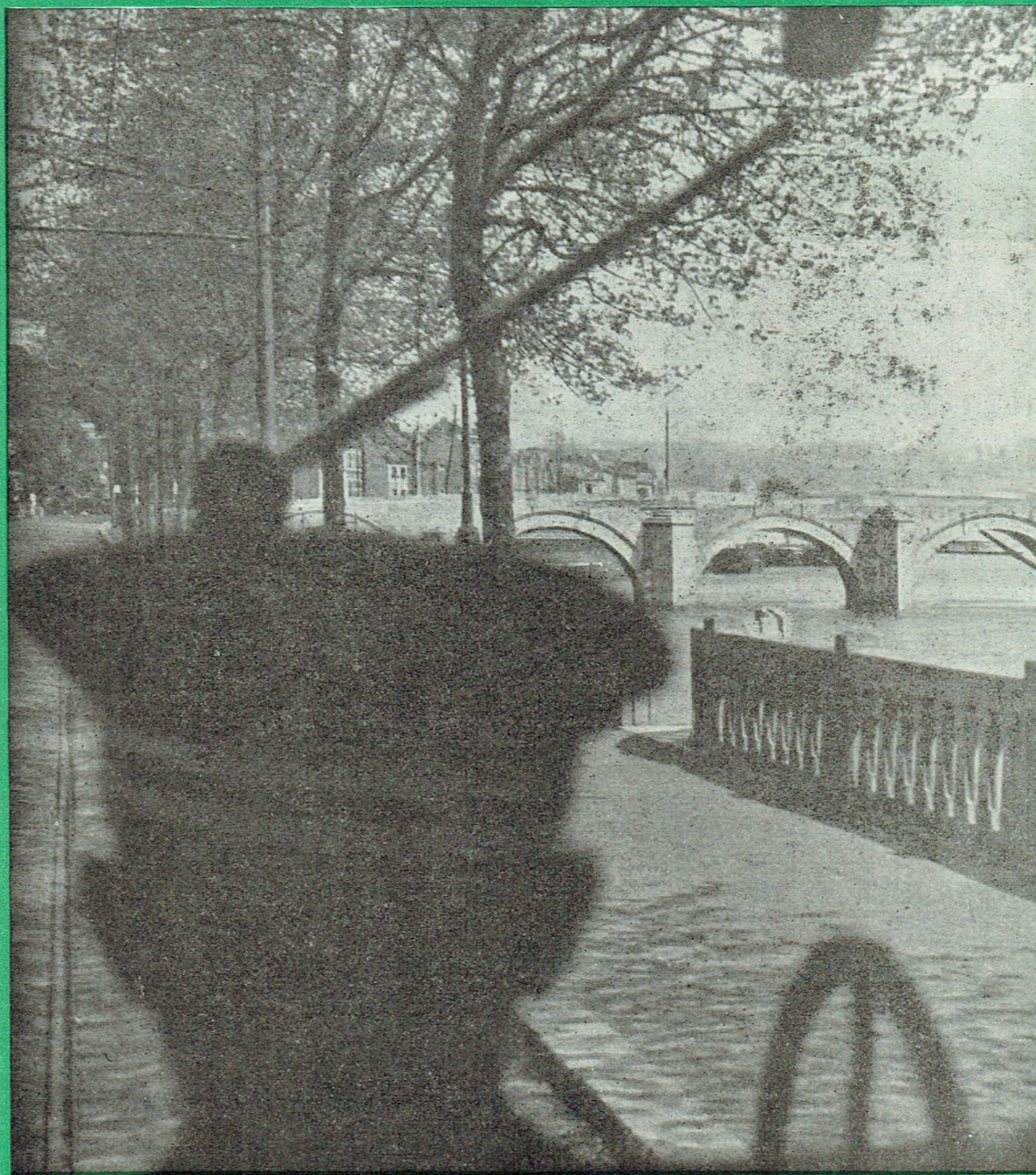


Onze BUURTSPORWEGEN

3^{de} JAAR - N° 14

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

JULI 1948



(Lijn Namur - Wépion - Profondeville).
De brug te Jambes.

UITTREKSELS VAN HET JAARLIJKS VERSLAG.

Drie en zestigste maatschappelijk dienstjaar 1947.

● Het aantal ambtenaars en agenten, op 31 December 1946, 13.812 eenheden groot, waarvan 305 voor het Hoofdbestuur en 13.507 van de groepen, werd zodanig ingekrompen dat het op 31 December 1947 nog slechts 12.977 bedroeg waarvan 303 voor het Hoofdbestuur en 12.674 voor de groepen.

● Het totaal bedrag van de toegekende hulpverleningen door de dienst voor maatschappelijk hulpbetoon, dank zij de schikkingen met de Hulpkas van de Staat voor Gezinsvergoedingen getroffen, beliep voor dit jaar 2.810.000 frank.

● Op 31 december 1947, bedraagt de totale lengte van de spoorlijnen, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 4.536 Km. De verpachte spoorlijnen hebben een gezamenlijke lengte van 233 kilometer.

● De totale ontvangsten van de gezamenlijke spoorlijnen beliepen in 1947 : 1.120.679.930,27 fr. en de uitgaven 1.224.753.756,50 fr.

Gemiddelde exploitatiecoëfficiënt
(zie onze Buurtsp n° 4)

1947 : 109.29

1946 : 98.36

1945 : 97.11

1944 : 96.75

Uit de tabellen die de uitslagen van de exploitatie geeft, blijkt dat 122 lijnen met verlies sluiten (112 miljoen fr. tegen 8 miljoen 400 duizend fr. in 1946) en 41 lijnen met winst (22 miljoen tegen 31 miljoen in 1946)

Totaal vervoerd tongewicht :
Corlogsjaar 1942 : 4.476.328
Na bevrijding 1946 : 3.904.663
in 1947 : 3.791.087

● De ontvangsten goederen belopen d.t.jaar :

108.539.095,87 fr.
tegen 133.325.507,60 in 1946.

● De uitslag van de exploitatie der lijnen over het dienstjaar 1947 is ongewijfeld deze welke, sedert het ontstaan van de Nationale Maatschappij, het meest te leur stelt. Rekening houdend met de waarde, in 1944 aan de Belgische frank toegekend, overtreft het verlies van het dienstjaar 1947 alleen al de samengevoegde verliezen sedert het begin van de Maatschappij tot in 1939.

● Ten aanzien van deze uiterst ernstige toestand heeft de Regering een commissie opgericht, «saneringscommissie» genaamd, die er mede belast is de middelen op te zoeken om de ontvangsten en de uitgaven der exploitatie in evenwicht te brengen.

De Algemene Vergadering van 25 Mei 1948.

Op Dinsdag 25 Mei 1948 had in het Paleis van Schone Kunsten de Algemene Vergadering plaats van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Te 14 u. 10., verklaart dh. Voorzitter Graaf Louis de Lichtervelde, omringd door de beheerders, de zitting geopend.

Voorreest begroet hij de tegenwoordigheid in de zaal van dh. Léon Jacobs, ere-Directeur-Generaal, en brengt hulde aan zijn lange loopbaan geheel toegewijd aan de belangen van de Buurtspoorwegen.

De aanwezigen juichen toe. Daarna spreekt dh. Voorzitter een zeer belangrijke rede uit, waarna dh. Debruyne, ondervoorzitter van de Raad, er de volgende vertaling van voorleest.

Mijne Heren,

Het dienstjaar 1947 was, op financieel gebied, het slechtste dat de Nationale Maatschappij sinds haar bestaan kende. Het tekort van dit dienstjaar alleen bracht het bedrag der voorschotten aan de lijnen met verlies van 37 op 160 miljoen.

Het is nu het ogenblik om er aan te herinneren dat de Maatschappij voor het dekken van haar verliezen, nu noch vroeger, op om 't even welke toelagen vanwege de openbare machten mag of mocht rekenen. Het zal dus niemand verwonderen dat de thesaurie op zulke wijze geslonken is, dat de Maatschappij in haar financieel beheer met zo grote moeilijkheden te kampen heeft dat ze haar schuld tegenover de Rijksdienst voor maatschappelijke zekerheid op de vervaldag van 15 Mei niet heeft kunnen vereffenen. Het is ten andere niet zeker dat onze Maatschappij de dividenden op de gewone datum zal kunnen uitbetalen.

De speciale fondsen, die met zoveel voorzorg werden aangelegd, hebben op hun actief geen tegenwaarde meer die thans zou kunnen gebruikt worden om te voorzien in de behoeften

waarvoor ze opgericht werden. Zelfs het verzekeringsfonds, hebben wij moeten aanspreken en het op korte termijn realiseerbaar gedeelte daarvan is tot 33 miljoen geslonken.

De toestand wordt omstandig uitgelegd in het verslag dat U ontvangen hebt.

Ik kan hem als volgt samenvatten : gedurende het dienstjaar 1947 bedroeg de coëfficiënt der tarieven 1,8 voor de reizigers, 2,02 voor de goederen, terwijl de uitgaven voor het personeel, die 65 % van onze lasten uitmaken, de coëfficiënt 3,5 bereikten ; de prijs der grondstoffen overtrof de coëfficiënt 4.

In andere woorden : de Nationale Maatschappij werd er toe verplicht haar vervoer onder de kostprijs te verkopen, zonder op enige vergoeding te kunnen rekenen.

Het is op dit gebrek aan vergoeding dat ik, ten overstaan van onze aandeelhouders : Staat, provinciën en gemeenten, de nadruk wil leggen. Ze leidt tot de instorting van de financiële structuur der Nationale Maatschappij, al werd ze door de wetgever van 1884 op nog zo stevige bases gevestigd.

Ten andere, de Nationale Maatschappij heeft nooit over een bedrijfsfonds beschikt. Ik wil er aan herinneren dat zulks te wijten is aan het feit dat haar inrichters het inzicht hadden de activiteit der Nationale Maatschappij tot het aanleggen van lijnen te beperken. De omstandigheden die op de oorlog 1914-18 volgden, hebben deze opvatting geheel gewijzigd en de Maatschappij verplicht de lijnen waarvan de pacht door haar contractanten opgezegd werd, zelf te exploiteren.

Sedert 1940 heeft de duurte van al de goederen de Maatschappij er toe verplicht haar beleggingen in nieuw materieel en grondstoffen met 3 te vermenigvuldigen.

Het wijs beleid waarmee zij het hernieuwingsfonds samengesteld had, werd verijdeld door van hogerhand genomen maatregelen, die de thesaurie uitgeput en de afgrond der exploitatieverliezen geopend hebben.

De ons op 10 Februari toegestane tariefsverhoging heeft ons gedurende één maand en 5 dagen vlot gehouden, waarna nieuwe loonsverhogingen opgelegd werden, zonder integrale compensatie en het uitbloeden hernam.

Het enige middel om uit dat slop te geraken is dat onze aandeelhouders : Staat, provinciën en gemeenten — die het grootste belang hebben bij de goede gang van onze diensten en het renderen der door hun ingeschreven kapitalen — met hem zoude eisen dat deze uitbloeding ophoude.

De heer Directeur-Generaal, wien ik graag hulde breng voor het dynamisme dat hem bezielt, zal U uitleg verstrekken over het technisch programma dat wij opgemaakt hebben met oog op een goedkoper exploitatie. Het uitvoeren van dit programma zal echter ettelijke honderden miljoenen aan nieuwe beleggingen vergen.

