT DE BUURTSPOORWEGEN

## HULDEBEToon AAN DEN HEER LEON JACOBS, DIRECTEUR GENERAAL

Op Zondag 7 April 1946, te 13 u. 45 stipt, gaat, in de groote zaal van het Koninklijk Muziekconservatorium te Brussel, een openbaar huldebetoon door.

Deze staat in het teeken van de gehechtheid en de innige dankbaarheid van het personeel jegens zijn Directeur-Generaal.

### PROGRAMMA

#### Eerste deel :

##### Inleiding :

Vaderlandsche volksliederen uitgevoerd op het groote concertorgel door Marcel Druart.

Rede door M. Van Lul, voorzitter van het uitvoerend comité.

Rede door M. Van Hove, ontvanger, namens de leden van het personeel.

Rede door M. Valcke, namens het eerecomité.

#### Tweede deel :

##### Het orkest

van den

**Belgischen nationalen Radio-Omroep**

onder leiding van

**Jef VERELST**

##### Solisten :

**Isa Carly**, coloratuurzangeres.

**Dis. Dérissen**, cello.

1. *Euryanthe* (ouverture) C. M. von Weber.

2. Aria van Rosine uit *De Barbier van Seville*, Giac. Rossini.

Soliste : **Isa Carly**.

3. *Concerto voor cello en orkest*, Cam. Saint-Saëns.

a) Allegro non troppo

b) Allegro con motto

c) Molto Allegro

Solist : **Dis. Dérissen**.

4. *Fantasie op Thais*, J. Massenet

#### Pauze.

5. *Noorsche rhapsodie*, Ed. Lalo.

6. *Il Baccio*, Luigi Arditti.

Soliste : **Isa Carly**.

7. Ballet uit *De Verkochte Bruid*, F. Smetana.

a) Polka

b) Furiant

c) Dans der Comedianten.

Dankrede door den H. Léon Jacobs.

8. *Het Belgisch Vaderlandsch lied*.

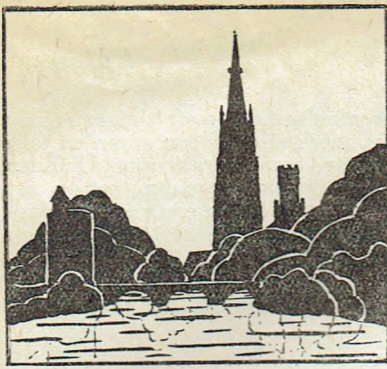


### **H. LEON JACOBS**

*Directeur Generaal der Nationale  
Maatschappij van Buurtspoorwegen.*

**BELCISCH NATIONAAL INSTITUUT VOOR RADIO-OMROEP**

leest **DE RADIOWEEK**



## VLAANDEREN

Op 31 Januari l. nam de H. Louis Jacobs afscheid als Directeur der groep der Beide Vlaanderen.

Op Zondag, 10 Februari, had een algemeene sympathiebetoging plaats vanwege het personeel aan hun aftredenden Directeur.

Vanaf 5 uur 's morgens waren de mannen der verafgelegen stelplaatsen zoals Diksmuide, Ieper en Kortrijk, op weg om zich per tram naar Gent te

begeven.

Te Destelbergen, in het daartoe aangepast opgesmukt en versierd schilderwerkhuis, had deze betoging plaats, waaraan ruim 600 leden van het personeel deelnamen. Onder het dreunend « Vers l'Avenir » deden de HH. Directeur-Generaal en Directeur L. Jacobs hun intrede.

De H. R. Hoens, als groepshoofd, deed in een prachtige en doorvoelde rede, de verdiensten uitschijnen van den oprustgestelden Directeur, aan wien de groep der Beide Vlaanderen zijn eenheid en zijn vernieuwing op stoffelijk en zedelijk gebied te danken heeft.

De vroegere arbeidsopzichter L. Jacobs had kennis van de nooden der arbeiders, door zijn contactname met deze in de groote nijverheids-ondernemingen der provincie. Hij kende hun verlangens en wist deze kennissen ruim te benuttigen bij de buurtspoorwegen, waar, onder zijn bestuur, mutualiteiten gesticht werden, die de minderen moesten behoeden tegen de gevolgen van ziekte, pensioenkassen uitgebreid werden, gezondheidsinrichtingen gebouwd werden; waar moderne werkhuizen, loodsen en bureelen opgericht werden, die er toe bijdragen meer gemak, vroolijkheid op het werk en gezondheid te verschaffen aan de agenten. De spijt om het heengaan van den Directeur en vriend uitte zich op ieders wezen. De H. R. Hoens was werkelijk de tolk van allen om de algemeene erkentelijkheid van het personeel op meesterlijke manier te betuigen.



