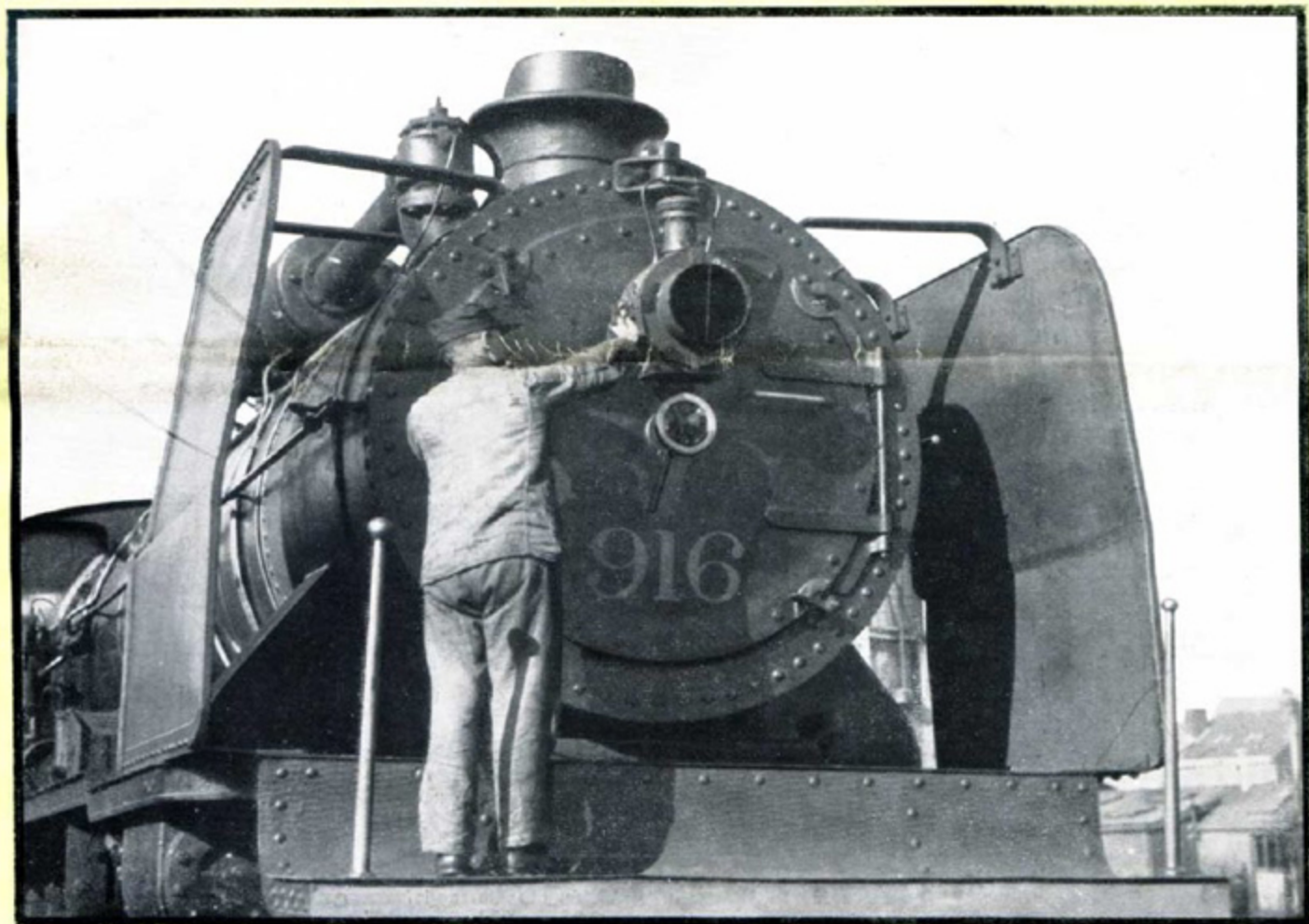


ⓑ HET SPOOR

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



La toilette avant le voyage

Photo Vits

INHOUD : Zal het Land voortgaan met milliarden in zijn Kanalen te steken, zoolang het de leefbaarheid van zijn Spoorwegen niet verzekerd heeft? - Allerlei. - Reminiscenties: De Crisis van het Spoorwegvervoer onder den vorigen Oorlog. - De « Société des Chemins de fer Liégeois-Limbourgeois », door Lionel Wiener. - De hulpverlening aan de gekwetste Reizigers en de bescherming der Reizigers, door Dr. P. Wautriche. - Moderniseering van de Stations. - Zij, die zich jegens den Spoorweg verdienstelijk hebben gemaakt. - Bibliographie. - Economische Documentatie.

Jaarabonnement :
België 10 fr. — Buitenland 30 fl.

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

Zal het land voortgaan met milliarden in zijn kanalen te steken, vooraleer het de leefbaarheid van zijn spoorwegen verzekerd heeft?

EEN der redenen van bestaan van den modernen Staat is, dat hij het land de noodige vervoermiddelen moet schenken voor zijn inwendige economische bedrijvigheid en voor zijn deelneming in de groote internationale handelsverkeersstroomen.

Een der plichten van den modernen Staat is, die uitrusting met vervoermiddelen te verzekeren, maar tevens met de Rijksmiddelen zuinig om te gaan.

Sinds een eeuw hebben drie geslachten van Belgen zich de noodige financiële opofferingen getroost om ons land het dichtste spoorwegnet ter wereld te schenken.

Gedurende deze eeuw, hebben AL de streken van het land zich kunnen opwerken tot een intens industrieel leven en hebben de bevolkingen er van ALLE een zeer merkwaardigen bloei gekend. Daarenboven zijn de Belgische havens, voor het internationaal transitoverkeer, aan de spits der vastelandshavens komen te staan.

Als de spoorweg deze prachtontwikkeling heeft mogelijk gemaakt, hoe zou het dan aan te nemen zijn dat hij, heden ten dage, ineens niet meer berekend is voor de taak die hij honderd jaar lang op onzen grond heeft volbracht?

Waarom zouden milliarden moeten worden vastgelegd, waaraan kosten inhaerent zijn welke den druk der belastingen nog een weinig meer zullen verzwaren die reeds nu op onze heele bevolkingen inzonderheid op onze nijverheidsbedrijven valt, om nieuwe kanalen te graven welke zich slechts een verkeer zouden kunnen toeëigenen door dit van den spoorweg nog iets meer te gronde te richten?

Zou het zijn om sommige streken van het land ten nadeele van andere te begunstigen en het algemeen karakter te vernietigen van de economische ontwikkeling, die de spoorweg over heel de uitgestrektheid van het grondgebied had verbreid?

Zou het zijn om ter beschikking van de schippers geperfectioneerde verkeerswegen te stellen, waarop de hardnekkige concurrentie, welke zij elkander aandoen, hen een beetje vlugger zal ruïneeren, terwijl zij terzelfder tijd den ondergang van den spoorweg bewerken?

Het beste criterium om over de noodzakelijkheid van uitvoering van groote openbare werken te oordeelen, bestaat wel hierin zich zelf de vraag te stellen : « Moest ik zelf dit werk financieren, zou ik het dan doen? »

Immers, als wij willen dat België zijn belangrijk net van verkeersmiddelen per spoorweg,

over den weg en te water naar behooren beheert, mogen wij in onze eischen tegenover de openbare machten niet uit het oog verliezen, dat het geld van den belastingschuldige van heden of morgen zoo kostbaar is als het onze.

Welnu, onder de voornaamste promotors van een nieuw kanalenet, treffen wij de verantwoordelijke leiders der groote industriebedrijven aan, die zich tegen de wisselvalligheden van de concurrentie, de overproductie en de overbewatering hebben beschermd door middel van een net van kartels en handelsinrichtingen. Wat zij voor zich zelf goed hebben gevonden, moeten zij goed vinden niet alleen

voor andere nijverheidsbedrijven maar bovenal voor het beheer der gezamenlijke vervoerindustrieën, die in een levensbehoefte van de Natie voorzien.

Reeds thans bedraagt het vermogen der vervoermiddelen in ons land het dubbele van de behoeften.

Moet men er op bedacht zijn en nieuwe in te voeren, vooraleer het bestaan van die, welke er reeds zijn, verzekerd is? En als wij dit zeggen, denken wij zoowel aan den nood der schippers en der wegvervoerders als aan de financiële moeilijkheden van den spoorweg.

ALLERLEI

ORDELOOSHEID

TOEN de Regeering haar voornemen te kennen gaf, de vracht op gas-oil met fr. 0,70 te verhoogen, heeft de *Echo de la Bourse* dien harden slag, welke den schippers werd toegebracht, uitvoerig gecommenteerd.

« Deze verhooging van rechten brengt, voor » elken schipper, een extra-uitgave van 900 fr. » per maand mee. Voor heel wat schippers » vertegenwoordigt die som meer dan hun » maandelijksche verdienste. Het verkeer is » aanzienlijk afgenomen en de schipper moet, » om « iets te kunnen meevoeren » om zijn brood » te verdienen, transporten tegen een honger- » loon aannemen. Aldus is gansch een voor » 's lands economisch leven onmisbaar gild met » de diepste armoede bedreigd. »

Het beursblad *L'Echo de la Bourse* heeft gelijk, als het zegt dat de binnenschipperij een voor 's lands economisch leven onmisbaar gild vormt. De Spoorweg en de vrachtautowagen zijn even zoo onmisbaar voor 's lands economisch leven.

En nochtans zijn al die « onmisbare » vervoerders bezig zich uit te putten en gaan zij te gronde door de ordeloosheid welke in de vervoerindustrie heerscht.

Sinds jaren heeft de Spoorweg het middel aangewezen om die « onmisbare » vervoerders te redden. Alleen een gezonde coördinatie van de verschillende vervoermiddelen kan dezen toestand verhelpen. Hoelang zal men, in zekere kringen, nog beweren dat die redding van « voor 's lands economisch leven onmisbare vervoermiddelen » in strijd is met het algemeen belang?

Wederzijdsch Hulpbetoon van de Spoorwegmannen.

OP initiatief van een groep Dames, voorgezeten door Mevrouw Rulot, werd een werk tot steun van de gezinnen der gemobiliseerde spoorwegmannen opgericht. Dit werk streeft het doel na, te zorgen dat de haard van de gemobiliseerde spoorwegmannen voor ellende behoed blijft.

Zoodra de instelling van het « Wederzijdsch Hulpbetoon van de Spoorwegmannen » was aangekondigd, heeft het personeel van het spoorwegnet blijk gegeven van een mooi gevoel van saamhoorigheid en edelmoedigheid.

Het Werk geniet, daarenboven, den moreelen en financieelen steun van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Verscheidene Dameskransen zijn reeds in werking in alle streken van het land.

De groote familie der spoorwegmannen volbrengt haar plicht.

De penningmeesteres van het Werk is Mevrouw Devooght, de Broquevillelaan, 84, te Brussel, postcheckrekening n^o 36.58.69.

Herziening van de Tarieven.

WIL de Maatschappij niet af te rekenen hebben met de zwaarste moeilijkheden, dan moet ze al haar krachten inspannen om haar begroting, in 1940, in evenwicht te brengen.

Onder de maatregelen welke te dien einde zullen worden genomen, zal een nieuwe, overigens door de economische omstandigheden gerechtvaardigde verhooging der tarieven hooren.

Haasten wij ons, er den nadruk op te leggen dat de door dit middel gezochte ontvangstenverhooging zeer matig is; ze houdt trouwens rekening met de onzekerheid die hangt over den economischen toestand waarin het land over eenige maanden zou kunnen verkeeren.

De reizigerstarieven ondergaan geen wijziging waarop de aandacht verdient te worden gevestigd, tenzij de afschaffing der weekeindbiljetten, die mogen worden beschouwd als hebbende geen reden van bestaan meer sinds de herinvoering van de heen- en terugbiljetten.

De herziening van de goederentarieven, echter, werd derwijze gedaan dat den trouwen cliënten een belangrijke nieuwe last wordt bespaard.

De volgens de algemeene klassen bevrachte goederen bij volledige wagens, zullen feitelijk slechts een uniforme verhooging van 50 cm. per ton ondergaan. De getrouwheidsverplichting zal worden uitgebreid tot de in de 6^{de} klasse ingedeelde goederen.

De nieuwe extra-inkomsten zullen in hoofdzaak verschaft worden door een verhooging, toegepast op de verzendingen der cliënten die geen getrouwheidsverbintenis hebben aangeaan.

Voor die cliënten is, buiten de verhooging van 50 cm. per ton hierboven bedoeld, voorzien :

a) een verhooging met 15 % in plaats van 10 % op de klassen 6, 7, 8 en 9;

b) een verhooging met 15 % op de hoogere klassen.

Hier behoort nog te worden aan toegevoegd dat, met de bedoeling rekening te houden met den, door het opeischen der vrachtauto's, voor handel en industrie geschapen toestand, wordt overwogen de huidige eerste 2 klassen af te schaffen. De in die klassen ingedeelde goederen zouden dus nog slechts den vervoerprijs overeenkomende met dien van de 3^{de} klasse moeten dragen.