Samen met de uitvoering daarvan zou men aan de Raad van Beheer moeten toelaten, overeenkomstig art. 6 der organieke wet van 1885 en art. 17 der statuten, de tarieven aan te passen volgens de werkelijke noodwendigheden der verschillende lijnen.

Vervolgens zou men kost wat kost moeten komen tot formules zoals deze die vóór 1940 op de tramwegen toepasselijk waren, d. w. z. formules die de tarieven rechtstreeks aan de belangrijkste elementen van de kostprijs koppelen: lonen, prijs van helen en electriciteit. Dit verband vloeit voort uit de aard zelf der zaken. Het kan door geen enkele klare geest ontkend worden, zonder het bestaan zelf in gevaar te brengen van een openbare dienst waarvan elkeen slechts het nut erkent op het ogenblik dat men op het punt staat er van beroofd te worden.

Het valt te vrezen dat het op dat ogenblik te laat zou wezen om stroomopwaarts te roeien.

De aanwezige burgemeesters en schepenen hebben de belangrijkheid begrepen van deze Algemene Vergadering. Het is geen verwitting meer, het is de naakte werkelijkheid, een koude uiteenzetting van een toestand die het leven van de Nationale Maatschappij zelf in gevaar brengt.

Het is dan ook met de grootste aandacht dat de afgevaardigden van de gemeenten de rede van de heer Directeur-Generaal De Vos beluisteren.

Mijne Heren,

De heer Voorzitter van de Raad heeft U in zo klare als treffende bewoordingen de toestand uiteengezet, waarin het nadelig saldo van de exploitatierekeningen de N. M. V. B. gebracht heeft.

Het is een feit dat onze Maatschappij een zware tol heeft betaald aan de politiek van prijzen en lonen, die door de instanties welke voor het degelijk beheer van 's lands zaken instaan voor het algemeen welzijn noodzakelijk werd geacht.

Langzamerhand is het publiek gewoon geworden over zeer goedkoop vervoer te beschikken. De prijs van onze prestaties, waarvan de verhogingscoëfficiënt voor het dienstjaar 1947, 1,8 bedroeg, dekt op verre na hun kostprijs niet meer.

Van zijn kant heeft het personeel het voordeel genoten van de algemene beweging die geleid heeft tot de verbetering der arbeidsvoorwaarden van de werkende klasse in België.

Daarenboven weet iedereen tegen welke prijs men zich de voor de exploitatie nodige grondstoffen moet aanschaffen.

Het is uit al die tegenstrijdige elementen dat onze huidige financiële moeilijkheden voortspruiten.

Toestand van de exploitatie over de eerste 3 maanden van het dienstjaar 1948

Alleen reeds voor het eerste kwartaal 1948 boekten wij een tekort van meer dan 30 miljoen frank.

Het is te verdelen als volgt:

12 miljoen voor de stoomdienst

(ontvangst: 24 miljoen - uitgave: 36 miljoen)

7,5 miljoen voor de spoorauto's

(ontvangst: 32 miljoen - uitgave: 39,5 miljoen)

10 miljoen voor de elektrische dienst

(ontvangst: 191 miljoen - uitgave: 201 miljoen)

1,5 miljoen voor de autobusdiensten

(ontvangst: 11 miljoen - uitgave: 12,5 miljoen)

Uit die opgave blijkt al dadelijk dat er heel weinig nodig is om de exploitatierekening der elektrische diensten in evenwicht te brengen.

Zulks is niet het geval voor de stoom- en spoorautodiensten, voor dewelke drastische maatregelen zullen moeten overwogen worden.

Middelen om de rekeningen

in evenwicht te brengen.

Het ware vergeefs de mogelijkheid om de exploitatieontvangsten en -uitgaven met elkaar in evenwicht te brengen uitsluitend van tariefsaanpassingen te verwachten.

Technische hervormingen moeten er op grote schaal toe bijdragen het verhoopde evenwicht te verwezenlijken, zoniet lopen wij gevaar een aanzienlijk deel van de huidige gebruikers te verliezen.

Alvorens te trachten de mogelijke oplossingen naar voren te brengen, achten wij het nuttig heel in 't kort een overzicht te geven over de evolutie van de vervoermiddelen sedert het ontstaan van onze Nationale Maatschappij.

Evolutie van de vervoermiddelen sedert de 19^{de} eeuw.

Omtrent 75 jaar geleden beschikten de streken van ons land,

die niet door spoorlijnen bediend werden, enkel en alleen over dierlijke beweegkracht voor het verplaatsen van zware goederen, alsmede voor het personenvervoer.

Het aanleggen van buurtlijnen kwam die toestand verhelpen, tot wanneer de explosiemotor de bovenhand kreeg op de dierlijke tractie voor het individuele vervoer en op de stoomtractie voor het gemeenschappelijke vervoer.

Om zich te verdedigen nam de rail haar toevlucht tot de elektrische en de Dieselmotors, maar het probleem rail-weg was gesteld.

Het probleem rail-weg.

Blijft de rail het passende werktuig om een intensief en regelmatig verkeer te verzekeren, de weg daarentegen is het aangezien middel daar waar de vaste uitgaven voor het spoor te zwaar op de verkeersaanpak drukken.

Maar tussen die beide uitersten ligt een hele schaal andere toestanden, waarin de op een gegeven ogenblik ten volle gewettigde oplossingen kunnen omgegooid worden door de wijzigingen ingetreden in de elementen die de kostprijs ten grondslag liggen: prijs van elektrische stroom, olie, benzine; in bedrijf stellen van sneller, ruimer of bij het gebruik goedkoper materieel; men kan er zelfs aan toevoegen de eventuele wijziging van het fiscaal stelsel betreffende de voor de exploitatie nodige stoffen, namelijk de brandstoffen.

Het is onder voorbehoud van die gebeurlijkheden dat het door onze Nationale Maatschappij ontworpen programma opge maakt werd.

Ongetwijfeld zijn er spoorlijnen welke niet meer beantwoorden aan de werkelijke behoeften van de streek die ze bedienen. Het wettige verkeer dat er nog op bestaat zal niet meer toereikend zijn om de nodige inkomsten tot het dekken van de exploitatie-uitgaven te verschaffen.

Er dient overigens opgemerkt dat de verhogingscoëfficiënt van het « stoom »-tarief thans slechts 1,66 bedraagt in verhouding tot het vooroorlogs peil, tegen 2 voor de elektrische tractie.

Zoals de h. Voorzitter het reeds aanstipte zouden al de tarieven op de coëfficiënt 2,25 moeten gebracht worden en zelfs hoger wanneer het gaat om lijnen met gering verkeer.

Daar waar zelfs de coëfficiënt 3 niet meer zou volstaan om de kosten te dekken zou tot de afschaffing van de spoordienst moeten besloten worden, tenzij het om speciale redenen volstrekt noodzakelijk ware de exploitatie per spoor in stand te houden.

In dit geval zouden de openbare besturen een steuntoelage moeten verlenen.

In de streken waar het spoor niet wordt behouden zal het gemeenschappelijk personenvervoer per autobus dienen verzekerd. De Nationale Maatschappij zal bij de bevoegde openbare machten om toelating verzoeken tot het inrichten van de beste openbare diensten.

Exploitiievorm van de wegdiensten.

Eerst en vooral zal er moeten uitgemaakt worden wie zal exploiteren: de N. M. V. B. zelf of een pachtende onderneming?

In het eerste geval — de exploitatie in eigen beheer — zullen de kapitalen moeten gevonden worden en zullen de risico's van de onderneming op de openbare besturen aandeelhouders berusten, maar het thans in dienst zijnde personeel zal in de schoot van de Maatschappij opnieuw kunnen aangewend worden.

Wordt de exploitatie aan een private onderneming toevertrouwd, dan zal de vorming van het kapitaal louter formeel kunnen zijn en zal de Nationale Maatschappij op een netto-ontvangst mogen rekenen onder de vorm van een nachtvergoeding, maar talrijke bedieningen bij de Nationale Maatschappij zullen geen reden van bestaan meer hebben.

Men ziet al dadelijk in hoe ernstig de te nemen beslissing is, en hoe diepe weerslag ze kan hebben, zo op de financiën van de openbare besturen aandeelhouders als op de toestand van het personeel.

Redenen om dewelke het rechtstreeks beheer van een autobusdienst door de N. M. V. B. meer kost dan de exploitatie door een private pachtende maatschappij.

Zo het rechtstreeks beheer van een autobusdienst door de Nationale Maatschappij meer kost dan de exploitatie door een pachter, is zulks te wijten aan het feit dat het personeel der N. M. V. B. merkkelijk hogere bezoldiging en sociale voordelen geniet dan die welke in de private ondernemingen worden toegekend.

Buiten het eigenlijke loon geniet het buurtspoorwegpersoneel premieën en sommige sociale voordelen in aanvulling van het wettelijk regime.

Moest men tot afdankingen overgaan, dan zou het genot van dat voordelig statuut aan een deel van het personeel ontvallen, tenzij de private ondernemingen er ten slotte zouden toe verplicht worden gelijkwaardige voordelen toe te kennen.

Het staat vast dat van dat ogenblik af, bij vergelijking tussen de N. M. V. B. en het privaat initiatief op het stuk van autobusexploitatie, de toestand in ons voordeel zou overslaan.

Vervoer van goederen over de weg.

Het gebruik van de vrachtwagen heeft talrijke handels-, nijverheids- en landbouw-firma's toegelaten van de diensten van een openbare vervoeronderneming af te zien. Het gemeenschappelijk vervoer is in dezelfde mate geslonken en het nog overblijvend verkeer kan dikwijls toevertrouwd worden aan daartoe behoorlijk gemachtigde beroepsvervoerders; velen dezer laatste passen op dit ogenblik tarieven toe die lager zijn dan de wettelijke prijzen.

De rol van de N. M. V. B. op het gebied van het goederenvervoer per vrachtwagen schijnt hoe langer hoe minder belangrijk te zullen worden.

Ten bewijze daarvan, de toestand die zich voordoet in de streken waar de buurtspoorlijnen gedurende de oorlog opgebroken werden en het geringe bedrag van onze ontvangsten goederen: 10 % der totale ontvangst.

Onze Maatschappij zal echter steeds haar houding aanpassen aan de veranderlijke behoeften die zich zullen voordoen.

De spoorlijn.

Wanneer de N. M. V. B. de niet meer leefbare takken van haar spoornet zal gesnoeid hebben zal ze verder alles in 't werk stellen om de in exploitatie blijvende lijnen op een technisch peil te houden, in overeenstemming met de stand der moderne wetenschap.

De werken tot aanpassing van het spoor aan de noodwendigheden van een verhoogde verkeersnelheid zullen voortgezet worden: aanleggen van zwaardere spoorstaven, versterking van dwarsliggers, gebruik van ballast in steenslag, meer verzorgde afwatering der beddingen, tracéwijzigingen, verbetering van de bochten, veelvuldiger aanleggen van kruisingswijken.

De veiligheid van het verkeer zal verhoogd worden door het aanbrengen van de automatische seininrichting op al de elektrische enkelspoorlijnen en op sommige niet geëlectriceerde lijnen met drukverkeer.

Het rollend materieel.

Het is echter van de modernisatie der voertuigen dat het voortaan zal afhangen of de exploitatie al dan niet renderend zal zijn.

