

# **(B) HET SPOOR**

Maandblad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Postch. : 233 N.M.B.S. Redactie en Administratie : Leuvense Weg, 17, te BRUSSEL TELEF. : 12.13.95

Verboden nadruk



La Gare du Nord « mobilisée » pour le bien-être de nos soldats

Photo Vits

**INHOUD** : De Landen die hun Spoorwegen hebben laten vervallen, worden gestraft. — Allerlei. — De Pacific-Locomotief Type 1. — Verfraaiing, met Bloemen en Planten, van de Stations. — Het Sluiten van de kartonnen Kisten, door A. Nizet. — De groote Bruggen over het Albertkanaal. — De Instellingen door de N.M.B.S. opgericht om de voorwaarden van huisvesting van het personeel te verbeteren en voor dit personeel het aankopen of bouwen van een gezonde woning te vergemakkelijken, door Th. Roekens. — Economische Documentatie.

Jaarabonnement :  
België 10 fr. — Buitenland 3 belga

Prijs : 1 frank

# HET SPOOR

Maandblad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Postch. : 233 N.M.B.S. Redactie en Administratie : Leuvensche Weg, 17, te BRUSSEL TELEF. : 12.13.95

Verboden nadruk

## De landen die hun spoorwegen hebben laten vervallen, worden gestraft

VAN eeuwen her zijn de geslachten van ons  
» volk die geen oorlog of niet den weerslag  
» van aan onze grenzen gevoerde oorlogen  
» hebben ondergaan, zeldzaam geweest.

» Dit beteekent niet dat er tusschen twee oor-  
» logsrampen in een aanhoudende nachtmerrie  
» moet worden geleefd. Het beteekent eenvoud-  
» dig dat een geslacht zich zelf veroordeelt  
» als het zijn herinneringsvermogen totaal is  
» kwijtgeraakt, met het gevolg dat het de lang-  
» zame vernietiging der energiebronnen waar-  
» van, bij een nieuw conflict, zijn bestaan  
» afhangt, lijdelijk blijft aanzien.

» Door de huidige gebeurtenissen wordt de  
» onverschilligheid — om niet te zeggen de  
» minachting — waarmee men, in zekere krin-  
» gen, den Spoorweg bejegende, een weinig van  
» dezen afgewend ».

Naar aanleiding van deze in het vorig num-  
mer van het *Spoor* verschenen beschouwing,  
kwamen ons een aantal brieven toe. Sommige  
vragen ons om die bewering te verantwoorden.  
Andere vatten hun gedachte samen in een iets  
meer geconcentreerden vorm, en het is aan een  
daarvan dat wij den titel van dit artikel « De  
landen die hun spoorwegen hebben laten ver-  
vallen, worden gestraft » ontleenen.

De enkele feitelijke vaststellingen die hierna  
volgen, geven bescheid aan al onze correspon-  
denten.

\* \* \*

In strijd met hetgeen voor de meeste indus-  
trieën en zelfs voor andere transportonderne-  
mingen dan het spoorwegbedrijf het geval is,  
zijn de exploitatie-uitgaven van een spoorweg  
voor een deel onafhankelijk van den omvang  
van het verkeer, en dat deel wordt door des-  
kundigen op 65 % van die uitgaven geraamd.

Een verkeersinkrimping met 50 % die een  
even groote afneming van de ontvangsten mee-  
brengt, beteekent voor den spoorweg een ver-  
mindering van de exploitatie-uitgaven met  
 $100 (65 + 35/2) = 17.5$  %.

Deze wanverhouding tusschen het gedeelte  
van de exploitatie-uitgaven dat verandert met  
het verkeer en het gedeelte dat onafhankelijk  
is van den omvang van het verkeer, is voor den  
spoorweg door eenige eenvoudige vaststellingen  
te verklaren.

De uitgaven voor het personeel, die voor ons  
spoorwegnet gedurende de laatste jaren 64,8 %  
tot 61,6 % van de gezamenlijke exploitatie-  
uitgaven beloopten, ondergaan weinig of geen  
invloed van de verkeersschommelingen, en  
wel om twee redenen :

De eerste van die redenen is het karakter van openbaren dienst van den spoorweg. Zijn exploitatie moet worden verzekerd en omvat voor 't overige een aanzienlijke verhouding gespecialiseerde of ervaren arbeidskrachten, die onmogelijk in de werkbeurzen kunnen aangeworven worden.

De tweede reden ligt hierin dat de graad van benutting van het bestuurs-, toezichts- en bewakingspersoneel en van het personeel voor het onderhoud en de vernieuwing, niet verandert met den omvang van het verkeer.

Sinds 1929 is, in al de landen van Europa, ten gevolge van de economische crisis die dan nog met de concurrentie in het transportbedrijf gepaard ging, het spoorwegverkeer aanzienlijk teruggelopen.

Voor België wordt de evolutie van het aantal tonkilometers zware goederen en van de gezamenlijke ontvangsten uit het verkeer uitgedrukt met onderstaande cijfers :

	VERKEER VAN ZWARE GOEDEREN		GEZAMENLIJKE ONTVANGSTEN	
	in miljoenen tkm.	in %	in miljoenen franken	in %
1929 . .	8.386	100.00	3.546	100.00
1930 . .	7.133	85.06	3.528	99.49
1931 . .	6.027	71.87	3.090	87.14
1932 . .	4.534	54.06	2.452	69.15
1933 . .	4.440	52.94	2.329	65.68
1934 . .	4.483	53.46	2.215	62.46
1935 . .	4.757	56.73	2.213	62.41
1936 . .	5.331	63.57	2.287	64.50
1937 . .	6.230	74.29	2.688	75.80
1938 . .	5.143	61.33	2.542	71.69

Al de spoorwegen hebben, in den loop van de laatste jaren, gestaan vóór het moeilijk vraagstuk van de besnoeiing der exploitatie-uitgaven die niet automatisch met het verkeer verminderden.

In de hierna volgende tabel worden, voor het net van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de werkelijke exploitatie-uitgaven vergeleken met de theoretische uitgaven, berekend door de exploitatie-uitgaven over 1929 te doen schommelen met het verkeer van de daaropvolgende jaren, volgens de hierboven opgegeven formule.

	WERKELIJKE UITGAVEN		THEORETISCHE UITGAVEN	
	in miljoenen	in %	in miljoenen	in %
1929 . .	3.066	100.00	3.066	100.00
1930 . .	3.208	104.63	2.905	94.74

1931 . .	3.023	98.60	2.764	90.15
1932 . .	2.620	85.45	2.573	83.92
1933 . .	2.343	76.42	2.560	83.49
1934 . .	2.263	73.81	2.566	83.69
1935 . .	2.134	69.60	2.601	84.83
1936 . .	2.304	75.15	2.675	87.25
1937 . .	2.652	86.50	2.790	91.00

Zoals men ziet, blijven, van 1932 af, de werkelijke uitgaven bepaald beneden de theoretische uitgaven, met een verschil van

217 miljoen in 1933

303 miljoen in 1934

467 miljoen in 1935

371 miljoen in 1936

en 138 miljoen in 1937

Deze cijfers geven bij benadering de hoegrootheid der door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gedane besparingen. Feitelijk hebben nauwkeuriger berekeningen, gebaseerd op de boekhoudingsgegevens, aangetoond dat de werkelijke bezuinigingen, door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gedaan, 400 miljoen per jaar bedroegen.

De uitgaveposten waarop bezuiniging geboden was, behoorden echter oordeelkundig gekozen te worden.

Men kon een beperking der bedrijvigheid van den spoorweg overwegen. Dit zou hebben beteekend dat de spoorweg het verkeer wenschte te verjagen veeleer dan er zich voor in te spannen het te behouden en te bemachtigen. De Nationale Maatschappij is den tegenovergestelden weg ingeslagen. Ze verbeterde en vermenigvuldigde integendeel haar diensten. « Vandaag verzonden, morgen afgeleverd » voor de goederen. Vermeerdering met 50 % van het aantal en van den rit der reizigerstreinen. De gevolgen van den oorlogstoestand sinds het begin van September van dit jaar waren noodig om de Nationale Maatschappij te dwingen tot een lichten terugloop op al den door haar volbrachten vooruitgang.

Men kon de geheele of gedeeltelijke afschaffing van de uitgaven voor vernieuwing overwegen. Dit zou hebben beteekend dat de Spoorweg er toe besloten had te teren van zijn eigen substantie en het net te laten wegslinken tot een graad van uitputting en slijtage die binnen min of meer afzienbaren tijd door anderen zouden moeten verholpen worden.

Andermaal is de Nationale Maatschappij den tegenovergestelden weg ingeslagen. Zij besteedde elk jaar aan haar vernieuwingswerken een

som die op zich zelf al belangrijk, maar ten overstaan van de bedrijfsuitkomsten indrukwekkend was.

	UITGAVEN VOOR VERNIEUWING	EXPLOITATIE-UITKOMSTEN	
		IN MILLIOENEN OVERSCHOT	TEKORT
1929 . .	259.6	445.6	—
1930 . .	375.4	226.9	—
1931 . .	395.6	2.6	—
1932 . .	310.9	—	287.1
1933 . .	483.3	—	115.8
1934 . .	544.2	—	156.2
1935 . .	357.5	—	92.4
1936 . .	288.2	—	151.3
1937 . .	350.9	—	28.0
1938 . .	363.8	—	283.5

Ten slotte kon worden overwogen den dienst te reorganiseeren en te vereenvoudigen, het werk in de stations en werkplaatsen en op de werven te rationaliseeren, en goedkope methoden voor het stelselmatig onderhoud van de sporen en het materieel in te voeren. De Nationale Maatschappij heeft deze oplossing aangenomen en is er, dank zij een veel tijd eischend werk tot organisatie der productie op gansch het net en in al de diensten, in geslaagd een vermindering van den kostprijs te bekomen. De resultaten van deze bezuinigingspolitiek werden uiteengezet in de jaarverslagen van de Nationale Maatschappij en in de lezing door haar Directeur-Generaal, den heer Rulot, gehouden in het Paleis voor Schoone Kunsten te Brussel op 4 Mei 1938. Wij herinneren er hierboven aan dat uit deze krachtsinspanning een vermindering der exploitatie-uitgaven met 400 miljoen per jaar is gevolgd.

\* \* \*

Het Belgisch spoorwegnet stond er aldus bij het uitbreken der gebeurtenissen van September 1939 financieel allerslechtst voor niettegenstaande het succes van een politiek van rationalisatie der productie en van werkelijke en belangrijke inkrimping der exploitatie-uitgaven.

Maar toch is het in een volkomen goeden staat dat het net vóór een situatie vol onzekerheid in de toekomst komt te staan.

Het spoor is deugdelijk. De locomotieven, rijtuigen en wagens zijn in goeden staat en staan borg voor een regelmatigen vervoerdienst. De seininrichting is tiptop in orde en garandeert de veiligheid van het verkeer. Dan zijn daar nog het personeel, het gereedschap en de materieel-

voorraden welke de krachtprestatie van de lijn Fexhe-Kinkempois hebben mogelijk gemaakt. De spoorweg en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in het bijzonder hebben tijdens de laatste jaren hun plicht volbracht en ons leger, evenals onze bevolking, kunnen op de diensten van een sterken en actieven spoorweg rekenen.

Nu zijn de middelen der Nationale Maatschappij uitgeput, en het oogenblik is voor de openbare machten aangebroken om hun plicht te doen, minder voor den spoorweg zelf dan voor onze bevolking en ons Leger, waarvan het bestaan, heden meer dan ooit te voren, van ons nationaal spoorwegnet afhangt.