Het spreekt van zelf dat voor die verschillende maatregelen om de instemming der Regeering zal verzocht worden.

ELECTRIFICATIE

IN overleg met de Regeering heeft de N.M.B.S. zeer onlangs besloten, binnen een behoorlijken termijn, de electriciteitsmaatschappijen van hetgeen men overeengekomen is te noemen de Kleine Ster van Brussel, die circa 175 km. lijnen omvat.

Er zal begonnen worden met Brussel-Charleroi. Het geldt hier een buitengewoon belangrijke beslissing die het investeren van meer dan 700 millioen frank aan kapitalen zal vergen. De Nationale Maatschappij zal het grootste deel daarvan voor haar rekening nemen.

Sommigen zouden het vreemd kunnen vinden dat zulke uitgaven worden voorzien op een tijdstip vol onzekerheid en waarop de N. M. B. S. te kampen heeft met zware financieele moeilijkheden.

Tot diegenen richten wij het volgende antwoord :

men denkt uit de geëlectriceerde lijnen een extra-rendement te verkrijgen, dat zal toelaten de financieele lasten der vastgelegde kapitalen te dekken;

die electriciteitsmaatschappijen werden verbonden met de oplossing van een ander vraagstuk, waarover de pers uitvoerig gesproken heeft en dat hierin bestond aan de electriciteitsmaatschappijen een belasting van 100 millioen frank op te leggen;

de Staat zal deze 100 millioen ter beschikking stellen van de N. M. B. S., om haar de middelen te verschaffen de interesten der geleende kapitalen af te dragen, tot op het tijdstip waarop de electriciteitsmaatschappijen normaal haar vruchten zal opleveren;

de N. M. B. S. kon zich, bij die gelegenheid, de levering van den noodigen electricischen stroom tegen voordeelige voorwaarden verzekeren.

Lichte motorwagens met zuiggasmotor.

MEN weet dat de Nationale Maatschappij, voor de exploitatie van haar tekortopleverende lijnen, met een gas-oil-Brosselmotor uitgeruste motorwagens van een zeer licht type heeft laten bouwen.

Om die gas-oil te kunnen vervangen door een inheemsche motorbrandstof, heeft de Maatschappij de firma Brossel verzocht de toepassing, op haar motor, van de voeding met door een gasgenerator voortgebracht zuiggas ter studie te leggen.

De eerste motorwagen met gasgenerator is klaargekomen op 27 november ll. en heeft dadelijk inrijdings- en bijwerkingsproeven afgelegd, die toelaten van nu af aan reeds een bevredigende werking van motor en gasgenerator te verwachten. Die motorwagen is zoo pas in dienst gesteld op de lijnen van het centrum, van Aalst naar Eekloo, Moerbeke-Waas, Sint-Niklaas-Waas, Londerzeel en Ronse.

De Crisis van het Spoorwegvervoer onder den vorigen Oorlog

DE geest is uiteraard geneigd de beteekenis van de hedendaagsche gebeurtenissen te toetsen aan die uit het verleden.

Zoo zoekt ook het oorlogvoerend Europa van 1939 in de gebeurtenissen van den voorgaanden oorlog vergelijkingspunten, en er is wellicht geen enkel gebied van de menschelijke bedrijvigheid waarvoor men niet is teruggegaan tot het tijdvak 1914-1918, om er voorbeelden of precedenten in te vinden.

Op het gebied van het spoorwegvervoer is het niet makkelijk reeds nu een vergelijkenden staat op te maken van den toestand van 1914 en dien van heden.

De drie maanden oorlog die Europa sedert het begin van September beleefd heeft, zijn een betrekkelijk te korte tijdruimte om een op deugdelijke gronden berustende vergelijking met de overeenkomstige periode van 1914 mogelijk te maken, en bovendien kan men bezwaarlijk beschikken over becijferde gegevens, de eenige die een nauwkeurig overzicht van den toestand zouden kunnen verschaffen.

Al zal een rechtstreeksche vergelijking met goeden uitslag pas over enkelen tijd mogelijk zijn, toch is het niet zonder belang van nu af aan de groote trekken te schetsen dezer crisis van het spoorwegvervoer die in al de oorlogvoerende landen gedurende den oorlog 1914-1918 opgetreden is.

Wij zullen dit beproeven voor de volgende landen : Frankrijk, Duitschland, Rusland, Engeland en de Vereenigde Staten.

* * *

FRANKRIJK.

De eerste maatregel die, in Augustus 1914, in Frankrijk ten opzichte van de spoorwegen genomen werd, bestond hierin ze onder militair gezag te plaatsen.

Bij ministerieel besluit van 3 Augustus 1914 werd ook al het handelsverkeer voor reizigers en goederen geschorst en alle verantwoordelijkheid tegenover het publiek, voor de goederen die onderweg waren, ingetrokken.

Het totaal vervoervermogen van de Fransche spoorwegen werd aldus aangewend voor militair vervoer. Dit vervoer was al dadelijk zeer omvangrijk.

Van den eersten dag der mobilisatie af kwam het er op aan de gemobiliseerden naar hun depot te voeren en het vervoer van de troepen naar de grens aan te vangen. Het concentratievervoer begon den 2ⁿ en duurde tot den 19ⁿ.

Maar eenigen tijd nadien rezen nieuwe moeilijkheden op. Het ging er inderdaad om de 260.000 man van het Engelsch leger en het materieel daarvan evenals de naar Lotharingen en naar België afgezonden troepen te vervoeren.

Eindelijk, moesten ook de vluchtelingen en het rollend materieel uit de bezette gebieden geëvacueerd worden. Meer dan 2.700 locomotieven werden aldus uit België afgevoerd.

Door enkele voorbeelden zal de omvang van het militair vervoer beter worden aangetoond : 170 treinen werden in een enkelen dag gebruikt om de kanonnen en voorraden in te zamelen en ze naar de Marne te sturen.

Het leger van de Marne werd in minder dan een week naar de omstreken van Parijs vervoerd door middel van 180 treinen; 70.000 man Indische troepen werden in drie dagen met hun materieel van Marseille naar Orléans vervoerd.

De in den wedloop naar de zee betrokken divisies, ten slotte, hebben dan nog in totaal 6.000 treinen geveerd.

Het laat zich licht begrijpen dat een dergelijke drukte van het militair vervoer niet toegelaten heeft het handelsverkeer onmiddellijk te hervatten.

Eerst omstreeks het einde van de maand November werd het goederenverkeer evenals het reizigersverkeer over het geheel hersteld.

Die onderbreking werd echter niet al te sterk gevoeld, doordat de volle aandacht van het land natuurlijk op de militaire gebeurtenissen gevestigd was.

Bovendien had de hoop op een oorlog van korten duur de aanpassing van het spoorwegnet aan het tweërlei (militair en economisch) gebruik niet in beschouwing doen komen.

Maar toen de Winter intrad en men beseftte dat het onmogelijk was de vijandelijkheden binnen korten tijd te beëindigen, moest die aanpassing natuurlijk overwogen worden.

Frankrijk moest ook zijn krachten inspannen in 't belang van het achterland; de nationale taak der spoorwegnetten werd dus tweevoudig. Geleidelijk kwam men er toe den spoorwegdienst feitelijk uit de handen der militaire diensten te nemen en de leiding er van op te dragen aan het Ministerie van Verkeerswezen en Openbare Werken (1).

Men ondervond toen hoe moeilijk de herinrichting van het burgerlijk vervoer was, hoofdzakelijk wegens aanmerkelijk materieeltekort.

Men trachtte dit te verhelpen door het groepeeren van de bestellingen, maar dat stelsel werd in een te beperkte mate toegepast om de crisis van het vervoer te kunnen oplossen.

Tegen het einde van het jaar 1915 vestigde de pers de aandacht op hetgeen men « le scandale des wagons embusqués » is gaan noemen.

Tot de Maatschappijen werd het scherp verwijt gericht honderden wagens en locomotieven aan hun lot over te laten, terwijl de Fransche economie klaarblijkelijk onder het gebrek aan vervoermiddelen leed.

Op die aanklacht antwoordden de overheden dat de crisis niet te wijten was aan een organisatiefout, doch aan materieelgebrek.

De wagens bleven gemiddeld slechts een paar dagen staan en bleven nooit onbenuttigd. Maar het totaal effectief was sedert 1913 van 369.000 tot 323.000 geslonken, want de vijand had er buitgemaakt.

Voor 't overige leverden de materieelfabrieken, getransformeerd met het oog op de vervaardiging van granaten, haast niets meer van de bestellingen die hun gedaan werden.

(1) M. Peschaud : Les chemins de fer pendant la guerre 1914-1918 (R.G.C.F. sept. 14 à juin 1919).

Het gebeurde geregeld dat slechts minder dan 10 % van de bestellingen geleverd werden, terwijl de in het buitenland gedane bestellingen maar na een soms zeer langen termijn konden uitgevoerd worden.

En ten slotte: het materieel waarvan beweerd werd dat het « geëmbusqueerd » stond, was werkelijk onbruikbaar geworden, doordat de herstellingswerkplaatsen gebruikt werden voor den aanmaak van munitie.

Die toestand hield trouwens aan zolang als de oorlog, zoodat in 1918 het aantal onbruikbare locomotieven van 1720 tot 2854 en dat van de goederenwagens van 14.840 tot 38.520 was toegenomen.

De overvoerdheid van de stations was ten slotte ook nog verergerd door de ontoereikende middelen tot weghaling en bestelling, verminderd door de opeischingen van paarden, rijtuigen en automobielen.

Deze toestand werd op den duur uiterst schadelijk voor de economische belangen van het land, en men nam het besluit een centrale organisatie op te richten, aan het hoofd waarvan een directeur-generaal voor vervoer en invoer geplaatst werd.

Dit nieuwe organisme was belast met de coördinatie van het vervoer in functie van de economische behoeften van het land.

Tevens werd het aantal reizigerstreinen verminderd, ten einde zooveel mogelijk de sporen en de locomotieven vrij te maken voor het goederenvervoer.

De financieele toestand van de Fransche spoorwegmaatschappijen werd natuurlijk zwaar getroffen tijdens de vier oorlogsjaren.

Van 1913 tot 1914 daalden de gezamenlijke ontvangsten van de zes groote netten van 2.021 millioen tot 1.680 millioen frank.

Deze vermindering gold trouwens alleen voor het tweede halfjaar, want de ontvangsten over het eerste halfjaar van 1914 waren nagenoeg gelijk aan die van het overeenkomstig tijdperk van 1913.

De uitgaven verminderden eveneens, doch in een kleinere verhouding, zoodat in 1914 het tekort 343 millioen bedroeg, tegen 42 in 1913.

De ontvangstenvermindering was niet uitsluitend het gevolg van een afneming van het burgerlijk verkeer, daar dit meer dan gecompenseerd werd door militair vervoer, maar dat vervoer werd gedaan tegen bedragen waardoor de

spoorwegmaatschappijen onvoldoende werden bezoldigd.

In 1915 namen de totale ontvangsten van de maatschappijen echter weder toe met 1.708 miljoen en ze bereikten 2.084 miljoen in 1916. Maar, ten gevolge van een snellere stijging der uitgaven, bedroeg het tekort 372 en 455 miljoen.

De snellere stijging van de uitgaven stamde vooral uit den opslag der grondstoffen en inzonderheid der steenkolen.

De volgende voorbeelden worden aangehaald : Bij den P.L.M. verhoogde de uitgave aan brandstoffen van 55 miljoen in 1913 tot 85 in 1915 en tot 170 in 1916.

Voor de « Compagnie d'Orléans » waren de overeenkomstige cijfers 34, 61 en 100; voor de Staatsspoorwegen 30, 56 en 100.

De prijs der spoorstaven overtrof 550 frank, terwijl hij vóór den oorlog 180 frank bedroeg. De prijs van een locomotief was verdubbeld en die van een goederenwagen verviervoudigd.

In 1917 werd het voorzien tekort geraamd op 600 miljoen. Er werd bepaald noodig geoordeeld de tarieven te verhoogen. Die verhooging werd door het Fransch parlement echter pas in April 1918 aangenomen. Welnu, gedurende dien tijd werd de financieele toestand van de maatschappijen al maar bedenkelijker. De ontvangsten over 1917 liepen hooger dan die van 1916 en bedroegen 2.177 miljoen, maar het tekort kwam op 581 miljoen te staan.

In 1918 bereikte het tekort bij benadering hetzelfde bedrag, zoodat het Ministerie van Financiën in 1919 de totale last der maatschappijen uit hoofde van de tekorten sedert het begin van den oorlog veroorzaakt, op 4 milliard raamde.

DUITSCHLAND.

Net als in Frankrijk werden de spoorwegen in Duitschland van de eerste dagen der mobilisatie af onder militair gezag gesteld.

