

Wes B

Onze

BUURTSPORWEGEN

5^{de} JAAR - N^o 26

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

JULI 1950



Foto Roels.

◆ NUTTIGE SUGGESTIES ◆

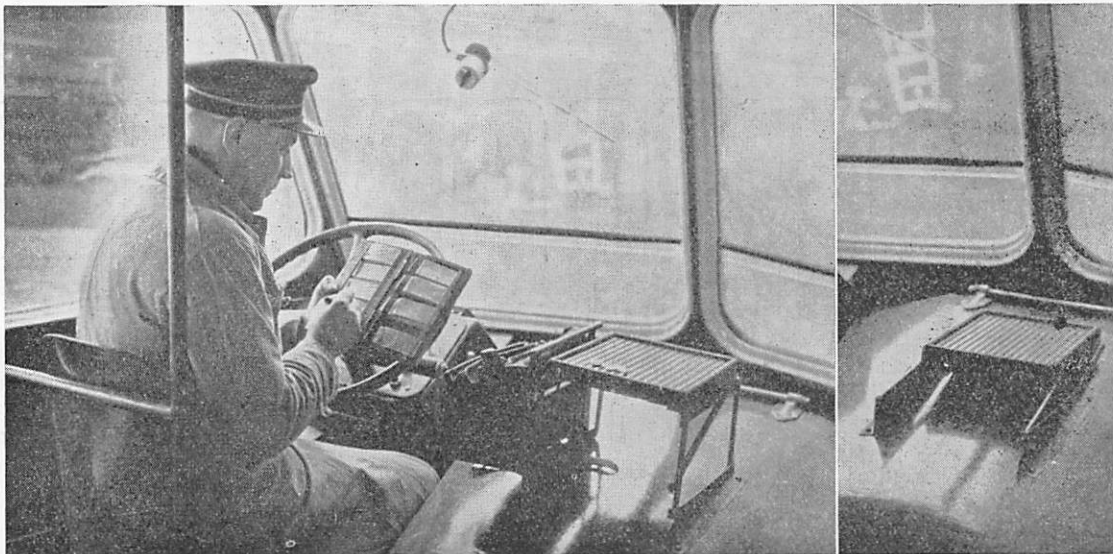


Foto Roels.

De grote publiciteit en het belang dat de redactie van «Onze Buurtspoorwegen» steeds aan de door het personeel uitgedrukte suggesties voorbehouden heeft, zal onze lezers wel niet onbekend zijn.

Verleden week bracht Luik wat nieuws op de markt.

Ziehier hoe o. a. de werkplaats van Luik-St-Gilles een oplossing bracht aan het probleem voor het plaatsen van een betaalmatje op de autobus, die nu eens bij wijze van «one man car» uitgebaat wordt, dan weer door twee agenten bediend wordt.

De hier afgebeelde foto's, genomen door de h. Roels, zijn uiterst klaar. Wij bemerken de geleiderontvanger, klaar om biljetten af te leveren; een opvouwbaar betaalmatje is zichtbaar op de kap van de grote Dieselmotor en de open geldtas is vastgehecht aan een zijde van het toestel.

Het tweede gedeelte van de foto toont ons het opgevouwen toestel, wanneer op de uren van druk verkeer de ontvangst verzekerd wordt door een tweede agent.

★★

Het is ons genoegzaam bekend dat het reglement een achtenswaardige

zaak is; helaas, het in bedrijfhouden van een dienst dringt soms andere maatregelen op! De werkplaats-overste, die een autobus in dienst stelt, ten einde de dienst te versterken op de punten, zal wellicht de schouders ophalen wanneer men hem de opmerking maakt dat de uurrooster en het in het rijtuig opgehangen sectieplan niet overeenstemt met de bediende lijn.

De gouden regel luidt: vooreerst de lijn bedienen!

Ongelukkig genoeg zal hij enkele dagen daarna een verslag van de controledienst dienen te beantwoorden. Ten einde deze moeilijkheden uit de weg te ruimen heeft de werkplaats van Luik-St-Gilles een eenvoudig kadertje in plexi-glass ontworpen.

Dit kadertje kan 3 of 4 grote kartons bevatten, waarop de uurrooster en het sectieplan van de voornaamste autobuslijnen der omgeving zijn aangebracht.

Voortaan zal de ontvanger er slechts dienen over te waken dat de tabel, die overeenstemt met de bediende lijn, alleen zichtbaar wordt. Uw mening hierover? Komen dergelijke malligheden niet voor in uw groep?

Foto Roels.

50 JAAR TERUG

In 1900 werden de plannen voor de aanleg van de lijn Rochefort-Wellin goedgekeurd en werden de terreinen aangekocht.

Bij Koninklijk Besluit van 13 October 1900 werd de Naamloze Vennootschap «Les Tramways Bruxellois», in vervanging van de Naamloze Maatschappij van Spoorwegen met kleine spoorbreedte van Brussel, Elsene-Boendaal, aangenomen als vergunninghoudster voor het onderhoud en uitbating van de buurtlijnen van Brussel naar Haacht en van Brussel-Sterrebeek-Vossem.

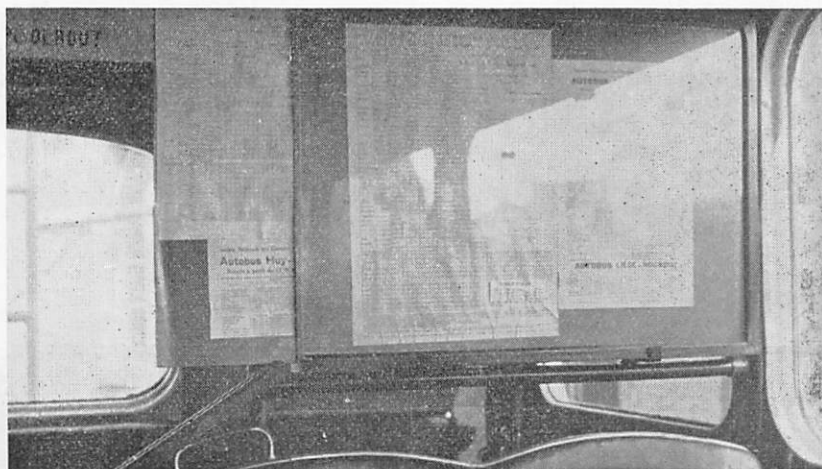
Het personeel, gehecht aan de dienst Domeinen, actieve dienst der onderhandelingen voor de aankoop van gronden, bestond uit 3 definitieve en 10 tijdelijke agenten.

Te Brussel werd de elektrische uitrusting van de vertakking van de Turkijestraat naar de Loixplaats beëindigd.

In 1900 beschikte de N. M. V. B. namelijk over een park met 368 locomotieven en 41 electromotrice-rijtuigen (thans te vergelijken met onze 349 locomotieven, 251 spoorauto's en tractors en onze 1.006 elektrische motrices).

De buurtlijn Antwerpen (Klapdorp) naar de Oude Barreel (Merksem) werd nog immer uitgebaat bij middel van paardendienst; dit gold eveneens voor de dienst, ingericht tussen het station van de Staat en de Tielplaats op de lijn Tiel-Aalter.

De foto op de voorpagina, bekroond met een prijs in onze fotowedstrijd 1949, werd ons ingezonden door de heer Roels, E., en stelt ons een typisch hoekje voor van de oude haven Oostende. Op de achtergrond bemerkt men een Buurtspoorwegwachthuisje, gelegen nabij het oude station. In dergelijke wachthuisjes worden reisbiljetten vooraf afgeleverd.



Verslag over het maatschappelijk dienstjaar

1949

I. — Administratie.

Verscheidene hervormingen werden in de loop van het dienstjaar 1949 uitgevoerd, o. a. in zake van goederen- en reizigersvervoer (standardiseren der vrachtbrieven, geleibrieven, ontvangstbladen, gelijkvormigheid der abonnements, kasregister, enz...)

Deze nieuwigheden werden geregeld door « Onze Buurtsporwegen » onder rubriek « Organiseren is vereenvoudigen » ter kennis van het Personeel gebracht.

Er wordt namelijk op gewezen dat de hervorming van het beheer der magazijnen, nauw verband houdende met het probleem van de aankopen, met goed gevolg aangevat werd in de zin van een merkelijke vermindering van het aantal artikels en van de omvang der vastleggingen.

II. — Personeel.

Op 31 December 1949 bedroeg de getalsterkte van het Personeel :

a) ambtenaars en agenten in dienst bij het Hoofdbestuur	302
b) ambtenaars en agenten werkzaam in de Groepen	10.839

III. — Kapitalen.

Het globaal bedrag der onderschreven kapitalen bedroeg op 31-12-1949 : 1.145.435.000 fr.

Aandeel van de Staat : 48 t. h.
der Provinciën : 28,6 t. h.
der gemeenten : 22,9 t. h.
van particulieren : 0,5 t. h.

IV. — Het programma der werken voor 1950.

A) Sporen.

Het programma voor 1950 omvat : het aanleggen van nieuwe lijnen, zoals Dour-Elouges, Ransart-Fleurus, Ransart (Masse-Diarbois) naar Ransart (Bos), Gouy - Pont-à-Celles ;

tracéwijzigingen te Saint-Ghislain ;
de omlegging van het spoor te Diegem en de verdubbeling er van te beginnen te Haren ;
de verdubbeling van het spoor te Wijnegem (Zwarte Arend) ;
het bestraten in dubbel spoor te Schoten (Deuzeldstraat) ;
de verdubbeling van het spoor op de Zeelaan, te De Panne ;

het nieuwe ringspoor voor het station te Brugge ;
verbeteringen van het tracé te Carnières, Kessel-Lo, Halle-Boolehoven en St-Truiden, verschillende verleggingen langs de steenweg op Gent (Asse-Ter-Heide en Zellik) en de baan op Charleroi (Eigenbrakel).

Daarentegen zullen wij in 1950 verscheidene lijnen opbreken, zoals Sint-Truiden - Herk-de-Stad, Hasselt - Herk-de-Stad, Aalter-Eeklo-grens en Ochain-Ouffet.

B) Gebouwen.

In tal van stelplaatsen zullen vergrotings- of veranderingswerken uitgevoerd worden met het doel sociale en gezondheidsinrichtingen voor het personeel tot stand te brengen.

C) Electrificaties.

De secties van volgende lijnen zullen geëlectriceerd worden :

Linden - Lubbeek - Diest ; Dour - Elouges.

