

# Onze BUURTSPORWEGEN

3<sup>de</sup> JAAR - N<sup>o</sup> 13

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

MEI 1948



# Ons Rollend Materieel en zijn GESCHIEDENIS

## De Benzo-Electrische Motorrijtuigen met Recuperatievermogen.

(Vervolg.)

DE benzo-electrische rijtuigen, waarvan wij in beknopte termen de werking beschreven hebben, zijn tot 1914 in dienst gebleven.

Zij hebben onbetwistbaar veel diensten bewezen en naar de mening van diegene die deze rijtuigen bestuurd hebben, zouden wij ze nog in dienst zien, indien de oorlog van 1914, de exploitatie niet was komen stilleggen bij gebrek aan benzine.

Men heeft ons verzekerd dat indien er niet te snel gereden werd bij de afdalingen, men normaal de lading der batte-

ren », waarin hij o. a. beweerde dat het voordeel van deze motrices bestond in het feit dat zij « voor zich zelf zorgden ».

Helaas, in de maand Augustus 1914, kwam een Duitse officier (toen al l) de benzine opeisen.

Men slaagde er wel in een volle kuil benzine verborgen te houden. Maar aan alles komt een einde en bij gebrek aan de kostbare brandstof moest de dienst onderbroken worden.

Het grondig onderzoek van dit electro-mechanisch systeem, samengesteld door Henri Pieper, die zijn naam aan de rem gegeven heeft die wij allen kennen, toont het bijzonder vindingrijk verstand aan van de uitvinder.

De « Benzo »-automotrices werden in 1926 omgebouwd tot boggerijtuigen.

Daar de oorspronkelijke boggie met « maximumtractie » omvormd was tot een boggie met kleine asafstand (1,25 m.) was het noodzakelijk de motoren buiten deze asafstand te plaatsen.

Wegens het bestendig toenemend aantal reizigers, wensten de exploitatiediensten van Namen en Brussel, omstreeks 1932, deze omvangrijke motrices op de lijnen met groot verkeer te gebruiken.

Om ze op zekere lijnen in te schakelen, moest men de snelheid dezer rijtuigen verhogen; om er toe te komen, moest in de eerste plaats de ophanging verbeterd worden.

De boggie van 1,25 m. werd opgegeven en er werd een nieuwe in gesoldeerd plaatijzer gebouwd met ongeveer 2,10 m. asafstand, hetgeen het plaatsen van de motor tussen de assen toeliet. Deze boggies, zoals deze gebruikt op onze motrices met de standaardboggie (Pennsylvaniatype), waren uitgerust met beweegbare dwarsbalken rustend op nipveren. Een reminrichting zoals die van onze boggie-motrices werd aangebracht.

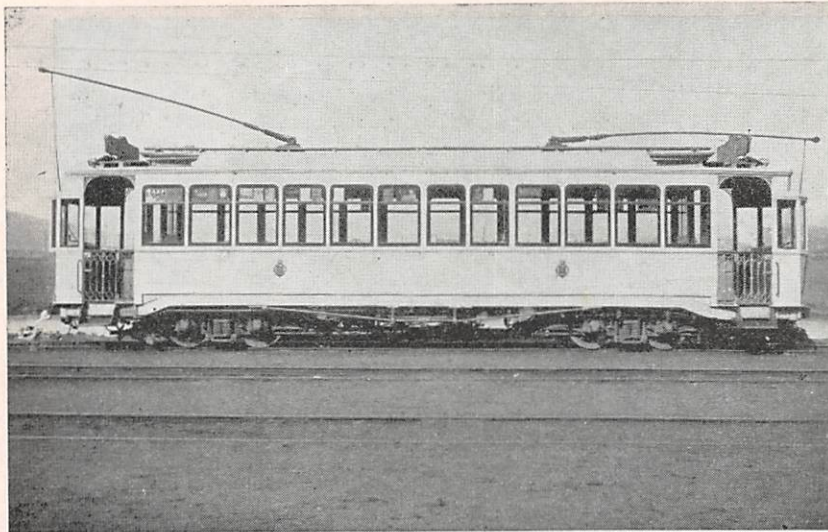
De motrices 9408, 9426 en 9429 in de groep Namen zijn met een Pieperrem en met gewijzigde A. C. E. C. motoren 53 uitgerust.

De motrices 9409 en 9410 werden te Salzinnes in een brand vernield.

De motrices 9407, 9427 en 9428 in dienst in de groep Brussel zijn voorzien van een luchtrem. Deze laatste motrices bezitten 4 motoren M. T. V. 315/3.

In deze voorwaarden bedroeg het benzineverbruik ongeveer 1 liter per km.

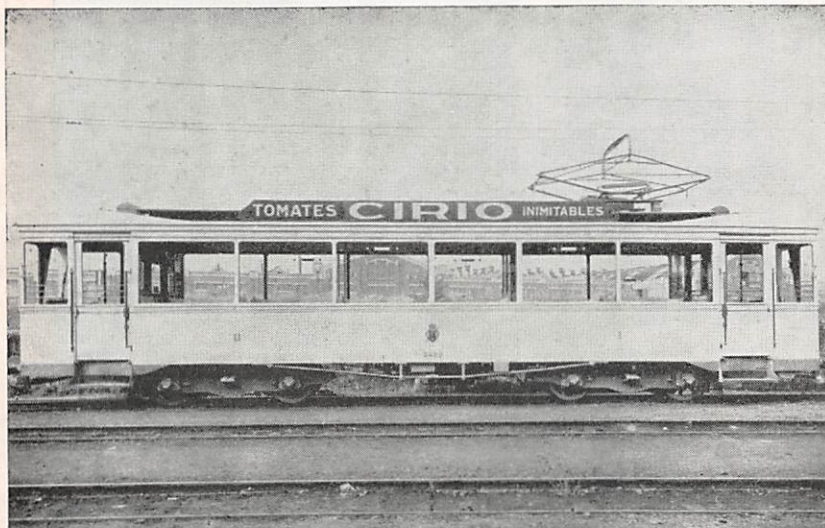
Te Parijs werd er op 25 April 1914 een



Eerste omvorming der « benzo's » in 1926.

rijen kon hernieuwen en dat men zelfs in vlakke tot 60 km. per uur kon bereiken.

voordracht gehouden door de h. Saint Martin, burgerlijk ingenieur, over de « tractie met warmtemotor op spoorlij-



Tweede omvorming in 1932.

De foto op de omslagbladzijde stelt de Grote Plaats voor van Veurne.

Men bemerkt de tram van de lijn Veurne-De Panne, die aansluiting geeft met de trams der belangrijke kustlijn Oostende-De Panne.

De laatste Zondag van Juli vervoeren speciale diensten een grote menigte ter gelegenheid van de Boetprocessie.

Laat aan onze op rustgestelde agenten weten dat zij zich kunnen abonneren op « Onze Buurtspoorwegen » mits de geringe som van 15 frank per jaar te storten op P. C. R. 32.27 - N. M. V. B. - Brussel.

## De Electricque Lille - Roubaix - Tourcoing

(Vervolg van b. 3).

Er moet bijgevoegd worden, dat de E. L. R. T. de talrijke tariefverminderingen niet kent, die wij moeten toestaan!

Het belangrijke modernisatieprogramma dat wij uiteengezet hebben, geeft blijk in de huidige omstandigheden, van moed en vertrouwen in de vlugge heropbouw van Frankrijk. Door de wederoprichting in een recordtijd van hun vernield net, hebben de Franse spoorwegbeambten een voorbeeld gegeven. Door een doeltreffende vervoerdienst te verzekeren op de buurtlijnen van het Noordelijk Departement, hebben de trammannen der E. L. R. T. op afdoende wijze bijgedragen tot de economische herleving van hun land.

Wij zijn ervan overtuigd, dat wij de gevoelens van de 14.000 lezers van « Onze Buurtspoorwegen » vertolken, wanneer wij aan onze beproefde geburen een snelle terugkeer van de Franse voorspoed wensen.

# □ Buitenlandse Tramwegnetten □

ALS antwoord op de vragenlijst, opgesteld verleden jaar om de opinie der lezers van «Onze Buurtspoorwegen» te kennen, hebben zekere agenten ons gevraagd hun de netten van de buitenlandse tramwegen te leren kennen.

Zo kwam ons ter gedachte dat we deze reeks studiën niet beter konden aanvangen dan met een overzicht te geven van de elektrische tramwegen, die de drie zustersteden van Noord-Frankrijk verbinden: Rijsel-Roubaix-Tourcoing (Maatschappij E. L. R. T.).

## De Electricque Lille - Roubaix - Tourcoing.

Deze private onderneming met een kapitaal van 144 miljoen Franse franks exploiteert een intercommunaal net, dat veel verwantschap vertoont met het onze, alhoewel het voor geen goederenvervoer zorgt. Haar personeel omvat 1.300 agenten.

De bijzonderste lijn kreeg in 1906 een speciale ligging op de zijkant van een brede laan, die de drie steden verbindt waaraan de maatschappij haar naam ontleend heeft.

Een zeker aantal lijnen worden uitgebaat in de steden zelf van Roubaix en Tourcoing.

De spoorbreedte is dezelfde als diegene van de Buurtspoorwegen en zo komt het dat te Toufflers, de Buurtspoorweg die van Doornik komt, de grens overschrijdt en verbonden is aan de lijn die naar Roubaix leidt.

De «E. L. R. T.» bezit nabij het grote theater te Rijsel, in 't centrum van de stad, een belangrijk station, met luiders en afsluitbomen en van waaruit de lijnen naar Tourcoing en Roubaix vertrekken alsook naar Marquette en la Madeleine (voorsteden van Rijsel).

Vier elektrische lijnen lopen naar de Belgische grens. De eerste naar Halluin dicht bij Meenen. De tweede komt van Roubaix en gaat naar Toufflers. Een derde lijn komende van Tourcoing loopt tot Moeskroon «Risquons-tout» in de nabijheid van onze lijn Moeskroon-Meenen. De laatste verbindt Roubaix met Herseaux (Belgische grens).

De burelen & uitgebreide stelplaatsen en de voornaamste werkplaats bevinden zich te Marcq-en-Barœul, bij de verbinding der lijnen uit Tourcoing en Roubaix.

### Autobuslijnen.

Drie autobuslijnen worden ook door deze Maatschappij uitgebaat.