Maar de toestand in beide landen evolueerde in het begin der vijandelijkheden op een zeer verschillende wijze.

Terwijl in Frankrijk geheel het spoorwegverkeer ontredderd was, niet alleen door de hoogdringendheid van het militair vervoer, maar ook door de bezetting van het Fransche grondgebied, liet de ongeschondenheid van het Duitsch territorium toe een weinig gewijzigden

toestand te handhaven, althans tijdens de eerste maanden.

Laten wij er nochtans op wijzen dat, in de eerste dagen der mobilisatie, het goederenverkeer stopgezet werd en de gewone dienstregelingen vervangen werden door de militaire dienstregeling, gebaseerd op een gemiddelde snelheid van 40 kilometer per uur.

Tegen het einde van de maand Augustus reden opnieuw eenige dagexpressreinen tusschen de hoofdstad en de voornaamste steden.

Eveneens omstreeks het einde van de maand Augustus werd het goederenverkeer hervat.

In November werd, voor geheel het verkeer, een volgens de lijnen veranderlijke vermindering vastgesteld van 25 tot 50 % op het normaal verkeer van vóór den oorlog.

De Duitsche spoorwegen leden vervolgens aan dezelfde kwalen als de Fransche spoorwegen, namelijk de schaarschte aan materieel en aan arbeidskrachten.

In het opzicht van het materieel in de eerste plaats, moet nochtans in het licht worden gesteld dat, reeds bij het begin der vijandelijkheden, Duitschland kon beschikken over 55.000 Fransche, 80.000 Belgische, 12.000 Servische en 70.000 Russische wagens meer, die het bij zijn eerste offensieven had buitgemaakt.

Daarentegen moesten de Duitsche overheden echter voorzien in een uitbreiding der te exploiteeren lijnen. De lengte van die lijnen bedroeg 5.000 km. in België, ongeveer 5.000 km. in Polen, 4.500 in Koerland en in Litauen.

Om het verkeer op dië lijnen te verzekeren, werden meer dan 500 locomotieven naar het buitenland gezonden. Wat er ook van zij, de schaarschte aan materieel liet zich zeer sterk gevoelen en meer in het bijzonder van 1916 af.

Zooals in Frankrijk, was die vervoercrisis bijzonder nadeelig voor de economische belangen, vermits het nijverheidsvervoer niet meer op voldoende normale wijze verzekerd werd.

Men trachtte in Duitschland die crisis op te lossen door het stellen van vervoerbepalingen ten aanzien van de burgerbevolking. In November 1916 werden, over heel Duitschland, een aantal expressreinen afgeschaft, de eerste-klasse-rijtuigen uitgezet en de doorgaande treinen

slechts behouden voor gemiddelde afstanden van 250 km.

Onder dit regime veroorzaakten de beperkingen in sommige Staten zooals Beieren, de afschaffing van bij de helft van het verkeer van vóór den oorlog.

De tweede methode welke aangewend werd om het burgerlijk verkeer te beperken, bestond in het verhoogen van de tarieven. Men stelde een verhooging voor van 20 % voor het vervoer van bepaalde goederen. Maar het verzet van wege de economische kringen en vooral van de Pruisische deed dit plan mislukken.

Het financieel aspect van de bedrijvigheid der Duitsche spoorwegen kan samengevat worden als volgt : een dubbele verhooging van de ontvangsten en van de uitgaven, waarbij laatstgenoemde echter spoediger stegen dan de ontvangsten.

Terwijl in 1913-1914 de exploitatie-coëfficiënt ongeveer 68 % bedroeg, beliep hij in 1916-1917 71 % en in 1917-1918 82 %.

Het netto-rendement daalde van 5,82 % in 1913-1914 tot 6,61 % in 1916-1917 en 4,01 % in 1917-1918.

RUSLAND.

De sluiting van de Dardanellen en die van de Oostzee noodzaakte, reeds bij het begin van den oorlog, de Russische Regeering aan de spoorwegen te vragen het grootste gedeelte van haar burgerlijk en militair vervoer te verzekeren.

Jammer genoeg was de toestand der Russische spoorwegen aan den vooravond van het conflict zeer weinig bevredigend. Sedert enkele jaren was het Staatsnet erg veronachtzaamd geworden. Het bezat immers nog slechts 11.000 locomotieven, terwijl er normaal driemaal meer noodig waren om een voldoende rendement van het net te bekomen.

In 1915 en 1916 werden verschillende pogingen gedaan om de vervaardiging van het materieel op te voeren, maar de inpalming van verscheidene fabrieken door den vijand verijdelde die pogingen.

Door de moeilijkheden van militairen en economischen aard vervielen de door den spoorweg verzekerde diensten in een nogal ongewissen toestand.

Het aantal ongebruikt staande wagens verhoogde van 3.000 in 1916 tot 6.800 in den loop

van hetzelfde tijdperk van het volgend jaar.

Het aantal defecte locomotieven groeide aan van 3.382 tot 5.284 van het begin van Januari tot het einde van September 1917, en zulks op het Staatsnet alleen.

Op sommige andere netten bedroeg de verhouding defecte locomotieven 40 %.

Tijdens het eerste halfjaar van 1917 was het aantal gekonvooierde wagens 700.000 kleiner dan het aantal dat gedurende het overeenkomstig tijdperk van 1916 verzonden werd, zoodat, in de maand December 1917, het Congres van de vertegenwoordigers der nijverheid vaststelt dat de spoorwegen niet meer bestaan als regelmatig systeem.

Na de omwenteling, was men getuige van een volledige ontreddering van het verkeer. De leiding had haast geen invloed meer op de sovjets der spoorwegbedienden, die zelf de voorwaarden van exploitatie en de dienstregelingen vaststelden.

Men werkte nog slechts enkele uren per dag in de fabrieken.

De ontreddering van het net werd trouwens nog verergerd door vernielingen van allen aard : vernielingen van stations en van sporen en vernielingen van materieel.

In een aan de Regeering gerichte boodschap, vergeleek een legercommissaris de door de vaandelvluchtigen bedreven buitensporigheden met die der Tartaren van eertijds.

Pas in 1919 werd een trouwens uiterst beperkte, geregelde dienst op de hoofdlijnen hersteld.

ENGELAND.

De Engelsche spoorwegen ondergingen, dank zij de insulaire ligging van het land, storingen die veel minder aanzienlijk waren dan die van de Fransche en de Duitsche spoorwegen.

De eerste maatregel die te hunnen opzichte genomen werd, was de overdracht van de macht, welke de wet van 1871 aan de Regeering verleende om het materieel op te eischen en het personeel te gebruiken, aan een Uitvoerend Comité bestaande uit de Directeuren van de maatschappijen en geplaatst onder het gezag in [naam, van den Voorzitter van den Board of Trade.

De allereerste taak van dit Comité bestond in het overeenbrengen van de militaire vereischten met die van het economisch leven.

Over het geheel werd het gewoon verkeer zeer weinig belemmerd. Voor de goederen was dit nooit het geval, doch alleen voor de reizigers-treinen, waarvan het aantal tijdelijk vermindert en vervolgens geleidelijk hersteld werd.

Men had nochtans te voorzien in bepaalde moeilijkheden, veroorzaakt door de mobilisatie van het personeel, de verhooging van de loonen en de onderbreking van het transport met kustvaartschepen.

Die moeilijkheden werden opgelost niet alleen door het omleggen van reiswegen of het afschaffen van treinen, maar ook door een dikkere bevaring van de kanalen, waarvan de dienst vroeger veronachtzaamd was geworden door de spoorwegmaatschappijen, eigenaars van een groot gedeelte daarvan.

Uit een financieel oogpunt moet de nadruk gelegd worden op het feit dat in Engeland, net als in de overige landen, de verhooging van de ontvangsten in een minder snel tempo ging dan die van de uitgaven, en dat ze de maatschappijen er toe noopte de tarieven te verhoogen en daarenboven een beroep te doen op het privaat kapitaal, door een uitgifte van obligaties voor een bedrag van 500.000 pond sterling.

VEREENIGDE STATEN.

De terugslag van het Europeesch conflict op de economische bedrijvigheid van de Vereenigde Staten kon niet zonder invloed blijven op den omvang van het spoorwegverkeer van dat land.

In 1914 namen de ontvangsten af met 219 miljoen dollar, wat neerkomt op een vermindering met meer dan 6 % ten opzichte van 1913.

Voor de ontvangsten over het eerste halfjaar van 1915 werd een nog belangrijkere terugloop geboekt, vermits ze 30 % geringer waren dan die over het eerste halfjaar van 1914.

Maar met ingang van de maand Juli 1915, ontstond, dank zij de aanzienlijke behoeften der oorlogvoerenden, een geweldige heropleving van de Amerikaansche industrieele bedrijvigheid en, als rechtstreeksch gevolg daarvan, van het spoorwegverkeer.

In weerwil van het handicap der eerste zes maanden, boekte men als totale ontvangsten over het jaar 1915 een waardevermeerdering van

148 miljoen dollar, dit is 5 % van de ontvangsten over 1914.

Zelfs moest, door het druk verkeer van de goederentreinen die fabrikaten met bestemming naar de Westerhaven vervoerden, getracht worden de versperring der sporen te verhelpen.

De voorspoed die de Amerikaansche spoorwegen kenden, liet echter niet na hun tevens zekere moeilijkheden te berokkenen.

De netto-winst der exploitatie in 1916 wees op een vermeerdering met 15 % ten opzichte van die van 1914 en de bedienden, van wie meer werk werd gevorderd, eischten niet alleen loonsverhooging, maar ook een verkorting van den arbeidsdag.

Het Congres legde zich bij die eischen neer, doch liet eveneens aan de Maatschappijen toe haar tarief met 15 % te verhoogen.

Merkwaardig is het wel vast te stellen dat, te beginnen met 1916, de Amerikaansche spoorwegen met dezelfde moeilijkheden hadden af te rekenen als de Europeesche spoorwegen, met name materieelschaarschte, snellere toeneming der uitgaven dan die der ontvangsten en versperring der sporen.

De bruto-ontvangsten waren vrij aanzienlijk gestegen van 1915 tot 1917 : van 3.160 miljoen dollar tot 4.127. De uitgaven groeiden nochtans nog sneller aan, zoodat de netto-winst van 1.275 miljoen tot 1.215 miljoen terugliep.

De materieelcrisis kan geschetst worden als volgt : terwijl het verkeer in zeer aanzienlijke mate was vermeerderd, verminderde het materieel en slonk het effectief daarvan tot beneden dat van 1910. Wat de versperring der sporen betreft, deze liet zich vooral gevoelen op de lijnen gelegen ten Westen van het Michiganmeer, waar, in 1917, de aanwezigheid van 20 tot 25 duizend geïmmobiliseerde geladen wagens werd gemeld.

Het gebrek aan coördinatie onder de 693 spoorwegmaatschappijen in de Vereenigde Staten was bepaald nadeelig voor de exploitatie der netten, en de overheden beslisten in September 1916 die maatschappijen te groepeeren onder het toezicht van een officieelen dienst.

Deze dienst, de « Railroad's War Board », bestaande uit de voorzitters van de vijf voornaamste maatschappijen, werd gelast de een-

(Vervolg bladz. 21).

De Voormalige Spoorwegmaatschappijen ⁽¹⁾

II. — SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS door Lionel WIENER

OFSCHOON de provincies Antwerpen en Limburg door den Grand Central Belge ruim bediend werden, toch exploiteerden verscheidene andere maatschappijen spoorwegen aldaar. Sommige daarvan, zooals die van Luik naar Eindhoven en van Luik naar Maastricht, waren zelfs internationale spoorlijnen. De streken die ze doorsneden waren toenmaals weinig bevolkt en zoo de aanleg der lijnen hoegenaamd geen bezwaar opleverde, was het te verwachten verkeer dan toch maar uiterst gering. Om Luik te bereiken moest men, daarenboven, benedenwaarts gaan in de nauwe vallei van de Maas, wat niet gemakkelijk was.

Verscheidene Fransche maatschappijen breidden haar bedrijvigheid tot in België uit, en één enkele Nederlandsche, die van het Staatsspoor, trachtte er binnen te dringen door de exploitatie van de lijn van Luik naar Hasselt en Eindhoven over te nemen.

Om haar verbindingen met de overige spoorwegen uit dien tijd duidelijk in het licht te stellen, hebben wij, telkens door middel van speciale lijnen, in fig. 23 de spoorwegen van de andere maatschappijen aangeduid, met opgave tevens van hun initialen, te weten :

- L.L. Liégeois-Limbourgeois
- S.S. Staatsspoor.
- A.M. Aken-Maastricht.
- B.S. Belgische Staat.
- G.C.B. Grand Central Belge.
- H.M. Hasselt-Maaseik.
- L.M. Luik-Maastricht.
- N.B. Lijnen Nord-Belge.
- T.J. Tournai-Jurbise.



