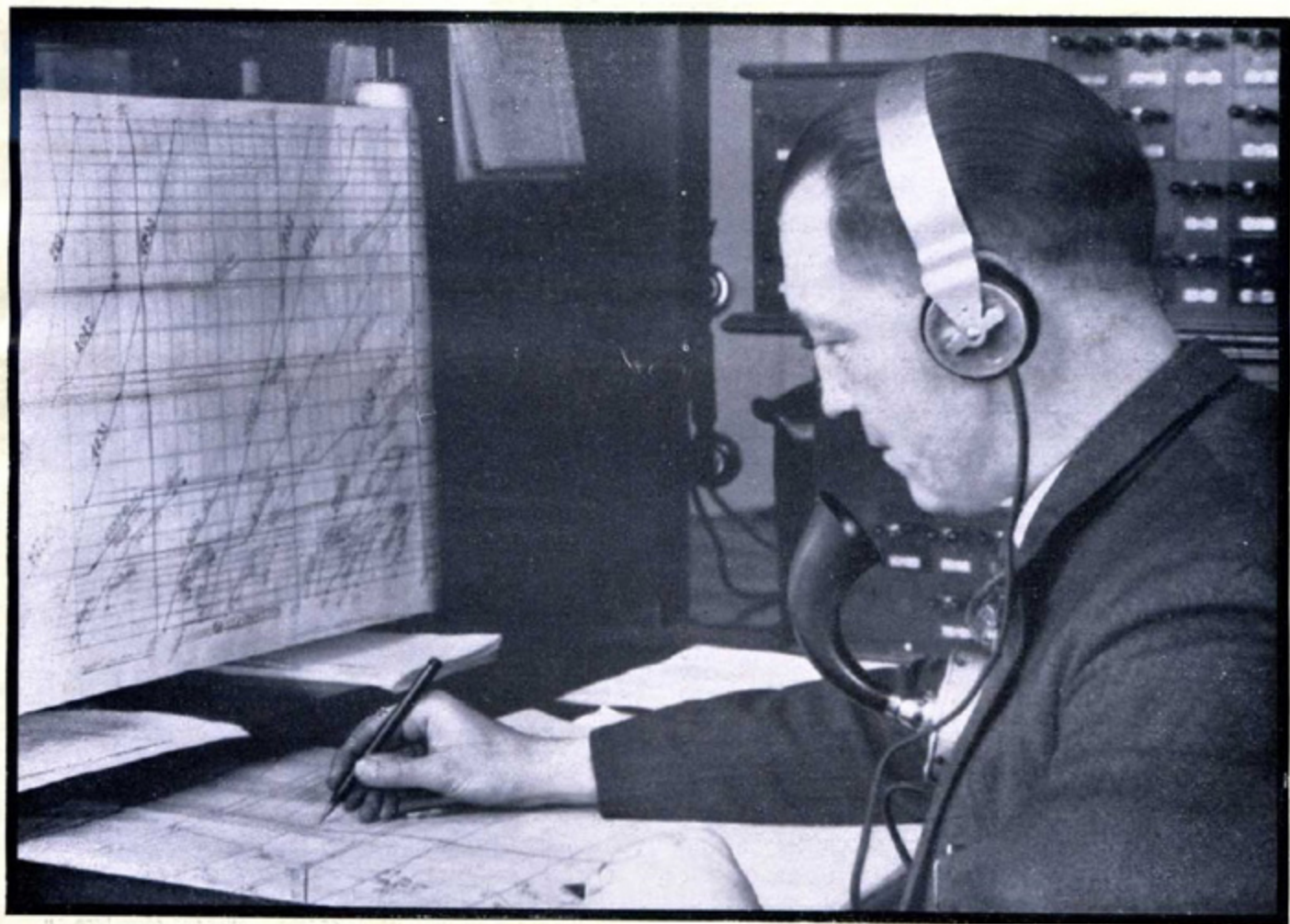


ⓑ HET SPOOR

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



Le dispatcher veille

Photo Vits

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 SPOORWAGENSTRIJD

I EDER jaar, in October en November, kent de Spoorweg het klassieke tijdperk van drukverkeer; dit is de tijd waarin de voorraad brandstoffen wordt opgedaan en de beetwortelen worden geoogst.

In 1939 werden de moeilijkheden, die wij elk jaar in dat tijdperk ondervinden, nog verzwaaard door de gevolgen van den oorlog aan onze grenzen en van de mobilisatie van ons eigen leger.

Het is nog te vroeg om het levensbelang te onderstrepen dat, voor ons land, verbonden is aan bepaalde nieuwe verkeersstroomen, waarvoor ons spoorwegnet te allen prijze wagens heeft moeten stellen. Ons net heeft een waren wagenstrijd geleverd en gewonnen, om te voorzien in al de behoeften aan vervoermaterieel.

De strijd werd gewonnen doordat, reeds in het begin van September, de Nationale Maatschappij de krachtsinspanning voorzien had, die van haar zou gevegd worden, en tijdig rationeele organisatiemaatregelen werden getroffen en uitgevoerd.

Weken lang was gansch ons wagenpark in omloop voor het handelsverkeer. De vragen om wagens bereikten vaak de uiterste grens van onze beschikbare middelen, maar elken dag werden alle gevraagde wagens gesteld.

Ik breng hier hulde aan het personeel van de Directie en van de uitvoerende diensten, dat het den Spoorweg heeft mogelijk gemaakt dien strijd te winnen.

In onderstaande bijdrage geeft de heer L. Ver Elst, Inspecteur bij den Dienst der Wagenverdeling, met bescheidenheid en bezadigdheid een overzicht van het spannend verloop van den wagenstrijd in den herfst van 1939.

Uit deze bijdrage blijkt, dat België op het nippertje de straf ontlopen is die wij in *Het Spoor* van 15 November commenteerden onder den titel : « De landen die hun spoorwegen hebben laten vervallen, worden gestraft ».

N. RULOT.

Het tijdperk van druk vervoer in 1939

BOVENSTAAND opschrift roept, bij den spoorwegbediende, een tijdperk van spanning, van bedrijvigheid en van toewijding voor den geest; bij den cliënt, een periode van afwisseling, van bezorgdheid en opluchting.

Voor beiden beteekent het een tijd van bestendig contact, van wederzijdsch begrijpen, van nauwe samenwerking, die geleid hebben tot het gestelde doel: de volledige en geregelde terbeschikkingstelling van het vervoermaterieel.

Maar wat wordt eigenlijk precies verstaan onder tijdperk van druk vervoer? Wat was er speciaals aan dat van 1939?

Men behoort te weten dat seizoenverzendingen, met een min of meer goed gekenmerkte intensiteit, zich komen voegen bij de gewone verzendingen.

Zoo geeft het vervoer van meststoffen en van aardappelen aanleiding tot een grooter vraag naar gesloten wagens in Maart-April en October-November.

Voor platte wagens wordt van den 20^{sten} tot het einde van elke maand, geregeld een toeneming der vraag van wege de metaalindustrie genoteerd.

Maar de belangrijkste schommeling wordt waargenomen in de behoeften aan stortwagens; ze dient te worden toegeschreven aan het vervoer van beetwortelen en pulp gedurende de maanden October, November en December. 't Is deze periode die doorgaans het tijdperk van druk vervoer wordt geheeten.

Laten wij daar direct aan toevoegen, dat niet al het vervoer in stortwagens gedurende het vierde kwartaal van het jaar aangroeit.

Sommige verzendingen nemen geweldig af als gevolg van het stopzetten van wegwerken, het stilvallen van het bouwbedrijf enz. Zoo verminderen de verzendingen steengroefproducten, zand, grint, baksteen, kalk enz. aanmerkelijk in den herfst, om pas weer normaal te worden in de lente.

Ondanks die vermindering hebben wij ieder jaar een vrij steile helling te beklimmen, welke helling wij met des te meer voldoening afdalen naarmate wij ze zonder incidenten bestegen hebben (diagram fig. 7).

* * *

De tijdperken van druk vervoer worden vooraf, bij wijze van voorbereiding, grondig bestudeerd.

Nauwelijks is er een tijdperk afgesloten, of men houdt zich reeds bezig met het volgende. En dit niet zonder reden!

Uit elk tijdperk dat verstreken is, valt immers wat te leeren voor de volgende periode.

Laten wij even nagaan waarin de voorbereiding tot het tijdperk van druk vervoer bestaat.

Op het geschikte oogenblik, vraagt de Maatschappij bij het Ministerie van Landbouw inlichtingen over de beetwortelbezaaiingen en de verwachte opbrengst. Daaruit leidt zij af of het tijdperk min of meer belangrijk zal zijn, vergeleken met dat van het vorig jaar, en zoo kan zij dienovereenkomstige maatregelen treffen. Hieronder enkele cijfers ter documentatie.

Jaar	Oppervlakte der bezaaiingen (in Ha.)		Opbrengst per Ha. (in kg.)	Totale opbrengst (in metercentenaars)
	Verwachting	Werkelijkheid		
1933		52.354	28.953	15.157.000
1934		54.964	30.742	16.897.000
1935	52.657	51.488	29.815	15.351.000
1936	51.559	47.526	31.380	14.914.000
1937	47.751	48.160	28.571	13.760.000
1938	49.267	49.300	24.373	12.016.000
1939	54.032			

Na bespreking met de vertegenwoordigers van de suikerfabrieken, om haar documentatie aan te vullen, onderneemt de Maatschappij de stelselmatige studie der beetwortelvervoerstromen.

Daarbij past zij opnieuw de organisatie aan die de aankondiging voorziet van de wagens beetwortelen die op weg zijn naar de suikerfabrieken, zoodat deze tijdig al de vereischte maatregelen kunnen treffen om overvoerdheid in de stations van bestemming of de daarvoor liggende stations te voorkomen.

Per brief of door middel van de pers of wel bij bezoeken, worden de industrieelen, de kolenhandelaars, de Kamers van Koophandel en de openbare besturen verzocht hun verzendingen

zooveel mogelijk te vervroegen en ze vóór het einde van den zomer, veeleer dan in den loop van het laatste kwartaal van het jaar te doen.

De Maatschappij behoort natuurlijk zich zelf de tucht op te leggen die ze ook van haar cliënten verwacht : zij zal een gedeelte van haar eigen vervoer algeheel schorsen en het overige sterk verminderen.

De Maatschappij, die faciliteiten toestaat wanneer er overvloed van materieel is, waarschuwt de cliënteel dat zij, te rekenen van een bepaald tijdstip, kan verplicht zijn die faciliteiten te schorsen; zij vraagt aan de industrieelen om haar pogingen te steunen door het laden en lossen van het materieel te bespoedigen. Voor 't overige vergemakkelijkt de Maatschappij het lossen buiten de voorgeschreven uren.

* * *

Nu wij nader bepaald hebben wat onder tijdperk van druk vervoer dient te worden verstaan, zullen wij even nagaan hoe dat van 1939 verlopen is.

Ondanks de voorziene toeneming der beetwortelverzendingen, gaf de suikerbietencampagne geen aanleiding tot eenige ongerustheid.

Toen brak de oorlog uit!

Deze schiep nieuwe behoeften, onder meer voor het Leger; wijziging in sommige vervoerstromen; toeneming van het weggaan van materieel naar bepaalde landen, ten gevolge van de vermeerdering van het uitvoerverkeer te land.

Die omstandigheden brachten nieuwe zorgen mee voor de Directie van de Maatschappij. Deze had evenwel een doel te bereiken : de regelmaat van het vervoer verzekeren. Ze had een plan uit te voeren; ze had den wil dit tot een goed einde te brengen. En haar bedrijvigheid, die ligt besloten in de drie woorden : doel, plan, wil, manifesteerde zich door maatregelen waarvan de verheugende resultaten uitvoerig besproken worden onder de rubrieken

EFFECTIEF

ROTATIETIJD

WAGENSTELLINGEN.

EFFECTIEF.

Aan den vooravond van de suikerbietencampagne, werden 1.200 meestal oude stortwagens uit het handelspark buiten dienst gesteld en op wachtwijksporen geplaatst. Zoodra bleek dat

het in omloop zijnde effectief ontoereikend ging worden, werden die wagens opnieuw in dienst gesteld.

Alle dagen worden een hoeveelheid wagens aan den dienst onttrokken om gesmeerd, onderhouden of hersteld te worden. Maatregelen werden genomen om dit aantal tot een strict minimum te beperken.

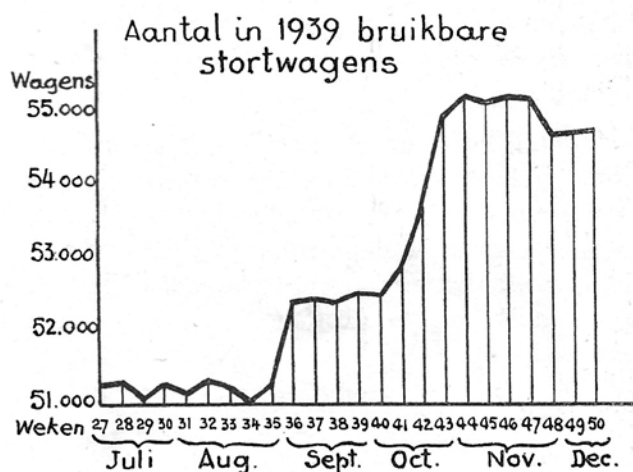
Een aantal wagens worden thans verbouwd. Driehonderd van deze wagens werden spoedig afgewerkt en in dienst gesteld.

