

*Belangrijke blz 2.*



# Onze

# BUURTSPORWEGEN

6<sup>de</sup> JAAR - N<sup>o</sup> 35

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

NOVEMBER  
DECEMBER 1951



WITTE KERSTMIS...

(Foto Keutgens).



## De Heer Minister P.-W. Segers sprak over verkeersproblemen

Het is algemeen geweten dat de h. Minister Segers er op gesteld is van dichtbij de zo ingewikkelde problemen van het verkeer te volgen.

Wij lichten uit de rede, welke hij op 17 Oktober 1951 in het Paleis van Schone Kunsten, te Brussel uitgesproken heeft, het gedeelte dat in het bijzonder betrekking heeft op de Buurtspoorwegen, wiens toestand onderzocht werd na deze van het grote spoor.

Wat de Buurtspoorwegen betreft, sta ik vol bewondering voor de geniale uitvinder die ze verleden eeuw geschapen heeft en die aldus — in een niet genoeg bekende mate — tot de economische

en sociale vooruitgang van België heeft bijgedragen.

Aanvankelijk werden de Buurtspoorwegen opgevat als een noodzakelijke aanvulling van het groot net (de localiteiten, van het nationaal spoorwegnet verwijderd, ermee verbinden door secundaire lijnen — hulpfactoren bij de volks- en economische ontwikkeling).

De grote spoorwegen waren en blijven de stroom. De Buurtlijnen en Tramwegen zijn de rivieren en beken die de eerste voeden.

De Buurtspoorwegen hebben zich echter geleidelijk ontwikkeld en thans vormen ze als 't ware een geheel van lijnen, die onderling in verbinding staan. Aldus is het mogelijk per buurtspoorweg een groot gebied te doorlopen.

De N. M. V. B. heeft zich aan de tijdsomstandigheden moeten aanpassen en ze heeft het met bekwame spoed gedaan.

Zij heeft lijnen afgeschaft, andere geëlectriceerd; ze heeft haar materieel gemoderniseerd, bezuinigingen verwezenlijkt, nieuwe exploitatiemethodes toegepast.

Ik houd er aan hulde te brengen aan deze Maatschappij. Haar leiders verdienen aller lof en ik twijfel er niet aan dat de Buurtspoorwegen een nieuwe bloei te-

gemoet gaan. In hun kader en in hun plaats zijn ze onmisbaar.

In 1948 telden wij 46 buurtlijnen met winst en 117 met verlies. In 1950 telden wij 87 lijnen met winst en 58 met verlies.

Ik voorzie dat de uitslagen voor 1951 nog gunstiger zullen zijn. Het is echter jammer dat er geen compensatiestelsel bestaat en dat het verlies van één lijn niet mag aangevuld worden door de winst van een andere.

De N. M. V. B. moderniseert haar rollend materiaal op de elektrische spoorlijnen met groot verkeer. Maar in de steden met nauwe en kronkelende straten waar de elektrische exploitatie in deficit blijft en het verkeer belemmert, is de autobus daar om de gewenste oplossing te brengen. Te Brugge lukte het experiment. Andere proefnemingen zullen volgen te Mechelen, Leuven, Namen, enz...

De N. M. V. B. volgt een realistische verkeerspolitiek gericht naar volmaking en besparing.

Als besluit mag ik beweren dat de N. M. V. B. in goede handen berust en dat ik mij geen zorgen maak over de toekomst van deze Maatschappij. »

U zult zoals naar gewoonte dit nummer aandachtig lezen, maar zult misschien verwonderd zijn bij het einde van dit jaar geen kaarsjes, geen denneboompjes, geen sterretjes, geen marentakken te vinden als versiering van een of ander kerstverhaal. Dit kerstverhaal, lezer, zult U vinden in uw dagblad, in uw wekelijks tijdschrift. Ons blad verschijnt maar om de twee maand en er valt zoveel te zeggen. Op blz. 3 stellen wij U onze nieuwe autobus voor. Op blz. 4 leggen wij U onze methode uit voor het plaatsen van sporen in een betonweg. De toestand van de veiligheidswedstrijd vindt U op blz. 6, over de trams in het buitenland leert U iets op blz. 15. Bewonder op blz. 12 de publiciteitsfoto en wenst ge te weten wie ons de mooiste foto's instuurde lees dan blz.13.

★

Aan zijn lezers biedt  
**Onze Buurtspoorwegen**  
beste heilwensen voor 1952

★

# Twintig krachtige eenheden

## *méer in het autobuspark*

van de N. M. V. B.

In 1950, in de sectie zware wagens van het Automobielsalon te Brussel, stelde een Belgische firma een autobuschassis Leyland met onderfloor-motor ten toon. Op b. 13 van N° 30 van O. B. werden reeds de voordelen van de horizontaal geplaatste motor beschreven, namelijk voor wat betreft de oordeelkundige schikking van zitplaatsen. Tevens werd melding gemaakt van de bestelling gedaan door de N. M. V. B. van 10 chassis Guy en 10 chassis Leyland van dit model.

In de loop van de maand September jl. waren de eerste autobussen Guy, genummerd A. B. 800 à 809, definitief afgewerkt.

De hierbijgaande foto stelt een autobus voor met Guy-chassis, uitgerust met een Gardner-motor van 112 PK met 1.700 t/m. De Leyland-chassis hebben een motor van 125 PK met 1.800 t/m en zullen genummerd worden A. B. 810 tot 819.

De carrosserie heeft een lengte van 10,50 m en is 2,50 m. breed. Voor de innerlijke schikkingen werden de standaardnormen, aangenomen door onze technische diensten, geëerbiedigd. Voor de

staande reizigers werd een breed centraal platform voorzien, alsmede twee plaatsen boven voor- en achteras alwaar zitbanken in langrichting werden aangebracht. De voorruit heeft een helling van 20 %, hetgeen als gevolg heeft de uitwerkselen van de zonnestralen te verminderen, de afvoer van het regenwater te vergemakkelijken en de verblinding van de bestuurder te verhinderen wanneer de wagen van binnen verlicht is.

Zeer interessant is het nieuwe deurmodel. In geval van nood kunnen deze schuinwegdraaiende deuren van binnen uit door hevig duwen geopend worden.

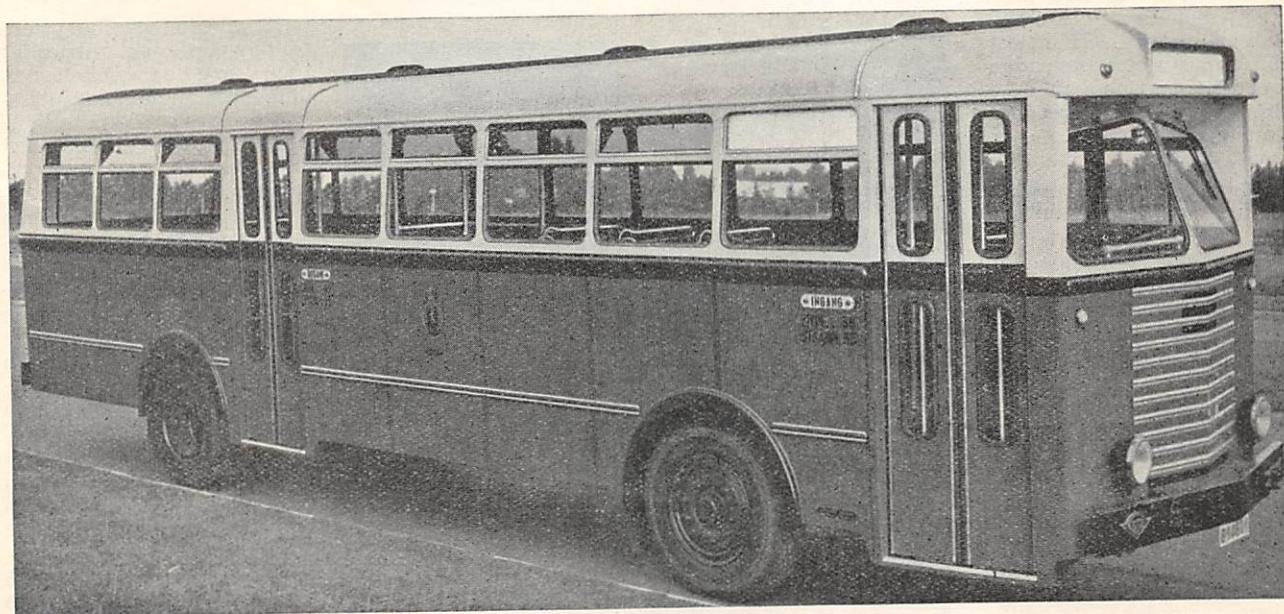
De grootste modellen tot hiertoe gebouwd voor rekening van de N. M. V. B. bevatten 31 zit- en 28 staanplaatsen. Men weet dat het Ministerie van Verkeerswezen het aannemingscertificaat moet afleveren voor de rijtuigen bestemd voor personenvervoer, en dat het aantal zit- en staanplaatsen in functie is van de toegelaten belasting aan de grond, hetgeen afhangt van het gewicht van chassis en carrosserie, het gewicht van één reiziger op 70 kg berekend zijnde.

In toepassing van deze regels

zou deze autobus 35 zittende en 31 staande reizigers mogen vervoeren, alsmede 4 personen in overvracht, hetgeen overeenstemt met een maximum van 35 zitplaatsen en 35 staanplaatsen. Zulk een rijtuig zal zeer nuttig zijn op de lijnen welke onderhevig zijn aan zogenaamde « punturen », en zal eveneens op de kalme uren als éénmanswagen kunnen gebruikt worden.

Maand na maand breidt het autobuspark van de N. M. V. B. zich uit. Maar het soort in dienst gesteld materieel wordt meer en meer tot enkele bepaalde typen herleid, gebruikt volgens wijze van exploitatie, profiel van de bediende lijn, enz... Iedere streek zal dus in haar bergplaatsen autobussen van hetzelfde type kunnen groeperen, hetgeen het onderhoud zal vergemakkelijken en de herstellingen goedkoper maken.