Fig. 23. — Kaart van het net van de « Société du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et Prolongements » evenals van de aansluitende lijnen der andere maatschappijen.



Fig. 24. — Spoorwegnet van de « Société du Liégeois-Limbourgeois » in het lokaalverkeer van Luik en verbindingen met de lijnen der andere maatschappijen.

De spoorweg waarover wij het hier hebben, had een bescheiden begin. Hij ontstond uit een kleine concessie van 11 km. van Tongeren naar Bilzen, in 1861 verleend aan de heeren F. De Bruyn en medebelanghebbenden (2), die gedurende de 50 jaar van de concessie, een interestenwaarborg van 73.000 fr. bekwamen; zij droegen hun rechten over aan een maatschappij (3).

In 1862 kwamen dezelfde belanghebbenden, onder dezelfde voorwaarden, de concessie van een uitbreiding van Tongeren naar Ans over Glons, en een vertakking van Liers naar Luik-Vivegnis, welke vertakking naderhand, zooals zulks te verwachten was, de eerste sectie van de hoofdlijn werd. Ten einde de continuïteit van het verkeer te verzekeren, werd een tusschenvak van Bilzen tot Hasselt, dat behoorde aan de « Sté d'Aix-la-Chapelle à Maastricht » gemeenschappelijk gemaakt voor beide maatschappijen (4).

Toen (in 1862) werd een belangrijker Maatschappij, de « Sté du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements » opgericht om die verschillende concessies over te nemen (5) en de oorspronkelijke Maatschappij van Tongeren naar Bilzen werd ontbonden.

(1) Zie « Het Spoor » nummers 1, 2, 4, 5, 7 en 8.

(2) Overeenkomst van 15 Juli 1860, K.B. van 14 Juni.

(3) Akte van 10 December en K. B. van 23 December 1861.

(4) Overeenkomst van 7 Juni en 29 Augustus, K.B. van 21 Nov. 1862.

(5) Akte van 3 December en K. B. van 10 December 1862.

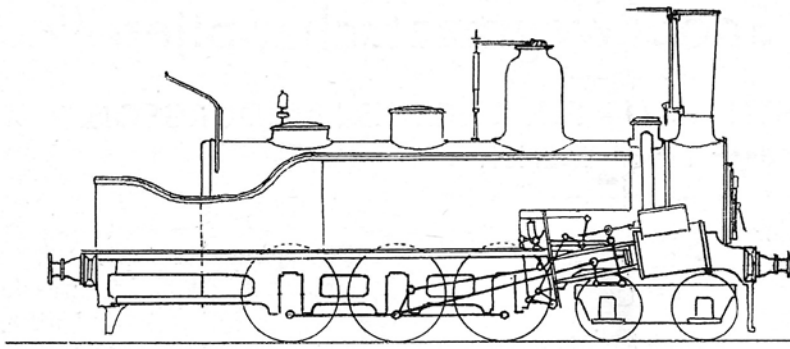


Fig. 25. — Locomotief Vaessen 4-6-0-T n^{rs} 92 tot 92 van den spoorweg « Liégeois-Limbourgeois » gebouwd in 1865

Kort daarop bekwam de nieuwe maatschappij de concessie van een belangrijke verlenging naar het Noorden, bestemd om een rechtstreeksche verbinding tot stand te brengen met het Nederlandsch net, dat toen in wording was. De nieuwe lijn strekte zich zoowel aan deze als aan gene zijde van de grens uit en er was een bijzondere concessie noodig voor de 17.432 m. die van de grens tot Eindhoven in Nederland liepen (1). De 51 km. van Luik naar Hasselt werden voor het verkeer opengesteld van 1863 tot 1865 en de 59 km. van Hasselt tot Eindhoven in 1866. Met die vertakkingen, omvatte het net 137 km. onderverdeeld als volgt :

Luik-Hasselt :	
Luik-Vivegnis-Liers	10 km.
Liers-Glons-Tongeren	14
Tongeren-Bilzen	13
Bilzen-Hasselt (gemeenschappelijk)	15
Vertakking Liers-Ans	7
Vertakking Ans-Flémalle Grande	20
Hasselt-Eindhoven	59

Doordat die spoorweg aangelegd werd vóór de Nederlandsche lijnen waarvan men het doorvoerverkeer hoopte te winnen, waren de exploi-

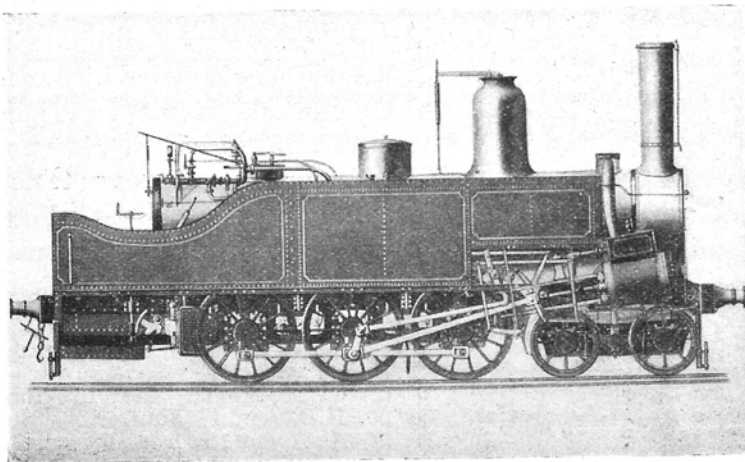


Fig. 25_{bis} — Locomotief Vaessen van den « Liégeois-Limbourgeois »

tatie-uitkomsten vrij slecht en zocht de maatschappij een zoo bezwarende exploitatie kwijt te raken. Onderhandelingen aangeknoopt in 1863 met de « Sté d'Anvers-Rotterdam » liepen spaak, doch slaagden met een nieuwe maatschappij, het Nederlandsch « Staatsspoor ».

De « Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen » was immers in Nederland opgericht geworden op 11 Augustus 1863, voor het exploiteeren van de 321 km. van een eerste Staatsspoorwegnet. Zij voegde er de exploitatie aan toe van twee buitenlandsche lijnen, waaronder die van de « Liégeois-Limbourgeois », welke haar uitwegen in het land van Luik moest aan de hand doen (2).

Daartoe onderhandelde ze met de concessiehoudende Maatschappij om de exploitatie van haar net over te nemen op den datum van 1 Juli 1866 (3). De pacht werd forfaitair toegestaan mits een waarborg van een vaste rente per kilometer.

Het Staatsspoor verzekerde zich dus rechtstreeksche verbindingen met de lijnen van den Nord-Belge, evenals met die van den Staat, en verkreeg toegang tot het Groothertogdom Luxemburg en verder. Maar, terwijl het vervoer gemakkelijk kon geschieden naar het Zuiden, was dit niet het geval naar het Noorden van het net toe, waar het nog niet verbonden was met de andere Nederlandsche lijnen. Het Staatsspoor was al te haastig geweest om de exploitatie van den « Liégeois-Limbourgeois » over te nemen en het trachtte op zijn beurt hem kwijt te raken. In 1868-1869 knoopte het onderhandelingen aan tot overdracht van de pacht aan de « Cie de l'Est français » die toen de lijnen in België zocht te bekomen. In ruil voor de overneming van de pacht, ontving de « Est », een recht van doorgang op de lijnen

(1) Op 9 December 1864.

(2) De andere lijn lag in Pruisen. Het was de spoorweg van Almele en Salzburg, overgenomen bij verdrag van 4/11 Juni 1864.

(3) K.B. van 22 April 1864.

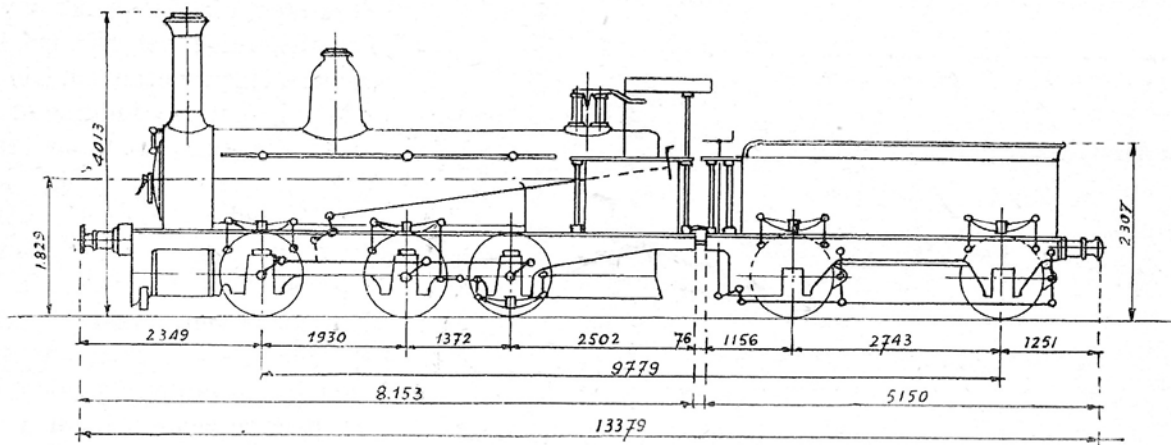


Fig. 26. — Hellinglocomotief 0-6-0 reeks 206-211, in 1861 gebouwd door de werkplaatsen Beyer-Peacock te Manchester.

geëxploiteerd door het Staatsspoor tot Rotterdam, waardoor hij zich het grootste gedeelte van het Nederlandsche-Zwitsersch verkeer toeëigende.

Omstreeks dien tijd had de « Compagnie de l'Est » onderhandeld voor de naasting der lijnen van de « Grande Compagnie du Luxembourg », zoodat de Belgische Regeering ongerust werd en door een wet alle overdracht van exploitatie zonder haar voorafgaande goedkeuring verbood. Een directe overeenkomst kwam inmiddels tot stand tusschen den Belgischen Staat en den « Est français », maar de gebeurtenissen van 1870 verhinderden de bekrachtiging er van. Het Staatsspoor was wel verplicht dat wanboffend net met verlies te blijven exploiteeren, waarvan de Nederlandsche Staat per slot van rekening het tekort droeg. Deze laatste zocht dan ook om er van af te komen en had de gelegenheid daartoe in 1896, toen de Belgische Regeering met de buitenlandsche regeeringen onderhandelde opdat ieder en tegelijker tijd met haar de baanvakken van den G.C.B. zou naasten die op hun grondgebied lagen. De Nederlandsche Regeering stemde toe, doch op voorwaarde dat tevens zou overgegaan worden tot de naasting der overeenkomsten van den « Liégeois-Limbourgeois » en van den « Chemin de fer de Liège à Maestricht ». Aannemen was de boodschap en

zoo komt het dat de drie naastingen in dezelfde wet voorkomen. De Belgische gedeelten van den « Liégeois-Limbourgeois » werden overgenomen op den datum van 1 Januari 1897; de Nederlandsche sectie van Eindhoven tot de grens werd door den Nederlandschen Staat genaast en de exploitatie ervan aan het Staatsspoor toevertrouwd met ingang van 1 Juli 1898.

TECHNISCHE VOORWAARDEN. — Hoewel het grootste gedeelte van het net slechts onbeduidende hellingen vertoonde, was dit toch niet het geval in de omstreken van Luik; de beklimming van de heuvels van den Westeroever van de Maas (fig. 24) was met name zeer moeilijk. Men had zelfs kabeltractie moeten aanwenden tusschen Luik en Ans. Welnu, de « Liégeois-Limbourgeois » leunde bij den stroom aan door twee vertakkingen die onderscheidenlijk naar Liège-Vivegnis en Flémalle afdaalden en gelegen aan weerszijden van die van den Staat. Zij moesten ieder, tusschen de hoogten 62 en 165, een niveau-

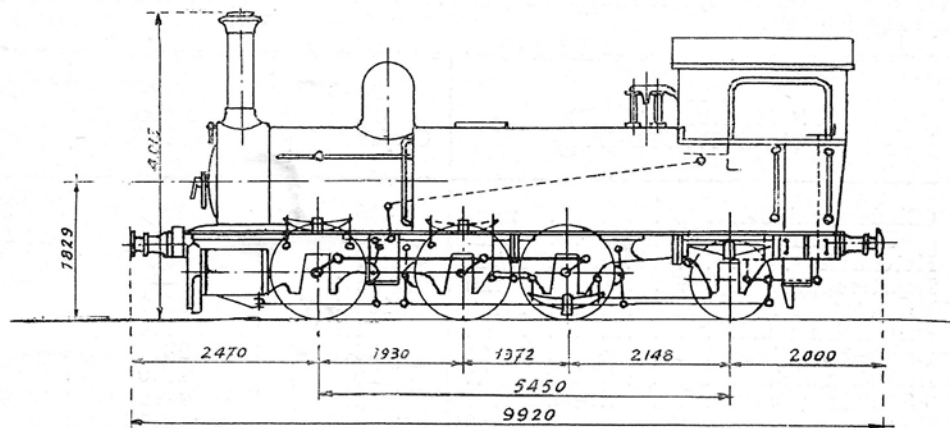


Fig. 27. — Locomotief 0-6-2-T afkomende van de verbouwing der locomotief 0-6-0 (fig. 26).