De uitrustingen van de nieuwe onderstations te Châtelet, Velaine en van drie nieuwe verplaatsbare onderstations zullen gemonteerd en in bedrijf gesteld worden.

De uitrusting van het onderstation te Ukkel (Dies-

delle) zal gemoderniseerd worden ; de werking er van zal automatisch gemaakt worden.

Verplaatste onderstations zullen in bedrijf gesteld worden te Quaregnon, St-Joris-Winge en Kaggevinne ; deze laatste twee zullen het vak Linden-Diest voeden.

D) Rollend spoormaterieel.

1° Het volgend materieel, dat vroeger besteld werd, zal in bedrijf gesteld worden :

- 1 lichtere elektrische bogiemotrice met automatische deuren en enkele stuurrichting ;
- 24 bogiemotrices van het type P.C.C.-car ;
- 7 bogiemotrices van het stadstype ;
- 23 bogie-aanhangrijtuigen van het type in lichte legering ;
- 3 lichtere bogie-aanhangrijtuigen voor railauto's ;
- 2 twee-assige tractors met motors met inwendige verbranding ;
- 1 bogietractor voor normaal spoor, met twee motors met inwendige verbranding.

2° De modernisatie van een zeker aantal bogiemotrices en -aanhangerwagens zal voortgezet worden.

E) Rollend autobusmaterieel.

Het steeds groeiend baanvervoer heeft er ons toe verplicht 62 nieuwe autobussen te bestellen, die thans volop in aanbouw zijn, waarvan :

- 12 met onderstel Chevrolet en benzinemotor ;
- 50 met onderstel Brossel-Leyland en zware oliemotor.

Deze autobussen zullen gecarrosseerd worden om als « one man car » gebruikt te kunnen worden.

V. — Exploitatie-uitslagen.

De totale ontvangst van de gezamenlijke spoorlijnen beliep in 1949 1.190.046.098,— fr.
en de uitgaven 1.197.306.504,— fr.

De gemiddelde exploitatiecoëfficiënt (verhouding

tussen de uitgaven en de ontvangsten $C = \frac{U}{O}$ is

100,61 in 1949 tegen
108,30 in 1948 en
109,29 in 1947.

De exploitatiecoëfficiënt der geëlectriceerde lijnen en secties bedroeg 95,78% tegen 102,24 in 1948.

Wij hebben dus voor het dienstjaar 1949 een gevoelige verbetering van de toestand kunnen vaststellen.

In het vorig verslag werd de nadruk gelegd op de noodzakelijkheid een compensatie te bekomen, althans gedeeltelijk, voor de winstderving die voortvloeit uit het bestaan van verminderingen aan talrijke categorieën burgers, verminderingen waarop haast meer dan een miljoen rechthebbenden aanspraak kunnen maken.

Het is een verheugend feit dat de h. Minister Segers het billijk geacht heeft de N. M. V. B. een compensatievergoeding toe te kennen voor het ons opgelegde vervoer tegen verminderde prijs.

Deze door de Regering genomen gunstige beslissingen, hebben op de uitslagen over het dienstjaar 1949 een gevoelige weerslag gehad.

Merken wij nog op dat, vergeleken bij het vorig jaar, het totaal van het aantal doorlopen kilometers stationnair gebleven is :

1948	66.816.931 km.
1949	66.863.014 km.

* * *

In een volgend nummer zullen wij een uiteenzetting geven van de maatregelen van technische aard, toegepast op het elektrisch en het niet geëlectriceerd net, ten einde de uitgaven te besnoeien. Wij zullen insgelijks het railbaan-vraagstuk behandelen, zoals voorgesteld in het verslag.



Voorkomen van de ongevallen

op de weg van het werk

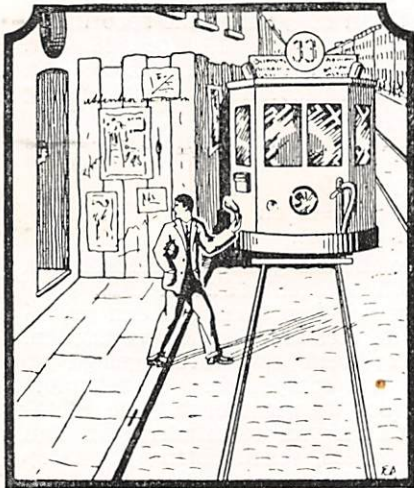
Er wordt vastgesteld dat een groot aantal ongevallen zich voordoen op de weg van het werk, zoals blijkt uit volgende statistieken.

Aantal ongevallen	1949	1948
Dodelijke	—	2
Met invaliditeit	4	—
Met tijdelijke werkonbe- kwaamheid.	55	55
Zonder werkverlet	13	10
Totaal :	72	67

Het aantal dagen werkverlet bedroeg 1.533 voor 1949 tegen 713 voor 1948.



Voor 1949 bedroegen de financiële lasten ± 800.000 frank. Aan de hand van dergelijke cijfers achten wij het nuttig enkele raadgevingen in ieders belang te herinneren.



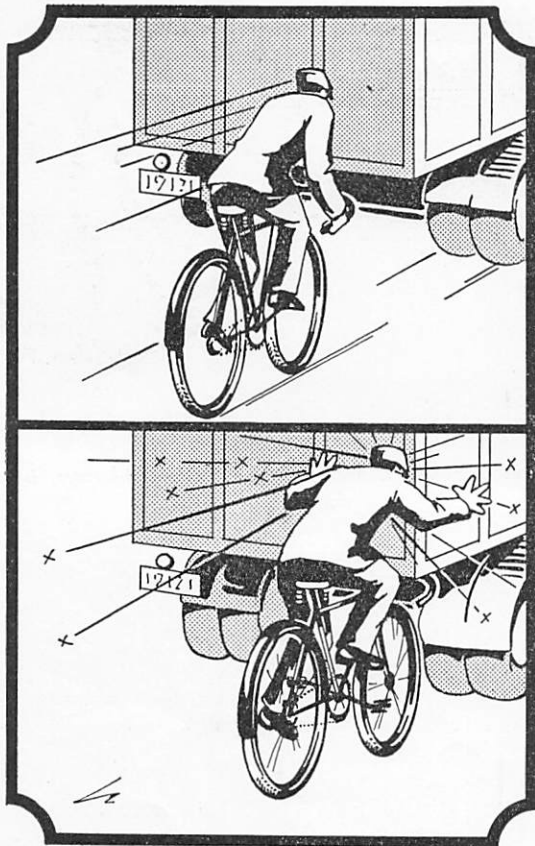
I. - Voor de voetgangers.

- Vertrekt op tijd van huis om U naar uw werk te begeven. Door U te overhaasten kunt U onvoorzichtigheden begaan.
- Gaat altijd rechts.
- Gaat niet op de rand van het voetpad.
- Verdubbelt de aandacht bij het naderen van de hoek van een gebouw.
- Weest voorzichtig bij het voorbijgaan van uitrijpoorten van fabrieken, magazijnen, enz...
- Leest niet al gaande. Wijdt uw ganse aandacht aan het verkeer.
- Kijkt rechts en links alvorens een straat over te steken.
- Eerbiedigt de verkeerssignalen.

II. - Aan hen die trein, tram of autobus gebruiken.

- Wacht op de volledige stilstand alvorens in of uit te stappen.
- Vermijdt het stoten en duwen.
- Bij het afstappen :
wacht op de volledige stilstand ;
houdt het handvat met de linkerhand als U rechts afstapt en met de rechterhand als U links afstapt ;
- ziet waar U de voet plaatst.
- Blijft niet op de voetrede staan bij overbevolking.
- Gebruikt de handvatten en voettreden bij het op- en afstappen.
- Weest dubbel voorzichtig in geval van gladheid van de baan.

De wielrijders zijn gehouden gebruik te maken van de hun voorbehouden rijwielpaden



III. - Voor de wielrijders.

- Rijdt niet aan een overdreven snelheid.
- Blijft steeds rechts van de baan, tenzij aanwijspaten het anders voorschrijven.
- Rijdt niet met losse handen om uw evenwichtstalen te vertonen.
- Verdubbelt uw aandacht in geval van mist.
- Rijdt niet zonder licht bij avond.
- Laat U niet verstrooien door een of ander straattafeel.
- Opgepast aan onbewaakte overwegen.
- Weest voorzichtig bij het oversteken van tramsporen.
- Volgt geen voertuigen en gaat er niet aanhangen.
- Eerbiedigt de verkeerssignalen.
- Alvorens van richting te veranderen, vergeet niet uw arm uit te steken.
- Onderhoudt uw velo (remmen, licht, enz.).

Per fiets rijdend, grijpt U niet vast aan de voertuigen.

**MEN VINDT GEMAKKELIJK VERVANGSTUKKEN VOOR EEN VELO OF EEN MACHINE.
MAAR ER BESTAAN NERGENS LEDEMATEN TOT VERVANGING.**

Belangrijk bericht

INGEVOLGE de aanhoudende vermindering van de fondsen welke zij kan besteden aan de toegevoegde werken, heeft de Hulpkas van de Staat voor Gezinsvergoedingen zojuist de volgende beslissingen getroffen :

- 1° **Premie tot aanmoediging voor technische vorming** : deze premie is van 1 April 1950 af volledig afgeschaft;
- 2° **Premie voor borstvoeding** : van 1 April 1950 af worden volgende wijzigingen aangebracht :
 - a) **vermindering van 6 tot 5** van het aantal maanden voor dewelke de premie wordt toegekend;
 - b) **vermindering van 500 fr. tot 300 fr.** van het maandelijks bedrag der premie.

De begunstigden dezer premiën die zich in een speciale toestand bevinden, zullen eerlang een persoonlijke mededeling ontvangen.

In afwachting worden zij dringend verzocht geen klachten te richten tot de Sociale Dienst, die geenszins verantwoordelijk is voor deze maatregelen.