De eerste «Rijsel-Halluin» sluit aan op de grens op onze lijn Moeskroon-Meenen bij de halte Menin-les-Baraques.

De tweede «Tourcoing-La Marlière» geeft ook verbinding met onze lijn Moeskroon-Montaleux.

De derde loopt naar Comines.

Deze autobussen geven volle rendement; men bekomt een gemiddelde van 65 reizigers per rijtuig.

Vóór de oorlog waren er autobusdiensten die naast zekere elektrische lijnen liepen. Deze diensten werden afgeschaft, de verdedigers van het spoor zullen er zich over verheugen.

Zoals we het lieten opmerken, zijn de

verbindingspunten van tram en autobus met de lijnen van ons net talrijk en sinds de oorlog wisselen wij dagelijks veel reizigers uit.

### Het Materieel.

De lijnen Toufflers-Roubaix-Tourcoing worden grotendeels uitgebaat door boggiemotrices type 200 (200 tot 215), met een lengte van 10 m. 940. Er zijn 21 naar voren gerichte zitplaatsen en 59 staanplaatsen.

De boggie is van het Pensylvaniatype met een asafstand van 1,25 m. voor 1 m. spoorbreedte en een totaal gewicht van 2.285 kg.

De enigszins kleine wielen hebben een rijdiameter van 0,508 m. Deze verlaagde boggie heeft het toegelaten de plankenvloer van het rijtuig gelijkvloers met het balkon te brengen. Er zijn vier motoren met 17 P. K. en een Pieperrem. Op andere motricetypes, daterend van 1908 maar hervormd, is de plankenvloer van het balkon verhoogd in 't midden. Dit materieel geeft nog immer voldoening en

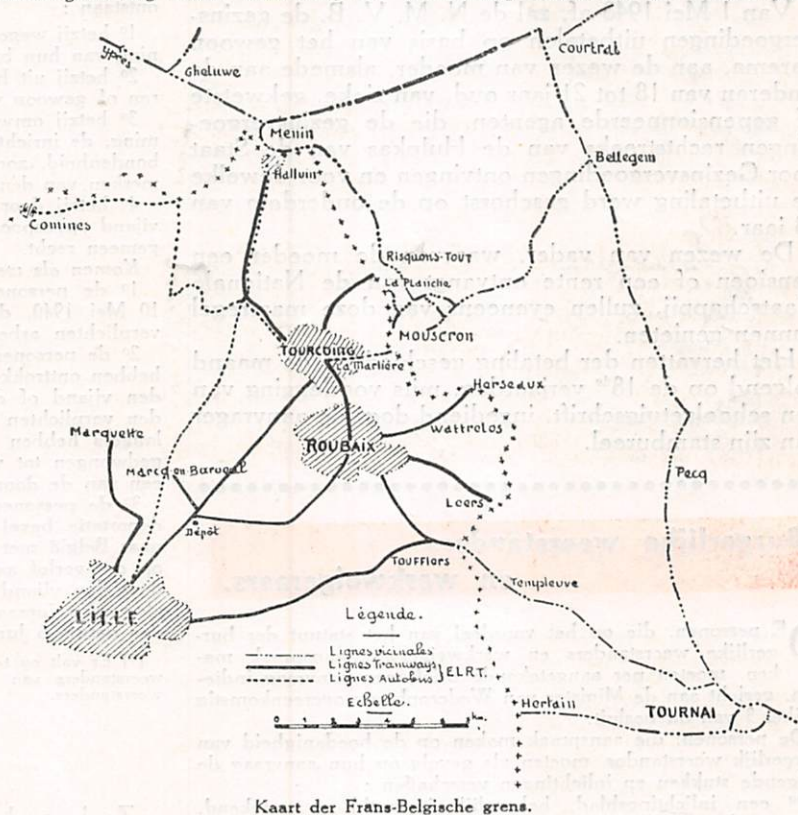
men beginnen met een eerste reeks van 14 treinen van twee rijtuigen. Ze zullen verwezenlijkt worden volgens essentiële Franse plannen en de oversten zijn ervan overtuigd dat dit rijtuig niets te benijden zal hebben van de Amerikaanse P. C. C. (1)

De motoren werden besteld bij de Alsthom Maatschappij. Het bijzonderste kenmerk bestaat in de 4 remmen, zoals bij de P. C. C. :

- 1) een handrem voor langdurige halten;
- 2) de gewone elektrische rem voor normaal gebruik;
- 3) een electro-pneumatische rem, electrisch bewogen;
- 4) een magnetische noodrem werkend op de rail.

De wagen zal 13 meter lang zijn. De deuren sluiten automatisch en de treden kunnen opslaan.

Elke trein bestaande uit twee gekoppelde rijtuigen zal zo over een kracht van 400 P. K. beschikken, die een snelheid verschaft van 60 km. uur, hetgeen zal kunnen toelaten de huidige dienstregeling met 5 minuten te verkorten op de lijn Rijsel-Roubaix; dit is een merkwaardig resultaat als men rekening houdt



nochtans, ondanks de moeilijkheden met dewelke de Franse nijverheid te kampen heeft, bereidt de E. L. R. T. reeds een programma voor

### Hernieuwing van het materieel

De aankoop van 22 nieuwe treinen met 2 gekoppelde motrices en van 10 enkele motrices voor het heen en weer reizen, werd besloten, hetzij dus samen 54 rijtuigen.

Nochtans, wegens de toenemende verhoging der prijzen (men veronderstelt dat elke motrice van 10 tot 15 miljoen Franse franks zou kunnen kosten) zal

met de 19 halten tussen de twee steden van het Noorden, waarvan de afstand op 30 minuten afgelegd wordt.

Deze rijtuigen zullen voorzien zijn van pantografen, terwijl alle huidige stroomafnemers trolley's zijn. Van nu af verlaagt men reeds de luchtlijnen over de voorziene afstanden.

Op gebied van exploitatie, mag er gezegd worden, dat deze lijnen voortreffelijk werken. Overdag alle 12 minuten en op de spitsuren, alle 10 minuten, en bij grote toevloed alle 6 minuten.

(1) Het is maar op één punt dat wij deze bewering in twijfel kunnen trekken, nl. op gebied van geluidloosheid. Door het totale afschaffen van alle mechanische overbrengingstangen rijden de Amerikaanse P. C. C.'s opvallend geluidloos.

(Vervolg op. b. 2).

# Sociale Kroniek

## Bijzondere heruitrustingsvergoeding.

DE Hulpkas van de Staat voor Gezinsvergoedingen verleent, door tussenkomst van de Sociale Dienst der N. M. V. B., aan de agenten een bijzondere heruitrustingsvergoeding, ook « *Premie voor Plechtige Kommunie* » genaamd, voor ieder kind, geboren in 1936 en voor hetwelk op 1 April de gezinsvergoeding door de N. M. V. B. voor rekening van de Hulpkas worden uitgekeerd.

Deze premie, ten bedrage van 750 fr., zal automatisch worden uitbetaald door het bureau dat de lonen en wedden vereffent.

De agenten en de weduwen van agenten, aan dewelke de gezinsvergoedingen worden uitbetaald door de Hulpkas van de Staat en die kinderen hebben geboren in 1936, zullen de vergoeding rechtstreeks van dit organisme ontvangen.



## Uitbetaling van Gezinsvergoedingen aan de kinderen van 18 tot 21 jaar oud, die dagleergangen volgen.

Van 1 Mei 1948 af, zal de N. M. V. B. de gezinsvergoedingen uitbetalen op basis van het gewoon barema, aan de wezen van moeder, alsmede aan de kinderen van 18 tot 21 jaar oud, van zieke, gekwetste of gepensioneerde agenten, die de gezinsvergoedingen rechtstreeks van de Hulpkas van de Staat voor Gezinsvergoedingen ontvingen en voor dewelke de uitbetaling werd geschorst op de ouderdom van 18 jaar.

De wezen van vader, waarvan de moeder een pensioen of een rente ontvangt van de Nationale Maatschappij, zullen eveneens van deze maatregel kunnen genieten.

Het hervatten der betaling geschiedt in de maand volgend op de 18<sup>de</sup> verjaardag, mits voorlegging van een schoolgetuigschrift, ingediend door de aanvrager aan zijn stambureau.



## Burgerlijke weerstanders en werkweigerars.

DE personen, die op het voordeel van het statuut der burgerlijke weerstanders en werkweigerars aanspraak maken, moeten per aangetekende brief, een aanvraag indienen, gericht aan de Minister van Wederopbouw overeenkomstig artikel 3 van dit besluit.

De personen, die aanspraak maken op de hoedanigheid van burgerlijk weerstander, moeten als gevolg op hun aanvraag de volgende stukken en inlichtingen verschaffen :

1<sup>o</sup> een inlichtingsblad, behoorlijk ingevuld en getekend, waarvan het model hun zal toegezonden worden door het Ministerie van Wederopbouw. De juistheid van de identiteitsinlichtingen, opgegeven op het formulier, zal bevestigd worden door een vermelding, getekend door de burgemeester of zijn afgevaardigde en bekleed met het zegel van de gemeente.

2<sup>o</sup> een bewijs van goed gedrag en zeden, waarvan de datum niet meer dan één maand de aanvraag voorafgaat.

3<sup>o</sup> een verklaring van de aanvrager, bij dewelke hij bevestigt, dat hij niet valt onder de bedreiging van reden van uitsluiting, voorzien bij artikel 4 van de besluitwet van 24 December 1946, houdende de inrichting van het statuut van de burgerlijke weerstanders en werkweigerars;

4<sup>o</sup> al de bewijselementen, strekkende tot het vaststellen en bepalen van hun activiteit in de weerstand en de aard van de constitatieve feiten van die activiteit.

De personen die aanspraak maken op de hoedanigheid van werkweigeraar, moeten de stukken of inlichtingen opgesomd 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> en 3<sup>o</sup> van dit besluit, voorleggen.

Daarenboven moeten de belanghebbenden nog voorleggen :

1<sup>o</sup> Al de bewijselementen die van aard zijn te bevestigen dat ze zich vrijwillig onttrokken hebben, of gepoogd hebben zich vrijwillig te onttrekken aan de verplichtingen van militaire aard, die door de vijand of zijn agenten werden opgelegd, of aan de werkverplichtingen door deze opgelegd;

2<sup>o</sup> Al de bewijselementen, strekkende tot het preciseren van de tijds- en plaatsomstandigheden, onder dewelke zij de feiten gepleegd hebben, bedoeld bij 1<sup>o</sup> en eventueel de omstandigheden, onder dewelke zij in de handen van de vijand of zijn agenten zijn gevallen.