De oorlogstoestand draagt in zich de sanctie van vergissingen en fouten die in vreedestijd onder eindeloze theoretische twisten worden bedolven :

« *Thans* zijn de landen die hun spoorwegen hebben laten vervallen, gestraft ».

Wij hebben er een voorbeeld van aan onze grenzen.

De *Echo de la Bourse* van 20 Juli 1939, heeft op de moeilijkheden gewezen van een naburig groot net. Wij ontleenen daaraan enkele precieze gegevens hieronder.

Onder den drang van financieele moeilijkheden van denzelfden aard als de onze, verminderde dit groot spoorwegnet zijn uitgaven voor onderhoud en vernieuwing door in 1931 en 1932 70.000, voor het meerendeel nog bruikbare wagens buiten dienst te stellen. Men kon op dat tijdstip meenen dat het verkeer der voorspoedige jaren van 1928 tot 1929 niet meer zoo spoedig zou terugkeeren.

Evenwel, reeds in 1933 ontstond een krachtige heropleving van het verkeer en in 1938 bereikte het 546 miljoen ton, dit is bijna het dubbel van dat van 1932 (280 miljoen). Terwijl het verkeer in 1929 nogal wat lager was dan dat van 1938, bereikte het wagenpark toen nagenoeg 661.000 eenheden, tegen 593.000 in 1938. In den loop van dezelfde periode was het aantal locomotieven van 23.698 gedaald op 20.336 eenheden.

Tot in het begin van 1939 was de nieuwbouw van wagens voor dat net onbeduidend en dekte niet eens de behoeften voor vernieuwing, zoodat bedoeld net op dat tijdstip vóór de dringende noodzakelijkheid stond meer dan 70.000 wrakke wagens te vervangen, die zoodra mogelijk buiten dienst behoorden gesteld te worden.

Men raamt op 20.000 het aantal der in 1938 onbruikbaar geworden wagens. Voor 1939 wordt nog een grooter afval verwacht.

Deze toestand heeft meergenoemd net er toe genoopt het verkeer aanmerkelijk in te krimpen.

Reeds einde Augustus was de toestand van het materieel zoodanig zorgwekkend dat al het vervoer per spoorweg, zoowel wagenladingen als stukgoederen, aan een vergunning onderworpen werd, met uitzondering evenwel voor de militaire transporten en het vervoer van levensmiddelen. Rond half September werden beperkingen in deze maatregelen gebracht.

De graad van slijtage van dit net kan worden gemeten aan het feit dat 14 % der locomotieven voortdurend geïmmobiliseerd zijn wegens beschadiging en dat het aantal ontsparingen toenomen is van 21 % in 1937 tot 33 % in 1938 en tot 45 % in de eerste maanden van 1939.

Nu dit groot naburig net, waarvan wij den graad van slijtage hebben geschetst, in oorlog is en de zware industrie van dat land meer dan ooit door de oorlogsfabricatie in beslag wordt genomen en dus niet aan massale leveringen van spoorwegmaterieel kan denken, hebben wij maar alleen deze conclusie te trekken dat België zich gelukkig mag achten niet met dergelijke vooruitzichten hebben af te rekenen.

Toch staan wij op een kruispunt van wegen.

De politiek van besparingen heeft alles gegeven wat ze kon. Er is geen middel meer om op dien weg nog verder te gaan. De gebeurtenissen van September hebben onzen Spoorweg verplicht zijn diensten te beperken en reeds worden wij de heftige reacties gewaar van het publiek, dat sommige gemakken en faciliteiten moet missen. Er blijft den Spoorweg geen andere uitkomst meer dan zijn uitgaven voor onderhoud en voor vernieuwing in te krimpen, met al de gevolgen welke deze politiek met zich brengt.

Onderstaande tabel geeft een beeld van den last die op den Spoorweg drukt uit hoofde van het onderhoud van een wagenpark dat niet meer in verhouding is met het verkeer.

	Tonkilometers goederen (in millioenen)	Aantal wagens voor den handelsdienst	Aantal tkm. verkeer (per wagen- eenheid)
1929 . . .	8.386	115.847	72.388
1930 . . .	7.133	115.880	61.555
1931 . . .	6.027	114.866	52.469
1932 . . .	4.534	114.065	39.747
1933 . . .	4.440	111.578	39.792
1934 . . .	4.483	108.223	41.423

1935 . . .	4.757	105.332	45.161
1936 . . .	5.331	104.337	51.094
1937 . . .	6.230	101.800	61.198
1938 . . .	5.143	98.872	52.012

Op den grondslag van een verkeer van 72.388 tkm. per wageneenheid, bereikt in 1929, moest het wageneffectief in 1933 slechts 62.000 en in 1938 slechts 72.000 eenheden bedragen; doch het park telde, in werkelijkheid, 111.578 wagens in 1933 en nog 98.872 in 1938.

En feitelijk heeft onze situatie, sinds het begin van October, veel van een wagenschaarschte. De Spoorweg heeft op eens duizenden uitgeweken wagens, die gelukkig nog in staat waren te rijden, uit het park moeten verwijderen om in de behoeften van het Leger te voorzien en om, door middel van Belgische wagens, tegelijkertijd met het seizoenverkeer van beeten, internationaal vervoer te verzekeren dat van levensbelang was voor 's Lands economie en voor de uitvoering der politieke accoorden waarop de bevoorrading met grondstoffen van onze grondindustrieën berust.

De circa 20.000 te over zijnde wagens, welke onze Spoorweg onderhield ofschoon ze door de ordeloosheid in de vervoerindustrie, sinds verscheidene jaren geen reden van bestaan meer hadden, hielpen het land over een massa moeilijkheden heen die, óp het einde van dit jaar 1939 bijzonder ernstige weerslagen hadden kunnen hebben. Laten wij andermaal vaststellen dat de Spoorweg zijn plicht heeft gedaan; maar laten wij eveneens het logisch besluit trekken uit het feit dat hij op is en dat hij geen anderen uitweg meer ziet dan de politiek van zelfmoord, die hierin bestaat van zijn eigen substantie te teren. Evenmin als andere landen, zal België de gevolgen van die politiek ontkomen. Het is tijd dat de openbare machten en het gansche land zich om den toestand van het net bekommeren. Een financieele tusschenkomst van den Staat wordt reeds onvermijdelijk erkend. Ze is nochtans niet het middel om de kwaal te verhelpen waaraan de Spoorweg lijdt. Het is bepaald noodig dat het gansche land bewust wordt van de noodzakelijkheid orde te brengen in de vervoerindustrie, zoodat den Spoorweg de verkeerskwantiteit wordt verzekerd waaraan hij behoefte heeft om het aanzienlijk bedrag der uitgaven voor onderhoud en vernieuwing te kunnen dragen, waardoor ons land wordt beveiligd tegen de sanctie welke in den titel van dit artikel besloten ligt.

# ALLERLEI

---

**I**N ons vorig nummer hebben wij de meening overgedrukt van den heer Lobbesthal uit Gent — door den « Echo de la Bourse » de Cato van het binnenscheepvaartbedrijf genoemd — over den droevigen toestand van de schippers.

De heer Lobbesthal stelde het anti-economisch karakter aan de kaak van een vrachtenmarkt, die in tijden van druk verkeer « zoo 'n hooge vrachten meebrengt dat onze handel en vooral onze industrie er door verlamd worden » en in tijden van verkeersschaarschte « een miserabele vracht » waardoor onze schippers vóór de hachelijkste situaties komen te staan.

Na den « Echo de la Bourse », wijdt « Het Laatste Nieuws » aan de kwestie der binnenscheepvaartvrachten volgend artikel :

« De Belgische Binnenscheepvaart.

---

» Voor een oplossing van de huidige crisis.

---

» De Oprichting van een vrachtenbeurs.

---

» De binnenvaart is sedert het uitbreken van den oorlog sterk verminderd. Honderden schepen liggen in onze havens.

» De vaart naar Nederland is bijna geheel gestremd. De schippers durven, langs een anderen kant, ook niet meer op den Duitschen of Franschen Rijn varen, daar een mogelijkheid van verzekering tegen oorlogsrisico's niet voorhanden is. Diegenen die nog ladingen kunnen vinden, moeten het werk voor onge-looflijk lage prijzen aannemen.

» De vrachten zijn dermate gedaald, dat het onmogelijk is voor een eigenschipper of een vervoersonderneming den kost te verdienen. Voor Luik en Charleroi zijn er goederen geladen tegen een vracht van 9 of 9.50 per ton. Deze vracht zou ten minste met 30 tot 40 t. h. verhoogd moeten worden, want de leefbaarheid van een reederij of bevrachtingskantoor wordt, met zulke prijzen, praktisch onmogelijk.

» Meer dan ooit dringt zich een oplossing op. Ernstige geruchten doen de ronde over de oprichting van een « Vrachtenbeurs ». Deze beurs zou, onder toezicht van de regeering, een minimumprijs voor al de vrachten vaststellen. De prijzen die door dit organisme worden vastgesteld, zouden door alle schippers, reeders en bevrachters geëerbiedigd moeten worden? »

Men vergelijk nu maar eens de conclusie van dit artikel met de vermetele verklaringen van sommige verdedigers van den waterweg, die staande houden dat de binnenscheepvaart alreeds haar eigen coördinatie heeft ingevoerd en heelemaal geen behoefte heeft aan een coördinatie met den spoorweg.

Terloops noteeren wij dat de hongervrachten tusschen Antwerpen, aan den eenen kant, en Luik en Charleroi, aan den anderen kant, al lang vóór den oorlogstoestand bestonden en dat de noodzakelijkheid ze te verhelpen dus niet uit dien oorlogstoestand is ontstaan.

De diepe en blijvende oorzaak van den nood der schippers is de ordeloosheid die in de transportindustrie heerscht. De schippers richten elkaar te gronde om den spoorweg verkeer te betwisten.

Maar hoe kunnen de binnenscheepvaartvrachtprijzen op een voor den schipper renderend cijfer gestabiliseerd worden, zonder overleg met den spoorweg?

Waarom het woord « coördinatie » maken tot een « schrikbeeld », wanneer de gedachte en de noodzakelijkheid van een coördinatie geboden zijn?

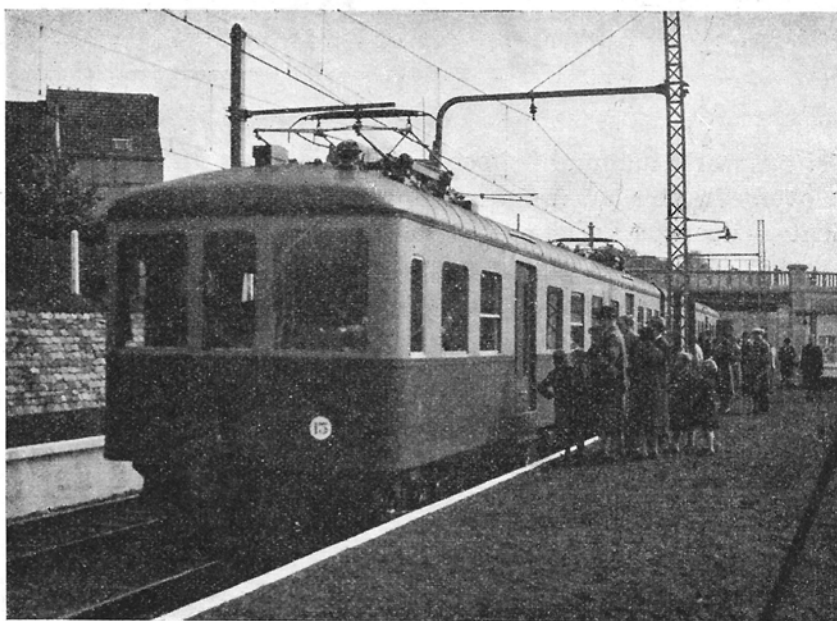


**T**OT den 8sten October, werd de dienst der omnibus- en semi-directe treinen Brussel-Antwerpen en vice versa verzekerd over het spoor voor stoomverkeer, en liepen op de elektrische lijn alleen de directe treinen Brussel-Mechelen-Antwerpen en terug.