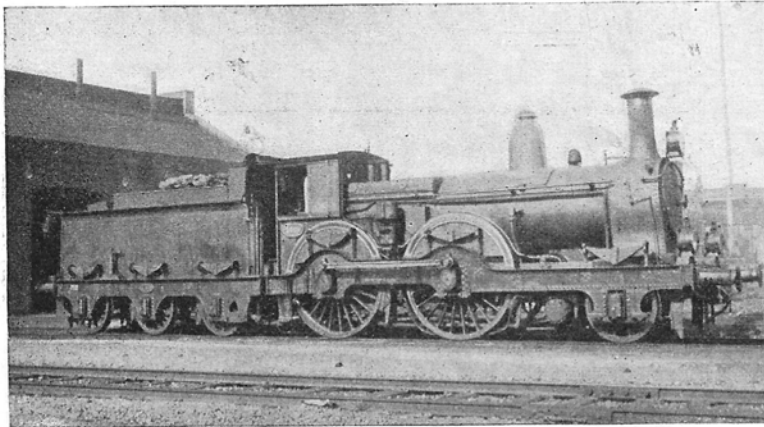


Fig. 28. — Reizigerslocomotief 2-4-0 van de reeks S. S. 301 in 1881, gebouwd door Beyer-Peacock

verschil van een honderdtal meters beklimmen; de lange oprit van La Préalles, tusschen Vivegnis en Liers, heeft dan ook hellingen van 16 mm., gevolgd door een plotse daling van 34 mm./m. en die van Flémalle tot Ans een helling van 28 mm./m. over 8 km. lengte. Daaruit volgt dat men, buiten het park van locomotieven voor gemakkelijke lijnen, moest beschikken over locomotieven voor sterke hellingen. Het oorspronkelijk park bestond uit 12 locomotieven geleverd door Belgische en Duitse constructeurs, evenals uit de locomotieven 4-6-0 door de werkplaatsen van Grafenstaden gebouwd voor den spoorweg van Libourne-Bergerac, waarvan de aanleg geschorst was geworden en het motormaterieel uit de tweede hand afgekocht werd door Fransche en Belgische spoorwegmaatschappijen. Het was een bijzonder type dat men slechts hier en bij de « Société Générale d'Exploitation » gebruikte (1). Eens dat het

(1) Zie illustratie bij het hoofdstuk dat over dien spoorweg handelt.

Staatsspoor in het bezit van het net was, vulde het zijn park aan volgens eigen methoden. Die maatschappij betrok inderdaad haar locomotieven haast uitsluitend uit Engeland en die welke zij in België gedurende een dertigtal jaren gebruikte, boden, evenals die van den spoorweg Mechelen-Terneuzen en West-Vlaanderen, Engelsche kenmerken waardoor ze zich totaal onderscheidten van al de overige locomotieven van het land. Bij die normale typen, voegde het Staatsspoor evenwel zogenoemde berglocomotieven voor het bedienen van de omstreken

van Luik.

De eerste omvatten locomotieven 2-4-0 en 4-6-0 van Grafenstaden en tenderlocomotieven 0-4-2-T en 2-4-0-T (2). Maar een klasse, speciaal bestudeerd door den heer Vaessen, toenmaals Directeur der Werkplaatsen van St-Léonard, was bijzonder belangwekkend (fig. 25); het was een nieuw type van tenderlocomotief waarvan eenheden geleverd werden aan den spoorweg van het Westen van Spanje. Zij hadden een voorbogie, 3 gekoppelde assen en zeer schuin liggende cilinders. De bogie was uiterst merkwaardig; zij beschreef een ruime zijdelingsche beweging, dank zij een radiaal arm gelijk aan dien welken men bij de bissels terugvindt; het was in zekeren zin een bisselbogie met de voordeelen eigen aan beide stelsels. Die centraliseerende arm droeg het voorstuk van den ketel, die groote afmetingen had. Men kon het gewicht bijpassen dat men verlangde over te brengen

(2) Hierna eenige van de hoofdafmetingen van die vreemde locomotieven welke in België gereden hebben.

TYPE N ^r (STAATSSPOOR) CONSTRUCTEUR	2-4-0 85/88 Grafenstaden	0-4-2-T 89/90 Tubeké	2-4-0-T 91 Tubeké	4-6-0 95/96 Grafenstaden
Cilinders, middell. mm.	400	360	300	420
Id. zuigerslag mm.	560	560	500	600
Keteldruk K/cm	7	6	7	8
Roosteroppervlak m ²	1.2	—	—	1.19
Verwarmingsoppervlak m ²	101.3	65.7	48.4	118.0
Drijfwielen midd. m.	1.50	1.40	1.20	1.51
Gewicht in dienst T.	25.80	23.9	—	—
Adhesiegewicht T.	10	18.9	—	30
TENDER, assen	2	geen	geen	2
Water m ³	4.5	2.16	—	6.7
Steenkolen T.	—	5.25	—	—

op de bogie en het overlasten of ontlasten naar willekeur. Daarenboven, en dank zij die afmetingen die voor dien tijd buitengewoon waren, kon de locomotief een aanmerkelijke hoeveelheid voorraden meevoeren : 5150 liter water en 1500 kg. kolen. Zij liep zacht en kon, onder een gemiddelden druk van 0,65, een tractiekracht van 4470 kg. ontwikkelen.

Deze locomotieven werden buiten dienst gesteld in 1880, die van Grafenstaden in 1884, die van Tubeke in 1889. Het Staatsspoor had tot op dat tijdstip niet kunnen wachten om het effectief van spoorweglocomotieven te versterken, en dit geschiedde in tweemaal door middel van Engelsche locomotieven. Het waren vooreerst locomotieven 2-4-0 van 1866 tot 1872 gebouwd, vervolgens hellinglocomotieven met drie gekoppelde assen, speciaal gebouwd door Beyer Peacock te Manchester van 1871 tot 1880; eindelijk, voor het lokaalverkeer van Luik (Luik - Tongeren, Luik - Ans), locomotieven 2-4-2-T geleverd door Sharp Stewart in 1881.

Laatstgenoemde dienden tevens voor het opdrukken op de hellingen.

De locomotieven 0-6-0 geleverd door Beyer-Peacock in 1871 (fig. 26), waarvan de breedte der gekoppelde assen eenigszins ongebruikelijk was, leverden vele jaren dienst, zoodat ze, lang na hun terugkeer in het moederland, nog degelijk genoeg bleken om in 1919 verbouwd te worden tot tenderlocomotieven, door bijvoeging, van achteren, van brandstofbakken en van een draagbissel (fig. 27).

De directe reizigerstreinen werden gesleept door sierlijke locomotieven Beyer-Peacock 2-4-0 met wielen van 2 m. 185 middellijn (fig. 28). Na de naasting werd het grootste gedeelte van het park naar Nederland overgebracht, waar de locomotieven zoodanig verbouwd en gemoderiseerd werden, dat sommige er van thans nog rijden. In den vorm van tabel geven wij hierna de voornaamste afmetingen van de locomotieven die wij besproken hebben.

Voornaamste afmetingen van karakteristieke locomotieven van den spoorweg « Liégeois-Limbourgeois » en « Liège-Maastricht ».

FIG. N ^r TYPE REEKS	25 4-6-0-T 92/94	2-4-0 (L.B.)	26 0-6-0 ss206/ 211	27 0-6-2-T Id.	28 2-4-0 ss301/ 475	29 0-6-0 1 rec.	30 0-6-0-T 11-13
CONSTRUCTEUR	Saint-Léonard	Mulhouse	Beyer-Peacock	Rec. 1919	Beyer-Peacock	Saint-Léonard	Saint-Léonard
DATUM	1865		1871		1881	1861-1890	1883-1884
Cilinders, middellijn mm.	460	400	457	Id.	460	380	270
Id. zuigerslag . . . mm.	610	560	610	Id.	660	610	400
Keteldrukkg/cm ²	7	8	8.3	Id.	10.3	10	9
Roosteroppervlak m ²	2.16	1.20	1.67	Id.	2.185	1.750	0.697
Verwarmingsoppervlak . . m ²	112.7	93.8	112.11	Id.	101.200	71.45	35.600
Vlampijpen, aantal	179	150	170	Id.	220	178	117
Id. lengte m.	3.550	4.00	4.242	Id.	3.360	3.395	2.200
Drijfwielen middel m.	1.310	1.500	1.156	Id.	2.134	1.440	0.900
Loopwielen Id. m.	—	1.100	pas	—	1.219	pas	pas
Stijve radstand m.	2.800	1.650	3.302	Id.	2.591	—	2.600
Totale radstand m.	5.450	3.300	3.302	5.450	5.497	2.100	2.600
Lengte buiten alles m.	9.800	13.379	4.242	9.920	—	14.747	5.547
Hoogte Id. m.	4.582	4.000	4.013	Id.	4.115	4.200	3.300
Hoogte aslijn ketel m.	—	1.870	1.829	Id.	2.335	2.100	—
Gewicht ledig T.	37	22.5	—	—	36.850	29.5	14.0
Id. in dienst T.	46	26.5	34.6	51	40.650	32.1	17.8
Id. adhesiegewicht . . T.	—	18.2	34.6	40	27.900	Id.	Id.
TENDER	pas			pas			pas
Aantal assen	—	2	2	—	3	2	—
Gewicht ledig T.	—	7.5	—	—	15.00	—	—
Id. in dienst T.	—	13.5	17.1	—	31.5	21.8	—
Kolenbakken T.	1.500	4.5	3.0	1.8	3.500	—	0.500
Waterbakken V.m.	5.15	1.5	5.2	4.8	—	—	2.0

De Hulpverlening aan de Gekwetste Reizigers en de bescherming der Reizigers

door Dr. P. WAUTRICHE

WEL stellen de reizigers van ons Belgisch net elken dag meer de snelheid en de regelmaat der treinen alsmede het comfort der voor hen bestemde rijtuigen op prijs, maar de meeste gebruikers van ons spoorwegnet hebben niet het minste besef van de veelheid der door de N.M.B.S. getroffen maatregelen om ze te beschermen tegen de gevaren inhaerent aan het vervoer en om hun, bij ongeval, onmiddellijk doelmatige hulp en zorg te verlenen.

«Betrouwbaar, comfortabel, snel», ziedaar het devies waarop onze spoorwegtechnici gedurig het oog hebben gericht.

Laten wij allereerst met voldoening vermelden dat ons land, dat in vergelijking met de andere naties, het belangrijkste spoorwegnet bezit, nu juist het net is waarop het minste aantal spoorwegongevallen voorkomen, niet-tegenstaande de groote hoeveelheid in omloop gebrachte treinen en de steeds toenemende uursnelheid.

Collectieve ongevallen zijn uiterst zeldzaam en het aantal individuele ongevallen is betrek-

kelijk gering, als men slechts even wil letten op het indrukwekkend aantal vervoerde reizigers dat, in 1936, 189 miljoen, in 1937, 202 miljoen, en in 1938, 194 miljoen bedroeg.

Bovendien staat het vast dat de individueele ongevallen welke den reizigers overkomen, voor een groot deel te wijten zijn aan onbedachtzaamheid en aan betreuenswaardige onvoorzichtigheid.

Bij een collectief ongeval wordt de hulpverlening bijzonder snel ingericht. De bijgeroepen geneeskundige diensten van de Maatschappij snellen naar de plaats van het ongeval, en dokters, verpleegsters, hulpverleners verstrekken terstond aan de slachtoffers de zorgen welke hun toestand vereischt.

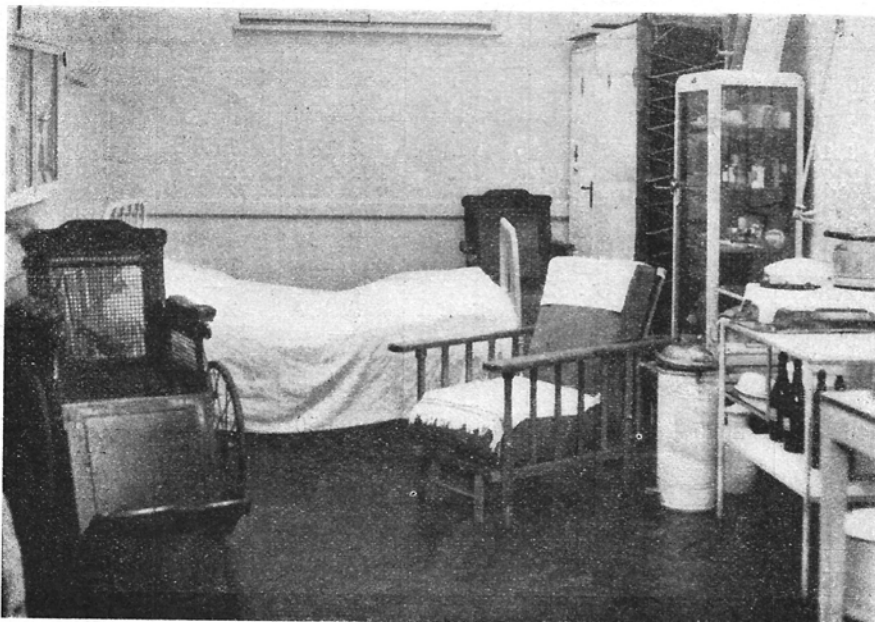
Zwaargekwetsten worden onverwijld verpleegd en daarna met de snelste middelen naar de gespecialiseerde klinieken gevoerd.