- 3° **Luiermand** : De speciale luiermand voor een 1^{ste} geboorte, die sinds het begin van het jaar werd toegekend, zal **binnenkort** vervangen worden door een colli van **hetzelfde type als dat welk thans wordt toegekend voor de volgende geboorten.**

Wenduine-Brussel

Een nieuwe uurtabel

Wenduine	12,43
Knokke	A. 13,23
	V. 13,35
Brugge	A. 14,10
	V. 14,40
Zomergem	A. 16,—
	V. 16,5
Gent — Palingshuizen	A. 16,45
de brug van het kanaal oversteken lijn 3 doorstreept nemen tot aan de Dampoort waar de tram Gent-Wet- teren, vertrek Gent-Sint-Pieter om 17,—, doorkomt.	
Gent - Dampoort	V. 17,20
Wetteren	A. 18,—
	V. 18,10
Aalst	A. 19,14
	V. 19,20
Brussel-Noord	A. 20,28

ERRATUM

In het artikel « De Drang naar Zee! » van het vorig nummer, gelieve te lezen « Gent-St-Pieter V. 11,13 » en niet « 11,23 ».

de twintig kilometer. De kortste daarentegen van Saint-Lazare naar de Porte de Clichy is slechts 3800 meter lang. Hoewel alle treinen door middel van elektrische tractie worden voortbewogen, ziet men nergens 'n bovenleiding. Een derde rail voorziet namelijk in de stroomlevering. De 32 onderstations zorgen er voor dat de derde rail constant 600 Volt gelijkstroom toegevoerd krijgt. De stations, die het diepst liggen zijn uitgerust met roltrappen en liften. In totaal dienen tachtig roltrappen en vierendertig liften het gemak van de métro-reizigers.

Bovendien zorgen 158 pompstations er voor dat de tunnels niet blank komen te staan.

Bij de aanleg van de ondergrondse spoorwegen heeft men zoveel mogelijk de loop van de wegen gevolgd. Dit werd voornamelijk gedaan om zo weinig mogelijk te moeten onteigenen. Vijf maal duikt de métro onder de Seine, de rivier die dwars door Parijs loopt, door en drie



lijnen voeren er door middel van bruggen overheen. De métro loopt trouwens niet helemaal ondergronds. Zo nu en dan kruipen de treintjes als mollen uit de grond om dan kilometers lang hun weg over viaducten boven het straatverkeer te vervolgen. De viaducten beslaan gezamenlijk een lengte van tien kilometer. Bovendien loopt de métro nog achttien kilometer bovengronds op straathoogte.

De drukste lijn, deze van het Château de Vincennes naar de Pont de Neuilly, verwerkt ruim 180 miljoen reizigers per jaar. Ter vergelijking geven we hier het cijfer van het aantal reizigers vervoerd in 1949 over **het gehele net der N. M. V. B.**, zegge 288 miljoen.

Het station Saint-Lazare is met ruim vijftig miljoen reizigers het drukste station.

Het verkeer door de tunnels maakt het onmogelijk overdag reparaties en onderhoudswerkzaamheden uit te voeren. Dit moet dus allemaal 's nachts gebeuren maar veel tijd wordt de arbeiders niet gegund.

Tot kwart over één in de nacht rijden de treinen nog door de tunnels en 's ochtends om half zes neemt de dienst al weer een aanvang.

Meer dan vier uur schiet er dus niet over. Die vier uur wordt er dan ook ingespannen gewerkt. Van te voren wordt een plan gemaakt dat door de vaklieden tot op de minuut nauwkeurig wordt gevolgd. Het komt dan ook maar zeer zelden voor dat de dienst in de vroege

ochtend vertraging ondervindt omdat de werkzaamheden nog niet gereed zijn. We kunnen niet zeggen dat de Parijzenaar trots is op het prachtige vervoersapparaat de métro. Hij is er aan gewend en kan zich een bestaan zonder dit vervoersapparaat niet eens meer voorstellen. Toen we een Parijzenaar dan ook vroegen wat er wel zou gebeuren als de métro er eens niet was, keek hij ons verbaasd aan. Hij dacht een paar minuten na, kon zich een dergelijke toestand kennelijk niet voorstellen, haalde toen z'n schouders op en antwoordde : maar de métro bestaat toch !

Wie wel trots op de métro zijn ? De mensen van de ondergrondse zelf.

De bijna 40.000 métromensen werken geconcentreerd en in goede harmonie met elkaar samen.

Ongevallen komen ondanks het zeer drukke verkeer dan ook maar hoogst, hoogst zelden voor.

Hoe goed ze kunnen samenwerken bleek wel tijdens de bezetting. De tunnels leenden zich uitstekend voor het inrichten van ondergrondse fabrieken. Pas enige maanden voor de bevrijding drong dit ook tot de Duitsers door. Zij besloten ook de ondergrondse gangen van lijn 11 als fabriek in te richten. Het personeel rekte het ont-ruimingswerk echter zolang, dat er nog geen machine was geplaatst toen Parijs bevrijd werd. Ook op andere gebieden werkten de métro-mensen mee aan het algemene verzet.

Over iets dat iedereen dadelijk opvalt bij het betreden van de métro : de warme naar olie staal en stof riekende lucht hebben we u nog niets verteld.

Het is blijkbaar onmogelijk of misschien zelfs ongewenst om de gangen goed te ventileren. Door grote roosters in de straten wordt de lucht afgevoerd en de Parijzenaar loopt dan ook bij voorkeur om deze roosters heen.

Iedere buitenlander voelt zich in de métro onmiddellijk op zijn gemak. Dat komt omdat de inrichting zo eenvoudig is. Het is bijna uitgesloten dat u in de verkeerde trein stap. Langs ieder perron komen namelijk slechts treinen voor één bepaalde richting te staan. Slechts één gang leidt naar een bepaald perron.

Indien u dus de goede gang te pakken heeft, komt u zonder moeilijkheden in de goede trein terecht. Laten we eens een voorbeeld nemen U staat op de Place de la Concorde en u wilt naar de Place de l'Etoile om de Arc de Triomphe te gaan bewonderen. U duikt de métro in. In de hal van ieder métrostation hangt een kaart en op die kaart geeft 'n grote rode vlek aan waar u zich bevindt : in onderhavig geval dus Place de la Concorde. U zoekt het station op waar u heen moet : de Place de l'Etoile. En u bemerkt dat dit station op de lijn ligt waarvan het **eindstation** Pont de Neuilly heet. Dit eindstation moet u goed in gedachten houden. Verscheidene gangen beginnen in de stationshal. Boven elke gang staat de naam van een eindstation. U behoeft dus maar de gang op te zoeken, waar Pont de Neuilly boven staat. Die gang loopt u in, nadat u aan het loket een kaartje hebt gekocht, waarop u twee reizen kunt maken. In die gang vindt u een groot bord waarop onder elkaar de stations staan aangegeven van de plaats waar u bent tot het eindstation. U controleert even. Juist, het vijfde station is de Place de l'Etoile. Aan het einde van de gang hoort u het geluid reeds van een binnenkomende trein. U zet er de pas in, maar tevergeefs. Vlak voor het perron is een deur en aan de andere kant van die deur ziet u uw trein staan. Maar de deur is gesloten ! Dat klinkt eisen aardig doch deze deuren worden automatisch gesloten zodra een trein vlak bij het station is. Het is dus uitgesloten, dat u de trein op het nippertje haalt. U bent ruim op tijd of u mist de trein.

Zodra de trein in de tunnel verdwenen is, gaat de deur weer open en het wachten is nu nog op de volgende trein, die u naar de Place de l'Etoile zal brengen.

U ziet dus : wat de métro betreft kunt u met een gerust hart naar Parijs gaan !

(Uit Nieuwspoor).



Put, A.
baanw. — Heusden
38 jaren dienst.



De Kimpe, A.
ontvanger — Elversele
42 jaren dienst.



Gilissen, J.
machin. 1^e cl. Lanaken
43 jaren dienst.



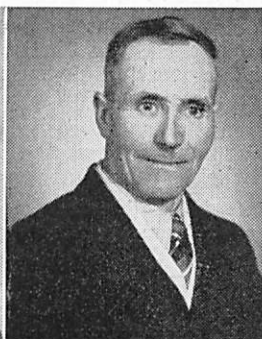
Kuhn, J.
wattman — Eugies
40 jaren dienst.



Van Loo, D.
ploegbaas - Kessel-Loo
46 jaren dienst.



Baugniet
baanw. — Incourt
37 jaren dienst.



Clinckx, D.
ploegbaas, O.L.V. Tielt
41 jaren dienst.



Stockmans, E.
machin., O. L. V. Tielt
39 jaren dienst.



De Leus, J.
wattman - Wespelaar
39 jaren dienst.



Staande van l. n. r.: Breugelmans, Driessen, Wuyts, Graf, Depeuter, Coenen. - Vooraan: Paepén, Van Uffel, Leirs, Zagers, Verlooy.

De voetbalploegen van de Buurtspoorwegen weten niet van wat hout pijlen maken en met de grootste moeite kunnen zij de twee eindjes aan elkaar knopen. Naar het schijnt zouden de globale onkosten van een voetbalteam dat enkel 's Zaterdags in corporatief verband uitkomt, tot een som van 15.000 fr. belopen.

Nochtans hebben wij vernomen dat er in het Antwerpse voetbalploegen van de buurtspoorwegen bestaan die enkel maar spelen voor weldadigheidsdoeleinden. Zij gelukken er in geschenken van 700 tot 1.000 fr. te verlenen aan weduwen en door arbeidsongelukken getroffen agenten.

Wij betuigen hen onze hartelijkste gelukwensen.

Alzo heeft de ploeg van de autogeleders van Antwerpen (Zurenborg) deze van de werkplaats Merksem ontmoet en de ploeg van Zurenborg heeft een wedstrijd betwist met deze van Oostmalle. Het dient gezegd dat deze ploegen slechts bij gelegenheid spelen en hun onkosten alzo zeer gering zijn.

Ziehier twee Buurtspoorwegvoetbalploegen die wij U voor de eerste maal voorstellen.

Voetbal in groep Antwerpen



Ploeg Merksem :

Staande v. l. n. r.: Ilse J. (Referee) - Asscherick (Inrichter) - Goossens - De Ceuster - V. Hensbergen - Bleyers - Proost - Willems (Grensrechter) - V. d. Bogaert.

Zittend v. l. n. r.: Coena - V. Uffel A. (Kapitein) - V. Geyt - Janssens - Verstraelen - V. D. Bleeken.

TER HERINNERING

De werklieden van de N. M. V. B. genieten van de vermindering van 50 % op de prijs der weekabonnementen van de N. M. Belgische spoorwegen.

de Buurtspoorwegen

De Nieuwe Brug te Zwijndrecht

De buurtlijn Hamme-Antwerpen (Linker Oever) doorkruist het gebied toebehorende aan de Intercommunale Maatschappij Antwerpen Linker Schelde Oever « IMALSO ». Deze maatschappij streeft een vast urbanisatieprogramma van de Linker Oever der Schelde na en gaat geregeld tot verhogingswerken der terreinen over.