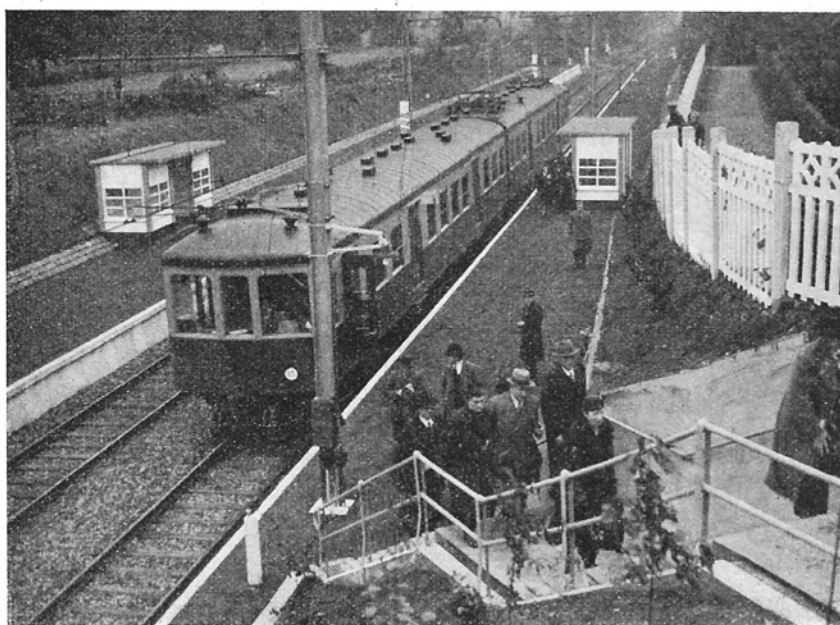
De elektrische lijn werd derwijze toegerust dat er eveneens omnibustreinen kunnen over rijden. Er werden verhoogde perrons bijgemaakt op de plaatsen waar er geen waren en 3 nieuwe halten opgericht te Haren-Buda, Oude-God en Mortsel.

De elektrische omnibusdienst wordt verzekerd door tweewagenmotortreinen met 30 plaatsen in 2<sup>e</sup> klasse, 113 in 3<sup>e</sup> klasse en 100 staanplaatsen.

In dezen dienst vertrekken de treinen om het halfuur op de spitsuren, en om het uur op de andere uren van den dag.



Op het station Mortsel (Deurne-Steenweg)



Op het station Mortsel (Deurne-Steenweg)

De belangrijkste plaatsen aan de lijn, met name Vilvoorde, Mechelen, Kontich-Kazernen en Oude-God, worden, op de uren van grooten toeloop, om het halfuur door een semi-directen trein bediend.

Zoals wel te verwachten was, viel dezen dienst van wege het publiek een goed onthaal ten deel.



Vervolgens werden, om de stationscheifs tot meer ijver aan te sporen, jaarlijksche wedstrijden, waaraan geldprijzen en diploma's verbonden waren, ingericht.

Daardoor ontstond spoedig een groote wedijver onder het personeel en de bekomen uitslagen overtroffen de stoutste verwachtingen.

Versieringen die getuigden van 'ongewonen kunstzin en tevens van smaak werden tot stand gebracht, zooals kan worden gemerkt aan de foto's die ter illustratie bij dit artikel zijn gevoegd.

Er dient te worden opgemerkt dat die foto's slechts enkele particuliere gevallen onder de meest typische weergeven en enkel voor doel hebben een algemeen idee te geven van wat gepresteerd werd.

De verdiensten van de prijswinners zijn des te grooter als men bedenkt dat zij zich in totaal verschillende

voorwaarden bevinden, zoo wat de ligging betreft als den aard van den grond, de nabijheid van nijverheidsinrichtingen die de ontluiking van bloemen schaden, enz.

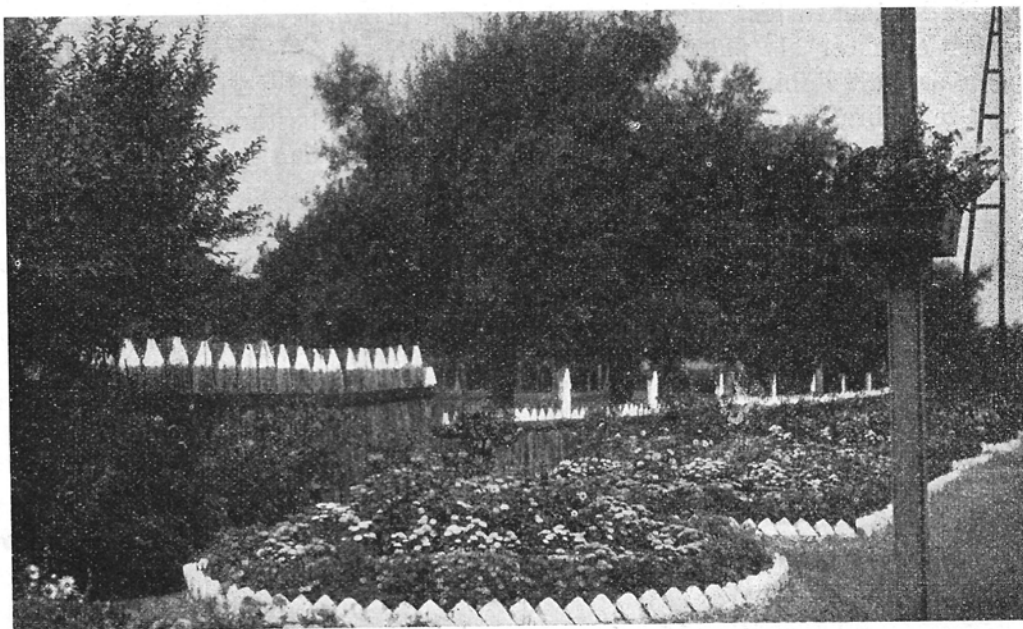
De verdiensten van de mededingers beoordeelen is dan ook geen gemakkelijk werk. De jury van den wedstrijd der met bloemen en planten gesierde stations, bestaande uit personen die niet tot de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen behooren en om hun groote bevoegdheid werden aangewezen, heeft zich steeds met een absolute eerlijkheid van haar taak gekwet.

Met zeer beperkte middelen en smaak bekomen talrijke mededingers zeer mooie uitslagen.

Het is te hopen dat het aantal deelnemers voortaan nog zal toenemen en dat al de voor

het publiek toegankelijke installaties weldra, over heel het net, keurig en aantrekkelijk zullen zijn.

Uit het onderzoek van de spoorwegkaarten waarop de prijswinners van de wedstrijden der met bloemen en planten gesierde stations staan vermeld, blijkt dat in sommige streken van het land meer stations met bloemen gesierd zijn dan in andere; het ware te wenschen dat het personeel in de streken waar die verfraaiing te weinig algemeen is, ernstige pogingen zal aanwenden om den verloren tijd in te winnen en



Roost-Jeuk

dat de verdeling van de beloningen op de kaart geen leemten meer zou laten.

Wij vermelden hierna de lijst der in 1939 toegekende eerste eereprijzen en eereprijzen. Werden daarenboven verleend : 25 eerste prijzen, 50 tweede prijzen, 100 derde prijzen, 100 accessits, 14 eervolle vermeldingen en 16 diploma's van deelneming. Het aantal ingeschrevenen bedroeg 340, waarvan 5 buiten mededinging.

*Eerste Eereprijzen.*

Aarlen  
Antwerpen (Zuid)  
Chaufontaine  
Merelbeke  
Moustier

Bressoux  
Chapelle-à-Wattines  
Habay  
Hatrival  
Herbesthal  
Leignon  
Maredret  
Montzen  
St-Ghislain  
Staden  
Stockem  
Ukkel-Calevoet

*Eereprijzen.*

Angleur  
Autelbas  
Berchem-Oudenaarde



# Het Sluiten van de kartonnen Kisten

door A. NIZET

**K**OSTPRIJSVERLAGING is steeds de groote zorg geweest van den industrieel die dan ook, voor de verzending van zijn producten, een verpakking tracht te vinden welke in de eerste plaats goedkoop is maar toch voldoende zekerheid tegen het vervoerrisico biedt.

De kartonnen kist, die sinds enkele jaren al meer en meer als pakmiddel gebruikt wordt, kan aan dit dubbele doel beantwoorden, mits de te gebruiken stof oordeelkundig gekozen wordt en enkele voorzorgen niet worden verzuimd.

Een kartonnen kist is immers niet, zooals de houten kist, bestand tegen de gevaren van het vervoer, om het even of dit over den weg, te water of per spoorweg geschiedt.

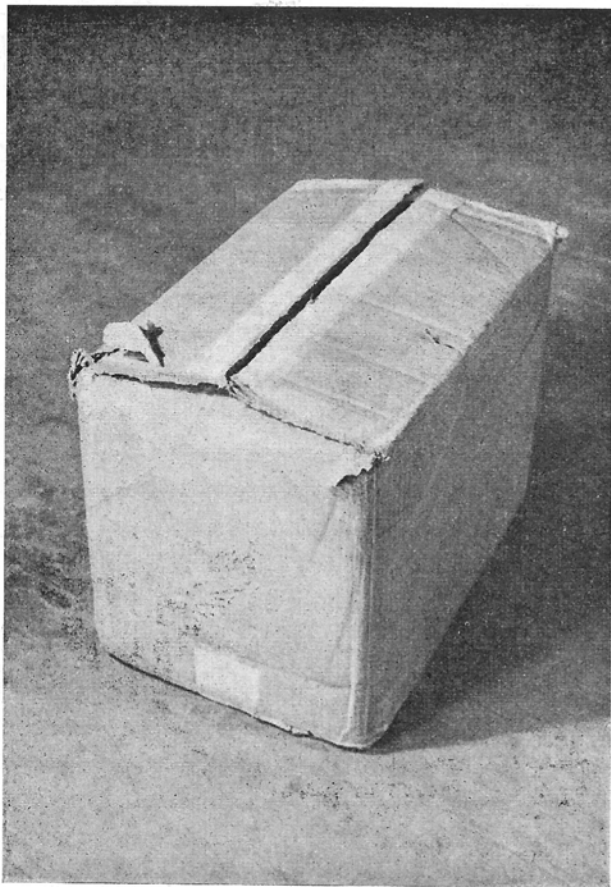


Fig. 1 — Proef in het laboratorium. De gave bodem was behoorlijk gesloten. De bovenste kleppen zijn gescheurd doordat ze niet voldoende bevestigd waren.

Deze verpakking moet passen bij den aard der te verzenden goederen.

Ze moet eveneens stevig genoeg zijn om bestand te wezen tegen de normale behandelingen alsmede tegen de lasten welke ze draagt, als de waar in de magazijnen opgeslagen of op vrachtwagens, schepen of spoorwagens geladen is.

