



# TREINEN

TWEEMAANDELIJKS BELGISCH SPOORWEGTIJDSCHRIFT

1<sup>e</sup> JAARGANG  
FEBRUARI 1952

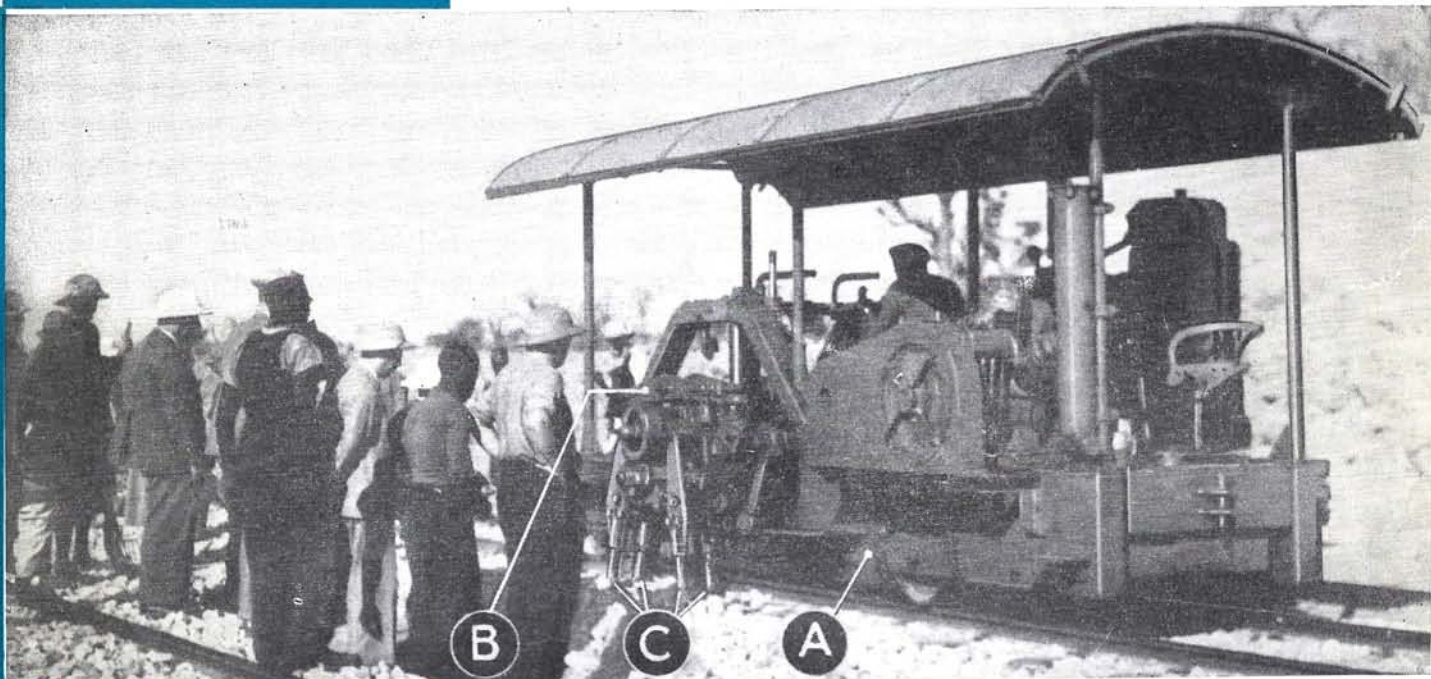
NUMMER 7

Uitgegeven met de medewerking  
van de Perqdienst der N.M.B.S.

BELGISCHE  
FRANK 20.-



# Voor alle klimaten



**A** STALEN GESTEL,  
electrisch gelast

**B** BEWEEGBAAR RAAM  
met werktuighouder

**C** ONDERSTOP-  
WERKBUIZEN  
waardoor de balast  
door trilling  
samengedrukt wordt

**42 NETTEN**, met meer dan de helft van de spoorwegen  
ter wereld, gebruiken de **ONDERSTOP- en ZIFT-  
MACHINES** met **HOOG VERMOGEN**

## *Matisa*

Met de **AUTOMATISCHE ONDERSTOPMACHINE « MATISA »**, welk hierboven afgebeeld is (foto genomen in Midden-Afrika), kan met zeer weinig geschoolde arbeidskracht 1.000 meter spoor per dag deugdelijk ondergestopt worden, zowel voor vernieuwings- als voor lopend onderhoudswerk. Buitendien is deze mechanische onderstopping, wegens haar regelmatigheid, onbetwistbaar beter dan die uit de hand.

Vraag het overvloedig geïllustreerde werk  
« Moderne onderhoudsmethoden van het Spoor »

**MATÉRIEL INDUSTRIEL S.A.**  
GRAND PONT 2 - LAUSANNE - SUISSE  
BUREAU A PARIS - 30, r. Mogador - PARIS-9<sup>e</sup>

Overal in de wereld  
Deskundigen in zake  
**ONDERHOUD**  
van de **SPOREN**



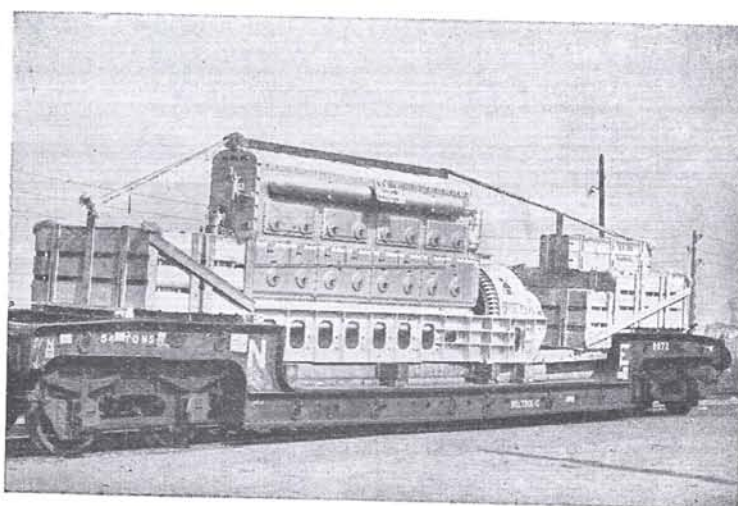
TOESTELLEN - ZIFTMACHINES - CONTRÔLEWAGENS MATISA - ONDERHOUDSMATERIEEL



# FERRY-BOATS

ZEEBRUGGE — HARWICH

DAGELIJKSE DIENST



Rotor 35 ton

Rechtstreeks vervoer NEWCASTLE - BUDAPEST

**Goederenvervoer in doorgaande wagens, ZONDER OVERLADING  
tussen alle stations van Groot-Brittannië en het Vasteland**

**AANZIENLIJKE VOORDELEN VOOR INDUSTRIELE ZENDINGEN**

Mijnmaterieel.

Niet gedemonteerde machines.

Zware stukken.

Tractoren.

Locomotieven.

Ondeelbare voorwerpen op speciale wagens  
tot 125 ton.

Specialiteit van vervoer van bederfelijke  
waren in koelwagens.

Onverpakte vuurvaste stukken en stenen  
beschut tegen schade en vocht.

Ruwe en bewerkte metalen.

Onverpakte platen.

Zink in bladen.

Glaswaren.

Marmer.

Gipsplaten.

Ceramiektiegels.

**RECHTSTREEKSE TARIEVEN VOOR HET GANSE TRAJECT  
VEREENVOUDIGDE FORMALITEITEN**

*Voorwaarden en inlichtingen :*

**SOCIETE BELGO-ANGLAISE DES FERRY-BOATS, N. V.**

Leuvenseweg, 21, Brussel

Telefoon : 12.15.14

Telegr. « Ferryboat Brussel »



# SARMA

BIJHUIZEN TE

BRUSSEL - LUIK - DOORNIK - KORTRIJK  
ANTWERPEN - NAMEN - LA LOUVIERE  
MECHELEN - GENT - CHARLEROI - LEUVEN  
MENEN - ST-NIKLAAS

## Uw ideale verdeler

- ZIJN WIJNEN VAN KWALITEIT •  
DOOR IEDER GEWAARDEERD
- ZIJN FIJNE KOFFIES •  
RECLAME - MENAGE - EXTRA
- ZIJN AFDELING TEXTIELWAREN •  
DE LAATSTE NIEUWIGHEDEN
- VOEDINGSWAREN •  
WAREN VAN EERSTE KWALITEIT
- VOOR HET HUISHOUDEN •  
ALLE ONDERHOUDSARTIKELEN
- REUKWERK - TOILETTE •  
EERSTE-RANGSARTIKELEN

## Express-Bar

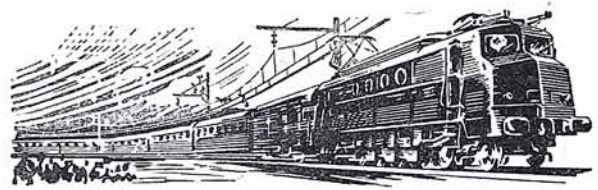
« SNEL EN GOED BEDIEND »

BEKENDEN SPIJSHUIZEN  
• VERMAARDE WIJNEN •

**Beter en goedkoper dan  
SARMA bestaat niet**



**VOOR UW VERLOF  
IN FRANKRIJK**



**REIST GOEDKOOP PER TREIN**

met de

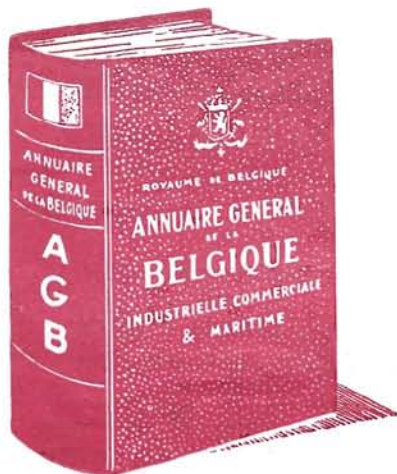
**TOERISTISCHE BILJETTEN : 20 tot 30 % KORTING**

**GEZELSCHAPSBILJETTEN : 30 tot 40 % KORTING**



Voor alle inlichtingen wende men zich tot de reisbureau's of de Algemene Vertegenwoordiging van de Société Nationale des Chemins de fer français in Benelux, Adolphe Maxlaan, 25-27, Brussel

Telefoon : 17.40.90



# A. G. B.

ALGEMEEN JAARBOEK VAN BELGIË

Gesticht in 1920

*voor Nijverheid*

*Handel*

*Scheepvaart*

62, KAZERNESTRAAT, 62 — BRUSSEL

ADRESBOEK

van de beste Belgische firma's

Telefoon : 11.66.49



**ELECTRIC HOUSE** Koelkasten - Radiotoestellen - Wasmachines - Alle elektrische huishoudtoestellen  
Ravensteinstraat, 70, (Shell Building), Brussel — Telefoon : 12.50.20



Op één stap van het Centraalstation  
vindt U de specialisten  
van de boekenkasten  
te verkrijgen bij  
afzonderlijke delen

**È M C É**

Gecombineerde meubelen.  
58, Ravensteinstraat, 58  
(Shell Building)  
Brussel Telefoon : 12.29.81

Alle Grote Merken

**HORLOGERIE**

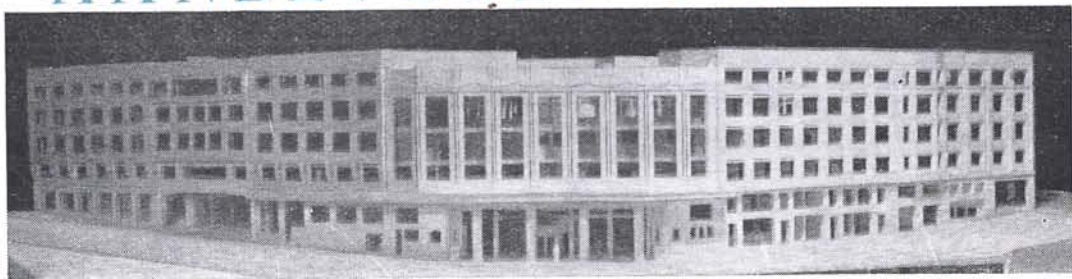
**LÖRTSCHER**

81, Berg van 't Hof, 81

BRUSSEL

Telefoon : 11.67.65

**AANBEVOLEN FIRMA'S :**



**IN DE OMGEVING VAN DE CENTRALE HALTE**

DE SPECIALIST VAN DE  
**TREIN MARKLIN, e.a.**  
**M. FERBER**  
46, St.-Jansstraat, 46  
BRUSSEL  
Telefoon : 12.91.01

Boekhandel  
**« DU MONDE ENTIER »**  
Boeken in alle talen.  
— 5, St.-Jansplaats, 5 —  
BRUSSEL

Agence Maritime Internationale  
N. V.  
41, Cantersteen, 41  
Brussel  
Telefoon : 11.72.80 (5 lijnen)  
« AMI - VOYAGES » - Spoor - Zee - Lucht

**NATIONAAL VERBOND DER  
BELGISCHE KANTWERKSTERS**  
Samenwerkende Maatschappij  
57, Magdalenastraat, 57  
BRUSSEL  
*Alle voorwerpen voor geschenken,  
uitzetten, enz... in echte kant.*

**RESTAURANT PERRAUDIN**  
FRANSE KEUKEN — BILLIJKE PRIJZEN — ST-JANSSTRAAT, 49 - BRUSSEL

BRUSSEL  
St-Jansplaats, Lombardstr. 85.  
Telef. : 11.07.73 - 12.11.88. —  
Stefanieplaats, Stw. op Char-  
leroi, 3. Telefoon : 38.11.77.