Ieder attest of verklaring, zowel van de aanvrager als van een derde, welke werd ingediend met het oog op het genieten van het voordeel van het statuut der burgerlijke weerstanders en der werkweigerars, moeten eindigen met de volgende formule : « Ik bevestig op mijn eer dat deze verklaring echt en volledig is » ; en de handtekening dragen van de auteur, gelegaliseerd door de bevoegde overheid.

De rechthebbenden van burgerlijke weerstanders die overleden of vermist zijn of van de werkweigerars die overleden of vermist zijn, mogen een aanvraag indienen in de plaats van hun rechtsvoorganger.

Hieronder geven wij de voorwaarden weer, voorzien door het statuut voor het toekennen van de hoedanigheid van burgerlijk weerstander of werkweigeraar.

Worden als burgerlijke weerstanders beschouwd, de personen van Belgische nationaliteit die handelend hebben deelgenomen aan den geheimen strijd tegen den vijand door het ontwikkelen eener activiteit die wezenlijke gevaren heeft doen ontstaan :

1<sup>o</sup> hetzij wegens daden van sabotage volbracht bij de uitoefening van hun beroep.

2<sup>o</sup> hetzij uit hoofde van opstellen, drukken, opslaan, vervoeren of gewoon verspreiden van de clandestiene pers (1) ;

3<sup>o</sup> hetzij onwille van hun medewerking bij de tot standkoming, de inrichting, de actie van werken van patriotische verbondenheid, zodoende handelend op te treden tegen de oogmerken van den vijand en zijn handlangers ;

4<sup>o</sup> hetzij door den verleenden bijstand aan elkeen door den vijand opgespoord om andere redenen dan om inbreuk op het gemeen recht.

*Komen als werkweigerars in aanmerking :*

1<sup>o</sup> de personen van Belgische nationaliteit, op datum van 10 Mei 1940, die zich vrijwillig hebben onttrokken aan den verplichten arbeidsdienst door den vijand opgelegd ;

2<sup>o</sup> de personen van Belgische nationaliteit die zich vrijwillig hebben onttrokken aan de arbeidsverplichtingen, opgelegd door den vijand of diens agenten, alsmede degenen die zich aan den verplichten arbeidsdienst door den vijand of diens handlangers hebben onttrokken, ontdekt door laatstgenoemden en gedwongen tot verplichten arbeidsdienst in Duitschland, of in een van de door Duitschland bezette gebieden.

3<sup>o</sup> de personen, die na gevolg te hebben gegeven aan hun deportatie bevel tot verplichten arbeidsdienst in Duitschland, naar België met verlof teruggekeerd, en die zich ten gevolge op dat verlof aan de arbeidsverplichtingen hebben onttrokken door den vijand of diens agenten opgelegd, worden eveneens als werkweigerars beschouwd, op voorwaarde dat de weigering den datum 6 Juni 1944 voorafgaat.

(1) Er valt op te merken, dat een wetsontwerp ter studie ligt, dat de weerstanders van de clandestiene pers gelijkstelt met de gewapende weerstanders.



## SCHOOLVERLOF.

Zoals verleden jaar zal de Sociale Dienst der Nationale Maatschappij tijdens de vakantie zich bezig houden met het plaatsen van kinderen in verscheidene koloniën :

De A. E. P. (in België).

Le Clair Logis (te Sterrebeek).

De Home Vercruyce (te Tremeloo).

Pro Juventute (in België).

Solidariteit (in België en in Buitenland).

Openluchtspeelpleinen (in België), enz.

De aanvragen moeten ZO GAUW MOGELIJK ingediend worden, IN IEDER GEVAL VOOR DE 10<sup>de</sup> MEI, en aan de Sociale Dienst, 14, Wetenschapstraat, te Brussel, gericht worden.

## HUISVROUWEN EN MOEDERS.

Alvorens het artikel over de borstvoeding te eindigen, zouden wij graag uw aandacht nog eventjes willen trekken op enkele bijzonderheden.

Eerstens, dat de zuiging van de baby bij uitnemendheid een stimulans is voor de vorming der melk. Indien de baby moeilijk zuigt of gauw moe is, zal de lactatieperiode gevaar lopen. Maar het zijn juist de zwakste babies, die het meest de moederlijke melk nodig hebben.

De moeder moet echter de moed niet verliezen: het verbeteren van de manier waarop de borst gegeven wordt, meerdere malen de borst geven, het complementair leegmaken der borsten, dit alles zijn factoren die de borstvoeding zullen bevoorliden.

Vervolgens herhalen wij eens te meer dat de borstvoeding de beste waarborgen biedt voor de gezondheid van de baby, die door geen enkele kunstmatige voeding zal kunnen vervangen worden.

Een gezonde huidskleur, een opgewekt gemoed en snelle psychische vorderingen alsook een onbetwistbare weerstand tegen ziekten maken het zekere voorrecht uit van een baby, die met de borst gevoed wordt.

Ten slotte, is het bewezen, dat de moederlijke melk stoffen bevat, die speciaal de microben bestrijden.

Wij hopen onze lezeressen geïnteresseerd te hebben en wij verwachten hun suggesties wat betreft het onderwerp van onze volgende kronieken.

Mw C. D. — Namen. — Dank voor uw brief. U hebt gelijk uw kleintje niet aan de topspeen te gewennen. De lelijke gewoonte die de kinderen soms hebben, hun nagels af te bijten, is dikwijls het gevolg van het gebruik der gummispennen.

Mw R. D. — Brussel. — Uw brief heeft ons in 't geheel niet verveeld.

Wij wensen inderdaad dat de correspondentie zich verder uitbreide, opdat wij meer rechtstreeks raad zouden kunnen geven. Indien het uitkomen der tanden bij uw dochtertje uitblijft, is het mogelijk dat het een weinig aan rachitis lijdt. Raadpleeg zonder dralen een geneesheer.

### ONZE Buurtspoorwegen.

Jaarlijks abonnement :

— gratis voor alle leden van het personeel,

— voor de agenten op rust : 15 fr.,

— voor het publiek : 20 frank.

Te storten op P. C. R. n° 32.27 N. M. V. B., 14, Wetenschapstraat, Brussel. Op de talon vermelden «abonnement Onze Buurtspoorwegen».

### Aan onze uitdelers.

Wanneer U het pak «Onze Buurtspoorwegen» ontvangt, denk dan aan uw collega's, die voor ziekte afwezig zijn. Vooral de bedlegerige zieken zullen met genoegen ons tijdschrift doorbladeren.

Indien U de gelegenheid niet hebt hun persoonlijk adres op te zoeken, maak dan de naam bekend aan het Redactiecomité of maak er de maatschappelijke assistente op attent.

Wij dringen er nogmaals op aan, aan het Redactiecomité het juist aantal exemplaren te vermelden, dat u nodig heeft.

De overtuigde oude nummers dienen teruggezonden te worden.

Bij voorbaat, dank.

# De Vacantiedagen naderen...

... en het is dus meer dan tijd er aan te denken hoe en waar we deze enkele dagen gaan doorbrengen. Niet of onvoldoende voorbereid, zullen zij ons hoegenaamd niet al het nut en geluk bezorgen, dat we er kunnen uithalen. Daarbij kan de voorbereiding op zich zelf reeds een bron van diep genoegen vormen.

We weten dat iedereen zich de weelde niet kan veroorloven grote reizen te ondernemen. Maar is dit wel nodig? Eenvoudige genoegens zijn dikwijls te verkiezen boven de andere, omdat zij minder uiterlijk zijn en dus ook eerder «geluk» dan «plezier» aanbrengen.



Een jonge verlofganger!

Zo geniet een familie veel meer, op alle gebied, van een dag doorgebracht met picknick op de buiten of in het bos, hetgeen niets kost — althans voor de agenten der Buurtspoorwegen, die hun dienstkaarten op nuttige wijze weten te gebruiken — en waar men fris en gezond vermoed van terugkomt, dan van een dag slenteren in stad met café- en kinema-bezoek, hetgeen veel geld en... hoofdpijn kost.

Onze agenten, die een rustkuur aan een der mooie plaatsen van ons Noordzeestrandaar wensen door te maken, weten, volgens de aanplakbrieven in de stelplaatsen, dat het Rustoord te Wenduine voor hen open staat.

Iedereen is er welkom en de statistieken bewijzen dat alle bedieningen en graden van werklieden en bedienden er ieder jaar verbreederen. De betitelingen dienstoverste, ontvanger, klerk, paswerker, enz. versmelten er tot één benaming «verlofganger».

Al wie vooruitziend is en niet belet is door speciale omstandigheden kan, mits iedere maand iets uit te sparen voor zijn verlof een week doorbrengen in het Rustoord.

De gedetailleerde prijzen vindt men terug op de bovenvermelde aanplakbrief. Ziehier in 't kort de voornaamste :

— een bed (per week) :

1 persoon : 100 F.

2 personen : 150 F.

kind (6 jaar max.) : 50 F.

— naar keuze :

een keuken (water, gaz, electriciteit) :

per gezin en per week : 125 F.  
of pensioen (dienst inbegrepen) :  
per persoon en per week : 615 F.  
(korting voor kinderen).

N. B. : korting voor kroostrijke gezinnen.

Ieder jaar is het Rustoord tijdens de zomermaanden eivol, zodanig dat het lot de talrijke aanvragers moet schiften. Meermaals reeds deed het Rustoord een poging tot uitbreiding, maar stuitte iedermaal op vele moeilijkheden. Het Comité dringt er op aan bij alle leden, die geen schoolgaande kinderen hebben, hun verlofdagen te kiezen in de maanden Mei en Juni of vroeger. De ondervinding leert ten andere, dat deze maanden zoveel en soms meer mooie dagen geven dan de andere.

Maar het Comité van het Rustoord blijft niet bij de pakken zitten en heeft er iets anders op gevonden. Dit jaar zullen de leden, die het verkiezen, tegen een zeer billijke prijs (10 frank per persoon en per dag) hun verlof in prachtige tenten kunnen doorbrengen.