Voor enkele jaren werden we verplicht, zoals ten andere de N. M. B. S., de sporen te verhogen. Onze instellingen aan de Linker Oever ondergingen grote veranderingen ten einde van de nieuwe verkeerswegen gebruik te maken.

Nochtans, het bestaan te Burcht-Polder van een overweg der N. M. B. S. (lijn Antwerpen - Zwijndrecht - St-Niklaas - Gent) berokkende talrijke veranderingen aan onze buurtlijn. De nieuwe dienstregeling sinds Mei 1948 in voege gebracht, leed er geweldig onder.

Ten einde aan deze toestand te verhelpen werd een nieuw tracé der buurtlijn verwezenlijkt, door oprichting van een brug over de sporen der N. M. B. S. Het nieuw tracé zal de lijn ongeveer 200 m. verkorten.

De onkosten van onderhoud en bewaring van de overweg zullen dus uitgespaard worden.

De metallieke brug werd gans vervaardigd in de werkhuizen van Destelbergen; slechts de plaatsing werd bij aanbesteding voltrokken. De foto's stellen een versierde motorwagen voor op de dag der inwijding.

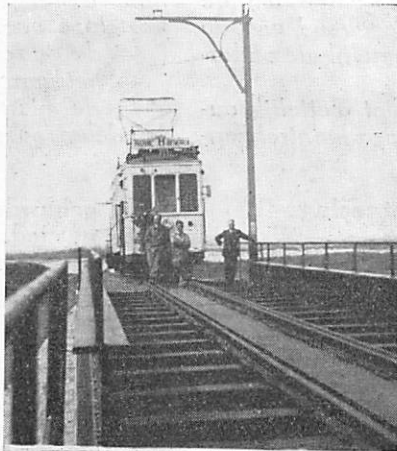
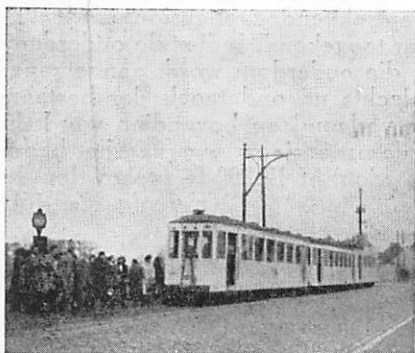
Staande van links naar rechts: De heren De Mynck; Dhooghe, dienstoverste W. W.; Vermeulen, netoverste; De Simpele, dienstoverste; De Rijcke; De Bondt, toezichter Steen en vooraan: De Ridder.

Een reis per vliegtuig die eindigt per tram

Er is zodanig veel gesproken geweest over beschouwingen aangaande het spoor en de baan dat wij met genoegen, gepaard met een zekere fierheid onze lezers een authentieke verwezenlijking kunnen voorstellen van een coördinatie vliegtuig-tram die hoogst waarschijnlijk voor de eerste maal in Europa op 15 April 11, op ons net heeft plaats gevonden!

Deze historische gebeurtenis, die haar plaats krijgt in de annalen van de N.M.V.B. welke wij bezig zijn te verzamelen loont de moeite « ab ovo » uiteengezet te worden!

Begin April 11, ontving de redactie van « Onze Buurtspoorwegen » een schrijven uit Londen. Een abontment, de h. Price, agent bij het reisagentschap « Cook and Son », verzocht de redactie om de doorgangsuren van de tram richting Brussel, alsook een opgave van de prijs. Een weinig verwonderd (vermits de autoeers van de Sabena het verkeer tussen de vlieghaven en Brussel regelen) verzond de redactie de urenroosters en de gevraagde prijs.



Een
weder-
varen
van
controleur
Speurneus



S. — Wel ontvanger, nu alie man afgestapt is en we onder 4 ogen kunnen spreken, gaat ge me eens kort en goed vertellen waarom ge de identiteitskaart van die reiziger gevraagd hebt?

Ont. — Wilt ge weten hoe de vork in de steel zit?

S. — Helaas ja; ik ben met rust, mijn kleinste zit op mijn knieën. Plotseling verneem ik een mengeling van weinig vleiende uitroepen: « Eenzevigheidskaart — 6 fr. — Gestapo — nooit of te nooit ».

Ont. — Wat wilt ge. Van de stad komende heeft hij 5 F. betaald en nu, heb ik hem voor de terugreis 6 F. aangerekend.

S. — Dit heb ik kunnen vaststellen en heb hem de zaak kalm en beleefd van A tot Z uitgelegd, daar hij niet geweigerd heeft van te betalen.

Ont. — Allemaal goed en wel, doch deze « kribbebijter » nam daar maar zo geen vrede mee en snauwde me nog in weinig vriendelijke bewoordingen toe: « goed, ik neem nota van uw nummer en zal een klacht indienen ».

S. — En hebt gij dus op uw beurt zijn eenzevigheidskaart geëist.

Ont. — Dit heeft hij te danken aan zijn aanvallige vrouw, die nog een graad erger was als hij: zij slingerde me alle mogelijke verwensingen en bedreigingen naar het hoofd « nooit van mijn leven, Gestapo! ».

S. — Best aan te nemen, stel U even in de plaats van deze eerbiedwaardige dame; zij koesterde de indruk van een 1 F. te veel betaald te hebben aan de « boerentram » en op de koop toe vraagt gij haar eenzevigheidskaart en Oh! grote God, bestond er wel voldoende reden toe.

Ont. — Vermits ik een « terechtwijziging » ging oplopen achtte ik mij in mijn recht de naam te kennen van het individu dat mijn eerlijkheid durfde in twijfel trekken.

S. — Maar, daar gij er toch van overtuigd waart, recht in uw schoenen te staan, wat belang kon dat dan nog hebben? Een klacht van dien aard kan U niet het minst verontrusten. Waarom dan deze dame in een hacheijke toestand brengen en haar krenken in haar vrouwelijke ijdelheid, door haar in 't openbaar te laten bevestigen dat zij geboren is in 1890?

Ont. — Ik wil weten wie me onrechtmatig een fout durft aanwrijven.

S. — Neen ontvanger, ge hebt het rechte eind niet te pakken. Ge kunt slechts de identiteitskaart van een reiziger eisen, indien deze uitdrukkelijk in overtreding is met een punt van het politiereglement.

Ont. — Maar...

S. — Komt hier niet te pas, gij hebt deze reizigers onnodig ingenomen tegenover de N. M. V. B.

Nochtans had ik hen vergeten de vraag te stellen waar zij bij hun heenreis opgestapt waren.

Ont. — Zij konden evengoed sectie 1, dus nog altijd de stad als vertrekpunt genomen hebben wat het verschil van deze frank uitlegt.

S. — Wat ge hen diende uit te leggen.

Het wettelijk Pensioen (vervolg)

In de nummers 23 en 25 onderzochten wij de eerste twee wettelijke voordelen toegekend aan de loontrekkende gepensioneerden, namelijk de ouderdomsrente en de Rijksbijdrage.

Naast deze twee elementen van het wettelijk ouderdomspensioen bekomen de gewezen loontrekkenden, onder sommige voorwaarden, nog volgende kosteloze voordelen vanwege de Staat :

— de ouderdomsrentetoeslag, en

— het aanvullend ouderdomspensioen.

In de hieronderstaande paragraaf III zullen wij handelen over de kosteloze ouderdomsrentetoeslag.

III. — De ouderdomsrentetoeslag.

Eerst en vooral dient hier opgemerkt dat er twee onderscheiden soorten van ouderdomsrentetoeslag bestaan :

1) de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek der bestaansmiddelen, toegekend aan de gepensioneerde arbeiders, op wier rekening de wettelijk voorgeschreven stortingen werden verricht;

2) de ouderdomsrentetoeslag na onderzoek der bestaansmiddelen, uitgekeerd :

a) aan de gepensioneerde arbeiders aan dewelke de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek geweigerd wordt, omdat op hun pensioenrekening het vereiste aantal stortingen niet werd verricht;

b) aan de vrij-verzekerden en zelfstandige arbeiders.

Daar het bedrag, de toekenningsvoorwaarden en de formaliteiten tot het bekomen van de ouderdomsrentetoeslag zonder of na onderzoek verschillend zijn, zullen wij beide afzonderlijk onderzoeken.

A. — De ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek der bestaansmiddelen.

1) Bedrag.

Voor de gepensioneerde loontrekkenden, geboren tussen de jaren 1867 tot en met 1907, wordt, onder de voorwaarden vastgesteld onder 2) hieronder, een ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek der bestaansmiddelen verleend, waarvan het jaarlijks bedrag in de hieronderstaande tabel is aangeduid :

Tabel I : Gehuwde mannelijke gerechtigden.

Tabel II : Mannelijke of vrouwelijke ongehuwden, weduwnaars, uit de echt gescheidenen, van tafel en bed en van goederen gescheidenen.

Geboorte-jaar	Tabel I	Tabel II	Geboorte-jaar	Tabel I	Tabel II
1867	3.200	2.100	1888	2.000	900
1868	3.200	2.100	1889	1.900	800
1869	3.200	2.100	1890	1.800	700
1870	3.100	2.000	1891	1.800	700
1871	3.100	2.000	1892	1.700	600
1872	3.000	1.900	1893	1.600	500
1873	3.000	1.900	1894	1.500	400
1874	2.900	1.800	1895	1.400	300
1875	2.900	1.800	1896	1.300	200
1876	2.800	1.700	1897	1.200	100
1877	2.700	1.600	1898	1.100	—
1878	2.600	1.500	1899	900	—
1879	2.600	1.500	1900	800	—
1880	2.600	1.500	1901	700	—
1881	2.500	1.400	1902	600	—
1882	2.400	1.300	1903	500	—
1883	2.400	1.300	1904	400	—
1884	2.300	1.200	1905	300	—
1885	2.300	1.200	1906	200	—
1886	2.200	1.100	1907	100	—
1887	2.100	1.000			

De gehuwde vrouw, wier man met de toeslag niet is begunstigd, mag op de ouderdom van 65 jaar persoonlijk aanspraak maken op ten hoogste de helft van het bedrag van de toeslag tot het geboortjaar van haar man betrekkelijk.

In geval de echtgenoten feitelijk gescheiden leven, wordt aan de man slechts de helft uitbetaald van de toeslag voorzien onder tabel I hierboven.