Geldt het, daarentegen, een individueel ongeval, dan ontvangt de reiziger in den verbandpost van het station of wel in den trein zelf, de eerste zorgen van een bediende die een praktische opleiding voor de functie van hulpverleener gekregen heeft.

In elken trein is een volledige verbandkist aanwezig, met al het noodige voor het verlenen van hulp met een maximum van asepsis.

De gewonde reiziger is er dus zeker van, bij een ongeval de beste zorgen te ontvangen van een gediensig personeel, dat naderhand zijn wegvoering met al de gewenschte voorzorgen zal organiseren.

Zodoende wordt de ongelukkige nasleep van het ongeval tot een minimum beperkt.



Een verbandpost

Maar de N.M.B.S. heeft niet alleen de hulpverleening aan haar gekwetste reizigers georganiseerd, ze wijdt ook allereerst haar krachten aan het voorkomen van spoorwegongevallen.

De reiziger die knus in zijn hoekje zit, heeft geen idee van het complex van voorbehoedmaatregelen dat hem beschut, van zodra hij ingestapt is tot bij zijn aankomst ter bestemming.

Als de spoorwegrampen thans zeldzaam zijn, is dit wel te danken aan de waakzaamheid van de technische diensten en aan de nooit falende aandacht van de veiligheidsbedienden.

Reizigers, weet U wel dat de toestand van het spoor dagelijks gecontroleerd wordt en dat de groote herzienings- en vernieuwingswerken der sporen, die U zoo dikwijls bemerkt op uw reizen, in de eerste plaats ter wille van de veiligheid van het verkeer worden ondernomen?

Het rollend materieel wordt dagelijks geschouwd vóór het vertrek er van in den trein en op gestelde tijdstippen wordt er ook nog een grondig onderzoek in de groote werkplaatsen van de Maatschappij aan besteed.

Geleidelijk en stelselmatig hebben de metalen rijtuigen de plaats ingenomen van de oude rijtuigen, die minder waarborg boden bij ontsporing.

Weet de reiziger wel dat de bedienden die hij druk doende ziet in de groote stations, langs de treinen, gaande van den eenen trein naar den anderen vóór het vertrek, wagenschouwers zijn? Zij beproeven de remmen en zien terzelfder tijd na of de hoofdorganen van de rijtuigen nog in orde zijn. Altijd maar ter wille van de veiligheid.

De thans in gebruik zijnde seintoestellen zijn wonderen van vindingrijkheid die ook het hunne bijdragen tot de algemeene veiligheid.

Eindelijk is het den gebruiker van onzen spoorweg niet onbekend dat de bedienden die

de veiligheidsposten waarnemen, ondèr geregeld toezicht werken, waardoor alle garantie wordt bekomen wat hun bekwaamheid betreft.

Wij hebben de organisatiedetails bekendgemaakt die allereerst het voorkomen van collectieve ongevallen voor doel hebben.

Maar er zijn er nog andere die de individuele veiligheid van den reiziger betreffen.

Bij groote feestgelegenheden, geeft het Spoorwegbestuur het publiek den raad zijn biljetten van te voren te nemen. Het richt eveneens tot de reizigers het dringend verzoek de plaatsbewijzen met gepast geld aan het loket te betalen. De voornaamste reden daarvan is den reizigers een langen wachttijd te besparen, die tijdverlies meebrengt, wat als gevolg heeft dat de cliënteel prikkelbaar wordt of naar de perrons snelt als de vertrektijd daar is.

Moet nog eens aan de reizigers gezegd worden enkele minuten vóór het vertrek te komen? Wij stellen inderdaad vast dat het gewoonlijk dezelfde personen zijn die de zaalwachters voorbijstuiven naar de perrons.

Het zijn ook dezelfde reizigers die dikwijls trachten in te stappen als de trein reeds in gang is. En nochtans, wij weten het bij ondervinding, « Haast en spoed... »

Andere reizigers raken niet uitgepraat met verwanten of vrienden, merken dan ineens dat zij moeten opschieten... En dan gaat het op



Inhoud van een verbandkist

een drafje naar den trein, die niet kan wachten. Een groot geluk nog indien, op de trappen of in de tunnels naar de perrons, geen misstap, val of verstuiking deze onverbeterlijke nakomers komt bestraffen. « Men moet niet te veel hooi op zijn vork nemen ! »

En toch is het immers voor de vrienden zoo eenvoudig een perronkaartje te nemen om den reiziger op zijn gemak tot aan zijn coupé te vergezellen.

Sinds enkele jaren reeds zijn de perrons verhoogd en het publiek zal, dank zij deze gelukkige inrichting, niet meer blootstaan aan de gevaren verbonden aan lage perrons.

Bovendien wordt de rand van de perrons regelmatig gewit om vallen te voorkomen, dat altijd gevaarlijk kan zijn.

Het mag kinderachtig lijken aan de reizigers den raad te geven te wachten tot de trein gansch stilstaat alvorens in te stappen, de aangevoerde reizigers eerst te laten uitstappen, gedrang te voorkomen dat onvoorziene ongevallen of andere voorvallen ten gevolge heeft...

De wachters en het toezichtspersoneel waken voor de goede orde en elken dag blijkt hun taak noodzakelijk.

Om het instappen van zieken of gebrekkigen te vergemakkelijken, stelt de dienst der stations wagentjes te hunner beschikking, waardoor de bezwaren van het vervoer worden vermeden.

Onder het instappen roepen de wachters herhaaldelijk : « Opgelet ! ».

Inderdaad, enkele oogenblikken verstrooidheid zijn reeds de oorzaak van menigvuldige kneuzingen aan de handen geweest.

Laten wij op onze reizen de gewoonte aannemen niet in de deuren naar buiten te leunen, ook niet als ze behoorlijk gesloten zijn.

Wij moeten er inderdaad voor beducht zijn dat stof in de oogen onze verdere reis bederft.

Op sommige plaatsen van de lijn is het overigens gevaarlijk naar buiten te leunen, en door berichten op de ruiten wordt de aandacht der reizigers op deze plaatsen gevestigd.

Ouders die met kinderen reizen moeten op de deuren letten. « De kruk niet draaien alvorens de trein stilstaat » luidt het voorschrift.

Laten wij dienaangaande den reizigers attent maken op de gerustheid welke vooraf besproken plaatsen ver van de deuren bezorgen, vooral voor lange reizen, tijdens dewelke de kleintjes dikwijls blijk van nervositeit of ongeduld geven.

Heeft de reiziger er op gelet van welke soort van glas de ruiten van den coupé zijn? Bij het breken brengt dit speciaal « Securit » -glas geen wonden toe. De spoorweg had tot plicht deze gelukkige uitvinding toe te passen in het belang van de reizigers die hij vervoert.

Gedurende de reis kunnen door het vallen van koffers enz. uit de bagagerekken eveneens ongevallen veroorzaakt worden. De vervoerde bagage moet dus ordelijk geschikt worden zoodat ze in stabiel evenwicht ligt.

Eens ter bestemming aangekomen, nog een laatste raadgeving.

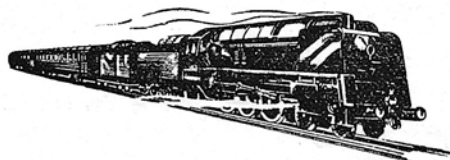
Indien wij de personen die ons zijn komen opwachten willen doen merken dat wij met den trein mee zijn, moeten wij op onze hoede wezen voor de doorschijnende ruiten van de rijtuigen die soms werkelijk den indruk kunnen laten alsof ze neergelaten zijn.

We gaan dus kalm naar den uitgang zonder onze burens te stooten en te verdringen. Wij plaatsen onze bagage derwijze dat wij gemakkelijk kunnen uitstappen, wij vragen eventueel de hulp van een wachter of van een pakjesdrager.

Aldus verloopt onze reis even snel als comfortabel, zonder hinder of voorval.

In alle omstandigheden wordt een doelmatige veiligheid niet alleen door eenzijdige maatregelen bereikt. Om spoorwegongevallen te vermijden, moet de reiziger de beteekenis begrijpen van de hem verstrekte raadgevingen en deze toepassen.

Alleen dan kunnen ongevallen voorkomen worden.



Moderniseering van de Stations

IN 1935 werd het besluit genomen de installaties van den goederendienst, afdeling « Vertrek », van het station Brussel-Noord te verbeteren.

Met dat doel werden de talrijke binnenschotten der kantoren weggebroken, de loketten voorzien van groote beglaasde wanden, het mobiliair aangepast aan de behoeften van de verschillende diensten en de elektrische-verlichtingsinstallatie ten eenen male gewijzigd.

Die werken hebben aanzienlijk bijgedragen tot het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden van het personeel en tot vermindering van de onderhoudskosten; ze hebben eveneens een rationeeler indeeling van de loketten mogelijk gemaakt.

Ten overstaan van die verheugende resultaten, werden de werken voortgezet op de bagagebewaarpplaats en bij den dienst der bagage, afdeling « Vertrek », van genoemd station. Daar werd de eerste verhoogde aannemingsbank van 0 m. 45, met schaal van de waag ter hoogte van die bank, in dienst gesteld.

Dit zelfde jaar werden grondige wijzigingen toegebracht in de goederenmagazijnen van Brussel-Zuid, Brussel-L.-W., Etterbeek, Vorst-Zuid en Brussel-Leuvense Steenweg.

Dit was een eerste stap naar een stelselmatige moderniseering bij wijze van proef. De Maatschappij besloot er in 1936 toe dergelijke werken uit te voeren in de volgende stations :

Esneux, Genval, Leopoldsburg, Nimy, Nijvel-Oost, Wetteren, Zaventem.

De bemoedigende uitslagen, door die proefnemingen bekomen, deden haar besluiten die pogingen voort te zetten.

In 1937 en 1938 werden gemoderniseerd :

Adinkerke-Panne, Argenteau, Aywaille, Beervelde, Bomerée, Bonne-Espérance, Chaudfontaine, Clavier, Denée-Maredsous, Dolhain, Drongen, Eekloo, Fosse, Franière, Gembloux, Gent-St-Pieters, Grimde, Herve, Hoei-Zuid, Houyet, Ichtegem, Jurbeke, Kortenberg, Leuze, Leuze-Longchamps, Louise-Marie, Melreux, Modave, Namen, Onoz-Spy, Oostende-Kaai, Ottignies, Paliseul, Pepinster, St-Hubert, Rochefort, Spontin, Stavelot, Tilff, Tubeke, Zichem, Zoutleeuw.

Op het programma van dit jaar staan de stations :

Aarlen, Antwerpen-Centraal, Bergen, Charleroi, Châtelineau-Châtelet (goederenmagazijn), Florenville, Ieper (goederenmagazijn), Jette, Mechelen, 's-Gravenbrakel, St-Truiden, Spa, Veurne, Vilvoorde, Zottegem.

In 1940 moesten hieraan nog andere stations toegevoegd worden; jammer genoeg dwingen de huidige omstandigheden de Nationale Maatschappij haar uitgaven te besnoeien en dienvolgens het moderniseringsprogramma, dat ze zich voorgenomen had uit te voeren, te beperken.

* * *

De vraag welke op den voorgrond komt bij de studie van een moderniseering is die van den toegang tot de perrons. Bij den huidige stand van zaken loopt die toegang in 't algemeen langs de wachtkamers, wat op de uren van druk verkeer het komen en gaan wel zeer hindert.

Om dit bezwaar te ondervangen wordt die rechtstreeksche toegang, telkens als de ligging der plaatsen het toelaat, in de hartlijn van de voorhal voorzien. Zoo mogelijk, wordt het ontvangkantoor en de bewaarplaats voor bagage en rijwielen aan den rechterkant (voor een reiziger die het station binnentreedt) en de wachtkamers aan den linkerkant van de zoogenaamde voorhal aangelegd.

Dank zij die inrichting, kunnen al de loketten : loketten voor reizigers, aanneming van kleine colli, bagage en rijwielen, die voor den algemeenen dienst, inlichtingen enz, samengebracht en kan het heen en weer loopen der reizigers tot een minimum herleid worden.