Wie over **SPORT** spreekt... denkt  
**VAN SCHELLE**

ANTWERPEN  
Meir, 71. Telefoon : 32.44.55.  
OM U TE DIENEN



# Belgische Ardennen

## **Bouillon** Ardennes Belges

*Zijn Versterkt Kasteel,  
Zijn Museum*



*Zijn bossen, De Semois*







*Wij gaan op reis*  
**ZONDER ZORGEN**  
*Wij zijn Cliënt bij de*  
**KREDIETBANK**

## LENING 4 1/2 % 1952 OP 10 JAAR

Van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

### Gewaarborgd door de Belgische Staat

en aflosbaar op 10 jaar bij jaarlijkse trekkingen

Uitgifte tegen **960** fr. per **1.000** fr. nominaal

#### TERUGBETALING

De terugbetaling der obligatiën zal plaats hebben op 15 Mei van elk jaar op de voet van 42 miljoen per jaar en het saldo het 10e jaar; zij zal geschieden :

- a pari van de nominale waarde voor elk van de eerste vier jaren;
- tegen 102 % van de nominale waarde voor het 5e en 6e jaar;
- tegen 103 % van de nominale waarde voor het 7e en 8e jaar;
- tegen 104 % van de nominale waarde voor het 9e jaar;
- tegen 105 % van de nominale waarde voor het 10e jaar.

#### VRIJSTELLING van ALLE ZAKELIJKE BELASTINGEN en TAXES

Inschrijving van 12 Mei 1952 af bij de banken en wisselagenten van het land.

Afgifte van de effecten tegen speciën (taxe op de beursoperaties gedragen door de N.M.B.S.).



# TREINEN

PERSONENVENNOOTSCHAP MET BEPERKTE AANSPRAKELIJKHEID

## BELGISCH SPOORWEGTIJDSCHRIFT

uitgegeven met de medewerking van de Pers- en Documentatiedienst van de N.M.B.S.

Hoofdredacteur : F. LEBBE

Postrekening Brussel n° 67.250



Brussel 18.75.42



Ijzerenkruisstraat, 96, Brussel

## AAN ONZE LEZERS,

Vóór U ligt thans het eerste nummer van de tweede jaargang. We hebben er ons op toegelegd U voldoening te geven. Zijn we in onze opzet geslaagd? Waren de artikelen naar uw smaak? Hebben de behandelde onderwerpen, hun aantal en hun techniek aan uw verwachtingen beantwoord? Moeten we ons beperken tot het Belgisch spoor of moet er ook een uitzicht op de verwezenlijkingen over de wereld gegeven worden? Moeten we op de ingeslagen weg voortgaan of de koers wijzigen en in welke zin? Dit zijn evenveel problemen die we slechts met uw hulp kunnen oplossen.

In ons eerstvolgend nummer vindt U een vragenlijst aan de hand waarvan we de stand zullen kunnen opmaken. We wensen alleen dat U in groten getale antwoordt want we hebben alleen als kenspreuk « DIENEN ».

Thans reeds melden we U dat ons nummer 10/11 — van October — een extra-nummer zal zijn naar aanleiding van de eerste gedeeltelijke inbedrijfstelling der Verbinding tussen het Noord- en het Zuidstation te Brussel. Met dit nummer zal dit onderwerp afgesloten worden dat op verzoek van een menigte lezers reeds ten overvloede behandeld werd.

Op het ogenblik dat de abonnementen vernieuwd worden, willen we U vragen ons te helpen door het tijdschrift in uw omgeving bekend te maken. Hoe meer lezers, hoe gemakkelijker het ons zal zijn het blad interessanter te maken.

Nu reeds aan allen onze dank,

DE REDACTIE,







# INHOUD

Nummer 7

Uitgegeven met de medewerking van de Pers-  
en Documentatiedienst van de N.M.B.S.

FEBRUARI 1952

Aan onze lezers . . . . .	1
Het medezeggenschap in een grote openbare dienst . . . . .	11
Spoorwegmannen en Weerstanders uit Brabant . . . . .	14
Waarom de N.M.B.S. haar begroting in evenwicht brengen wil . . . . .	15
Enkele nieuwe technische werkwijzen in de bouwkunst . . . . .	19
De literatuur der verre streken of de literatuur der ijzeren wegen . . . . .	22
De nieuwe rytuigen « Internationaal Verkeer » . . . . .	23
De Spoorweg in de Belgische Economie . . . . .	25
De Spoorweg- en Postcollizegels . . . . .	28
Wat is de « Prix Chatrian » ? . . . . .	29
De Vrije tijd van het Personeel der N.M.B.S. . . . .	31
De Tehuizen voor kinderen van Spoorwegmannen . . . . .	33
De Leerschool van de Dienst van Electriciteit en Seinrichting . . . . .	36
Personalia . . . . .	37
Bedrijfscijfers der N.M.B.S. . . . .	39
Het Spoorwegvervoer in de Verenigde Staten . . . . .	40
Een Nieuwe Tweewagenmotortrein bij de Oostenrijkse Bondsspoor- wegen . . . . .	41
De II <sup>e</sup> Internationale Jaarbeurs der Miniatuurspoorwegen . . . . .	42
De Jubelmars der N.M.B.S. . . . .	44
Boekbespreking en Mededelingen . . . . .	45
Inwijding van het Nieuw Station te Heist-aan-Zee . . . . .	



# De medezeggenschap in een grote openbare dienst

door A. Verbeemen,

Ere-Directeur van het Personeel en de Sociale Diensten der N.M.B.S.

**O**NLANGS hadden we de gelegenheid een lezing bij te wonen gehouden door een gewezen minister en gewijd aan de huidige taak van de arbeiderssyndicaten in het economische leven van het land.

De voordrachtgever wees op de evolutie, die in de laatste jaren tot uiting gekomen is in de opvatting van de taak der syndicaten en in de methoden die ze moeten toepassen om hun programma's te verwezenlijken. Het valt niet te loochenen, zeide hij, dat de grote syndicaten gaandeweg hun uitdagend karakter hebben laten varen, dat ze geen rustversturende en strijdende organismen meer zijn, maar dat ze meer overgaan naar een meer rechtstreekse samenwerking met de werkgever of met de wetgevende macht.

Zo de voordrachtgever er heeft op gewezen dat dit verschijnsel zich voordoet in de drie grote onderverdelingen van 's lands bedrijvigheid, nl. de particuliere nijverheid, de Staatsbesturen en de Openbare diensten, toch heeft hij er zich bij bepaald zijn standpunt uiteen te zetten wat betreft de arbeiders uit de particuliere nijverheid.

Doordat het ons gegeven was het syndicaal leven van zeer dichtbij te volgen en aan die bedrijvigheid deel te nemen in een grote openbare dienst, zo willen we bondig uiteenzetten hoe de syndicale actie ontstaan is en hoe ze zich ontwikkeld heeft in de grote openbare dienst : de Belgische Spoorwegen.

Om de oorsprong en de reden van bestaan van het arbeiderssyndicalisme te begrijpen, dienen de arbeids- en bestaansvoorwaarden in herinnering gebracht, die de oudsten onder u nog gekend en persoonlijk beleefd hebben. Deze verwijzing naar het verleden lijkt ons vooral nodig voor de jongere geslachten, die hetzelfde lot niet gekend hebben. Door hun een bondig beeld op te hangen van de wijze waarop de arbeider — werkmán, beambte, ambtenaar — vóór de eerste wereldoorlog behandeld was, zullen we trachten een parallel te trekken tussen het lot van de arbeider vijftig jaar geleden, en die van heden om hun in de mogelijkheid te stellen zich rekenschap te geven van de vooruitgang die in een zo kort tijdsbestek, nl. minder dan een mensenleven, gemaakt werd.

Deze sociale vooruitgang is haast uitsluitend te danken aan de gemeenschappelijke of gelijklopende werking der syndicaten.

\* \*

Welke was dus de sociale toestand der arbeiders 50 jaar geleden ?

Het spreekt van zelf dat we alleen zullen spreken over die welke we bij de Belgische Spoorwegen gekend hebben. Op dat tijdstip waren de Spoorwegen een Staatsbestuur, dat onder het gezag stond van de Minister van S.P.T.

Hierna volgen enkele cijfers in verband met de lonen en wedden. Thans lijken die cijfers belachelijk, maar om er de betekenis van te vatten, moet men ze vergelijken bij de koopkracht van het geld op dat ogenblik. In die goede oude tijd huurde men te Gent een aardig burgerhuis voor 30 tot 40 fr. per maand. Een mannenpak kostte van 50 tot 60 fr.; een paar schoenen van 15 tot 18 fr. In het begin van onze loopbaan vonden we een uitstekend pension voor 45 fr. per maand.

Bij de Spoorwegen waren de aanvangsbezoldigingen als volgt :

een wegwerker, werkmán bij het onderhoud van de sporen, 2,20 fr. per dag;  
een lader, behandeling van colli in de stations, 2,40 fr. per dag;  
een rangeerder, vorming en ontbinding van de treinen, 2,60 - 2,80 fr. per dag;  
een ambachtsman, volgens het ambacht, 3 tot 4 fr.;  
de lagere stationsbediende (assistent, lager onderwijs), 75 fr. per maand, 900 fr. per jaar;  
de hulpklerk (lager middelbaar onderwijs), 1.000 fr. per jaar;  
de klerk (hoger middelbaar onderwijs), 1,200 fr. per jaar, 1.400 fr. na een jaar;  
de technische klerk (conducteur van Bruggen en Wegen, 2 jaar universiteit), 1.700 fr. per jaar;  
de ingenieur, (wettelijke graad, 5 jaar universiteit), 2.400 fr. per jaar.

Voor al de bedienden waren er, zonder graadbevordering, periodieke loons- of weddeverhogingen, doorgaans van 3 tot 3 jaar, maar voor de werklieden, bijvoorbeeld, waren er maar 2 of 3 verhogingen :

namelijk : 2,20 - 2,40 - 2,60 fr. per dag;  
of 2,40 - 2,60 - 2,80 - 3,00 fr. per dag;  
terwijl de beambte kon overgaan, in 20 tot 30 jaar :  
de assistent van 900 tot 1.800 fr.;  
de hulpklerk van 1.000 tot 2.400 fr.;  
de klerk van 1.400 tot 3,100 fr. en deze kon, op voorwaarde dat hij met de grote keuze aangeschreven was, achtereenvolgens worden : hoofdklerk, onderbureauchef, bureauchef, inspecteur en, bij uitzondering, hogere ambtenaar (of gelijkwaardige graden in de dienst der beweging, nl. stationsonderchef, stationschef in de verschillende klassen).



*Eerste opmerking* : Deze wedden en lonen waren dezelfde om het even waar de betrekking uitgeoefend werd. Er bestond dus noch standplaatsvergoeding voor de grote centra noch levensduurtetoelag voor de streken — grote centra en nijverheidsstreken —, waar de levensduurte steeds hoger ligt dan elders.

*Tweede opmerking* : Er bestond geen kindertoeslag. De wegwerker die volgens zijn dienstjaren 2,20 - 2,40 of 2,60 fr. per dag verdiende, trok alleen dit loon en geen centiem meer, of hij nu ongehuwd, gehuwd zonder of 6 of 12 kinderen ten laste had, welke gezinslast niet zeldzaam was bij de werklieden in de Vlaamse streek.

*Arbeidsuren* : De wekelijkse zondagsrust bestond alleen in de kantoren van het hoordbestuur en de provinciale directies, in de centrale werkplaatsen voor herstelling van locomotieven, wagens en rijtuigen en, ten dele, voor de onderhoudsploegen van het spoor, want deze ploegen moesten tussenbeide komen voor het toekennen van verlof aan de wissel- en seinhuiswachters.

De arbeidsdag voorzag 10 tot 12 uren dienst, met 2, 3 of 4 dienstonderbrekingen, in de stations, voor het eetmaal ter plaatse of thuis, al naar de omstandigheden. De arbeidsdag voor de stationsbediende of voor het rijdend personeel — hoofdwachters en wachters, machinisten, stokers en remmers — had feitelijk geen andere omvangsgrens dan die welke een tussenruimte van ten minste 8 uren voorzag voor de nachtrust. Een bediende die zijn dagtaak te 22 uur 's avonds beëindigde, kon verplicht worden zijn dienst 's anderen daags te 6 uur 's morgens te hervatten, zelfs indien hij 3 km ver van zijn post woonde.

Als wekelijkse rust had men recht op een halve dag per week of één dag per veertien dagen, die in de week of de volgende Zondag moest genomen worden, volgens de diensttabel, maar dank zij de godsdienstige bekommernissen van dhr van den Peereboom, die van 1884 tot 1899 minister van Spoorwegen was, nl. 15 jaar lang — een record dat nooit neergehaald werd — moest op elke diensttabel voorzien worden, dat elke bediende 's zondagsmorgens over 2 uren moest beschikken om hem in de mogelijkheid te stellen zijn godsdienstige plichten te vervullen, indien hij dit verlangde.

Wat het jaarlijks verlof betrof, had het personeel (beambten en ambtenaren van alle graad en van elke dienstancienniteit) recht op 15 dagen per jaar, welk regime nog steeds van kracht is, terwijl de werkman maar betaald verlof bekam voor bepaalde omstandigheden : huwelijk, overlijden in de familie, eerste communie van een kind enz. Elke andere afwezigheid had het verlies van het loon tot gevolg.

Evenzo was de werkman zwaar benadeeld in zake ziektevergoeding en pensioensbedrag, in verhouding tot de voordelen die de beambten en ambtenaren op aat geniea genoten.

Dit verschil sproot voort uit het feit dat de ambtenaar bij koninklijk besluit, de beambte bij ministerieel besluit werd benoemd, terwijl de

werkman door de gewestelijke chef van dienst geworven en benoemd werd.

Verder was er een groot verschil tussen de bevorderingskansen van beambten en ambtenaren, al naar ze behoorden tot de zogenaamde uitvoerende diensten of tot het Centraal Bestuur : deze laatsten waren bepaald begunstigd zo in het opzicht van de snelle bevordering, als van de belangrijkheid van de bereikbare graden.

Het ligt voor de hand dat dergelijke toestanden aanleiding gaven tot velerlei kritiek en gesputter. Maar over welke actiemiddelen beschikte het personeel om tegen de misbruiken of onrechtvaardigheden in te gaan of om te trachten verbeteringen te bekomen ?