Eventueel moeten de voor het maken van de verpakking gebruikte stoffen in dien zin bestudeerd worden dat men rekening houdt met den graad van vochtaantrekking er van.

Om de afzenders behulpzaam te zijn, zal ons Maandblad van tijd tot tijd een overzicht geven van de opmerkingen die door ons Proeflaboratorium voor Verpakkingen over deze kwesties gemaakt zijn.

Wij zullen thans handelen over de sluiting der kartonnen kisten, doch ons daarbij bepalen tot de zekerheid welke deze sluiting biedt tegen het gevaar voor beschadiging.

Heel wat tegenvallers bij het gebruik van dit pakmiddel hebben inderdaad als eerste oorzaak een onvoldoende sluiting.

Wij willen slechts even herinneren aan de sluiting van kartonnen kisten door het oopenplakken van de kleppen met natriumsilicaat. Dit stelsel is het meest efficiënte; doch, daar de kist moet gescheurd worden om de verpakte

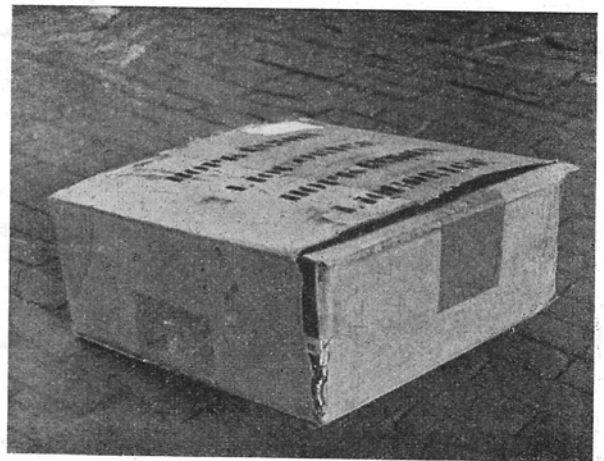


Fig. 2 — Kist gescheurd doordat de genoeg gegomde strooken onvoldoende zijn.

waren er uit te kunnen halen, wordt het slechts aangewend door de afzenders die hun waren machinaal verpakken.

De tweede nagenoeg algemeen toegepaste methode bestaat in het sluiten van de pakmiddelen door middel van gegomde strooken.

Wegens het groot gemak dat dit stelsel biedt, wordt het bij voorkeur door de afzenders gebruikt. Maar tal van bij het vervoer optredende voorvallen behooren daaraan te worden toegeschreven.

Deze voorvallen hebben drie hoofdoorzaken :

De gegomde strooken zijn niet sterk genoeg, ze zijn slecht geplakt, of wel ze zijn met weinig kennis van zaken opgeplakt. In de drie gevallen zijn de resultaten dezelfde : de kist valt uiteen, laat haar inhoud uitloopen, en vandaar schade aan de waar.

De hierbij hoorende foto's toonen enkele der meest voorkomende beschadigingen, welke aan voormelde oorzaken te wijten zijn.

Om dit gevaar voor beschadiging te verminderen, achten wij het nuttig de toepassing van enkele richtlijnen voor het gebruik van de gegomde strooken aan te bevelen. :

#### KEUZE VAN DE GEGOMDE STROOKEN.

Verschillende landen hebben reeds het gebruik van de gegomde strooken voor de sluiting der kartonnen kisten gecodificeerd.

Zonder de reglementeering zoover te drijven, meenen wij toch dat deze strooken aan de volgende minimumafmetingen en hoedanigheden zouden moeten beantwoorden :

Gegomde strooken voor de sluiting :

A. — van kisten met een bruto-gewicht tot 10 kg.

1. breedte : 45 tot 50 mm.
2. gewicht per m<sup>2</sup> (gegomd) : 80 gram per m<sup>2</sup>.
3. weerstand tegen doorsteking (Mullen-proef) : 2,5 kg. per cm<sup>2</sup>.
4. weerstand tegen scheuring, dwarsrichting (Elmendorf-proef) : 80 gram.

B. — van kisten met een bruto-gewicht van 10 tot 20 kg.

1. breedte : 50 tot 60 mm.
2. gewicht per m<sup>2</sup> (gegomd) : 90 gram per m<sup>2</sup>.
3. weerstand tegen doorsteking (Mullen-proef) : 3 kg. per cm<sup>2</sup>.
4. weerstand tegen scheuring, dwarsrichting (Elmendorf-proef) : 90 gram.

C. — van kisten met een bruto-gewicht van 20 tot 50 kg.

1. breedte : 60 tot 75 mm.
2. gewicht per m<sup>2</sup> (gegomd) : 110 gram per m<sup>2</sup>.

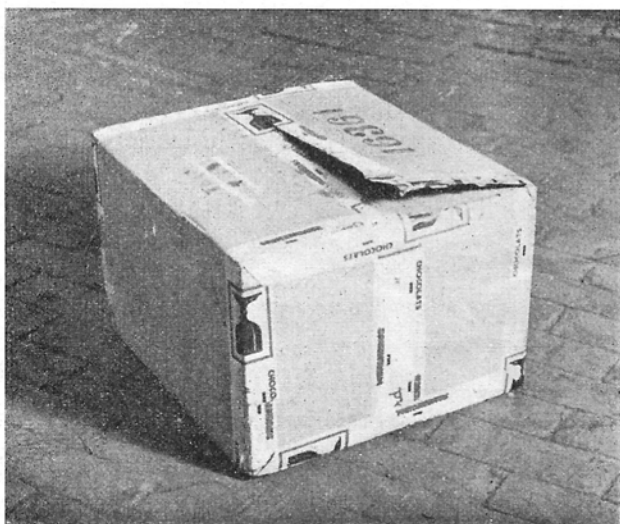


Fig. 3 — De strooken zijn goed opgeplakt, maar ze deugen niet.

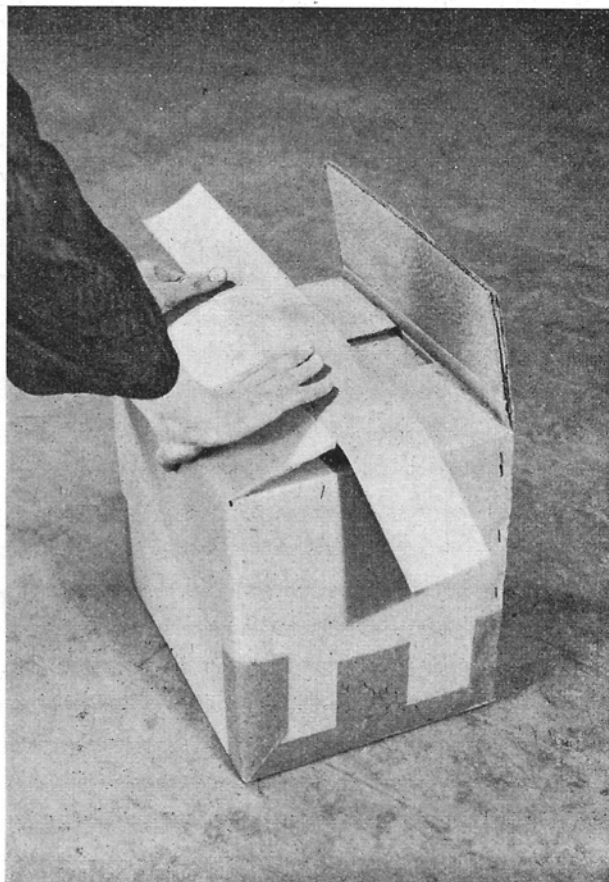


Fig. 4 — 1<sup>ste</sup> verrichting. Bevestiging van de overlangsche strook op de 1<sup>ste</sup> klep van de kist.

3. weerstand tegen doorsteking (Mullen-proef) : 4,5 kg. per cm<sup>2</sup>.

4. weerstand tegen scheuring, dwarsrichting (Elmendorf-proef) : 110 gram.

Bovendien is het geraden de kisten met een bruto-gewicht van 30 tot 50 kg. te versterken door middel van een of twee stalen banden, die met een machine worden omgespannen.

#### OPPLAKKEN VAN DE GEGOMDE STROOKEN.

Het is van groot belang dat de gegomde strooken goed plakken. Daartoe is het absoluut noodig de bevochtigers volkomen goed zuiver te houden.

Tijdens den Winter moet het water der bevochtigers eventueel lauw gemaakt worden.

De nevensstaande fotoreeks geeft een beeld van de meest efficiënte methode voor het sluiten van de kartonnen kisten.

Wij vestigen gansch bijzonder de aandacht onzer cliënten op de noodzakelijkheid aan den

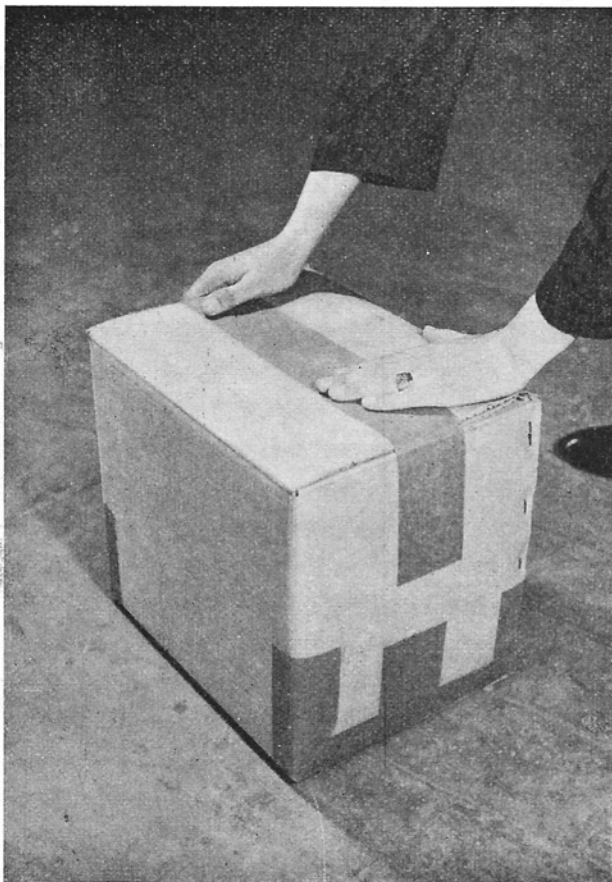


Fig. 5 — 2<sup>e</sup> verrichting. De overlangsche strook is geplakt. Om ze goed te doen aankleven wordt ze met zorg gladgestreken.