De laatste stoomlocomotieven zullen door zware olietractors vervangen worden, zo voor het goederen- als het personenvervoer, tenzij de omstandigheden gunstig genoeg zouden zijn om de electricatie der lijnen in overweging te nemen.

Rijtuigen met groot vervoervermogen — ongeveer 110 plaatsen — die wegens hun elektrische en mechanische inrichting het hoogste comfort bieden, zullen op de lijnen met zeer drukverkeer en hoge frequentie in bedrijf moeten gesteld worden.

Het rollend materieel van deze lijnen zal voor het bedienen van minder belangrijke lijnen kunnen gebruikt worden, zodat er voor het spoornet in zijn geheel een merklijke verbetering der vervoersvoorwaarden zal uit voortvloeien.

De modernisatie van het net vergt nieuwe beleggingen.

De Nationale Maatschappij had gedacht de modernisatie van het net bij toepassing van het stelsel der auto-financiering door te voeren. Daartoe werden fondsen aangelegd, maar hun tegenwaarde op het actief moest voor een ander doel aangewend worden, namelijk de aanzuivering van de uit het exploitatieverlies voortvloeiende schulden.

Indien de Staat er niet kan toe besluiten zijn greep op de tarieven te lossen, valt het te betwijfelen of de andere openbare machten er in zullen toestemmen op genoegzaam nieuwe kapitalen in te tekenen om de aankoop van modern materieel mogelijk te maken.

Dienvolgens zullen de exploitatieuitgaven niet spoedig genoeg kunnen verminderd worden.

Ook zal de houding van de verschillende openbare machten op doeltreffende wijze gecoördineerd moeten worden.

Mocht zulks niet gebeuren, dan zou de N. M. V. B. niet langer haar sociale zending kunnen vervullen, die er in bestaat snelle, gemakkelijke en goedkope vervoermiddelen ter beschikking te stellen van hen die ver van hun belangencentrum, van

de zetel van hun werk of van hun andere dagelijkse bezigheden verwijderd zijn.

Men stelle zich maar even voor hoe het leven van 't land er tijdens de oorlog zou hebben uitgezien indien het buurtspoor-net, door zijn schitterende toestand op technisch gebied, niet bij machte was geweest sedert 1940 het tekort aan andere gemeenschappelijke vervoermiddelen te verhelpen.

Trachten wij dan ook in normale tijden het economisch werktuig, waarop wij in tijd van nood aangewezen zijn, niet te verwaarlozen.

Zoniet zou het ons in de toekomst duur kunnen te staan komen.

De heer Voorzitter vraagt of de aandeelhouders opmerkingen te maken hebben.

De eerste, die het woord neemt is dh. Janssens, provinciaal raadslid van Limburg. Hij vindt het financieringsstelsel verouderd en stelt structuurhervormingen aan de Statuten van de Nationale Maatschappij voor, en namelijk door de vorming van één kapitaal per provincie en dienvolgens de oprichting van een intercommunale vereniging op provinciale schaal.

De exploitatie per autobus zou moeten veralgemeend worden om zoveel mogelijk het financieel bestaan der deficitaire lijnen te behouden.

Op het gebied der sociale politiek van de Maatschappij, stelt hij een groot gebrek aan eenvormigheid vast. Er heerst grote ontevredenheid, voortspruitend uit het verschil van regime tussen naburige groepen. Er dient een einde gesteld aan deze stand van zaken.

Dh. Dexters, Burgemeester van Eindhoven, verklaart dat zijn gemeente op geen enkele kapitaalverhoging meer zal intekenen, zolang het bestaande conflict tussen de directie en het personeel van Limburg niet geregeld zal zijn.

Dh. Ghijsen, schepen van Hasselt, vestigt de aandacht op de storingen veroorzaakt door de staking op de Pinksterdagen en hun rampspoedige invloed op de plaatselijke handel.

Dh. De Marneffe, bestendig afgevaardigde, steunt de eisen van zijn collega's van Limburg.

Dh. Plumet, burgemeester van Quaregnon, brengt hulde aan het beheer van dh. Jacobs, Ere-Directeur-Generaal, en stelt volkomen vertrouwen in de nieuwe Directeur-Generaal, dh. De Vos.

Vervolgens vraagt dh. Vermeersch, schepen van Seraing, dat de kwestie van de wederafstand der bedding van de opgebroken lijn Ougrée-Warzee welwillend zou onderzocht worden.

Dh. Grognaard, bestendig afgevaardigde spreekt als voorzitter van het Provinciaal Comité tot coördinatie van het Vervoer en als afgevaardigde van een honderdtal gemeenten. Vele gemeenten klagen over de schade aangebracht aan de wegen door de zware wagens der N. M. V. B. Er zou iets moeten gevonden worden om de stremming van het verkeer door de trams veroorzaakt tegen te gaan.

Dh. Dofny, gemeentesecretaris van Mont-sur-Marchienne, herinnert aan hetgeen hij reeds sinds twee jaar vraagt, het herstel van de baan van Beaumont.

Dh. Verheven, schepen van Brussel, stelt vertrouwen in het beheer van de Directeur-Generaal en verzoekt tot de verdere afhandeling van de dadorge te willen overgaan.

Dh. Boey vraagt hoever het staat met de kwestie der electricatie van de lijn Leuven-Diest en zou ook een autobusdienst Tienen-Leuven willen zien tot stand komen.

Dh. Directeur-Generaal antwoordt dan aan de verscheidene interpellanten. Wat het conflict in de provincie Limburg betreft, er zal een vergadering ter plaats belegd worden.

Er bestaan bevoorradingsmoeilijkheden in rails en ander spoorwegmateriaal. « Bruggen en Wegen » vertragen soms de uitvoering van zekere werken, waarin wij betrokken zijn. In verband met het drukverkeer en de stremming veroorzaakt door de tramwegen op de Place St-Lambert, herinnert dh. Directeur-Generaal aan het feit dat dit probleem zich in alle grote steden stelt. In feite, zijn het de automobielen die het verkeer bemoeilijken, vermits de trams het grootst aantal reizigers verplaatsen.

Dh. Leclercq, gouverneur van de provincie Luik, dringt aan opdat de toestand op de Place St-Lambert zou gehandhaafd worden, daar de werklieden door de afschaffing er het meest zouden onder lijden.

Dh. Directeur-Generaal steunt er op, dat in vele gevallen waar de verantwoordelijkheid op de N. M. V. B. geschoven wordt, men niet uit het oog mag verliezen, dat in laatste instantie het genomen besluit van hoger hand komt.

Dh. Manigart, bestendig afgevaardigde, stelt voor een motie aan te nemen, die de Regering uitnodigt t. o. v. de Buurtspoorwegen een zelfde politiek van financiële hulp aan te nemen als voor het grote spoor.

Dh. Voorzitter is van oordeel dat de goedkeuring door de vergadering van de besluiten in zijn toespraak, de interpellant uitdrukkelijk voldoening geeft.

Na goedkeuring van de balans, gaat men over tot de verkiezing van een beheerder, in vervanging van dh. Van Essen, die om geen vernieuwing van zijn mandaat verzoekt.

Dh. André, die sinds verscheidene jaren de functies van commissaris vervult, wordt beheerder benoemd.

De uittredende commissarissen worden herkozen en dh. Cornez, bestendig afgevaardigde van Henegouwen, wordt in de plaats van dh. André benoemd.

Hierop verklaart dh. Voorzitter de vergadering voor gesloten te 16 u.

SOCIALE KRONIEK

I. Huishoudelijke Wederuitrusting.

Nieuwe termijn voor het indienen van de aanvragen om extratoelagen die tot heruitrusting dient.

Bij een besluit van de Regent van 16 Juni 1947 werd de toekenning voorzien van een extratoelage voor heruitrusting ten voordele van :

a) de vóór 1 Februari 1881 geboren werklieden (mannen en vrouwen) en de mannelijke bedienden;

b) de vóór 1 Februari 1886 geboren vrouwelijke bedienden,

c) de vóór 1 Februari 1891 geboren weduwen van werklieden of bedienden. Het wordt vereist dat bedoelde personen vóór 31 December 1947 met het aanvullend ouderdoms- of overlevingspensioen waren begunstigd.

Hetzelfde voordeel werd toegekend aan de op 1 Februari 1946 begunstigten met een invaliditeitsvergoeding ten laste van een mutualiteit.

De extratoelage was niet verschuldigd aan de personen die bons tot huishoudelijke heruitrusting hadden verkregen als te werk gestelde of werkloze arbeider of als echtgenoot van een te werk gestelde of werkloze arbeider.

De op de extratoelage gerechtigde personen hebben een aanvraagsformulier ontvangen dat zij op straf van vervallenverklaring binnen de maand, na de in ontvangstneming, behoorlijk ingevuld en ondertekend, dienden terug te zenden.

Sommige gerechtigden hebben ten gevolge van zeer uiteenlopende omstandigheden het hun toegestuurde aanvraagformulier niet binnen de opgelegde termijn teruggezonden.

Door een besluit van 24 April 1948 wordt voor het terugzenden van de aanvragen een nieuwe termijn van zestig dagen voorzien, die eindigt op 19 Juli 1948.

II. Verhoging der wettelijke ouderdoms- en overlevingspensioenen.

In het Staatsblad van 14 Mei jl. is een Regenteel Besluit van 10 Mei 1948 verschenen, waardoor het aanvullend ouderdomspensioen van de gehuwde mannelijke agenten (weddettrekkende zowel als loontrekkende) van 13.300 fr. op 14.800 fr. per jaar en dat van de ongehuwde, weduwnaar of gedivorceerde van 8.780 fr. op 9.900 fr. per jaar wordt gebracht, en dit met terugwerkende kracht op 1 Januari 1948.

Bovendien zullen vanaf dezelfde datum de weduwen, die een aanvullend overlevingspensioen van 6.400 fr. per jaar genieten vanaf 55 jaar, dit bedrag verhoogd zien tot 8.700 fr. per jaar wanneer zij de ouderdom van 60 jaar bereiken.

Wij menen dat het voor onze lezers en vooral voor onze gepensioneerde loontrekkenen nuttig zal zijn de voornaamste bepalingen van dit nieuw besluit en hun betekenis toe te lichten.

Door deze verhoging van het aanvullend ouderdomspensioen wordt het jaarlijks maximum-bedrag van het ouderdomspensioen van de gehuwde mannelijke loontrekkende van 16.500 fr. op 18.000 fr gebracht en dat van de ongehuwde, weduwnaar of gedivorceerde van 10.880 fr. op 12.000 fr.

De jaarlijkse maximum-bedragen van deze wettelijke ouderdomspensioenen zijn dus thans samengesteld als volgt :

a) voor de gehuwde man :
3.200 fr. ouderdomsrente en ouderdomsrentetoeslag
14.800 fr. aanvullend ouderdomspensioen

18.000 fr. Totaal.

b) voor de ongehuwde, weduwnaar of gedivorceerde :

2.100 fr. ouderdomsrente en ouderdomsrentetoeslag
9.900 fr. aanvullend ouderdomspensioen.

12.000 fr. Totaal.

Ook voor de weduwen van loon- en weddettrekkenen wordt het bedrag van het aanvullend overlevingspensioen, toegekend aan de weduwen vanaf de ouderdom van 55 jaar, verhoogd.