Als blijvend aandenken van gansch het personeel werd den Heer L. Jacobs het bronzen werk van Demanet « A la Rescouste » aangeboden.

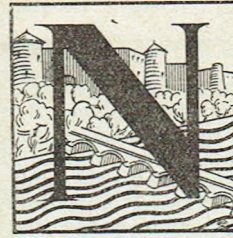
De H. L. Jacobs kon onmogelijk zijn ontroering bedwingen. Hij dankte in enkele woorden den redenaar en alle arbeiders en bedienden van de groep, om deze blijken van verkleefdheid. Hij verklaarde zich gehecht met hart en ziel aan zijn personeel en beloofde steeds een levendig aandenken van zijn medewerkers te bewaren.

Daarna mengde hij zich onder de menigte en hield eraan iedereen de hand te drukken en overal woorden van opbeuring en dank te plaatsen.

Aan de talrijke leden van het personeel der verafgelegen plaatsen werd warme soep en drank uitgereikt. Velen hielden eraan de moderne machines en werktuigen van het werkhuis te bezichtigen,

alsmede een bezoek te brengen aan de baden, kleedkamers en bureelen.

Zeker een schoone dag in de groep der Vlaanderen, waar de fierheid over het verleden, een band vormt met de hoop op de toekomst.



## AMEN

**AFSCHIEDSFEEST MET AANBIEDING VAN GESCHENKEN AAN M. EN Mw. DE NEYER VAN WEGE HET WEDDETREKKEND PERSONEEL VAN DE GROEP NAMEN.**

Op 17 Januari j. l., in een zaal van het hotel Appelmans, te Namen, werd de H. De Neyer, directeur van de groep Namen, door zijn weddetrekkend personeel gehuldigd, ter gelegenheid van zijn heengaan.

Aan de tafel van het comité waren twee eereplaatsen voorbehouden aan den directeur en Mw. De Neyer. Naast hen namen plaats de HH. Dulieu en Royen, ingenieurs, alsook de H. Delneste, diensthoofd.

De Heer . . . . . nam het woord in naam van zijn kameraden. In een diepzinnige rede herinnerde hij aan de verscheidene tijdstippen der loopbaan van hem, die hen nu ging verlaten. Met gepaste woorden, wist hij ook Mw. De Neyer er bij te betrekken door haar hulde te brengen voor haar menigvuldig optreden ten gunste van het personeel.

Zijn redevoering werd warm toegejuicht. Op dit oogenblik naderden twee vrouwelijke bedienden, die aan Mw. De Neyer een bloemenkorf en aan den gevierde een prachtig rookstel aanboden.

De H. De Neyer, rechtopstaand en jonger-dan ooit, antwoordde dan in een improvisatie doorspekt van fijnen humor. Hij dankte o. a. de ouderen en de gepensioneerden, die talrijk opgekomen waren, sommigen van heel ver. Al werd hij niet altijd begrepen, toch, zegde spreker, had hij immer het welzijn van allen voor oogen gehad. Voor ieder van zijn medewerkers, die hem zeventien jaren ter zijde stonden, had hij een woord van lof.

Na den eerewijn, begaf de H. De Neyer zich van tafel tot tafel.

Zoo eindigde deze avond, waarvan iedereen een heerlijke herinnering zal bewaren.



Gezien het groot aantal artikelen, zijn wij verplicht de inzendingen van de verschillende groepen in het volgend nummer te laten verschijnen.

## IN HET CENTRAAL BEHEER

1898-1946! Tusschen deze twee jaartallen ligt de administratieve loopbaan besloten van den H. Laurent Fernand, directeur van den Financieelen Dienst.

Zijn afscheidsfeest had op 27 Februari j. l. de leden van zijn personeel en enkele vrienden in zijn bureel samengebracht.

De H. Albert Vlaminck, die tot zijn waardigen opvolger is aangesteld, wees in een eenvoudige, maar zeer treffende toespraak op de rechtgeaardheid en de waardigheid, die de 48-jarenlange loopbaan van den H. Laurent als ambtenaar en rekenplichtige hebben gekenmerkt.