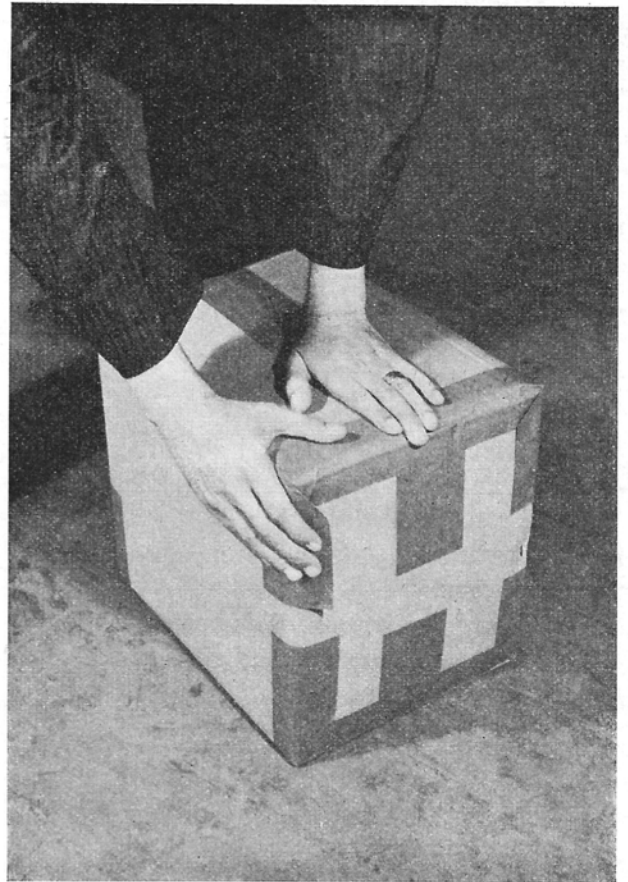


Fig. 6 — 3<sup>e</sup> verrichting. De dwarsstrook wordt bevestigd. Na het gladstrijken worden de overslagen er van omgevouwen en geplakt op de andere randen van de kist.

overslag van de overlangsche strook een lengte van ten minste 6 tot 7 cm. te geven

De gegomde strooken tot dichting van de eindvoegen moeten eveneens een weinig langer dan de randen gesneden en op de andere wanden van de kist omgeslagen worden.

De richtsnoeren waarvan wij de toepassing aanprijzen, geven algeheele voldoening. Wij hebben ze toegepast op verschillende kartonnen kisten in ons proeflaboratorium voor verpakkingen (1). De verkregen resultaten zijn afdoende : de aldus gesloten verpakkingen zijn beter bestand tegen schokken, en scheuren veel moeilijker. De beveiliging van de waar is dus merkkelijk grooter.

(1) Het Proeflaboratorium voor Verpakkingen van de N.M.B.S., dat in het station Brussel (Thurn en Taxis) gevestigd is, kan alle nadere nuttige inlichtingen verstrekken aan de cliënteel die daartoe den wensch te kennen geeft. Het kan onder meer de technische eigenschappen bepalen van de gegomde strooken die men tot onderzoek wil voorleggen.

# De groote Bruggen over het Albertkanaal

**D**E verschillende over het Albertkanaal loopende lijnen en verbindingssporen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen hebben het bouwen van een heele reeks groote spoorbruggen vereischt; de overspanningen van deze bruggen, hart op hart van de opleggingen gemeten, veranderen van 50 tot 115 meter.

De constructie van al die bruggen heeft belangrijke grondwerken, de uitvoering van talrijke kunstwerken van gewoon en van gewapend beton alsmede de verwerking van een aanzienlijke massa staal van de meest diverse soorten noodig gemaakt.

Wanneer men van de Maas weggaat en naar de Schelde toe komt, treft men de volgende kunstwerken aan, die het eigenlijke Albertkanaal overbruggen :

- 1) de brug van Gellik, in de spoorlijn Hasselt-Maastricht;
- 2) de brug van Genk-Langerloo, in de lijn Hasselt-Maaseik-Eisden (Mijnen);
- 3) de bruggen van Kuringen, in de lijnen Hasselt-Achel-Eindhoven en Hasselt-Maaseik-Eisden (Mijnen);
- 4) de brug van Kwaadmechelen, in de lijn Diest-Leopoldsburg-Mol;
- 5) de bruggen van Herentals, waarover de lijnen Lier-Herentals-Mol en Herentals-Aarschot lopen.

In de onmiddellijke nabijheid van het kanaal treft men de volgende kunstwerken aan, waarvan de bouw door het graven van het kanaal werd vereischt :

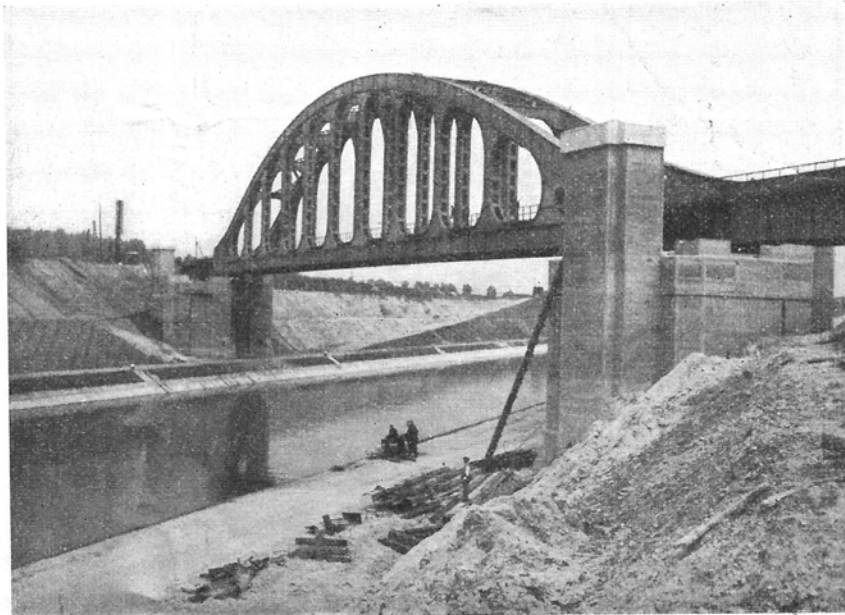
- 1) de brug van Hasselt, over de bedding van het oud kanaal, waarover de spoorverbinding met de nieuwe haven loopt;
- 2) de brug van Oolen, in de lijn Herentals-Mol, over het verbindingskanaal Maas-Schelde.

De brug van Gellik bestaat uit drie enkelsporige vakken, twee opritvakken en een groot middelvak. De zijvakken worden overspannen door gelaschte

dekken met volwandige liggers van 33 meter spanwijdte; deze hebben een totale hoogte van 2 m. 88 en hun maximumsecties bestaan uit een lijfplaat van 15 mm., twee belijste ijzeren banden van 425 mm.  $\times$  30 mm., versterkt met twee gelaschte ijzeren banden (1 bovenaan en 1 onderaan) van 400 mm.  $\times$  35 mm.

Het middelvak bestaat uit een geklonken dek met borstwering-vormende hoofdliggers van het Vierendeel-type, met een spanwijdte van 112 m. 75; deze liggers hebben als karakteristiek een parabolischen boog van 15 m. 45 pijlhoogte in het midden van de overspanning (theoretische hoogte). Al de elementen van deze liggers zijn in een caissonvorm geconstrueerd; beide deelen zijn gescheiden door een ruimte, groot genoeg om doorgang te verleenen aan een werkman die met de onderhoudswerken is belast.

Het middeldek is met de zijdekken verbonden door twee kleine tusschendecken van eenige meters spanwijdte. Dit kunstwerk rust op pijlers en landhoofden die berekend zijn om twee dekken met drie enkelsporige vakken te dragen, doch de behoeften van het oogenblik vergen maar een enkel spoor. Voor dit werk moest circa 1370 ton staal verwerkt worden, en zowat 7200 kubieke meter gewoon en gewapend beton



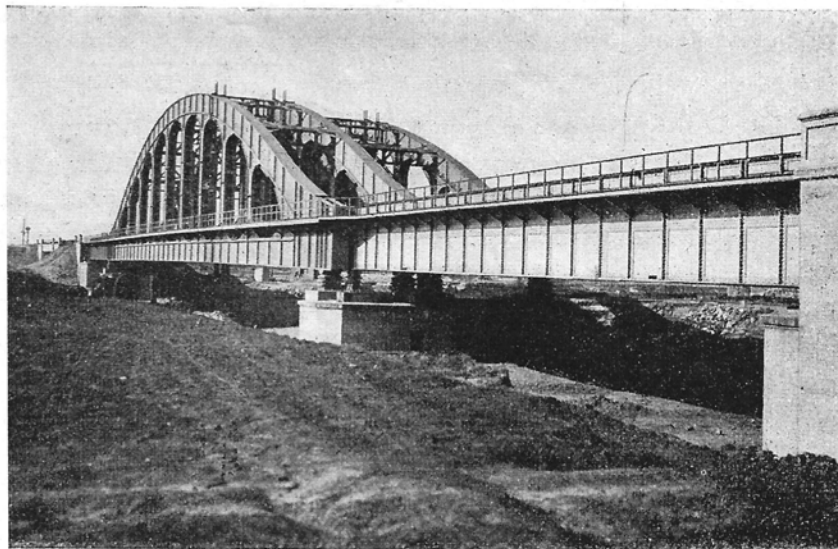
Brug van Gellik. - Opstand van de middeloverspanning

voor den bouw van de pijlers, landhoofden en aanpalende steunmuren.

De brug van Genk-Langerloo bestaat, zooals de vorige, uit enkelsporige dekken. Deze overbruggen het kanaal vóór 'de sluis van Genk door middel van twee geklonken vakken, respectievelijk met 53 m. en 62 m. spanwijdte. De hoofdliggers er van zijn vakwerkliggers (V-vormig vakwerk met tusscheningeplaatste verstijvingsverticalen); de theoretische hoogten ervan, in het midden van de overspanning, zijn 8 m. 60 en 8 m. 70. Het totaal gewicht van het staal dat voor hun constructie is aangewend, bedraagt ongeveer 631 ton.

De kunstwerken te Kuringen bestaan uit twee naast elkaar liggende enkelsporige dekken van 72 m. 50 spanwijdte, met hoofdliggers van vakwerk, zooals te Genk (V-vormig vakwerk met tusscheningeplaatste verstijvingsverticalen). De verhouding tusschen theoretische hoogte en spanwijdte van de hoofdliggers is 1/7, d.i. een hoogte van 10 m. 30 in het midden van de overspanning. Voor de constructie van deze twee dekken werd een hoeveelheid van circa 790 ton staal gebruikt.

De brug van Kwaadmechelen heeft 3 vakken; de zijvakken hebben 16 m. 30 spanwijdte en zijn uitgevoerd met geheel gelaschte volwandige



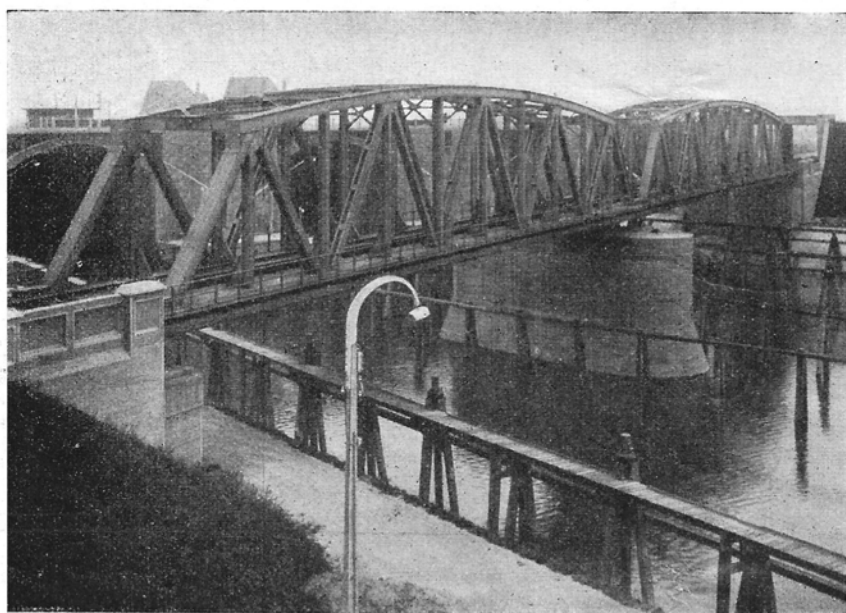
Brugdekken van Herentals. - Algemeene opstand

liggers. De maximumsectie van deze liggers bestaat uit een lijfplaat van  $1300 \times 15$  mm., waaraan twee belijste ijzeren banden van  $350 \times 20$  mm. gelascht zijn (1 bovenaan en 1 onderaan), waarop nogmaals twee versterkingsbandijzers (1 bovenaan en 1 onderaan) van  $325 \times 30$  mm. zijn gelascht.