Heden ten dage ziet men in ons land meer en meer onze rode autobussen verschijnen, hetgeen van de levenskracht der N.M.V.B. getuigt. Ons autobussenmaterieel waarvan de carrosserie van Belgische opvatting en constructie is, mag op voordeelige wijze vergeleken worden bij dit van vreemde landen.



# HET LEGGEN

## van een tramweg in een moderne wegdekking

De N. M. V. B. wordt soms in de pers aangevallen voor de staat der wegenis waarin een buurtspoorlijn is aangebracht. Wat echter over het hoofd gezien wordt, is dat de straatstenen gebruikt voor de bekleding van de spoorzone tot de beheerders van de weg behoren (Bruggen en Wegen, Provincies, Gemeenten). In het laatste jaarverslag van de N. M. V. B. werd deze toestand nauwer belicht.

Volgens de oude opvatting, moesten de zijstroken van de steenwegen normaal voor het verkeer dienen, terwijl de middenstrook, in dewelke het spoor werd aangelegd, alleen voor het voorbijsteken moest worden gebruikt.

Om bij grote herstellingswerken de kosten te verminderen, hernieuwden de beheerders van de baan slechts de kasseien van de zijstraten, terwijl de oude en vaak erg versleten straatstenen in de middenstrook, d. i. in de sporen, herbruikt werden.

Er bestaan nu nog baanvakken, zelfs op axiale wegen, die op deze manier aangelegd werden, alhoewel het toenemen van het verkeer spoedig bewezen heeft dat de middenstrook van de wegen een groot deel van het verkeer te dragen heeft.

Bij de tijdens deze laatste jaren uitgevoerde belangrijke werken werden de sporen volgens de klassieke methode hernieuwd, maar de onderbouw werd merkkelijk verbeterd en het afwateren van de bedding verzekerd.

Het Bestuur van Bruggen en Wegen heeft vaak de uitvoering van die werken te baat genomen om in de strook van de sporen de slechte straatstenen te vervangen.

De oppervlakkige waterdichtheid van de nieuwe bestratingen werd bekomen door bestrijkingen.

Over het algemeen hebben deze verbeteringen gunstige uitlagen opgeleverd.

Tegenwoordig wordt er naar gestreefd de moderne bekledingen (asphalt en cementbeton), die tegelijk beterkoop zijn en een beter rolvlak bieden dan de straatstenen, tot de strook van het spoor uit te breiden.

Inderdaad België, dat vele zand- en steengroeven bezit, is maar laat overgegaan tot het aanleggen van betonwegen, maar in de jongste jaren is de heerschappij van de straatsteen fel getaand.

Het werd dus meer en meer duidelijk dat eens de N. M. V. B. er zou moeten tokomen haar sporen in een monoliete bekleding aan te leggen. Er moest dus een systeem gevonden worden om zich aan deze nieuwgeschapen toestand aan te passen.

Daarvoor paste het wat in het buitenland op dit gebied reeds verwezenlijkt werd te bestuderen.

Zo stelde men vast dat de tramexploitaties van de steden Amsterdam, Luzern, Kopenhagen, e. a., reeds elk hun eigen systeem hadden.

Bovendien, moest er rekening gehouden worden met het feit dat een systeem dat als uitstekend wordt beschouwd in een bepaalde tramonderneeming, heel goed geen voldoening kan schenken elders, omdat de exploitatievoorwaarden verschillen.

4

Verscheidene omstandigheden hebben aldus Groep Brussel geleid tot het beproeven van drie verschillende manieren om de spoorweg te plaatsen in een monoliete bekleding.

De h. Hellebuyck, Ea. Ingenieur, leider van de diensten Wegen en Werken van deze groep heeft ons te dier gelegenheid volgende nota gestuurd die de in gang zijnde experimenten beschrijft.

### I. — Aanleggen van spoor op betonnen tegels naar het door de Tramwegen van Amsterdam aangewend procédé.

Bedoeld aanleg-type is verwezenlijkt over een nagenoeg 900 meter lang enkelspoorvak gelegen in de as van de steenweg, op de lijn Brussel-Halle, tussen de halten « Zuun » en « Dikke Linde » te Sint-Pieters-Leeuw.

De spoorstaven worden geplaatst op een betonnen tegel 0,20 m dik. De twee rijen spoorstaven, waarvan de uiteinden aluminotermisch samengelasd zijn, worden onderling door afstandsstangen verbonden en op de betonnen tegel gelegd, met als tussensteun een langsligger (1) van warm gegoten porfierasfalt.

De afwerking bestaat in het aanvullen der ruimte tussen de spoorstaven met slakkenbeton, tot op 5 à 6 cm. van het bovenvlak der spoorstaaf en tenslotte een 5 à 6 cm dikke laag warm gegoten asfaltbeton.

Deze aanlegtechniek is uiterst ingewikkeld en moet nauwgezet worden toegepast.

Het vastzetten van het spoor, de helling van 1/20, de uitzetting der spoorstaven wegens de hoge temperatuur bij het gieten der langsliggers, dit alles zijn moeilijkheden, die moeten overwonnen worden.

De einduitslag, op het stuk van wegverharding en van vastzetting, is volmaakt. Het rijden der treinen echter is tamelijk hard; op dit baanvak heeft de reiziger de indruk over een 900 m lange betonnen brug te rijden.

De kosten aan arbeidsloon zijn voor deze aanleg nagenoeg even hoog als voor de gebruikelijke aanleg op dwarsliggers. De kostende prijs van de porfierasfalt dwarsliggers ligt 25 % hoger dan de totale prijs van het normale aanlegmateriaal, zijnde dwarsliggers, schroefbouten, zolen.

### II. Aanleggen van spoor op dwarsliggers met verharding van tarmacadam.

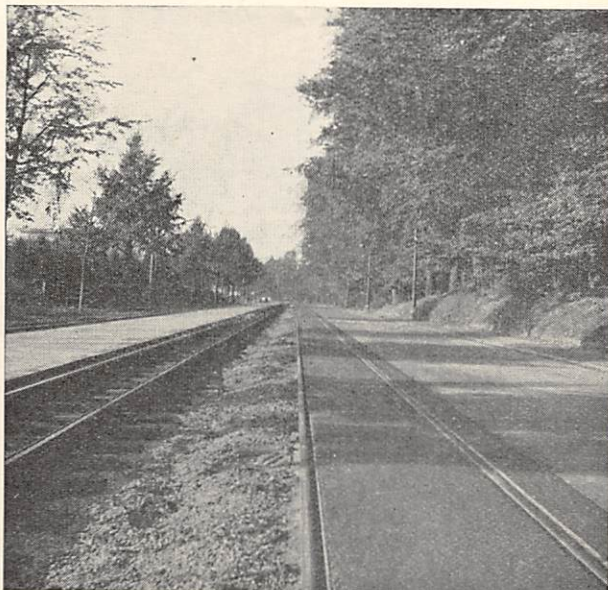
Bedoelde aanleg werd uitgevoerd over nagenoeg 450 meter enkelspoor, inbegrepen de verschillende apparaten, op dezelfde lijn Brussel-Halle, wat verderop dan de eerst besproken aanleg.

Hier betreft het een gewone aanleg van spoorstaven van 18 m op 25 dwarsliggers in een normale koffer van as, aangevuld door:

a) een laag slakkenbeton met dikte van de dwarsliggers, zijnde circa 10 à 12 cm.;

b) een laag tarmacadam van 20/40, van 10 à 12 cm dik, dus tot op 5 à 6 cm van het bovenvlak van de spoorstaaf;

c) een bekleding van 5 à 6 cm tarmacadam 0/25 met als bindmiddel een mengsel van bituumteer



met 20 % Trinidadbituum ; laatstgenoemde stof wordt in de fabriek vervaardigd, koud aangewend, om vervolgens met een wals van 8 ton te worden platgerold.

Wat het rijden der treinen betreft, gedraagt zich zulk spoor op dezelfde manier als een normaal spoor, dus veerkrachtig ; de zachtheid bij het rijden blijft bewaard, wat niet het geval is bij de aanleg op betonnen tegels.

Na 5 tot 6 weken hebben zich in de wegverharding nabij de spoorstaven en -apparaten plaatselijke zakkingen van 1 à 2 cm voorgedaan. Deze zakkingen, te wijten aan de moeilijkheid tot aandammen op die plekken, vonden evenwel meest hun oorzaak in de dikke laag van 10 à 12 cm tarmacadam van 20/40; die is namelijk te d.k. waardoor het zetten langzaam en moeilijk gebeurt.

Gelukkig biedt het tarmacadam de mogelijkheid tot aanvullen en kunnen de plaatselijke inzakkingen derhalve gemakkelijk verbeterd worden.

### III. — Aanleg van spoor op dwarsliggers met wegverharding van warm aangebracht asfaltbeton.

Deze laatste proefneming is nog gaande op de lijn Brussel-Waterloo, tussen de steenweg op Vleurgat en Waterlooerk, waar een dubbelspoor aldus over ongeveer 12 km in de as van de steenweg is aangelegd.

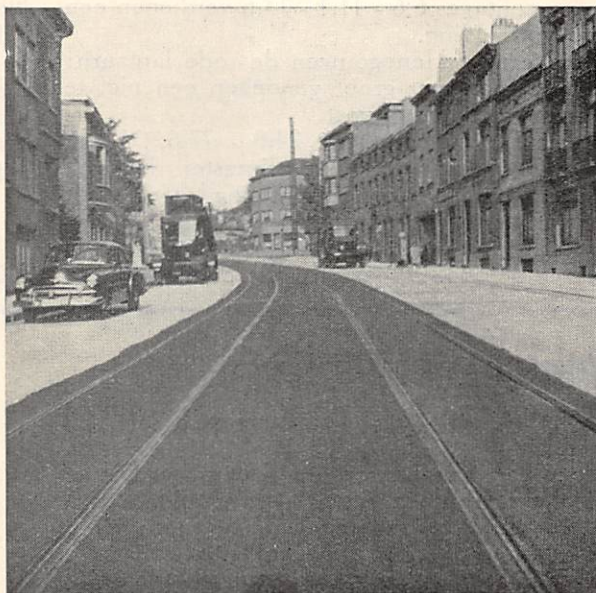
Zoals bij de 2<sup>de</sup> proefneming op de lijn Brussel-Halle, gaat het hier over een normale aanleg op 25 dwarsliggers per lengte, met :

1) spoor Brussel-Waterloo, een koffer samengesteld uit : 5 cm korrelslakken ; 12 cm ballast 20/40 ; 8 cm as om het opstoppen te vergemakkelijken ;

2) spoor Waterloo-Brussel : 5 cm korrelslakken ; 12 cm ballast 20/40 ; 8 cm slakken gemengd met fijne ballast om het opstoppen der dwarsliggers te vergemakkelijken.