Een groot aantal verzendingen voor rekening van de verschillende diensten der Maatschappij werden uitgesteld en de dienstwagens die normaal voor deze verzendingen worden gebruikt, werden beschikbaar voor het handelsvervoer.

Aan hun bestemming onttrokken wagens, dienende voor het opslaan en vervoeren van in de stations verzamelde asch en afval werden opnieuw in dienst gesteld voor de betalende verzendingen.

De effectieverhoging uit hoofde van vorenbedoelde maatregelen blijkt uit het diagram fig. 1.

FIG. 1.



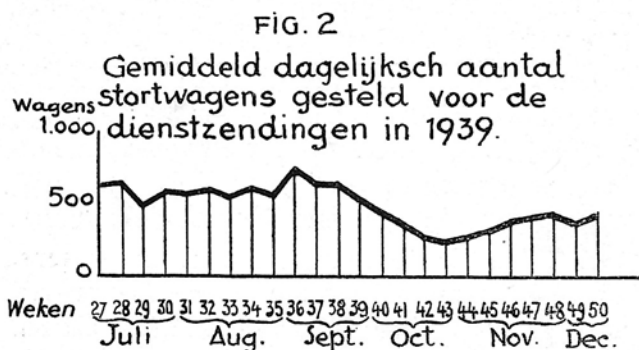
Buiten deze maatregelen, die tot doel hadden het stortwageneffectief te vermeerderen, werden er nog genomen om het gebruik van dit effectief te beperken tot de verzendingen waarvoor zulks absoluut noodig was. Ze staan hierna opgegeven.

Ongeveer 100 verhuurde of door de diensten van de Maatschappij voor verschillende doeleinden aangewende wagens werden teruggenomen en voor het vervoer bestemd.

Niet alleen werden verzendingen in dienstwagens zooveel mogelijk verminderd maar ook

de dienstverzendingen in handelswagens werden tot het strikt noodige beperkt. De Maatschappij kwam met name met de kolenmijnen overeen om het vervoer van gruis gedurende een tijdperk van tien werkdagen in den loop van de maand October met de helft te verminderen.

Uit het diagram fig. 2 blijkt de belangrijkheid van de vermindering der dienstverzendingen in October-November, vergeleken met de



vorige maanden. Doordat 300 wagens per dag minder werden gesteld, kwam een effectief van 1.350 stortwagens beschikbaar voor het handelsverkeer.

Ongeveer 550 gesloten wagens werden voorbehouden voor het vervoer van briketten die voor de diensten van de Maatschappij waren bestemd.

Gesloten wagens en platte wagens werden insgelijks in de plaats van stortwagens gebruikt voor goederen zooals stroo, hooi, dwarsliggers, voorwerpen van beton, veeren, remblokken enz. Het aantal aldus vervangen stortwagens bereikte, op sommige dagen, tot 340 eenheden, wat neerkwam op een nieuwen aangroei van het effectief met 1.500 stortwagens die konden gebruikt worden voor kolen, cokes, agglomeraten enz.

Kortom, door meerbedoelde maatregelen kon voor den handel, de nijverheid en den landbouw een bijkomend effectief van ongeveer 7.500 stortwagens voorbehouden worden. Met andere woorden, zonder deze maatregelen zou er de Maatschappij niets anders zijn overgebleven dan dagelijks circa 1.700 stortwagens minder te stellen dan zij op het acuutste tijdstip van het druk vervoer heeft verwerkt. Het cijfer 1.700 wordt bekomen door 7.500 stortwagens te deelen door een gemiddelden rotatietijd van 4,5 dagen.

ROTATIETIJD.

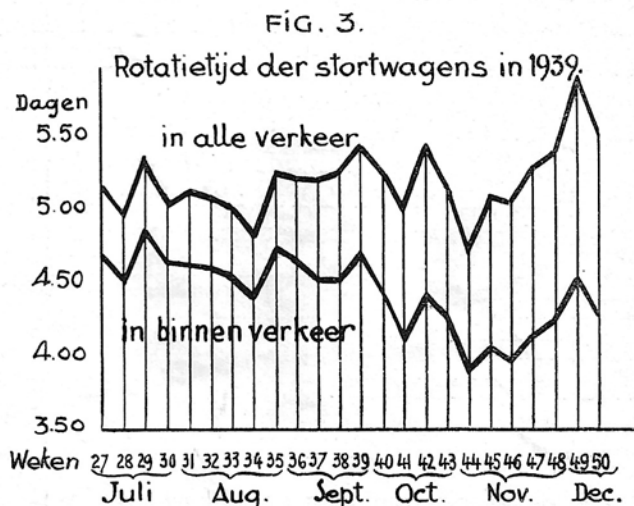
Wij noemen « rotatietijd » of kortweg « rotatie » den tijd die verloopt tusschen het tijdstip waarop men een wagen begint te laden en dit waarop deze wagen, gelost, voor een andere lading ter beschikking van een nieuwen afzender wordt gesteld.

Het is duidelijk dat, hoe korter de rotatietijd is, hoe degelijker het rendement van het wageneffectief zal zijn. Er moet dus met alle middelen worden getracht den rotatietijd te bekorten.

Wat deed de Maatschappij om dit doel te bereiken?

Alvorens op de vraag te antwoorden, laten wij opmerken dat een wagen kan geladen worden met bestemming naar een station van de Maatschappij, doch dat hij ook kan worden geladen met bestemming naar een ander spoorwegnet. In het eerste geval — volledige rotatie op het net van de Maatschappij — spreken wij van de *rotatie in binnenverkeer*. In het tweede geval, bestaat de rotatie uit de rotatie in binnenverkeer en het vertoef in het buitenland.

Voor al de wagens samen wordt de gemiddelde rotatie afgeleid uit den totalen aanwezigheidstijd van deze wagens op ons net tusschen twee opeenvolgende beladingen en uit den totalen tijd doorgebracht op de vreemde netten; door de som van al deze tijden te deelen door het aantal gestelde wagens, bekomt men de gemiddelde *rotatie van een wagen voor alle categorieën van verkeer samen*.



Het diagram fig. 3 toont het respectieve verloop van de rotatie in binnenverkeer en van die voor alle categorieën van verkeer samen.

Merken wij vooreerst op dat deze twee krommen niet gelijklopend zijn.

Terwijl de kromme van de rotatie in binnenverkeer te beginnen met October naar beneden buigt om haar laagste peil te bereiken in de eerste week van November, gaat die van de rotatie voor alle categorieën van verkeer samen, te beginnen met einde Augustus stijgen en blijft ze op een hooger peil dan in Juli-Augustus. Waarom? Omdat, zooals wij verder zullen zien, het vertoef van de wagens op vreemde netten merklijk steeg.

Vervolgens kunnen wij opmerken dat het verschil tusschen de twee krommen den tijd vertegenwoordigt dien de wagens op de vreemde netten hebben doorgebracht, welke tijd verdeeld wordt onder al de wagens die dagelijks op het net worden gesteld. Bedoeld verschil, dat slechts een halven dag vertegenwoordigt tot einde Augustus, bereikt meer dan één dag in November.

Een der hoofdelementen van de rotatie is de tijd gedurende denwelken de wagens ter beschikking van de afzenders staan. Om dezen tijd te beperken, besloot de Maatschappij tot de intrekking van de faciliteiten die in tijd van overvloed toegekend worden en tot de strikte toepassing van het staangeld; de bedragen hiervan werden zelfs van 20 October tot 2 December verdubbeld.

Met betrekking tot het vervoer der ledige wagens, vermelden wij dat, in sommige secundaire stations, slechts één trein in 24 uren in de richting der ledige-wagensstroomen passeert. Het uur van doorrit kan niet voor alle stations van de lijn op het geschiktste oogenblik van den dag, dit wil zeggen in den avond bij het einde van de losverrichtingen, gesteld worden. Het gevolg daarvan is, dat sommige wagens die in den namiddag ledig zijn, slechts 's anderen daags worden weggehaald. In de periode van druk vervoer werden de wagens van dit slag stelselmatig gemeld aan de betrokken diensten, die de noodige maatregelen troffen om ze, reeds op het eerste uur den dag daarop, in de laadstations te doen toekomen.

De verzamelstations hadden tot consigne treinen met beperkten last van 40 of zelfs 30 wagens — in plaats van 60 wagens — in te leggen, telkens als daaraan voordeel vastzat.

Overigens moesten de wagens de verzamelstations vóór 6 uur verlaten hebben, zoodat ze

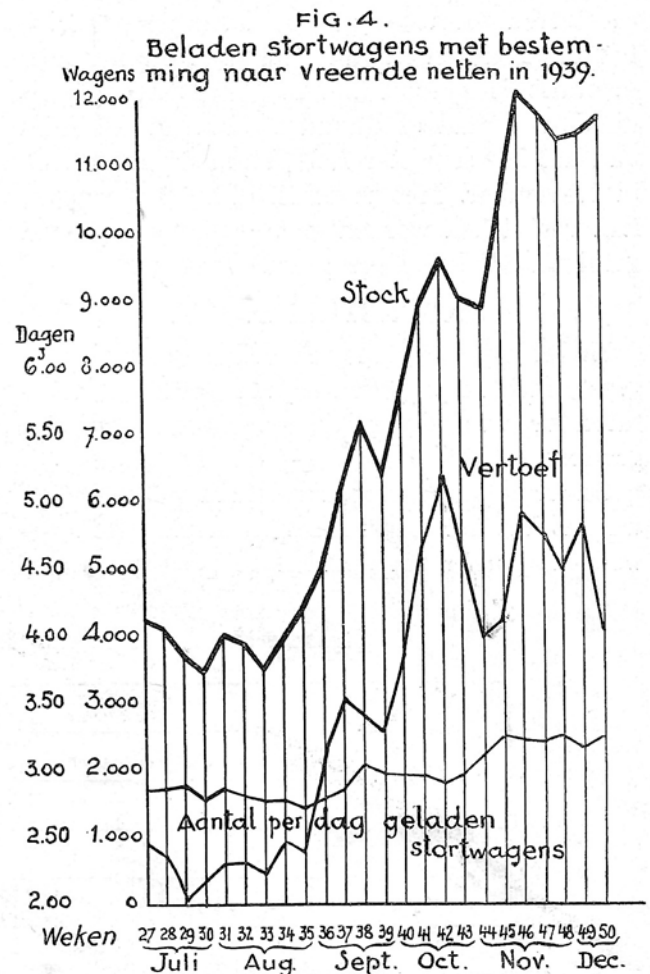
tijdig in de ledige wagens behoevende centra konden zijn.

De inbreuken op deze consignes kwamen aan het licht in de staten die de verzamelstations dagelijks bij de Directie moesten indienen; deze staten vermeldden, van uur tot uur, de afgezette en weggehaalde wagens alsmede den overblijvenden voorraad na elken toe- of afvoer.

In de bekomen uitslagen ligt het bewijs dat de genomen schikkingen doeltreffend waren.

Was dit eveneens het geval met de op de naburige netten gebruikte wagens?

Het diagram fig. 4 toont hoe het met ons verkeer met de vreemde netten alsmede met den voorraad en het vertoef der wagens op die netten was gesteld.



De vertoef tijd nam in geweldige verhoudingen toe : van 2,25 dagen in Juli-Augustus, steeg hij tot 5,20 dagen in October; hij schommelde vervolgens rondom 4,5 dagen.

Was dit normaal? Ja en neen.

Uit het nieuw internationaal verkeer moest onvermijdelijk een toeneming van het gemiddeld vertoef in het buitenland volgen.

Maar niet minder waar is dat de spoorwegen van bestemming op sommige oogenblikken niet bij machte waren al de wagens regelmatig op te nemen en dat een gedeelte hiervan onderweg moest opgehouden worden; vandaar abnormale toeneming van hun vertoef.

De Maatschappij, toezicht houdend op het verkeer met elken naburigen spoorweg, trad op bij de netten waar het vertoef het normale scheen te overtreffen. Maar ze kon natuurlijk niet anders dan er zich bij bepalen een beroep te doen op hun goeden wil.

De kromme van den voorraad wagens die bestendig op de vreemde netten staat, geeft een idee van wat de Maatschappij heeft moeten presteeren om het wegtrekken van deze wagens te compenseeren en van den spoed waarmee die prestatie is geschied. Van 4.000 stortwagens die de voorraad « buiten net » telde in het begin van het 2^{de} semester 1939, steeg hij tot 12.000 in November. Het verschil, d. i. 8.000 wagens, kan vergeleken worden met het bovengenoemd getal van 7.500 uitgespaarde wagens.

WAGENSTELLINGEN.