Het was op zware straf verboden een gezamenlijke klacht of verzoekschrift in te dienen.

Vragen om verbetering voor gans het personeel of van bepaalde categorieën van personeel konden dus maar tot uiting komen door bemiddeling van een volksvertegenwoordiger of een senator, die er wel voor zorgde de bediende niet bekend te maken van wie hij de belangen bij de minister verreegde.

Voor het overige, had de bediende van elke graad het recht over de hiërarchieke weg of rechtstreeks bij de Minister een klacht of een vraag in verband met zijn persoonlijke toestand in te dienen.

Zoals het verboden was gezamenlijke verzoekschriften of klachten in te dienen, zo was het nog strenger verboden groeperingen op te richten of ael uit te maken van eenaar weik organisme, dat tot doel had zich met de beroepsbelangen van het personeel bezig te houaen. Omdat hij dat verboa in de wind geslagen had, werd machinist Henri Renier, uit Luik, afgezet. Hij was de voorloper van het spoorwegsyndacalisme in België.

Aan Minister Helleputte, die minister van S.P.T. was van 1907 tot 1910, komt de veraienste toe de eerste steen van de vakvereniging bij de Spoorwegen gelegd te hebben. Hij, immers, verleende toelating tot het oprichten van beroepsverenigingen van bedienden behorende tot een zelfde categorie of tot een zelfde functie, met machtiging verzoekschriften namens de groepering in te dienen die alleen betrekking hadden op de toestand van bedienden van de categorie aie aoor de groepering vertegenwoordigd was.

Om erkend te zijn moest de groepering aan de Minister haar statuten en de lijst van haar leiders mededelen.

Deze beslissing werd door het personeel met grote vreugde onthaald, als de inzet van een ware zedelijke bevrijding.

De vooruitstrevende geesten betreurden echter de beperking, die door de Minister gesteld was, zich alleen per categorie te mogen verenigen, maar ze hadden vertrouwen in de toekomst en twijfelden er niet aan dat de eerste stap gezet was en ruimere opvattingen weldra zouden doorbreken.

En zo kwamen spoedig talrijke verenigingen van spoorwegpersoneel tot stand, nl. :

- de stations- en onderstationschefs;
- de hoofdwachters en wachters;
- de klerken;
- de hulpklerken;
- de assistenten;
- de haltechefs;
- de toezichtsbedienden (voorlieden en meester-gasten);
- de werklieden der exploitatie;
- de werklieden van de baan;
- de ambachtlieden;
- het technisch personeel;
- de machinisten en stokers;

en tal van andere nog. Op een gegeven ogenblik waren er 167 erkende verenigingen.

Al deze groeperingen haastten zich om aan de Minister talrijke verslagen over te maken, waarin de klachten en wensen van de door haar vertegenwoordigde categorie van bedienden uiteen gezet waren en er moest bij de Minister een nieuwe dienst opgericht worden, de dienst der beroepsverenigingen, gelast al die aanvragen te bestuderen, te ooraenen en er voor de Minister een synthese van op te maken.

Onder ons politiek regime heeft een Minister, gedurende zijn kort beheer, zelden de tijd belangrijke vraagstukken van zijn departement grondig te bestuderen en er diepgaande hervormingen in te voeren. Dit is de reden waarom Minister Helleputte, na zijn beslissing genomen te hebben, geen gelegenheid meer kreeg om werkelijke verbeteringen ten voordele van zijn personeel uit te vaardigen, en het is zijn opvolger, Minister de Broqueville, minister van 1910 tot 1912, die de eerste twee belangrijke lotsverbeteringen verleende, die gans het personeel van Spoorwegen genoot, namelijk :

- toekening van één jaar bonificatie in de bevordering, nl. 1/3 van de periodieke verhoging van 3 jaar;
- verbetering van de bezoldigingsschalen van een groot aantal bedienden van de lagere en middele categorieën.

Maar dan kwam de oorlog van 1914 en de lange parenthesis, gedurende welke alle politieke en syndicale werking stil viel.

Niet helemaal echter, want leiders van vakverenigingen zochten tijdens de Duitse bezetting van 1914-1918 contact en na de bevrijding, zodra de exploitatie der Spoorwegen door de Belgische Staat hervat werd, wachtte het personeel niet op de goede wil van de Minister om nieuwe toegevingen op het syndicaal gebied te vragen, maar het stelde de Minister van S.P.T. vóór het voldongen feit.

Hij werd aangeschreven, dat het personeel van zijn departement het recht op vereniging zonder de minste beperking wenste te genieten en dat krachtens dat recht, het personeel twee grote groeperingen opgericht had voor al de categorieën van bedienden :

- het (socialistisch) Nationaal Syndicaat voorgezeten door Renier — de argezette machinist —;
- het Christelijk Syndicaat.

Beide syndicaten groepeerden hoofdzakelijk de werklieden.

De grote meerderheid der ambtenaren en beampten waren, nuns inziens, ae mening toegeaan eensaeis, zich niet te kunnen verenigen met de standaenstrijd, waartoe ae leen van net Nationaal Synaicaat zich moesten bekennen en, anaeraeis, geen ael te moeten nemen aan ae gebeaen en goaaenijke aiensten, aie het Christelijk Synaicaat op zijn synaicae vergaaeringen hield.

De ambtenaren en beampten der Spoorwegen waren van gevoelen, dat politiek en goasaenst aanleidingen zijn tot veraeelaeha, tot versnippering van krachten, en dat ae beste oplossing zou gelegen zijn in een gemeenschappelijke strijd, uisistieua gevoera op beroepsgebied.

Ijdele wens, want de twee grote politieke syndicaten bleven op hun standpunt, waar ze ae steun genoten van ae partijen aie nun niet waren, en van waaruit zij, op nun beurt, aie partijen steunaen.

Inderdaad, reeds bij de eerste wetgevende verkiezingen, kort na 1918, weraen verschaene leiaers van beaie vakverenigingen tot volksvertegenwoordiger of senator verkozen, en onaer hen, onaer meer, Renier, ae argezette machinist.

In Augustus 1919 werd te Gent de Algemene Bond van ambtenaren en beampten opgericht, aie tot ael naa ai het niet-werkmaeaenpersoneel, buiten aie politieke, mosoniscne of goasaenstige invioea te verenigen. Op aat ogenblik bleven er van de 16/ verenigingen van voor 1914 nog slechts een dozijn groeperingen over, aie nog niet samengetrokken waren in een algemene vakvereniging, maar ae ene voor en ae anaer na sloten aie verenigingen aan bij de Algemene Bond, die in een manifest tot bekenamaking van zijn statuten en zijn programma, onder meer het voigenae verklaarae :

« De A.B., die kan beschouwd worden als het syndicaat van de geestesarbeiders van ons Bestuur, zal een dubbele en hoogstbelangrijke taak te vervullen hebben : eensaeis ae krachtaadige verdediging van ae staetelike en zeaetlike belangen van al de ambtenaren en beampten en, anderdeels, de gezonde en vredelievende oplossing van ae stridja tussen bestuur en Personeel, door de invoering van een stelsel van bestenaige medewerking, waartoe onze afgevaaraigden de vrucht van nun stuaen en hun ervaring zullen ten dienste stellen.

» Onze voornaamste eis bestaat in het bepalen van ons eigen lot, in overleg met het Bestuur, door onze deelneming in de Gemengde Commissies, Beroeps- en Arbeidsraden, Bevorderingscommissies. Dit is het enige middel om voor eenieder rechtvaardigheid te bekomen. Zo zullen wij de verzoening bewerken, die de geesten tot bedaren zal brengen en vrede en vertrouwen in al de standen doen heersen ».

Te oordelen naar de bewoordingen van dit manifest kan men vaststellen, dat de ontvoog-



ding van het personeel heel wat weg afgelegd had sedert de tijd dat het hem vergund werd gezamenlijke verzoekschriften in te dienen.

Zo was dan de oproep tot SAMENWERKING de wereld in, en deze oproep werd gehoord, vermits reeds in 1919 Minister Renkin een Gemengde Raadgevende Commissie aanstelde waarvan de taak als volgt bepaald was in een aan het personeel gerichte dagorder :

« Verlangend aan het personeel het middel aan de hand te doen om doelmatig mede te werken aan de behoorlijke oplossing van de bestuursvraagstukken die het rechtstreeks raken, heb ik een Gemengde Raadgevende Commissie van het personeel ingesteld.

» Deze Commissie zal als verbindingselement optreden tussen het personeel en de bestuurs-overheid. Ze zal samengesteld zijn uit afgevaardigden van de besturen, door mij gekozen, en uit afgevaardigden, rechtstreeks door het personeel aangeduid.

» Haar doel bestaat er in deze verschillende afgevaardigden samen te brengen, onder voorwaarden die vertrouwen inboezemen en van aard zijn om de strijdige belangen overeen te brengen.

» De toegewijde en verstandige medewerking van het personeel, vrijelijk verkozen om ze te vertegenwoordigen, is volstrekt vereist voor de behoorlijke gang van zaken.

» Ik koester de vaste hoop, dat de gemeenschappelijke besprekingen over de vraagstukken in verband met de beroepsbelangen hun in staat zullen stellen al de ingewikkelde vraagstukken van deze tijd te onderzoeken, niet alleen onder inachtneming van hun eigen bijzonder standpunt, maar van het hoger belang van de Staat, die de Staat is van al de Belgen. Alle belangen moeten overeenstemmen : van de voorspoed van de Staat hangt, per slot van rekening, het welzijn van haar bedienden en van de ganse bevolking af.

» De vele vraagstukken die thans de aandacht van de openbare mening gaande houden, kunnen geen billijke oplossing vinden, indien ze geen rekening houden met de werkelijkheid, indien ze niet ingegeven zijn door een geest van eendracht, onderling hulpbetoon en verdelende rechtvaardigheid.

« De Gemengde Commissie kan een machtig werktuig ten goede zijn. Ik zal steeds met de grootste welwillendheid en met de wens de oprechte inspanningen, de behoorlijk bestudeerde voorstellen onderzoeken, die de vrucht van haar besprekingen zullen zijn, steunen en voorthelpen ».

De edelmoedige beginselen die in deze dagorder bekendgemaakt werden, werden eenparig goedgekeurd door gans het personeel en de Gemengde Commissie werd ingesteld, maar dit verheugend initiatief was zó nieuw, zó onverwacht, en vooral zó belangrijk, dat noch het Bestuur noch het personeel die zaak van te voren voldoende hadden uitgediept en dus niet voorbereid waren opdat die Commissie zou kunnen worden opgericht zoals het moest en opdat ze

al de vruchten zou afgeworpen hebben, die men van weerszijden, van haar verwachtte.

Het Bestuur beging de vergissing als afgevaardigden bij de Gemengde Commissie vertegenwoordigers van onbeduidende categoriële groeperingen op dezelfde wijze te aanvaarden, als die der drie grote vakverenigingen. Geen voorwaarde was gesteld wat betreft het aantal leden en er was derhalve geen evenredige vertegenwoordiging.

Op elke vergadering, in plaats van de punten te bestuderen en te bespreken die door het Bestuur aan de agenda gesteld waren, vroegen sommige afgevaardigden het woord, onder voorwendsel van ordemotie, maar in werkelijkheid om aan demagogisch opbod te doen en eisen uiteen te zetten, die klaarblijkelijk overdreven waren.

De voorzitter der Commissie gaf blijk van een volkomen gebrek aan gezag; hij liet de besprekingen afwijken, verhoogde nog de verwarring en droeg de schuld, dat geen ernstig werk kon worden gedaan of zelfs aangevat.

Deze toestand wekte de misnoegdheid van de afgevaardigden der drie grote vakverenigingen, en nadat ze op vergaderingen van de Gemengde Commissie tevergeefs verzet aangetekend hadden tegen die erbarmelijke wanorde, besliste het Nationaal Syndicaat — het belangrijkste wat het aantal leden betreft — dat zijn afgevaardigden de vergaderingen van de Commissie niet meer zouden bijwonen, zolang deze op geen andere grondslagen zouden heringericht zijn.

Deze grondslagen werden aan de Secretaris-generaal van het Departement uiteengezet door een afvaardiging, samengesteld uit twee vertegenwoordigers van elk van de drie grote verenigingen en aan de Minister voorgelegd, terwijl tevens aangedrongen werd op een spoedige beslissing in verband met de herinrichting van de Gemengde Commissie.

Maar die beslissing liet op zich wachten.

Niettemin, bekwam het beginsel van de *medewerking* tussen het personeel en de hogere overheid een bekrachtiging op twee andere gebieden, dit van de beteugeling van de fouten en van de arbeidsregeling.

Bij besluit van 17 Mei 1921, stelde Minister Neujean een Beroepsraad in, die tot doel had de bedienden van het vast kader op hun aanvraag te horen, die met een zware tuchtstraf bedreigd waren, hetzij wegens gemeenschappelijke misdrijven : diefstal, ontvreemding, drankmisbruik, tuchteloosheid enz., hetzij voor beroepsvergrepen : seinvoorbijrijding, treinongeval enz.

Deze Raad van Beroep was ingedeeld in Kamers, volgens de aard van het te onderzoeken geval en de categorie van personeel, waartoe de betrokken bediende behoorde.

Elke Kamer was voorgezeten door een Beroepshofmagistraat. Ze bestond uit zes of acht bijzitters, de helft er van verkozen door de Minister, de andere helft door het personeel, met de tussenkomst van de voornaamste syndicaten.

De betrokken bediende kon zich laten ver-

dedigen door een lid van het personeel, naar eigen keuze.

Het met redenen omkleed advies van de Beroepsraad werd aan de Minister ter beslissing voorgelegd.

Dit is dus het eerste organisme tot *medewerking*, waarin wij het principe van *paritaire* vertegenwoordiging toegepast zien.