#### DE FILMBEELDEN.

- 1) Mengsel van korrelslakken en fijne ballast. Let op de elastische haken welke de schroefbouten vervangen.
- 2) Aanvulling met slakkenbeton.
- 3) De lang slakkenbeton na aanstampen.
- 4) Het rokende asfalt wordt gekipt.
- 5) Het plat rollen.



Het nieuwe uitzicht van de steenweg op Waterloo, te Brussel.

Vervolgens wordt de vulling van beide sporen voltooid door :

- a) een laag slakkenbeton van omstreeks 20 cm, hetzij van de onderkant van de dwarsligger tot op 5 à 6 cm van het bovenvlak der spoorstaaf ;

- b) een laatste laag van 5 tot 6 cm warm gestort asfaltbeton ; dit vormt de einddekking.

Dit produkt wordt in de fabrieken vervaardigd en in warme toestand aangewend. Na afkoeling en na door de wals te zijn platgerold is geen enkele verbetering of bijvoeging nog mogelijk.

Wat betreft het rijden der treinen en de wegbekleding is het resultaat volmaakt, en bovendien zijn er geen zakkingen meer mogelijk tengevolge van de harde laag van 20 cm slakkenbeton onder de bekleding van asfaltbeton.

Het eindresultaat schijnt, tot op heden, uitstekend te zijn en dit derde experiment steekt ver boven de twee andere uit.

Aldus zouden wij een specifiek « buurtspoorweg » methode voor het aanleggen van sporen in een moderne wegbekleding verwezenlijkt hebben.

(1) Langsligger : stuk, gewoonlijk van hout, waar de spoorstaaf over gans zijn lengte op rust en dat i. p. v. dwarsliggers gebruikt wordt langs schouwputten, op metalen bruggen...

## STATISTIEKEN OVER ONZE WERKONGEVALLEN

### VERGELIJKENDE TABEL VAN HUN PERCENTAGE VAN FREQUENTIE

(Aantal ongevallen met minstens één dag werkverlet, per miljoen uren blootstelling aan het risico)

Groep	Antwerpen	Vlaander.	Henegouw.	Nam.-Lux.	Luik	Leuven	Brussel	Limburg	Net
3 <sup>e</sup> trimester 1950	24,4	22	66,7	17,5	21,7	17	27,6	39,2	33,4
3 <sup>e</sup> trimester 1951	11,1	24,7	45,4	13,6	27,6	21,6	31	6,6	26,8

### VERGELIJKENDE TABEL VAN HUN PERCENTAGE VAN ERNST

(Aantal dagen werkverlet, per duizend uren blootstelling aan het risico)

Groep	Antwerpen	Vlaander.	Henegouw.	Nam.-Lux.	Luik	Leuven	Brussel	Limburg	Net met G. B. O. en doden	Net zonder G. B. O. en zonder doden
3 <sup>e</sup> trimester 1950	0,55	0,37	1,27	0,33	1,25	0,20	0,50	2,92	0,84	0,60
3 <sup>e</sup> trimester 1951	0,13	7,55	0,83	0,22	0,33	0,26	0,44	0,10	1,16	0,39

## COMMENTAAR

### Percentage van frequentie.

Het algemeen percentage zakte merkbaar. Van 33,4 naar 26,8 *het laagste percentage tot heden toe geboekt in onze Maatschappij*. De groepen van Limburg, Antwerpen en Namen-Luxemburg met respectievelijke percentages 6,6 - 11,1 - 13,6 verdienen een bijzondere vermelding.

Nog altijd draagt Henegouwen de rode lantaarn; nochtans stelt men met groot genoegen een niet te onderschatten verbetering vast.

Wat gebeurt er te Brussel? 24,8 - 27,6, 31, dit zijn de resultaten van het 3de trimester der drie laatste jaren. Een ernstige inspanning wordt hier vereist en dringend. Ook groep Luik schijnt de verkeerde weg in te slagen. Verleden jaar de 3de plaats en nu slechts de 6de. Oppassen is de boodschap.

### Percentage van ernst.

Al is het algemeen officieel percentage lichtjes gestegen (van 0,84 naar 1,16), toch is het algemeen percentage zonder de gevallen van G. B. O. (gedeeltelijke bestendige onbekwaamheid) en zonder dodelijke gevallen, fel gedaald (0,39 tegen 0,60).

De verhoging van het percentage met G. B. O. is vooral te wijten aan een ernstig ongeval overkomen in Groep Vlaanderen aan een agent, die bij het afspringen van een tram, onder de aanhangwagen terechtam en aldus de voet werd afgereden.

Hoeveel keren nog zullen wij moeten blokletteren:

« **SPRING NOOIT VAN EEN RIJDEND VOERTUIG!** »

### Vergadering van het 3<sup>de</sup> kwartaal 1951

#### van de Algemene Dienst voor Veiligheid en Gezondheid

Eens te meer, vergaderde de Algemene Dienst voor Veiligheid om de toestand « ongevallen » van 2de trimester 1951 te onderzoeken (zie statistieken in n<sup>o</sup> 34 van *Onze Buurtspoorwegen*).

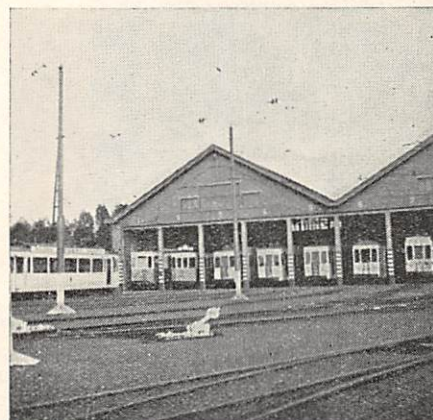
De h. Borgerhoff, Hoofdinspecteur, zit de vergadering voor in vervanging van de h. Van Lul, weerhouden.

Na goedkeuring van het verslag van voorgaande zitting, drukt de Voorzitter de aandacht op de buitengewone verhoging van het percentage van frequentie van dienst Weg en Werken, dit percentage is immers van 51,7 naar 81,5 gestegen.

De Groepen Henegouwen, Brussel en Limburg zijn bijzonder slecht geplaatst t. o. v. het gemiddelde.

De h. Borgerhoff deelt mede dat er reeds vergaderingen met leidend personeel in de Groepen Henegouwen en Limburg hebben plaats gehad met het doel de nodige middelen te onderzoeken om de ongevallen te vermijden, inzonderheid in dienst « Weg en Werken ». De aandacht van de oversten werd speciaal gevestigd op de opvoedende rol en op de verantwoordelijkheden t. o. v. hun ondergeschikten.

Anderzijds, in dienst « Werkhuizen » stelt men



Te Tielt, op de lijn Leuven-Diest, werd een spoorautobestuurder gevat door een rijtuig, in de deuropening van een loods.

Dit droevig ongeval toont de absolute noodzakelijkheid aan, ten spoedigste het seintype bij de loodsingangen, aangenomen door de Algemene Dienst voor Veiligheid en reeds toegepast in de stelplaats Haacht namelijk (zie bijgaande foto) te veralgemenen.

vast dat het algemeen percentage een weinig verbeterd is door van 53,3 naar 48,3 te dalen.

Vervolgens bespreekt men de ernstige ongevallen van het 2de kwartaal 1951, waarvan hieronder enkele typische gevallen :

**Te Merksem.** — Een plaat van 100 kg. werd door 4 werklieden van een werkstelling, bestaande uit 2 schragen en 2 ijzeren I balken (125 kg.) genomen. Daar de plaat onvoldoende opgetild werd, viel een van de balken van de schragen en trof de voet van de werkman (grote teen verpletterd).

**Wanneer agenten samen moeten werken moet door één enkel persoon de bevelen gegeven worden.**

**De afgevaardigde van Groep Antwerpen antwoordt dat hij deze toestand zal verbeteren. Hij zal de werktafel uit één stuk doen maken, door de balken aan de schragen vast te hechten.**

**Te Anderlues.** — Bij het kantelen van een riggel met een tang, kon de agent deze niet tijdig loslaten en werd met de voet tussen de riggels gevat (breuk lid grote teen en van 2de rechtteen).

**Gezien het betrekkelijk groot aantal ongevallen van gelijke aard wordt nogmaals aangedrongen op de belangrijkheid van het toezicht bij het gezamenlijk hanteren van materiaal.**

Gezien het groot aantal ongevallen die zich voorgedaan hebben bij het werk op de ladderwagens, ongevallen dikwijls met zeer zware gevolgen, had men besloten op deze vergadering het vraagstuk van

de te nemen voorzorgen naderbij te onderzoeken om in de toekomst dergelijke ongevallen te voorkomen.

Daarom werden verschillende afgevaardigden van de dienst van de luchtlijnen van de voornaamste groepen uitgenodigd : De h. Spelmans (Antwerpen), de h. Gilbert (Henegouwen), de h. Coppens (Brussel), de h. Lebrun (Luik).

Tijdens de bespreking van dit vraagstuk, deelt de h. Lebrun, afgevaardigde van Groep Luik mede dat de dienst van de luchtlijnen een gordel met bretellen, voorzien van een koord van 1 m. ongeveer, gebruikt, hetzelfde type dat ten andere door de electriciteitsdienst van Luik aangenomen werd.