De blijken van genegenheid en het huldebetoon aan het adres van Mevr. Laurent, uitgedrukt in het toezenden van een ruiker bloemen, maakten diepen indruk op den feesteling die, als blijvend aandenken aan de leden van zijn personeel, van dezen een zilveren schotel in ontvangst mocht nemen.

Na een welgemeend dankwoord van den H. Laurent werd afspraak gegeven in een instelling der stad waar nog menig uurtje in een gezellig onder-onsje werd doorgebracht.

# ONGEVALLEN !

# OPGEPAST : VUUR !

In ons eerste nummer hebben wij een bijzonderen nadruk willen leggen op de *aandacht*, de *oplettendheid* waarmede de dagelijksche taak dient volbracht, met het oog op het voorkomen van ongevallen.

Ontegensprekelijk geldt deze bewering zoowel voor verkeersongevallen als voor arbeidsongevallen.

Het valt inderdaad niet te betwisten, dat de *geleider* van een voertuig al zijn aandacht op zijn werk moet vestigen : het stipt naleven der gegeven bevelen — het ononderbroken toezicht op de baan — het standvastig regelen der snelheid — en zoo meer.

De *ontvanger* insgelijks staat voor een taak, die niet lichtzinnig mag opgenomen worden : het geven van het vertreksein o. a. doet hem een daad stellen waarvan de verantwoordelijkheid even groot is.

Gezien den aard zelf van de bezigheden onzer geleiders en ontvangers, is men wel geneigd te denken, dat deze personen *niet kunnen onaandachtig* te werk gaan, niet waar?

Hieronder geven wij een kort relaas van een botsing welke zich op 11 December jl. voordeed.

Het gaat over een electriche uitbating, waar meerdere diensten één zelfde baanvak benuttigen.

Gekomen aan het eindpunt van een korten dienst — midden in de lijn gelegen — werden de noodige rangeeringen uitgevoerd om het motorrijtuig op top van den trein te plaatsen. Daarna gaf de treinoverste bevel om achteruit te rijden ten einde het ander spoor te bereiken, van waaruit het vertrek moest geschieden. Dit manoeuvreer wordt bevolen en uitgevoerd niettegenstaande dat de signalisatie aanduidde, dat een rijtuig op komst was.

Het weder was erg mistig. De gesignaleerde trein kwam aangebeld. Zich steunende op de door hem in werking gestelde signalisatie, was de wattman zeker dat de baan veilig was.

Wij zijn geneigd de gewone formule : « het onvermijdelijke (t. t. z. de botsing) gebeurde » neer te schrijven, alhoewel deze uitdrukking voor immer zou dienen verbannen te zijn. Het ongeval was absoluut niet onvermijdelijk. Het had den treinoverste volstaan met de vereischte aandacht te werk te gaan, om te bemerken, dat het spoor, waarop de trein moest achteruitrijden, onveilig was.

Tot wat dient anders de electriche signalisatie, zoo de agent zich de moeite niet loont den stand der lampen na te gaan?

Zijt gij er mede akkoord, dat een dergelijk voorval zich niet mag voordoen?

Zijt gij er mede akkoord, dat het *onze plicht is, tegenover ons zelve, tegenover onze familie, tegenover onze Maatschappij en tegenover onze medeburgers* (het publiek), de ons toevertrouwde werkzaamheden met de grootste zorg uit te voeren, om derwijze het aantal ongevallen tot het volstrekt onherleidbaar minimum te beperken?

Het dubbel antwoord is « JA » — en de uitslagen moeten zulks bewijzen.

Ten einde U toe te laten zelf na te gaan in hoever Uw gezamenlijke krachtsinspanningen tot het vermijden van aller aard ongevallen met sukses zullen beloond zijn, zal een maandelijksche opsomming der arbeidsongevallen onder deze rubriek verschijnen.

gedurende de maand Januari 1946 deden er zich in totaal 179 arbeidsongevallen voor, waaronder geen doodelijke gevallen, doch evenwel 2 ongevallen met bestendige onbekwaamheid — t. t. z. met invaliditeit — te betreuren zijn.