Ter uitvoering van een andere beslissing van Minister Neujean, werden in 1921 Personeelsraden opgericht bij de centrale werkplaatsen voor locomotieven, wagens en rytuigen, bij de locomotiefdepots, bij de belangrijke stations en bij de dienstdirecties. Deze Personeelsraden waren gelast rechtstreekse en bestendige betrekkingen tot stand te brengen tussen de arbeiders en hun onmiddellijke chefs en de zaken van *plaatselijk* belang te regelen in verband met :

- de bescherming van de gezondheid en de veiligheid der arbeiders;
- de hygiëne der lokalen;
- de voorzorgsmaatregelen tegen ongevallen en beroepsziekten;
- de toepassing van de arbeidsregeling : duur, rust, verlof, beurtwisseling, overuren, gevaarlijk werk, enz.;
- de verbetering van het rendement, het gereedschap, de hoedanigheid van de grondstoffen, nieuwe werkwijzen, enz.

Na de voorstellen of het advies van de Personeelsraad gehoord te hebben, was de onmiddellijke chef er toe gemachtigd zelf de maatregelen toe te passen waarmee hij binnen de grenzen van zijn macht instemde en legde hij de andere voor aan de bevoegde overheid.

Nieuwe vorm van *medewerking* : het Bestuur legt aan het advies van de vertegenwoordigers van het personeel vraagstukken voor die het personeel raken of, omgekeerd, leggen de erkende afgevaardigden van dat personeel, bij verkiezing door al de bedienden van een zelfde werkpost aangewezen, aan de onmiddellijke chef de klachten, vragen of voorstellen van hun opdrachtgevers voor.

De Minister zegt, dat hij op de goede wil van het personeel rekt bij de toepassing van die nieuwe maatregel, waarvan hij met vertrouwen de beste uitslagen verwacht.

Laten we hier in herinnering brengen, dat inmiddels in het Staatsblad van 28 Mei 1921 de wet van dezelfde maand verscheen, die aan elke Belg vrijheid van vereniging op alle gebied waarborgde.

Minister Neujean ondervond weldra welke diensten zijn Bestuur, en bijgevolg de Staat, mochten verwachten van goed georganiseerde personeelsgroeperingen, belangrijk in het opzicht van de effectieven die zij vertegenwoordigen en waarvan de leiders, bewust van hun plichten tegenover hun opdrachtgevers en tegenover het land, voor beide betrokken partijen, een verheugde invloed konden uitoefenen, door buitensporige eisen van wege het personeel te remmen, door tegen de demagogie in te gaan, door orde, harmonie en maat in de stroom van eisen te bren-

gen, die door de talrijke categorieën van bedienden voorgesteld werden, door de overheid te helpen bij het opzoeken van de billijkste oplossingen, die met de begrotingsmogelijkheden verenigbaar zijn.

Om enkele leiders van de drie grote vakverenigingen in de mogelijkheid te stellen die kiese, maar uiterst nuttige taak te vervullen, verleende de Minister hun dienstvrijstellingen en verkeersvoordelen, die volstrekt nodig erkend werden.

Rond datzelfde tijdstip moest met stukken en brokken het vraagstuk van de bezoldigingen van het personeel geregeld worden, veroorzaakt door de verhoging van de levensduurte, die na de oorlog van 1914-1918 tot uiting kwam.

Naast het basisloon of de basiswedde, vooraf verhoogd ten opzichte van de cijfers van 1914, voerde de Staat verschillende aanvullende bezoldigingen in, nl. een duurttestoeslag, een standplaatsvergoeding voor de grote centra en een gewestelijk bijloon voor de werklieden, daar waar de plaatselijke nijverheid aan zijn arbeiders lonen betaalde die merkkelijk hoger waren dan die van de Staat.

In Juni 1921 stichtte Minister Neujean een *paritaire* commissie, door hem zelf voorgezeten, en belast met de studie van de loonschaalherziening. Ze was samengesteld uit vijf hogere ambtenaren, die de verschillende Besturen van het departement vertegenwoordigden, en uit vijf personeelsafgevaardigden van de grote syndicaten.

De vrucht van de werkzaamheden van die Paritaire Commissie was de inwerkingstelling, met terugwerkende kracht tot 1 Mei 1921, van een algemene verhoging van de bezoldigingschalen, doch in een klaarblijkend onvoldoende mate en waarbij geen rekening werd gehouden met de nochtans erkende noodzakelijkheid sommige bijzondere toestanden te regelen (bij een indexcijfer van de levensduurte van 450 tot 500 p. bedroeg de gemiddelde verhoging van de schalen slechts ongeveer 2,5, met maximum van 3,75 voor de aanvangsbedragen).

Op het stuk van de arbeidsvoorwaarden, vermeden we, dat onder de drang van de wind van hervormingen die na de wapenstilstand van 1918 waaide, het stelsel van de achturige werkdag en de wekelijkse rustdag bij de Spoorwegen ingevoerd werd van het jaar 1919 af. Dit regime werd wettig en algemeen gemaakt bij de wet van 14 Juni 1921.

Na de sluiting van de werkzaamheden van de Bijzondere paritaire commissie der loonschalen, in 1921 opgericht, werd deze ontbonden en nadien bestond er geen andere georganiseerd contact meer, sedert de Gemengde Raadgevende Commissie om de reeds vermelde redenen opgehouden had te werken.

Nochtans werden bij de Secretaris-generaal en bij Minister Neujean verscheidene vergaderingen gehouden om tot een akkoord te geraken omtrent een nieuw ontwerp van oprichting van een Gemengde of Paritaire Commissie; de Minister erkende er volmondig het nut en zelfs de noodzakelijkheid van, maar de rest van het jaar



1921 en heel het jaar 1922 gingen voorbij, zonder het minste resultaat. In die omstandigheid gaf Minister Neujean, vermoedelijk verkeerd voorge-licht, blijk van een zeer betreurenswaardig ge-  
brek aan krachtadigheid.

Het ligt nochtans voor de hand, dat in weerwil van het feit dat de Gemengde Commissie niet weder opgericht werd, talrijke eisen door personeelsgroeperingen schriftelijk naar voren gebracht werden. Enkele gedeeltelijke verbeteringen werden op die wijze bekomen, maar dit volstond niet om de gemoederen tot bedaren te brengen.

De misnoegdheid nam toe onder het personeel van alle openbare besturen, wegens de ontoereikendheid der bezoldigingen en de gestadige stijging der levensduurte.

In 1923 werd door alle groeperingen een krachtige campagne ingezet om de aanpassing der wedden en lonen aan de kosten voor levensonderhoud te bekomen. Dringende stappen werden bij ministers en parlementairen gedaan; interpellaties vonden plaats in de Kamer; de ministers erkenden de gegrondheid dezer eisen maar konden ze, tot hun spijt, bij gebrek aan begrotingskredieten, niet inwilligen.

Het personeel gaf blijk van ongeduld en in 1923 gingen bedienden van een plaatselijke afdeling van het Nationaal Syndicaat in staking, zonder dat de leiders van dit organisme hun daartoe bevel of toelating gegeven hadden.

Het Nationaal Syndicaat keurde echter het oeffenaar der stakers niet af; weldra sloten verschillende andere afdelingen zich van zelf bij de beweging aan en enkele spoorwegdiensten waren gedurende de aanse maand Mei min of meer ontreederd. Deze onvoorbereide staking, waaraan 10 tot 15 duizend bedienden of meer dan 100.000 deelnamen, kon niet dan mislukken. De stakers moesten begin Juni het werk hervatten zonder van de Minister een toegeving of een belofte verkregen te hebben. Welintendeel, alle centrale en gewestelijke leiders van het Nationaal Syndicaat, dit is ongeveer 160 bedienden van alle rang, werden afgezet; honderden anderen werden gedurende bepaalde tijd geschorst zonder wedde of loon.

Bovendien besloot de Ministerraad dat de permanente en semi-permanente afvaardigden van alle syndicale organismen — de afgezetten van het Nationaal Syndicaat uitgezonderd — onmiddellijk de volledige uitoefening van hun ambt moesten hervatten.

\*  
\* \*

Sinds de bevrijding van het land in November 1918 had de gedachte van de industrialisatie van de spoorweg veld gewonnen in de leidende kringen; deze gedachte nam de overhand op het reeds vóór 1914 aenonderde idee dat het nuttig zou wesen de spoorweg tot een zelfstandige regie te maken.

Een Commissie belast met de studie van de industrialisatievorm werd door de Regering opgericht.

Ingevolge de studie van deze commissie kondigde Minister Neujean op 12 Februari 1924 in de Senaat aan dat hij de hoge leiding van de

Spoorwegen ging toevertrouwen aan een ingenieur uit de private nijverheid en verantwoordde hij zijn beslissing aldus :

« De verbeteringen in onze installaties en in onze organisatie zullen hun uitwerking slechts krijgen als ze aangevuld worden met een betere coördinatie der krachtsinspanningen en door een meer methodische en industriële exploitatie.

» Om dit doel te bereiken is me gebleken dat een Directeur-Generaal diende benoemd die volkomen vertrouwd is met de industriële zaken en die bekwaam is een meer commercieel aspect te geven aan de ietwat ouderwetse organisatie die het Spoorwegbestuur is. »

Aldus werd dhr Françoisse, ingenieur der A.C.E.C., benoemd tot Directeur-Generaal der B.S. met zeer uitgebreide machten.

Deze benoeming werd door het personeel zeer gunstig onthaald.

Ze werd gevolgd van de indiening van een wetsontwerp houdende instelling van de financiële zelfstandigheid der Spoorwegen, welke hervorming naderhand de doorvoering van de industrialisatie van het net moest mogelijk maken.

Dhr Françoisse nam spontaan contact met de leiders van de Bond van A. en B., zette hun zijn reorganisatieplan uiteen, deed navraag naar de rechtmatige wensen van het personeel en zegde zijn volle medewerking toe voor de verwezenlijking van wat hij billijk zou achten, en ik reken, zegde hij, op de steun van allen om me te helpen bij de doorvoering van mijn programma.

Naar zijn inzicht was er te veel personeel bij de spoorweg; het was nodig de effectieven te verminderen, van alle bedienden een goed rendement te verkrijgen, in de leidende posten bekwame chefs te benoemen die voor hun beheer verantwoordelijk zijn en over het algemeen het personeel beter te bezoldigen. Om te besluiten, verklaarde hij, minder gezagdragers en meer geld, dat moet er zijn.

Een eerste maatregel binnen het kader der voorgenomen reorganisatie bestond in de beschikbaarstelling met behoud van wedde van een aantal ambtenaren die te oud geacht werden of die niet de vereiste geschiktheid hadden om zich aan te passen aan de door de dhr Françoisse beoogde snelle vernieuwing der spoorwegen.

Anderzijds werd een genademaatregel getroffen ten gunste van de bedienden die in Juni 1923 wegens stakingsfeiten afgezet werden; het merendeel hunner kwam weer in dienst.

Herhaalde malen werd contact genomen met dhr Françoisse; hierbij werd de aanvankelijke indruk ten volle bevestigd, namelijk dat een nieuwe tijd voor de spoorweg was aangebroken en dat het grootste optimisme gewettigd was, zowel aangaande de modernisatie der diensten in het belang der spoorweggebruikers, als wat een merkelijke verbetering van het lot van het personeel betreft.

Op 22 Juni 1924, en op uitnodiging van de Bond van A.B., zaten Minister Neujean en Directeur-Generaal Françoisse aan bij het heel democratisch banket na het jaarlijks congres van die groepering dat toen te Mechelen gehouden werd.

Hierbij viel een incident voor dat vermeldenswaard is.

Het banket had plaats in de stadsfeestzaal. Ongeveer 400 personen, waaronder een honderdtal dames, zaten aan de dis. Op de tijd gesteld voor de aanvang van het banket ging het personeel van de restauratiehouder, aan wie de onderneming was opgedragen, in staking en weigerde het alle dienst indien de gevorderde verhoging niet terstond toegekend werd.

Men denke even aan de verlegenheid van de leiders van de Bond en inzonderheid van zijn voorzitter, gezeten tussen Minister Neujean en Directeur-Generaal Françoisse, nu juist als deze overheidspersonen voor de eerste maal door hun aanwezigheid van hun belangstelling voor het syndicale werk hadden willen laten blijken.

Na één uur onderhandelen gaf de restauratiehouder aan deze dreiging toe om een openbaar schandaal te vermijden; het banket verliep in de beste orde.

Andere Syndicaten, voor wie de Minister en de Directeur-Generaal « de patroon », dus de vijand waren, beknibbelden dit ongehoorde feit dat een syndicaat zulke personaliteiten had durven uitnodigen; het feit dat deze aangenomen hadden, was het duidelijk bewijs dat er tussen de Minister en de Bond een verstandhouding was.

Maar de tafelrede, eerst van de Voorzitter en daarna die van de Minister, de plechtig afgelegde beloften van de Minister en de gelukkige verwezenlijkingen die onmiddellijk volgden, toonden aan het ganse personeel wat te bereiken is met een oprechte medewerking van beide partijen: werknemers en werkgevers, in het bewustzijn hunner wederzijdse belangen.

Minister Neujean erkende het onomwonden in zijn toespraak door te verklaren hoe het hem verheugde dat de ambtenaren opbouwend werk verrichten en dat hij op hen kon rekenen om een betere toekomst voor te bereiden.

In de loop van dezelfde maand Juni 1924 nodigde Minister Neujean de afgevaardigden der grote personeelssyndicaten in zijn Kabinet en, ten overstaan van de hoge directie der Spoorwegen en van haar Directeur-Generaal dhr Françoisse zette de Minister aan de afgevaardigden zijn reorganisatieplan uiteen, tevens met het verzoek hun eventuele opmerkingen en suggesties te doen kennen.

Door de daaropvolgende gedachtenwisseling konden verscheidene kwesties gepreciseerd en aangevuld worden ten genoegen van beide betrokken partijen.

\*  
\* \*

Een tragische mare liep op 23 Juli 1924 door het land. Dhr Françoisse, Directeur-Generaal, nauwelijks 5 maanden geleden benoemd, in wie het personeel alle vertrouwen en hoop gesteld had, die aan het land zo kostbare diensten had kunnen bewijzen, was de nacht te voren schielijk overleden.