Daar we niet te ver over de nochtans interessante bijzonderheden van deze bespreking kunnen uitweiden, zullen we hier besluiten met de algemene conclusie's :

- de gordel met bretellen zal op proef gesteld worden in de voornaamste groepen.
- het gebruik van een plank geplaatst op de leuning van het platform zal streng verboden zijn indien de agent niet voorzien is van een behoorlijk vastgehechte veiligheidsgordel.
- daar enkele afgevaardigden voorgesteld hebben de stijgingshoogte van de platformen van de ladderwagen op 6 m. 50 te brengen, zal deze kwestie aan dienst T. M. onderworpen worden.

Om te sluiten gaat de h. Borgerhoff tot de trekking van 4 premiën van 1.000 fr. over om de werkhuisploegen te belonen welke gedurende een bepaalde periode geen ongevallen gehad hebben.

## Klassement van de wedstrijden onder de groepen op datum van 31 October 1951

WEDSTRIJDEN		Antwerpen	Vlaanderen	Henegouwen	Nam.-Lux.	Luik	Leuven	Brussel	Limburg			
Beweging	Werkelijk rec.	37	29	17	51	74	56	34	123			
	Effectief	819	521	1174	348	588	515	853	252			
	Evenwicht. rec.	306,49	154,60	200,09	177,06	443,45	296,59	291,04	310,27			
	Klassement	3	8	6	7	1	4	5	2			
Wegenwerken	Werkelijk rec.	40	66	18	103	46	60	21	71			
	Effectief	248	159	455	146	188	172	277	123			
	Evenwicht. rec.	98,83	105,88	83,16	151,82	87,98	103,78	58,38	87,33			
	Klassement	4	2	7	1	5	3	8	6			
Kleine Werkhuizen	Werkelijk rec.	123	87	58	123	42	110	71	123			
	Effectief	45	52	314	20	72	32	200	13			
	Evenwicht. rec.	53,80	46,67	180,23	22,46	30,68	39,22	143,42	15,99			
	Klassement	3	4	1	7	6	5	2	8			
		Merksem	Turnhout	Destelbergen	Jumet	Eugies	An-denne	Marl. + Malon.	Luik St-Gilles	Kessel-Lo	Kuregem	Hasselt
Grote Werkhuizen	Werkelijk rec.	56	168	119	43	47	274	125	39	101	62	190
	Effectief	189	75	193	129	135	96	87	155	127	204	122
	Evenwicht. rec.	105,53	125,80	234,08	60,54	66,03	272,38	107,67	62,02	135,11	123,64	228,29
	Klassement	8	5	2	11	9	1	7	10	4	6	3

Werkelijk record = het grootste aantal opeenvolgende dagen zonder ongeval met werkverlet.  
 Evenwichtig record =  $\frac{\text{Werkelijk record} \times \text{effectief}}{\text{gedurende de periode van het record}}$ .



**C. Proost,**  
bewegingsoverste,  
44 jaren dienst.  
Gr. Antwerpen.



**L. Clarijsse,**  
geschoold werkmán,  
44 jaren dienst.  
Gr. Vlaanderen.



**Th. Briers,**  
brigad.-electric.  
44 jaren dienst.  
Gr. Luik-Limburg.



**P. De Meyer,**  
machinist,  
45 jaren dienst.  
Gr. Antwerpen.



**J.-B. Desmet,**  
ploegbaas,  
44 jaren dienst.  
Gr. Brabant.



**J. Danloy,**  
ontvanger,  
44 jaren dienst.  
Gr. Nam.-Luxemb.



**J. Logie,**  
stationoverste 2<sup>e</sup> kl.  
42 jaren dienst.  
Gr. Vlaanderen.



**P. Clinckx,**  
magasinier,  
40 jaren dienst.  
Gr. Brabant.



**E. Botte,**  
controleur,  
45 jaren dienst.  
Gr. Henegouwen.



**K. De Koninck,**  
machinist,  
43 jaren dienst.  
Gr. Antwerpen.



**A. Dupon,**  
klerk 2<sup>e</sup> kl.  
42 jaren dienst.  
Gr. Vlaanderen.



**O. Depoorter,**  
ontvanger,  
41 jaren dienst.  
Gr. Vlaanderen.



**L. Vandermeulen,**  
wattman,  
41 jaren dienst.  
Gr. Brabant.



**A. Kутten,**  
machinist  
41 jaren dienst.  
Gr. Nam.-Lux.



**J. Polfliet,**  
geleider  
47 jaren dienst.  
Gr. Brabant.



## TE KUREGEM

★

« Espoir Vicinal » heeft deelgenomen aan het voetbalkampioenschap UBRASCO en voor het seizoen 1951-1952 staat de club ingeschreven op de kalender van II<sup>e</sup> Divisie, Serie C.

Tijdens het seizoen 1950-51 kwam er een ontmoeting tot stand met N.M.V.B. - Luik te Brussel op 21 Maart en te Luik op 8 September.

**Handbal :** Van 1946 tot 1950 namen zij deel aan het kampioenschap van de Corporatieve Groepering van Brussel, aan het Interprovinciaal Tornooi van de N.M.V.B., en aan verscheidene plaatselijke tornooien.

Het gevolg hiervan is een rijke buit aan trophéeën (bekers, vaandeltjes).

# de Buurtspoorwegen

## De herdenkingsdag te Brussel

Voor de eerste maal sedert de onthulling van de gedenksteen ter ere van de agenten der Buurtspoorwegen gestorven voor het Vaderland, werden op 11 November jl. de deuren van het gebouw van het Hoofdbestuur geopend voor de families en vrienden van onze verdwenen helden.

Dit initiatief te danken aan de h. Voorzitter van de Raad van Beheer, heeft aan de families en agenten de gelegenheid gegeven enkele ogenblikken van ingetogenheid te komen doorbrengen in de erehal.

Vóór de gedenksteen, op bescheiden wijze versierd door driekleurige linten en reeds in de bloemen gezet door de Nationale Maatschappij, kwamen een afvaardiging oudstrijders 1914-1918 van de N. M. V. B. en het Comité van de kring der agenten van het Hoofdbestuur een bloemenhulde brengen.

In de loop van de voormiddag kwamen eveneens families bloemen brengen vóór het gedenkteken.

11 November, Nationale dag van herdenking aan dierbare wezens uit de wereld gerukt door woest geweld tijdens twee wrede oorlogsperiodes, is weer voorbij. Maar de jaarlijkse bescheiden plechtigheid ingericht door onze Maatschappij toont aan dat ook zij niet vergeet...

## Sint - Eloi

### TE KUREGEM

Op 30 November jl. heerste er vanaf het middaguur een buitengewone en eigenaardige stemming in de verschillende afdelingen van de werkplaatsen te Kuregem. Wanneer in de namiddag, de H. Cuvelier, Hoofdingenieur, vergezeld van de H. Hausman, technisch ingenieur, de werkplaats rondwandelde, gevolgd door de fanfare, konden zij op hun gemak, de vindingrijkheid en de vaardigheid van hun mannen bewonderen.

Het algemeen zicht was prachtig. Tientallen kaarsjes brandden op de draai- en werkbanken. Tegen de muren waren de St-Elooi-nissen helder verlicht en versierd met fluweel en blauw papier met gulden sterren.

Na de verplichte versiersingen genomen bij ieder... kapelleke, deed de stoet zijn officiële intrede in het nieuwe gebouw, en volgde de pijlen met richting... « St-Elooi Bar » welke ingericht was in de nieuwe refter.

Drie weken geleden leek de inwijding van het nieuwe lokaal erg problematisch, maar onze werklui zijn er in geslaagd een fameuze weddenschap te doen verliezen aan de H. Hausman.

De komende refter zal een prachtige feestzaal vormen. De plaats ontbreekt ons om het talent te beschrijven waarmee de muren werden versierd, maar het is niet te geloven wat kan verwezenlijkt worden met stof van... rode vlaggen en franjes van oude tramgordijntjes.

Bravo voor de versierders die hard doorwerkten na de diensturen; bravo aan de vrijwilligers van het buffet; bravo tenslotte aan de onvermoeibare muzikanten onder de leiding van brigadier E. Van Droogenbroek, die wij gaarne, maar dan in alle stilte, terug de avonturen van Jan Baard zouden willen horen vertellen.

Het St-Elooi-feest te Kuregem was een succes.

## OVERLIJDENS

• • •

Wij betreuren het overlijden van :

**Wolf J.**, wattman, Gr. Brabant, op vijftigjarige ouderdom.

**Van Geel G.**, wattman, Gr. Antwerpen, op vier en zestigjarige ouderdom.

**Derre A.**, geschoold werkman, Gr. Vlaanderen, op negen en vijftigjarige ouderdom.

**Abbeels M.**, toezichter, Gr. Brussel, op twee en vijftigjarige ouderdom.

M. Abbeels is overleden na een zeer pijnlijke ziekte. Gedurende de ganse oorlog en de kort daarop volgende periode werkte hij met een moedige ploeg bij de Goederendienst te Kuregem.

Zijn gediensigheid en zijn beroepsplicht werd door het publiek en zijn collega's zeer gewaardeerd.

Wij bieden aan zijn echtgenote en zijn dochter, telefoniste te Kuregem, onze oprechte deelneming.

Er wordt ons tevens het overlijden gemeld van de **H. Paye**, op rustgestelde controleur van Gr. Brussel.

Een  
weder-  
varen  
van  
controleur  
Speurneus



Ontv. — 'k Zou U iets willen vragen, chef.

Sp. — En dat is ?

— Ewel, mijn schoonzoon is radio-technicien. En hij heeft mij een draagbaar toestelletje bezorgd. Iets fijn. Ik ga er mee op wandel. En nu vraag ik me af of ik het soms op de tram niet zou meenemen binst mijn diensturen.

Sp. — Dat zal ik moeten vragen aan de Ingenieur. Maar ik weet dat er een proces aanhangig is bij het Oppergerecht in de Verenigde Staten — dat is zoiets als bij ons de Raad van State — een proces op aanvraag van de Maatschappij van Openbaar Vervoer te Washington...

— Heeft dat iets te maken met de radio ?