Het middelvak is samengesteld uit een dek van 72 m. 50 spanwijdte met borstwering-vormende liggers van hetzelfde type en met dezelfde kenmerken als die van de brug van Kuringen. Landhoofden en pijlers zijn, net als bij de brug van Gellik, gebouwd om twee naast elkaar gelegde enkelsporige dekken met 3 vakken te dragen, zooals wij zoeven hebben gezegd. Ter zijde van deze 3 vakken loopt een 2 m. breede voetbrug.

Aan de gelaschte metalen zijdekken is deze voetbrug gansch uit gewapend beton uitgevoerd en geheel los van de spoorbrug, terwijl ze aan het middelvak met het metalen dek één geheel uitmaakt. Op die plaats is ze samengesteld uit een plaat van gewapend beton, rustend op consoles die aan de verticalen van het vakwerk vastgeklonken en met twee overlansche U-ijzers onderling verbonden zijn. Om al dit werk uit te voeren, moesten nagenoeg 492 ton staal verwerkt en zowat 2650 m<sup>3</sup> gewoon en gewapend beton bereid worden.

Wij hebben hierboven de bruggen van Herentals genoemd, die,



Brugdekken van Langerloo. - Algemeen aanzicht

zooals wij zeiden, doorgang verleen voor de volgende twee spoorlijnen : Lier-Herentals-Mol en Herentals-Aarschot. De kunstwerken in de spoorbaan Herentals-Mol bestaan uit dubbelsporige dekken, met drie vakken. De twee zijdekken zijn volwandig en geklonken; ze hebben 33 m. 20 overspanningen en een totale hoogte van 3 m. 33 in het midden van de overspanning. Hier werd heel het beschikbare hoogteverschil (bovenkant der spoorstaafdoorgangshoogte) ten nutte gemaakt om den dikst mogelijken rijvloer te bekomen, overeenstemmend met de grootste stijfheid, wat trouwens van groot belang is voor het middelvak. Dit laatste wordt overspannen door een geklonken dek van 89 m. 54 spanwijdte met borstwering -vormende hoofdliggers van het Vierendeel-type, bestaande uit 11 velden van 8 m. 14.

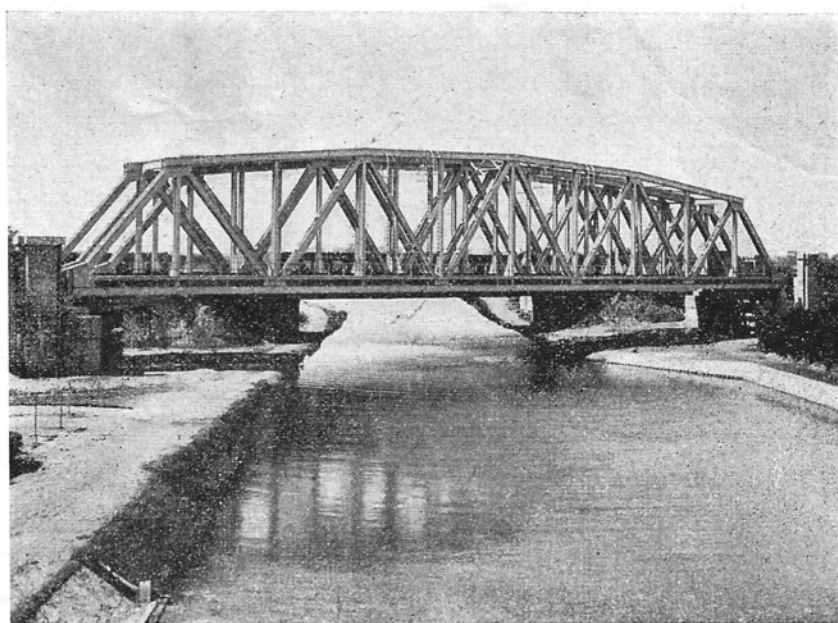
De bovenrand van deze liggers heeft den vorm van een verlaagden paraboolboog van  $1/7$ ; al de elementen van de liggers zijn in caissonvorm geconstrueerd, en de breedte er van werd zóó gekozen dat een gemakkelijke schouwing bij de onderhoudswerken mogelijk is; deze caissons zijn op de gewone wijze samengesteld uit lijfplaten, hoek- en bandijzers; nochtans moesten hier speciale hoekijzerprofielen van 180 mm. flensbreedte toegepast worden. Laten wij hierbij aanstippen dat, zooals bij de gewone caissons van de vakwerkliggers, de slooven van de randen aan den buitenkant van de caisson geplaatst zijn. De overstekende slooven, die noodzakelijk vrij breed zijn, zitten tusschen twee op de lijfplaat bevestigde hoekijzers vastgeklemd. Het vrije uiteinde is op de lijfplaat bevestigd met hoekijzervormige houvasten, om kromtrekking te voorkomen. De verticalen zijn derwijze in de caissons van den bovensten boog en van den onderand ingewerkt dat een ongemeen stevige constructie is verkregen. De montagelassen van de verticalen liggen dicht bij de geboorten der consoles die de verticalen met de randen verbinden. De ligging er van wordt bepaald door de maximumbreedten van de knooppunten (ongeveer 3 m.). De lijfplaat van de verticale, behoudens haar laschen, loopt door over de gansche hoogte van den ligger.

De aanpalende enkelspoorkunstwerken liggen in de lijn Herentals-Aarschot en zijn respectievelijk van hetzelfde type als de naburige dubbelspoordekken. Alleen de secties van de aangewende profielijzers werden veranderd in overeenstemming met den minderen last dien zij hebben te dragen.

Voor den bouw van deze kunstwerken werd circa 2950 ton staal aangewend.

De brug van Hasselt overspant de bedding van het voormalig kanaal met één vak van 78 m. 565 wijdte; ze bestaat uit een enkelsporig dek met hoofdliggers van vakwerk van hetzelfde type als te Kuringen, Genk en Kwaadmechelen. Haar theoretische hoogte, in het midden van de overspanning, bedraagt  $1/7$  van deze laatste, d.i. 11 m. 252. Het is de grootste spoorbrug met hoofdliggers van vakwerk van heel de reeks bruggen die over het Albertkanaal aangelegd zijn. De constructie er van heeft zoowat 500 ton staal geveerd; net als de naburige bruggen, kenmerkt ze zich door haar groote lichtheid en haar voorkomen.

Als laatste belangrijk kunstwerk, moeten wij ook nog de brug van Oolen vermelden, die eveneens behoort tot de reeks met borstwering-vormende hoofdliggers van vakwerk. Dit kunstwerk heeft twee naast elkaar geplaatste enkelsporige dekken, waarvan al de kenmerken overeenstemmen met die van de hiervoren besproken dekken.



Brugdekken van Oolen. - Algemeen aanzicht

# De instellingen door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen opgericht om de voorwaarden van huisvesting van het personeel te verbeteren en voor dit personeel het aankopen of bouwen van een gezonde woning te vergemakkelijken

door Th. ROEKENS

## *Kort geschiedkundig overzicht van de instellingen*

**D**E Regeering en het particulier initiatief hebben veel gedaan om den spaarzamen arbeider de gelegenheid te bieden eigenaar van zijn huis te worden.

Sedert 1919 bestaat een maatschappij : « De Nationale Maatschappij voor Goedkoope Woningen en Woonvertrekken », die haar kapitalen ter beschikking stelt der over gansch het land verspreide erkende maatschappijen, die zich belasten met het bouwen van huizen.

Er bestaan ook talrijke kredietmaatschap-



Arch. Dothée - Huis gebouwd door de tussenkomst van onze instellingen

pijen, aangenomen door de Algemeene Spaar- en Lijfrentekas, die voorschotten tot 70 % van den totalen prijs van het huis verleen en aan elken ontleener die een levensverzekering sluit bij de Verzekeringskas welke bij de Spaarkas is opgericht.

De Regeering, harerzijds, moedigt het bouwen van goedkoope woningen aan door belangrijke premies te verleen en aan hen die een huis verlangen te koopen of te bouwen.

Haar voorbeeld wordt gevolgd door de meeste provincies en zelfs door sommige gemeenten, die eveneens premies verleen en aan elken persoon die een huis aankoopt dat door een aangenomen maatschappij wordt gebouwd.

Verder zullen onlangs ingevoerde nieuwe wetsbepalingen, door een vermindering der registratie- en overschrijvingsrechten, het optrekken van nieuwe gebouwen nog meer bevorderen.

Toen, enkele jaren geleden, in België het vraagstuk oprees hoe moest worden voorzien in het tekort aan woongelegenheden, heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, bedacht op al de nieuwigheden op het gebied van sociale werken, eveneens het vraagstuk in zijn geheel bestudeerd en haar actie gevoegd bij die van de Regeering en van het particulier initiatief.

Bezorgd om het welzijn van haar bedienden, verlangde zij voor hen de ongezonde en ontoereikende woning te doen verdwijnen, hun toe te laten nabij hun werk te wonen en ze te beschermen tegen de gevolgen die kunnen voortspruiten uit gebrek aan ervaring op het stuk van bouwen of aankopen van huizen.

Was dit niet tevens het middel om de bedienden meer gehecht en trouw aan onze Maatschappij te maken?

Een andere reden nog rechtvaardigde haar tusschenkomst :

De wetsbepalingen ten voordeele van de burgers in het algemeen waren alleen van toepassing op personen uit den minvermogenen stand. Welnu, bij den Spoorweg waren er een groot aantal bedienden die aan de gestelde vereischten niet beantwoordden om de aan bovenbedoelde personen verleende voordeelen te genieten.

Het was nochtans nuttig en zelfs noodig, dat de sociale bescherming te dier zake ook voor hen zou gelden en dat hun althans een gedeelte zou verleend worden van de voordeelen waarvan de wet den minvermogenen stand het genot verschaft.

Om dat doel te bereiken, besloot de Nationale Maatschappij in 1930 tot de oprichting :

1. Van de Naamlooze Vennootschap « HET HOME VAN DEN SPOORWEGBEDIENDE », welke leeningen voor het aankopen en bouwen van woningen toestaat aan de vaste bedienden van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen die ten minste 6 jaar dienst tellen en tot de categorie van de minvermogenen behooren.

2. De NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP VOOR KREDIET OP ONROERENDE GOEDEREN, VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN die leeningen toestaat aan al de bedienden van minder dan 50 jaar en met een wedde niet hooger dan 39.000 frank.

3. De Naamlooze Vennootschap « DE ANTWERPSCHE HAARD DER SPOORWEGBEDIENDEN », opgericht met het doel gezonde en goedkope huisvesting te verschaffen aan het personeel dat de nieuwe installaties van Antwerpen-Wilmarndonk moet bedienen.