Nochtans wordt deze verhoging slechts toegekend op het ogenblik waarop de weduwe de ouderdom van 60 jaar bereikt. Voor deze weduwen zal het bedrag van het aanvullend overlevingspensioen van 6.400 fr. tot 8.700 fr. verhoogd worden. Belanghebbenden dienen echter de verbintenis te onderschrijven alle beroepsbedrijvigheid te staken.

Voor de weduwen beneden de 60 jaar werd dus geen verbetering aangebracht.

De arbeiders, die met het aanvullend ouderdomspensioen wenselijk begunstigd te worden, zijn ertoe gehouden bij hun gemeentebestuur een aanvraag om ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek omtrent de bestaansmiddelen in te dienen.

Het aanvullend ouderdomspensioen wordt ambtshalve verleend met ingang van de datum waarop de aanvraag om ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek omtrent de bestaansmiddelen haar uitwerking heeft.

Het aanvullend overlevingspensioen wordt ambtshalve ten vroegste vanaf de ouderdom van 55 jaar of vanaf de eerste dag van de maand volgend op die in de loop waarvan haar man is overleden, verleend aan de weduwen die met de weduwerentetoeslag zijn begunstigd of wier man het aanvullend ouderdomspensioen heeft genoten.

De andere weduwen zijn ertoe gehouden een aanvraag om weduwerentetoeslag in te dienen wanneer hun man met ingang van 1 Januari 1867 is geboren en na 31 December 1931 is overleden of een aanvraag om aanvullend overlevingspensioen indien de man vóór 1 Januari 1867 is geboren of overleden vóór 1 Januari 1932.

De aanvraag om aanvullend overlevingspensioen dient, door middel van een

gedateerd en ondertekend en ter post aangezekend schrijven, gericht tot de Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg.

Het aanvullend overlevingspensioen gaat in met de eerste dag van de maand volgend op die in de loop waarvan de aanvraag werd ingediend; nochtans, indien bedoelde aanvraag werd ingediend binnen een termijn van zes maand ingaande met de dag van overlijden van de man, gaat het aanvullend overlevingspensioen in met de eerste dag van de maand die volgt op die in de loop waarvan de man overleden is.

Datum van uitkering

der achterstallige bedragen.

Daar de verhoging van het aanvullend ouderdomspensioen wordt toegepast vanaf 1 Januari 1948, zal bij de eerstkomende vervaldag van ambtswege volgend achterstallig bedrag worden uitgekeerd:

op 1-6-48: 750 F. aan de gehuwde mannelijke verzekerden, geboren in de maanden Maart, Juni, September of December en

560 F. aan de andere rechthebbenden, geboren in dezelfde maanden.

op 1-7-48: 875 F. aan de gehuwde mannelijke verzekerden, geboren in de maanden Januari, April, Juli of Oktober en

653 F. aan de andere rechthebbenden, geboren in dezelfde maanden.

op 1-8-48: 1.000 F. aan de gehuwde mannelijke verzekerden, geboren in de maanden Februari, Mei, Augustus of November en

746 F. aan de andere rechthebbenden, geboren in dezelfde maanden.

Bij de volgende vervaldag (1-9-48, 1-10-48 of 1-11-48) zullen de driemaandelijks bedragen van het wettelijk ouderdomspensioen eenvormig verhoogd worden met 280 F. voor de andere rechthebbenden.

Wat de weduwen betreft, zal de verhoging ook van ambtswege geschieden en dit met terugwerkende kracht op 1-1-48, doch hier zal het nieuw bedrag van het overlevingspensioen slechts binnen enkele maanden worden uitgekeerd, gezien elk geval hier afzonderlijk dient onderzocht.

Vacantiecolonien.

Beste Ouders,

Binnen kort vertrekken uw kleintjes naar de vacantiecolonie. Wij verzoeken U, te dier gelegenheid, hen niet te overlasten met nutteloze bagage, klederen, fruit of snoep.

Inderdaad, de ondervinding heeft uitgemaakt dat te veel bagage de reis van de kinderen vergalt en hen te erg vermoeit. Fruit en snoeperij is slechts goed om hen een zware indigestie te bezorgen bij hun aankomst in de colonie.

Wij hopen dat deze onaangenaamheden zullen vermeden worden en wensen aan het kleine volkje een prettig verlof, vol vreugde en zon.

**ALLEEN « GENIEËN » MOGEN ZICH EEN ZONDER-
LINGE KLEEDIJ VEROORLOVEN.**

**WAT OOK UW FUNCTIE WEZE BIJ DE « TRAM »,
MAAR VOORAL INDIEN U IN CONTACT ZIJT MET
PUBLIEK, ZORG DAT UW PERSOONLIJK VOORKOMEN
EEN INDRUK VAN ZORG EN KEURIGHEID GEVE.**

HOOFDBESTUUR.

Huwelijken: Mej. De Neeff (dactylographie) is nu Mevr. Valckaerts geworden.

Gelukkig verloop van een N. M. V. B.-idylle: dh. Barette (mecanographie) trad in het huwelijksbootje met Mej. De triche (Boekhouding).

Op twee maanden tijds verlieten ons drie agenten: dh. Victor Houtekie, die naar Congo wegvloog; dh. Raymond Vanden Eede (Mecanographie) en dh. Léon Renote (Boekhouding).

Op 1 Juli verlaten ons eveneens de hh. Perdies, Y. Caufriez en Mathys.

Dh. Clément Perdies, hoofdinspecteur, was privaatscretaris van twee Directeuren Generaal, dhh. Caufriez en L. Jacobs; hij volgde van dichtbij de moeilijke problemen, die zich voordeden onder twee opeenvolgende oorlogen. Steunende op een uitstekende documentatie, schreef hij, in een vloeiende taal, talrijke werken om de principes van de Buurtspoorwegen te verdedigen, die deze laatste jaren meer dan eens bedreigd werden. Zijn minzame omgang werd alom gewaardeerd.

Dh. Maurice Rousseau, die lange tijd bij het Ministerie van Verkeerswezen werkzaam was, werd privaatscretaris benoemd van de heer Directeur-Generaal De Vos. Dh. Rousseau is zeer gekend bij de Brusselse sportmannen; hij is inderdaad voorzitter der basketafdelingen van de Royal Daring Club.

Om de winterbedrijvigheid van de opvoedkundige sectie van de Kring « Entre-Nous » op waardige wijze te besluiten, heeft deze vereniging een geëld bezoek ingericht aan de tentoonstelling der meesterstukken van de Münchener Pinacothek. Een vijftigtal deelnemers bewonderden de kunstgewrochten gedurende twee uren en half en verklaarde zich uiterst tevreden over de gegeven uitleg. Daar het bezoek in de week plaats greep, waren er veel agenten uit de provincie aanwezig. Uitstekend initiatief, dat heel veel succes behaalde.

TE CUREGHEM.

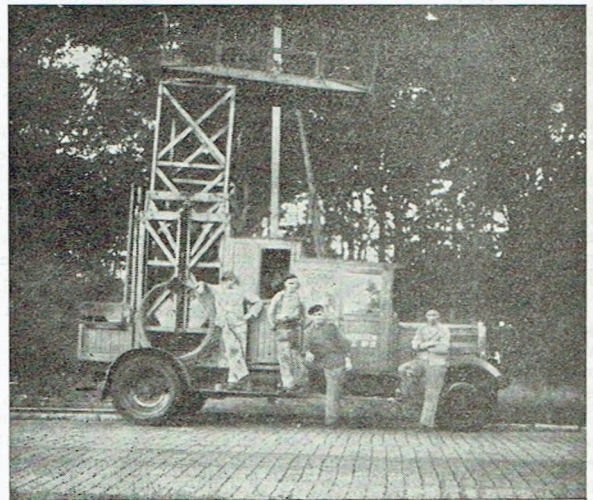
Op Zondag 4 April jl. weerklonken er in de Eloystraat vreugdekreten en gelach van kinderen. Waarom maakten deze zoveel leven een week na Pasen? Welnu, Sinterklaas was verleden jaar zo overladen dat hij zijn traditionele rondreis langs Cureghem niet had kunnen doen.

Door tussenkomst van de Paasklokken echter, had de grote Sint aangenomen langs Waterloo voorbij te komen om er tijdens het vieruurtje lekkernijen en speelgoed aan de kinderen van de 79 leden der Vereniging uit te delen.

De Voorzitter, dh. Vander Bruggen, en de secretaris, dh. Deroubaix, zijn er dank zij hun toewijding in geslaagd genoeg te verzamelen om de meest eisenden voldoening te geven.

Hier zien wij Gabriëls
Gustaaf, Van Gils Jan,
Vanden Enden, Minnebo
Frans die deel uitmaken
van een hulpploeg der
stelplaats Merksem.

TE MERKSEM.



ANTWERPEN.

Te Merksem ging op 31 Mei jl. dh. Van Giel, G., Bureeloverste, aldaar op rust.

Dh. Van Giel trad in dienst onzer Maatschappij op 20 Februari 1903 als bediende. Van 1936 af deed hij te Merksem dienst als d. d. bureeloverste.

Op 1-1-1937 werd hij benoemd als bediende 1ste Klas en na twee jaar, t. t. z. op 1-1-1939 werd hij definitief als Bureeloverste benoemd. Hij verlaat dus thans onze Maatschappij na een loopbaan van ruim 45 jaar trouwe dienst.

Bij deze gelegenheid werd hij dan ook hartelijk gevierd.

Mien bemerkt op de foto dh. Van Giel, omringd door oversten, collega's en bedienden.



de Buurtspoorwegen

NAAR ZEE PER TRAM!

Enkele agenten hebben ons gevraagd hun de dienstregeling van toeristische reizen per Buurtspoorweg te laten kennen.

Hier hebt U het middel om van Brussel uit naar Zee per tram te reizen!

El.	Brussel Noord .	7.02	El.	Stadstram n° 31	
	Aalst A.	8.14		tot Gent Rabot	
R. A.	Aalst V.	8.30	El.	Gent Rabot V.	11.28
	Wetteren A. . . .	9.45	R. A.	Zomergem V. . .	12.13
El.	Wetteren V. . . .	10.00		Brugge St. A.	13.45
	Gent Heirnisplein A. . .	10.35	El.	Brugge St. V. . .	14.00
				Knokke A.	14.54

N. B. : El. : elektrische tram; R. A. : railauto.

Te Gent Heirnisplein moet men zich tot aan de Palingshuizen (Rabot) laten voeren met tram n° 31 van de Gentse Tramwaymaatschappij.

Te Brugge kan het middagmaal genomen worden, daar er alle uren een tram naar Knokke vertrekt.

Voor het rustoord te Wenduine of verder naar Oostende stapt men aan het station te Knokke op de tram Knokke-Oostende.

Er bestaat een tweede mogelijkheid. Namelijk, vertrekken te Brussel N. te 10.32 U. Te Aalst stapt men dan over op een railauto die langs St-Lievens-Houtem naar Gent St-Pieter rijdt. Daar aangekomen (13.50 u.) voert de tram 4 en de tram 1 (overstappen op de Koornmarkt) de reizigers naar de Palingshuizen (Rabot). Aankomst te Knokke te 18.54 u.

Menig agent heeft aldus met zijn familie reeds geheel of gedeeltelijk de reis naar zee ondernomen. En zij verklaarden er zich heel tevreden over.