Sp. — Ja het Hof van Beroep had inderdaad in een uitspraak besloten dat de radiouitzendingen van muziek en publiciteit in bussen en trams, tegen de rechten was herkend aan de burgers door de Grondwet, door ze te verplichten te luisteren tegen hun goesting.

— Daar is toch iets van waar.

Sp. — Dat geloof ik. De reiziger betaalt zijn plaats en dan zou hij nog moeten luisteren naar al de voordelen van de zeep Snelwit en Cie ?

— Maar de Maatschappij gaat nu nog hoger in beroep ?

Sp. — Ja. En misschien heeft ze daar nog wel andere belangen bij... al was het maar financieel. Maar of gij met uw muzekdoos in de tram zult mogen, dat is toch nog wat anders.

— Goed, goed. Maar als ik vernem dat er in Canada muziek in de trams wordt gespeeld, wel zie, 'k geef mijn ontslag en ik trek er op af zoals reeds verschillende van mijn kameraden...

Sp. — Ja, maar zij werden schilder, behanger, schoenmaker, al wat ge wilt, maar geen ontvanger.

Voilà. Hier hebt ge uw ontvangstblad terug. Tot ziens.

— Enne... ge spreekt over geen enkel puntje van 't reglement ? Zijde niet wel vandaag ?

Sp. — Waarom niet. Als ge 't absoluut wilt, dan geef ik U de volgende raad. Onderhoud voort de regels van de Veiligheid voorgeschreven in het Exploitatierglement en ge zult het jaar eindigen zonder ongelukken. Zo zult ge best voorbereid zijn om de Nationale Week van Veiligheid die doorgaat in Februari 1952 goed mee te maken. In afwachting zalig Kerstfeest en gelukkig Nieuwjaar.

# SOCIALE KRONIEK

Het regime der gezinsvergoedingen dat, zoals al de sectoren van de Maatschappelijke Zekerheid, een bestendige evolutie ondergaat, heeft sinds het verschijnen onzer voorgaande kroniek twee nieuwe wijzigingen ondergaan welke wij hierna bondig samenvatten.

## 1) Verhoging van het bedrag der gezinsvergoedingen.

Van 1 October 1951 af werden de gezinsvergoedingen met 5 t. h. verhoogd en de hiernavolgende bedragen zijn van toepassing :

Dagelijks bedrag	(October 1951)	Forfaitair bedrag
12,60 fr.	voor 1 kind	315 fr.
25,20 »	voor 2 kinderen	630 »
42,40 »	voor 3 kinderen	1.060 »
63,40 »	voor 4 kinderen	1.585 »
91,20 »	voor 5 kinderen	2.280 »

27,80 » per dag of 695 fr. per maand voor elk kind boven het vijfde.

Daar de gezinsvergoedingen betreffende de maand October volgens de vroegere basissen werden vereffend, werd voor de loontrekkende agenten de achterstal uitbetaald samen met de vergoedingen betreffende de maand November en voor de weddetrekkende agenten samen met deze betreffende de maand December.

De gezinsvergoedingen voor invaliden en wezen zijn niet gewijzigd.

## 2) Uitbreiding van het voordeel der wettelijke gezinsvergoedingen ten bate van de studenten en leerjongens van 18 tot 21 jaar.

Met ingang op 1 October 1951 wordt het recht op de wettelijke gezinsvergoedingen behouden tot op de leeftijd van 21 jaar ten voordele van de studenten en de door een leerkontraakt gebonden leerjongens.

De in dienst zijnde agenten trekken in feite geen voordeel uit deze maatregel daar reeds vroeger de N. M. V. B. hun de toekenning verzekerde van de gezinsvergoedingen voor hun kinderen studenten of leerjongens van 18 tot 21 jaar.

Alleen de sinds meer dan 5 maanden wegens arbeidsongeval of ziekte werkonbekwame agenten, de agenten weduwnaars en de weduwen van agenten genieten van deze nieuwe schikking in deze zin, dat zij van 1.10.1951 af van wege de Hulpkas de verhoogde vergoedingen voor invaliden of de wezenvergoedingen zullen ontvangen voor hun kinderen studenten of leerjongens van 18 tot 21 jaar.

De gepensioneerde agenten zullen eveneens vanaf deze datum rechtstreeks de gezinsvergoedingen van de Hulpkas verkrijgen voor de kinderen die in de hierboven bedoelde categorieën kunnen gerangschikt worden.

\*  
\*\*

Thans hernemen wij onze algemene uiteenzetting.

## Derde sectie.

### Gezinsvergoedingen voor wezen.

#### A. Voorafgaande opmerking.

Het regime dat wij hierna uiteenzetten werd ingevoerd bij de wet van 27 Maart 1951 en is van toepassing met ingang op 1 April 1951. De agenten die inlichtingen wensen te bekomen in verband met de voorgaande periode kunnen zich tot de Sociale Dienst wenden.



MADONNA. — Gerard David.  
Cliché geleend door « Kredietbank Bulletin ».

#### B. Toekenningsvoorwaarden.

I. Is gerechtigd op de verhoogde gezinsvergoedingen zoals zij onder C hierna vermeld worden, de wees van een loontrekkende vader of moeder, indien, op het ogenblik van het overlijden van één hunner, de loontrekkende vader of moeder volgende voorwaarden van beroepsactiviteit vervult :

— krachtens een dienstkontraakt effectief te werkgesteld geweest zijn :

- a) tijdens ten minste 150 dagen op de 365 welke het overlijden voorafgingen ;
- b) tijdens de helft van zijn (haar) beroepsloopbaan zo deze minder dan 20 jaar bedraagt ;
- c) tijdens de helft van zijn (haar) beroepsloopbaan of tijdens de 2/3 van de laatste 15 jaar dezer zo zij meer dan 20 jaar bedraagt.

Het is dus niet noodzakelijk dat de voorwaarden van beroepsactiviteit door de overledene vervuld worden.

\*\*\*

II. Zo de beroepsactiviteit van de overledene en (of) van de echtgenoot (echtgenote) niet voldoende is voor de toekenning der verhoogde gezinsvergoedingen, mogen de wezen alleszins aanspraak maken op de gewone gezinsvergoedingen zoals zij bepaald worden in het begin van onderhavige kroniek, indien op het ogenblik van overlijden van één hunner de vader of de moeder de hoedanigheid van loontrekkende bezat, t. t. z. gewoonlijk tewerkgesteld was krachtens een dienstkontraakt naar rato van meer dan 100 dagen per jaar en van meer dan 4 uur per dag.

#### C. Bedrag der vergoedingen.

Buiten de schaal der normale gezinsvergoedingen van toepassing op de wezen wier ouders niet aan de voorwaarden van beroepsactiviteit voldoen, dient onderscheid gemaakt tussen de 3 volgende schalen :

##### Schaal I.

	Maandelijks bedrag.	Dagelijks bedrag.
1 <sup>ste</sup> kind	1.015,— fr	40,60 fr
2 <sup>de</sup> »	1.015,— »	40,60 »
3 <sup>de</sup> »	1.040,— »	41,60 »
en volgende		

## Twee maal vijftig jaren dienst



Het is met genoegen dat wij mogen melden dat twee onzer agenten de gulden medaille van de Leopoldsorde hebben ontvangen voor 50 jaren trouwe dienst bij de N. M. V. B.

### Groep Brabant.

VANDE VELDE, JAN-BAPTIST, geboren op 2-11-1888.

Zijn vader was ploegbaas bij de Buurtspoorwegen en de oudste van de twaalf kinderen van deze familie was baanwerker. Wanneer deze het werk moest verlaten om zijn militaire dienstplicht te vervullen, bekwam de vader hem te laten vervangen door Jan-Baptist, die aldus op 13 jarige leeftijd als baanwerker tegen 1,50 fr. daags op de lijn Het Rad-Edingen te werk gesteld werd. Op 15 jarige leeftijd was hij stoker op de lokomotief; wanneer hij dienst verzekerde 's morgens voor de eerste en 's avonds voor de laatste werklidentrein, dan ontving hij 3 en halve centiem supplement !

In 1910 werd hij wattman op de nieuwe lijn N (Vandermeerenstraat-Noord). Na de oorlog 1914-1918, volgde hij zijn vader op als ploegbaas.

Einde Mei 1940, was Vande Velde bij deze die het verkeer tussen Brabant en Groep Henegouwen verzekerden.

Onze beste gelukwensen voor zijn vele en trouwe jaren dienst en zijn welverdiende onderscheiding.

### Groep Henegouwen

MARTIN, ARMAND, Groep Henegouwen, geboren te Tertre, op 22 December 1886, kwam binnen bij de « Vicinaux Montois » op 4 April 1900. Hij was 13 jaar en half wanneer hij als rijtuigenkuiser begon tegen 1 fr. per dag. Te dien tijde was werken van 6 uur 's morgens tot 6 uur 's avonds geen uitzondering.

Drie jaar later was hij stoker op de lijn Erquennes-grens. Het gebeurde hem meermaals elders te moeten overnachten. Toen de lijn van Stambruges in exploitatie werd gebracht, werd hij remmer. Later werd hij ontvanger.

Martin Armand leidde een eenvoudig leven vol toewijding aan de N. M. V. B. Bij zijn 25 en 35 jaren dienst ontving hij de burgerlijke eretekens niet omdat deze toentertijde dienden aangevraagd door de agent zelf. Maar terecht mag hij nu de gulden medaille van de Leopoldsorde dragen. Van harte feliciteren wij hem.

Deze schaal is van toepassing op de wezen van vader en moeder alsmede op de wezen van vader waarvan de moeder in het huishouden blijft en generlei winstgevende beroepsactiviteit uitoefent.

#### Schaal II.

##### Maandelijks bedrag. Dagelijks bedrag.

1 <sup>ste</sup> kind	775,— fr	31,— fr
2 <sup>de</sup> »	775,— »	31,— »
3 <sup>de</sup> »	800,— »	32,— »
en volgende		

Deze schaal is van toepassing op de wezen van moeder, alsmede op de wezen van vader waarvan de moeder een winstgevende beroepsactiviteit uitoefent.

#### Schaal III.

De schalen I en II zijn slechts van toepassing in geval de overlevende vader of moeder geen nieuw huwelijk heeft aangegaan of geen nieuw huishouden gesticht heeft.