Hier volgt de onderverdeeling :

Exploitatiecentra	Doodelijke gevallen	met invaliditeit	zonder invaliditeit				TOTAAL
			werkverlet				
			geen	van 1-8 dagen	van 1-2 weken	meer dan 2 weken	
Brussel . . . . .	—	1	5	8	11	—	25
Leuven . . . . .	—	—	6	—	3	2	11
Antwerpen . . . . .	—	—	6	5	1	5	17
Beide Vlaander. . . . .	—	—	3	7	6	5	21
Henegouwen . . . . .	—	—	19	19	19	—	57
Namen-Luxem. . . . .	—	—	7	9	3	2	21
Luik . . . . .	—	—	7	2	3	1	13
Limburg . . . . .	—	1	4	4	2	3	14
Totaal . . . . .	—	2	57	54	48	18	179

Het is onze vurigste wensch en onze vurigste hoop de aangehaalde cijfers te zien verminderen.

HELPT ONS EN GIJ HELPT U ZELVEN.

Het is wel goed te weten, dat de woningbranden over 't algemeen op een zeer bescheiden wijze beginnen, meestal door een sprankel, een genster of een vlammetje, die door een waterdruppel kunnen gedooft worden; bovendien nemen ze traag uitbreiding tot op het oogeblik waarop de omgevende brandbare stoffen een zekere temperatuur verkregen hebben. Dan breiden ze zich plots snel uit en nemen het uitzicht van een hevigen brand aan.

Het werk der brandweerlieden wordt dus aanzienlijk vereenvoudigd zoo de vuurhaard dadelijk ontdekt wordt en er hun snel kennis van gegeven wordt.

## BRAND !

Indien gij U tegenover een brand bevindt, waarvan gij niet volkomen zeker zijt, dat gij hem met de middelen, die ge bij de hand hebt op enkele seconden kunt dooven, aarzel dan niet, verwittigt de pompiers. Daar kunt ge nooit slecht mee doen, zelfs al blijkt het nadien, dat hun komst nutteloos is geweest.

Zoo ge thuis de telefoon hebt, schrijf op een goed zichtbare plaats naast het toestel het nummer van de brandweer op. Indien gij het desondanks, of wegens het nalaten van die voorzorg, niet vindt — wat dan waarschijnlijk aan uw zenuwachtigheid te wijten is — verlies geen kostbaren tijd met het op te zoeken. Vraag aan de telefooncentrale het alarmbericht door te geven.

Beschikt ge niet over de telefoon, stuur een gebuur naar den politie-of brandweerpost.

Denk nu niet, wanneer de brandweer is gewaarschuwd, dat ge daarmee al het noodige gedaan hebt en er ondertusschen niets anders te doen valt als klagen en kermen.

Neem alle nuttige schikkingen opdat de toestand niet verergere doch eerder verbeterde.

Alvorens de plaats waarin de brand woedt te verlaten, sluit deuren en vensters.

Neem uit de gang alles weg wat kan hinderen, vooral wat kostbaar en breekbaar is.

Is er een hek, zet het open.

## DE POMPIERS ZIJN ER.

Zeg hun op een bondige, duidelijke manier waar het brandt. Laat ze dan maar begaan en houd u te hunner beschikking.

Slechts één zaak kan eventueel belangrijker zijn dan het verwittigen der brandweer, en die moet vóór al de andere geschieden nl. het redden van de in gevaar verkeerende personen.

Komt ge voor een persoon te staan, die in vlammen is gehuld, dan gaat het natuurlijk niet op tot hem te zeggen : « Wacht even ik ga de pompiers halen ». Neen, op dat oogenblik moet er *gehandeld* en vooral *gezwegen* worden. Want het grootste gevaar ligt niet zoozeer in de uitwendige brandwonden, maar wel in het risico in de vlam te ademen, hetgeen steeds doodelijk is.

Om doeltreffend te zijn moet de hulp aan een brandend persoon *dadelijk* verleend worden. Men moet de persoon op den grond leggen, opdat de vlammen het hoofd niet zouden bereiken, en hem in een deken, een tapijt enz. rollen, om het vuur te dooven. Heeft men water bij de hand, zelfs vuil, niet aarzelen het te gebruiken.

Laat vooral nooit het slachtoffer loopen, zulks zou tocht geven aan de vlam en ze aanwakkeren.