Een
Weder-
varen
van
controleur
Speurneus



S. — Wel, wat zijn dat voor kreupelen? 't Is alsof ge het verbanddoosje geplunderd hebt. Hebt ge soms ruzie gehad met een reiziger, die de supplementaire frank niet wilde betalen?

— Ja, ja, chef, ge kunt lachen, maar wij hebben het warm gehad!

S. — Als het zo is, De Vlieghe, vertel ons dan eens iets over die Roller-Catch partij.

— Welnu, in de kalme uren reden we in volle vaart door de stad. Voorbij de draai van de Snoekstraat staat me daar op een 25 meter een vrachtauto tegen het trottoir.

S. — Op 25 meter? Dus had ge tijd om te stoppen?

— Ja, misschien... maar ik dacht dat ik door kon.

S. — Natuurlijk, en op het laatste nippertje bemerkt men dat het niet gaat.

Remmen, zand gooien en... ruitengerinkel.

— Maar toch, ik had geen 30 meter meer om stil te houden en de geleider van de vrachtauto was verplicht zijn wagen op 1,50 meter van het spoor verwijderd te houden. Ik was dus in mijn recht.

S. — Et voilà! Ge waart in uw recht!...

Maar daar zijt ge vet mee. Gij loopt verwondingen op, de automobilist zal voor de rechtbank verschijnen en de rechter kan U altijd een zeker artikel 10 van het politiereglement onder de neus duwen: «Er moet geremd worden, wanneer het verkeer op de weg belemmerd is».

Bovendien heb ik de 9705 in de stelplaats gezien en me dunkt dat zij flink toegetakeld werd.

— Wat wilt ge, chef, de vrachtauto was geladen...

S. — Ik vrees dat dit niet in aanmerking zal genomen worden. Nee beste vrienden, een goede raad: rem eerst, en haal dan uw reglement boven. Zeker is uw prioriteit een werkelijkheid en de bestuurder van een wagen moet zich, bij het naderen van een tram, voldoende op zij zetten om de nodige ruimte te laten aan het «spoorwegmaterieel», zoals art. 21 van het politiereglement het voorschrijft, maar de honderde duizende franken die de Maatschappij iedere maand nutteloos uitgeeft voor soortgelijke ongevallen 's eveneens een triestige werkelijkheid.

En daar moet niet over gestoefd worden!

◆◆◆◆

Gebreuk aan plaats noopt ons de beschrijving van de motrice 10299 en aanhangwagen 19399, in de Eloystraat omvormd en in dienst gesteld op de lijn Mons-Charleroi, in te lassen in het volgende nummer.



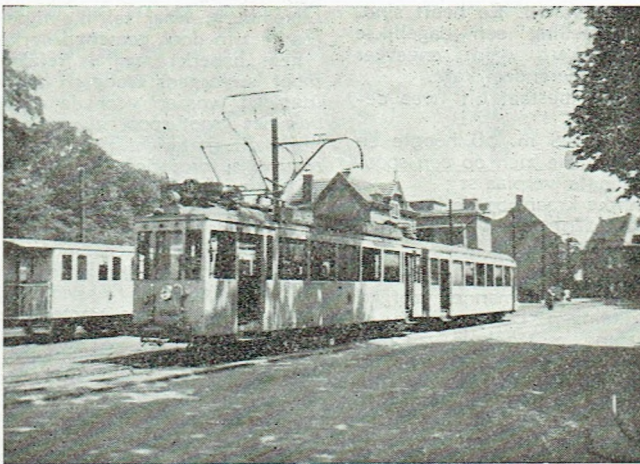
HIER

ASSEBROEK!

Allo! Allo! Trammannen van gans het land! Op Zaterdag, 4 September 1948, te Assebroek, ingericht door de sportclub der trammannen «Maakt U sterk», tweede uitgave van «Het Kampioenschap der Vlaanders», voor alle trammannen — 5.000 F. prijzen en pre-

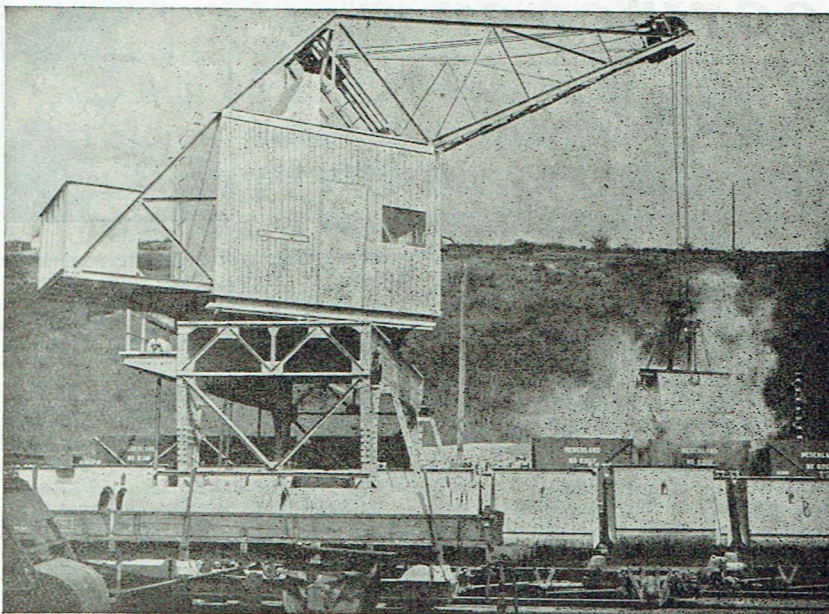
miën — over 70 km. goede banen — vertrek om 15 uur aan Café «Tramhuis», Gaston Roelandsplaats, Assebroek.

Een bewijs van tramagent moet kunnen voorgelegd worden om toegelaten te worden tot het vertrek.



Weet U dat ons tijdschrift «Onze Buurtspoorwegen», dat op 7.650 exemplaren getrokken wordt in de Nederlandse taal, twinig abonneuten tel: in Nederland? Dit resultaat werd bekomen dank zij de publiciteit die gegeven werd in het tijdschrift «Tramnieuws».

Verleden maand kregen wij in ons bureau het bezoek van één van deze Nederlandse abonne's, dh. Reeskamp, jonge bediende bij de N. V. Nederlandse Spoorwegen, die ons een vijftiental interessante foto's bezorgde. Ziehier een mooi zicht van de stelplaats te Oostmalle. (Lijn Antwerpen-Turnhout) bij een zonnige Zaterdag; juist; boven de aanhangwagen bemerkt men het gebouw van het onderstation.



De portaalkraan heeft zo juist een N. M. V. B. - container (Kubler) geledigd in een container der Nederlandse Spoorwegen. Op de voorgrond bemerkt men de speciale N. M. V. B. wagon met de drie « Kublers ».

VOLGENS art. 18 der Statuten wordt de Beheerraad bijeengeroepen door haar voorzitter, maar zeer wijselijk wordt er geen vaste plaats vastgesteld.

Zo kwam het dat op 13 April jl. de zitting doorging te Namen.

Vooraf brachten de beheerders, vergezeld door hoge functionarissen der N.M. V.B., onder leiding van de heer Graaf de Lichtervelde, Voorzitter van de Beheerraad, en de heer De Vos, Directeur-Generaal, een bezoek aan de stelplaats te Andenne-Seilles.

Zij werden er verwelkomd door de heer hoofdingenieur van de groep Namen, die hen bij het overladingstation bracht, waar zij een portaalkraan van 6 T. op rails en toebehorend aan de Buurtspoorwegen konden zien functioneren.

Deze pas in dienst gestelde installatie, werd vóór de oorlog benuttigd in de haven van Lanaken (Albertkanaal) om kolen over te laden van de Buurtspoorwagens op de vaartuigen.

De groep Limburg bezat destijds wagons (reeks 3308) met elk drie containers, « Kublers » genaamd, die ieder tot drie ton konden vervoeren. Dank zij dit materieel was het mogelijk om te Lanaken de dagelijkse overlading te verzekeren van 500 à 600 T.

Toen de kolenmijnen de haven Langerloo uitgerust hadden, werd dit materieel niet meer gebruikt. De groep Namen heeft het nu overgenomen om het te Andenne-Seilles grote diensten te laten bewijzen.

Inderdaad, het gedeelte van de bekens te Andenne gelegen aan de Zuiderkant van de Maas, beschikt over geen enkel verbindingsmiddel per spoor van grote breedte. Daarentegen wordt dit gedeelte doorkruist door de buurtlijnen van Namen-Andenne-Huy en Andenne-Ohey-Ciney.

In de bekens van Andenne vindt men grotendeels exploitaties van steengroeven en plastische aarde en fabricaties van derivaten : kalk, bakstenen en andere vuurvaste producten.

Altijd heeft de N.M.V.B. voor be-

langrijke overladingen met het grote spoor (en omgekeerd) moeten zorgen in haar stations van Andenne-Seilles.

Ten gevolge van het groot verschil tussen de eisen van de arbeidskrachten en de voorziene officiële prijs voor de overlading van zekere stoffen, was het onmogelijk een overeenkomst te treffen met eender welke ondernemer. Het bestuur bevond zich in een paradoxale situatie: in zekere gevallen zou haar bijdrage in de overladingskosten gelijk of hoger geweest zijn dan de som ontvangen voor het goederenvervoer. Daarom heeft de groep Namen, ongeveer een jaar geleden, niet gearzeld om bovenvermelde kraan op wielen, van Engelse fabricatie, over te nemen om dit werk uit te voeren met haar personeel in afwachting van een meer volledige oplossing.

Deze kraan zal binnen kort overgebracht worden bij het overladingstation te Warnant waar er een ander problema op een oplossing wacht. Ze heeft sinds haar in dienststelling een dagelijkse overlading verzekerd van ongeveer 200 T. voor het merendeel kalk.

De portaalkraan bestaat uit twee delen :

a) een brug van 3 m. 50 hoogte en 5 m. 50 breedte, die zich op een spoor van 140 m. lengte verplaatst ;

b) de eigenlijke kraan, op de brug gemonteerd. De kraanladder beweegt zich op 12 m. boven de grond.

Het geheel weegt 40 T. De lading kan 6 T. bereiken. Twee mannen zorgen voor de overladingen. De ene bestuurt van uit de cabine, met behulp van drie controllers, de bewegingen van de kraan : het opheffen, het voortbewegen, het draaien. De tweede zorgt vooral voor de veiligheid tijdens de manoeuvres.

Op 9 April, vier dagen vóór het bezoek van de Beheerraad, werden de eerste proeven gedaan. Het personeel van de werkplaats te Andenne dat met volle toewijding het werk tot een goed einde bracht, mag terecht met fierheid neerzien op de verwezenlijking.

De nieuwe installatie vertoont verge-

Nieuw Materieel voorgesteld aan de Beheerraad.

leken bij de vroegere, een groot voordeel : men kan met de wagons manoeuvreren zonder de overladingen te moeten stop zetten. De stelplaats te Andenne is inderdaad niet ruim genoeg en er bestaat geen mogelijkheid tot uitbreiding. Het werk kan nu zonder verpozen voortgezet worden en men hoopt ten minste het zelfde rendement te bekomen als te Lanaken, hetzij 100 T. per uur.

De nieuwe kraan kan met grijper werken maar ook met haken om grote containers over te laden. Zo konden de beheerders, op de dag van het bezoek, Nederlandse spoorwagens zien met elk drie grote containers, die op tractorautomobielen geplaatst worden bij de aankomst in Nederland.