Zoals uit de voorgaande tabellen blijkt wordt de kosteloze toeslag slechts verleend aan de verzekerden geboren binnen een bepaalde periode. Deze toeslag werd ingevoerd ten voordele van de personen die reeds 65 jaar oud waren of reeds een min of meer gevorderde ouderdom hadden bereikt op het ogenblik dat de pensioenwet van kracht werd. De eersten konden geen storting meer verrichten daar zij de ouderdom van 65 jaar hadden bereikt; de anderen konden niet meer voldoende stortingen verrichten om zich een normaal pensioen te verzekeren.

De kosteloze ouderdomsrentetoeslag is bijgevolg de aanvulling van het gedeelte van het pensioen dat de belanghebbenden niet hebben kunnen verwerven door hun stortingen, gezien hun ouderdom.

Vermits de ouderdomsrentetoeslag (en het aanvullend ouderdomspensioen waarover wij later zullen handelen) kosteloos worden verleend, heeft de Staat zekere voorwaarden gesteld voor de toekenning van deze voordelen.

2) Toekenningsvoorwaarden.

Algemeene toekenningsvoorwaarden.

a) Voorwaarden van nationaliteit.

De ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek wordt enkel toegekend aan de verzekerden van Belgische nationaliteit en aan de vaderlandlozen. Bedoelde toeslag wordt niet verleend aan de personen van vreemde nationaliteit, tenzij een verdrag van gelijkstelling met hun land van herkomst werd gesloten, hetgeen het geval is voor Nederland en Frankrijk, of tenzij België door een verdrag van economische unie met het land van herkomst is verbonden, hetgeen geldt voor het Groot-Hertogdom Luxemburg.

b) Voorwaarden van verblijf.

De verzekerden kunnen de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek slechts bekomen wanneer zij hun werkelijke verblijfplaats in België hebben. De gepensioneerden van Luxemburgse nationaliteit mogen evenwel hetzij in België, hetzij in het Groot-Hertogdom Luxemburg verblijven.

c) Voorwaarden van ouderdom.

De ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek wordt aan de loontrekkende gepensioneerden ten vroegste op 65 jaar toegekend. Indien de ouderdomsrentetoeslag vóór die ouderdom wordt aangevraagd, kan de toeslag slechts na onderzoek der bestaansmiddelen worden verleend en bovendien wordt het aanvullend ouderdomspensioen, waarvan het bedrag 11.500 fr. (ongehuwden) of 17.200 fr. (gehuwden) bedraagt, geweigerd. (Vervolg blz. 16)

Het ontstaan van de luchtband

Al is het meer dan 200 jaar geleden dat de gummi werd ontdekt, toch is de luchtband niet meer dan 60 jaar oud. We bedoelen : van zijn eigenlijk ontstaan af gerekend, want tussen de datum van zijn uitvinding en de datum waarop de eerste luchtband werd vervaardigd ligt er een even lange tijdsperiode als tussen het ontstaan van de band en heden.

Toen rond 1885 het rijwiel werd uitgevonden verschenen de eerste gummikransen, die de met ijzer belegde wielen moesten vervangen. Die uitvinding werd toegepast zodra, in 1885, de eerste voertuigen met mechanische stoomtractie, en nadien met benzinemotor, in gebruik kwamen.

Het ontstaan van de luchtband.
Hoe ontstond de eerste luchtband ?

Het is een veearts uit Belfast (Ierland) die op zekere dag op de gedachte kwam de wielen van de driewieler van zijn zoon te beleggen met een opgeblazen soepele buis. Hij rolde een blad rubber rond een stok om er een buis van te maken, de randen van dat blad kleefde hij met solutie op elkaar, werkte de twee uiteinden van de buis aaneen, na op deze een klein gummibuisje te hebben bevestigd. Eens de buis klaar, bevestigde hij ze op het wiel door middel van een band linnen en blies ze toen op met een voetbalspomp. De luchtband was uitgevonden. De veearts heette J.-B. Dunlop. Hij deponeerde zijn brevet op 23 Juli 1888. Het jaar daarop werd te Dublin een eerste luchtbandenfabriek geopend en in Februari 1890 werd op de Expositie te Stanley de eerste luchtband tentoongesteld. Toen pas ontdekte men dat er reeds in 1845, dus 45 jaar vroeger, een patent voor luchtband was gedeponeerd door een zekere Thomson. Bedoeld patent was echter nooit voor praktische verwezenlijking aangewend geworden.

Daar de vroegere dagtekennig van dit laatste brevet het Dunlop-patent waardeloos maakte, konden Franse en Amerikaanse firma's de

nieuwe uitvinding, die weldra een zeer snelle uitbreiding zou nemen, exploiteren en ontwikkelen.

De eerste verbeteringen : de met ijzer versterkte banden.

Zoals hij te dien tijde vervaardigd werd kon de band van de velg niet afgenomen worden. Een herstelling er van had dan ook veel weg van een heelkundige bewerking. Op 24 Juli 1890 nam Barlett patent op een systeem, « Clincher » genaamd, en in September van datzelfde jaar bekam Welch een brevet voor een luchtband met metalen stangen en voor een uitgehohde wielvelg.

In 1893 liet de Amerikaan Palmer een band breveteren waarvan het karkas bestond uit koorden, in vervanging van het tot dan toe gebruikte linnen. De eerste « Cord »-band werd datzelfde jaar voorgesteld op de rijwieltentoonstelling van Philadelphia. Toen rond 1895 de automobielen haar intrede deed was het nodig de luchtbanden opnieuw bij te werken want het bleek alras dat degene die voor de paar-dervoertuigen bestemd waren heel wat feilen vertoonden wanneer ze op mechanisch gedreven voertuigen gebruikt werden, nl. ten gevolge van het hogere gewicht en de grotere snelheid van deze voertuigen.

Het eerste streven naar verbetering was gericht op het vermijden van het slippen. Toen verschenen de eerste banden met gegroefde rijstroken. Nadien werden de opzoekingen geconcentreerd op het probleem van het springen. Rond 1905 kwamen de eerste rijstroken met stalen nagels tot stand, alsook de lederen vernagelde stroken, de « met ijzer beslagen » inwendige verhitting.

Er werd zodanig gewerkt om het springen te beletten, dat men de banden hoe langer hoe stijver maakte. Het gevolg er van was, dat ze niet zozeer vergingen door uitwendige sleet dan wel door de snelle ontbinding van de karkas, veroorzaakt door een overdreven inwendige verhitting.



Westerloo was na de oorlog, een centrum van autobuslijnen dat het vervoer der mijnwerkers naar Limburg verzekerde.

De garage werd naar Tessenderlo overgeplaatst.

Ziehier de H. Gestel, huidige stelplaatsoverste te Oostmalle met zijn werktuigkundigen.

De uitvinding van het « Koord » - weefsel.

Sedert 1903 had een Engelse maatschappij, waarvan de fabriek te Silvertown gevestigd was, die kwestie bestudeerd en ze was er toe gekomen een luchtbandfabriecage op touw te zetten met draadlagen, koordweefsel genaamd. In 1910 kwam de Diamond C° van Akron (U. S. A.) in 't bezit van het brevet voor « koord »- band, brevet dat werd genoemd naar de plaats waar hij in Engeland werd gefabriceerd, nl. Silvertown.

Toen bracht een nieuwe uitvinding een omwenteling teweeg in de luchtbandenindustrie, nl. een patent dat in November 1912 door een Duitse firma werd genomen in verband met de vulkanisatiebevoedigers. Het is dank zij deze uitvinding dat men de fysieke hoedanigheden van de rubber aanzienlijk heeft kunnen verhogen. Toen brak de eerste wereldoorlog uit. Gedurende die ganse periode bleef de bandenfabricatie ongewijzigd.

Sedert die tijd werden aan de luchtband nog verbeteringen toegebracht, die er hoofdzakelijk op gericht waren :

de veiligheid, het comfort, de gebruiksduur te verhogen van de steeds zwaarder wordende gebruiksvoorwaarden.

De evolutie van de luchtband is nog ver van geëindigd.

De luchtbanden zijn tamelijk vlug vatbaar voor slijtage.

Onder de verschillende factoren die een rol spelen bij het bespoedigen van de sleet, is de aandacht van het overwegend gedeelte der verbruikers vooral gericht op de kwaliteit der aangewende banden.

Akkoord ! Dit is ontegensprekelijk een niet te onderschatten factor, maar nochtans van veel miniemer belang dan de automobilisten zich doorgaans kunnen inbeelden. Afwijkingen van 20 % doen zich eerder zelden voor.

Daarenboven spelen andere factoren een veel belangrijker rol :

— bij een overbelasting van 30% voltrekt de sleet zich dubbel zo vlug dan bij een normale vracht :

— de slijtage verdubbelt bij een temperatuur van 25° dan bij een temperatuur van 10°, zij vervier-voudigt bij 40° dan tegenover 10°.

— de luchtbanden slijten dubbel zo vlug wanneer het voertuig aan 80 km. per uur bolt dan aan 50 km. per uur ; zij slijten vier maal vlugger aan 100 km. per uur dan aan 50 km./u.

Bij deze voorname factoren voegen zich de inwerking van de gesteltenis der baan, mechanische staat van het voertuig en de wijze van leiden van een voertuig.

We zien dus dat de banden van een rijtuig, dat tegen 100 km./u. bij een temperatuur van 25° bolt, achtmaal vlugger zullen slijten dan bij een voertuig, rijdende tegen 50 km./u. bij een temperatuur van 10°.

Eenzelfde luchtband kan dus, voor dat het stadium der slijtage zich voltrekt 5000 km. of 40.000 km. afleggen.

(Artikel overgenomen uit het tijdschrift van het personeel der « Kléber-Colombes » — fabrieken).

ORGANISEREN is VEREENVOUDIGEN

- Jets nieuws bij de Directie der Financiën -

Een onverwachte toepassing van de Mecnografie

ONZE lezers weten dat de N. M. V. B. genoodzaakt is, ten einde zich de nodige fondsen aan te schaffen voor het aanleggen van buurtspoorlijnen, publieke leningen aan te gaan door uitgifte van obligatiën waarvan de interesten en de delging door de Staat gewaarborgd zijn.

Wat men denkelijk niet weet, is dat deze leningen drie verschillende typen omvatten, te weten : de lening 2 1/2 % met loten 1885, de lening 3 % Januari — Juli, de lening 3 % Mei — November en dat er een twintigtal soortgelijke leningen bestaan, verdeeld over de jaren van 1890 tot 1936 en waarvan de nominale waarde der titels tussen 100 F. en 25.000 F. schommelt.