## OP EEN BOVENVERDIEPING INGESLOTEN.

Het is natuurlijk tragisch zich op een bovenverdieping ingesloten te zien, omdat er in de trapzaal brand woedt. Die toestand is echter vooral tragisch voor hem, die zich nooit heeft afgevraagd, wat hij in 'n dergelijk geval doen zou. Het is bijna zeker, dat hij maar één oplossing zal zien, precies de slechtste, nl. dadelijk door het venster springen.

Eigenlijk zijn er heel wat dingen te beproeven, alvorens in de ruimte te springen.

Ga zoo mogelijk in een kamer met een venster waardoor gij uw aanwezigheid kunt laten merken, maar die niet boven den vuurhaard is gelegen en die van dezen gescheiden is door een zoo groot mogelijk aantal deuren.

Verstop u vooral niet onder een bed, zooals de kinderen instinctmatig doen met het noodlottige gevolg, dat men kan vermoeden.

Stop de reten van de deur dicht, opdat de rook in uw schuilplaats niet binnendringe.

Bereid uw aftocht voor, met het oog op de mogelijkheid dat de toestand werkelijk onhoudbaar zou worden. Maak koorden klaar, met behulp van dekens en beddelakens, bij voorbeeld; stapel bij het venster kussens en matrassen op, die, naar buiten gegooid, uw val zullen verzachten wanneer uw koord mocht breken of niet lang genoeg is, of zelfs wanneer gij er geen hebt kunnen vervaardigen.

# ONZE AUTOBUSSEN

## DE NIEUWE AUTOBUSSEN CHAUSSON.

**O**NZE Maatschappij, die haar plan tot modernisatie der toerusting van haar secundaire lijnen verder uitwerkt, heeft dertig nieuwe autobussen besteld. Twee ervan werden reeds einde Februari geleverd.

De soberheid der lijnen van deze mooie voertuigen (fig...) is werkelijk opvallend en geeft aan dit nieuwe materieel een gansch modern uitzicht.

De reizigers beschikken over drie en veertig zitplaatsen, maar bij grooten toeloop is de mogelijkheid van overbelasting zeer groot daar de vervoerde nuttige last 6.000 kg. mag bereiken.

De totale lengte van de carrosserie bedraagt 10 m. De breedte 2,500 m. Deze autobussen bezitten geen afzonderlijk chassis; het wordt eigenlijk uitgemaakt door geheel de kas, vervaardigd uit gelascht staal. Deze moderne schikking van de constructie beteekent een merkelijke besparing aan gewicht, zoodat het geheele voertuig, bedrijfsklaar slechts 6 T. weegt.

Een andere nieuwigheid : gansch het gewicht rust slechts op vier banden. Deze banden zijn van een nieuw type met metaaldoek, zij hebben een veel hooger draagvermogen en weerstaan zeer goed aan de verhitting.

De eerste twee autobussen gebruiken benzine als brandstof; zij bezitten Hotchkiss motors van 100 P. K. Maar een volgend rijtuig zal, bij wijze van proef, met een sneldraaienden Dieselmotor toegerust zijn.

Van de andere verbeteringen vermelden wij nog de volledige luchtremtoerusting, de automatisch toevouwende deur en vooral de Servo-stuurinrichting, die het besturen van deze zoo groote voertuigen veel vereenvoudigt.

\*\*\*

Eindelijk zijn de « double-deck » autobussen voor de mijnwerkersdiensten aangekomen. Vijf stuks zijn bestemd voor het Kempische bekken. Het heeft lang geduurd maar ze kwamen ook van « The Dear Old England » waar men steeds tijd genoeg heeft en toch nooit te laat komt.

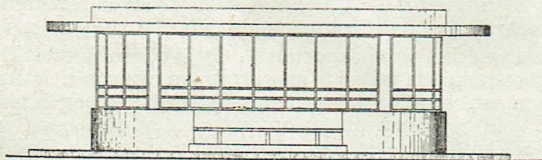
A propos, voor hen die geen Engelsch verstaan « double -deck » bussen zijn bussen met een verdiep. Ideaal voor vrijende paartjes, die ruzie hebben!

# ONZE GEBOUWEN

Niettegenstaande de huidige moeilijkheden heeft de Nationale Maatschappij de werken van verscheidene gebouwen aangevat. Andere zullen weldra een aanvang nemen.

Zoo onder meer :

1. Het nieuw gebouw voor de bureelen in de Wetenschapstraat te Brussel!
2. De heropbouw en vergrooting der gebouwen voor bureelen, werk- en bergplaatsen te Hasselt en te Luik-Sint-Gilles;



Aubette "Porte de Ninove, Bruxelles.