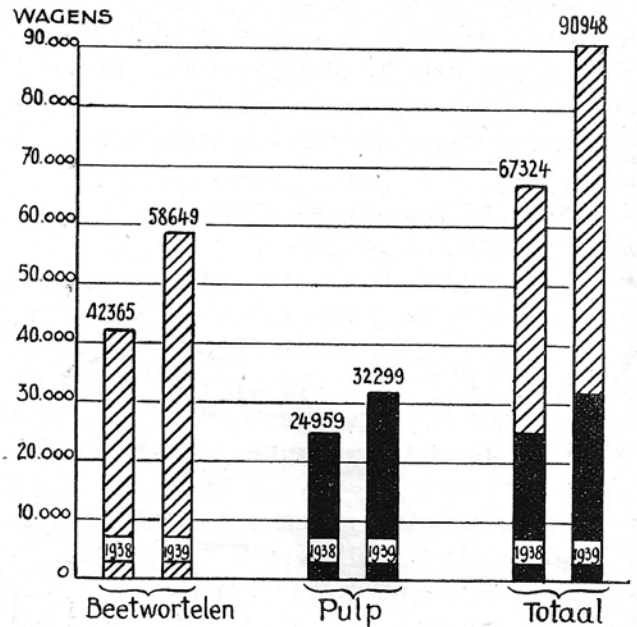
Nadat wij de gedane prestatie hebben uiteenzet, moeten wij even kijken welke de resultaten er van, d.w.z. de wagenstellingen zijn geweest.

Onder wagenstellingen verstaan wij de ledige wagens die ter beschikking van de afzenders werden gesteld om geladen te worden.

Het diagram fig. 5 toont de verhouding van het aantal wagens gesteld voor verzendingen suikerbieten en pulp in 1938 en 1939.

FIG. 5.

Aantal wagens gesteld voor het vervoer van beetwortelen en pulp.



De beetwortelenverzendingen in 1939 overtreffen die van 1938 met 38 %.

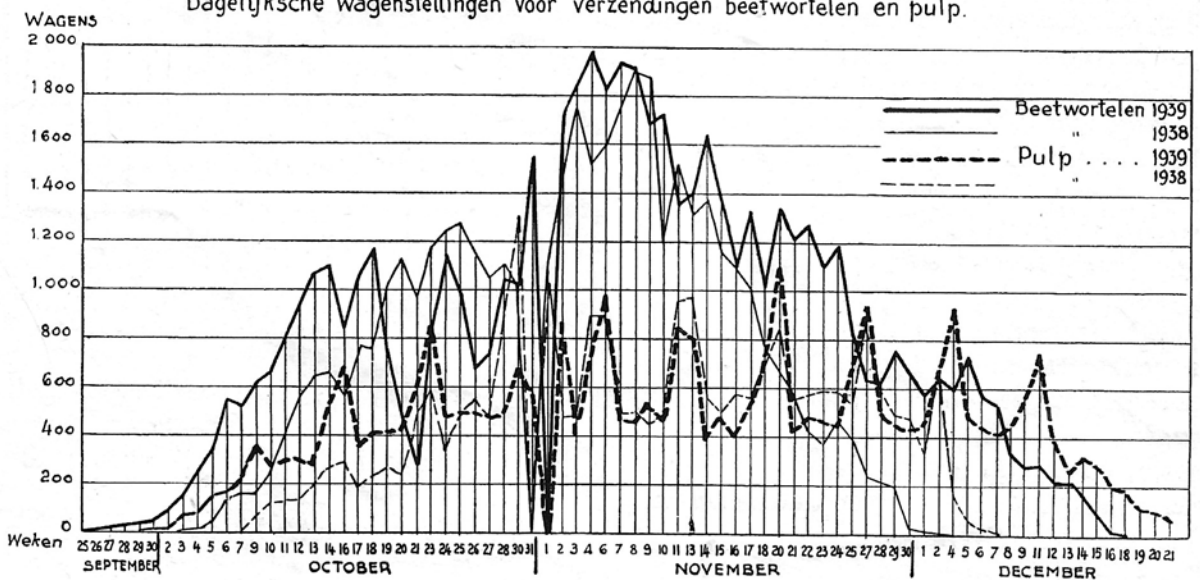
Anderzijds zijn de wagenstellingen voor pulp, in 1939, 29 % hoger ten opzichte van 1938.

Het diagram fig. 6 toont hoe de verzendingen beetwortelen en pulp verdeeld zijn over het seizoen.

Wij moeten vaststellen dat de verzendingen vroeger aanvingen en langer aanhielden in 1939

FIG. 6.

Dagelijksche wagenstellingen voor verzendingen beetwortelen en pulp.



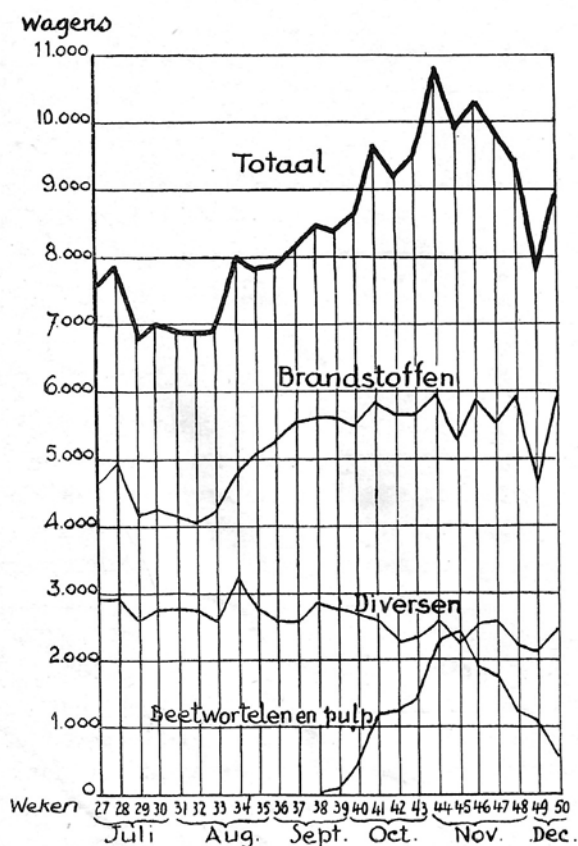
vergeleken bij 1938. De wagenstelling voor beetwortelen bereikte op een dag 1984 wagens.

Indien de kromme voor wagenstellingen voor beetwortelen onregelmatig is, vertoont die der wagenstellingen voor pulp, daarentegen, een steeds gelijkmatig verloop. Dit ligt hieraan dat de suikervervaardiging regelmatig geschiedt terwijl het rooien der beetwortelen beïnvloed wordt door de slechte weersgesteldheid. De sterke verminderingen der wagenstellingen voor beetwortelen, waargenomen onder meer op 19, 20 en 21 October, komen overeen met dagen van zwaren regenneerslag. De pieken getuigen, voor 't overige, van het verlangen der afzenders den verloren tijd weer in te winnen. De pieken die iedere week in de kromme der wagenstellingen voor pulp worden waargenomen, zijn ontstaan doordat de stellingen van den Zondag bij die van den Zaterdag gevoegd zijn, vermits de suikerfabrieken gedurende gansch de campagne zonder onderbreking doorwerken.

Enkele vervoerschorsingen werden voorgeschreven in overleg met de suikerfabrieken waarvan de silo's gevuld waren.

FIG. 7.

Gemiddeld dagelijksch aantal stortwagens gesteld voor de bevrachte zendingen bij vertrek uit de stations van de Maatschappij in 1939.



Het diagram van fig. 7 wijst op de belangrijkheid van de gestelde stortwagens : voor brandstof, voor beetwortelen en pulp en voor diversen, d.w.z. voor al het overige vervoer. Uit dit diagram blijkt eveneens de omvang van de gezamenlijke wagenstellingen.

Men merke op dat de krommen alleen de voor het betalend vervoer bij vertrek uit de stations van de Maatschappij gestelde wagens voorstellen. De dienstzendingen zijn er dus niet in begrepen, evenmin als het vervoer voor rekening van het Leger.

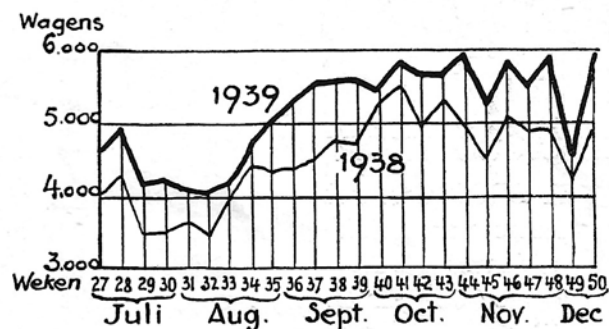
Wij zien dat, van de tweede helft der maand Augustus af, de wagenstellingen voor brandstoffen aanzienlijk stijgen.

Met de maand September begint de kromme der wagenstellingen voor het vervoer van diverse goederen te dalen. Die vaststelling bevestigt hetgeen wij in het begin van deze uiteenzetting hebben gezegd, namelijk dat sommige industrieën bij het begin van den herfst haar bedrijvigheid verminderen.

Om een denkbeeld te geven van den omvang van het kolenverkeer in 1939, vergeleken met 1938, verwijzen wij naar het diagram van fig. 8.

FIG. 8.

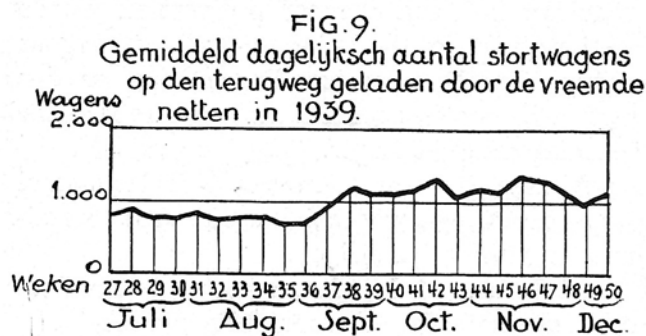
Gemiddeld dagelijksch aantal stortwagens gesteld voor brandstoffenvervoer.



In hetgeen voorafgaat, hebben wij alleen de ladingen van stortwagens bij vertrek uit de stations van de Maats

ledig verzonden worden. Dergelijke hulp hebben wij altijd in de mate van het mogelijke en in het belang zelf van de Belgische gemeenschap verleend.

Het diagram van fig. 9 toont de belangrĳheid der op vreemde netten beladen Belgische stortwagens.



Wij stellen vast dat er, van September af en in vergelijking met de vorige maanden, 400 wagens per dag, d.i. 50 %, meer zijn.

* * *

Gedurende het tijdperk van druk vervoer in 1939 heeft de Maatschappij bijna geen reclamatiën wegens vertraging in het stellen van het materieel ontvangen.

De zeer zeldzame gevallen waarin vertragingen werden bevonden, waren het gevolg van moeilijkheden veroorzaakt door de onregelmatige teruggave der wagens door de vreemde netten.

Vermeldenswaardig is het feit dat de cliënteel, die vroeger in crisistijd haar aanvragen bovenmate opdreef, in 1939 niet meer wagens heeft gevraagd dan overeenkwam met haar dagelijksche behoeften. Aldus heeft zij de taak van den dienst der wagenverdeling wel zeer vergemakkelijkt en heeft deze dienst een billijke verdeling van de wagens onder al de cliënten kunnen handhaven.

Tot besluit mag gezegd worden dat al de aangevraagde wagens binnen de voorziene termijnen werden gesteld en dat het tijdperk van druk vervoer in 1939 vlot verlopen is.

Dit resultaat is te danken, enerzijds, aan het weloverlegde, doelbewuste en geheel op de bevordering van 's Lands belangen gerichte streven van de Maatschappij en, anderzijds, aan de merkwaardige bezadigdheid en de reële medewerking van de cliënteel.

L. Ver Elst.



ALLERLEI

GELUKKIG NIEUWJAAR!

HET SPOOR wenscht al zijn abonneuten en lezers veel geluk en voorspoed voor het nieuwe jaar.

Voor hen die gemobiliseerd zijn, wenscht het dat zij spoedig naar huis zullen kunnen terugkeeren.

Het controleren van de reizigers.

GEDURENDE de tweede helft van December heeft de Nationale Maatschappij de controle in de treinen verscherpt. De reizigers, die van dezen maatregel kennis kregen door middel van de pers, hebben zich bereidwillig in de nieuwe situatie geschikt. De Nationale Maatschappij betuigt hun hiervoor haar dank.

Van 15 Januari af, zal de Nationale Maatschappij de reizigers aan den uitgang van de stations niet langer meer controleren. Op de

uren van groote drukte zullen de reizigers het gemak waarmee ze de stations kunnen verlaten zonder eenige formaliteit behooren te vervullen, ongetwijfeld op prijs stellen.

De inkrimping van het reizigersverkeer.

SEDERT het begin van den oorlogstoestand, is het reizigersverkeer in een onverwachte mate geslonken. In September bedroegen de ontvangsten 33,5 miljoen minder dan voorzien was. October en November brachten andermaal tekorten van 21,5 en van 13 miljoen mee.

Door de beperkingen in den treindienst konden de exploitatie-uitgaven amper met een tiental miljoenen per maand besnoeid worden.

De Nationale Maatschappij volgt de verkeersschommelingen met de grootste aandacht. Het nieuw spoorboek, dat in voorbereiding is en

in het begin van April van kracht wordt, zal verbeteringen ten opzichte van den huidige dienst behelzen, indien zulks door geen nieuw feit wordt verhindert.