Mannen van de tram, denkt er aan :

— dat te Wenduine een rustoord U en uw familie welkom wil heten;

— dat U deze badstad kunt bereiken geheel of gedeeltelijk per Buurtspoorweg en dus geheel of gedeeltelijk zonder reiskosten;

— dat het rustoord midden in de golvende duinen, dicht bij het strand gelegen is;

— dat er van dit rustoord uit, prachtige uitstapjes in beboste streken kunnen gedaan worden;

— dat U met uw dienstkaart, gans de Belgische kust van de Nederlandse tot de Franse grens voor niets in de supersnelle en comfortabele elektrische N. M. V. B. — motrices kunt afreizen, door badsteden en heerlijke duinlandschappen, op zeedijk en in Nederland, langs grote zeehavens en kleinere vissersdorpen.

Denk er vooral aan uw verlofdagen voor te bereiden en zo vlug mogelijk uw aanvraag in te sturen.

Vul daartoe het speciaal formulier in dat U bij de afgevaardigde voor uw groep kunt verkrijgen en vermijdt alle andere correspondentie.

Wij verwachten U.

Het Comité van het Rustoord.



Het te kort aan plaats in het tijdschrift heeft ons verscheidene malen genoodzaakt de cursus «Beweging der treinen» van dh. Vankerkhove, ingenieur, te onderbreken.

Daar het aldus voor de lezer moeilijk geworden is deze cursus met vrucht te volgen, heeft het Redactiecomité besloten er de verspreiding van aan de beroepsopleiding toe te vertrouwen.

Deze bladzijde zal voortaan technische problemen behandelen.

Van ons volgend nummer af, zullen wij regelmatig uittreksels geven van de verscheidene cursussen der Beroepsopleiding.

## MAG MEN OP U REKENEN ?

VAN EEN PERSOON ZOUT U NOOIT MOGEN EEN VERONT-  
SCHULDIGING AANNEMEN : VAN U ZELF !

DE VOORNAAMSTE HOEDANIGHEID, GEVERGD VAN EEN  
SPOORWEGBEDRIJF, IS : WOORD HOUDEN !

BLIJF KOELBLOEDIG WAT ER OOK GEBEURE, EN U ZULT  
HET VERTROUWEN VAN UW CHEFS WINNEN !

### Onze Gepensioneerde.



Albert Weets, draaier te Kessel-Loo, die na 46 jaar dienst op pensioen gesteld werd.

### TE CUREGHEM.

Op Zondag 29 Februari jl., is het nieuw jazzorkest, gans samengesteld uit agenten der Buurtspoorwegen, voor de tweede maal in publiek opgetreden, ter gelegenheid van het bal gegeven te Ukkel St-Job, ten bate van de kinderen der Weerstanders van de Buurtspoorwegen.

Het orkest hield er goed de beweging in en de dansvloer was dicht: bezet door een jeugd bedreven in de rhythmische heupontwrichting. « Jitterbug » genaamd.

Het orkest bestaat uit een piano, een viool, een clarinette speler, een trombonist, drie saxo's, een batterij en een harmonicaspeler.

Het verleent zijn medewerking gratis aan elk feest van de Buurtspoorwegen.

Wij zijn er echter van overtuigd dat voor het volgend seizoen er bij de verenigingen van onze tramagenten, geen enkel bal te Brussel zal gegeven worden, zonder zijn medewerking.

Wij hebben vernomen dat de tramvoetbalploeg van Leuven zonder één nederlaag kampioen werd in het corporatief sportverbond. De petermannen verwachten nu een uitdaging.

Zich wenden tot dh. Delvaux, controleur, Stelplaats N. M. V. B., Diestse straat te Leuven.

### TE LUIK.

Te Luik wordt een reuzenfietskoers voorbereid, die zeker een groot succes zal kennen.

Onze koerslieffhebbers zullen uitgenodigd worden om drie dagen flink te kampen op een uitgekoken traject, van Luik uit naar Namen, gevolgd door Brussel - St-Truiden om van daar tot het vertrekpunt terug te komen.

Deze prachtige koers zal bovendien mild begiftigd worden. Er wordt gesproken van een mooie som van 20.000 frank. De winnaar zal bovendien terecht als N. M. V. B. - Kampioen uitgeroepen worden !

Beroep wordt gedaan op alle trammannen, die in de zaak belang stellen, om nu reeds hun wapens te poetsen, ten einde paraat te staan bij het vertrek van deze koers, want zij zullen met hun Luikse vrienden af te rekenen hebben.

(N. V. D. R. — De datum is nog niet vastgesteld. Wij hopen nadere bijzonderheden te kunnen geven in ons volgend nummer).

### Het overhandigen van eretekens te Gent

Op Zondag 15 Februari jl., te 9.30 u., vertoonde de Veldstraat, te Gent, een buitengewone drukte.

Voor de eerste maal sedert 1939, heeft het Bestuur van de groep met dezelfde plechtigheid als vóór de oorlog, de eretekens van 25 en 35 jaren dienst overhandigd.

De bezettingsjaren hadden hierin een aanzienlijke achterstand veroorzaakt, zodat een talrijke schaar agenten (315) uit de beide Vlaanderen, alleen of vergezeld van hun familie, de ruime feestzaal vulden.

Hadden plaats genomen op het podium :

de h. Louis Jacobs, ere-directeur;  
de h. Van Hemeldonck, de nieuwe directeur van het personeel.

de h. De Bie, advocaat-generaal, voorzitter, sedert hare stichting, van de gewestelijke paritaire Commissie;

de hh. beheerders D'Artois en Versichelen;

de hh. ingenieurs Van Habost en Storme.

In de zaal waren de bijzonderste vertegenwoordigers der syndicaten aanwezig.

Alles werd stil toen de h. Hoens, groepshoofd, het woord nam vóór de micro. Hij verklaarde ondermeer :

Een rechtmatige trots mag U, oude Trammannen, vervullen als U over uw werk spreekt.

Er hoeft geen betoog om het waarde-

# Nieuws uit

volle van onze buurtspoorwegen bij alle vragen van economische, sociale en bevolkingspolitiek te doen uitschijnen. Ik weet het, uw diensten werden niet altijd door de massa naar waarde geschat en jammer genoeg waren de jongste oorlogsgebeurtenissen er nodig, om onze diensten in ere te herstellen.

Maar dan is men weer gaan begrijpen, wat voor dank ieder Belg aan de Tramman is verplicht.

Ik had de gelegenheid aan de Directie van ons blad « Onze Buurtspoorwegen » een artikel over te maken, uit een dagblad geknipt, en vond het met genoegen terug in het nummer 2 van April 1946.

Het is mij aangenaam er hier door een paar uittreksels aan te herinneren.

Het ging speciaal over het tramke van Kortrijk-Brugge, maar het is van algemene toepassing...

*Hoe die trammenschen het klaar gespeeld hebben om heel de duur van de bezetting, met dat oudersleten en rammelend tuig regelmatig de dienst te verzekeren, en winter en zomer al dat volk te vervoeren, de Heer is't wijs ! Daar moeten helden onder zitten.*

*Ze zullen u wellicht geen decoraties op uw blauwe vesten komen spelden, noch extravergoedingen 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, onzeglijk geholpen hebt en die het niet zoo gauw zullen vergeten.*

Welnu mannen, de decoraties komen er toch, niet enkel voor het werk van tijdens de bezetting, maar voor gans uw levenswerk.

En gelijk de schrijver van voornoemd artikel het wenst, worde, die decoraties U aangeboden, gehuld in de warme erkentelijkheid van het Belgische Volk.

Na de toejuichingen, bracht de h. Van Hemeldonck, Directeur van het Personeel, de gelukwensen over van de Algemene Directie.

Dan, voortgaande op een toespel gemaakt door de h. Hoens, improviseerde hij een humoristische vergelijking over de Algemene Directie, beschouwd als schoonmoeder der grote N. M. V. B.-familie, bezorgd over de uitgaven, en de Staat, de schoonvader, die niet gauw in zijn zak schiet.

Na de redevoeringen werden de diploma's en juwelen aangebracht door de h. Ossola, Diensthooft.



De gedecoreerden van de groep der beide Vlaanderen beluisteren de rede van hun directeur.

# de Buurtspoorwegen

De eerste afgeroepene die te voorschijn kwam, was de sympathieke dienstoverste Camille de Simpele. Hij werd begroet door luide toejuichingen, maar deze eer had een bijzondere reden: men haalde de micro bij en de namen der gevierden werden door de radiogenieke stem van Camille afgeroepen!

In de zaal werden er snoeperij, koeken en sigaren uitgedeeld, door vrouwelijke bedienden van Destelbergen. Iedere deelnemer had aan de ingang twee bons gekregen, die recht gaven op een verfrissende drank.

Op het podium bleef het défilé voortduren. De h. Louis Jacobs was stralend en drukte de hand van talrijke trouwe dienaars die hij persoonlijk kent.

Men moest zich wel afvragen hoe de dienst op deze dag te Diksmuide verzekerd werd, want naar het gejuich en het applaus der botereters te oordelen, iedermaal één der hunnen naar voren geroepen werd, had zeker gans de dienst de verplaatsing meegemaakt!

Verscheidene vrouwelijke agenten werden gedecoreerd en wij herkenden onder meer Mevrouw Van Steenkiste Marguerite en Mevrouw De Grootte Rachel, twee ontvangsters uit Brugge die in 1914-1918 in dienst getreden waren.

*Allengs liep de zaal leeg voor de goede reden, dat de «bons» verbruikt waren en dat zulke onderscheiding ook verder onder vrienden dient gevierd te worden! Men drukt de hand van enkele oude kennissen en in vrolijke groepjes verspreiden onze trammannen zich in de stad, fier over het lint op hun borst gespeld, dat getuigt van hun getrouwheid aan de inrichting welke voor hun broodwinning zorgt.*

*Het tijdschrift «Onze Buurtspoorwegen» feliciteert de Directie van Gent voor het hernemen van deze goede oude traditie.*

*De proef is gemaakt, dat een administratie, met een beetje initiatief en zonder te grote onkosten, een plechtigheid kan op touw zetten, voor het overhandigen van eretekens.*

*Te Gent, werd het officieel karakter verhoogd door de aanwezigheid van vertegenwoordigers van de Beheerraad en van de Directie. De stemming ver van koel en stijf te zijn, behield een gemoedelijk familiekarakter door ons personeel zozeer naar waarde geschat.*

Een  
Weder-  
varen  
van  
controleur  
Speurneus



Sp. — Zijt gij ook bij de dienstoverste geroepen, De Schuyffelaere?