\*  
\* \*

Begin October 1924 werden eindelijk de sinds maanden toegezegde nieuwe schalen bekendgemaakt. Deze schalen omvatten een automa-

tische aanpassing aan de levensduurte en herstelden ten dele de onrechtvaardigheid die eertijds gepleegd werd tegenover de wedden waarvan de verhoging verhoudingsgewijze veel kleiner geweest was dan die van de lonen der werklieden.

Deze nieuwe schalen waren van toepassing met ingang van 1 Juli 1924. Ze waren vastgesteld op de basis van een vast gedeelte overeenkomende met een indexcijfer van 300 punten, aan te vullen met een stelsel van veranderlijke sneden ter aanvulling van het verschil tussen 300 en het werkelijk indexcijfer dat toen ongeveer 500 punten bedroeg.

Vóór de invoering er van had de Bond A.B. er op aangedrongen dat terzelfder tijd twee belangrijke hervormingen zouden doorgevoerd worden die hij herhaaldelijk gevorderd had en waarop hij speciaal de aandacht van Minister Neujean gevestigd had op het Congres te Mechelen, namelijk :

- de herziening der loopbanen,
- de opheffing van de « persoonlijke titel ».

Deze hervormingen komen in het kort hierop neer :

a) *Herziening der loopbanen.* — Verschillende, sinds 1913 bekomen verbeteringen hadden voor gevolg gehad ofwel een inkorting van de termijnen vereist om een weddeverhoging te bekomen (b.v. 1 jaar, dan 2 jaar, dan weer 2 jaar, in plaats van 2 jaar, 3 jaar, 3 jaar — dus een versnelling van 3 jaar). ofwel de verhoging van het minimum van een schaal, ofwel de verlenging van een schaal boven het vroeger maximumbedrag.

De bedienden met enkele jaren ancienniteit haalden geen voordeel uit deze verbeteringen. In sommige gevallen bereikten de jonge bedienden bij voorbeeld op 5 jaar het weddebedrag dat hun oudere collega's slechts na 8 jaar ancienniteit bekomen hadden.

Ofwel waren ze na 24 jaar ancienniteit nog niet aan het maximumbedrag van hun schaal gekomen, dan wanneer hun jongere collega's dit bedrag na 21 jaar zouden bereiken.

Het personeel vroeg dringend dat de loopbanen zouden herzien worden en dat de schalen en bevorderingstermijnen fictief op elke bediende zouden toegepast worden alsof de nieuwe bezoldiginasschalen immer hadden bestaan.

b) *Opheffing van de « persoonlijke titel ».* — Wanneer, vóór 1924, een bediende in een examen voor een hogere betrekking slaagde of normaal tot een hogere betrekking toegelaten werd, was zijn aanvangswedde het minimumbedrag van de schaal der nieuwe betrekking. Welnu, als de bediende reeds enkele dienstjaren telde, was zijn wedde of loon hoger dan het minimum der nieuwe betrekking. Om zijn inkomsten niet te verminderen werd hij op dit minimumbedrag benoemd en behield hij « ten persoonlijken titel » het verschil tussen dit minimum en de wedde of het loon in de vorige betrekking verworven. Bij voorbeeld, een aangestelde met 1.500 fr. die in het examen voor hulpklerk geslaagd was, werd benoemd op 1.100 fr., plus een toeslag ten persoonlijken titel van 400 fr. Een dergelijk bediende bleef aldus soms gedurende verscheidene jaren zonder een inkomstenverhoging, want zijn achterenvolgende bevorderingen kwamen neer op 1.100 + 400 fr. — 1.300 + 200 fr. — 1.500 fr. d.i.



toddat de « persoonlijke titel » verdween, doordat hij door fictieve verhogingen van de schaal der nieuwe betrekking verviel.

Deze schreeuwende onrechtvaardigheid werd deels ongedaan gemaakt, eerst door een beslissing waarbij het genot gewaarborgd wordt van de verhogingen welke de bediende in de verlaten betrekking zou bekomen hebben, daarna door een andere beslissing waarbij hem de geldelijke uitwerking van een halve bevordering toegestaan werd telkens als hij een fictieve bevordering in zijn nieuwe betrekking verwierf.

Het personeel achtte dit stelsel onbillijk en oordeelde dat een bediende die in een hogere betrekking overging, zijn verworven bezoldiging diende te behouden, een bonificatie als beloning behoorde te bekomen en vervolgens zijn volle periodieke verhogingen in de nieuwe betrekking moest ontvangen.

Het personeel kreeg aldus volkomen voldoening op beide punten en er mag gezegd worden dat deze beslissing, waarbij een onrecht uit het verleden hersteld werd, een diepere voldoening schonk dan de nieuwe schalen die als een onontkoombaar gevolg van de stijging der levensduurte beschouwd werden.

\* \* \*

In December 1924 werd dhr Foulon, beheerder oud stelsel, d.i. Directeur van de Baan, tot Directeur-Generaal benoemd ter vervanging van dhr Françoisse, overleden.

In een dagorder tot kennisgeving van zijn benoeming laat dhr Foulon zich uit als volgt :

« Ik reken het me tot een plicht aan het personeel van alle rang mijn vertrouwen uit te drukken in zijn toewijding tot de openbare zaak en in zijn medewerking aan de goede exploitatie van het net... »

En verder :

« De uitrusting van het net moet gepaard gaan met nieuwe maatregelen van aard om een nauwe en doelmatige samenwerking van het personeel in de verschillende kringen van zijn activiteit tot stand te brengen... »

Ondanks deze van weerskanten herhaalde bevestiging van een wederzijdse wil tot mede-samenwerking, kon het contact tussen het personeel en de hogere overheid niet hersteld worden in de schoot van een Gemengde Commissie of, wat beter zou zijn, van een Paritaire Commissie; er was nog slechts van tijd tot tijd een officieus contact met de Minister over detailkwesties.

Aldus was de toestand toen dhr Neujean in Juni 1925 ophield Minister van S.Z.P.T.T. te zijn en door dhr Anseele vervangen werd.

Deze liet zich dadelijk in met de wederoprichting van de Paritaire Commissie die, na enkele voorbereidende vergaderingen, op 4 Augustus 1925 door Minister Anseele officieel geïnstalleerd werd. De bestendige afgevaardigden der syndicaten, met vrijstelling van dienst, werden weer aangesteld, doch met verplichting voor de syndicaten tot terugbetaling van hun wedde aan het Bestuur.

Minister Anseele besloot verder tot de wederindienstneming van de wegens stakingsfeiten afgezette bedienden die nog niet begenadigd waren en tot de toekenning aan de werklieden van 6 dagen betaald verlof met ingang van 1926.

De nieuwe Paritaire Commissie was verdeeld in 4 subcommissies, dus een subcommissie voor elk der grote besturen van het departement : Spoorweg - Posterijen - T.T. - Zeewezen.

De Paritaire Subcommissie van de Spoorweg omvatte 6 ambtenaren als vertegenwoordiger van het Bestuur en 6 afgevaardigden der Syndicaten, namelijk : 3 van het Nationaal Syndicaat, 1 van het Christen Syndicaat en 2 van de Algemene Bond van Ambtenaren en Beambten.

De Plenaire Paritaire Commissie omvatte 13 leden als vertegenwoordiger van het Bestuur + 13 leden als vertegenwoordiger der syndicaten; ze was door de Minister of zijn afgevaardigde voorgezeten.

De verdeling der mandaten toegekend aan de afgevaardigden van het personeel geschiedde, in overleg met de syndicaten, volgens een raming van het benaderend aantal der bij elk dezer groeperingen aangesloten leden.

De Paritaire Commissie hield zich in de eerste plaats bezig :

- met de regeling van talrijke kwesties in verband met de toepassingsmodaliteiten van de nieuwe schalen en de herziening der loopbanen;
- met de toepassingsvoorwaarden bij de Spoorweg van de wet op de 8-urige werkdag, wat een zeer ingewikkelde kwestie is, daar tal van diensten dag en nacht, andere gedurende een tijdsbereik van 16, 17, 18 uren per dag werken;
- met de toepassing op de werklieden van wat men « de commissionering » noemde, d.i. de toekenning aan de werklieden van hetzelfde regime als de beambten in zake pensioen, verlof, ziektevergoeding, wijze van betaling van het loon enz.;
- met het opsporen van bezuinigingen ter compensatie van de uitgaven voortvloeiende uit de aan het personeel toe te kennen verbeteringen;
- met het opmaken van een Syndicaal Statuut.

In de Senaatsvergadering van 27 Januari 1926 verklaarde Minister Anseele onder meer :

« Toen ik aan het hoofd van het Departement gekomen ben, heb ik vastgesteld dat de wil om de Spoorwegen de industriële weg op te sturen aanwezig en werkzaam was. Wat ik aanbracht is de wil de hand- en geestesarbeiders daaraan te doen medewerken en uit deze schat van krachten alles te putten wat hij bevat in het belang der collectiviteit. »

De gebeurtenissen volgen dan elkaar in een vlugger tempo op; we vlieden naar de ontknoping van deze verwarde toestand waarin men aanvoelt dat de Spoorweg niet op de hoogte is van de vooruitgang der techniek die overal doorbreekt en waarin de wil tot medewerken van beide zijden gestadig tot uiting komt zonder in een daadwerkelijke organisatie en in een agerende werkelijkheid te kunnen omgezet worden.

Op 1 Maart 1926 zijn de Ministers in Kabinetraad vergaderd onder het voorzitterschap van Eerste Minister Pouillet. De Raad aanvaardt met eenparigheid van stemmen het principe van de organisatie in regie der Spoorwegen om de vlottende schuld te kunnen consolideren.

Na vier maanden van koortsige beroering rond deze kwestie en van politieke en financiële on-

derhandelingen in diverse zin, werd het ontwerp van wet tot instelling van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen bij het Parlement ingediend.

's Lands financiële toestand was onrustbarend geworden. De Belgische frank diende ten spoedigste gestabiliseerd.

De wet werd op 17 Juli in de Kamer en op 22 Juli 1926 door de Senaat goedgekeurd.

Daarin werd de oprichting van een Maatschappij voorzien die het recht zou hebben om gedurende 75 jaar het Staatsspoorwegnet te exploiteren.

De Maatschappij wordt beheerd door een Raad van Beheer bestaande uit 21 leden, waarvan er 18 door de Koning en 3 door het personeel benoemd worden.

De 18 beheerders welke door de Koning benoemd worden, vertegenwoordigen alle grote algemene landsbelangen : handel, nijverheid, finantie enz.

In werkelijkheid wordt het personeel door 4 leden, in plaats van 3 vertegenwoordigd, daar het vierde, eveneens door de Koning benoemd, door de leden (werklieden en beambten) van de Hoge Arbeidsraad aangeduid wordt en leider van een Syndicaat van Spoorwegmannen is. Deze 4 mandaten werden toegewezen als volgt : 3 aan het Nationaal Syndicaat en 1 aan het Christen Syndicaat. De Bond van A.B. had geen vertegenwoordiger onder het voorwendsel dat hij niet alle categorieën van personeel verenigde.

De Raad van Beheer beschikt over de meest uitgebreide macht om de Maatschappij te beheeren en te besturen.

Daar de beheerders die het personeel vertegenwoordigen dezelfde rechten als de overige leden van de Raad hebben, vloeit hieruit voort dat het medezeggenschap van het personeel officieel en wettelijk bij de wet van 23 Juli 1926 ingesteld werd.

Aangaande de toestand en de verworven rechten van het personeel van het voormalig Bestuur der Staatsspoorwegen dat automatisch naar de nieuwe Maatschappij overgegaan was, bepaalt de wet wat volgt :

Art. 13. — De toestand van het personeel, dat thans verbonden is aan het Beheer der Staatsspoorwegen, wordt in hoofdzaak geregeld als volgt :

Er wordt een paritaire commissie opgericht, bestaande uit ten hoogste twintig leden, te benoemen door de Raad van Beheer en door de organisaties waarin de leden van het personeel gegroepeerd zijn.

Bedoelde commissie wordt voorgezeten door een niet stemgerechtigd rechtsgeleerde, door de Koning aan te wijzen.

De commissie maakt de statuten van het personeel op.

In die statuten wordt de oprichting voorzien van een nationale paritaire commissie, bestaande uit twintig leden zoals hierboven is voorzien te benoemen, en voorgezeten door de Minister van Spoorwegen, voorzitter van de Raad van Beheer of door diens gemachtigde.

Zij is bevoegd om :

1° Al de kwesties te onderzoeken betreffende de arbeidsovereenkomst, de veiligheid, de hygiëne en over het algemeen, al de kwesties die

voor het personeel rechtstreeks van belang zijn, kwesties die haar worden overgemaakt door de Minister van Spoorwegen, de Raad van Beheer, het algemeen bestuur of de gewestelijke commissies, waarvan hieronder sprake is;

2° Haar advies uit te brengen over al de kwesties van algemene aard, die de Minister van Spoorwegen, de Raad van Beheer of het Algemeen Bestuur meent haar te moeten voorleggen, onder meer in de gevallen waarin die hoge overheden oordelen dat die zaken voor het personeel onrechtstreeks van belang kunnen zijn;

3° Deel te nemen aan het Beheer van de ten behoeve van het personeel opgerichte of op te richten instellingen.

In de statuten moet insgelijks de oprichting voorzien worden van gewestelijke paritaire commissies, die voor opdracht hebben de voorstellen en bezwaren van het personeel betreffende de hygiëne, de veiligheid, de regeling van de arbeid en de verbetering der productie te onderzoeken. Die adviezen en bezwaren, wanneer er door de bevoegde overheid geen gevolg wordt aangegeven, worden langs hiërarchische weg, aan de Raad van Beheer overgemaakt. Dat overmaken geschiedt zonder uitstel, derwijze dat het hoger beheer zijn beslissingen kunne mededelen binnen de tijd van ten hoogste vijftien dagen.