Onvermoede moeilijkheden.

In den Kerstnacht werden verscheidene ploegen spoorwegaarbeiders in dienst geroepen om de telefoonlijnen te herstellen, die op heel wat plaatsen in het land door sterken rijpneerslag gehavend waren.

Deze neerslag verhoogt al te zeer het gewicht der leidraden en maakt dat de wind er veel meer vat op heeft; verscheidene tientallen kilometers lijnen knapten af, en veroorzaakten aldus den val van de draagpalen.

Onze ploegen bleven gedurende de Kerstdagen dag en nacht aan het werk om de veiligheid van het verkeer te verzekeren.

Sommige voorzorgsmaatregelen waren geboden. Enkele treinvertragingen waren onvermijdelijk.

Vooruitzichten.

ER zijn natuurlijk te veel factoren van het probleem die den invloed van den huidige oorlogstoestand ondergaan, om thans aan een vaste oplossing van het vervoervraagstuk in België te kunnen denken.

Het is echter hoog tijd dat oplossingen worden voorbereid die allerdringendst noodig zullen wezen zoodra er weer vrede heerscht. Men verliese niet uit het oog dat de demobilisatie der legers de opruiming van de militaire autoparken tot gevolg zal hebben. Hierdoor zal een massa materieel overbodig worden, dat tegen spotprijzen op de markt zal gesleurd worden, en het vervoerdersbedrijf zal nog wat ruïneuzer blijken voor hen die niet op avonturen uit zijn.

Deze waarschuwing werd in de Nederlandsche Kamer gegeven door den heer Albarda, Minister van Waterstaat.

Ze past evenzeer voor België.

DE heer Rulot, Directeur Generaal van de N. M. B. S., had, in den loop van verleden jaar, aan de afgevaardigden der in de Paritaire Commissie vertegenwoordigde personeelsgroeperingen, den financiëlen toestand van de Maatschappij uiteengezet, alsmede de gebiedende

noodzakelijkheid, waarin deze zich bevond, een beroep te doen op de gebruikers, op het personeel en op den Staat, opdat zij er, in een behoorlijke mate, zouden toe bijdragen dien toestand te sanceren.

De gebruikers zouden hun aandeel bijdragen dank zij de herziening van zekere tarieven en een inkrimping van de verkeersfaciliteiten.

Het personeel zou zekere bepalingen van het Statuut der Pensioenen moeten herzien. De Maatschappij zou, daarenboven, bij den Staat aandringen opdat hij zijn deel zou dragen in de pensioenen overeenstemmende met vóór het bestaan van de Maatschappij bewezen diensten.

Als antwoord op dit beroep, heeft de Nationale Paritaire Commissie met algemeene stemmen een reeks maatregelen aangenomen, die de pensioenslasten van de Maatschappij zullen verlichten als volgt :

A. Definitief aanvaarde maatregelen	fr. 16,6 miljoen
B. Maatregelen afhankelijk van het deelnemen van den Staat in de gevraagde opofferingen	15,6 miljoen
Samen	fr. 32,2 miljoen

Ziedaar een mooi voorbeeld van opbouwende medewerking van wege het personeel en de personeelsgroeperingen vertegenwoordigd in de Paritaire Commissie.

Zal de Staat, op zijn beurt, zijn plicht doen ten opzichte van de Maatschappij?

Vernieuwing van de abonnementen op « Het Spoor ».

ONZE abonneuten worden dringend verzocht tijdig het noodige te doen voor de vernieuwing van hun abonnement, opdat wij de toezending van ons maandblad niet zouden moeten onderbreken.

Het verdient aanbeveling de som van 10 fr. (buitenland 3 belga), vóór den vervaldatum van bedoeld abonnement, op onze postrekening te storten en op het stortingsformulier te vermelden :

Abonnement « Het Spoor »
Vernieuwing 1940

Als de belastingen op de motorbrandstoffen stijgen...

SINDS de Regeering haar inzicht heeft te kennen gegeven de invoerrechten op vloeibare motorbrandstoffen te verhoogen, gaan allerwegen stemmen op om dit voornemen te verketteren als een heimelijken aanslag dien de Spoorweg beraamt tegen zijn mededingers, den Weg en den Waterweg.

Het is een blijk van luttel vertrouwen in het gezag van de Regeering, te onderstellen dat deze zich zou leenen tot het uitvoeren van de gemeene plannen, die, zonder den minsten grond, den Spoorweg worden toegeschreven.

Buitendien brengt de nieuwe belasting op gas-oil voor den Spoorweg een jaarlijksche meerdere uitgave van circa 3 miljoen mee. Zou de Spoorweg dat tweesnijdend mes zoo onhandig hanteeren?

* * *

Een en ander geeft ons de gelegenheid er andermaal den nadruk op te leggen, dat, ondanks vier maand oorlog aan onze grenzen, de Belgen alle vraagstukken den maatstaf van hun particuliere belangen, hun gemak en hun vooringenomenheid aanleggen.

Het meerendeel van onze medeburgers zullen de pleidooien ten gunste van een economische en financieele oorlogspolitiek, waardoor de noodige middelen gevonden worden tot financiering van de mobilisatiemaatregelen waarvan de veiligheid van het land afhangt, volmondig goedkeuren.

Op economisch gebied, moet de invoer worden beperkt, de uitvoer verhoogd en het batig saldo van onze handelsbalans ter beschikking van de Schatkist gesteld worden.

Op financieel gebied, moeten de persoonlijke behoeften worden verminderd om de beschikbare marge voor den Rijksbelastingontvanger, met andere woorden voor de Schatkist, op te voeren.

Maar zoodra het er op aan komt die beginselen toe te passen, begint de geniepige strijd. Dan valt de burgerzin op slag van het nationaal op het persoonlijk plan en dan zoekt elkeen metterhaast naar spitsvondige of ongerijmde argumenten, waardoor hij meent te kunnen bewijzen dat de zaken beter zullen gaan indien meerbedeelde beginselen niet op hem zelf worden toegepast.

Er bestaat in België wellicht geen enkel ander gebied dan dat van het vervoer, waarop, reeds

van bij den aanvang der vijandelikheden, de richtlijnen van een nationale oorlogspolitiek op een meer doorslaande of duidelijker wijze deugdelijk gebleken zijn.

België, dat weliswaar afhankelijk is van het buitenland voor al het materieel en de brandstof voor het automobielvervoer, kan in zijn eigen behoeften voorzien voor het materieel en de brandstof voor zijn spoorwegen. Zijn net van 10.000 km. spoorbanen loopt langs alle plaatsen van eenig belang en de Spoorweg heeft, van in de maand October, zijn diensten voor afhaling en bestelling aan huis over gansch het land uitgebreid.

Ligt het dan niet vóór de hand dat de Spoorweg uit den aard der zaak de spil van onze oorlogseconomie moet zijn? Mochten wij er niet voldoende van overtuigd wezen, dan zouden wij even een pamflet kunnen opslaan, dat door de tegenstanders van den Spoorweg uitgegeven werd tusschen de mobilisatie van 1938 en die van 1939, en waarin de elementen voor een andere oorlogspolitiek zijn vervat :

« De Spoorweg heeft afgedaan. Er moeten autosnelwegen worden aangelegd in de plaats van spoorlijnen. De vrachtauto heeft den ouden damplocomootje pigen, aan zijn spoorstaven gekluisterden trein, verdrongen. Door het » in stand houden van een spoorwegnet, gaat het land ten onder enz... »

Zoo'n onderstelling is gewoon belachelijk.

Al mag de waarheid een ieder nog zóó dwingen aan den Spoorweg een voorrang toe te kennen in onze oorlogseconomie, toch raken de tegenstanders van den Spoorweg niet los van hun eigen petieterige bekommernissen en schrijven zij den Spoorweg schacheraarsbedoelingen toe. Volgens hen, wil de Spoorweg profiteeren van de weer opgeflickerde belangstelling, die hij, dank zij de omstandigheden, geniet, om zijn mededingers kapot te maken.

Laten wij eenvoudig constateeren dat, indien de rollen omgekeerd waren, d.w.z. indien het de Spoorweg was die zijn werkmiddelen ten gevolge van den oorlog had zien verminderen, zij, die altijd het woord « kapotmaken » op hun tong hebben, niet zouden gearzeld hebben den toestand te exploiteeren opdat de in hun propagandaschriften aangekondigde voorspellingen werkelijkheid zouden worden.

De Spoorweg, integendeel, blijft, zoo voor dezen tijd als voor dien van vrede, staande houden dat een coördinatie van de vervoermiddelen absoluut noodig is.

En vermits de uit de « nationale noodzakelijkheid » geputte argumenten om in België een bedrijvig en degelijk bewerktuigd spoorwegnet in stand te houden, in de oogen van onze tegenstrevers verdacht lijken, zullen wij bij hen zelf onze argumenten gaan halen, die onder meer zijn te vinden in den grooten nood waarin onze schippers sedert maanden verkeerden.

In een artikel van den *Echo de la Bourse* van 22 November, dat wij reeds aangehaald hebben in een vorig nummer van *Het Spoor*, wordt uitgemaakt dat de verhooging van de belastingen op gas-oil voor elken schipper een extra-uitgave van 900 frank per maand meebrengt.

En de *Echo de la Bourse* voegt daaraan toe :

« Om er zich goed rekenschap van te geven wat die 900 frank voor een » eenvoudigen schipper beteekenen, moet men den toestand van onze binnenscheepvaart kennen. Die toestand kan samengevat worden in een paar » woorden : hij is erbarmelijk ! Redenen : het verkeer is aanzienlijk geslonken en de schipper moet, om te kunnen bestaan, transporten tegen » een hongerloon aanvaarden.
» Beseft men wel wat, onder die voorwaarden, de 900 frank per maand » beteekenen in het huidig budget van een schipper ? Voor vele schippers » bedraagt dit meer dan hun maandelijksche verdienste. Voor de overige, » is het een uitgave die hun zelfs niet meer toelaten zal met een schijn » van fatsoen te leven. »

De *Echo de la Bourse* stelt dus als beginsel dat alle verhooging van de algemeene onkosten of van de exploitatie-uitgaven van den schipper, wordt afgetrokken van de winst die hij maakt.

Dit beginsel lijkt ons op een essentieele misvatting te berusten.

Ieder industrieel of handelaar verandert zijn verkoopprijs volgens zijn kostprijs. Wanneer deze verhoogt, volgt de andere een daarmee evenwijdige curve. Alleen de schipper zou dus een uitzondering op den regel maken.

Maar waarheen leidt het door den *Echo de la Bourse* vooruitgezet beginsel ? Het zal alle schippers in België door uitputting den dood aandoen.

Noteeren wij hier dat die gewisse dood niet het uitsluitend gevolg is van de verhooging van den gas-oil-prijs. Hij zal even onvermijdelijk komen wanneer de prijs van het brood, de aardappelen, de kleedingstukken en andere voor het bestaan van den schipper, van zijn gezin en van zijn helpers onmisbare voorwerpen stijgt, en het bedrag van de verdienste van den schipper overtreft.

Deze toestand is, ongelukkig genoeg, even waar als dwaas.

Eenerzijds, verklaart men dat de schippers, de wegvervoerders en zelfs de spoorwegen — voor laatstgenoemden hebben de gebeurtenissen genoeg bewezen hoe het er mee staat — onmis-

baar zijn voor het economisch leven van het land. Anderzijds, worden die transportondernemers in de onmogelijkheid gesteld te bestaan. Men kan zich moeilijk een economisch regime voorstellen, gebaseerd op het postulaat dat vervoerders tot den ondergang doemt, terwijl zij, aan den anderen kant, voor onmisbaar worden gehouden.

En toch leven wij onder de heerschappij van die paradox.

Het is natuurlijk eenvoudig dien toestand uit te leggen met het argument « van den Spoorweg die zijn concurrenten kapotmaakt ». Maar dat argument vindt, jammer genoeg, in onderhavig geval hoegenaamd geen steun.

In enkele weken, verminderden de vrachtprijzen met 50 % in de voornaamste waterverbindingen. En nochtans heeft de Spoorweg geen enkel van zijn tarieven verlaagd. Deze staan thans ten minste driemaal hooger dan die van de binnenscheepvaart, in de meeste gemeenschappelijke verbindingen van spoor- en waterweg.

Onze schippers zwoegen voor een hongerloon of loopen werkloos langs de verlaten kaaien. Zij die er openlijk voor uitkwamen de verdedigers van de binnenscheepvaart te zijn, beweerden onlangs nog dat de schipper zijn eigen coördinatie had ingevoerd, en de verraderlijke coördinatie, welke de Spoorweg hem bood, best kon missen.

Maar waarom dan, in dezen tijd van overvloedig vervoer, met een marge van ten minste 1 à 3 op de vervoerprijzen van den Spoorweg, loopt de schipper werkloos en verkommert hij onverdiend ?

Al te veel belangen van derde personen, die geen vervoerders zijn, hebben zich als parasieten vastgehecht op het bestaan van den schipper en, ten slotte, de specifiek aan het beroep verbonden belangen van den waterwegvervoerder verdrongen.