D. S. — Hoezo, chef, gij ook? — Drommels, wat heeft dat te betekenen; we zullen maar binnen gaan hé!

D. O. — De Schuyffelaere, men heeft mij verteld dat gij niet goed weet wat een vordering is — en gij Speurneus, gij hebt hem kemels laten schieten, zonder hem op het onjuiste van zijn beweringen te wijzen.

Sp. — Ik verwachtte mij d'r aan chef, maar die dag hadden wij het over vermindering in 't algemeen.

D. O. — In plaats van geestig te willen zijn, hadt ge beter gedaan hem de juiste inlichtingen te verschaffen. De voorwaarden van gebruik der vorderingen door de ambtenaren der ministeriële departementen staan niet vermeld in bundel «A», daar het niet over algemene reglementatievoorwaarden gaat, maar wel over beschikkingen genomen in gemeen overleg met de Ministeries.

Sp. — Nochtans noemt bundel «A» «vordering» het document dat **getoond** wordt door de douanier in burgerkledij om 50 % vermindering te bekomen?

D. O. — Inderdaad, en naar mijn mening is dat spijtig, want het betreft hier slechts een getuigschrift van dienst en in dit geval **moet** de douanier 50 % **betalen**.

D. S. — Dat is klaar!

D. O. — Nu, de vorderingen werden ingesteld om aan de beamtten toe te laten, te reizen, **zonder geld uit te geven**.

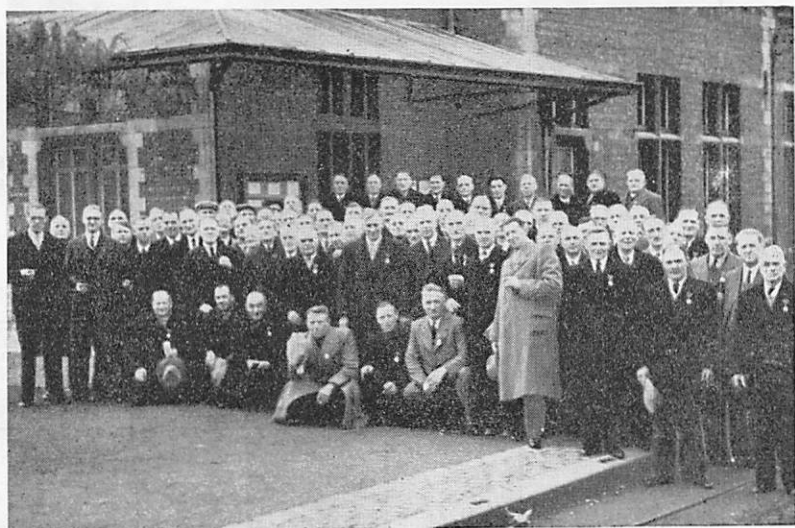
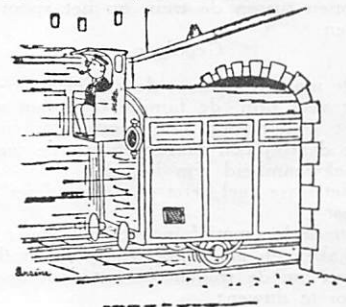
D. S. — Dat is allemaal duidelijk en ik wist het, de ontvanger geeft in ruil van de vordering een biljet aan de **volle prijs**. Maar indien de beamtten een persoonlijke verminderingkaart toont?

D. O. — **Tot hiertoe** is er hieromtrent slechts één dienstbevel: **geen vermindering**.

D. S. — 't Is mijn schuld.

Sp. — Mijn allergrootste schuld.

D. O. — Ite, missa est.



Ook te Antwerpen greep er op 15 Februari jl., een plechtigheid plaats ter gelegenheid van het uitreiken der eretekens voor 25 en 35 jaren dienst. Hier herkent men de heren Hoofdingenieur, ingenieurs en plaatselijke oversten van groep Antwerpen, omringd door de gedecoreerde agenten.



De voetbalploeg van de stelplaats en werkplaatsen van Hasselt.

« Onze Buurtspoorwegen » buigt eerbiedig voor onze twee agenten, omgekomen in het vreselijk ongeluk van Jambes. Zij bieden aan de diepbeproefde families hun gevoelens van sympathie en innige deelneming.

Boinon trad op 3 October 1944 in dienst als ontvanger bij de stelplaats te Andenne. Hij laat een weduwe met een weesje van 3 jaar na.

Adolphe Thiriet kwam bij de N. M. V. B. in dienst als paswerker te Andenne en ging nadien over tot de werkplaats van Malonne. De dag waarop zich het ongeluk voerde, was hij met verlof. Een weduwe en een zoon van 16 jaar betreuren zijn heengaan.

Wij houden er aan de mooie daad van altruïsme aan te halen van onze agenten uit de stelplaats en werkplaatsen van Andenne, ten gunste van de families der slachtoffers.

## Verboden Manœuvres.

V. O. verlaat op een zonnige morgen, zijn huisgezin om de dagtaak te volbrengen die hem en zijn kroost toelaten moet behoorlijk te leven.

V. is immers agent bij de N. M. V. B. Hij vertrekt uit de stelplaats met de goederentrein waarvoor hij als remmer aangewezen is. In een bepaalde gemeente, waar links van het hoofdspoor de wijkplaats ligt en rechts een doodlopend spoor, dat als loskaai dient, moeten de drie eerste wagens geplaatst worden op dit laatste.

V. in zijn overdreven ijver, wellicht denkend dat de onderrichtingen slechts voor de dwazen bestaan, vindt niets beter dan in het hoofdspoor de locomotief en de drie wagens los te haken van de trein, en deze wagens, die nog slechts met één trekhaak gevestigd zijn aan de H. L., in het doodlopend spoor te willen lanceren (Engels manœuvre).

*Wat gebeurde er toen?*

Om dit onzinnig manœuvre uit te voeren, klampt hij zich met de handen vast aan het windscherm van de H. L. en plaatst de linkervoet op de steun, die dient om de locomotief te lichten. Terwijl de H. L. de wissel van hoofd- en doodlopend spoor voorbijbolt en de stoker de wissel overwerpt, wil V. met de rechervoet de tweede trekhaak loshaken. Door een niet gekende oorzaak wordt de rechervoet van V. genepen tussen de twee buffers met het gevolg dat drie tenen vermorzeld werden en afgezet moesten worden.

Het slachtoffer had zelfs groot gevaar gelopen tussen de trein op het spoor te vallen.

*Gevolgen.*

De man wordt naar de kliniek gevoerd, lijdt veel pijn, de familie is in het verdriet gedompeld, 132 dagen werkverlet met daarbij een percent blijvende werk- onbekwaamheid zijn het slot.

Het ware veel beter en eenvoudiger geweest :

<sup>10)</sup> de locomotief in het hoofdspoor los te haken en langs het wijkspoor rond te rijden om de wagens in het doodlopend spoor te duwen;

# DE RAMP TE JAMBES



De heer ingenieur Barbier spreekt een afscheidsrede uit voor het stoffelijk overschot van Boinon, ontvanger, in dienst overleden bij het ongeluk aan de overweg te Jambes.

<sup>20)</sup> het art. 15, e) van het exploitatie-reglement na te leven :

« Het is verboden wagens af te stoten, ze aan of af te haken wanneer ze niet

volkomen stilstaan. »

Zo had het ongeval zich niet voorgedaan en ware onze werkmans niet gebrekkelijk geworden.

## Statistieken der werkongevallen tijdens de maand Januari 1948.

Groepen	Ongevallen	Dodelijke gevallen	Ongevallen met bestendige onbekwaamheid	Ongevallen met tijdelijke volledige onbekwaamheid	Ongevallen zonder werkverlet
Antwerpen	13	—	—	9	4
Leuven	12	—	—	9	3
Brussel	21	—	1	17	3
Beide Vlaanderen	11	—	—	8	3
Luik	13	1	—	10	2
Limburg	12	—	—	7	5
Henegouwen	38	—	—	32	6
Namen	14	—	—	7	7
<b>Totalen</b>	<b>134</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>99</b>	<b>33</b>
Januari 1947	166	1	2	123	39

De gegevens zijn welsprekend :

Januari 1947 : 166 werkongevallen.

Januari 1948 : 134 werkongevallen.

Men zou kunnen beweren dat dit resultaat voortkomt van een vermindering van lichte ongevallen (schrammen, sneden, enz.), maar de statistieken der tijdelijke volledige onbekwaamheid spreken dit tegen :

Januari 1947 : 123 ongevallen.

Januari 1948 : 99 ongevallen.

Er valt dus een aanmoedigende uitslag

te bespeuren, die men bekomen heeft door samenwerking van goede wil.

Met medewerking der mecanographie zullen wij eerlang in de gelegenheid gesteld worden, deze statistische tabellen beter te ontleden, wat betreft de oorzaken en de omstandigheden der ongelukken alsook de indeling per werkplaats, en ze eveneens klaar kunnen doen uitkomen door middel van diagrammen, om er zodoende, een duidelijk overzichtelijk geheel van te bekomen.