Al deze leningen worden in 90 jaar gedelgd door lotingen die geschieden op vastgestelde data volgens de lotingtabellen. De uitgelote obligatiën zijn terugbetaalbaar a pari in het jaar dat volgt op dit waarop de loting plaats had.

Tot nu toe, en sinds meer dan 60 jaar, werd volgende methode toegepast voor de loting van de terug te betalen obligatiën.

Men beschikte over een trommel per lening, die de genummerde en opgerolde briefjes bevat overeenstemmend met de nummers van de obligatiën die in de vroegere lotingen niet uitgekomen waren. De kleur der briefjes stemde overeen met de kleur van de obligatiën, verschillend volgens hun nominaal bedrag.

Het mengen der briefjes geschiedde door draaibeweging der trommels en hetzelfde aantal briefjes als dit van de obligatiën waarvan de terugbetaling voorzien is op de lotingtabellen werden uit de trommels gehaald.

Er bestonden bij het Hoofdbestuur 22 trommels, waarvan er verscheidene zo groot waren als deze op onderstaande foto afgebeeld.



DE NIEUWE METHODE

Deze methode zal voortaan door de volgende vervangen worden :

Iedere obligatie zal vertegenwoordigd worden door een mecnografische kaart, die in perforatie al de nodige aanduidingen tot identificatie zal dragen, namelijk :

- het type van lening ;
- datum van uitgifte ;
- het nummer ;
- de nominale waarde.

Iedere kaart zal met een kleurband doorstreept zijn. De kleur zal verschillend zijn naargelang van de waarde van de obligatie.

Met het oog op de trekkingen zullen de kaarten, per type van lening en in elk type per leningsjaar gegroepeerd, vooraf mecanisch in elk van de aldus gevormde groepen gedeclasseerd worden. Deze declasering biedt alle waarborg omtrent de niet-stelselmattige menging.

Deze kaarten, in laden gerangschikt, zullen geborgen worden in metallieke kassen, onder dubbel slot, waarvan de sleutels door de Directeur van de Financiën enerzijds, en de Thesaurier anderzijds, zullen bewaard worden.

De dag der trekking in een bepaald type van lening zullen de laden, die de desbetreffende gedeclasseerde kaarten bevatten, een blinde voorgezet worden, die de opdracht heeft uit iedere lade het aantal kaarten te trekken overeenstemmende met het aantal obligatiën waarvan de terugbetaling voorzien is op de lotingtabellen.

De aldus uitgetrokken kaarten zullen aan de dienst der mecnografie afgegeven worden, die de lijsten van de nummers der uitgelote obligatiën en de met de trekking verband houdende boekhoudingsdocumenten zal opmaken. Al deze bewerkingen zullen in tegenwoordigheid van afgevaardigden van de Directie der Financiën geschieden ; deze Directie is tevens belast met het bewaren der getrokken kaarten.

Dank zij deze nieuwe, onverwachte toepassing van de mecnografie, kan de zaal, die in het nieuw gebouw voor het bewaren der trommels was voorzien tot andere doeleinden aangewend worden.

En ziedaar een verouderde methode die verdwijnt en waarbij... de grote trom niet geroerd worden.

ENGELS HUMOR.

De Boerin (tot de tramconductor) : Indien ik mijn voet op de tramsporen zet, word ik dan een elektrische schok gewaar ?

De Tramconductor : Neen, Mevrouw, tenzij U de andere voet op de luchtlijn plaatst.

NAIEF.

De schoolmeesteres bevindt zich op de autobus. Zij meent iemand te herkennen en lacht hem bijzonder vriendelijk toe.

De man is opgetogen om deze attentie.

Maar zij bemerkt haar missing en :

— « Och, meneer, verontschuldigt mij, ik meende, dat U de vader van een mijner kinderen was.

De zonnekuur, de beste...

maar ook de gevaarlijkste
der dingen

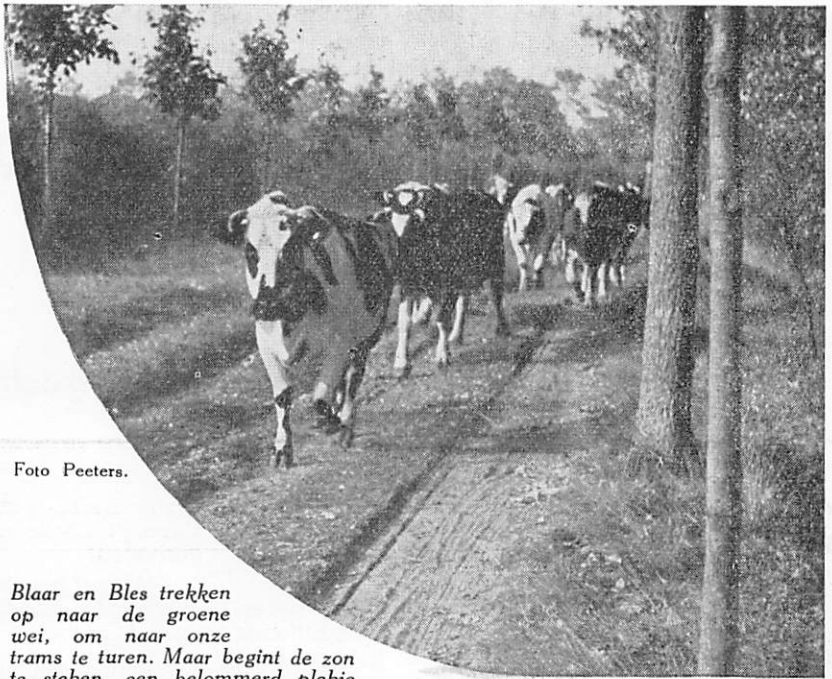


Foto Peeters.

De traditionele verlofmaanden zijn aangebroken en iedere dag komen we op de tram en in de straat, door de zon bruin geroosterde gezichten, tegen.

De werkmán die er in geslaagd is zich naar de kust of naar de buiten te begeven en die, in principe, slechts over 8 à 9 dagen verlof beschikt, heeft een billijk verlangen zoveel mogelijk van de weldadige zonnestrallen te genieten. Dit is ten andere heel begrijpelijk daar het klimaat van ons land dat « gematigd » genoemd wordt eerder vochtig is daar het er 250 dagen per jaar regent!

Ongelukkiglijk gebeurt het vaak dat de verlofganger, indien hij over schoon weder beschikt, zich vergeenoegt te luiakken, onder voorwendsel zich te laten braden in de zon, in plaats van zijn inspanningen bij het zonnelicht aan te passen. Vervuld met de wens de gebuur te verbazen en ook uit vrouwelijke behaagzucht, wordt de begunstigde van betaald verlof er toe gedreven zich uit te putten door te lange onbeweeglijke blootstellingen vooral op de uren wanneer de zon het schitterendste is.

Weet dat de zon op het organisme werkt door de ultravioletstralen die ze uitzendt maar dat **misbruik** soms ernstige stoornissen kan voor gevolg hebben, daarom ook herhalen we aan de agenten die met hun familie op verlof gaan : « **Weest voorzichtig** ». Onthoudt dat een onbedachtzame zonnekuur met het oog op **een te snelle huidverbruining**, bloedarmoede, ontkalking en tuberculose (inzonderheid voor genezen of ontwikkelde tuberculose) kan meeslepen.

U zult hierop antwoorden dat de zon een groot aantal ziekten geneest en dat er meerdere ziekenhuizen bestaan, in het hoog gebergte, waar men onder andere de beendertuberculose behandelt bij middel der zonnestrallen. Akkoord. Maar hoe wordt deze kuur toegepast? De eerste dagen worden slechts de voeten van de zieke aan de schitterende stralen blootgesteld en dit slechts 2 à 3 minuten ten hoogste.

De volgende dagen zal het aan de zon bloot te stellen gedeelte uitgebreid worden en de duur verhoogd; maar heel langzaam en matig.

Een stage van minstens veertien dagen wordt vereist alvorens de « werkelijke » kuur begint. Dan — en dan alleen — zal de patiënt ten volle aan de natuurlijke stralen blootgesteld worden gedurende ongeveer 15 minuten. En nog zal hij het voorwerp zijn van bestendig toezicht. Men zal in 't bijzonder zijn temperatuur nagaan; waken dat hij niet vermoeid of duizelig wordt en dat hij de eelust niet verliest.

Zodcende, levert deze behandeling verbazende uitslagen; ze schijnt werkelijke heropleveringen te veroorzaken.

Indien deze methode gevolgd wordt bekomt men indrukwekkende « bruiningen ». Het is de beste betuiging van het heilzaam effect. Er is niets goeds te verwachten van een zieke die niet verkleurt...

Wat onontbeerlijk is voor zieken, is het ook voor gezonde personen die zich bruineren op de stranden.

Een gebronsde huid willen hebben in enkele dagen, en zonder een degelijke voorbereiding gedurende uren in de volle zon blijven, is zich aan de dood blootstellen.

Blaar en Bles trekken op naar de groene wei, om naar onze trams te turen. Maar begint de zon te steken, een belommerd plekje zoeken ze algauw.

Het is, voor het minst, zijn gezondheid onherroepelijk in gevaar brengen. Al de geneesheren melden verschillende gevallen van meisjes en jongelingen die verzwakt uit verlof kwamen, daar ze onbedachtzaam van de zonnekuur gebruik gemaakt hebben.

Overdaad schaadt, in dit domein vooral.

Herhalen we : de zon bezit een geweldige geneeskraft, er dient met de nodige voorzorgen gebruik van gemaakt.

Om te sluiten, herlezen we de raadgevingen aangehaald door Dr Didier in het tijdschrift « Notre Métier » der Franse spoorarbeiders :

« Laten we aan de zieken, medisch behandeld, de onbeweeglijke uitgestrekte houding voor zonnestraalbehandeling en beperken we ons onderwerp tot de **welgestelde personen**. Voor hun is het onaanvaardbaar dat ze de ganse dag door uitgestrekt liggen op het zand van een strand. Tegen alle verwachtingen in, is deze doenwijze ten zeerste schadelijk voor het lichamelijk gestel. 't Is tijdens de culturele en sportieve oefeningen dat men voorraad moet opdoen van uitstralingen. De fysieke bewegingen verspreiden ze over de ganse huid en verminderen het risico van zonnslagen.