3. De voortzetting van de inrichting der stelplaats te Merksem-Oude Bareel;
4. Het voltooien van het gebouw voor woning en bureel te Mechelen Schietbaan;
5. De werken aan de elektrische onderstations te Saive en Sint Georges zijn aan een aannemer toegewezen en zullen weldra aangevat worden.

# Tram MAGAZINE

## EEN UITVINDING DIE WERD BELOOND.

Sedert 1895 heeft de vonkenvanger op de locomotief aan het personeel van de Buurtspoorwegen reeds veel hoofdbreken gekost.

De stoker maakt zich kwaad bloed, omdat er geen « trek » is; de machinist is boos, omdat hij een rapport ontvangt; de Boschbrand wordt te rechte of ten onrechte door den grondbezitter toegeschreven aan de locomotief, die zoo juist voorbijstoomde; de directeur teekent met tegenzin een cheque van 50.000 frank voor schadevergoeding.

Er bestaat echter een niet zeer belangrijke buurtspoorlijn, die zich slingert door grootsche en dichte wouden, waar zich regelmatig, in de Lente en in de Herfst, branden voordeden.

Gedurende de lange winteravonden werd er tusschen het exploitatiehoofd en zijn werkmeester duchtig geredetwist over de vereischen van een « idealen vonkenvanger ».

En juist zooals er voor de splitsing van de atoom verscheidene geleerden op de eer van deze uitvinding aanspraak maken, zoo is de H. Detaille, exploitatiehoofd te Chimay, overtuigd de geestelijke vader te zijn van een nieuwen vonkenvanger, verwezenlijkt door den H. Gilson, werkmeester te Chimay.

Maar één feit is zeker : sedert deze nieuwe vonkenvanger, gebruikt wordt, moesten er geen branden meer bevreurd worden.

Het bestuur, de uitspraak van Salomon indachtig, heeft beiden, als belooning en aanmoediging, een geldpremie toegekend.



De eerste Engelsche uitgevoerde bus met bestemming naar het Eiland Ceylan.

## Vijftig jaar geleden...

*De geschiedenis van onze administratieve instellingen is niet genoeg bekend door diegenen, die tegenwoordig met hun goeden gang belast zijn. Wie deel uitmaakt van een openbare administratie, moest het zich ter harte nemen er den oorsprong van te leeren kennen.*

(Rédaction administrative)  
(Albert HENRY)

Wij zetten onze navorschingen in 't verleden voort en doorbladeren het verslag over het dienstjaar 1896.

Op dit tijdstip bezat de Nationale Maatschappij de concessie van 81 lijnen, verdeeld over 1.680 km., en de inaanmerkingneming van 87 lijnen en lijnuitbreidingen.

In Juli 1896 werd er overgegaan tot de aanbesteding der werken van de sectie Eigenbrakel-Renipont en werden de onderhandelingen aangevat met het oog op den aankoop der gronden van Renipont tot Waver.

Ook op Onoz — Fleurus namen de werken een aanvang en Brussel-Sterrebeek werd doorgetrokken tot Vossem.

Een opvallend feit is, dat het ontwerp van een lijn tusschen Jette (station) en Wolvertem opgegeven, werd. Deze lijn zou heden ten dage zeker renderend zijn geweest.

Uit de Pers :

Een artikel van den H. Dusautoir uit *Het Volk*.

## HET TRAMKE VAN KORTRIJK.

Nog altijd staan de gazetten vol lof over de groote admiraals, generaals, scheepskapiteins en hun manschappen, over de weerstanders, de onderduikers, de buchenwalders, enz., enz., maar nergens heb ik ooit een woordje gelezen over ons tramvolk en hun tramkes onder de bezetting. En nochtans, wat zijn wij hun allen niet verschuldigd!

Neem b. v. hier te Brugge. Wat zou er met ons gebeurd zijn, hadden wij o. a. dat tramke naar Kortrijk of Ardoeie niet gehad? Geen benzine meer, onze fietsbanden in slunsen, de treinen schaarsch en gevaarlijk, maar gelukkig, we hadden nog altijd ons tramke!