# De Autobusdiensten van de groep LUIK - LIMBURG

## Lijst der lijnen op 31 Maart 1948.

IN REGIE :	
Luik - Montegnée - Saint-Nicolas . . . . .	6.420
Luik - Warzée - Marloie . . . . .	105.650
Luik - Micheroux - Soumagne . . . . .	19.300
Luik - Fléron - Soumagne - Verviers . . . . .	33.000
Huy - Ferrières . . . . .	38.300
Seraing - Ougrée - Esneux - Warzée . . . . .	36.000
Hannut - Hollognes - Luik . . . . .	43.800
Luik - Grâce-Berleur en uitbreiding langs Rocours . . . . .	12.840
Overpelt - Waterschei - Genk - Tongeren . . . . .	82.000
Molenbeersel - Kessenich - Maaseik . . . . .	14.770
Bree - Maaseik . . . . .	16.100
Bree - Meeuwen . . . . .	14.900
Mechelen aan Maas-Asch . . . . .	19.800
Hasselt - Herk-de-Stad - St.-Truiden . . . . .	36.400

IN VERPACHTING :	
Seraing - Rotheux . . . . .	8.900
Glons - Slins - Luik . . . . .	14.400
La Calamine - Eynatten - Raeren - Eupen . . . . .	22.200
Dolhain - Eupen . . . . .	8.800
Huy - Verlaine en uitbreiding naar Warnant . . . . .	19.400
Huy - Hermalle-sous-Huy - Engis . . . . .	15.200
Verviers - Henri-Chapelle - Gemmenich . . . . .	26.700
Verviers - Pepinster - Harzé . . . . .	31.300
Herstal - Vivegnis - Nanave - Petit-Lanaye . . . . .	21.400
Raelen - Herbestal - La Calamine - Gemmenich . . . . .	27.900
Saint-Georges - Stockay - Engis . . . . .	11.200
Huy - Couthuin - Andenne . . . . .	16.900
Huy - Amav - Stockay - Saint-Georges . . . . .	15.540
Aywaille - Remouchamps - Louveigné - Trooz . . . . .	20.200
Hannut - Ville-en-Hesbaye . . . . .	9.100
Foville - Burdinne - Huy . . . . .	23.400

480.130

Wasseiges - Burdinne - Huy . . . . .	17.100
Canne - Bassenge - Glons - Tongeren . . . . .	23.100
	<hr/>
	332.740

Zoals uit bovenstaande lijst blijkt, exploiteert de groep Luik-Limburg rechtstreeks een belangrijk aantal autobuslijnen; in regie ongeveer 500 km, tegen ongeveer 350 km. door verpachting.

Deze groep neemt op dit gebied de tweede plaats in, na de groep Namen - Luxembourg die in regie 588 km. autobuslijnen uitbaat.

De lijn « Luik - Warzée - Marloie », met een lengte van 105 km., is heden de langste van het net. Zij vervangt gedeeltelijk de railautolijn Ougrée - Warzée Ouffet.

De stelplaats van Luik - St. Gilles heeft onlangs haar garage vergroot en bergt heden :

- 13 « Chausson's » waarvan verscheidene met Dieselmotoren uitgerust ;
- 2 Scania Vabis ;
- 7 Mack's ;
- 7 Guy's, en een prachtige nieuwe G. M. C. autobus uit Amerika.

Sinds de eerste Februari exploiteren wij de lijn *Hannut - Luik*, die de exploitatie per railauto vervangt op de lijnen *Hannut - Omal - Verlaine* tot *Haneffe*.

Deze lijn is 43.800 km. lang. De rit duurt 1.40 u. en in de week kunnen de bewoners van deze streken om 18 u. de stad verlaten en 's Zondags om 22,15 u. waar dit vroeger, zoals een lokaal blad het vermeldde, voor sommige reizigers om 15 uur moest geschieden om dezelfde dag nog thuis te geraken.

Te Omal verzekert de autobus de aansluitingen met de railauto *Wareme - Statte*.

Tot *Haneffe* wordt de spoorlijn gedurig gevolgd of overgestoken, en van daaruit wijkt de lijn uit naar links om rechtstreeks Luik te bereiken. Te *Fexhe-le-Haut-Clocher* gaat de lijn dwars over een Buurtspoorlijn; het is de sectie *St-Georges* tot *Fexhe-le-Haut-Clocher*, de luchthaven van Luik. Na *Hollognes - Wasseignes, Grâce-Berleur* en *Montegnée* daalt de autobus bijna stapvoets een steile helling af in de richting van Luik, alwaar de terminus nabij de *St. Lambert* plaats aan de *gare du Palais* gelegen is.

◆◆◆◆

We trekken de aandacht van onze lezers op het toeristisch belang der vernachte lijn *Aywaille - Remouchamps - Trooz* in verbinding te Trooz met de trolleybus, die uit Luik vertrekt op het Theaterplein.

## Onze laatste aanwerving.

De Buurtspoorwegen laten geen enkele gelegenheid voorbijgaan om het meest geperfectioneerde materieel te beproeven.

Wij hebben het genoeg gehad ons blazoën afgebeeld te zien op een prachtig rijtuig, allernieuwste snuffe der techniek, een kopie op banden der P. C. C., een autobus van de *General Motor*, rechtstreeks uit Amerika ingevoerd.

Het is de triomf van het automatisme. Alles wordt electrisch in werking en in beweging gesteld, geopend en gesloten. De motor, een tweetijdige Diesel met 6 cylinders, bevindt zich achteraan en ontwikkelt 165 P. K. De snelheid van de autobus in rechtstreekse aandrijving bedraagt 75 km./u. Het hydraulische drijfwerk functioneert geheel automatisch. De remmen werken bij middel van geperste lucht. Het rijtuig biedt 40 zitplaatsen. De carrosserie is uit aluminium en staal vervaardigd. De vensters kunnen verticaal, heen en weer geschoven worden. De stalen plooidoeren worden pneumatisch bewogen. Een seinlamp gaat aan als de uitgang deur geopend wordt. Er bestaat een nooddeur. De verwarming geschiedt met warme lucht. In de zomer worden er, per minuut, 28 m<sup>3</sup> frische gefiltreerde lucht in de wagen gedreven. Van binnen zorgen 18 plafondlampen voor een zeer goede verlichting; de treden zijn verlicht. Er zijn aan elke kant 10 brede vensteropeningen. De stilstand wordt aangevraagd bij middel van een trekkoord dat electrisch een bel doet rinkelen. Het valt op dat er aan de ruime en comfortabele stuurplaats geen koppelingpedaal aanwezig is; het drijfwerk werkt hydraulisch en geheel automatisch.

Van al deze bijzonderheden werden wij vriendelijk op de hoogte gebracht door de gebroeders *Longdoz*, van de garage van *St. Gilles*. Sedertdien, heeft deze fijne wagen reeds dienst gedaan en moet zeker bewonderd worden door de inwoners van de *Cité Ardente* !

**LICHT  
SIERLIJK,  
STEVIG**  
*Dit zijn de  
eigenschappen  
van de*  
**PHILIDYNE  
SPORT**

de elektrische rijwieluitrusting, die steeds veel licht voor weinig inspanning geeft.

De Philidyne " Sport " weegt maar **510 gram** en kost slechts **295 Frank.**

**MAAR ... IK VERKIES PHILIPS,  
TOCH STEEDS BETER.**



# Electrificering der Spoornetten in België

MEN weet dat de Belgische Regering en de N. M. B. S. sedert enige maanden begonnen zijn met de toepassing van een vijfjarenplan inzake electrificering der grote spoorwegen.

In vijf jaar zullen 1.500 km. lijnen geëlectriceerd worden.

Men is begonnen met de lijn Brussel - Charleroi, die vóór Maart 1949 moet voltooid zijn.

Nadien zal de goederenlijn Linkebeek - Antwerpen volgen, die het mogelijk zal maken de producten van het kolenbekken van Charleroi met grote snelheid naar onze wereldhaven te vervoeren. Verder komt dan Brussel - Namen (einde 1949), Brussel - Oostende (einde 1949), Brussel - Luik (halfwee 1950).

Op het einde van 1950 zullen de volgende lijnen geëlectriceerd zijn: Gent - Muizen (groot rangeerstation nabij Mechelen); Schellebelle - Brussel; Merelbeke - Monceau; Mons - Charleroi; Haïne-St.-Pierre - Manage.

In de helft van 1951 zullen de elektrische treinen rijden van Charleroi naar Luik alsook van Brussel naar Doornik langs St Ghislain, Luik - Herbestal, Namur - Arlon, Marloie - Herstal, Athus - Libramont, Bertrix - Namen - Heer-Agimont zullen voor 't einde van het jaar 1951 voltooid zijn. Bovendien zullen er een reeks toeristische ritten geëlectriceerd worden vóór 1950, bijvoorbeeld Luik - Spa of Brugge - Blankenberge en Brugge - Knokke.

In 't geheel zal dit alles 13 miljard en half kosten, maar in 1951 zal België een uitgebreid net van geëlectriceerde spoorwegen bezitten, het dichtste van Europa.

## Voordelen der electrificering.

VOOR het publiek is één der kenmerken van een geëlectriceerde lijn, de zindelijkheid. Voor de exploitant kunnen de voordelen als volgt samengevat worden:

**Verbetering** van tijd voor de doorlopen weg, zonder nochtans de maximumsnelheid der locomotieven te boven te gaan.

**Verhoging** van de nuttige last der treinen en bij gevolg der lijncapaciteit.

**Opvallende soepelheid** in geval van onverwachte verkeersmoeilijkheden.

**Vermindering** van het dood gewicht. De Pacific type I weegt 175 T.; hij zal vervangen worden door een elektrische locomotief van 80 T.

**Afschaffing** van het onvermijdelijke tijdverlies bij de stoomtractie, door het keren van de locomotieven, door de bevoorrading in water en brandstof, het reinigen van de vuren, enz.

**Groter gebruik** van het materieel; de elektrische motrices ondergaan slechts na 180 tot 200.000 kilometer afgelegd te hebben, een grondig onderzoek in de Centrale Werkplaats.

**Zuinigheid**: geen verplaatsen meer van brandstof en as; geen reiniging en verdeling van water meer; geen zuiveren van stoomketels meer. De locomotieven verslinden kostelijke brandstof, terwijl de elektrische Centrales magere kolen kunnen verbruiken.

Bovendien heeft men uiterekend, dat de kolenbesparing (1) bij de N. M. B. S. tot 650.000 T. per jaar zal bedragen.

**Moeilijk is het de terugkaatsing te voorzien van deze verwezenlijkingen op het verkeer van onze buurtspoorwegen. Indien op sommige punten een vermindering van reiziger-kilometer bespeurd wordt, mogen wij daarentegen de hoop koesteren, in onze normale rol van afvoerders der grote lijnen, te genieten van de verwachte verhoging van verkeer.**

(1) Voor dit gedeelte hebben wij ontleningen gedaan aan een uitmuntend artikel, verschenen in het tijdschrift "Contacts" uitgegeven door de Firma Graaf en Co.