De gewestelijke commissies helpen de diensthoofden bij het opmaken van de lijsten van bijlagen, vergoeding voor dienstouderdom, dienststroken en van de bevorderingstabellen. Bedoelde commissies geven bovendien haar advies over al de vraagstukken betreffende de werkregeling, telkens ze haar door de gewestelijke overste worden voorgelegd en inzonderheid wanneer die overste van oordeel is dat bedoelde vraagstukken voor het personeel onrechtstreeks van belang kunnen zijn.

De nationale paritaire commissie en de gewestelijke commissies komen op de geregelde tijdstippen bijeen.

Wanneer het statuut van het personeel eenmaal bepaald is, kunnen er geen wijzigingen meer worden aan toegebracht zonder de toestemming van de paritaire commissie, die bij meerderheid van twee derden beslist.

Aangezien de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen een zelfstandig nijverheidsbedrijf uitmaakt, is zij aan het gemeen recht onderworpen wat betreft de arbeidsduur en de vrijheid van vereniging.

De Paritaire Commissie, « constituerende Commissie » geheten omdat ze belast was met het opmaken van het Statuut van het Personeel, was voorgezeten door dhr Gesché, Procureur-Generaal bij het Hof van Verbreking. Onder de 10 leden die de Maatschappij vertegenwoordigen, vinden we 3 beheerders, onder wie dhr Galopin, Gouverneur van de Société Générale, tijdens de oorlog vermoord, dhr Vander Steghen, burgemeester van Gent en dhr Ithier.

De 10 vertegenwoordigers van het personeel omvatten 6 afgevaardigden van het Nationaal Syndicaat, 2 van het Christen Syndicaat en 2 van de Algemene Bond van Ambtenaren en Beambten.

Het opmaken van het Statuut van het Personeel vergde meer dan 5 jaar studie en bespreking.

De definitieve tekst er van werd op 14 October 1932 met algemene stemmen goedgekeurd.



Hij omvat 16 hoofdstukken waarbij alle kwesties met betrekking tot het personeel (werving, bezoldigingen, benoemingen, diensttijden, ziekte, pensioenen enz.) geregeld worden.

Het Statuut van het Personeel, vastgesteld in uitvoering van de wet, bindt wettelijk het personeel en de Maatschappij wat hun wederzijdse rechten en plichten betreft. Het dient ten grondslag voor het onderzoek van alle geschil tussen beide partijen dat vóór de Werkrechtscraad of de gewone Rechtbanken gebracht wordt.

In verband met Hdst. XIII. Statuut van het Personeel, achten wij het belangwekkend een woord te zeggen omtrent de aanwijzing van de vertegenwoordigers van het personeel in de schoot der Nationale Paritaire Commissie. Er is geen verkiezing. De Syndicaten, in overleg met de Maatschappij, hebben geoordeeld dat de niet bij een syndicaat aangesloten spoorwegmannen niet mogen tussenbeide komen in de verdeling der mandaten. Deze verdeling geschiedt op grond van de door de Syndicaten aangegeven betalende effectieven. De aangegeven cijfers worden streng gecontroleerd. Bij bedrog stelt het in gebreke bevonden syndicaat er zich aan bloot van de Paritaire Commissie uitgesloten te worden. Na verificatie der effectieven worden de mandaten verdeeld volgens de bij de wetgevende verkiezingen toegepaste methode der evenredige vertegenwoordiging.

In uitvoering van de wet en overeenkomstig het Statuut van het Personeel bestaat het medezeggenschap thans in de volgende organismen : Raad van Beheer : 4 leden op 21 vertegenwoordigen het personeel; Bestendig Comité bestaat uit 4 beheerders waarvan 1 het personeel vertegenwoordigt. Paritaire Vertegenwoordiging : Nationale Paritaire Commissie; Nationale Paritaire Subcommissie; Gewestelijke Paritaire Commissie (Directie, groepen en grote centrale werkplaatsen); Comité der Sociale Verzekeringen; Bestuurscomité van het Kledingfonds; Bestuurscomité van het Vakonderwijs; Raad van Beroep (tuchtmaatregelen).

De Onderzoekscmissies die na de bevrijding werden ingesteld voor het onderzoek van de gevallen van burgerontrouw en die door magistraten waren voorgezeten, omvatten een even groot aantal bijzitters aangewezen door de Maatschappij en door de Syndicaten. Ten minste één dezer bijzitters was een erkend weerstander. (Er mag hier gememoreerd worden : wettelijke medezeggenschap bij de Spoorweg einde 1926, en Ondernemingsraad in de private nijverheid : wet slechts van September 1948).

Het zou een saai werk zijn hier alle geslaagde maatregelen op te sommen en te bespreken die dank zij dit oprechte en toegewijde medezeggenschap konden verwezenlijkt worden zo in het belang van de spoorweggebruikers en de Rijksbegroting als ten gunste van het personeel.

De afgevaardigden van het personeel doen niet aan demagogie. Ze zijn zich bewust van hun plicht jegens het personeel en jegens het land en ze kwijten zich van hun opdracht met een bevoegdheid en een beroepseerlijkheid welke de overige leden van de Raad van Beheer — wij zijn er van overtuigd — zonder voorbehoud erkennen.

Indien, in de private nijverheid de vertegen-

woordigers van het personeel hun rol op gelijke wijze opvatten, moeten de bedrijfsleiders geen vrees koesteren omtrent de werking van de Ondernemingsraden of omtront het medezeggenschap dat ongetwijfeld in een later stadium zal verwezenlijkt worden.

Bij de Spoorweg werd het aantal bedienden, dat vóór de oprichting van de Maatschappij meer dan 120.000 beliep, geleidelijk herleid tot minder dan 90.000 (1) dank zij een betere inrichting van het werk en een verhoging der productie. Door belangrijke hervormingen en nieuwigheden : algemene toepassing van de Westinghouse-rem, werk aan de lopende band, planning, mecanisatie der schriften, electricatie van het net, zijn duizenden bedienden beschikbaar gekomen. Dit overschot werd opgeslorpt door verdwijning — oppensioenstelling en overlijden — of door de aanpassing der beschikbare bedienden aan andere functies. De totale vermindering van het effectief met ongeveer 30.000 bedienden kon zonder massale afdanking doorgevoerd worden.

Dank zij de medewerking der syndicaten is er sinds de oprichting van de Maatschappij bij de Spoorweg geen staking meer geweest.

Er is weer rust en vertrouwen onder de talrijke categorieën van personeel omdat ze het gevoelen hebben rechtvaardig behandeld te worden op het stuk van bezoldiging, arbeidsvoorwaarden, aanschrijving, bevordering. De grote ongelijkheden van regime tussen werkmán en beambte zijn opgeheven.

De afgevaardigden van het personeel zijn bij machte zich er van te vergewissen dat generlei bedrog of onregelmatigheid gepleegd wordt in zake werving, bevorderingsexamens, benoemingen of overplaatsingen. Geheime dossiers zijn er niet. Alles geschiedt in alle klaarheid. De voorstellen tot benoeming worden bekendgemaakt en elke bediende is in de gelegenheid na te gaan of aan zijn rechten niet te kort gedaan is, vermits zijn rangschikking voorkomt in het jaarboek dat elk jaar herdrukt wordt.

\*  
\* \*  
\*

Is er grotere en diepere vreugde dan het goede te mogen doen, alleen om het goede zelf? Dit is het aangenaam gevoelen dat U treft wanneer een bediende U komt danken, soms met tranen in de ogen, niet om hem een gunst toegestaan te hebben, maar om zijn rechten te hebben doen eerbiedigen of om een vergissing waarvan hij het slachtoffer was, te hebben doen herstellen.

Om meer gerechtigheid, meer vertrouwen, meer welstand te doen heersen in het grote gezin der Spoorwegmannen, dit is meer dan 300.000 personen (bedienden, vrouwen en kinderen) wier bestaan in betrekking staat met de grootste openbare dienst van het land, hebben moedige, actieve en toegewijde mannen jarenlang gestreden voor de geleidelijke verwezenlijking van hun ideaal van medewerking, van samenwerking en eindelijk van door de wet bekrachtigde medezeggenschap.

De jongeren mogen weten en niet vergeten wat ze te danken hebben aan hen die het hun mogelijk gemaakt hebben in zoveel betere voorwaarden te leven dan hun voorgangers 50 jaar geleden gekend hebben.

(1) 87.570 einde December 1951.

# SPOORWEGMANNEN EN WEERSTANDERS UIT BRABANT

HEBBEN TUSSEN 1 EN 3 SEPTEMBER 1944

1.500 terdoodveroordeelden gered

in de epopee van de "spooktrein",

**H**ET treffend verhaal dat hierna volgt, is in « La Cité » verschenen.

Dhr William Ugueux, Directeur van dit flinke blad, en groot Weerstander, gaf ons bereidwillig de toelating om het in ons tijdschrift af te drukken.

Wij danken hem zeer hartelijk voor zijn uiterst vriendelijk gebaar.

Eén September 1944. De Geallieerden rukken met rasse schreden op naar de hoofdstad. Sommigen beweren dat ze te Doornik zijn, weer anderen dat ze reeds Edingen bereikt hebben. In werkelijkheid hebben de bevrijdingsstrijdkrachten nog niet de Belgische grens overschreden.

Te Brussel heerst evenwel een onnoemelijke chaos. Terwijl de bewoners der hoofdstad in grote spanning en met ongeduld de komst der tommies en der yankees verbeiden, maken de laatste in de hoofdstad nagebleven Duitsers zich in allerijl klaar om het hazenpad te kiezen.

In de Gevangenis te Sint-Gillis is de stemming meer dan ooit beangstigend. Sinds veertien dagen hebben de moffen het merendeel der gevangenen vrijgelaten; alleen nog de terdoodveroordeelden worden vastgehouden. Doch het aantal dezer laatsten is nog toegenomen: bij de gevangenen van Sint-Gillis zijn die van Freisnes en Looz nog gekomen.

Opgepropt in de kleine cellen der gevangenis wachten 1.500 terdoodveroordeelden... met angst, wat het lot hun brengen zal.

In de nacht van 1 op 2 September ontstaat een helse drukte. De Duitsers lopen over en weer in de gangen der gevangenis. Korte en zenuwachtige bevelen weerklinken.

Wat is er aan de hand?

## Op weg naar het Zuidstation.

Soldaten, in volle wapenrusting, openen alle cellen en roepen « transport ». De gevangenen hebben begrepen. Men zal ze ongetwijfeld naar Duitsland wegvoeren, dan wanneer de geallieerde legers misschien nog slechts op enkele kilometers zijn!

Zich zo dicht bij de bevrijding gevoelen en er de vreugde niet van mogen smaken!

Ieder heeft zijn deken genomen, alsook de enkele voorwerpen die hij bij zijn internering heeft mogen behouden. In de gangen waar de

gevangenen voorbijtrekken staan om de twee meter Duitsers met mitraillettes opgesteld om elke poging tot vluchten te voorkomen! Een doodse stilte, slechts afgebroken door enkele rauwe bevelen. De gedetineerden worden op vrachtauto's geladen, hun convooi trekt naar het Zuidstation. Enkele mannen zijn er in geslaagd een potlood te verbergen, nu of nooit dient er gebruik van gemaakt. Vlug een stuk papier afgescheurd, om het even waar, en men krabbelt enkele regels voor zijn familie, zijn vrienden.

« Men voert ons naar Duitsland. De moed niet laten zinken. Ik kom terug... ». De papiertjes worden tot een propje gerold en op de straat gegooid alwaar ze aaras aoor de inwoners opgeraapt worden ondanks het verzet van de gewapende wacht die het convooi omringt.

Een vrouw, die al maar de vrachtwagens volgt om alle boodschappen op te rapen wordt afgerost door een mof die door dit gedoe de kluts kwijt raakt. Doch de papiertjesjacht gaat desondanks verder. De gevangenen zijn niet meer alleen zoals te Sint-Gillis. Ze hebben de menigte met zich, ze gevoelen het.

## Honderd personen in een veewagen (Zuidstation).

Van bij het uitstappen uit de vrachtauto's tot aan de perrons van het station, zelfde machtsontploffing. De gedetineerden worden op veewagens geladen, en wel een honderdtal per voertuig. De wagens zijn geheel omgeven met prikkeldraad. Op een dak zitten Duitsers met een grote mitrailleuse, op alles voorbereid. Aan het einde van de trein zijn twee of drie comfortabele wagens voor de kampeider van de gevangenis van Sint-Gillis en zijn trawanten.

De gevangensbewaarders zijn zenuwachtig en misnoegd. Ze zijn bang en zouden ten spoedigste willen vertrekken. Ondanks de bescherming der mitrilleuses vrezen ze angstvallig deze vijandige menigte die ze heel dicht bij zich voelen. Ze werpen bevreesde blikken in het rond.

Een machinist gaat evenwel na of alle wagens wel aangekoppeld zijn, of de remmen in orde zijn. Vóór elk raam staat hij stil en fluistert met een triomfantelijk gezicht: « maak je geen zorgen, je komt niet weg uit dit station! »...

Een eerste machinist klimt op de locomotief, hij is alleen. Het is een enige gelegenheid en hij zal er gebruik van maken. In een oogwenk is de machine netjes gesaboteerd.



« Ik weet niet wat er is, maar mijn locomotief is defect! Er moet een andere komen. » Gegrommel, geschreeuw. Eindelijk en na overleg met de kampeleider word machine en machinest weggestuurd.

Een tweede locomotief komt in het station. Het is de 1202. Nu is de machinist geflankeerd van twee soldaten die hem de mitraillette in de lendenen drukken. Sabotage is uitgesloten. De machine stopt en de spoorwegman stapt uit. Ongelukkigwijze doet hij bij het afspringen een misstap, waarop een slechte val volgt. Hij is dadelijk omringd door een groep Duitsers en blijft op de grond liggen; hij kermt van de pijn. « Onmogelijk te vertrekken, kapitein, 'k Kan zelfs geen voet verzetten, Ah! la! la! »

Nieuw gegrommel, nieuwe woede!