Niemand kan het ons euvel duiden als wij, na een eeuw evolutie van de exploitatie der spoorwegen, constateeren dat de spoorweg over de gansche wereld niet dat machtige werktuig zou zijn dat hij heden nog is, indien hij, om zijn bestaans- en exploitatievoorwaarden te bepalen, had moeten gehoorzamen aan den overheerschenden en noodzakelijk geïnteresseerden roep van tusschenpersonen, met name commissionairs en leveranciers van diverse pluimage.

De psychologie van den schipper is thans zoodanig, dat hij het als een aan zijn vrijheid verbonden recht beschouwt uit den treure zijn bestaansvoorwaarden te bediscussieeren met hen die er een beroep van maken zijn winst te « kelderen ». Zal de schipper eenmaal inzien dat het geenszins een prijsgeven van zijn vrijheid maar, integendeel, een betere uitoefening er van is, met de andere vervoerders overleg

te plegen en zelf het loon van zijn werk te bepalen, binnen de grenzen van wat het algemeen landsbelang dragen kan?

De schipper betaalt door zijn nood of werkloosheid de bedrieglijke vrijheid namens dewelke bezoldigde pleiters, die openlijk betuigen hem te verdedigen, hem er toe aanzetten de gedachte van een coördinatie van het vervoer af te wijzen.

L. B.

Het recht om te vervoeren

door R. Henning

ER is vaak kwestie van het « Vervoerrecht », maar men heeft het, bij ons weten, nooit over het « Recht om te vervoeren ». De openbare meening is overtuigd dat dit recht niet behoeft te worden bestudeerd, omdat het inhaerent is aan de dosis vrijheid die elke enkeling bij zijn geboorte in een democratische maatschappij deelachtig wordt.

Het zou dus een recht zijn, dat men bij de geboorte verwerft.

En doordat dit principe zonder betwisting wordt aanvaard, worden als axioma's voorgehouden flagrante dwalingen voor de zuivere waarheid aangenomen, wanneer ze toch niet meer verdienen dan als sophismen te worden gedoemd.

De handelaar is vrij, zoo zegt men; waarom zou de vervoerder, van wien de wet een handelaar heeft gemaakt, het dan niet zijn?

Door elke onderneming met commissie van vervoer te land of te water als een « daad van koophandel » te bestempelen, heeft de wetgever wijs gehandeld. Maar hij beging niet de dwaling, die men dagelijks vaststelt, het juridisch karakter van de bedrijvigheid van dengene die verkoopt en van dengene die vervoert te verwarren.

Indien koper en verkooper dus over een haast onbepaalde vrijheid beschikken, is het nochtans niet bepaald noodzakelijk dat de vervoerder dezelfde vrijheid van handelen geniet.

De verwarring dienaangaande spruit grootendeels voort uit de zucht tot vulgarisatie van hen die de vervoervereenkomst uit een commercieel oogpunt bestudeeren. Om te vermijden dat hun redeneering te abstract zou blijven, trachten zij ze te concretiseeren en beweren zij dat de vervoerder vervoer *verkoopt*.

Aan die verkeerde voorstelling zijn de meeste dubbelzinnigheden te wijten, waarin de polemieken over de coördinatie van het vervoer verward raken.

't Is een truïsme, maar wij zijn wel verplicht het neer te schrijven : koper en verkooper zijn verbonden door een *verkoopcontract*; vervoerder en afzender zijn juridisch gebonden door een *overeenkomst tot huur van werk en van bedrijf*. Rechts bestaat er dus hoegenaamd geen gelijkenis tusschen deze beide in wezen verschillende bedrijvigheden. De verkooper levert een zaak tegen betaling; de vervoerder verhuurt zijn diensten.

Nu dit fundamenteel onderscheid gemaakt is, zullen wij vermijden den vervoerder met den verkooper te vergelijken en er ons toe bepalen de bedrijvigheid te bestudeeren van hen die elkander de vervoermarkt betwisten.

In 1934 heeft de Internationale Kamer van Koophandel een uitgebreid onderzoek ingesteld over de organisatie van het vervoer in de verschillende landen der wereld. Uit dit onderzoek kon een beginsel worden afgeleid, waarvan de bewijskracht door geen enkele uitzondering wordt ontzenuwd.

Uiteraard werd het vervoer steeds beschouwd als een vorm van de industriele bedrijvigheid, die niet ten eenen male aan zich zelf mocht worden overgelaten. In weerwil van de afbrokkeling der voormalige economie met gesloten monopolie, hielden de regeeringen een zeker toezicht op de vervoermiddelen in stand. Dank zij de ontwikkeling van het vervoer konden zij de uitgestrekte grondgebieden organiseeren aan de uiteinden waarvan het economisch en politiek leven van de naties ontstond. Bij de opkomst van de nieuwe vervoermiddelen, hebben ook zij maar een korten tijd van vrije ontwikkeling gekend. Het toezicht of de controle van regeeringswege, in een

min of meer verzachten vorm, trad weldra in werking (1).

In de XVIII^e eeuw waren de vervoerdiensten echte door den Staat gereglemeenteerde monopolies. Destijds vreesden de regeeringen niet haar populariteit in gevaar te brengen door een monopolie een monopolie te heeten.

Bij een wet van 19 frimaire, jaar 7 (9 December 1798), werd het monopolie van het vervoer van personen gerust bevestigd, uitsluitend ten behoeve van de postmeesters.

Het artikel 2 van die wet verdient te worden overgedrukt :

Niemand dan de postmeesters voorzien van een speciale aanstelling, mag particuliere poststations oprichten, in huur personen van een wisselplaats naar een andere overbrengen of voeren, op straffe, bij wijze van vergoeding, den prijs van den rit te moeten betalen ten bate van de postmeesters en van de postrijders, die zullen benadeeld zijn (2).

Wat staan wij ver van die opvatting! Beelden degenen die ze bestrijden, zich in dat onze voorouders minder scherpzinnig waren dan wij, dat hun gedachten over het algemeen belang minder betrouwbaar waren dan de onze? Dit zou op zijn minst gewaagd wezen, want de helderste begrippen van ons recht zijn die welke de verloopende eeuwen ons nagelaten hebben.

Sommige landen hebben zich van die lessen willen vrijmaken. Het experiment dat zij hebben aangedurfd, kwam gansch faliekant uit.

In de Vereenigde Staten van Amerika werden de spoorwegen, bij hun opkomst, aangelegd en geëxploiteerd onder geen andere leuze dan die der vrijheid, terwijl de Staat er zich bij bepaalde den grond, waarop de sporen moesten gelegd worden te concessionneeren. Zooals te verwachten was, werden spoorwegen maar aangelegd om belangrijke centra met elkander te verbinden, maar tusschen die centra legden tal van maatschappijen spoorwegen aan. Zien wij hetzelfde verschijnsel — mutatis mutandis — niet optreden in de landen van Europa?

Door de lessen uit het verleden te versmaden, hebben de Amerikaansche maatschappijen elkander een meedoogenloozen strijd moeten leveren en hun prijzen tot ver beneden den kostprijs moeten verlagen. Onvermijdelijk gevolg : Dit tot teugelloosheid doorgedreven vrijheidsstelsel verwekte een zoo zware finan-

ciele crisis, dat omstreeks 1890 een derde van de Amerikaansche lijnen in staat van faillissement verkeerden (1).

De Staat moest alsdan tusschenbeide komen, en bij de *Interstate Commerce Act*, regelde hij de bedrijvigheid van de spoorwegvervoerders.

Als wij met een eigenzinnige verblindheid het verleden willen negeeren, mogen wij dan ook de oogen sluiten voor een volkomen gelijken toestand die zich heden ten dage voordoet? Wij hebben, in een naburig land, twee concurrerende autobusexploitanten hun prijzen in een versneld tempo zien verlagen, tot op zekeren dag een van beiden de reizigers kosteloos begon te vervoeren. Om niet onder te doen, verbond de andere ondernemer zich er toe een bepaald bedrag te betalen aan hen die van zijn diensten wilden gebruik maken. Het duel viel ten slotte niets anders dan de bespotting ten deel, want het waren de bedienden van den concurrerenden ondernemer die zich aanboden om van het buitenkansje te profiteeren.

Wij leven in België onder het stelsel van een betrekkelijke vrijheid, die welke ingesteld werd door de wet van 21 Maart 1932 en het koninklijk besluit van 5 Maart 1936. Wij schrijven « betrekkelijke vrijheid », omdat de Regeering geen volledig gebruik heeft gemaakt van de macht welke die wetten haar verleenen.

Die wetgeving, hoe schuchter ook, stiet desniettemin op heftig verzet van wege hen die, in hun argelooze onwetendheid, in de vrijheid een bron van persoonlijke inkomsten en van welzijn voor de gemeenschap zien.

Maar weet men wel dat de volledige vrijheid die de zakenvervoerders vóór 1936 genoten, van zeer jongen datum was en slechts bekomen werd door een herroeping van wetgeving? Ziehier :

Aan de wet van 25 Augustus 1891 werd een aanvullend artikel toegevoegd, luidend als volgt :
— zijn ingetrokken :

1°

2° het koninklijk besluit van 24 november 1829, houdende reglement op den dienst van de openbare middelen van vervoer te land.

Dat besluit van 1829, te danken aan Willem, Koning der Nederlanden, beoogde al de vervoermiddelen te onderwerpen aan een strikt toezicht in het belang van de goede orde en de openbare veiligheid. Met dat doel, bepaalde artikel één van het besluit dat « niemand rij-

(1) C.f. *La Route et le Rail dans quarante pays* (De Weg en het Spoor in veertig landen) door P. WOHL en A. ALBITRECCIA, blz. 286.

(2) Pas. 1798/1799, blz. 89.

(1) C.f. *Les Transports commerciaux* (Het handelsvervoer), door Ch. CALOT, blz. 77.

» tuigen zal mogen plaatsnemen, of reeds geplaatste
» rijtuigen blijven gebruiken om van de eene
» plaats naar de andere... reizigers of goederen
» te vervoeren... vooraleer de eigenaar of onder-
» nemer... een concessie zal hebben bekomen... ».

Vóór de wet van 25 Augustus 1891 was het
wegvervoer dus gereguleerd in België. De
vrijheid die de wet van 1891 aan dat vervoer
verleende, liep met een sissert af, want reeds
in 1892 achtte de Regeering het volstrekt noodig
terug te keeren tot het regime der reglemen-
teering.

De wet van 21 Juli 1893 maakte de exploi-
tatie van het vervoer te land ondergeschikt
aan een vergunning, afgeleverd, volgens het
geval, door de gemeenteraden, de bestendige
deputaties of de Regeering.

Maar die wet van 1893 vertoonde de vreemde
eigenaardigheid dat ze geen sancties voorzag
voor de inbreuken die er op konden gepleegd
worden. Als het geloof zonder de werken een
dood geloof is, dan is ook een wet zonder sanc-
ties een levenlooze wet.

Op 21 November 1923 wenschte de Regeering
aan dien potsierlijken toestand een einde te
maken. Ze diende een wetsontwerp in, waarvan
de memorie van toelichting aanvangt als volgt :

« De wet van 14 Juli 1893... behelst, ten gevolge
» van de intrekking van het koninklijk besluit van
» 24 November 1829, geen strafbepalingen...

» Dit is een leemte strijdig met de inzichten van de
» ontwerpers zelf van voormelde wet... ».

Wij gelooven dit graag, want het zal in het
brein van geen wetgever opkomen een wet aan
te nemen en ze tegelijker tijd tot nutteloosheid
te doemen. De wetgevende macht doet niet
aan kunst om de kunst.

Op 10 April 1924, werd door de met de studie
van het regeeringsontwerp belaste Commissie
plechtig verklaard : « Iedereen zal moeten toe-
» geven dat de verplichting moet wegvallen of
» dat er sancties moeten op gesteld worden.
» Dit is het wezenlijke doel van het wetsont-
» werp : het doet niets anders dan een bestaand
» wetsvoorschrift bekrachtigen ».

Wij gaan dus tot den ordelijken toestand
terugkeeren en niet langer overhoop liggen met
het gezond verstand. Helaas, nog niet !

Op 22 Mei doet zich een ommekeer voor,
waarvan wij de redenen niet kunnen vermoeden.

Ziehier wat er in het aanvullend verslag van
de Commissie te lezen staat :

» ...Verschillende leden van de Hooge Vergadering
» hebben de meening uitgedrukt dat het verkieslijk is
» tot een algemeene herziening van de wet van 1893
» over te gaan ».

« ...De essentiële wijziging bestaat hierin, dat elke
» dienst tot vervoer van goederen over den weg, om
» het even met welk voertuig, zal mogen ingericht
» worden zonder vergunning... ».

De vrijheid die, in alle landen, was uitgelopen
op het bankroet der ondernemingen en de
verarming der gemeenschap, was aldus de licht-
baak van den voorspoed geworden. Wij hebben
al de lessen, die de ervaring van anderen ons
had nagelaten, ter zijde gesteld.

Weldra was alle samenhang ver te zoeken,
de teugelloosheid overheerschte en het gevolg
daarvan was ten slotte anarchie.

Een en ander gaf aanleiding tot het koninklijk
besluit van 5 Maart 1936, dat thans het vervoer
van zaken per autovoertuig regelt.