## Bij de Buurtspoorwegen.

HET programma van electrificering der N. M. V. B. strekt zich slechts uit over een periode van twee jaar en is dus niet zo uitgebreid na 40 jaren inspanning en allerlei verwezenlijkingen, die leidden tot een progressieve electrificatie der meest interessante lijnen van ons net.

Het voorbereidend werk der electrificering van een lijn zoekt de elementen op, die moeten toelaten bepaalde criteria te beantwoorden. Een ervan kan als volgt uitgedrukt worden: «Indien het verkeer van de aanwonende bevolking geschikt tot het reizen, het regelmatig rijden van 30 treinen per dag en gemiddeld één trein alle halfuren 's morgens en 's avonds, en één trein op alle uren over dag vergt, dan is het voordelig te electrificeren».

De elektrische motrice der toekomst: een P. C. C. te Washington.



Zeker is het, dat de keuze van het vervoersmiddel hoofdzakelijk afhangt van de frequentie en de omvang van het te verwezenlijken vervoer, alsook van de capaciteit eigen aan de voertuigen.

Weet U, dat wij elke dag, tussen zes uur en halfnegen 's morgens, van Turnhout en de Antwerpse Kempen uit, ongeveer 4.000 reizigers naar Antwerpen moeten vervoeren?

Ter zelfde bestemming en op dezelfde uren, reizen meer dan 2.500 reizigers uit de richting Hamme per Buurtspoorweg.

Van Assche uit, stappen er te Brussel, van zes uur tot halfnegen, ongeveer 3.500 reizigers uit de rijtuigen der Buurtspoorwegen.

Alleen de elektrische tractie is in staat het probleem op te lossen der overlading tijdens de korte spitsuren, die kenmerkend is voor alle grote centra.

Ter oorzaak van de hoge kosten voor de electrificatie van één kilometer spoor (2 miljoen ongeveer bij de Buurtspoorwegen) houdt men zich tijdelijk aan de electrificering van verlengingen van reeds bestaande elektrische lijnen; daar waar men slechts palen moet zetten en draden verder trekken en waar het oprichten van nieuwe onderstations niet altijd noodzakelijk is.

Het jaar 1947 heeft de verwezenlijking gekend van de sectie Malonne-St-Gérard, die 16 Km. lang is, alsook de constructie van een onderstation te Lesves.

Heden zijn het prachtige elektrische treinen die in één uur en twintig minuten de reizigers uit St-Gérard naar Namen voeren, zonder overstappen.

Langs de lijn Luik-Barchon-Dalhem werd de electrificering doorgevoerd tot de gemeente Trembleur. Langs de lijn Brussel-Haacht werden de electrificering en de automatische signalen tot Haacht-Dorp gebracht.

Wat de sectie Mariakerke-Middelkerke betreft, opgebroken tijdens de oorlog en in 1945 voorlopig terug aangelegd met reeds gebruikte materialen, zij zal voorzien worden van een moderne uitrusting met o. a. een speciaal soort van catenaire ophanging.

Het ontwerp der electrificering van Onoz-Fleurus werd goedgekeurd door het Ministerie van Verkeerswezen op 29 Juli 1947.

De tramverbinding tussen Namen en Charleroi zou zodoende verzekerd zijn langs de lijn Fleurus-Charleroi, die aan een private maatschappij toebehoort.

Deze aansluiting zal geheel verzekerd kunnen worden door onze lijnen, indien het ontwerp voor het opbouwen van een nieuwe lijn Ransart (terminus van Gilly-Ransart) tot Fleurus, (terminus Namur-Onoz-Fleurus) goedgekeurd wordt.

De verlenging tot Riempsat van de elektrische lijn Luik-Bitsingen, werd officieel op 22 Maart 1948 ingehuldigd.

Wat de lijn Leuven-Diest betreft, reeds geëlectriceerd tot Linden, werd het dossier met het ontwerp tot electrificering van Linden-Lubeek onderworpen aan de officiële goedkeuring op 2 Mei van verleden jaar, terwijl het dossier Lubeek-Diest in 't begin van dit jaar onderworpen werd.

Op te merken valt dat voor deze laatste de provincien en de gemeenten de verhoging van kapitaal goedgekeurd hebben, terwijl de Staat zijn accordo nog niet verleend heeft. Het is te hopen dat dit niet zal uitblijven.

Dit jaar zal men in de groep Henegouwen met de werken beginnen voor:

- 1) Saint-Ghislain-Baudour.
- 2) Dour-Wihéries.

Bovendien zal de Maatschappij de electrificering van Trazegnies-Gouy-lez-Piéton naar Pont-à-Celles ter ministeriële goedkeuring onderwerpen.

De vrienden van het spoor, zeer talrijk in België, zullen zich verheugen hij het vaststellen dat er bij de Buurtspoorwegen een gezond begrip behouden wordt over de mogelijkheden van de elektrische tramweg, uitbeaat met modern materieel.

# Onze Psychotechnische dienst

Zijt U reeds uitgenodigd geweest om een psychotechnisch examen te ondergaan?

Waarschijnlijk niet, maar U zijt enigszins verschrikt geweest bij het horen van de beoordelingen en indrukken van uw collega's die het examen meemaakten.

Wij hebben met genoeg kunnen vaststellen, dat sommige agenten na de proeven te hebben doorstaan er ten volle het doel van begrepen en bewust waren van het nut van onze nieuwe dienst.

Anderen, daarentegen, behouden maar weinig van hun doortocht langs het psychotechnisch laboratorium: een grote zaal, ingewikkelde toestellen... Zij komen er buiten met totaal verkeerde interpretaties der testen (proeven) en met de indruk dat men hen onverstaaanbare en niet samenhangende bewegingen heeft doen uitvoeren.

Zij slaan echter de bal mis.

Wij zullen hier, zeer bondig, het « waarom » van enkele proeven uitleggen, ten behoeve van die kandidaten, die

Dertig projecties zullen aldus aan de kandidaat de gelegenheid geboden hebben blijk te geven van « beroepsstijtheid » en « reactie-snelheid » daarmede onmiddellijk gepaard.

De proef met de wagentjes of, in meer wetenschappelijke taal uitgedrukt, de « tachodometrie » (kunst om snel de afstanden te schatten) laat aan de psychotechniker toe de kandidaat te beoordelen, voor wat betreft het beramen der snelheid van één of meerdere rijkstuur, die in dezelfde of in tegengestelde richting rijden, alsook zijn diepte- en breedtezien.

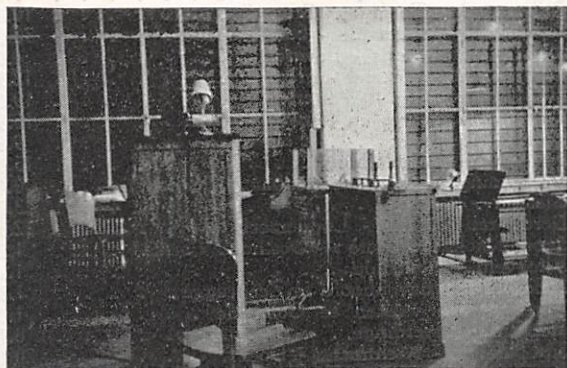
De laatste proef vergeet de kandidaat niet zo gauw! Verblindend licht, schrille geluiden, onverwachte gewaarwordingen... Het is de *emoviteits- of schrikproef* verwezenlijkt met het apparaat « Taraxigraaf » (van het Grieks « Taraxis » = schrik, en « graphein » = schrijven).

Een hartlijder hoeft echter niet te vrezen dat deze proef hem nadeel zal berokkenen op fysiologisch gebied.

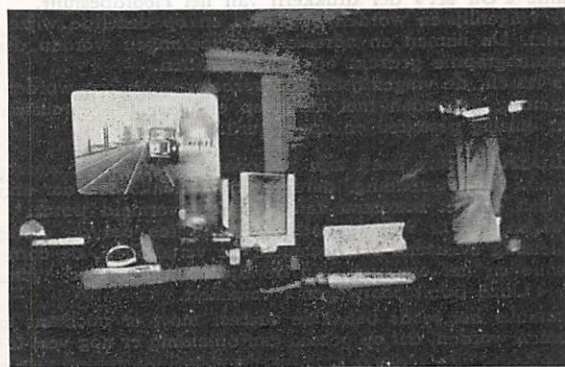
Maar deze zieken alsmede de « overgevoeligen » zullen aldus tijdig kunnen geweerd worden, opdat zij niet bij een plots oprijzende kritische wegsituatie « werkelijk » verschrikt zouden worden en, door een verkeerd verloop van hun reacties, dodelijke ongelukken zouden veroorzaken of niet tijdig genoeg kunnen weren.

Kortom, beste lezers, agenten der N. M. V. B., wees er van overtuigd dat de gebruikte « testbatterij » een keuze van proeven daarstelt, die het toelaten « de rechte man op de rechte plaats » te zetten.

Zoudt U het aangenaam en aanbevelenswaardig achten plaats te nemen in een rijkstuur, waarvan U vooraf weet dat de geleider over weinige minuten, of morgen, of volgende maand, in de drukke straat of in een gevaarlijke bocht of bij het oversteken van een kruispunt, de oorzaak zal worden van een ongeval met doden of gekwetsten?



De controller met de twee handvatten.



Projectie van lichtbeelden vóór de wattman.

enigszins bevreesd en soms een weinig van streek gebracht de zaal verlieten.

Het eerste apparaat voor hetwelk de agent geplaatst wordt is hem niet zo vreemd daar het een controller is, met twee handvatten echter. De nauwkeurige werkwijze, alsook de *onregelmatigheden* (reactietijden en fouten) worden automatisch en dus objectief op een papieren band opgetekend, met behulp van een chronometer tot op 1/100 sec. na.

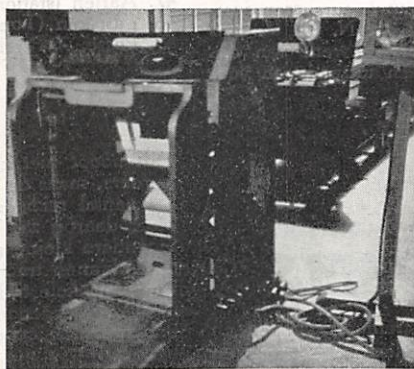
Waarom tweemaal aan de handvatten van de controller draaien?

De eerste maal wil men zich overtuigen of de kandidaat vatbaar is voor *automatisme* en na hoeveel tijd dit wordt verkregen.