Na veel tijdverspilling met vloeken en verwenningen wordt een andere machinist geroepen, de « kleine Pochet ». De man is een spotter en een originele: 't is een dichter. Deze mag zijn nek breken, menen de Duitsers, zijn collega zal hem toch vervangen. Zijn collega is Verhegen, een machinist die in zijn vrije tijd met plezier het pensel hanteert.

### **Twee « artisten ».**

Men gaat vertrekken. Neen, nog niet. De locomotief staat verkeerd, d.w.z. de kop staat tegen de wagens. « Onmogelijk aldus te vertrekken, kapitein, daar komen ongelukken van ». De discussie laait weer op. Ten slotte is er een bevel, wordt er gepraat! Denk eens: 75 vrouwen! Een ondertekend door de kampeleider, waarbij de machinist gemachtigd wordt de locomotief te laten keren.

En de twee « artisten » gaan op pad. Doch in plaats van de locomotief te Klein-Eiland, of zelfs te Vorst te keren, trekken ze door tot Ruisbroek, dus nagenoeg tien kilometer van hun vertrekpunt. Daar aangekomen besluiten ze eindelijk de beweging uit te voeren. Pas teruggekeerd krijgen ze het bevel dadelijk te vertrekken. Nu is het uit. Vooruit naar Duitsland...

Eindelijk! denken de moffen, en ze gaan terug naar hun wagens.

Inmiddels zijn gewapende weerstanders komen voorstellen de trein aan te vallen, hetzij in het Zuidstation, hetzij in volle veld. Doch « Michel », de leider van de verzetsgroep van het Zuidstation, heeft vertrouwen in zijn beide « patjakkers ». Hij vreest dat een gewapende overval bij de overwonnenen wraakgevoelens zou opwekken welke ongelukkige gevangenen zouden moeten ontgelden. Hij weigert de hulp van de gewapende groep.

De trein wordt in gang gezet. Jammergenoeg schijnt de machinist alle stuurmanskunst verloren te hebben. Hij zet brutaal aan en krak! verscheidene wagens raken los, die weeraangehaakt moeten worden. In de duisternis, die intussen ingetreden is, en alleen met een zaklamp is het moeilijk werken. Hetzelfde liedje herhaalt zich enkele malen.

Ja « kleine Pochet », je zult terug naar school moeten! Maar de Duitsers worden zenuwachtig, ze hebben het spelletje doorzien. De machinist heeft begrepen dat het spel niet langer kan duren. Hij zet nu langzaam aan.

### **Brussel-Mechelen direct : 19 uren.**

Waarheen moet het? Naar Mechelen. « Onmogelijk, kapitein, we staan juist in de tegenovergestelde richting! Ik kan toch de trein niet tot Mechelen opdrukken! »

Nieuwe discussie: weer tijd gewonnen. De kampeleider machtigt ten slotte de machinist in de richting Ruisbroek te rijden waar de hele trein kan gekeerd worden.

De trein heeft aan de Zuidkant van de hoofdstad wat rondgereden. Dan eindelijk naar Mechelen. Maar alle seinen zijn gedooft zodat de vaart moet verminderd worden. Alle seinen zijn dicht. De Duitsers kennen de baan niet. Hierdoor kunnen de kleine Pochet en Verhegen telkens weer opnieuw hun machine op wijksporen brengen. Dan maar weer achteruitrijden en een ander spoor oprijden in de hoop dat het de goede weg is. Het is vijf uur in de morgen als de trein het Zuidstation verlaat. Hij zal slechts te middernacht Mechelen bereiken.

De gevangenen in hun wagens liggen op en door elkaar, sommigen trachten te slapen. Vergeefse moeite! Het moreel is goed en toch heerst er ongerustheid. De vrouwen hebben een waskom mogen meenemen voor het geval ze dit ding in Duitsland mochten nodig hebben. Ze hebben de waskommen langsheen de wand van hun wagens geschikt, om als beschutting te dienen zo de weerstanders de trein mochten aanvallen. Ze hebben zich in het vuil neergelegd. En wat onder hen zit vóór een emmer met... ja U raadt het wel. Gelukkig is het niet immer dezelfde... Zij die er het laatst gebruik van gemaakt heeft, houdt hem bij zich en het spel gaat voort. Bij een halte van de trein hebben ze een Duitser om toelating gevraagd hem te ledigen, wat na minutenlang onderhandelen toegestaan wordt!

### **Als men een slecht geheugen heeft.**

De trein zet zijn weg voort naar Mechelen. Pochet en Verhegen, die weten dat de ingenieur van het station Mechelen de waterpompen gesaboteerd heeft, laten veel stoom ontsnappen. Ze weten het klaar te spelen dat er geen druppel water meer in de locomotief is als ze ter bestemming komen.

« Kapitein, de elektrische pompen werken niet meer, er zal met de hand moeten gepompt worden! »

Woedend geeft de commandant aan zijn soldaten het bevel water te gaan pompen dat ze in emmertjes naar de locomotief brengen. Na een half uur werkens is de machine nog niet voor een vijfde gevuld. De kampeleider geeft zich reken-schap van het nutteloze van het werk der soldaten en na overleg met de machinist besluit hij door te rijden tot Muizen alwaar, naar beweerd wordt, de elektrische pompen nog werken.

De trein stoomt Muizen binnen, maar er is geen sterveling te bespeuren! De kleine Pochet weet niet meer hoe de pompen werken en het duurt een hele tijd vóór het hem weer te binnen schiet.

Als de trein weer vertreksgereed is, verwittigt de commandant de machinist dat hij terug naar Schaarbeek zal moeten rijden en vandaar de richting naar Luik moet opgaan, doch dat hij deze stad, waar de Weerstand reeds opgedoken is, tegen elke prijs moet proberen te omzeilen.

Waarom deze ommekeer? Sommigen beweren dat zulks kwam omdat de Weerstand iets voorbij Muizen de sporen had opgeblazen.

### **Eindpunt : Klein-Eiland.**

Dus maar op weg naar Schaarbeek, en langs alle wijksporen natuurlijk !...

Te Schaarbeek wordt het moeilijker. Om de richting naar Luik te nemen moet men rechts afslaan als men uit Muizen komt. Voor de moffen die er geen snars van kennen, zijn al deze sporen weer wijksporen en het is maar best er zich niet op te wagen. Pochet en Verhegen leunen op hun machine met een onschuldig gezicht, kijken rechts noch links en rijden al maar rechtdoor! De Duitsers snappen er niets van. Als de trein maar snel rijdt, dat is de hoofdzaak!

De trein rijdt de stad om, dan nog een eindje en... « stop ». Hij staat op een doodspoor. Klein-Eiland.

Was die kampeider woedend, zeg! Wat ging er nu van de passagiers van de « spooktrein » geworden en welk lot zou beschoren worden aan de beide moedige « artisten » van hun locomotief?

Gelukkigerwijze was er, tijdens dit rondtrekken van de « spooktrein » doorheen het Brabantse

landschap, te Brussel een Comité tot stand gekomen met het doel de vrijlating van de politieke gevangenen op transport naar Duitsland te bekomen. In dit Comité bevonden zich burggraaf Berryer, de gezanten van Zwitserland, Zweden, Spanje en, naar beweerd wordt, zelfs de laatste vertegenwoordiger van Duitsland.

De « spooktrein » was omstreeks half elf 's morgens in het station Klein-Eiland toegekomen. Doch het is slechts na eindeloze onderhandelingen dat de gevangenen losgelaten werden: het was toen half twee 's namiddags.

Daar tal van wagens met gewonde Duitse soldaten zich in datzelfde station bevonden, gaf het Vrijlatingscomité de verzekering dat deze gewonden door de weerstanders als krijgsgevangenen beschouwd en niet uitgemoord zouden worden, mits de gevangenen van de spooktrein vrijgelaten worden.

Het spreekt van zelf dat ook in het tegenovergestelde geval, de Duitse gevangenen niet door de Weerstanders zouden vermoord worden, doch bekend met de geestesgesteldheid der Duitsers op dat ogenblik, heeft het Vrijlatingscomité van een afdreiging weten gebruik te maken.

Dit maneuver, naast alle listen van Pochet en Verhegen en de beide andere machinisten, alsmede de moedige tussenkomst van alle spoorarbeiders van het Zuidstation, Mechelen, Muizen enz., heeft vijftienhonderd mensen van een schier gewisse dood gered.

Zeven jaren zijn verlopen sinds de dag dat de « spooktrein » door België trok met achter zich het lot van 1.500 politieke gevangenen, doch de Belgen mogen nimmer ofte nooit deze heldhaftige onderneming vergeten die onze spoorwegmannen tot eer strekt.

Freddy FRANÇOIS.



# WAAROM DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN HAAR BEGROTING IN EVENWICHT BRENGEN WIL ?

Door een toeval hebben we, bij het opzoeken van documentaire gegevens, de hand gelegd op een nummer van het maandblad, « Het Spoor » dat eertijds door de N.M.B.S. werd uitgegeven. Het dagteekent van 15 Augustus 1939.

Ter wille van onze lezers geven we, onder zijn oorspronkelijke titel, het hoofdartikel weer, waaruit hun zal blijken dat de Nationale Maatschappij, reeds vóór de oorlog, met dezelfde moeilijkheden te kampen had als deze welke ze thans kent en dat, twaalf jaar en langer geleden, haar begrotingsevenwicht een bron van ernstige zorgen voor haar leiders was.

**D**E mededeling aan de pers van wege de Raad van beheer van de Nationale Maatschappij, na afloop van de maandelijke vergadering van 14 Juli 1939, bevat de volgende zinsnede :

« De Raad heeft de financiële toestand van de Maatschappij langdurig onderzocht en besloten geen middel on aangewend te laten om, van 1940 af, het evenwicht van haar begroting tot stand te brengen. Met dat doel zullen nieuwe en dringende stappen bij de Regering worden gedaan. »

Het is stellig maar zeer normaal dat een Raad van beheer zijn wil te kennen geeft alles in het werk te stellen om zijn begroting in evenwicht te brengen; dat is zelfs zijn plicht. Men moet dan ook, om de betekenis van dit besluit te beseffen, zich indenken dat het hier geen gewone handelszaak geldt, maar een onderneming van openbaar belang waarbij men op de ontvangsten en de uitgaven niet in dezelfde voorwaarden kan inwerken als voor een heel gewoon nijverheidsbedrijf.

Twee elementen zijn overwegend wat betreft de onzekerheid het evenwicht van de spoorwegbegroting tot stand te brengen :

Wat zal het verkeer zijn ?

Men weet hoe nauw dat verkeer met de economische conjunctuur samenhangt.

Welke ontvangsten zal een zelfde verkeer opleveren ?

Men weet tevens dat, bij gelijke omvang, het verkeer zeer verschillende ontvangsten kan opleveren.

Voor 't overige kan men, doordat het een dienst van openbaar belang geldt, op de ontvangsten en de uitgaven niet inwerken met al de onafhankelijkheid en de snelheid die voor een particulier bedrijf geoorloofd zijn.

Gaat men, bovendien, na dat men er aan gewend was dat het verkeer van de spoorweg, zoals zulks steeds in het verleden het geval was, elkaar compenserende tijdperken van winst en tekort kende, dan zal men begrijpen dat de Maatschappij na de jaren van grote bloei 1928, 1929 en zelfs 1930, enige jaren van tekort heeft kunnen dragen, dank zij trouwens de reserves die zij had kunnen vormen.

Welnu, de jaren van tekort blijken thans algemene regel te worden, vermits, zoals wij het in onze lezing van 5 Mei 1938 uiteengezet hebben, na een vrij lange periode van economische inzinking, het jaar 1937, dat gekenmerkt werd door een economische bedrijvigheid welke met die van de jaren van voorspoed kon vergeleken worden, ons nog slechts een povere exploitatiewinst heeft opgeleverd, die ontoereikend was om de financiële lasten te dekken.

Het is dus buiten kijf dat de spoorweg niet meer rekenen kan op die tijdperken van voorspoed om in zijn verliezen van de crisisjaren te

voorzien. De onafgebroken opeenvolging van met verlies sluitende dienstjaren die hij sinds 1931 ondergaat, noopt tot een nieuwe politiek. Het is hierop dat de Raad van beheer in zijn bovenstaand besluit de nadruk heeft willen leggen.

Men weet dat de begroting van de Maatschappij lasten omvat die er naar billijkheid niet zouden moeten op voorkomen.

Dit is het geval met de buitensporige last der pensioenen, de kosteloze prestaties ten behoeve van diverse openbare diensten, de overdreven verminderingen welke zij aan een deel van haar reizigers toestaat, enz.

Als de Maatschappij aan de Staat vraagt om haar op die verschillende gebieden bij te staan, voelt ze zich daartoe alleen gedrongen — het is overbodig het telkens te herhalen — door de bezorgdheid alle parasitaire lasten uit haar kostprijs weg te werken; zij oordeelt immers ook dat het onrechtvaardig is dat de spoorweggebruikers de gevolgen ondergaan van lasten van sociale aard en andere, die onbetwistbaar ten laste van de ganse natie of van bepaalde openbare diensten vallen.

Hieraan dient dan nog te worden toegevoegd hoe spoedeisend de passende maatregelen op het stuk van de coördinatie van het vervoer zijn, van welke maatregelen de invloed zich eerst over een min of meer lange termijn zal kunnen doen gelden.