Wordt als huishouden beschouwd, elke samenwoning van personen van verschillend geslacht, behalve wanneer die personen bloed- of aanverwanten zijn tot en met de 3<sup>de</sup> graad.

In geval van hertrouw of vorming van een nieuw huishouden mag alleen het voordeel der gewone vergoedingen **wettelijk** ingeroepen worden. Ten einde niet zonder overgang de gezinnen van deze wezen in een minder gunstige financiële toestand te plaatsen als deze welke zij voorheen kenden, werd er besloten tijdens een

overgangperiode gaande tot 31.3.1952 een bijkomende vergoeding toe te kennen welke wordt uitgekeerd ten laste van het Reservefonds der Nationale Kas. Worden echter afgetrokken van het bedrag der vergoedingen, verleend aan deze categorie wezen, en dit maximum ten belope van het bedrag der aanvullende vergoeding, al de sommen op dewelke de wezen mogen aanspraak maken bij uitvoering van andere wetgevingen, bij voorbeeld : vergoeding ten laste van het Fonds voor weduwen en wezen, of ten laste van het Toelagenfonds voor Bedienden.

#### Wettelijke schaal.

	Wettelijke schaal.	Aanvullende vergoeding :	Totaal.
1 <sup>ste</sup> kind	315,— fr	222,50 fr	537,50 fr
2 <sup>de</sup> »	315,— »	222,50 »	537,50 »
3 <sup>de</sup> »	430,— »	175,— »	605,— »
4 <sup>de</sup> »	525,— »	125,— »	650,— »
5 <sup>de</sup> »	695,— »	35,— »	730,— »

en volgende.

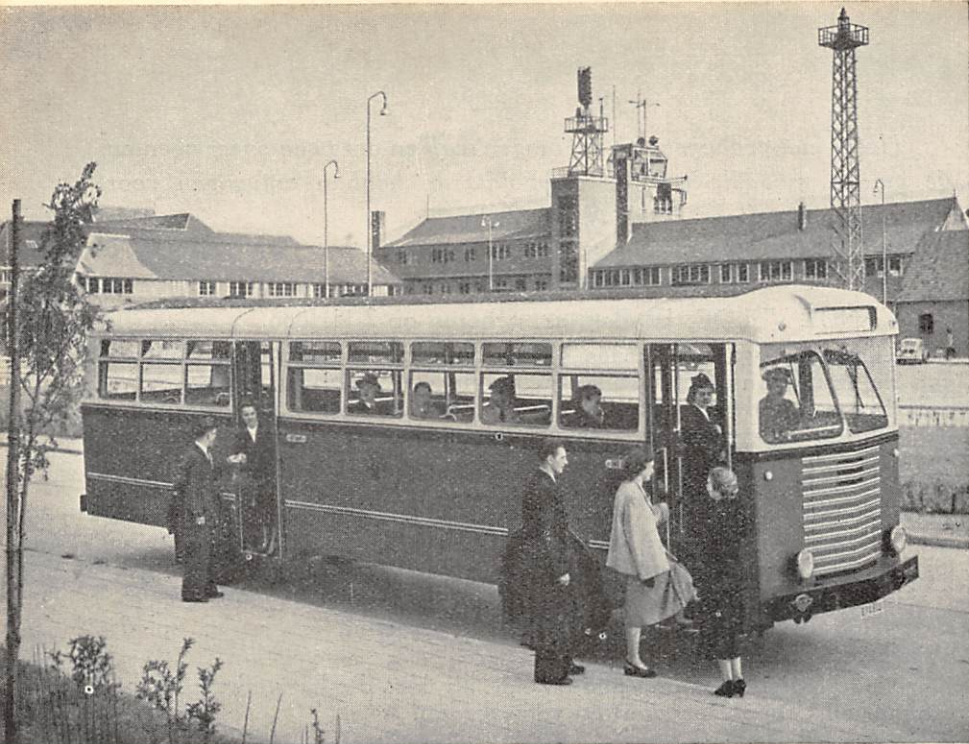
#### Dagelijkse bedragen.

1 <sup>ste</sup> kind	12,60 fr	8,90 fr	21,50 fr
2 <sup>de</sup> »	12,60 »	8,90 »	21,50 »
3 <sup>de</sup> »	17,20 »	7,— »	24,20 »
4 <sup>de</sup> »	21,— »	5,— »	26,— »
5 <sup>de</sup> »	27,80 »	1,40 »	29,20 »

en volgende.

Deze schaal is van toepassing sinds 1.10.1951.

(Wordt vervolgd).



Een weinig  
gekende  
autobuslijn

Grimbergen -  
Vilvoorde -  
Melsbroek -  
Zaventem

Er werd reeds meermalen aangestipt dat een vervoerdienst langs de baan een veel grotere lenigheid bezit dan een vervoerdienst op rails.

De geschiedenis van de autobuslijn Merchtem - Grimbergen - Vilvoorde is een nieuw bewijs van de waarheid dezer bewering.

De exploitatie van deze lijn begon op 22 December 1946. Twee jaar later kwam men tot de vaststelling dat de sectie Merchtem - Wolveterm - Grimbergen niet leefbaar was en dat de terminus aan de kanaalbrug veel te ver van het centrum der gemeente Vilvoorde was gelegen.



Er werd besloten de sectie Merchtem - Grimbergen op te geven. De vertrekplaats werd verschoven naar het tramstation te Grimbergen, en een uitbreiding over het kanaal werd ter studie gebracht.

Men zou de belangrijke gemeente Vilvoorde, met haar gekende markten, doorkruisen, en aan het station aldaar een nieuwe cliënteel vinden: de bedienden en werklieden van de Sabena met bestemming Melsbroek.

Op 1 Januari 1950 kwam de nieuwe dienstregeling in voege. De verbetering was opvallend, maar de arbeiders van de Sabena moesten nog 10 minuten in open veld te voet afleggen vooraleer de loodsen te bereiken.

Ook bekwam de N.M.V.B. zes maand later de toelating het vliegplein over te steken en tot Zaventem, het nijverheidscentrum, door te rijden. Dit was twee vliegen in één slag. Enerzijds verhoogde het aantal werkliedenabonnemenen voor de werkplaatsen van de Sabena, anderzijds hebben de inwoners van Zaventem, die sinds de oorlog ter oorzake van het reusachtige vliegplein practisch van Vilvoorde afgesneden waren, de weg naar deze gemeente teruggevonden, dank zij de autobus die hen er in 15 minuten naar toevoert, met vertrek om het uur.

Ziehier enkele getallen die de merkbare verbetering van de opbrengsten dezer lijn doen uitkomen.

	Week-abonn.	School-abonn.	Gewone abonn.
Februari 1950	67	18	13
Juni 1951	116	36	33
October 1951	141	33	27

Voor October 1951 werden volgende ontvangsten geboekt:

Reisbriefjes	fr.	97.425
Gewone abonnemenen		4.305
Schoolabonnemenen		3.965
Weekabonnemenen		20.574
Groepsbiljetten		350

Fr. 126.619

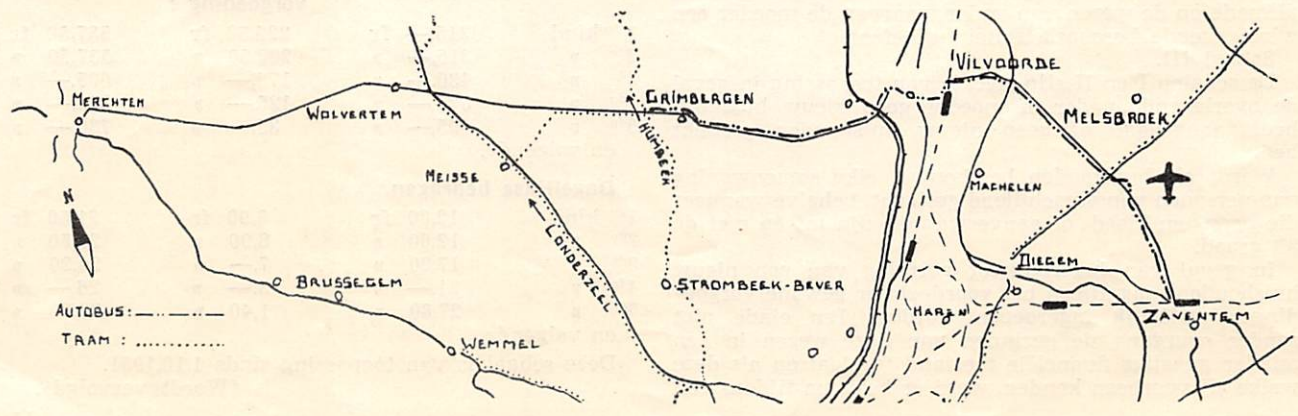
Dit geeft ons voor de 9.826 doorlopen km. een ontvangst van 12 fr. 80 de km.

Uit getallen geput in de jaarverslagen blijkt duidelijk de aanmoedigende vooruitgang der ontvangsten en aantal doorlopen kilometer.

	Doorlopen km.	Ontvangsten
1948 :	69.324	488.668 fr.
1949 :	70.456	444.822 fr.
1950 :	95.072	668.044 fr.

Stelplaats Grimbergen, welke het materieel opbergt van de elektrische lijnen Brussel-Londerzeel en Brussel-Humbeek staat sinds jaren onder de leiding van de H. Van den Hoof, dienstoverste. Deze heeft zich weten aan te passen aan de autobus-exploitatie. Volgens de door hem opgemaakte dienstregeling moeten de bussen in 25 min. de 11.400 m. afleggen tussen Zaventem en Grimbergen; dit betekent een commerciële snelheid van meer dan 27 km. per uur. Er dient aan toegevoegd dat een goed deel van de weg werd gemacadamiseerd.

De hierbijgaande foto werd genomen aan de halte van de vlieghaven te Melsbroek. Eerlijkheidshalve bekennen we dat dit type van onze bussen nog niet op deze lijn wordt gebruikt. Maar zo nauw in contact met de Constellation en de D.C. 6 zal ons huidig materieel op de lijn wel eens dienen te veranderen en — wie weet — wordt er dan een plaats voorzien voor « bus-hostess »...