De tweede keer wil men de waarde der *beroepsintelligentie* of *reactiekeus* meten, beiden van kapitaal belang bij de selectie van rijkstuurgeleiders.

Dan, wachtend op een projectie, bekijkt de kandidaat rustig het witte scherm. Bij het verschijnen van een afbeelding (een onvoorzichtige fietser, een kind dat over de straat loopt, een groep baanwerkers, enz.) zal hij onmiddellijk die kruk gebruiken (snelwerkende of gewone rem) die naar zijn oordeel de meest gepaste is om een ongeluk te vermijden.

De *snelheid van reageren* evenzeer als het *aantal begane fouten* hebben invloed op het toekennen van een waardecijfer.



De taraxigraaf.

Neen, zeker niet, en de chefs willen deze verantwoordelijkheid dan ook niet nemen.

De psychotechniek is niets anders dan het kiezen van de geschikte persoon.

Ieder agent, opgeroepen door een dienst van het Hoofdbestuur, wordt verzocht stipt gevolg te geven aan de ontvangen instructies, **inzonderheid voor wat betreft plaats en uur.**

Indien de agent zich niet op de gestelde tijd op de aangeduide plaats kan bevinden, moet de betrokken dienst hiervan onverwijld, desnoods telefonisch of per telegram, op de hoogte gebracht worden.

**Het menselijk ras is in twee klassen verdeeld: de eenen, die voorwaarts gaan, de anderen die blijven piekeren: « Drommels, waarom werd dat niet anders gedaan ».**

## De Beroepsopleiding per Briefwisseling.

HET is nu weldra één jaar geleden, dat op 17 Mei 1947, de eerste lessen der beroepscurssussen van de N. M. V. B. opgestuurd werden aan de eerste ingeschrevenen.

De inrichting van deze cursussen werd aangekondigd in dit tijdschrift (Oktober 1946), maar verscheidene moeilijkheden vertraagden de praktische uitwerking.

Na één jaar onderricht, hebben wij het genoegen 225 leerlingen regelmatig de lessen te zien volgen, hetgeen naar inlichtingen ingewonnen bij gezaghebbende personen op dit gebied, merkwaaardig kan heten, als men het totaal aantal agenten der Buurtspoorwegen en het onvermijdelijk aantal agenten die het les volgen opgaven, beschouwd.

Het is werkelijk aanmoedigend de waarde der ingeleverde werken na te gaan, waarvan vele ingestuurd worden door leerlingen die slechts de primaire studiën voleindigd hebben.

VOOR 't ogenblik is de cursus over « De Buurtspoorwegen » van de h. Legein, Juridisch Adviseur, beëindigd na 16 lessen. De cursus « Wetenschappelijke Organisatie van de arbeid » is aan de 16de les en de cursus « Begrippen van Algemene Comptabiliteit » aan de 6de les.

Het is klaarblijkelijk dat het vertalen der cursussen het meeste werk vergt, zonder te spreken der wekelijkse verbetering van meer dan 400 werken !

De tekst der cursussen wordt met een schrijfmachine op bladen in zink of van speciaal karton getijpt. Deze bladen worden na verbetering op 400 exemplaren gedrukt door de machine « Off set » der drukkerij van het Hoofdbestuur.

De vragenlijsten worden opgesteld en op dezelfde wijze afgedrukt. De namen en adressen der leerlingen worden door de mecanographie gedrukt op speciale rollen.

De lessen, de vragenlijsten, de verbeterde werken worden dan, rekening gehouden met taalgroep en gevolgde cursussen, onder omslag gestoken en opgestuurd.

IEDER leerling heeft zijn persoonlijke steekkaart waarop datum van verzending, datum van binnenkomen der antwoorden en het bekomen aantal punten vermeld wordt.

Voegen wij er volledigheidshalve aan toe dat de dienst der opleiding eveneens het opstellen, de vertalingen, de correspondentie en het opsturen van de tijdschriften « Nos Vicinaux » en « Onze Buurtspoorwegen » verzekert.

Ondanks het reeds behaalde succes, moet er nochtans aangenomen worden, dat op gebied van opleiding er nog veel te doen valt. Maar alle begin is moeilijk en vooral op gebied van gespecialiseerde beroepsopleiding. Het weze gezegd dat er beroep moest gedaan worden op de welwillende medewerking van toegewijde medewerkers en dat de decentralisatie van onze exploitatie en de tweetaligheid onvermijdelijk moeilijk op te lossen problemen stellen, die het administratief werk verzwaren. Nochtans wordt er doorgewerkt. Twee nieuwe cursussen worden voorbereid : « De financiële inrichting der N. M. V. B. » door dh. Laurent, ere-directeur, en het mooie werk van dh. Thomas, ingenieur, over « De luchtlijnen en uitrustingen voor spoorwegen met elektrische tractie ».

■ ■ ■

## RADIO

### in de TRAMS.

Elk huis heeft zijn radio. Automobielen, treinen, schepen en vliegtuigen ook; waarom zouden dan de elektrische trams en autobussen er ook geen bezitten? Dit was de vraag die de Amerikaan, Taft Junior, zich zelf stelde en hij oordeelde dat dit kon verwezenlijkt worden.

Taft, neef van een Senator uit Ohio en directeur van een neutraal radiostation te Cincinnati, heeft onlangs een maatschappij gesticht de « Transit Radio ». Hij heeft proefnemingen gedaan op de autobussen van die stad en 96 % der reizigers hebben hun tevredenheid uitgedrukt. Ook gaat Taft ontvangsposten inrichten op de 150 trams en autobussen van Cincinnati. De programma's zullen nauwkeurig opgesteld worden met als leuze « Luister terwijl ge reist ».

Van 6 uur 's morgens af tot middernacht zal het station dagelijks een doorlopend programma uitzenden van gevarieerde muziek, nieuwsberichten, weerberichten, met tussenpozen van 20 seconden publiciteit.

## De opgebroken lijnen.

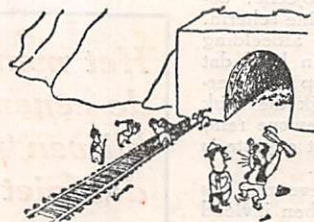
Tijdens deze laatste oorlog, hebben de Duitsers ons verplicht een groot aantal spoorlijnen uit te breken.

Wij laten hier het geheel dezer lijnen en lijnsecties volgen :

1. Sint-Lenaarts - Oostmalle . . . . .	m.	7.000
2. Lier - Putte . . . . .		10.000
3. Ruiselede - Aalter . . . . .		9.000
4. Overmere - Lokeren - Zaffelare . . . . .		16.000
5. Hamme - Moerzeke . . . . .		7.000
6. Kemmel - Waasten . . . . .		12.000
7. Geluwe - Wervik . . . . .		4.000
8. Deerlijk - Berchem . . . . .		16.000
9. Keerbergen - Aarschot . . . . .		10.700
10. 's Gravenbrakel - Planoit - Roosbeek . . . . .		13.000
11. Tramaka - Couthuin . . . . .		7.000
12. Comblain-au-Pont - Ouffet (1-meter-spoor) . . . . .		10.000
13. Verlaine - Ampsin . . . . .		11.000
14. Genk - Zutendaal . . . . .		6.000
15. Vresse Bohan (grens) . . . . .		7.100
16. Grupont - Chanly . . . . .		10.000
17. Frameries - Harvenget - Givry . . . . .		8.500
18. Zottegem - Sint-Lievens-Houtem . . . . .		7.000
19. Zinnik - Horrues . . . . .		5.000
20. Solre-sur-Sambre - Montignies-Saint-Christophe . . . . .		3.000
21. Meeffe - Burdinne - Huccorgne - Roua . . . . .		14.000
22. Dalhem - 's Gravenvoeren . . . . .		8.000
23. Deinze - Oudenaarde . . . . .		19.800
24. Rijkvorsel - Merksplas . . . . .		9.000
25. Rijkvorsel - Turnhout (Brug 4) . . . . .		10.000
26. Marbehan - Florenville - Sainte-Cécile . . . . .		30.000
27. Meux - Saint-Denis - Bovesse . . . . .		4.000
28. Hoogstraten - Meersel - grens . . . . .		12.300
29. Heist-op-den-Berg - Westerloo . . . . .		19.000
30. Courrière - Gesves en Perwijs - Ahin . . . . .		16.900
31. Halle - Leerbeek . . . . .		9.600
32. Sint-Kruis - Middelburg . . . . .		15.000
33. Verbinding te Breedene (renbaan) (gedeelte) . . . . .		0.400
34. Glaaien - Boirs . . . . .		3.000
35. Derde rail Brussel - Londerzeel . . . . .		12.500
36. Spoor Knokke « Zoute » - Oosthoek « Siska » . . . . .		1.200
37. Vliegvelde - Koksijde . . . . .		1.700
38. Spoor op het havenhoofd te Zeebrugge . . . . .		1.300
39. Verschillende vakken te Oostende . . . . .		1.000
40. Merkem - Elverdinge . . . . .		8.700
41. Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel . . . . .		20.100
42. Rosée - Florennes . . . . .		7.000
43. Bitsingen - Kanne . . . . .		9.000
44. Roeselare - Langemark . . . . .		15.000
45. Geeraardsbergen - Oudenaarde . . . . .		26.000
46. Pecq (dépôt) - Pecq (Schelde) . . . . .		2.000
47. Aarlen (station) - Aarlen (Sainte-Croix) . . . . .		3.000
48. Lanaken (Tournebride) - Smeermaas (grens) . . . . .		2.000
49. Fosse - Presles . . . . .		10.200

M. 471.000

Taft hoopt niet alleen geld te verdienen, dank aan de adverteerders, maar de vervoermaatschappijen rekenen erop, daarmee het aantal reizigers te zien vermeerderen. Maar daarbij zal Taft het niet laten. Na enkele proefnemingen in andere kleine steden, zal hij te Baltimore en te Washington zijn plannen trachten door te voeren. Binnen enkele tijd, schrijft de « Times » waaruit wij dit nieuws hebben overgenomen zal het uitsluitend nog de New-Yorkse ondergrondse spoorweg veroorloofd zijn, zijn eigen leventje te maken !



Neen, nog eens neen!  
Ik wil mijn tunnel niet  
verplaatsen !

« Collier's »