Heel Brugge heeft daarop gezeten voor zijn affaïrens, zijn familie-zaken, maar vooral om een klompje boter of spek, een dozijn eiers, een klutske aardappelen of wat meel binnen te klauwen. Heele dagen hoorde men de menschen zeggen die uit moesten naar een boer, naar familie of naar klanten: « Ik ga met het tramke van Kortrijk! Ik neem het tramke van Ardoeie! »

't Stropte daar wel geregeld van het volk, ge moest er soms meer hangen dan staan, het was wel 'ne keer tien of elf van den avond als gij er mee thuiskwaamt en het brak ook weleens onderweg of reed een achterhuis binnen te Koolskamp, of sprong uit zijn riggels tegen Ardoeie, of viel zonder mazout, maar ge mocht gerust zijn, altijd geraaktet gij er mee waar ge zijn moest, vervoerdet wat gij te vervoeren hadt, deedt uw zaken en kwaamt gij thuis met uw bevoorrading.

De groote miserie was de controle, meestal rond Den Hille! Maar die gediensgige trambedienden, chauffeurs en kaartjesknippers hielden de roofvogels in de gaten en gaven u tijdig een wenk over hun schouder en ge trokt voorzichtig uw plan.

Hoe die trammenschen het klaar gespeeld hebben om heel den duur van de bezetting, met dat oudversleten en rammelend tuig regelmatig den dienst te verzekeren, en winter en zomer al dat volk te vervoeren, de Heer is 't wijs! Daar moeten helden onder zitten. Ik heb dikwijls gepeinsd, als ik daar onder de opeengepakte menigte geperst zat en de kaartjesmannen er tusschen zag wringen om hun tramgeld af te halen: « Hoe geraken die menschen daar toch uit? Hoe worden ze 't niet beu? Wanneer zien ze hun bed? En dan, die chefs en die mechaniekers, die dat allemaal moeten in gang houden met wat oud ijzer? »

Onbekende weldoeners zeg ik, die wij wel eens mogen dank zeggen, want ze hebben den honger uit vele Brugsche huizen helpen houden.

Vroeger, ik moet het bekennen, heb ik dikwijls in mijn eigen moeten lachen als ik onze tramkes zag, die daar op alle uren van den dag langs onze banen kwamen gewaggeld en als ik het trampersoneel al eens een kapelleke zag binnenschieten aan een halte om er vlug eentje te pakken, maar nu niet meer. Ik doe er eerbiedig en dankbaar mijn hoedje voor af. En ik zeg tot mezelf: « Mannen, ge moogt er zijn! Zet er maar een goeien op, met een kraag aan! Ze zullen u wellicht geen decoraties op uw blauwe vesten komen spelden, noch extra-vergoedingen geven voor al uw slameur tijdens de bezetting, maar hier is iets anders voor u: de warme erkentelijkheid van duizenden van uw medeburgers, die gij, in hun oorlogsmiseries, onzeggelijk geholpen hebt en die het niet zoo gauw zullen vergeten.

Nota van de redactie :

En wat in zoo'n sappige taal, in welgemeende termen gezegd wordt voor het Brugsche, mag zonder aarzelen toegepast worden aan al onze trammannen die trouw hun plicht deden.

## EEN APRILVISCH UIT VROEGERE DAGEN.

Het gaat er hier niet om, den oorsprong te gaan opsporen van de traditie, die wil, dat men op 1 April poetsen bakt.

Maar vóór den eersten wereldoorlog, in dien gelukkigen tijd toen het leven zacht en aangenaam voorbijvlood, werd deze traditie in eer gehouden.

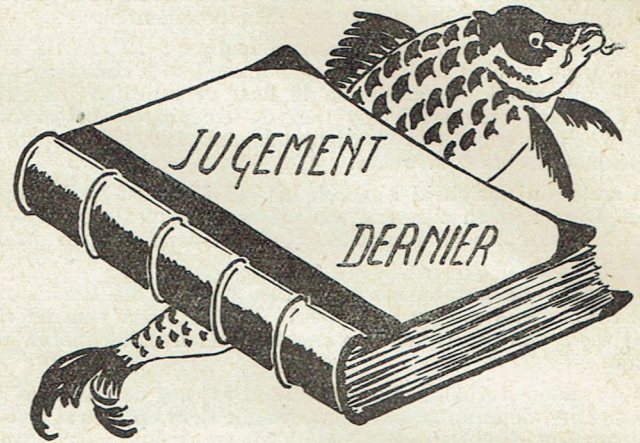
Op dit tijdstip waren de meeste leden van het personeel van het Hoofdbestuur niet ouder dan 'n dertigtal jaar. Dit heeft zijn belang voor wat volgt.