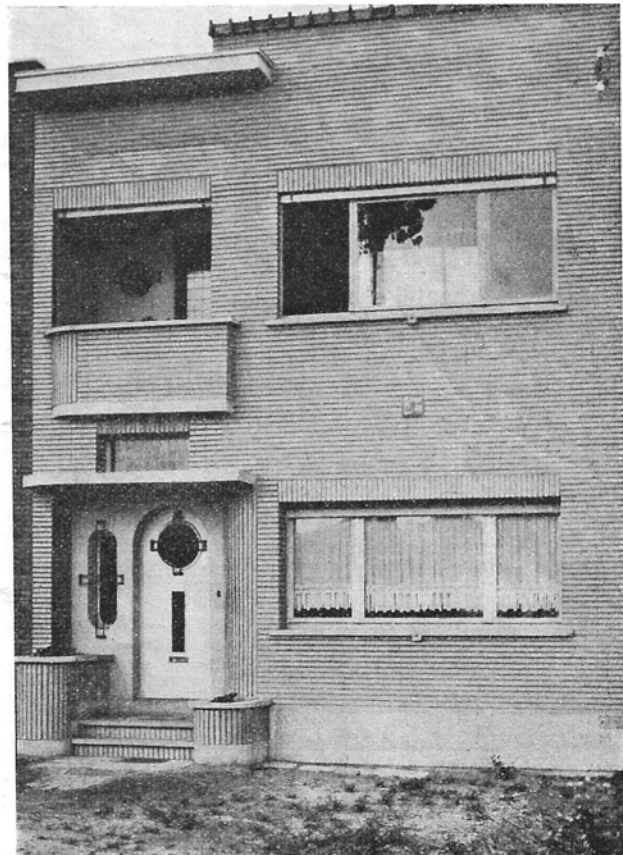
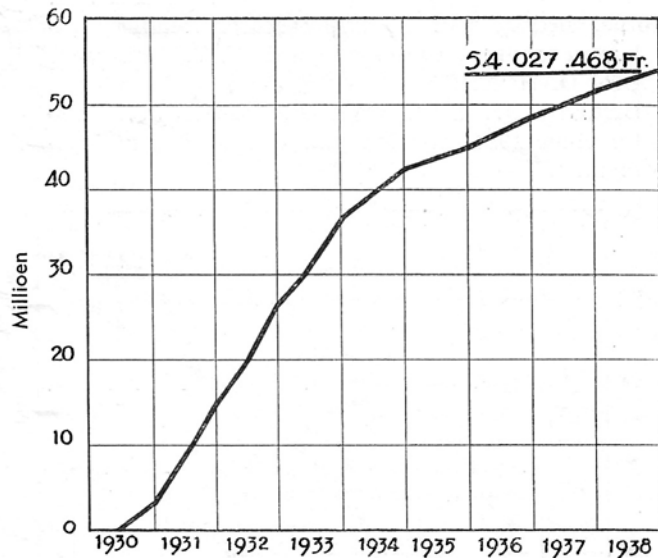
*Waarin bestaat de bedrijvigheid van de vennootschappen?*

Beter dan lange beschouwingen, toonen de grafieken I en II aan wat er door het « Home van den Spoorwegbediende » en door het « Krediet op Onroerende Goederen, van de Belgische Spoorwegen », sedert de oprichting van die vennootschappen tot stand gebracht werd.

Een paar cijfers verdienen nochtans bijzonder de aandacht : 3.725 leeningen, voor een totaal bedrag van 128 miljoen fr., werden van Juli 1930 tot einde 1938 verleend aan het personeel van de Nationale Maatschappij.

TABEL I.

Totaal bedrag van de hypothecaire leeningen door de N. V. HOME VAN DEN SPOORWEGBEDIENDE van Juli 1930 tot einde 1938 verleend, met inbegrip van de verzekeringspremies.



Arch. Rillaerts - Huis gebouwd door de tusschenkomst van onze instellingen

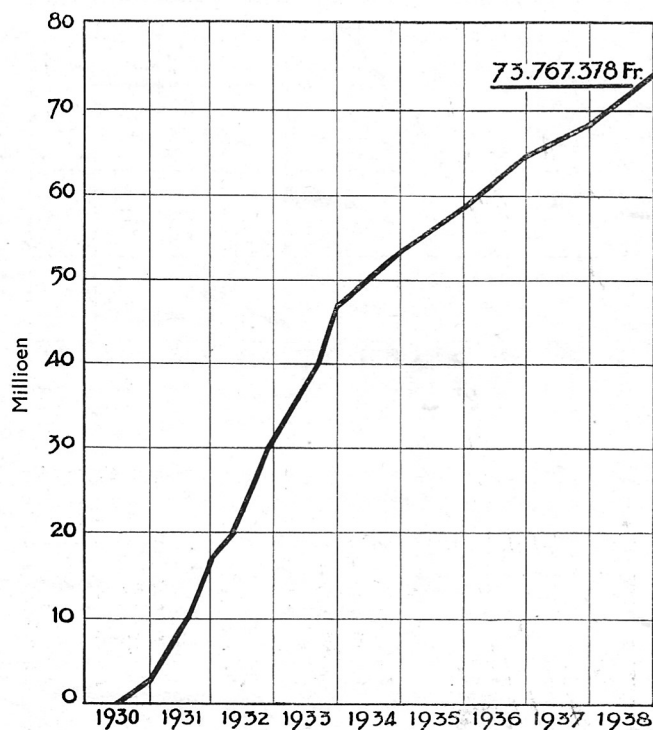


Jaarlijksch aantal toegestane hypothecaire leeningen.

1930 (2 <sup>e</sup> halfjaar)	77	1935 . . . . .	71
1931 . . . . .	371	1936 . . . . .	139
1932 . . . . .	339	1937 . . . . .	102
1933 . . . . .	318	1938 . . . . .	107
1934 . . . . .	210	Totaal 1,734 leeningen	

TABEL II.

Totaal bedrag van de hypothecaire leeningen op korten termijn toegestaan door de N. V. KREDIET OP ONROERENDE GOEDEREN, VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN sedert Juli 1930 tot einde 1938, met inbegrip van de verzekeringspremies.



Jaarlijksch aantal toegestane hypothecaire leeningen.

1930 (2 <sup>e</sup> halfjaar)	57	1935 . . . . .	194
1931 . . . . .	373	1936 . . . . .	133
1932 . . . . .	373	1937 . . . . .	107
1933 . . . . .	440	1938 . . . . .	111
1934 . . . . .	203	Totaal 1.991 leeningen	

De tabellen III en IV geven voor de jaren 1935 tot 1938 de verdeling aan van de toegestane hypothecaire leeningen :

- 1<sup>o</sup> om te bouwen ;
- 2<sup>o</sup> om onroerende goederen aan te kopen.



Arch. Dothée - Huis gebouwd door de tussenkomst van onze instellingen

NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP « HET HOME VAN DEN SPOORWEGBEDIENDE »

Aantal en verdeling der leeningen toegestaan gedurende de jaren 1935 tot 1938 TABEL III.

JAAR	Aantal toegestane leeningen	FRANK	BOUW		AANKOOP	
			Leeningen	Frank	Leeningen	Frank
1935 . . . . .	71	1.658.455	30	809.405	41	849.050
1936 . . . . .	139	3.879.840	62	2.214.880	77	1.664.960
1937 . . . . .	102	2.714.112	47	1.477.892	55	1.236.220
1938 . . . . .	107	2.904.831	26	829.022	81	2.075.809
Totalen . . . . .	419	11.157.238	165	5.331.199	254	5.826.039

TABEL IV.

NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP «KREDIET OP ONROERENDE GOEDEREN, VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN »

Aantal en verdeling van de hypothecaire leeningen toegestaan gedurende de jaren 1935 tot 1938

JAAR	Aantal toegestane leeningen	FRANK	BOUW		AANKOOP	
			Leeningen	Frank	Leeningen	Frank
1935 . . . . .	220	6.864.238	171	5.330.130	49	1.534.108
1936 . . . . .	150	5.131.935	122	4.120.285	28	1.011.650
1937 . . . . .	119	4.160.403	81	3.136.753	38	1.023.650
1938 . . . . .	115	5.028.122	85	3.640.820	30	1.387.302
Totalen . . . . .	604	21.184.698	459	16.227.988	145	4.956.710

*Tegen welke voorwaarden worden de leeningen toegestaan ?*

De leeningen worden toegestaan tegen zeer voordeelige voorwaarden. De rentevoet bedraagt thans 3,75 % voor voorschotten die niet grooter zijn dan de maxima opgelegd door de Algemeene Spaar- en Lijfrentekas en 4,70 % van het gedeelte boven die maxima.

Hier valt op te merken dat, als de ontleeners een zoo voordeelige rentevoet genieten, dit te danken is aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die er in toegestemd heeft voorschotten tegen verminderden rentevoet ter beschikking te stellen van het « KREDIET OP ONROERENDE GOEDEREN » en het verschil van interest tusschen den normalen rentevoet en het percent waartegen de fondsen werden voorgeschoten, voor haar rekening te nemen.

Mede dank zij haar tusschenkomst, kunnen de van zekere kredietinstellingen ontvangen gelden afgestaan worden aan bedienden, zonder eenigen bij-interest.

De leeningen moeten afbetaald worden bij maandelijksche betalingen en de duur der terugbetaling (10, 15 of 20 jaar) wordt zóó gere-

geld dat alle last vervallen is als de ontleener den leeftijd van 65 jaar bereikt.

Al de toegekende leeningen worden gedekt door een levensverzekering, waardoor aan de weduwe van den bediende die vroegtijdig overlijdt den eigendom van het goed toevalt.

De betrekkelijk geringe eenige verzekeringspremie, die de leenvennootschappen boven de leening in hoofdsom voorschieten, wordt terugbetaald bij maandelijksche betalingen. Indien, zooals zooveen gezegd werd, de ontleener mocht overlijden vóór zijn contract afgelopen is, betaalt de Verzekeringskas het saldo van de leening en wordt het huis, vrij van alle lasten, eigendom van de erfgenamen, die, van dat oogenblik af, geen enkele storting meer hoeven te doen.

Dit is bondig geschetst, het geschiedkundig overzicht van de vennootschappen die in den schoot van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen opgericht werden, en tot doel hebben de voorwaarden van huisvesting van het personeel te verbeteren en hun het aankopen of bouwen van een gezonde en geriefelijke woning te vergemakkelijken.



# ECONOMISCHE DOCUMENTATIE

## OCTOBER 1939

### HET VERVOER IN BELGIE

*Belgische spoorwegen.* — De maand *September* werd, op het stuk van spoorwegbedrijvigheid, gekenmerkt door een duidelijk afgeteekenden achteruitloop van het reizigersverkeer, die de afschaffing van een aantal reizigerstreinen gewettigd heeft. Het goederenverkeer, dat in het begin van de maand door de mobilisatie van het leger gehinderd werd, vertoonde reeds in de helft van *September* een krachtige heropleving die nog toegenomen is tot het einde van de maand toe.

In *October* onderging de toestand van de vorige maand geen noemenswaardige wijziging. Het reizigersverkeer, met uitzondering van de beweging der verlofgangers van het leger, is nog teruggelopen vergeleken bij dit van *September*. Deze toestand heeft de N.M.B.S. verplicht de afschaffing van weinig gebruikte treinen te handhaven. Ondertusschen, evenwel, werd ze er toe gebracht verschillende maatregelen te nemen om den treindienst beter aan te passen aan de vereisten van het publiek.

Op het gebied van de goederen boekt de N.M.B.S. een uitstekende bedrijvigheid, zowel in binnenverkeer als in internationaal verkeer. Ongelukkig was er, op sommige dagen, materielschaarschte, te wijten :

1° aan het seizoenverkeer (kolen en beetwortelen), met bovendien extra-verkeer door het te kort schieten van de andere vervoermiddelen;

2° aan de behoeften van het leger;

3° aan den uitvoer van kolen, thans voornaamste element van de politiek onzer Regeering.