Neen het recht om te vervoeren wordt niet
verkregen bij de geboorte.

Vindt U niet, vriend lezer, dat uit dit al te
kort overzicht een les in de bescheidenheid en de
voorzichtigheid af te leiden is.

Menschen die zoo verstandig, zoo helderziend
en zoo geleerd waren als wij, hebben gestudeerd,
hebben nagedacht, hebben gehandeld vóór wij
er waren. Hun handelingen hebben zich aaneen-
geschakeld met die van vóór hun tijd en zoo
is de keten der beschaving tot ons gekomen !
Ze verbreken onder voorwendsel dat ze nog
slechts een archaïsme is, dat in een jongere,
meer verlichte wereld die zich van de traditie
meer heeft losgeworsteld, niet meer thuis hoort,
zou de Maatschappij gevaar doen loopen in
den warboel weg te zinken.

De heerschappij van het « precedent » werkt
ontmoedigend : ze smooit alle energie en remt
het streven naar beter. De heerschappij van het
opportunistisme is al niet heilzamer : ze versnip-
pert de werkkraft en breekt heden af wat
gisteren werd opgebouwd.

De vooruitgang in den goeden zin, d.w.z. die
welke den toets van den tijd heeft doorstaan,
eischt dat alle nieuwigheid door factoren uit
het verleden wordt verantwoord.

Hij, die de toekomst zou willen peilen zonder
de voorlichting van het verleden, zou niets
duurzaam weten te scheppen of in te voeren.

Een nieuwe orde wordt niet uit de mouw-
geschud.

De creosoteerwerf te Wondelgem (Gent)

door E. Doutrelingne

AN de houten dwarsliggers van den spoorweg, die als verbinding dienen tusschen ballast en spoorstaven, worden zekere botanische en physische eischen gesteld. Niet alle houtsoorten bezitten de noodige buigbaarheids-, samendrukkings- en elasticiteitscoëfficiënten om in het spoor gebruikt te kunnen worden. Gezien hun plantaardigen oorsprong, is het ook noodig, ten einde hun weerstandsduur te verlengen, ze te drenken met een bederfwerende oplossing. Een uiterst belangrijk punt voor de dwarsliggers is namelijk hun levensduur. Deze bedraagt voor eikenhouten, niet gedrenkte dwarsliggers, 11 jaar, terwijl dezelfde doch gedrenkte dwarsliggers, 20 jaar kunnen dienen in hoofdsporen en daarna nog 25 jaar in bijsporen.

Op het net van de Nationale Maatschappij worden circa 600.000 dwarsliggers per jaar verbruikt. Ongeveer 150.000 hiervan worden geleverd door het binnenland (eiken- en beukenhout), terwijl de overige worden ingevoerd uit Frankrijk, Joegoslavië, Polen (eikenhout) en Afrika (azobee). Ten einde een gelijkvormig toezicht te kunnen uitoefenen over de bewerkingen, die deze talrijke dwarsliggers moeten ondergaan vooraleer in het spoor te worden gelegd, werden verschillende houtdepots (Flawinne, Libramont, Wondelgem) samengebracht te Wondelgem. De aldaar gelegen werf beslaat een oppervlakte van 15 Ha. en strekt zich uit over een lengte van 1.500 meter.

Bij de aankomst op spoorwagen, te Wondelgem, worden de dwarsliggers stuk voor stuk nagezien door een gespecialiseerd personeel. Deze bewerking, die het sorteren per soort en per hoedanigheid, en het sorteren per afmeting omvat, is noodig gezien den aard der grondstof waaruit de dwarslig-

gers bestaan, met name het hout. Dit laatste is een verbinding van cellen, gegroepeerd in vaten, vezels, spiegelraden en parenchym. De vaten dienen tot het voeden door aanvoering van het sap, terwijl de vezels de weerstandselementen vormen. Afmetingen en vorm der vaten, die in een dwarsdoorsnede goed zichtbaar zijn, vormen een eersten leidraad voor het identificeren der houtsoorten. De spiegelraden zijn cellen, gevuld met protoplasma, die loodrecht en straalsgewijze groeien en, bij eikenhout en beukenhout, grote afmetingen bereiken, wat toelaat deze soorten te onderkennen. Op kopshout ziet men namelijk bij eiken- en bij beukenhout blinkende strepen, uitgaand van een centraal punt, en die, in een radiale snede, de vlammen van het hout worden genoemd. De cellen van het parenchym groepeeren zich tegen de vaten, rondom dewelke zij zich aansluiten, en bevatten voedingsstoffen, zoals zetmeel, tannine en thyle. Deze voedingsstoffen zijn geen weerstandselementen, doch ze zijn belangrijk uit het oogpunt der creosoteering, daar ze in de vaten dringen en deze in zekere gevallen heelemaal vullen en ondoordringbaar maken.



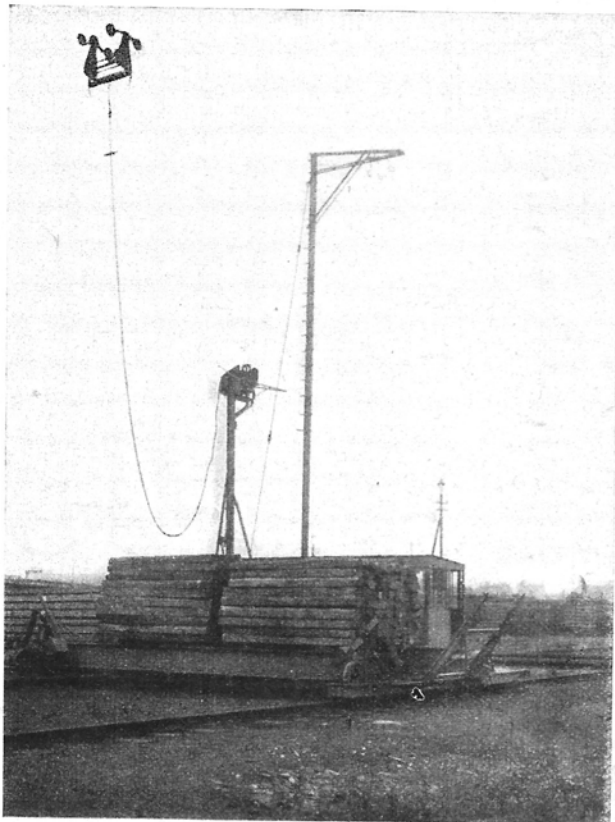
Dwarsliggers, geplaatst in open stapels

De minimumafmetingen der dwarsliggers bedragen, bij een lengte van 2 m. 60, 14×28 cm. voor de halfronde, terwijl de gevierkante moeten kunnen ingeschreven worden in een halven cirkel van 14×28 cm. met minimumhoogte van 13 cm. Wat de hoedanigheid van het hout betreft, dit moet rechtdradig zijn, zonder loshartigheid, verzwakkende of vervormde barsten, nadeelige kwasten, ingegroeide schors, enz.

De gesorteerde dwarsliggers worden per leveraar gerangschikt in 1^{ste} en 2^e klasse, te herstellen dwarsliggers en afgekeurde dwarsliggers. Zij worden opgeslagen in gesloten stapels, en aldus aangeboden ter oplevering.

Na de oplevering worden zij geplaatst in open stapels, d.w.z. stapels waarin zij in gekruiste rijen en van elkaar worden gelegd, wat het verluchten toelaat en ze doet drogen zonder verhitting.

Er werd vastgesteld dat dwarsliggers, om goed gecreosoteerd te kunnen worden, hoogstens 30 % vochtigheid mogen bevatten. De werf beschikt over een vochtigheidsmeter, eigenlijk een electrisch oventje, om zulks na te gaan. Om voldoende droog te zijn, moet eiken-



Transbordeur

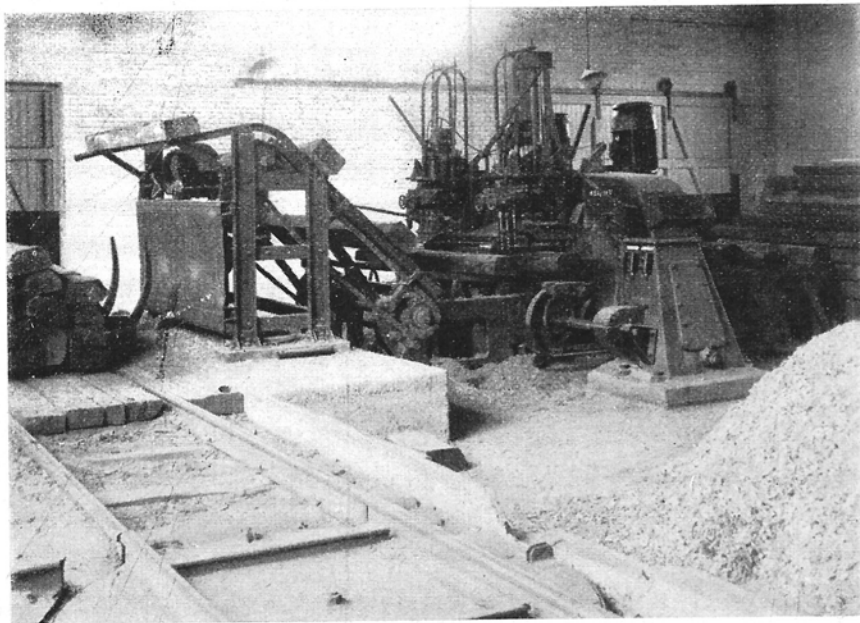
hout 6 maand lang opgestapeld blijven en beukenhout een jaar.

De dwarsliggers die droog genoeg zijn worden gekapt en geboord volgens de verschillende in gebruik zijnde profielen. Daartoe worden zij van de stapels afgenomen en naar de kapmachines overgebracht door middel van wagentjes, de zoogenaamde diplories. Sommige dwarsliggers, die spleten vertoonen welke het plaatsen van essen niet belet heeft te vergrooten, dienen van houten te worden voorzien. Voor het plaatsen der houten maakt men, door middel van een draagbare electrische boormachine, gaten van 14 mm. diameter op ongeveer 0,10 m. van het uiteinde der dwarsliggers, loodrecht op hun aslijn. In deze gaten wordt een bout van $280/300 \times 12$ mm. geplaatst, die tegen het hout wordt aangehaald met een volgplaat en een moer. Beukenhouten dwarsliggers dienen alle aan beide zijden van houten te worden voorzien, daar beukenhout onderhevig is aan splijten.

Ten einde de tijdens het overbrengen te doorloopen afstanden te verminderen, wordt een electrische transbordeur gebruikt, die al de sporen doorsnijdt langsheen dewelke zich stapels niet-gecreosoteerde dwarsliggers bevinden. Het samenbrengen van de verschillende gebouwen voor het kappen, het boren, het creosoteeren, de inrichtingen voor het automatisch plaatsen van draagzadels en het laden op wagen, heeft toegelaten een eenvormige rotatie tot stand te brengen.

De werf beschikt over drie moderne kapmachines met afzonderlijke motoren, staande in een nieuw gebouw nevens de creosoteerwerkplaats.

Bij de moderne machines wordt het inkepen, dat voor doel heeft in de dwarsliggers de ligplaats van den voet der spoorstaaf aan te brengen, uitgevoerd hetzij door loodrechte zagen en horizontale messen, hetzij door verticaal geplaatste messen (stelsel uitboorder). Een ketting zonder einde laat toe de ingekeepte dwarsliggers onder de boren te brengen. Volgens het profiel worden in het hout 4, 6 of 8 gaten geboord, waarin later de kraagschroeven behooren te worden geplaatst, die de spoorstaaf vasthouden. Het boren geschiedt, bij zekere machines, automatisch. Een tweede ketting,



Automatische machine voor het inkepen en boren der dwarsliggers

De creosoot, op de werf aangevoerd in tankwagens, wordt gelost, met behulp van verwarming met stoom en van de zwaartekracht, in metalen bakken, gelegen onder het grondoppervlak en omgeven met een betonnen muur. Deze bakken, ten getale van tien, zijn onderling verbonden en laten toe 250 m³ olie te stapelen.

Het creosoteeren wordt te Wondelgem gedaan volgens het Rupingsysteem. Dit systeem wordt ook « met ledige cellen » genoemd, daar het feitelijk neerkomt op een bestrijken van den binnenwand der cellen van het hout, in tegenstelling met het systeem « met gevulde cellen », waarbij creosoot in het

met sleephaken, brengt de bewerkte dwarsliggers over op de zoogenaamde creosoteerwagentjes. Deze wagentjes rijden op een smalspoor, dat door de autoclaven heen loopt waarin het hout aan de creosoteerbewerking wordt onderworpen.

hout wordt geperst tot verzadiging.

(wordt vervolgd)

Wat dient verstaan onder creosoteering?

Creosoteeren is de bewerking waarbij creosootolie in het hout wordt geperst, ten einde het tegen verrotting te beschermen en aldus den levensduur er van te verlengen.

De alhier gebruikte creosootolie is een zware olie, die voortkomt van de distillatie van koolteer, en niet mag worden verward met de in de geneeskunde gebruikte creosoot, welke voortkomt van de distillatie van hout.