Kiest uw uur. De zon is heet te midden van haar loop; vermijdt ze tussen 10 en 16 uur.

In het begin en op het einde van de dag is de zon zachter en zijn de gevaren verminderd. Nochtans moet men trapsgewijze te werk gaan. Begint met 10 minuten en verhoogt slechts indien U zeker zijt dat de vorige blootstellingen U heilzaam waren, t. t. z. : geen zonnslag, ongeschondenheid van de eelust, der spijsvertering en ingewanden, de slaap, de levendigheid, geen hoofdpijnen, zenuwachtigheid of duizelingen. Op veertiendagen tijd zult gij U kunnen blootstellen 's morgens en 's avonds, gedurende een uur en meer, indien gij ze afwisselt met rust in de schaduw.

Zegt me niet dat ge aan deze gang uw dagelijkse verwachte blootstellingen niet zult bereiken en dat ge de dosis moogt verdubbelen onder voorwendsel dat ge slechts over een of twee weken beschikt : het is de natuur niet die voor uwe kleine eisen moet plooiën maar wel gij die zich aan haar wetten moet onderwerpen.

Het is wel begrepen dat de duurtoename met grotere omzichtigheid zal geschieden wanneer gij U blootstelt rond de hachelijke middaguren. Een uitzondering nochtans : wanneer U het zeebad verlaat moogt U, gedurende 5 à 10 minuten, in de brandende zon uitgestrekt liggen. Er bestaat geen gevaar... nochtans wees op uw hoede want bij gebrek aan juistheid, waakzaamheid of tucht worden deze 10 minuten tot een half uur verlengd.

Men kon niet beter zeggen. En, nu we U attent gemaakt hebben op de voor- en nadelen van Messire Phébus... aangenaam verlof.

MEDISCHE KRONIEK

Wat en hoe dient er gedronken ?

GIJ herinnert U onze raadgeving in voorgaand nummer : lest uw dorst met dranken.

Indien U het verlangt, zullen we heden de gezonde dranken opzoeken.

Eerst en vooral moet gij weten dat het water, door het organisme verwijderd om verschillende behoeften die we reeds aangehaald hebben niet uitsluitend door drank moet vervangen worden.

Inderdaad, de vaste spijzen die we innemen bevatten er reeds een aanzienlijke hoeveelheid.

Hieronder een tabel met het watergehalte van enkele voedsels :

vlees :	gemiddeld 65 %
brood :	» 35 %
wortels en knollen :	» 80 %
fruit :	» 85 %
droge groenten :	» 15 %
melk :	» 80 %
kaas :	» 30 %
boter :	» 0 %

Dit maakt slechts 500 grammen water per dag waaraan nog 300 tot 800 grammen moeten toegevoegd worden, naargelang het dagelijks rantsoen aardappelen, sla en allerlei groenten.

Het tekort aan nodig water zal dus aangevuld worden door de gebruikelijke dranken : water, infuzie, vruchtensappen en limonades, sterke dranken.

Zuiver water is de natuurlijkste en de beste aller dranken. Zekere op flessen getrokken wateren, in de handel te koop gesteld, bevatten zeer weinig sporen van minerale zouten die hun geringe eigenschappen opleveren. Vele zijn met gas opgelost of natuurlijk gasachtig t. t. z. dat ze koolzuur bevatten die hun de smaak en de helderheid geven. De drank van verse vruchtensappen (oranjeappel, citroen, aalbes, enz...) bevat een schatbare hoeveelheid vitaminen die er de gezondste koude drank van maakt.

Ze bezitten veelvoudige hoedanigheden van smaak en verteerbaarheid en laten aan eenieder toe naar behagen een keuze te doen.

Het gekookt water met verschillende aromatische planten, (koffie, thee, lindebloesems, kamillebloem, enz...) wordt gesteriliseerd door het koken. Deze infuzies zijn dan ook tegelijk gezond en aangenaam. Men moet zich geen illusies maken over de genezende hoedanigheden van de algemene aftreksels : ze werken in de meeste gevallen omdat ze aangenaam zijn, omdat ze ons verwarmen, en inzonder omdat ze de hoeveelheid urine vermeerderen of het zweten veroorzaken en vervolgens voor het verwijderen van de resten van het organisme.

Koffie en thee werkt het meest opwekkend op het zenuwstelsel, dank zij de alcaloïde die ze bevatten : de cafeïne. Hierdoor zijn ze ten zeerste nuttig op voorwaarde er geen misbruik van te maken. Inderdaad, het zenuwstelsel wendt zich heel gemakkelijk aan prikkelingen ; het is al minder en minder op uitwerking vatbaar zodat een onmatig gebruik voor

gevolg heeft, 't zij de weldadige uitwerking te vernietigen, 't zij de dosis op schadelijke manier te doen verhogen.

Hetzelfde geldt voor al de opwekkende middelen :

Een zweepslag, zelfs lichtjes gegeven, hitst een paard op.

Een paard dat slechts door zweepslagen vooruitgaat, gaat hoe langer hoe slechter.

Het bier, de wijn, de cider zijn dranken waarin de microben verwijderd werden door de gisting. Op dit oogpunt zijn ze gezond. De alcoholgehalte is er afwisselend : één liter bier bevat ongeveer 50 grammen alcohol ; een weining meer voor de cider en het dubbel voor de wijn.

Een geringe hoeveelheid gealcoholiseerde dranken werkt doelmatig op het organisme : wekt het zenuwstelsel op en bevordert de nierspeling. Op dit gebied kunnen ze aan de koffie vergeleken worden. Maar wat gebeurt er met de alcohol die we gedronken hebben ? Is hij verbrand of wordt hij ontbonden ? Er wordt gewoonlijk gezegd dat een weinig alcohol ons verwarmt, nochtans betreft het hier meer een grotere irrigatie van de huid door het bloed. Men heeft kunnen bewijzen dat alcohol, bij geringe dosis, werkelijk verbrand wordt in het lichaam en mag dus als een voedsel aanzien worden. Maar deze verbranding is niet spontaan : alvorens verbrand te worden dringt de alcohol in al de weefsels voor wie hij een echt vergif is, bijzonder voor de hersenen, de zenuwen, de lever, de maag, de nieren.

De alcohol is overigens van een slechte rendering voor de werking van de spieren door zijne beïnvloeding op het zenuwstelsel en mag dus niet als nuttig voedsel aanzien worden. Hij levert, ten andere, zeer erge nadelen op die iedereen goed kent, 't zij door acuut alcoholisme (dronkenschap) 't zij door chronisch alcoholisme (leververharding, maagontsteking, zenuwstoornissen gaande van de beving tot de verlamming en tot de delirium tremens).

In een woord, de meeste aanbevolen dranken, buiten het zuiver water, zijn : de slappe koffie en thee, het gesuikerd en verdund vers vruchtensap.

De melk, dat een voedsel is, kan een zekere belangrijke hoeveelheid water bijbrengen gezien haar gehalte van 80 %.

Het bier, om onschadelijk te zijn, mag geen zekere hoeveelheid te boven gaan. De gedistilleerde alcoholische dranken, zonder toevoeging van water, zijn geen doeltreffende middelen tegen de dorst, integendeel. Verhoogt uw rantsoen koffie niet bij warm weder maar dringt hem veel slapper.

Gaat dagelijks de liter bier niet te boven. Zoekt de hoeveelheid water op, nodig voor het vervaardigen van vers vruchtensap...

Voor degenen die aan geweldig zweten onderworpen zijn en verplicht 2 liters en meer per dag te drinken is het aanbevolen, in die dagen, het rantsoen keukenzout te verhogen 't zij mits zout in de dranken te doen, 't zij mits de dosis zout in de spijzen te verhogen : een koffielepel zout, met de rand gelijk, voor ieder aanvullende liter drank.

Spa

bezochte badplaats

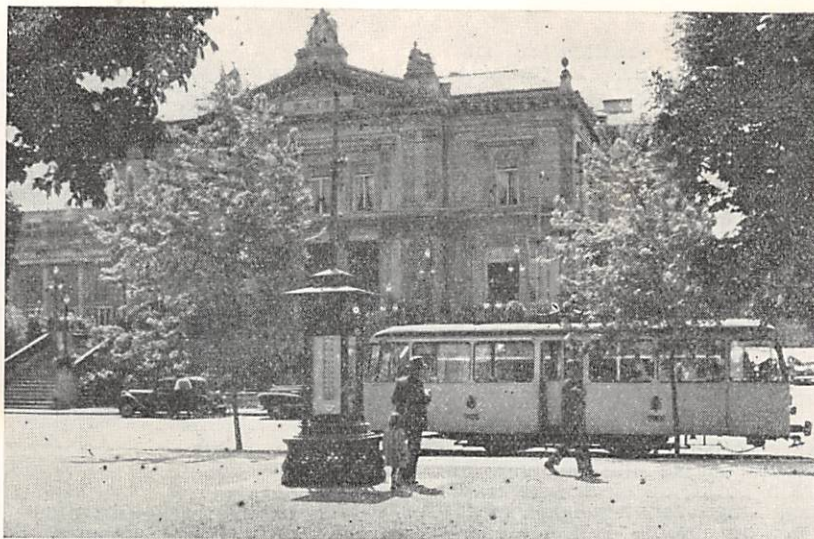
sinds

vier eeuwen



DE bedachtzame toerist, die te Verviers de tram nam tot Spa heeft tijdens zijn reis de uitgestrekte wouden, de sparbeplantingen en de uitgebreide bergmoerassen van het Hoog-Veen kunnen bewonderen en op deze hoogten de frisse lucht der Ardennen kunnen inademen. Na een rit van 50 minuten, tijdens dewelke men voortdurend van uit de tram de wilde streek overziet, komt men te Balmoral toe en ziet men van hier uit Spa liggen met zijn leien daken die afsteken tegen de groene vallei.

Bij 't uitstappen vóór het weelderige casino en de badinrichting bevindt de reiziger zich op een boog-scheut van het Initiatiefssyndicaat



De badinrichtingen.

enz..., zonder de namen aan te halen van de talrijke beroemde kunstenaars en letterkundigen. Tijdens de wereldoorlog 1914-1918 vestigde Keizer Willem II zijn legerstaf te Neubois bij Spa waar hij dan ook aftrad. De platen aangebracht op oude herenhuizen, de uithangborden van hotels en de namen der voetwegeltjes herinneren aan het verblijf van prins en koningen.