# De fotowedstrijd

## 1951

**D**E wedstrijd 1951 verenigde 25 deelnemers met een totaal van 95 zichten. Enerzijds was het ons aangenaam nieuwe namen in de erelijst te zien voorkomen. Anderzijds betreurden wij de afwezigheid van enkele kopstukken van vorige jaren. Bringen ze ons volgend jaar een verrassing?

Weer deden we beroep op de welwillendheid van de « Association Belge de Photographie » om als jury op te treden.

Het was vanzelfsprekend in afdeling « Toerisme » van categorie « Veranderlijk Diaphragma » dat het grootst aantal inzendingen toekwam. Na een voorafgaande uitschakeling duidden de juryleden als eerste prijs een « Zicht op een golfbreken » aan, genomen door de H. Keuleers (Hoofdbestuur, Financiën). Hiervoor ontvangt deze een prachtig strijkijzer « Thomson Houston » (van de firma S.E.M.). Er werd lang getwijfeld of aan een ander « zeegezicht » van de H. Keuleers niet de eerste prijs zou toegekend worden.

De H. Simoens (Directie Personeel) had verschillende kunstfoto's binnengebracht. Een straatje in een Frans provinciestadje bij avondschemering bezorgde hem de tweede prijs: een « **Gevabox** » van de firma **Gevaert**. Verder verleende de jury hem een vermelding voor een sprekend landschap in het Franse Zuiden.

De H. Keutgens (Antwerpen) had een tiental foto's ingestuurd genomen tijdens de Brugse verlichting. Moeilijk onderwerp, ter oorzaak van de verrassingen, tijdens de noodzakelijke lange belichtingstijd en de soms te harde verlichting van het onderwerp. Voor het geheel van zijn inzending en meer speciaal voor de « Rozenhoedkaai » met het stoere Belfort afgetekend in de zwarte hemel, werd hem de derde prijs toegekend (200 fr. in speciën).

De vierde prijs ging terug naar de H. Keuleers voor een merkwaardige « contre-jour ». De H. Galand (Luik) behaalde de vijfde prijs met « Watertoren te Wenduine » en de H. Dierickx (stelplaats Hamme) bekam de zesde prijs, een « **Photolita-lamp** » aangeboden door de firma **Philips**, voor een zicht te Dinant.

In de afdeling « Reportage » was het de H. Simoens die met een « spelend katje » de prijs behaalde (zie foto).

In afdeling « Spoorwegonderwerpen » was de strijd ongelijk. De H. Vanderbruggen (Brugge) kreeg de eerste prijs met een studie voorstellend de verschillende documenten gebruikt door de ontvanger. Volgde de H. Keutgens (Antwerpen) met een « tram tussen Den Haan en Wenduine ». Voor deze foto liet de jury opmerken dat het beter ware geweest het zicht in te krompen tot juist na de bewegende tram, hetgeen de indruk van snelheid verhoogt en meer harmonie schept in het geheel. « Knip in de foto » is een opmerking die ook en zelfs meer voor de andere deelnemers kan van nut zijn. Men doet het niet graag maar het is van groot belang het beeld tot het essentiële terug te leiden en dan te vergroten.

Veel zou er nog te zeggen vallen over de foto's afdeling « Toerisme » die, niettegenstaande hun waarde op een of ander gebied, toch niet konden vermeld worden.

De inzendingen van de H. Daubies, alle in grijze kleur, waren technisch foutief ter oorzaak van een te heldere lamp of door het gebruik van te oud papier.

In categorie « Box » heeft de jury de meest ondankbare taak. De vergrotingen laten hier soms te wensen over en geven te witte of geelachtige hemels, of onvoldoend zwart.

Goede inzendingen werden nochtans beloond. Aldus ontving de H. Collin (abonnet) een fijn **Gevabox-apparaat** (firma **Gevaert**) voor « dennebossen » te Westerlo.

De H. L. De Backer (Wemmel) voor zijn « toren te Orval » ontving een interessante **Master Vieuw** (stereoscoop) met drie zichtscheijven, waar zijn familie veel genoeg zal aan beleven (gift van **Attraco, Koninklijke straat, te Brussel**).

De H. R. Verhasselt (Hoofdbestuur) bracht één foto binnen: « het eiland St-Louis te Parijs ». Hij ontving de derde prijs. De H. Van Calster (Merksem) verwezenlijkte drie foto's in Zwitserland. Een er van, « Storm in het gebergte », werd beloond met de vierde prijs. De vijfde prijs werd toegekend aan de H. E. Rotsaert voor een zicht op de Antwerpse haven. (Een **Photolitalamp** aangeboden door firma **Philips**).

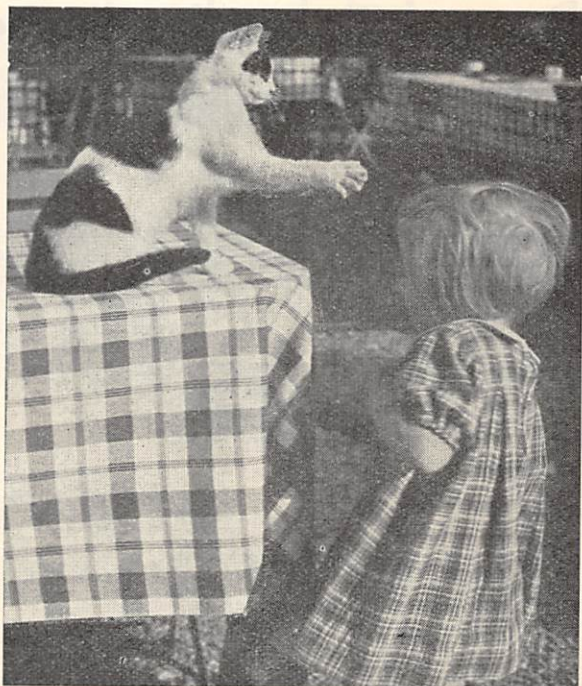
In « Spoorwegonderwerpen » werd alleen de H. Galler (Luik) beloond.

De jury had vooreerst, voor twee opmerkelijke documenten, aan de H. Wilmet (gepensionneerd agent) de eerste prijzen toegekend. Om redenen afhankelijk van het reglement konden deze foto's niet bekroond worden.

Zo eindigde onze vierde wedstrijd.

De keuze van de jury werd niet in ieder der gevallen door het publiek goedgekeurd, maar de verdiensten rangschikken is immer een ondankbare taak. Er valt aan te stippen dat de Algemene Directie welwillend haar bijdrage in de prijzen op 1.000 fr. had gebracht. De « **Photogravure Moderne CATRY-DE BRUYN** » heeft een prijs van 100 fr. in speciën geschonken en de firma « **ESSO** » zorgde voor een belangrijk pak mooie speelkaarten die uitgedeeld werden aan de niet vermelde mededingers. Wij bedanken ze van harte.

In het volgend nummer hopen wij een nieuwe formule te kunnen uitzetten voor de fotowedstrijd 1952.



Wat de geschiedenis van het vervoer betreft, heeft men in de vijftig laatste jaren meer vooruitgang geboekt dan in 20 of 30 eeuwen.

Deze foto's van het station te Leuven werden van op dezelfde plaats genomen nu en vóór vijftig jaar.

Een onzer abonneuten, de H. Darms, bezorgde ons de zeldzame kaart die van de jaren 1900 dagtekt en onze collega, de h. D'Haen (Leuven), nam de foto met de P.C.C.

Zonderling is het dat er minder beweging op te merken valt in 1951 dan in 1900, alhoewel er in werkelijkheid op deze plaats overdag een zeer druk automobieler verkeer bestaat.

De h. Darms stuurde ons insge-



## Het Station te Leuven in 1900 en in 1951



lijks de hiernavolgende tekst in betreffende de paardentram van Leuven.

« De Maatschappij der Leuvense trams » exploiteerde een lijn van het station naar de St-Jaakplaats over een

lengte van 2,5 km. Deze maatschappij kende slechts een kort bestaan; weldra werd het traject verkort tot het baanvak Station-Stadhuis langsheen de huidige Bondgenotenlaan (1 km.). De rijtuigen, 12 in getal (6 open - 6 gesloten) werden door een paard getrokken. Hoe de vergunninghouder zich ook inspande, de exploitatie bleef in verlies en de dienst werd enkele jaren daarna stopgezet; een nieuwe poging tot uitbating was echter van korte duur, daar de N.M.V.B. in 1912 een vast electricatieprogramma van de lijnen Leuven en omliggende tot stand bracht.

Betreffende deze eerste tram haalt men volgend origineel detail aan : het tarief Station-Grote Markt bedroeg bij dag 10 centiem, maar werd 's avonds met 2 centiem verhoogd en dus op 12 centiem gebracht om de verlichtingskosten van de rijtuigen te dekken.

## De aardrijkskundige beweeglijkheid van de Belgische arbeidskrachten

Een Brussels dagblad heeft onlangs de aandacht getrokken op een studie van de H. Albert Delpérée, betreffende de aardrijkskundige beweeglijkheid van de Belgische arbeidskrachten.

Hij geeft eerst enkele cijfers op met betrekking op het dagelijks vervoer van werklieden en bedienden door middel van het groot spoor. Hierin maakt hij onderscheid.

• • •

Eerstens, de centra welke de oorsprong vormen van de dagelijkse uitwijking (Mol, Hasselt, Tienen, Dendermonde) en tweedens, de centra waarheen de uitwijking is gericht (Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi, Gent, Kortrijk, Mons). Deze laatste beweging slaat terug op

90.020 werklieden, waarvan 84.135 in deze agglomeraties binnenkomen. Met andere woorden de trein brengt 43.030 arbeiders toe te Brussel, 13.700 te Antwerpen, 11.400 te Luik, 5.740 te Charleroi, 5.390 te Gent, 1.720 te Kortrijk, 1.585 te Mons en 1.570 te Namen.

• • •

Verder steunt de schrijver op de belangrijke bijdrage der Buurtspoorwegen op gebied van personenvervoer.