Het aantal loketten, de grootte van de kantoren, van de bagagezaal en van al de lokalen voor het publiek of voor den dienst, worden vastgesteld volgens de inlichtingen door het station verstrekt over het maximum-aantal reizigers die te gelijk in een zelfde lokaal vertoeven, bedienden in dienst in een zelfde localiteit, in bewaring gegeven bagage en rijwielen, verzonden kleine colli enz.

De verschillende loketten werden bestudeerd volgens hun speciale bestemming en het bovenblad er van, in totaal 0 m. 80 breed, met 0 m. 20

uitsprong naar den buitenkant van het kantoor, wordt steeds op 1 m. 03 hoogte boven het niveau van den vloer gelegd.

De kasten onder de toonbank worden ingericht volgens de dienstbestemming van elk loket, dat voorzien is van een groot beglaasd gedeelte waarlangs het daglicht overvloedig binnenstroomt.

Het oud en weinig geriefelijk mobilair wordt vervangen door nieuw; biljettenkasten van het horizontaal type met glazen deksel nemen de plaats in van de verticale kasten; een kapstok, die voor het publiek niet zichtbaar is, een waschstel met stroomend water en de elektrische verlichting met diffusoren maken de installatie van het ontvangkantoor naar behoren volledig.

De bagage ligt gerangschikt in metalen standaardkasten, de rijwielen worden geplaatst in zoogenaamde « Breda »-rekken, met verdieping, waarin 7 rijwielen per strekkenden meter kunnen gestald worden.

Van de moderniseeringswerken wordt gebruik gemaakt om den aanblik der andere lokalen te verbeteren, de aftandsche gezondheidsinrichtingen te vernieuwen, het overbodig mobilair

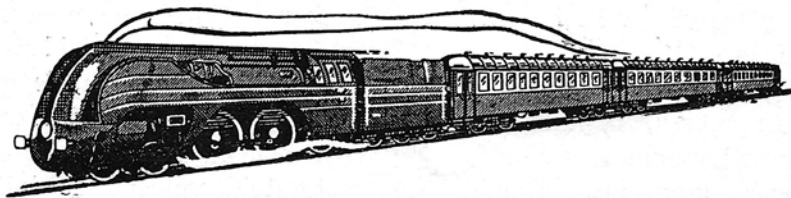
te doen verdwijnen, tuintjes aan te leggen, loodsen af te breken, de opschriften na te zien en te vereenvoudigen en heel het station op te knappen.

Helle kleuren, een laagje kalk- of cement-saus, eenige groene planten, een haag van ligusters, een perkje rozestruiken of geraniums maken dat de installaties van een station — hoe weinig belangrijk het ook zij — er met weinig kosten aantrekkelijk, leuk en lief uitzien.

* * *

Zeker, er is nog heel wat werk aan den winkel om al de stations van het net te voorzien van al het wenschelijk comfort, maar uit dit bondig overzicht blijkt dat de Maatschappij niets verzuimt om haar installaties met een minimum van kosten te verbeteren, en er in slaagt aan haar cliënten een maximum faciliteiten en comfort te verschaffen.

Door een aantal persstemmen werden die pogingen trouwens erkend en op prijs gesteld, terwijl door andere aan de voldoening van het publiek over de bekomen mooie uitslagen werd uiting gegeven.



Zij, die zich jegens den Spoorweg verdienstelijk hebben gemaakt

MARISSENS, J.-H.

De heer MARISSENS, J.-H. trad bij het Bestuur in dienst in October 1889 als berichtbesteller te Ternat. Hij werd lader te Mechelen in December 1895 en werd in April 1897, in dezelfde hoedanigheid, overgeplaatst naar Brussel (Groendreef), waar hij in Maart 1905 tot ladersbaas benoemd werd. In April 1908 ging hij over naar Brussel (T. T.), waar hij thans een loopbaan *van meer dan 50 jaar dienst voleindigt*.



De heer Marissens is houder van de Burgerlijke Medaille 1^e klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest van 's Lands Onafhankelijkheid.

DECEULENEER, J.-B.

De heer DECEULENEER J.-B., trad bij het Bestuur in dienst in September 1891 als telegrambesteller te Brussel (Noord). Nadien werd hij arbeider (Dienst M), werkman-werktuigmachines, draaier, poetsersbaas, respectievelijk te Brussel (L. W.), Brugge, Namen (Hwp.) en Brussel (Noord). In Augustus 1907 werd hij tot hulpbediende benoemd bij het Toezicht over de Ontvangsten, vervolgens assistent bij denzelfden dienst in Juni 1910. Later fungeerde hij achtereenvolgens nog in dezelfde hoedanigheid bij de Directie van de Baan, bij de Directie E. en, eindelijk, in de Seinwerkplaats te Etterbeek, waar hij thans een loopbaan van bijna 48 jaar dienst voleindigt.

De heer Deceuleneer is als oudstrijder 1914-1918 vereerd met 8 frontstrepen, met het Oorlogskruis met Palm, en tevens met verschillende andere militaire eeretekens. Hij is daarenboven houder van de Burgerlijke Medaille 1^e klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest van 's Lands Onafhankelijkheid.

EDOR, J.-B.

De heer EDOR, J.-B. trad bij het Bestuur in dienst in 1893 als telegrambesteller te Ekeren.



Hij werd later te Antwerpen (D. S.) in November 1898 en werd in dit station tot ladersbaas benoemd in October 1912. Tot assistent bevorderd in Februari 1922, bleef hij tot nu toe aan het station Antwerpen (D. S.) verbonden.

De heer Edor, oudstrijder van den oorlog 1914-1918, is als dusdanig houder van verscheidene eeretekens. Hij is, bovendien, in 't bezit van het Burgerlijk kruis 2^e klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest.

HOFFMAN, P.-E.

De heer HOFFMAN, P.-E., trad bij den Spoorweg in dienst in Juni 1895 als gieter te Brussel (L. W.). Hij werd achtereenvolgens monteerder te Namen in Februari 1904, mecanicien te Brussel (L. W.) in November 1905, daarna te Vilvoorde in Juli 1908, seinhuiselectricien in Mei 1920 en, eindelijk, hoofdmecanicien in de Seinwerkplaats te Etterbeek, in April 1925.

Hij bekwam de Burgerlijke Medaille 1^e klasse, het Nijverheidseereteeken 2^e klasse en de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest van 's Lands Onafhankelijkheid.



BREUSKIN, E.-L.

De heer BREUSKIN, E.-L. trad bij het Bestuur in dienst in Januari 1896, als klerk op de proef te Trooz. Kort nadien ging hij over naar Bleyberg; vervolgens, in November 1900, naar de groep der Exploitatie te Luik, waar hij belast



werd met den interimdienst.

In Mei 1913 werd hij hoofdklerk, eerste-onderstationschef te Aarlen. In December 1920 werd hij, in dezelfde hoedanigheid, overgeplaatst naar Montzen. Het volgend jaar werd hij benoemd tot controleur te Bertrix (Exploitatie), welken post hij thans nog bekleedt met den graad van inspecteur.

Onder den oorlog 1914-1918 werd de heer Breuskin naar Duitschland gedeporteerd, om te hebben geweigerd voor den vijand te werken. Uit dien hoofde werd hem de Burgerlijke Medaille 1914-1918 verleend. De heer Breuskin is buitendien houder van het Kruis van Ridder in de Leopoldsorde, van het Burgerlijk Kruis 1^e klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest van 's Lands Onafhankelijkheid.

REMACLE, J.-J.

De heer REMACLE, J.-J. trad bij het Bestuur in dienst in Februari 1896, als arbeider te Schaarbeek (Locomotiefdepot). In September 1896 werd hij locomotiefpoetser te Brussel (Noord) (Locomotiefdepot), daarna, in October 1897, hulpbode te Brussel-Noord. In September 1903 werd hij tot assistent benoemd in dat station, waaruit hij in November 1911 overgeplaatst werd naar den Algemeenen Dienst (thans Dienst van het Personeel), waar hij in Maart 1913 onderladingmeester, in Juni 1925 ladingmeester en, eindelijk, in December 1931, expeditionnair werd.



De heer Remacle is houder van het Burgerlijk Kruis 2^e klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest van 's Lands Onafhankelijkheid.

LETE, A.-G.-J.

De heer LETE, A.-G.-J. trad bij het Bestuur in dienst als rangeerder te Brussel (West), in Maart 1896. Door een ongeval in dienst, in Maart 1903, moest hij als sedentair bediende benuttigd worden te Brussel (Zuid) en te Brussel (Klein-Eiland), met behoud van zijn normale bevordering; zoo bekwam hij den graad van hoofdrangeerder in Februari 1907 en dien van opzichter der rangeeringen in Juli 1921.

In Juni 1926 werd de heer Lete overgeplaatst naar den Dienst van het Personeel; daar werd hij tot deurwachter benoemd; hij ging, in



Onafhankelijkheid.

DEPOORTER, H.-J.

De heer DEPOORTER, H.-J. kwam den 1 Juli 1896 als lader in dienst van de Maatschappij « Gent-Eekloo-Brugge » in het station Gent (Eekloo). Hij ging in deze hoedanigheid over in den dienst van den Staat, bij het overnemen van gezegde Maatschappij op 1 Augustus 1897, en werd den 1ⁿ April 1898 overgeplaatst naar Gent-Zuid, waar hij op 1 Januari 1904 tot ladersbaas benoemd werd.



Op 1 Januari 1905 ging hij over naar Gent-Oost en sedert dien hield hij niet op deel uit te maken van het kader van dit station.

De heer Depoorter bezit militaire onderscheidingen hem verleend als oudstrijder van den oorlog 1914-1918. Hij is tevens houder van de Burgerlijke Medaille 1^e klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest.

BOLIJN, C.

De heer BOLIJN, C. trad in dienst van den Spoorweg in Maart 1897 als wegwerker te Schaarbeek. In Maart 1908 werd hij seingever (categorie A), welke betrekking hij thans nog bekleedt te Brussel (Noord).



De heer Bolijn is houder van de Burgerlijke Medaille 2^e klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest.

Deze verdienstelijke medewerkers van den Spoorweg zullen den werkelijken dienst verlaten den 1ⁿ Januari 1940.

Wij wenschen hun een lange en prettige rust na volbrachten plicht toe.

BIBLIOGRAPHIE

“ Onze Besturen voor het Vervoer en de Vervoerders per Spoor en over den Weg ”

WIJ hebben het genoegen onzen lezers te melden dat, onder bovenstaanden titel, eerlang een werk verschijnt van de hand van H. Janssens, Hamerstraat, 20, te Mechelen, ambtenaar bij het Algemeen Secretariaat van het Ministerie van Verkeerswezen.

Elk boekdeel omvat zowat 225 bladzijden en wordt door den schrijver verkocht tegen den intekeningsprijs van 20 frank, te storten op zijn girorekening N^r 250891.

Het werk bestaat uit twee groote deelen :

In het eerste vinden wij :

— de bepaling van de betrekkingen tusschen den Staat en de Spoorwegmaatschappijen, wat zekere personeelsaangelegenheden betreft;

— een zeer volledig beeld van het vervoer-

vraagstuk.

Daarop volgt een omschrijving van de veelvuldige werkzaamheden van

het Bestuur van het Zeewezen,

het Bestuur van de Luchtvaart,

het Hoog Comité van Toezicht.

Het tweede deel handelt over de spoorwegen vervoerders. Aan den grooten spoorweg zijn daarin 40 bladzijden gewijd.

Wij zijn er van overtuigd, dat dit nochtans zeer bondig overzicht van den inhoud zal volstaan om aan te toonen dat het werk van den heer Janssens onder de aandacht verdient gebracht te worden niet alleen van al het spoorwegpersoneel, maar tevens van alle belangstellenden in het vervoervraagstuk.

De Crisis van het Spoorwegvervoer onder den vorigen Oorlog (vervolg)

heid van werking te verzekeren en in de versperringen te voorzien.

Door die oplossing werden echter slechts gedeeltelijke uitslagen bekomen en daarom nam de Amerikaansche regeering de contrôle over het geheele net op zich, mits bepaalde toezeggingen aan de private maatschappijen die een-en-twintig maand na afloop van de vijandelijkheden in het bezit van haar patrimonium moesten terugkeeren.

Door die contrôle werden aanvankelijk zekere gunstige uitslagen verkregen. De last der wagens werd verhoogd van 24,8 tot 27,1 ton, de tonnemaat per trein van 626 tot 672 tonmijlen, de rit der locomotieven met 2 %.

De vervaardiging van het materieel werd eveneens onder de contrôle van de regeering geplaatst en gestandaardiseerd.

Maar de loonsverhooging, toegestaan onder den drang der arbeidersbeweging, was aanzienlijker dan slechts gewoon op te wegen tegen de besparingen die door de technische verbeteringen bekomen werden.

Om te voorzien in de extra-lasten, werden de tarieven voor reizigers en voor goederen verhoogd. Die verhooging van de bruto-ontvangsten was evenwel nog te gering en de winst viel van 1.220 tot 918 miljoen terug; enkele

maanden later was er zelfs tekort.