Het snellere lossen en laden heeft als gevolg drukker verkeer op de spoorbaan. Dit vergt meer volmaakte tractiemiddelen. Het bezichtigen van een nieuwigheid op dit gebied was de bijzonderste reden der verplaatsing van de Beheerraad.

Sedert meer dan zes maand dient het complex der lijnen Namen-Forville-Andenne als proefgebied voor de railauto's, die voorzien zijn van een Amerikaanse Motor van de General Motor (G.M.C.), en aldus als tractor kunnen fungeren.

Er worden weliswaar in al onze exploitatiegroepen zulke proeven gedaan, maar sedert enkele maanden wordt de GEHELE tractie op deze lijn per tractor-railauto verricht. De stoomtractie wordt er definitief prijsgegeven en nochtans blijven er de goederendiensten met volledige en onvolledige lading verzekerd zoals in de tijd van de stoomlocomotief.

Wanneer men het heeft over Diesel Tractor, veronderstelt men gewoonlijk een machine, die niets weg heeft van het gewone Buurtspoorwegmaterieel. Ook verwekt het enige verwondering wanneer men ziet dat de tractor, vervaardigd in de werkplaats te Andenne, slechts een omgevormde automotrice is. De nieuwe motrice moest inderdaad een dubbele functie kunnen vervullen in de gebieden van de provincies Namen en Luxemburg, waar talrijke lijnen gekenmerkt zijn door gemengd verkeer.

Een beperkt aantal reizigerstreinen moet 's morgens vroeg en 's avonds laat ingelegd worden voor de reizigers, die ook het groot spoor gebruiken. Overdag blijft dit materieel dan ongebruikt. De nieuwe automotrice zal echter naast het reizigersvervoer eveneens het goederenvervoer kunnen verzekeren. Daaruit vloeit een grote besparing van personeel voort, die zich bij de besparing van brandstof en onderhoud voegt.

Ziehier in grote trekken de beschrijving van de nieuwe tractor. Het is een tweeassige automotrice waarvan de motor van 100 P.K. vervangen werd door een tweetijdige Dieselmotor van 150 P.K. (General Motor). De snelheid werd verminderd ten voordele van de trekkracht. Het rijtuig werd verzwaaard tot een totaal gewicht van 19 T. ten einde de adhesie op de rails te vergroten. (De vroegere automotrices hebben een gemiddeld gewicht van 10,5 T.).

De reminrichting werd eveneens gewijzigd om haar doeltreffendheid in verhouding te brengen met de zwaarte. Het aantal zandstrooiers werd verdubbeld

zodanig dat vóór de vier wielen, zowel bij voor- als bij achterwaartse richting, zand kan geworpen worden. Al deze wijzigingen hebben het nodig gemaakt de zitbanken in overlangse richting te plaatsen.

In de maand Augustus van verleden jaar, werd een proeftractor in dienst gesteld in de stelplaats van Forville. Tot hiertoe heeft zij vooral goederendiensten of gemengde diensten verzekerd op de lijn Andenne-Forville. Deze lijn heeft het sterkste profiel der provincie : van Andenne uit tot Petit Waret (5,5 km.) is het hoogteverschil 126 m. 52 d. w. z. een helling van gemiddeld 0,023 m. per meter. Tussen Velaine en Petit Waret bedraagt dit gemiddelde 0,032 m.

De trekkracht van de tractoren is te vergelijken bij deze van locomotieven van 18 T. en bij droog weer, hebben zij vrachten kunnen slepen, die slechts door locomotieven van 23 T. konden voortgetrokken worden in dezelfde voorwaarden.

Indien men rekening houdt met het feit, dat geen enkele stilstand gevegd is voor oliën of indocn van water en brandstof, of reiniging van het vuur, enz... dan is het dagelijks rendement aanzienlijk hoger dan dit van een locomotief.

Het is nog wat vroegtijdig de balans der verwezenlijkte besparingen op te maken; hiervoor is een langere proefperiode nodig. Uit bovenstaande uiteenzetting blijkt nochtans, dat het rendement aanzienlijk is en dat deze nieuwe exploitatiemethode zal bijdragen in de wederopbloei van de buurtspoorwegen.

■■■■

T. R. A. 62 WORDT VOORGESTELD.

De leden van de Beheerraad, na bovenstaande uitleg hun verstrekt door dh. Kennés beluisterd te hebben, namen plaats in de automotrice, die 3 wagons sleepte van 10 T. grint, en een bagagewagen, hetzij ongeveer 70 T. voor 30 T. nuttige vracht.

De stijging naar « Tramaka » begon even buiten de stad Andenne, op een helling van 0,035 mm. en gedurende méér dan 5 km. klimt het spoor gedurig.

De reizigers konden vaststellen dat geheel de kracht van de motor zich met geringe snelheid ontwikkelde terwijl

de 70 T. meegesleept werden zonder schokken. Eens te Petit Waret aangekomen, manoeuvreerde de tractor en nam 80 T. bij onder vorm van acht lege wagons met schutborden. De aldus geladen trein zette zich zonder moeite in gang. Deze reis heeft beter dan spreekbeurten of statistieken de beheerders kunnen overtuigen van de kracht en het toepassingsvermogen van dit rijtuig.

Dank zij de tractor-automotrice zullen de Buurtspoorwegen de lijnen van de Maastrekken blijven bedienen, alwaar talrijke industrieën zouden bedreigd geweest zijn, indien onze beheerders besloten hadden de spoorlijnen op te breken om ze door een autobusdienst, jitsluitend voor reizigers, te doen vervangen.

Het blijkt zeker dat wij eindelijk het middel gevonden hebben om onze verintensifien na te komen voortvloeiend uit de verplichtingen, ons opgelegd door de wetgever bij de oprichting der Buurtspoorwegen. De goederendiensten langs de dorpslijnen zullen voorts economisch kunnen uitgebaat worden en zullen zo bijdragen tot het behoud en de bescherming van het nationaal erfgoed.

De G. M. Motor Coach

■■

Te Bierwart werd de laatste aanwerving der Buurtspoorwegen op gebied van autobusmaterieel aan de Beheerraad voorgesteld: een « General Motor » uit Amerika.

De leden namen plaats in het luxueuse rijtuig, dat in het voorgaand nummer beschreven werd. Geluidloos, zonder schokken, reed de autobus in de richting van Namen langs gemacadamiseerde banen.

Het dood gewicht daargesteld door de krachtige motor, bevindt zich op de goede plaats, t.z. achteraan, hetgeen de adhesie der banden op de baan verhoogd. Iedereen kan zich van het comfort vergewissen welke de zitplaatsen bieden.

Het rijden ging zo zacht, dat men zonder stemverheffing gesprekken kon voeren van de ene kant naar de andere.

De luchtconditionering werd beproefd. Een vergissing in het behandelen der drukknoppen bracht eerst warme lucht in de wagen, waarna frisse lucht afkoeling bracht!

Wij hadden het reeds over de verdiensten van dit prachtige rijtuig, vrucht van



De chef-controleur Longdoz stelt de G. M. Motor van de nieuwe autobus voor.

lange opzoekingen. Niettemin moet nagegaan worden op welke banen deze kostelijke rijtjnen zullen mogen rijden, want de doorslechte bestrating van menige gemeentelijke of provinciale baan is een zware proef voor autobussen, die in een vreemd land werden samengesteld voor gemacadamiseerde banen.

Zoa's men ziet, is er een belangrijke stap gedaan in de heraanpassing van ons net aan de voorwaarden en de eisen van het naoorlogse vervoer.

Dit alles gebeurde in stilte zonder pers conferenties, noch cineasten.

Dit heeft misschien wel zijn nadelen. Het is een van de verplichtingen van « Onze Buurtspoorwegen », aan het personeel en vrienden van het spoor, kennis te geven van de krachtinspanning, gedaan door de N. M. V. B. om haar exploitatie zo « efficiënt » mogelijk te maken

■

Om te eindigen geven wij het aantal G.M. motoren, die aan onze verscheidene groepen zullen toegekend worden en waarvan het monteren en de proefnemingen in snel tempo zullen doorgevoerd worden.

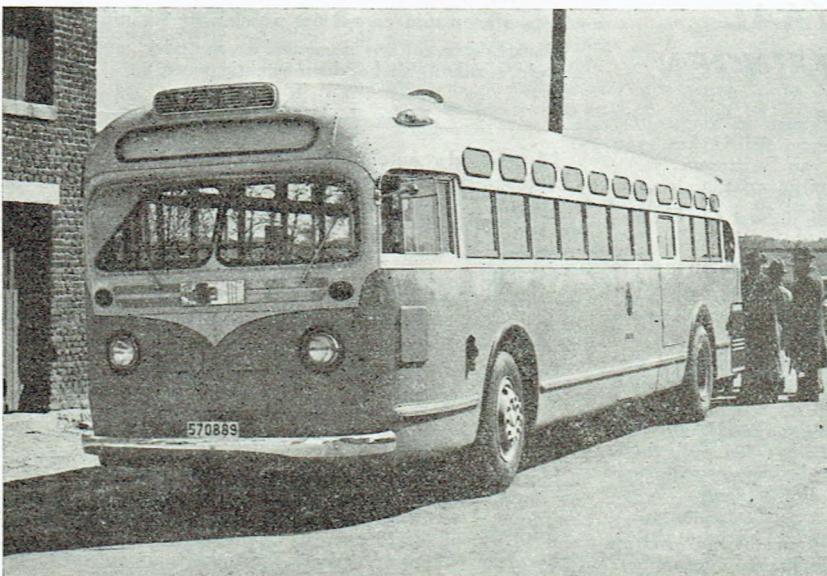
Het Hoofdbestuur heeft reeds 83 motoren van deze soort besteld. Op 15 Mei 1948, werden er 57 motoren geleverd en als volgt uitgedeeld :

Beide Vlaanderen	5
Namen - Luxemburg	24
Henegouwen	12
Antwerpen	4
Limburg	4
Brabant	8

■■■■

In het nummer van Maart-April 1948, van het tijdschrift « Chemin de Fer », uitgegeven door de « Association Française des Amis des Chemins de Fer » (A. F. A. C.) brengt de heer Directeur, Daniel Caire, hulde aan de lange loopbaan van dh. Léon Jacobs, ere-Directeur Generaal.

Hij herinnert er aan dat dh. Léon Jacobs gedurende 47 jaar in de bres gestaan heeft voor het welzijn van de Buurtspoorwegen. De heer Caire feliciteert vervolgens de heer De Vos voor de overname van deze hoge functie en geeft hem de verzekering, dat de A. F. A. C. met volle toewijding ten dienste staat van de Rail.



DE verlofperiode is daar en onze agenten trekken er op uit.

Dank zij de dubbele bezoldiging, kan iedereen zich werkelijke verlofdagen veroorloven door in een rustig oord alle dagelijkse besommeringen op zij te zetten en zich geestelijk te verrijken door in contact te treden met de wonderen en bezienswaardigheden van ons land.