De Buurtspoorwegen brengen 9.769 arbeiders aan te Brussel, 6.045 te Antwerpen, 11.662 te Luik, 9.959 te Charleroi, 1.350 te Gent, 732 te Kortrijk, 1.441 te Namen.

Er dient op te merken dat, voor de arbeiders vervoerd door de Buurtspoor-

wegen, de ontvangstcentra Luik en Charleroi meer belangrijk zijn dan deze van Antwerpen, Gent en Brussel, en dat anderzijds de provinciale beweging betrekkelijk belangrijker is in Wallonië dan in Vlaanderen.

Ten slotte, wordt het aantal arbeiders dat zich per autobus laat verplaatsen op 35.000 geraamd.

De gegevens, welke de auteur gebruikt, als basis nemend, mag er besloten worden dat de N.M.V.B. iets meer dan een derde van dit cijfer voor haar rekening neemt. Deze vervoerswijze is meer gebruikelijk in Vlaanderen dan in Wallonië. In Wallonië daarentegen is het tramnet veel uitgebreider, dan in Vlaanderen.

Kortom, het aantal arbeiders welke 's morgens en 's avonds de buurtlijnen gebruiken is zeer hoog. Sinds enkele jaren overigens, werden onze diensten zeer verbeterd op gebied van comfort. Bovendien heeft de verhoging der snelheid van onze treinen de tijd nodig voor de verplaatsingen van de arbeiders merkkelijk ingekort.

★

# Uitbreiding genomen in de wereld, sinds 1945, door de Tramwegen

Al hebben verscheidene landen, waaronder Engeland, een neiging tot het opgeven van vervoer per tram, toch zijn er nog zeer veel andere landen waar dit vervoermiddel in ere wordt gehouden.

Van de nog in dienst zijnde exploitaties in Engeland zijn er vijf die binnenkort zullen verdwijnen. Te Liverpool, Londen, Birmingham en Gateshead gaat men over tot vervanging door autobus, te Belfast door trolleybus. De andere exploitaties blijven nog onbeslist.

Sedert 1945, heeft Stockholm 100 nieuwe boggiemotrices met een capaciteit van 104 reizigers in dienst gesteld.

Te Oslo, werden 50 motrices besteld en men koestert het voornemen een ondergrondse doorgang voor de trams aan te leggen in 't centrum van de stad.

Te Kopenhagen wordt een motrice met 90 plaatsen beproefd.

De nieuwe rijtuigen gebouwd in U.R. S.S. voor Moskow en andere steden gelijken op de Amerikaanse P. C. C. wagen.

In Duitsland, herstelt men de oude rijtuigen beschadigd door oorlogsgeweld en gebrek aan onderhoud. Zekere steden zoals Hamburg en Hanover gaan zelfs over tot uitbreiding van het tramnet.

In Nederland zijn er nieuwe wagens in dienst gesteld te Rotterdam, Amsterdam en Den Haag. In deze laatste stad zijn er twee P.C.C. wagens van Belgische constructie in dienst.

In België heeft de N. M. V. B. 24 P.C.C. wagens, gebouwd in het land zelf, in dienst gesteld. Bovendien zullen een vijftigtal zulke rijtuigen in dienst gebracht worden op het Brussels net, in de loop van de volgende maanden.

In Frankrijk werden sinds 15 jaar verscheidene tramlijnen opgegeven. Nochtans heeft de maatschappij Lille-

Roubaix-Tourcoing onlangs 22 motrices en aanhangwagens in gebruik genomen die enige gelijkenis vertonen met de P.C.C. rijtuigen. Te Straatsburg, Rijsel, Bordeaux, Lyon en Dijon zouden de trams ook behouden blijven.

In Spanje hebben de grote steden Madrid en Barcelona motrices gebouwd onder P.C.C.-vergunning. Rome, Milaan en Turijn hebben sinds het einde van de oorlog rijtuigen met grote capaciteit op hun tramlijnen. Alle Zwitserse steden hebben nieuwe rijtuigen van een gestandaardiseerd type. Praag ging over tot uitbreiding van de tramwegen en te Belgrado werd besloten een overbelaste trolleybuslijn door een tramweg te vervangen. Te Warschau, dat veel te lijden had van oorlogsfeiten, voorziet men het in gebruik stellen van 500 nieuwe rijtuigen tegen 1954.

In de Verenigde Staten werd veel gebouwd maar ook veel opgegeven.

In dit land waar alles de voertuigen op de baan bevoordelt (uitstekende bestrating, mooie banen, goedkope benzine, talrijke autobusfabrikanten welke niet nalaten de nodige publiciteit te maken...), is de overheersing van de tramwegen eerder treffend en eigenaardig.

Ziehier, overigens, naar de « American Transit Association », een recente statistiek betreffende aantal en soort rijtuigen in enkele grote Amerikaanse steden :

Steden	tram	trol.	bus	metro
New-York	1400	8	4263	6426
Chicago	3224	152	1385	1623
Philadelphia	1874	138	963	541
Cleveland	934	162	709	—
Pittsburgh	1161	—	183	—
Baltimore	851	128	420	—
San Francisco	561	58	295	—
Toronto	983	95	420	—

Van de 5.000 in dienst zijnde P.C.C.-wagens, werden er sedert 1945, 1.307 gebouwd voor de volgende netten :

Chicago	400
Toronto	250
Philadelphia	110
Detroit	106
Pittsburg	100
Minneapolis-St-Paul	100
Kansas City	85
Birmingham	48
Los Angeles	40
Cleveland	25
Shater Heights	25
San Francisco	10
Granite City	8

De grote steden van Zuid-Amerika hebben evenmin de tramwegen verstoppen. Buenos-Aires heeft 300 nieuwe rijtuigen in bestelling.

Dit vluchtig overzicht bewijst duidelijk dat de tramweg een zeer gewaardeerd gemeenschappelijk vervoermiddel is en blijft in zeer vele steden.

(Naar « ENTRE-NOUS », tijdschrift van de kring van de Luikse Tram-maatschappij.)

## Het Rode Kruis van België verzoekt ons volgende tekst in te lassen

### Het comfort van de zieke te huis :

Maar al te dikwijls zien zieken en herstellers er tegen op bijna onmisbaar materieel aan te kopen, omwille van de kosten, vooral als het gaat om apparaten welke veel plaats innemen en waarvan men maar een tijdelijk gebruik heeft.

Het Rode Kruis van België heeft zich tot doel gesteld aan de niet-chronische zieken, te huis verzorgd, een echt comfort te bezorgen dank zij het gebruik van passend materieel van zijn « Diensten tot uitlening van sanitair materieel ».

Ziehier een kort overzicht van voorwerpen welke ter beschikking van het publiek kunnen gesteld worden.

**BEDDEGOED** : bedden, matrassen, dekens, beddelakens, hoofdkussens, kussenslopen.

**VOOR MEER COMFORT** : stokken voor gekwetsten, krukken, bedhoepels, ruggesteunen, bedtafeltjes, emmers met deksel, rolstoelen, ziekenoplichters.

**SANITAIR MATERIEEL** : kommen, warmwaterkruiken, luchtkussens, hospitaallakens, gootspalken, inhalatiestoelens, irrigators, bedpannen, ziekentassen, thermometers, urineerglazen, laatkoppen, ijszakken.

De voorwerpen worden uitgeleend tegen een huurvergoeding, met vermindert tarief of zelfs gratis op gerechtvaardigde aanvraag van de belanghebbende en met het advies van de Maatschappelijke Assistenten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Zij worden geleverd in volmaakt zuivere toestand en ontsmet na ieder gebruik.

Het materieel aldus in de gezinnen uitgeleend door het Rode Kruis, vormt een kostbare hulp en draagt op afdoende wijze bij tot de genezing van de zieken.

De inlichtingen betreffende de adressen der honderden diensten werkzaam in België kunnen bij de plaatselijke Maatschappelijke Assistenten bekomen worden.



## Agenten die op rust gesteld worden aan 65 jaar

OCTOBER - NOVEMBER 1951

Geys Petrus, ontvanger . . . . .	39 jaren dienst,	Antwerpen.
Vingerhoeds Louis, gesch. werk- kasseier . . . . .	38	id. id.
Proost Corneel, bewegingsoverste 1ste kl. . . . .	44	id. id.
De Koninck Karel, machinist . . . .	43	id. id.
De Meyer Petrus, machinist . . . .	45	id. id.
Vanhove Jan, wattman . . . . .	39	id. id.
Le Bruyn Karel, ploegbaas . . . . .	33	id. id.
Brigée Arthur, hoofdontvanger . . .	39	id. Vlaanderen.
Clarijse Léopold, gesch. werk. . . .	44	id. id.
Logie Julien, stationoverste 2e kl. .	42	id. id.
Dupon Achiel, klerk 2e kl. . . . .	42	id. id.
Denis Victor, machinist . . . . .	31	id. Henegouwen.
Hubin Franç., machinist 1ste kl. . . .	38	id. Namen-Lux.
Kutten Alphonse, machinist . . . . .	41	id. id.
Danloy Jules, ontvanger . . . . .	44	id. id.
Hendrix Pieter, baanwerker . . . . .	30	id. Luik-Limb.
Ahn Paul, wattman . . . . .	28	id. id.
Briers Théodore, brig. électr. . . . .	44	id. id.
Van Helmont Frans, machinist . . . .	37	id. Brabant.
Leybaert Louis, ontvanger . . . . .	23	id. id.
Vandermeulen Louis, wattman . . . .	41	id. id.
Desmet Jean-Bapt., meestergast . . . .	44	id. id.
Clinckx Petrus, magaziniër . . . . .	40	id. id.
Coekaerts Louis, brigadier . . . . .	37	id. id.
Mostinckx Fr., schouwer . . . . .	43	id. id.

★

# HUMOR

★

# Zonder Woorden



HET MOOISTE KERSTGESCHENK  
Cliché Innovation (Lilliput).



— Chantage of geen chantage, papa. Ofwel krijg ik mijn elektrische trein, ofwel zeg ik hun alles...  
Cliché Innovation (Everybody's).