Van het begin van 1918 tot het einde van 1919 bedroeg dat tekort 650 miljoen dollar.

Die financieele mislukking van de regeeringscontrôle droeg er in sterke mate toe bij in de Vereenigde Staten de exploitatie van het spoorwegnet door den Staat in discredit te brengen.

Zoals dit meermalen uit deze korte uiteenzetting is gebleken, werd de crisis van het spoorwegvervoer onder den vorigen oorlog in al de oorlogvoerende landen gekenmerkt door schaarschte aan materieel, een gebrekkige organisatie van het verkeer en een snellere toename van de uitgaven dan van de ontvangsten.

Voor zoover in een beknopt overzicht kan geoordeeld worden, vindt men dergelijke kenmerken terug in de economie der in beschouwing genomen landen.

Dit nauw verband tusschen de economische bedrijvigheid van een land en het spoorwegverkeer hiervan, kan in zekeren zin worden aangezien als een constant feit, dat ongetwijfeld andermaal zal worden vastgesteld in den loop van het huidig conflict, zooals het zich voorgedaan heeft niet alleen gedurende den oorlog van 1914-1918, maar eveneens gedurende het tijdperk van twintig jaar dat tusschen beide oorlogen lag.

ECONOMISCHE DOCUMENTATIE

NOVEMBER 1939

HET VERVOER IN BELGIË

Belgische spoorwegen. — Het vervoer van de burgerlijke reizigers dat in het begin van den oorlog aanzienlijk was teruggelopen, verbeterde eenigszins gedurende de maand October. Het goederenverkeer, daarentegen, gaf, tijdens die maand, blijk van een groote drukte, gekenmerkt door een toeneming met ongeveer 2 %, vergeleken met het verkeer in October 1938. In weerwil van de moeilijkheden inhaerent aan de mobilisatie van het leger (militair verkeer, immobilisatie of specialisatie van duizenden wagens voor de behoeften van het Leger), heeft de spoorweg, dank zij zijn materieelreserves, in al de vereischten van het verkeer kunnen voorzien.

Op het stuk van de kleine goederen, bedraagt de achteruitloop van het verkeer 6 % vergeleken met October 1938.

De vergelijking van het verkeer en van de ontvangsten over de maand *October* van de jaren 1938 en 1939 geeft de volgende resultaten :

IN MILLIOENEN	OCTOBER 1938	OCTOBER 1939	VER- SCHIL
		(1)	
Reizigerkilometers . .	485,—	466,9	— 3,7%
Tonnen zware goederen	5.907,—	6.016,—	+ 1,9%
Tonnen kleine goederen	104,5	99,2	— 5,—%
Ontvangsten uit het ver- keer	225,3	211,3	— 6,2%

Over de *eerste 10 maanden* zijn de financiële uitkomsten van de N. M. B. S. als volgt :

IN MILLIOENEN FRANKEN	1938	1939	VERSCHIL
Ontvangsten uit het ver- keer	2.130,1	2.180,3	+50.2
Uitgaven (financ. lasten inbegrepen)	2.307,—	2.247,4	—59.6
Financiële uitkomsten :	—176,9	— 67,1	+109.8

(1) Met inbegrip van het militairenvervoer.

Voor het verkeer, zijn de uitkomsten over hetzelfde tijdperk de volgende :

IN DUIZENDEN EEN- HEDEN	1938	1939	VER- SCHIL
A. Reizigerkilometers .	5.206.8	4.858.2	— 6,7%
B. Tonkilometers . . .		(1)	
Zware goederen . . .	4.195.566	4.559.000	+ 8,7%
Stukgoederen . . .	91.713	84.410	— 8, %
Samen :	4.287.279	4.643.410	+8,3 %
		(1)	

* * *

Een overeenkomst is tusschen de Regeering en de electriciteitsmaatschappijen bereikt, luidens dewelke de speciale belasting die hun zou worden opgelegd, zou gebruikt worden voor een deelneming van den Staat in de kosten der electricatie van het net van de N. M. B. S.

Een koninklijk besluit van 25 November 1939 machtigt de *Buurtspoorwegen* er toe leeningen aan te gaan tot een bedrag van 50 miljoen met het oog op de vorming van bedrijfskapitalen, noodig voor de exploitatie van buurtspoorlijnen. De Regeering is er toe gemachtigd den waarborg van den Staat aan die leeningen te hechten.

* * *

De Hooge Raad voor Toerisme en Hotelwezen heeft den Minister van Verkeerswezen zijn instemming betuigt over het verslag van de Bijzondere Commissie die besluit tot de liquidatie van den Belgisch-Luxemburgschen Dienst voor Toerisme.

* * *

De heer De Leener, professor aan de Vrije Universiteit te Brussel, heeft vóór de « Société d'Economie Politique » het vraagstuk van de *spoorwegtarieven* uiteengezet. De spreker heeft het belang aangetoond van de tarifeering ad valorem en den nadruk gelegd op de noodzakelijkheid van een Coördinatie van het vervoer op den grondslag der door de N. M. B. S. ontwikkelde beginselen.

Weg. — In zake openbare *autobusdiensten* is de toestand ongeveer opnieuw normaal geworden, doordat de meeste opgeëischte voertuigen aan hun eigenaars werden teruggeschonken. De openbare *autocardiensten* liggen nog stil, maar talrijke voertuigen hebben bij het leger de plaats van de autobussen ingenomen. Wat de *vrachtautodiensten* betreft, blijft de toestand ongewis. Meer dan 3.000 voertuigen zijn nog steeds opgeëischt en het wegverkeer ondervindt in de eerste plaats de gevolgen van de afneming van het vervoer dat hooge vrachtprijzen kan betalen en vervolgens van de verhooging der tarieven, een uitvloeisel van den opslag der benzine, waarvan de prijs sedert den oorlog met ongeveer 50 % verhoogd is.

* * *

De Regeering heeft een ontwerp van wet neergelegd, strekkende tot verhooging van de accijns- en douanerechten op de *brandstoffen* voor motorvoertuigen. Zullen als zoodanig beschouwd worden, al de autovoertuigen evenals de motortreinen der spoorwegen.

Die rechten zullen fr. 2,10 in plaats van 1,50 per liter benzine, en fr. 1,50 in plaats van 0,10 per kg. gas-oil bedragen.

Die opslag zal tot gevolg hebben de verhooging van den kostprijs van het vervoer per autobus nagenoeg met 6 en met 15 % op te voeren, al naar het voertuig met benzine of met gas-oil gevoed wordt; voor zware vrachtauto's mag de verhooging onderscheidenlijk geraamd worden op 8 en op 14 %.

Binnenscheepvaart. — De toestand van de binnenscheepvaart is merklijk verbeterd in den loop van de maand November. Er is meer vraag en de scheepsvrachten vertoonen een opmerkelijke neiging tot stijging. Een van de oorzaken van die verbetering ligt in het gebruik van talrijke lichters voor den vlottenden opslag van belangrijke hoeveelheden graangewassen. Voor de daartoe gebruikte lichters wordt immers 80 fr. per dag betaald als ze van ijzer, en 70 fr. als ze van hout zijn. Die prijzen gelden voor gewone tonnematen.

Tegen het einde van de maand November, werd te Antwerpen officieus — want ter Beurs wordt nog immers steeds niet officieel geno-

teerd — 14 fr. voor Luik en 12 fr. voor Charleroi genoteerd, terwijl men op het einde van Augustus onderscheidenlijk tot 13 en 10 fr. gedaald was.

In internationaal verkeer wordt eveneens een zekere heropleving van het verkeer en worden vastere vrachten genoteerd. De officieele notering in de verbinding Duisburg (Duitschland)-Antwerpen, voor groote Rijnbakken, steeg van 1 Mk 20 in Augustus tot 1 Mk 50 in November. In de Fransch-Belgische en Nederlandsch-Belgische verbindingen is er nogal wat vraag, de betaalde prijzen zijn rendearend en de aanbiedingen van materieel zijn niet meer zoo overvloedig als gedurende de vorige maanden. De te Ruhrort beschikbare Belgische scheepstonnemaat bedroeg, op het einde van November, 54.000 ton tegen 47.000 ton einde October en 6.500 ton einde November 1938.

De verkoop of de overlating van de Belgische binnenschepen in het buitenland zal onderworpen worden aan een voorafgaande toelating. Daarenboven, wanneer de levensbelangen van de Natie het vereischen, zal het uitvaren, buiten het grondgebied, van Belgische booten aan tijdelijke beperkingen kunnen onderworpen worden. Een koninklijk besluit zal binnenkort die nieuwe reglementeering afkondigen.

* * *

De Binnenscheepvaart zal vrijgesteld worden van de verhooging van de accijns- en douanerechten op gas-oil, die, in beginsel, al het vervoer treft waarvoor die brandstoffen worden gebruikt.

In dit verband wordt gemeld dat 2.000 booten gas-oil aanwenden, en men raamt het totaal verbruik van de Belgische binnenschepen op 100 ton per dag. Op die grondslagen kan de vrijstelling, die de binnenscheepvaart geniet, op meer dan 40 miljoen per jaar worden becijferd.

* * *

Havenbedrijf. — Lichte verbetering van het verkeer in de haven van Antwerpen, dat nochtans 1/3 van het normaal verkeer niet te boven gaat. Te Rotterdam is de toestand nog ongunstiger, zooals uit onderstaande tabel blijkt.

	ANTWERPEN				ROTTERDAM			
	NOVEMBER		EERSTE 11 MAANDEN		NOVEMBER		EERSTE 11 MAANDEN	
	Eenheden	Tonne- maat (1.000 T.)	Eenheden	Tonne- maat	Eenheden	Tonne- maat	Eenheden	Tonne- maat
1938	987	1.629	10.755	18.081	1.185	1.983	13.373	21.698
1939	377	564	9.184	15.364	321	593	10.967	17.998
Vermindering . .	610	1.065	1.571	2.717	864	1.390	2.406	3.700

HET VERVOER IN HET BUITENLAND

Evenals in België, hebben de spoorwegen in het buitenland zich spoedig aangepast aan den door den oorlog ontstane toestand en na drie maand oorlogvoeren, is het verkeer bij al onze burens ongeveer normaal geworden.

IN FRANKRIJK. — De S. N. C. F. heeft moeten voorzien in een zeer omvangrijk verkeer. Op bepaalde baanvakken reden, gedurende een tijdruimte van 24 uren, 150 treinen in elke richting, in plaats van 90 in gewonen tijd; op andere banen groeide het verkeer aan van 30 tot 100 treinen per dag. De mobilisatie en de concentratie van de troepen geschieden in uitstekende voorwaarden en tegelijker tijd als de evacuatie der burgers, die 1.500 uit de grensgewesten komende treinen vereischten. Wat het burgerlijk verkeer betreft, dagteekent de heropleving van het vervoer van voedingsmiddelen normaal van 5 September voor het stukgoed en van 25 September voor de wagenladingen. Op 2 October was het verkeer feitelijk normaal geworden, behalve in een gedeelte van het Oosten van het grondgebied.

In het begin van den oorlog werd het reizigersverkeer alleen door omnibustreinen verzekerd, maar te rekenen van 8 September werden de exprestreinen opnieuw ingelegd op de hoofdlijnen en op 2 October werd een nieuwe dienst ingericht, die 2/3 van de verkeersfaciliteiten terugschonk die de gebruikers in vreedstijd genoten. Sedertdien zijn nieuwe verbeteringen ingetreden binnen het kader van de overeen-

komsten Rail — Weg, door de departementale technische comité's uitgewerkt.

De uitslagen bekomen door de S. N. C. F., waaraan de Regeering trouwens een openbare hulde gebracht heeft, zijn de vrucht van een van te voren vastgesteld algemeen werkplan, waarin met name de bijzondere opleiding van bedienden voorzien was, aangevuld met praktische oefeningen, waarbij de uitvoerders geplaatst waren in voorwaarden die zeer goed te vergelijken zijn met die in oorlogstijd. De toewijding en de beroepswaarde waarvan de spoorwegbedienden blijk gaven deden het overige.

IN HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG. — Behalve enkele omnibustreinen, werden al de internationale verbindingen met Frankrijk en met Duitschland geschorst. Daarentegen, werden om zoo te zeggen al de verbindingen met België behouden. Wat het lokaalverkeer betreft, moesten een aantal treinen worden afgeschaft bij gebrek aan cliënteel. Over het geheel, kan het aantal sedert de vijandelijkheden afgeschafte reizigerstreinen geraamd worden op ongeveer 30 %.

Op het gebied van de goederen, is het aantal thans loopende treinen ten minste gelijk aan dat van de maanden Juli en Augustus 1939 en van het overeenkomstig tijdperk in 1938. In het opzicht van het verkeer wordt trouwens een tamelijk ernstigen vooruitgang geboekt, door het toenemen van de ertsverzendingen naar België.