Spreekt met een oud-bediende van het Economaat uit de Montoyerstraat, en zeker zal hij U een of andere leuke geschiedenis weten te vertellen. Zoo vernamen wij onlangs de volgende grap uit den mond van een ernstigen ambtenaar van hooger rang, maar die vóór veertig jaar als een vroolijke snuiter bekend stond.

Op 1 April 19.., besloten enkele jonge bedienden er een jongen naiven collega te laten inloopen.

Het bureelhoofd vroeg hem bij den heer X... het dossier van « Het Laatste Oordeel » te gaan halen.

Terwijl de bediende zich naar het aangeduide bureel begaf, werd het personeel aldaar telefonisch op de hoogte gebracht. Zoo werd onze vriend van den eenen dienst naar den anderen gestuurd, steeds op zoek naar het bewuste dossier.



Ten slotte wou men hem, in het laatste bureel dat hij bezocht, een zorgvuldig ingepakt koperen regenschermstander meegeven!

Maar onze held was niet zoo dom.

Toen hij eindelijk inzag, dat men hem voor den gek had gehouden, nam hij zijn hoed en verdween.

Men zag hem dien dag niet meer terug. 's Anderdaags vroeg hem het bureelhoofd naar de reden van zijn afwezigheid. « Wat wilt U Mijnheer », wedervoor het slachtoffer, « ik heb gansch den dag naar het dossier van het Laatste Oordeel gezocht en heb het niet gevonden ».

De lachers stonden nu aan zijn kant.

(Teekening van De Muelenaere.)

## EEN MAN MET KARAKTER.

HET was op een regenachtigen dag, een weertje waar wij, ontvangers, niet veel van houden. E..., zoo zullen wij den held van deze geschiedenis maar noemen, had dienst op een lijn uit het Antwerpsche. Daar hij 'n beginneling was, had hij er den schrik voor op het lijf. U moet namelijk weten, dat wel een tiental keeren de wissel moest getrapt worden, iets wat hem telkens zweetdruppels van benauwdheid kostte. « Het spel moest eens haperen, gansch de trein verongelukt » zoo fantaseerde hij. En aan zijn maten beweerde hij, liever te sterven dan zijn wissel te lossen.

Nu op dien dag, kwam hij weer op de gevreesde plaats van dien wissel. Met overtuiging traptte hij op het blokpedaal, maar op 't zelfde oogenblik jaagde de verspringende naald een kei recht tegen zijn neus, zoodat hij overal Bengaalsch vuur zag. Zijn woord getrouw, loste hij nochtans niet. De tram mocht niet ontsporen... Maar plots springt een al te gejaagde reiziger uit een rijtuig, juist boven op E... Nu dreigde het een ware ramp te worden. Maar toch, diep voorovergebogen onder den zwaren last, loste hij den wissel niet... toen plots een uitstekend handvat van een der aanhangwagens het tweetal een geduchten duw gaf, zoodat ze beiden ter aarde rolden. De trein was echter veilig over den wissel heen, zoodat E..., zich het gelach van zijn maten niet aantrok. Met schrik dacht hij echter reeds aan den volgenden rit.

Deze maal was de tram proppensvol. Op 't oogenblik dat E. zich gereed maakte om op den wissel te gaan trappen, wrong zich een soldaat, een reus van een vent, tusschen het volk, met het ongelukkig gevolg, dat hij de geldtasch van onzen ontvanger aan zijn band meesleurde en al het nikkelgeld over den vloer rolde. Een kameraad was zoo gediensgig het werkje van E... over te nemen, zoodat deze in alle gerustheid tot in de kleinste hoeken en spleten zijn geld kon bijeen-scharrelen.

Maar juist zooals de vorige maal, sprong er nu een soldaat te vroeg uit het rijtuig, zoodat de ontvanger, die de pedaal duwde, op zij sprong, met het ongelukkig gevolg, dat een aanhangwagen uit het spoor liep.

Gelukkig was alles weer gauw hersteld, maar onze held, die opnieuw ijverig zijn laatste verstrooide centen aan 't opsporen was, stak van pure zenuwachtigheid het stopsel van een limonadefleschje in zijn tasch, denkende, dat het een vijf Frankstuk was.

(Ingezonden door een trambediende.)