Laten we ons niet ophouden met de roerige roem van Spa. De tijden zijn veranderd, de vervoermiddelen hebben zich ontwikkeld en Spa, zoals al de andere badsteden, ondergaat de terugslag van het gebruik van auto's; de overwegende meerderheid der toeristen is thans een doorgangscilienteel. Onze tramlijn heeft dan ook de laatste jaren haar aantal vaste zomergasten zien verminderen.

Gelukkiglijk werden sinds verleden jaar, op initiatief van een grote verzekeringsmaatschappij, twee grote hotels ter beschikking gesteld der aangeslotenen bij de Sociale Verzekering om de hart-bloedsomloop en reumatische kwalen te verzorgen dank zij de genezende eigenschappen van het Spawater. Een dergelijke kuur kon tot nu toe slechts door fortuinbegunstigden gevolgd worden.

Sinds verleden jaar werd een sociale thermalistisch centrum ingericht. De kuur duurt drie weken en omvat koolstof-gasachtige baden en modderbaden en de zieken worden aan medisch toezicht onderworpen.

Men kan zich rekenschap geven dat het niet een verdienstelijk werk betreft van sociaal karakter daar het aan de ganse Belgische bevolking toelaat, gebruik te maken van de hydrologische en physiotherapeutische krachten van het Spawater, waarvan de vermaardheid zich buiten onze grenzen verspreid heeft.

Laat ons toe er bij te voegen dat dit nieuw cilienteel de diensten van de buurttram ten zeerste waardeert om in het gebergte van Balmoral zonder moeite rond te wandelen en de veelvoudige en aantrekkelijke gezichtspunten te beschouwen.

DE VERSCHILLENDE BRONNEN.

De badinrichting gelegen Koninklijke plaats en beëindigd in 1872 wordt gevoerd door de « Marie-Henriette » bron die in werkelijkheid tegen het Warfaarmeer gelegen is.

Het betreft een natuurlijk koolstof-gashoudend mineraalwater ter beschikking gesteld der zieken.

In de ingangzaal bemerkt men een drinkwaterbuffet van de Koninginnebron. Het is zeer zuiver water, uitstekend voor nierenspoelingen en goed verdraagbaar door de maag.

Het bezoek der instellingen wordt in de namiddag toegelaten buiten de uren der kuurbehandelingen.

Op de Peter de Grote plaats waar onze tram doorrijdt (zie foto) bevindt zich de « Pouhon Pierre le Grand » voornaamste en aloude ijzerhoudende bron van Spa.

In de stad vindt men nog de « Prince de Condé » bron en buiten de stad : de « Tonnelet », de « Sauvèrère », de « Géronstère » en « Barisart ». De voornaamste is de « Marie-Henriette » die, zoals we reeds vroeger gezegd hebben, tegen het Warfaarmeer ontspringt.

Melden we dat het woord « Pouhon » echt waals is en duidt een groot aantal bronnen in de Ardennen aan (pouhi = puiser = putten). In gevolge een bezoek dat twee Engelse geneesheren, in de loop der vroegere eeuw, aan Spa brachten, werd de naam « Spa » gegeven aan al de ijzerhoudende bronnen in Engeland : « Turnbridge Spa », « Liverpool Spa », enz...

DE BUURTLIJN SPA-VERVIERS

Indien er een buurtlijn de titel van « toeristiek » verdient, is het wel deze van Spa-Verviers.

Deze elektrische lijn van 19 km verbindt de badplaats met de nijverheidsstad der lakenwevers.

De dienst wordt verzekerd door 8 motorwagens, « panoramiek » genaamd, en die herbouwd werden door de F. N. van Herstal in 1935.

Ze vertonen een grote gelijkenis met de trolleybussen van de « Tramways Unifiés » van Luik daar ze met dezelfde stijl gebouwd werden.

Eerst waren deze rijtuigen slechts voorzien van glasschutsels op het voor- en achterplatform zoals U kunt zien op de hiernaast gegeven photo, genomen in 1936. Sindsdien werden de rijtuigen N^{os} 9159 en 9166 voorzien van ruiten om tijdens alle seizoenen te kunnen rijden en die aan de toerist toelaten van een uitgestrekt gezichtspunt te genieten.



De Pouhon Peter de Grote.

waar hem kosteloos al de nodige inlichtingen zullen verschaft worden.

SPA

De oorsprong van Spa is slecht bekend maar deze gemeente werd rond het midden der XVI^e eeuw, stilaan beroemd door zijn wateren. Van dit tijdperk af, kwamen beroemde zieken naar Spa om er hun genezing te zoeken, melden we o. a. Karel II, Koning van Engeland; Christine, Koningin van Zweden; Peter de Grote, Tsaar van Rusland; Jozef II,

Deze rijtuigen bevatten 36 zitplaatsen, hebben een lengte van 9 m. 410, buffer inbegrepen 9 m. 70 en een breedte van 2 m 35. De asafstand is 3 m. en de aanzienlijke overbouw aan de kist bedraagt 3 m 10.

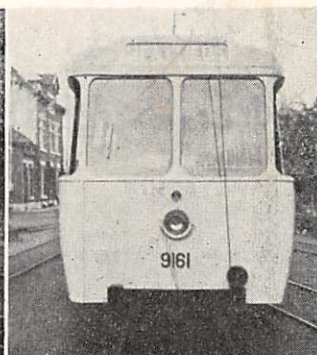
Deze lichte rijtuigen wegen slechts ongeveer 8 T.

Daar de lijn gans vernieuwd werd in riggels van 32 kg is het spoor goed vlak en de toerist smaakt het genot de hoogvlakten te doorkruisen van waar hij het ganse Veen ontdekt in goede... rijtuigen zonder motorgeluid en zonder de onaangename mazoutgeur.

Laat ons hopen dat niettegenstaande het beperkt, doch standvastig verlies dat de uitbating van de spoorlijn boekt, de elektrische tractie nog lange tijd behouden moge blijven; de autobus kan het comfort van een toeristautocar niet schenken en geen enkel ander vervoermiddel kan de reizigers het genoegen aanbieden dat thans gegeven wordt door sierlijke rijtuigen, die een ruim uitzicht op de omgeving verschaffen.

Het traject duurt nagenoeg 58', nochtans tijdens het seizoen worden er dikwerf open aanhangwagens ingeleid, welke door de inwoners van Spa en de badgasten gevraagd worden; hierdoor wordt de uurrooster lichtjes gewijzigd en van 2 Juli tot 1 September duurt de afstand 60'.

Lange jaren werd het traject afgelegd in 1 u 20' en bij het begin



F. Clessens.

van de elektrische tractie in 1 u 30'; het aanleggen van een automatisch seinstelsel van verleden jaar heeft deze verbetering mogelijk gemaakt.

Dank zij de subsidies die toegestaan worden aan de lijnen die met verlies werken werd de uitbatingscoëfficiënt van 1949 teruggebracht op 101,10 F %, wat hoegenaamd niet rampspoedig mag genoemd worden, te meer, daar het spoor volledig hernieuwd werd en de onderhoudskosten in de komende jaren sterk zullen ingekrompen worden.

Wat het aantal abonneuten betreft, biedt het bestaan van de biljetten, die afgeleverd worden op de sectie Heusy-Verviers, welke wij met de « Tramway Verviétois » in exploitatie

hebben ons stellig geen voordeel vermits wij slechts abonnementen kunnen afleveren van Spa naar Heusy; op dit korte lijnvak dient de abonnee een stadsbiljet van 2 F. te nemen, zodat de totale prijs noodzakelijk hoger is dan als hij berekend ware op basis van 19 km.

Deze lijn is zoals Groenendaal-Overijse, totaal onafhankelijk; het onderstation van Tiège levert de nodige drijfkracht en een kleine werkplaats staat in voor alle herstellingen van het materieel uitgezonderd het opnieuw spannen van de wielen.

Driemaal per week wordt een bagageaanhangwagen (de 2044) aan een regelmatige tram gehecht en verzekert alzo de bagage- en goederendienst.

Wij hopen dat deze in grote trekken gegeven voorstelling van de lijn Spa-Verviers, U er zal toe aanzetten Spa in uw vakantieprogramma op te nemen.

Een trein direct verzekert alle dagen de verbinding Brussel-Spa, uitgenomen de Dinsdag.

Brussel-Noord : V. 8 u 48 — Spa : A. 10 u 52.

Spa : V. 19 u 8 — Brussel-N. : A. 21 u 15.

Men geraakt er ook via Pepinster, wanneer men te Brussel om 7 u 25 vertrekt, bereikt men Verviers te 9 u 45 waar de tram van 10 u U rond 11 u te Spa zal brengen.

Een wenk voor de bierliefhebbers : het is niet verplichtend noch onontbeerlijk van uitsluitend water te drinken!

(VERVOLG VAN BL. 10).

d) Voorwaarden van burgerlijke stand.

Indien beide echtgenoten in leven zijn, mag de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek enkel aan de man worden verleend. De gehuwde vrouw kan slechts van de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek genieten indien haar echtgenoot deze toeslag zonder of na onderzoek niet ontvangt.

(wordt vervolgd).

Hoe komt het dat sommige spijzen de honger beter stillen dan andere ?

Dat hangt voornamelijk af van de duur dat het voedsel in de maag vertoeft alvorens verteerd te zijn. Zodra deze leeg is begint de honger te knagen. Zo blijft o. a het melk 1 uur in de maag; de vruchten, bonbons en suiker 2 uren; eieren en brood 2 1/2 uren; vis, kalfsvlees, schapenvlees of groenten 3 uren; varkensvlees 3 1/2 uren. De vetstoffen, die vermengd met andere spijzen verorberd worden, vergen een lange tijd alvorens het verteringsproces bereikt te hebben.

S. A. GLACERIES REUNIES

JEMEPPE s/SAMBRE

●

Veiligheidsspiegelglas met hoge weerstand aan schokken, buigingen en wringingen. - Geplakt spiegelglas GLACETEX. - Geplakt vensterglas VERACETEX.



Deze producten schaffen het gevaar af voor verwondingen door glasscheren verwekt. — Zij worden aanvaard namelijk door : de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, het Ministerie van Verkeerswezen, de voornaamste autobusfabricanten.



Deze producten beantwoorden geheel de keuringsvoorwaarden van de American Standards Associations (A.S.A.).

●

Algemeen Verkoopsagentschap :

UNION COMMERCIALE DES GLACERIES BELGES, S. A.

81, Steenweg op Charleroi, te BRUSSEL