\* \* \*

In den loop van de maand *October* heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, in samenwerking met de Buurtspoorwegen, den dienst voor afhaling en bestelling aan huis in al de gemeenten van het grondgebied ingericht.

*Weg.* — Op 1 *October* was de stand der bij koninklijk besluit geautoriseerde autobus-, autocar- en vrachtautodiensten als volgt :

A. — <i>Openbare autobusdienst :</i>	
Aantal ondernemingen . . . . .	514
Lengte der lijnen (km.) . . . . .	9.712,2
Voertuigeneffectief . . . . .	1.296
B. — <i>Openbare autocardiensl.</i>	
Aantal ondernemingen . . . . .	669
Voertuigeneffectief . . . . .	1.373
(met inbegrip van 653 tevens gebruikt voor autobusdiensten).	
C. — <i>Openbare vrachtautodienst.</i>	
Belgische ondernemingen . . . . .	6.505
Vreemde ondernemingen . . . . .	497
Voertuigeneffectief . . . . .	11.000

De toestand van de *openbare autobusdiensten* die in *September* zeer gespannen was, is weer normaal geworden, daar de voertuigen die werden opgevorderd, vrijgegeven of door autocars vervangen werden.

In zake *openbare autocardiensl.* is er nagenoeg geen bedrijvigheid. Wat de bedrijven voor *openbaar vervoer per vrachtauto* betreft, is de toestand iets verbeterd door het feit dat een aantal vrachtauto's door het leger vrijgegeven werden; het effectief der tot de beroepsvervoerders behorende voertuigen die opgeëischt werden, bereikt echter thans nog nagenoeg 4.000 eenheden. Aan den anderen kant zijn, door de prijsstijging van de benzine, de moeilijkheden waarin deze industrie verkeert, toegenomen.

\* \* \*

*Binnenscheepvaart.* — De malaise die in de eerste dagen van den oorlog in de binnenscheepvaart is ingetreden, is in de maand *October* niet noemenswaardig verminderd. Het verkeer over den waterweg blijft weinig omvangrijk, inzonderheid op de Maas, waar de ontploffing te Val-Benoît het vervoer uiterst beperkt heeft.

De scheepsvrachten hebben natuurlijk den terugslag van dezen toestand ondergaan, zoodanig dat in het schippersgild een beweging ontstaan is om de *Openbare Machten* er toe te brengen strenge maatregelen te treffen ten einde de sterke daling der aan de schippers betaalde prijzen tegen te gaan. De belanghebbers hebben voorgesteld een scheepsvrachtenbeurs op te richten, die door de Regeering zou gecontroleerd worden, minimumnoteeringen

zou vaststellen en krachtige maatregelen zou treffen tegen al degenen die reducties op de verplichte minima zouden toestaan.

In afwachting wordt tegen hongervrachten vervoerd, en in een interview toegestaan aan een redacteur van het blad *Le Soir*, verklaarden de leiders van den « Bond der Schippersbazen van Luik » dat schepen aanvaarden de vaart Antwerpen-Luik te doen tegen spotprijzen, b.v. 8,50 fr. per ton voor ijzererts ».

In *Internationaal Verkeer* is de toestand iets beter geworden, zoowel in het Fransch-Belgisch verkeer als in het verkeer België-Rijn; het steenkolenvervoer naar Frankrijk is licht toegenomen en op het einde van de maand October werden in de haven van Duisburg (Duitsland) een veertigtal Belgische schepen geboekt die hun ladingsbeurt afwachten.

\* \* \*

De toestand van de Antwerpsche haven blijft onzeker. Tijdens de maand October zijn slechts 346 schepen, met een tonnemaat van 665.888 T., de haven binnengevaren, tegen 1.012 schepen en 2.044.544 ton in October 1938.

#### HET VERVOER IN HET BUITENLAND

IN FRANKRIJK. — Verschillende decreten werden bekendgemaakt over het gebruik van het personeel in de besturen van openbaar nut, en inzonderheid bij de Nationale Maatschappij der Fransche Spoorwegen. Het eerste decreet machtigt deze laatste er toe de toepassing van sommige bepalingen der collectieve overeenkomst van het personeel van het vast kader te schorsen in de mate dat dit door de dienstvereischten noodig mocht blijken. Het tweede decreet machtigt de N.M.F.S. er toe de voorwaarden van benutting van het hulppersoneel tijdens de vijandelijkheden te wijzigen, om te voorzien in de schaarschte van definitief personeel. Het derde decreet wijzigt het werkregime van het personeel van de N.M.F.S. tijdens den duur der vijandelijkheden. Het voorziet onder meer dat, voor het *rijdend personeel*, de dagelijksche prestaties tien uren, binnen een tijdruimte van ten hoogste vijftien uren, mogen bereiken. Voor het *sedentair personeel* is een bijzonder regime voorzien voor de bedienden die afmattend werk verrichten: 10 uren arbeid binnen een tijdruimte van 12 uren; voor de overige bedienden 12 uren arbeid, binnen een tijdruimte van 15 uren. Ten slotte regelt een 4<sup>e</sup> decreet den arbeidsduur in de openbare besturen. Den ambtenaren kunnen prestaties

van 60 uren per week opgelegd worden; voor de gehuisveste bedienden is de dienst doorlopend.

\* \* \*

— Sinds het begin van de maand October is het verkeer nagenoeg normaal geworden op de Fransche spoorwegen, die den dienst voor afhaling en bestelling van goederen in bijna al de groote steden achter het front weer ingevoerd hebben.

— Op de groote lijnen zijn weer slaapwagendiensten.

— Met ingang van 1 December zal de eerste klasse afgeschaft zijn in al de locaal- en voorstadstreinen. In de exprestreinen wordt ze behouden voor die waarin van deze klasse flink gebruik wordt gemaakt, in beginsel een dagtrein en een nachttrein.

IN DUITSCHLAND. — De vrachtauto's, waarvan het aantal overigens zeer beperkt werd door de militaire opeischingen, worden om redenen van brandstofbesparing nog slechts gebruikt voor vervoer over afstanden van niet meer dan 50 km. Daardoor wordt de « Deutscher Kraftwagen Betriebsverband » geliquideerd.

Anderzijds, en om dezelfde redenen, werd de snelheid van de particuliere auto's beperkt tot 40 km. in de agglomeraties en tot 80 km. in volle baan. Deze laatste snelheid werd vermindert tot 60 km. voor de zware voertuigen.

\* \* \*

De Reichsbahn kondigt de uitgifte aan van 500 millioen mark kasbons tegen 4 ½ %, af te lossen van 1945 tot 1949. Deze leening moet dienen om het programma van werken dat de Reichsbahn opgedrongen wordt door den toestand van haar sporen en haar materieel, te financieren.

IN ENGELAND. — Lord Stamp, Directeur-Generaal van den L. M. S. Ry., werd benoemd tot Adviseur van het Comité voor Economische en Financiële Coördinatie, dat de Regeering zeer onlangs opgericht heeft. Lord Stamp zal een Interdepartementeel Comité bestaande uit de permanente chefs van de betrokken departementen voorzitten.

In een boodschap aan de spoorwegbedienden wees Lord Stamp op de belangrijkheid van de taak der spoorwegen in de huidige omstandigheden. Nooit, zoo verklaarde hij, zijn ze, voor de Natie, van zoo'n levensbelang geweest. Zij die 's Lands leiding in handen hebben, hebben

de spoorwegen tot den laatsten man en tot het laatste voertuig paraat gevonden om hun taak in bijzonder lastige omstandigheden met spoed, veiligheid en doelmatigheid te vervullen.

— In het Lagerhuis ondervraagd over de bevoegdheid van het Uitvoerend Comité van de spoorwegen en den omvang van de contrôle die het op de verrichtingen en de diensten van de « London Passenger Transport Board » uitoefent, antwoordde kapitein Evan Wallace, Minister van Verkeerswezen, dat hij bij de overneming van de contrôle op de spoorwegen en den « London Passenger Transport Board » op 1 September een Uitvoerend Comité van de Spoorwegen had aangesteld, waarvan de onder zijn gezag staande bedienden met de uitoefening van die contrôle waren belast. De dagelijksche exploitatie van de verschillende ondernemingen wordt door de respectieve directies voortgezet in overeenstemming met de onderrichtingen van het Comité.

Dit laatste is samengesteld uit Sir Ralph L. Wedgwood (voorzitter), gewezen directeur-generaal van den L.N.E.R., de directeur-generaal van de 4 voornaamste spoorwegmaatschappijen en den heer Franck Pick, ondervoorzitter van den « London Passenger Transport Board ».

\* \* \*

IN HET GRÖOTHERTOGDOM LUXEMBURG. — Het wagentekort was gedurende de eerste weken van de crisis bijzonder goed waarneembaar. Deze toestand, waardoor het ertsvervoer naar België belemmerd werd, verbeterde merkkelijk in den loop van de tweede helft van October.

IN ZWITSERLAND. — De ontvangsten uit het verkeer voor September wijzen op een vrij aanzienlijken vooruitgang in vergelijking met de maand September 1938 : 12.503.000 fr. tegen 11.417.000 fr. voor het personenvervoer en 19.146.000 fr. tegen 17.939.000 fr. voor het goederenvervoer. De opbrengst per geëxploiteerden km. bereikt 10.917 fr. in September 1939, terwijl ze slechts 10.067 fr. bedroeg in Augustus 1939 en 10.126 fr. in September 1938.

IN DE VEREENIGDE STATEN. — Bij de spoorwegen heerscht een buitengewone bedrijvigheid. De winst van de Railroads bereikte in September 36 millioen dollar, het hoogste niveau sinds 1936.

*Allerlei.* — Het Bulletin van de Internationale Spoorwegvereening publiceert een statistiek van de *autobus- en vrachtautodiensten* in 1938 door spoorwegmaatschappijen of voor haar rekening of onder haar toezicht geëxploiteerd. Hieronder de tabel voor eenige landen van Europa :

SPOORWEGNET	Lengte van de autobuslijnen	Lengte van de vracht-autolijnen	Afgelegde km.		Ontvangsten (1)	
			Autobusdiensten	Vracht-autodiensten	Autobussen	Vracht-auto's
	km.	km.	in millioenen			
Belgische spoorwegen . . . . .	1.445	—	5,9	—	18,6	—
Deensche spoorwegen . . . . .	2.974	—	11,4	—	4,4	—
Duitsche spoorwegen . . . . .	6.304	39.139	19,0	62,0	6,3	20,7
Fransche spoorwegen . . . . .	9.451	196	7,3	0,2	16,3	—
Italiaansche spoorwegen . . . . .	425	258	1,3	0,1	3,0	0,1
Noorsche spoorwegen . . . . .	454	314	1,3	0,4	0,6	0,1
Zweedsche spoorwegen . . . . .	385	305	12,1	0,6	4,2	0,5

(1) In de landsmunt.

Het gebruik van *containers* door de spoorwegondernemingen neemt hoe langer hoe meer uitbreiding. Terwijl de Belgische spoorwegen over 1.700 van die transportmiddelen beschikken, tellen de Fransche spoorwegen er 3.200, niet meegerekend de 12.700 die toebehooren

aan particulieren, en de Engelsche spoorwegen 16.500, waaronder 3.300 isothermische. De Italiaansche spoorwegen bezitten er betrekkelijk weinig : ongeveer 1.500, in tegenstelling met de Reichsbahn, wier park bijna 30.000 containers telt.