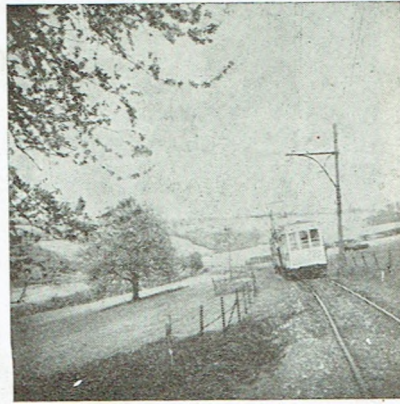
Onlangs ingestelde onderzoeken hebben bewezen dat talrijke arbeiders hun vrije tijd niet doorbrengen zoals het zou moeten. Wij mogen niet uit het oog verliezen, dat de twee voornaamste doeleinden van de vakantie zijn : *de rust en de vervolmaking van onze persoonlijkheid.*

Een agent der Buurtspoorwegen kan met zijn dienstvrijkaarten goedkope reizen ondernemen in ons mooi land.

De huisvader die terugdeinst voor de hotelkosten, kan uitstapjes per Buurtspoorweg inrichten van zijn woonplaats uit naar de frisse buiten, waar zijn kinderen kunnen stoeien ver van de straat en haar ongezonde atmosfeer.

Talrijke lijnen van ons net verlaten dikwijls de grote baan en kronkelen langs

PRETTIG VERLOF !



de verloren plaatsjes. De Buurtlijn en haar omgevingen blijven dikwijls ontogankelijk voor de voetganger en de automobilist. Deze hoekjes hebben door dit feit niets van hun natuurlijke schoonheid verloren. Onvermoede zichten en panorama's ontrollen zich voor de bewonderende blikken van de reiziger.

De lijnen van toeristisch belang worden uitgebaat bij middel van modern materieel : krachtige en bijna geluidloze Dieselmotoren.

Vroeger hebben het vettig stof van de stoommachines en daarna de bestendige benzinereuk van onze eerste railauto's de toeristen van onze buurtlijnen weggejaagd. Nu moeten ze terugkomen.

De toeristische inlichtingen, die U elders in dit nummer vindt, zullen U de gelegenheid bieden aan de gewone of toevallige reizigers, aan uw geburen en vrienden de mogelijkheden te laten kennen der reizen langs de buurtspoorwegen, die ons land doorkruisen van de vruchtbare Polders tot de betoverende Ardennen.

IN BRABANT

DE N. M. V. B. - brochure « Toeristische omritten in Brabant » droeg als opschrift « Brabant is zijn eigen Lant ».

Deze oude Vlaamse tekst betekent dat Brabant, door de verscheidenheid in haar landschappen als het ware een land op zijn eigen vormt.

Het Zoniënwood, ten Zuiden van de stad Brussel, vormt de scheiding tussen Vlaams Brabant met Leuven als hoofdplaats, en Waals Brabant, met Nijvel als voornaamste stad.

Een autobuslijn van het Jourdanplein uit, doorloopt dit woud langs Jezus-Eik tot Overijssche en Hoeilaart, streek der serendruiventelt.

De autobus Brussel-Perwez volgt dezelfde weg en houdt stil o. m. te Chaumont-Gistoux, van waaruit men de mooie vallei van de Train kan volgen.

De elektrische buurtlijnen die van het Noordstation, St Joostplein of Rouppeplein te Brussel vertrekken, voeren ongeveer naar alle Brabantse centra van toeristisch belang waarvan de beschrijving meer plaats dan de twaalf pagina's van ons tijdschrift zou vergen. We zullen ons dan ook beperken.



HET PROVINCIAAL DOMEIN VAN HUIZINGEN.

Het provinciaal bestuur van Brabant bekam in Maart 1938 het prachtig domein van Huizingen gelegen op 13 km. van Brussel en op 2 km. van het staatsstation van Buizingen.

Dit eigendom omvat 87 hectaren, waarvan 56 bebost zijn.

De officiële opening greep plaats in Mei jl. met O. H. Helmevaart.

Wij hadden de gelegenheid het park en de inrichtingen te bezichtigen.

Deze verwezenlijking strekt ter ere van de praktische sociale geest van de oversten van het Provinciaal Bestuur.

Voor een kleine inkomprisie, kan eender welke burger met zijn familie, welke zijn politieke en godsdienstige opvattingen ook wezen, over een ruim park beschikken.

Voor de sportieven is er een voetbalplein, een baan voor atletiek, een tennisveld, terreinen voor basket- en volleyball. Booties wachten op een roeipartijtje. Voor de kleinjes is er een niet al te diepe badkom met klaar water en wit zand.

Voor de jongeren zijn er allerlei speelgelegenheden. De jonge lieden hebben een modeljeugdherberg te hunner beschikking en een ruim Campingterrein ligt klaar om de kampeerliefhebbers te ontvangen.

Binnen kort is het zwemdok voleindigd. Dit laatste zal de ware attractie van deze inrichting uitmaken. De bouwkundigen zijn erin geslaagd het zwemdok boven op een heuvel uit te graven ! Van op het Solarium geniet men van een prachtig panorama.

Het kasteel zelf is ingericht als vakantieverblijf, het kan 50 personen herbergen.

In de zonnige kamers, met parketvloer, staan er moderne lage bedden.

Op het gelijkvloers vindt men de ruime eetkamer waarvan de vensters op het park geven een koffiezaal, een ontvangstkamer en een rookkamer met lederen zetels.

Het pension bedraagt 125 F. per dag, dienst en drank niet inbegrepen.

Wij herhalen het, het is een bewonderenswaardig initiatief en wij zijn ervan overtuigd, dat meer dan één werkman of bediende zich zal afvragen of hij niet droomt wanneer hij daar een of meerdere dagen in dit prachtige domein zal doorbrengen.

Wij hopen dat de anonieme menigte dit gemeenschappelijk eigendom zal eerbiedigen, en wij drukken de wens uit dat de wachters beleefd maar ook streng zullen optreden.

Het zijn vooral de Buurtspoorwegen, die voor het vervoer te zorgen hebben.

Ondankbare taak, want, met prachtig weer zullen onze diensten overladen zijn en zal het publiek kritiek uitbrengen.

Daarentegen zal ons personeel en materieel nutteloos in dienst gesteld worden, bij koud en vochtig weer.

Men bereikt Huizingen :

1^o) met de autobuslijn Ukkel-Kallevoet-Alseberg-Dworp-Huizingen-Buizingen-Halle.

Vertrek 's Zondags alle 30 minuten van 9 uur af tot 12 uur en van 13 uur af tot 20 uur. In de week zie uurtabel.

2^o) met de tram van Halle.

Vertrek Rouppeplein; afstappen aan de halte van de steenweg op Alseberg. Van daaruit moet men 30 minuten te voet gaan; maar 's Zondags werd een autobusdienst ingericht (alle 30 minuten) tussen deze halte en het domein.

Deze diensten zullen waarschijnlijk versterkt worden in het seizoen, naargelang de noodzakelijkheid.



Het feodaal kasteel van Gaasbeek, omringd door een gracht en omgeven door een park van 40 hectaren is voor het publiek doorlopend toegankelijk, op Dinsdag, Donderdag en Zondag van 10 uur af tot 18 uur.

De tram L. naar Leerbeek (vertrek Rouppeplein 13 min. na het juiste uur) voert naar Gaasbeek.

Wij raden vooral de prachtige toeristische omrit van de Semois aan met vertrek uit Bouillon en Florenville. Daar het aantal toegelaten reizigers op de autobus strict beperkt is, dienen de plaatsen besproken te worden bij de N. M. V. B. - burelen te Bouillon en Florenville.

Wij geven hier de bijzonderste dorpen op waar de autobus voorbij komt :

Herbeumont (ruïnes en fraaie vergezichten) - Mortehan - Dohan - Bouillon (bezoek van het kasteel) - Corbion en Poupehan.

De autobus maakt het bezoek mogelijk aan oorden gekend voor hun buitengewone ligging, en die vroeger slechts bereikt konden worden door geoeffende voetgangers.

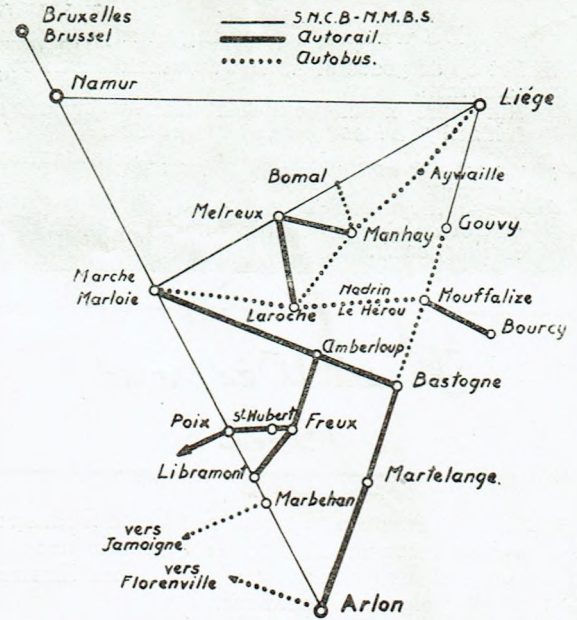
De autobus houdt een ogenblik stil te Rochehaut (bergkammen van Frahan), de mooiste plek uit de vallei.

Dan volgt men de kronkelingen van de Semois langs Alle - Chairière - Vresse - Membre - Bohan - Hérisart - Nafraiture - Vresse, om langs Alle - Corbion naar Bouillon of Florenville terug te keren.

Een autobusdienst is ingericht om aan de zomergasten van Florenville en Bouillon de mogelijkheid te bieden de beroemde abdij van Orval te bezoeken.

De directie van de groep Namen hoopt gedurende het seizoen een autobusdienst Florenville-Bouillon-Bohan-Han-s/Lesse in te zetten.

Het voorziene oponthoud te Han veroorlooft het bezoek der grotten van 12 u. 10 tot 16 u. 45.



Door de Ardennen per Tram.

1. LIJN POIX - PALISEUL - BOUILLON.

Vertrek uit Poix te 10 u. 50.

De railauto rijdt langs Libin en na een beboste helling bereikt te hebben, rijdt zij door Maissin en Framont en komt te Paliseul aan te 11 u. 55. Veertig minuten nadien, te 12 u. 35, daalt zij de schilderachtige helling af van Paliseul naar Bouillon. Van Noirfontaine af, geniet men van een ongeëvenaard panorama.

Van Brussel of Namen uit kan men vroeger Bouillon bereiken. Trein voor Virton te Brussel L. W. : 7 u. 40 — aankomst te Paliseul : 11 u. 07. Vertrek Paliseul N. M. V. B. : 11 u. 15. — Aankomst Bouillon : 11 u. 55.

Prijs van de rit Poix - Paliseul : 21 fr. — Paliseul - Bouillon : 12 fr.

Vooraleer Bouillon te verlaten, verzuim dan niet die dag zelf nog de mooie rit Bouillon-Corbin-Pussemanage te ondernemen.

Vertrek of terugkeer Buurtlijn te :
Corbion-Douane 16 u. 30
Bouillon 16 u. 55
Paliseul 17 u. 50

Van Poix uit (op de grote lijn Brussel-Arlon, n° 162), tot Sint-Hubert, is er ongeveer 20 minuten te trammen. Vertrek uit Poix om 7 u. 20, 9 u. 50, 10 u. 50 enz. De vroegere abdijkerk is een ruim gebouw in gotische stijl, boven het graf van St-Hubertus.