Stel creosoteerwagentjes rijdend van de kapmachines naar de persketels



Goedkoope schuilplaatsen voor reizigers

DE Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, heeft, om haar politiek van moderniseering van de installaties en het materieel waarvan de exploitatie haar opgedragen is, voort te zetten, al eenige jaren haar aandacht gewijd aan de kwestie der schuilplaatsen

van dit slag noemen wij die van Blanmont, Cousteumont, Hamipré en Verlaine (afbeelding 1) en van Hofstade (afbeelding 2).

Onlangs besloot de Nationale Maatschappij de drie- à vierhonderd stopplaatsen van het net stelselmatig en geleidelijk te voorzien van



Schuilplaats type Blanmont, Cousteumont, Hamipré, Verlaine. op de stopplaatsen.

Vroeger waren slechts enkele stopplaatsen (in 't algemeen gedeklasseerde halten of aanhoorigheden) voorzien van schuilplaatsen, die dan nog meerendeels bestonden uit oude voertuigkisten welke er alles behalve aantrekkelijk uitzagen. Meestal waren de reizigers, als ze op de komst van hun trein moesten wachten, aan weer en wind blootgesteld.

Een paar aparte pogingen waren ondernomen geworden om hierin te voorzien. Zoo werden een reeks gebouwtjes opgetrokken waarvan

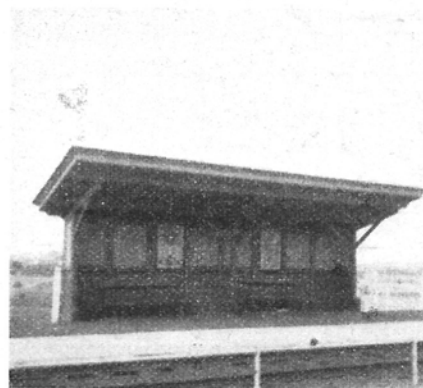


Fig. 2 — Schuilplaats Hofstade

schuilplaatsen van een eenvormig en goedkoop type.

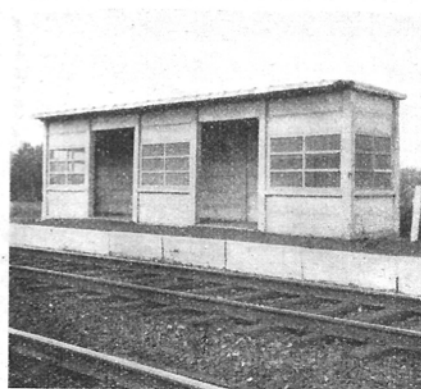
Het oprichten van een eerste serie van honderd schuilplaatsen, over gansch het net te verdeelen, zoodat aan de meest gerechtvaardigde noodwendigheden wordt voldaan, werd besloten voor 1938.

Men bestudeerde een reeks ontwerpen, die hoofdzakelijk verschilden door de keuze van de materialen : baksteen, hout, fibro-cement, gewapend beton of combinatie van deze materialen. Het ging er, in dit geval, om, twee strijdige



Type 1

vorm, afmetingen, keuze der materialen, aan het goedvinden van de plaatselijke uitvoerende diensten waren overgelaten. Als uitvoeringen



Type 2

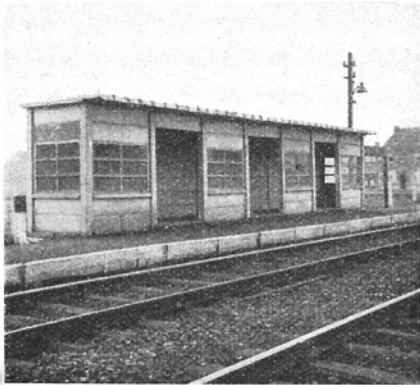
standpunten : een bevredigend gezicht en een zoo goedkoop mogelijke uitvoering, overeen te brengen.

Ten slotte liet de Algemeene Directie haar keuze vallen op een uiteenneembare constructie uit elementen van gewapend beton, in vijf verschillende grootten, al naar het aantal reizigers die er plaats moesten in vinden. Hier volgen de kenmerken van deze vijf typen :
 Type 1 : afm. 5m25 × 1m50, voor 30 reizigers;

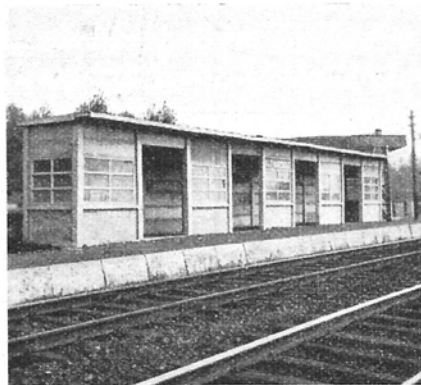
leveren van de bestanddeelen van de eerste reeks van honderd schuilplaatsen en het werk werd aanbesteed voor 153.190, 25 fr.

De honderd schuilplaatsen werden verdeeld als volgt :

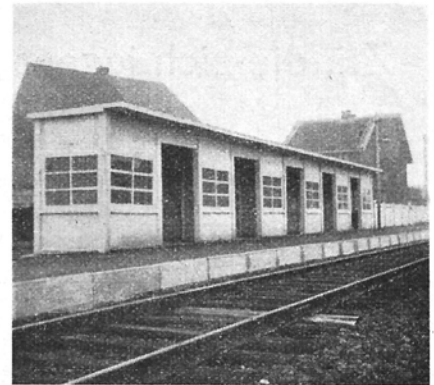
- 1° Groep Antwerpen : 34 schuilplaatsen;
- 2° Groep Bergen : 10 schuilplaatsen;



Type 3



Type 4



Type 5

- Type 2 : » 8m75 × 1m50, voor 50 »
- Type 3 : » 12m25 × 1m50, voor 75 »
- Type 4 : » 15m75 × 1m50, voor 100 »
- Type 5 : » 19m25 × 1m50, voor meer dan 100 reizigers.

De schets van deze verschillende typen staat hieronder overgedrukt.

De steeds gelijke breedte van 1 m. 50 werd gekozen om, ter wille van de veiligheid, een afstand van 2 m. 50 tusschen de schuilplaats en den perronband te kunnen vrijlaten.

Om in geen bijzonderheden over den bouw te treden, is het voldoende te vermelden dat de paneelen en ramen die de wanden vormen, ingelaten zijn in sleuven die in de stijlen zijn uitgespaard, dat de wanden overlans bevestigd zijn met twee ankers vol in de mortel vastgezet in gaten in den bovenkant van de stijlen en paneelen, en overdwars door de dekplaten. Deze laatste zijn aansluitend gelegd en de voeg is met cementmortel of met asfaltkit gedicht.

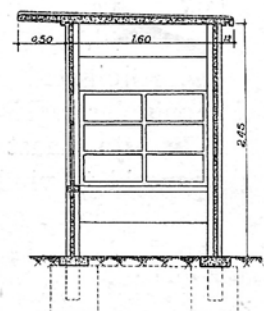
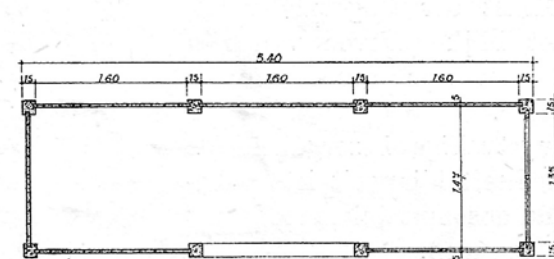
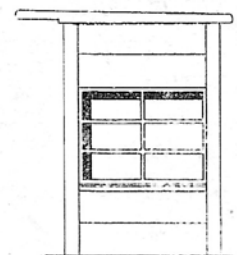
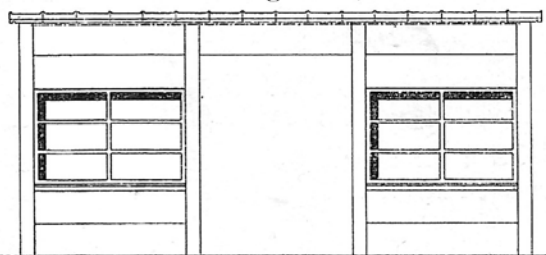
* * *

Doordat de stopplaatsen die van schuilplaatsen moesten voorzien worden zeer verspreid liggen, werd besloten de losse stukken door de private nijverheid te laten vervaardigen en beperkte de Maatschappij haar werk tot het oprichten van de schuilplaatsen.

Op 7 September 1938 had een openbare aanbesteding plaats voor het

- 3° Groep Charleroi : 11 schuilplaatsen;
- 4° Groep Gent : 12 schuilplaatsen;
- 5° Groep Hasselt : 4 schuilplaatsen;
- 6° Groep Luik : 12 schuilplaatsen;
- 7° Groep Namen : 17 schuilplaatsen.

De uitgave — levering en montageering — beliep ongeveer 3.250 frank, wat aan kosten van montageering en afwerking alleen — waarin het glaswerk, het asfalteeren en het schoonwerken begrepen zijn — gemiddeld slechts 1.650 frank per schuilplaats uitmaakt. Er dient te worden opgemerkt dat men, onder bepaalde omstandigheden, om den afstand van 2 m. 50



Plan van de goedkope schuilplaats type 1

tusschen den perronband en den ingang van de schuilplaats te bekomen, of wel een deel van de glooiing heeft moeten verwijderen, of wel steunmuren of pijlers heeft moeten bouwen.

Zooveel is zeker waar dat in een massaconstructie de goedkoopste oplossingen liggen voor de vraagstukken die in groote ondernemingen aan de orde komen.



Zij, die zich jegens den Spoorweg verdienstelijk hebben gemaakt

LEGEIN

De heer LEGEIN deed schitterende ingenieurs-studiën en trad bij den spoorweg in dienst in 1903. Zijn geest getuigde van groote scherp-



zinnigheid, methode en nauwgezetheid. Hij heeft zich toegelegd op de studie van de werking en de constructie der locomotieven.

Hij publiceerde tal van bijdragen in verschillende tijdschriften, o.m. in het Bulletin van

het Internationaal Spoorwegcongres.

Zijn memories over het doorloopen van bogen en over den stoomuitlaat der locomotieven werden zeer opgemerkt.

De laatste studie leidde hem tot de conceptie en de toepassing van den « dubbelen schoorsteen », om den trek van de locomotieven te verbeteren.

Het principe van den dubbelen schoorsteen werd reeds in 1925 met succes toegepast op de oude Pacific-locomotieven type 10, en later op de locomotieven typen 1 en 12.

De Fransche spoorwegen hebben het insgelijks overgenomen.

De heer Legein was laatstelijk belast met de leiding van den Dienst der Ongevallen. Hij heeft in dezen post blijk gegeven van zijn onpartijdigheid en van zijn oordeelkundige kennis der reglementen.

In zijn haast angstvallige bezorgdheid de waarheid te vinden, heeft hij nooit iets onbeproefd gelaten om de absoluut juiste toedracht van de feiten te achterhalen.

Talrijk zijn de collega's die van zijn hulp hebben gebruikt gemaakt. Even geduldig als

bescheiden, toonde hij zich steeds bereid om zijn grondige en uitgebreide kennis ten dienste van anderen te stellen.

Zijn vrienden hebben menigmaal gedacht dat hij een glansrijke carrière in de universitaire wereld zou gemaakt hebben.

SERWY, C. J.

De heer SERWY, C. J., trad bij het Bestuur in dienst op 1 April 1891, als wegwerker te Namen. Hij werd als assistent overgeplaatst



naar St-Gérard en naar Brussel (Groendreef), en vervolgens als hulpbediende bij het Toezicht over de Ontvangsten; nadien werd hij tot werkopzichter te Gent benoemd in Juli 1909. Hij bekleedde hetzelfde

ambt achtereenvolgens te Brugge, De Pinte, opnieuw te Brugge en, eindelijk, te Brussel, waar hij thans zijn loopbaan als eerste opzichter voleindigt.

De heer Serwy is oudstrijder en houder van de Overwinningsmedaille en van de Herinneringsmedaille van den Veldtocht 1914-1918. Hij is bovendien houder van het Burgerlijk Kruis 2^e klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest van 's Lands Onafhankelijkheid.

MASSART, L.

De heer MASSART, L., trad bij het Bestuur in dienst in December 1890, als telegrambesteller te Aarlen. In 1895 was hij werkzaam als wd.



assistent te Bettingen, vervolgens te Aarlen; daarna werd hij noteerder, lader en ladersbaas. In November 1920 werd hij benoemd tot assistent te Libramont, in welk station hij heel zijn bediendenloopbaan heeft volbracht.

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

CHAMPENOIS, A. J.

De heer CHAMPENOIS, A. J., trad bij het Bestuur in dienst in Juli 1893, als hulpklerk te Grupont. Hij werd tot klerk benoemd in Juni 1898, en ging vervolgens, in Januari van het volgend jaar, over naar Jemelle. In 1901 werd hij overgeplaatst naar Marloie, als onderstationschef.



In September 1906 werd hij opgenomen in het kader der stations-

chefs; hij beheerde achtereenvolgens de stations Lavaux en Hamoir (4^e klasse), Grupont en Lamorteau (3^e klasse), Sterpenich (2^e klasse) en Aarlen (1^{ste} klasse).

In 1929 werd hij benoemd tot inspecteur te Walcourt; later ging hij, in dezelfde hoedanigheid, over naar Luttre, waar hij zijn loopbaan voleindigt.

De heer Champenois is houder van verscheidene eervolle onderscheidingen en, onder meer, van het Kruis van Ridder in de Leopoldsorde en van het Burgerlijk Kruis 1^{ste} klasse.

THEMONT, E. C.

De heer THEMONT, E. C., trad bij het Bestuur in dienst in Juli 1895, als hulpsmid te Edingen. In September 1896 ging hij, in dezelfde hoedanigheid, over naar Ath; vervolgens, in Mei 1905 werd hij wegwerker te Leuze. Sedert Augustus 1937 is hij smeeder in dit laatste station, waar hij zijn loopbaan voleindigt.



De heer Themont is houder van de Burgerlijke Medaille 2^e klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest van 's Lands Onafhankelijkheid.

LAWAREE, A.

De heer LAWAREE, A., trad bij den Spoorweg in dienst in September 1895, als leerling-stoker. Na arbeider, locomotiefpoetser, remmer en



stoker te zijn geweest, met name te Tamines, Berzée, Baulers, Brussel-Zuid en Walcourt, werd hij in Juli 1908 benoemd tot machinist te Brussel-Zuid. Op 24 December 1909 werd hij, in dezelfde hoedanigheid, overgeplaatst naar Wal-

court, waar hij thans zijn loopbaan voleindigt.

De heer Lawaree is houder van de Burgerlijke Medaille 1^{ste} klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest van 's Lands Onafhankelijkheid.

MARCQ, J. B. F.

De heer MARCQ, J. B. F., trad bij den Spoorweg in dienst in Januari 1892, als telegrambesteller te Docherie (Bierraux). Na achtereenvolgens te Marchienne, Monceau en Docherie (Bierraux) als noteerder dienst gedaan te hebben, werd hij in Juli 1900 benoemd tot assistent te Berzée. Hij werd bevorderd tot onderladingmeester te Charle-



roi-Zuid, in Augustus

1906, vervolgens tot ladingmeester te Couillet-Montignies in Mei 1921. Sindsdien is hij aan dit laatste station verbonden gebleven.

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

TIETE, S.

De heer TIETE, S., trad bij den Spoorweg in dienst in November 1895, als arbeider in de Hoofdwerkplaats te Mechelen. Nadien was hij er werkzaam als bankwerker en als werkopnemer. Hij werd in December 1913 tot assistent benoemd en bleef tot heden in deze hoedanigheid aan de Hoofdwerkplaats verbonden.



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

WILLEMS, H. L.

De heer WILLEMS, H. L., trad bij het Bestuur in dienst op 25 Juli 1896, als arbeider in de Hoofdwerkplaats te Mechelen. Hij werd er bankwerker in 1901 en bankwerkersbaas in October 1913. In December 1913 werd hij tot ambachtsvoorman benoemd in de Hoofdwerkplaats Gentbrugge. In 1920 keerde hij in deze laatste hoedanigheid terug naar de Hoofdwerkplaats Mechelen, waaraan hij tot heden is verbonden gebleven.



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

MOREAU, F.

De heer MOREAU, F., trad bij den Spoorweg in dienst in Februari 1897, als klerk op de proef te St-Genesius-Rode. Kort nadien ging hij over naar Brussel-Zuid, en vervolgens, in September 1906, naar Brussel-Stapelplaats. In November 1912 werd hij aangewezen voor de Directie der Exploitatie (dienst 13), waar hij later den graad van onderbureauchef bekwam.



In December 1938 werd hij overgeplaatst naar Dienst 14, waar hij thans zijn loopbaan voleindigt.

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

STARCKX, J. F. J.

De heer STARCKX, J. F. J., trad bij den Spoorweg in dienst in Maart 1897, als wachter te Mechelen.

Einde December 1910 werd hij tot hoofdwachter benoemd en in Juni 1934 bevorderd tot den graad van hoofdwachter-controleur.

De heer Starckx is houder van het Burgerlijk Kruis 2^e klasse, van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest van 's Lands Onafhankelijkheid en ook van de Medaille 4^e klasse van het Nationaal Comité.

JALLAY, L. A.

De heer JALLAY, L. A., trad bij het Bestuur in dienst in April 1897, als hulpklerk op de proef te Poix-St-Hubert. Nadien ging hij over naar Florenville, Grupont, Herve achtereenvolgens, en dan opnieuw naar Grupont. In Juni 1903 werd hij tot klerk benoemd en, op 16 Juli 1904, belast met den interimdienst in de groep Aarlen.



Op 22 Augustus 1910 werd hij aangewezen voor het station Aarlen, waar hij van April 1912 af belast werd met de functie van hoofdklerk. Hij bekwam dezen graad effectief op 31-12-1917. In December 1924 werd hij benoemd tot bureauchef te Aarlen. Van daar ging hij in Augustus 1928 over naar Athus, waar hij zijn loopbaan voleindigt.

De heer Jallay is, als oudstrijder, houder van militaire eere teekens; hij is bovendien houder van tal van andere onderscheidingen en, onder meer, van het Kruis van Ridder in de Kroonorde, van het Burgerlijk Kruis 1^{ste} klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest van 's Lands Onafhankelijkheid.

Deze verdienstelijke medewerkers van den Spoorweg zullen den werkelijken dienst verlaten den 1^{sten} Februari 1940.

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

ECONOMISCHE DOCUMENTATIE

DECEMBER 1939

HET VERVOER IN BELGIE

Belgische spoorwegen. — Het burgerlijk reizigersverkeer boekt in *November* een vermindering van ongeveer 23 % tegenover de overeenkomstige maand van verleden jaar. Op het stuk van de kleine goederen, die een tamelijk aanzienlijken terugloop ondervonden hadden gedurende de voorgaande maanden, verbetert de toestand; in *November* heeft het verkeer 87 % van dit van *November* 1938 bereikt. Voor de zware goederen, die vooral den invloed ondergaan van de gunstige neiging der grondslagindustrieën, houdt de gedurende de vorige maanden vastgestelde bedrijvigheid stand.

De vergelijking van het verkeer en van de ontvangsten over de maand *November* van de jaren 1938 en 1939 geeft als resultaat :

IN MILLIOENEN	NOVEMB. 1938	NOVEMB. 1939	VER- SCHIL
(1)			
Reizigerkilometers . .	474,8	435,2	— 8,4%
Tonnen zware goederen	5.940,—	6.320,—	+ 6,4%
Tonnen kleine goederen	101,—	88,—	— 12,9%
Ontvangsten uit het ver- keer	210,5	215,7	+ 2,5%

Over de eerste 11 maanden zijn de financiële uitkomsten van de N. M. B. S. de volgende :

IN MILLIOENEN FRANKEN	1938	1939	VERSCHIL
Ontvangsten uit het ver- keer (1)	2.337,6	2.396,1	+58.5
Uitgaven (financ. lasten inbegrepen)	2.530,9	2.464,—	—66.9
Financiële uitkomsten :	—193,3	— 67,9	+125.4

- (1) Het militair vervoer inbegrepen.
(2) Voorloopige cijfers.

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

IN DUIZENDEN EEN- HEDEN	1938	1939	VER- SCHIL
A. Reizigerkilometers .	5.681.7	5.293.4	— 6,8%
B. Tonkilometers . .		(2)	
Zware goederen . .	4.673.—	5.061.—	+ 8,3%
Kleine goederen. .	101.—	92.—	— 8,9%
Samen :	4.774.—	5.153.—	+7,9 %
		(2)	

* * *

De Raad van beheer van de N. M. B. S. heeft aan de Regeering voorgesteld de tarieven te verhoogen als volgt :

Reizigers :

a) afschaffing van de week-end-biljetten.

b) verhooging van den prijs der werkmansabonnementen.

Goederen :

a) verhooging met 50 cent. per ton van de vrachten der algemeene klassen voor vrachtgoed en sommige bijzondere tarieven.

b) verhooging met 15 % van de vrachten toepasselijk op niet getrouwe cliënten.

De Regeering heeft die voorstellen goedgekeurd, behoudens de verhooging van den prijs der werkmansabonnementen en de verhooging met 15 % van de tarieven toepasselijk op de niet getrouwe cliënten, met dien verstande dat laatstgenoemde uitgesteld wordt tot op het oogenblik waarop het Comité van advies voor de Tarieven zijn oordeel zal uitgebracht hebben.

De nieuwe tariefmaatregelen treden in werking op 1 Januari 1940. De meerdere ontvangsten, die daaruit zullen voortvloeien, worden geraamd op 36 miljoen.

* * *

Het tijdschrift *L'Essor*, orgaan van den Nationalen Bond van de Kamers van Koophandel en Nijverheid van België, heeft zijn Octobernum-

mer gewijd aan de Coördinatie van het Vervoer in België, door het publiceeren van de zienswijze over dat vraagstuk, van de vertegenwoordigers der vervoerders evenals van die van Professor De Leener.

Allen zijn het eens om den moeilijker toestand te erkennen waarin de vervoerindustrie thans verkeert, maar zij verschillen van meening over de middelen om het vraagstuk op te lossen. Zij zijn nochtans eenparig van gevoelen dat aan de openbare machten dient te worden gevraagd tusschenbeide te komen om een einde te maken aan het « kelderen » van de prijzen, oorzaak van de wanorde die op dat gebied in de economische bedrijvigheid van het land heerscht.

* * *

Wegverkeer. — In zake openbare *autobusdiensten*, is de toestand, wat het materieel aangaat, normaal, maar het verkeer is aanmerkelijk achteruitgelopen, net als bij den spoorweg trouwens. Op het gebied der *autocars*, buiten eenige rondreisdiensten naar de kantonementen, heerscht volledige werkloosheid. Op het stuk van openbaar vervoer van *goederen* wordt een zekere heropleving genoteerd, ondanks de verhooging van de tarieven met 15 tot 20 %.

— Het Parlement zal eerlang een ontwerp van wet hebben te onderzoeken, er toe strekkende den openbaren *autocardiens* een vaste vergoeding voor het gebruik van de wegen op te leggen, in plaats van de vergoeding van 5 centiem per kilometerrijtuig die thans van kracht is.

— In een brief aan den heer Eerste-Minister, beklaagt het « Syndicaat van den Autocamion der Vlaanderen » zich over de onvoldoende controle door de bedienden van het Ministerie van Verkeerswezen uitgeoefend op de handelingen van de *ongeregelde vervoerders*. Het beweert dat, in werkelijkheid, de helft van de daartoe aan de exploitanten opgelegde vergoedingen aan haar wettelijke bestemming onttrokken wordt. De toestand is des te erger voegt het er bij, daar al de overige beëdigde ambtenaren belast met het bekeuren der overtredingen van de besluitwet van 5 Maart 1936, weigeren gevolg te geven aan de vragen om vervolgingen die hun geadresseerd werden.

Om te eindigen, dringt het « Syndicaat van den Autocamion der Vlaanderen » er ten zeerste op aan dat de Commissie voor Coördinatie, waarvan de oprichting beslist is, zonder verwijl bijeen geroepen zou worden.

— Op 31 December 1939, was de *toestand* van de onder vergunning ingerichte *autobus*-, *autocar*- en *vrachtautodiensten* als volgt :

A. — <i>Autobussen.</i>	
Aantal ondernemingen	487
Lengte van de lijnen (in km.)	9.086
Aantal voertuigen	1.303
B. — <i>Autocars.</i>	
Aantal ondernemingen	661
Aantal voertuigen (met inbegrip van 651 eenheden eveneens gebruikt voor autobusdiensten)	1.373
C. — <i>Vrachtauto's.</i>	
Belgische ondernemingen	6.447
Buitenlandsche ondernemingen	503
Aantal voertuigen	10.800

Binnenscheepvaart. — Het *binnenverkeer*, dat vergeleken met de vorige maanden reeds in November een ernstige verbetering geboekt had, heeft voort blijk gegeven van een gunstige neiging in December. In de haven van Brussel, bijvoorbeeld, noteert het waterverkeer een vermeerdering van 15 tot 20 % ten opzichte van het overeenkomstig tijdperk van verleden jaar. De scheepsvrachten hebben de goede gevolgen van die heropleving ondervonden en met een vermeerdering van 20 tot 30 % tegenover die van November, hebben ze opnieuw een normaal peil bereikt in December (Luik-Antwerpen 11 fr. 50 in November en 15 fr. in December; Antwerpen-Charleroi 12 fr. en 15 fr.). Sommige schippers gaan, jammer genoeg, voort met ontoereikende prijzen aan te nemen en de *XX^e Siècle* van 11 December wijst er in dit verband op dat sommige schepen de reis Antwerpen-Luik aanvaarden tegen den spotprijz van 8 fr. 50 per ton voor ijzererts.

In *Nederlandsch-Belgisch* en *Fransch-Belgisch* verkeer is de toestand merkkelijk verbeterd in den loop der maand December en zijn de betaalde prijzen over het algemeen aannemelijk (1 gulden 40 voor Luik-Rotterdam en ongeveer 75 Fransche franken voor Luik-Parijs Monnaie).