2. LIJN GEDINNE - VRESSE.

Alle dagen verlaat er een railauto Gedinne te 10 u. 50, komt te Vresse aan te 11 u. 50 en te Alle te 12 u. 05. De trein, die Brussel L. W. verlaat om 7 u. 40, geeft verbinding met deze railauto.

De localiteiten van Membre en Bohan zijn met Vresse verbonden door een autobusdienst.

De plezierreizigers zullen langs die lijn een der mooiste hoekjes der Ardennen vinden. Het afdalen van Archimont naar Vresse is bijzonder merkwaardig. Wij raden de liefhebbers van wandelingen aan te voet de vallei van de Semois te volgen van Alle uit tot Corbion. Dit vraagt ongeveer een anderhalf uur gaans.

De tram komt voorbij te Corbion-douane om 16 u. 30; aankomst te Bouillon om 16 u. 55.

Prijs van de rit Gedinne - Alle : 22 fr.
Prijs van de rit Gedinne-Vresse : 16 fr.

3. LIJN MELREUX - LA ROCHE.

Vertrek te Melreux om 9 u. 10 en 12 u. Aankomst van de twee railauto's te La Roche respectievelijk te 10 u. 05 en 12 u. 50.

Deze railauto's nemen te Melreux de verbinding op van de treinen komende van Marloie te 8 u. 37 en te 11 u. 55 en van Luik te 9 u. 01 en te 11 u. 21.

De lijn volgt de mooie Ourthevallei van Melreux tot La Roche.

Prijs van de rit : 11 fr.

De autobuslijn La Roche-Houffalize leidt naar Nadrin waaruit men gemakkelijk de mooie Héroustreek kan bereiken (2 km.). Verder rijdt men langs de zeer schilderachtige weg van Houffalize, van waaruit men de grote lijn kan bereiken met de stoomlijn Houffalize-Gouvy naar de grote lijn van Luik langs Trois-Ponts.

Het wordt de toeristen aangeraden aan één van onze stations af te stappen, te Rendeux Haut bvb., en de Ourthe te volgen tot Jupille of Cielle waar zij terug de buurttram kunnen nemen tot La Roche.

Autobuslijn Aywaille - Manhay.

Manhay was, voor de oorlog een ideaal centrum voor uitstapjes. Wij hadden er een Campeerrijtuig. Helaas, sinds Manhay tijdens het von Rundstedt-offensief vijf maal genomen en hernomen werd door de Amerikanen en de Duitsers kan zij nog geen slaapgelegenheden geven.

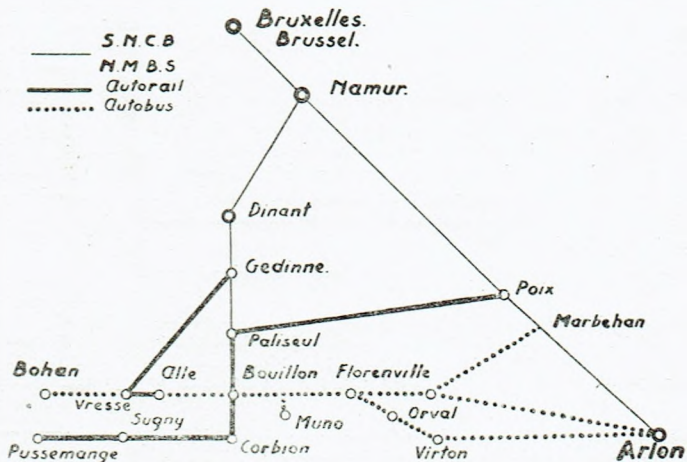
Een autobuslijn verbindt Manhay met Luik. Het is een heerlijke reis van twee uur, en met uitstekend materieel.

Eens buiten Luik, klimt men naar het Embourgfort, komt men voorbij Sprimont, waar men onze lijn Sprimont-Trooz met grote spoorbreedte kan zien.

Dan volgt de prachtige afdaling naar Aywaille met de kronkelende Amblève. Van Xhoris af krijgt het landschap een meer verwilderd uitzicht : reeds te Ferrière zijn het de werkelijke Ardennen.

Manhay is met Melreux verbonden per railauto. Een autobus rijdt tussen Manhay en Bomal vier dagen in de week. Zo kan men de grote lijn naar Luik bereiken.

De twee bovenstaande plannen zullen nog beter aan de toerist de voordelen aantonen die de Buurtspoorwegen verschaffen aan diegenen die de Ardennen wensen te leren kennen.



MACHINISTEN.

De warme zomerdagen zijn in aantocht; dit betekent droogte, brandgevaar.

- Let op de goede staat van de asbakken en vonkschermen.
Elke onregelmatigheid dient aan uw overste onmiddellijk bekend gemaakt te worden.
- Zuiver de vuren op de daartoe aangewezen plaatsen.
- Geen stilstanden naast houtmijten en gevaarlijke opslagplaatsen (olie - petroleum - essence, enz.).
- Tracht enkele elementaire blusmiddelen aan boord te hebben zoals emmer en spade.
- Verwittig uw overste onmiddellijk van de plaatsen waar de grachten en sporen slecht onderhouden zijn en waar een onmiddellijk brandgevaar bestaat.
«Geen enkele nalatigheid, geen enkele brand door eigen schuld, weze de leuze».

Foto Wedstrijd 1948

TOEN het eerste nummer van « Onze Buurtspoorwegen » verscheen, had de Redactie hoogstens nog een half-dozijn foto's voor het illustreren van de volgende nummers.

Sedertdien beschikt de Redactie, naast de verzamelingen bijgehouden in de Bibliotheek van het Hoofdbestuur, over een steeds aangroeiende fotografiedocumentatie, eigen aan het tijdschrift en die de Tramways in 't algemeen en de Buurtspoorwegen in 't bijzonder betreft.

Zo heeft de wedstrijd van verleden jaar onze verzameling verrijkt met enkele interessante clichés.

De wedstrijd van 1948 is ingericht voor alle agenten en abonnees van « Onze Buurtspoorwegen » en hun familieleden, vader, moeder, zoon en dochter. Verleden jaar werd op dit gebied misbruik vastgesteld. Voortaan zullen de agenten, die bij een fotografiewedstrijd foto's opsturen genomen door vreemde personen, definitief uitgesloten worden voor de wedstrijden.

Er zijn twee categorieën voorzien :

A) Onderwerpen welke betrekking hebben op de exploitatie der Buurtspoorwegen : agent aan het werk, oud en nieuw materieel, stelplaats enz...

B) Onderwerp van algemeen toeristisch belang, in België genomen in 1948 (landschap, monument).

In elke categorie zullen de laureaten, aangeduid door de jury,

voor de 1^{ste} prijs : 150 F.,
2^{de} prijs : 100 F.,
3^{de} prijs : 50 F. ontvangen.

Aan de 1^{ste} tot de 10^{de} van elke categorie, worden twee « dienstvrijkaarten voor één reis » geldig in 1949, verleend.

Bovendien was de Antwerpse firma, N. V. Gevaert-fotoprodukten, zo vriendelijk ons voor 500 F. aankoopbons ter beschikking te stellen.

Deze laatste zullen als supplement uitgedeeld worden in categorie A.

Bij de 1^{ste} prijs een bon van 150 F.,
de 2^{de}, 3^{de} en 4^{de} prijs een bon van 100 F.,
de 5^{de} prijs een bon van 50 F.

De fotografieën dienen, bij voorkeur in 't zwart op wit papier ontwikkeld te zijn en in een formaat niet kleiner dan 9 x 12.

Op de keerzijde moet in inkt vermeld worden wat de fotografe voorstelt, alsook de gekozen categorie, de naam van de deelnemer, zijn adres en de stelplaats waarvan hij afhangt.

De verzendingen dienen geadresseerd te worden aan de Redactie van « Onze Buurtspoorwegen », 14, Wetenschapstraat, Brussel, vóór 16 October 1948.

De ontvangen proeven zullen aan een Jury voorgelegd worden.

Alle fotografiedocumenten die ons door de deelnemers toegezonden worden, zullen gebruikt kunnen worden door de N. M. V. B., in de pers of in alle brochures die uitgegeven worden door de N. M. V. B., met de aanduiding : « Archieven N. M. V. B. — cliché X... ».

Het opsturen van foto's veronderstelt vanwege de deelnemer het aannemen van het hierbovenstaand reglement.

Het Rustoord van Wenduine

DP 28 April jl. ging te Brussel de Algemene Vergadering door van het Rustoord der N. M. V. B., welke dit jaar bijzonder gekenmerkt was door de aanwezigheid van dh. Directeur-Generaal De Vos, van alle groepshoofden en van een vijftiental nieuwe geassocieerde leden.

De heer voorzitter Louis Jacobs, na een kort overzicht gegeven te hebben van de geschiedenis van het Rustoord, herinnerde aan de doeltreffende tussenkomst van dh. Léon Jacobs bij de Beheerraad van de N. M. V. B. om de nodige voorschotten te bekomen, alsook aan het ontslag welke dh. Léon Jacobs onlangs genomen heeft als erevoorzitter om deze titel aan de heer De Vos aan te bieden, die welwillend aanvaardde.

Dh. Louis Jacobs spreekt dan over het begin te Heist, en vervolgt : « Na de oorlog moest wat vernield werd terug opgericht worden. Hiertoe bood het onderstation te Wenduine een enige gelegenheid en in enkele maanden was een ruime ledige hall omgebouwd tot een comfortabel rustoord, welke als een model in zijn soort mag doorgaan.

Vele personen uit de sociale werken drukten reeds hun bewondering uit voor deze verwezenlijking.

U weet, mijne Heren, welke gunstige gevoelens de heer graaf de Lichtervelde, voorzitter van de Beheerraad, vervullen t. o. v. het rustoord. Meer dan eens vereerde hij door zijn tegenwoordigheid een of andere feestelijkheid in het Rustoord. Wij zijn er hem heel dankbaar voor.

Het werk is het vertrouwen van de overheid niet onwaardig. Sedert 1935, hebben de familieleden van het personeel meer dan 40.000 dagen doorgebracht in het rustoord. Het jaar 1947 telt er meer dan 6.000. Deze cijfers zijn welsprekend.

Wij hebben de vaste hoop, dat meer agenten van de N. M. V. B. zich als lid van onze vereniging zullen laten inschrijven en dat de oversten van alle graden deze inschrijvingen zullen aanmoedigen ten bate van een groot aantal agenten en kroostrijke gezinnen, die zich geen kostelijke vacaties kunnen veroorloven.

« Het materiële belang van ons werk wordt nog overtroffen door het morele en sociale belang. Door de onderlinge omgang ontstaat er tussen de agenten diepere waardering al bestaat er nog zo veel verschil in graad, in stand, in philosophische en politieke opvatting. En ieder jaar kunnen wij vaststellen, dat tussen al deze mensen, al deze families gekomen uit alle hoeken van het land banden van vriendschap en wederzijdse verstandhouding gesmeed worden. De een voor de andere voelt eerbied en achting; de minder ontwikkelden volgen het voorbeeld van de anderen en allen houden zich waardig ».

■ ■ ■ ■

« Onze Buurtspoorwegen » doet een dringend beroep op de geest van samenwerking van ieder lid van het personeel der N. M. V. B., opdat zij zich minstens als sympathiserend lid (10 F. per jaar) zouden laten inschrijven, en zodoende bijdragen tot de bloei en de verbetering van een sociale verwezenlijking, werk van de agenten zelf : het rustoord te Wenduine.