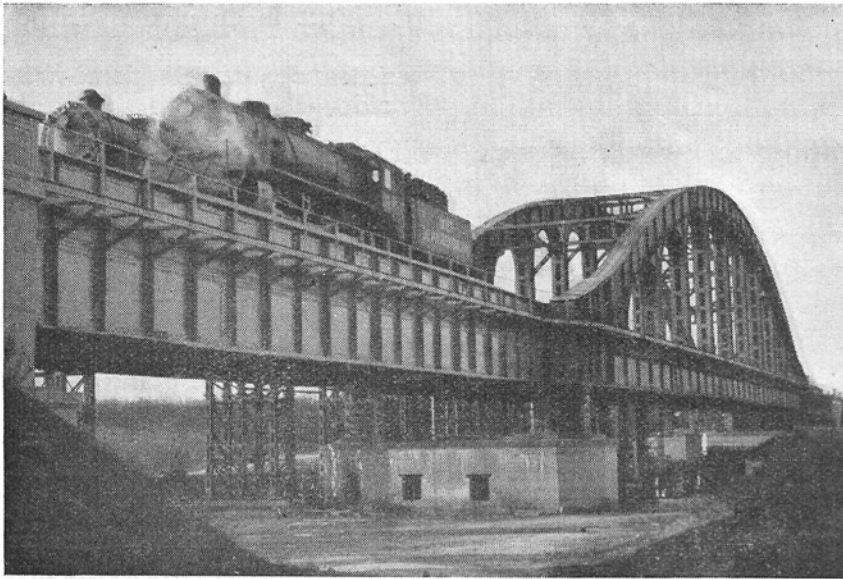
De Maatschappij is overtuigd dat de gegrondheid van haar eisen wel op zekere dag zal worden ingezien. Een Comité van deskundigen heeft, onder meer wat de pensioenen betreft, die gegrondheid uit een juridisch oogpunt erkend.

In afwachting moet de Maatschappij kunnen bestaan; dat is trouwens de betekenis van het besluit van de Raad van beheer. De Maatschappij moet kunnen bestaan met normale middelen en moet een normaal bestaan voeren. En dit is alleen mogelijk wanneer haar begroting in evenwicht is.

Zonder dat evenwicht, zou zij zich immers de hulpmiddelen niet kunnen aanschaffen die geschikt zijn voor het normaal onderhoud van het net en die onontbeerlijk zijn om te voldoen aan de vereisten van de vooruitgang.

De Maatschappij kan niet langer doorgaan met het voeren van een politiek van beperking op technisch gebied, zonder de waarde van het net, waarvan het beheer haar werd opgedragen, aanzienlijk te verminderen. Bovendien komen hierbij onrechtstreeks de belangen van de industrie te pas, doordat deze alleen orders zal krijgen voor zover de begroting van de Maatschappij normaal is.

Laten wij hopen dat de openbare machten zo spoedig mogelijk het verheven doel zullen inzien, dat door de Raad van beheer van de Nationale Maatschappij wordt nagestreefd.



De brug van Herentals tijdens de belastingsproeven.

## Enkele nieuwe technische werkwijzen bij de N.M.B.S. sedert 1926 toegepast in de BOUWKUNST

door J. DUBUS,  
Hoofdingenieur,  
Technisch secretariaat  
en Dienst der Ongevallen  
bij de Algemene  
Directie

**M**ET dit overzicht wordt bedoeld de invoering en de ontwikkeling, tijdens deze vijf en twintig laatste jaren, van nieuwe werkwijzen in de bouwkunst even toe te lichten en tevens te wijzen op de betrachting van de N.M.B.S. gelijke tred te houden met de vooruitgang in de navorsing van zuinige oplossingen, terwijl tevens het veilig verkeer op het net verzekerd blijft.

Het was in 1905, tijdens de zevende zitting van de vereniging van het Internationaal Spoorwegcongres te Washington, dat voor de eerste maal het vraagstuk van de aanwending van gewapend beton in de bouwwerken, kunstwerken en gebouwen, op te trekken voor de aanleg en de exploitatie der spoorwegen, besproken werd.

De voornaamste voordelen van gewapend beton zijn bekend: het is beterkoop, het weerstaat zeer goed aan de weersinvloeden en aan de corrosie, te wijten aan de zuurhoudende lokomotiefrook, wanneer de bewapening op een nauwkeurig bestudeerde wijze omkleed is. Dank zij zijn monolithisme, is de continuïteit en de stevigheid van de onderdelen der kunstwerken gewaarborgd; eindelijk vergt het buitenwerk weinig onderhoud en is dit bijgevolg weinig duur. Deze bouwwijze is de fase der proefnemingen te boven, het heeft zich op een grote schaal ontwikkeld en de tand des tijds zegevierend doorstaan.

Dank zij de theoretische studiën, de laboratoriumproefnemingen, werden de technische werkwijzen voor de verwerking zodanig verbeterd, dat het thans mogelijk is van het beton een opgelegd weerstandsvermogen, op enkele % na, te bekomen mits een goed georganiseerd toezicht op het werktein.

Het aanvankelijk empirisme, de oogopslag van de oude vakman, werden vervangen door wetenschappelijke methoden, die bij de N.M.B.S. toegepast worden en onder meer bestaan uit:

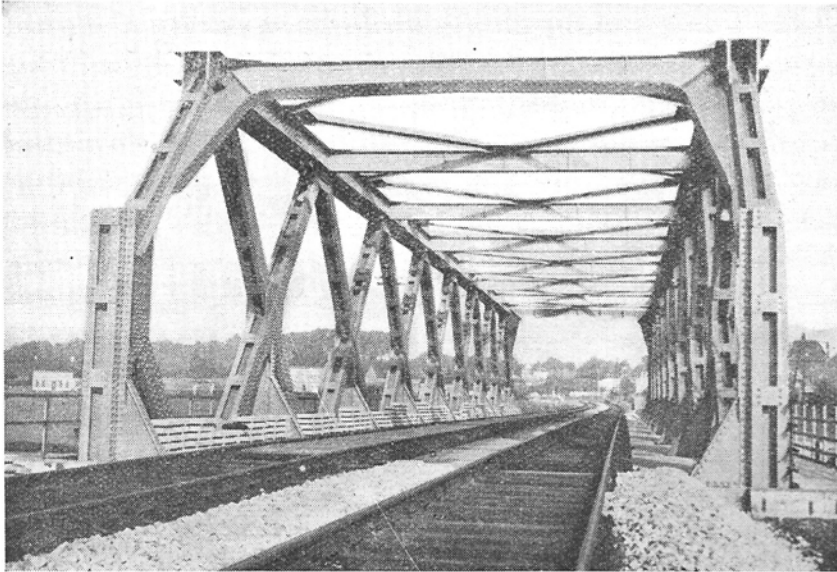
1° de granulometrische studie van de levenloze stoffen en van hun optimale afmetingen;

- 2° de studie van de rationele mengverhoudingen der aggregaten met het oog op het bekomen van een behoorlijke « hanteerbaarheid » of geschiktheid tot verwerking;
- 3° het doseren van het water in verband met de invloed er van op de vloeibaarheid en de weerstandskracht;
- 4° het meten van de dichtheid van het beton met de slump test;
- 5° de aanwending van triltoestellen of trilnaalden waardoor de dichtheid en vastheid gunstig beïnvloed worden;
- 6° de kubusproeven bij samendrukking.



De brug van Gellik.





De brug van Nimy-Maisières.

Tijdens deze kwart eeuw, hebben de Belgische cementfabrikanten de weerstandskracht van hun producten sterk verhoogd, zowel bij druk als bij trek. Door onder meer de maalfijnheid op te voeren, werden hoge mechanische weerstandscijfers bereikt; zodat de toelaatbare arbeidscoëfficiënt verhoogd wordt, en de dikte van balken en platen en het dood gewicht der kunstwerken kan verminderd worden.

Het lassen der bewapeningsstangen heeft de haken overbodig gemaakt en het bewapeningswerk, de spanningoverbrengingen, en de gemakkelijke omkorsing van het staal grotelijks verbeterd.

Bij volle steunmuren van gewoon beton of gewichtmuren met trapeziumvormig profiel die in minderwaardige grond dure funderingen of paalwerk vereisen, heeft de dienst tot bestudering van de kunstwerken der N.M.B.S. stelselmatig lichte T-vormige profielen van gewapend beton met dunne verticale doorbuiging, onderworpen aan de gronddruk en horizontale funderingssloof, in de plaats gesteld.

Bij deze opvatting dient het gewicht van de grond als tegengewicht voor de druk. Op deze wijze wordt in de meeste gevallen het gebruik van heipalen vermeden.

Om bij hogere muren te voldoen aan de eisen van de stabiliteit der bouwwerken, kan door middel van verticale steunberen of horizontale ribben, het gebruik van die uitzonderlijk spaarzame muurtypen uitgebreid worden.

In dit zelfde verband werd de structuur der bruggenhoofden, onder meer van metalen bruggen met grote spanwijdte

gewijzigd. In de plaats van gewoon beton, worden de steunreacties opgenomen door twee hoofdpijlers, solidair gemaakt door een sterke hoofdbalk ter hoogte van de steunen en een funderingssloof tot overdwarse verbinding, die samen een stevig gewapend raam vormen.

De aanvullingsgrond ligt, onder zijn natuurlijke-glooiingshoek, tussen de steunpijlers. Deze nieuwe uitvoeringsopvatting wordt met welslagen toegepast inzonderheid op de schuine metaalbruggen van dubbelspoorbanen.

Laten we nog even wijzen op het gebruik van rechthoekige buizen van gewapend beton, met weinig kostende funderingen in twijfelachtige grond en zulks vooral voor duikers en gangen onder sporen.

Uit dit overzicht en deze enkele voorbeelden blijkt duidelijk, dat de N.M.B.S. zich beijvert om de meest rationele en bijgevolg de zuinigste oplossingen te bestuderen.

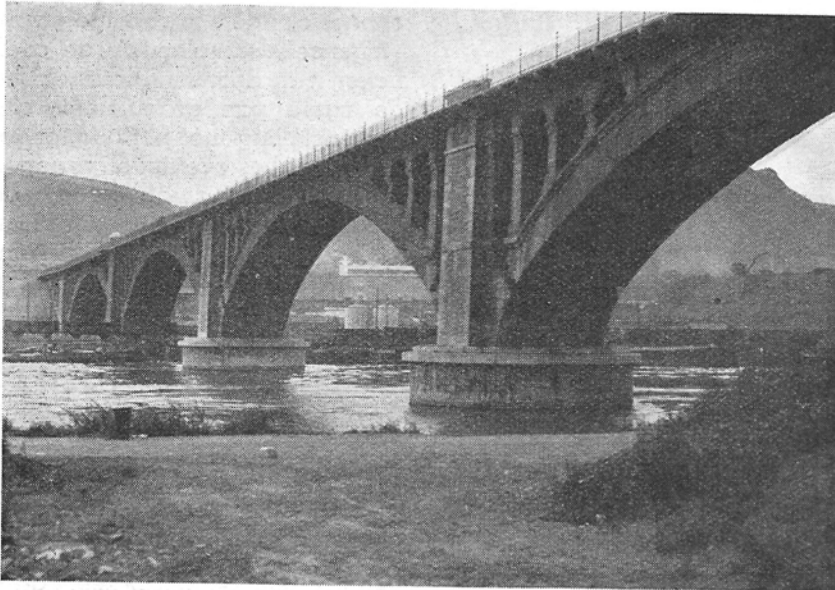
Wat betreft de ontwikkeling van een heel nieuwe technische werkwijze, nl. die van het spc-nbeton, volgt de N.M.B.S. met aandacht de gedraging van de kunstwerken die reeds in het buitenland gebouwd werden.

De aan gang zijnde werken van de Noord-Zuidverbinding te baat nemende, hebben het Nationaal Bureau van de Verbinding en de N.M.B.S., geholpen door het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijke Navorsing, niet geaarzeld om in de Spiegelstraat te Brussel, zes onafhankelijke proefdekken te bouwen van 20 m. spanwijdte en 3 m. 65 breedte, waarvan twee van spanbeton, elk bestemd om een spoor te dragen, bij de indienststelling.

Een van de dekken is van gewoon gewapend



Viadukt van Montzen.



Viadukt van Renory

beton, werkende bij 70 kg/cm<sup>2</sup> en het weekstaal bij 1.000 kg/cm<sup>2</sup>; voor het spanbeton werden de volgende veiligheidsspanningen aangenomen.

beton . . . . .	150 kg/cm <sup>2</sup>
staaldraad . . . . .	8.500 kg/cm <sup>2</sup>

De dikte in het midden van brugdekplaat van het quasiconstante spanbeton werd genomen gelijk aan 1 m 15, tegen 1 m 85 voor de plaat van gewoon gewapend beton.

De proeven die genomen werden in afwachting dat er lokomotieven konden over rijden, waren bevredigend; wat de kosten betreft, was het dek van spanbeton, op dat ogenblik, economisch gebleken.

Het vraagstuk van het gebruik van spanbeton werd besproken op het spoorwegcongres van Rome in 1950.

Ten aanzien van de huidige onvoldoende ervaring op spoorweggebied van die techniek wat betreft de verslappingsverschijnselen, de ontanding van het staal, de dynamische uitwerking, is voorzichtigheid geboden; het staat evenwel vast dat spanbeton de aangewezen bouwstof is voor het vervaardigen van seriestukken zoals palen, steunen voor bovenleidingen, en dit arbeidsveld is ontgonnen.

Indien het waar is, dat gewapend beton zich voortreffelijk tot het bouwen van overbruggingen leent, toch wordt algemeen erkend dat de metalen spoorbrug best geschikt is voor grote spanwijdten, voor geringe vrije constructiehoogten en voor weinig bevredigende fundeerterreinen. De spoorbruggen met grote overspanning, bruggen van 90 m, overspanning, bruggen van 90 m, in de loop van deze laatste 25 jaren te Mechelen en te Herentals gebouwd, zijn van het geklonken Vierendeel-type.

De verbindingsconsolen van de stijlen met de spanten werden bijzonder goed verzorgd, na een nauwkeurige bestudering van die ingewikkelde verbindingen, vooral bij laswerk, zoals de ongevallen bij de bruggen van het Albertkanaal het aan het licht gebracht hebben.

Op dit ogenblik wordt gestreefd naar vereenvoudiging van de moerbalken; de balk met volle lijfplaat, die weinig ingewikkeld is en betrekkelijk gemakkelijk te construeren, werd, dank zij de verbeteringen in de metaalbewerking, veel meer gebruikt, zelfs boven 50 m., terwijl eertijds de gebruiksgrens 20 m. bedroeg.

De spoorbrug van Val-Benoît over de Maas te Luik is daarvan een van de treffendste voorbeelden.

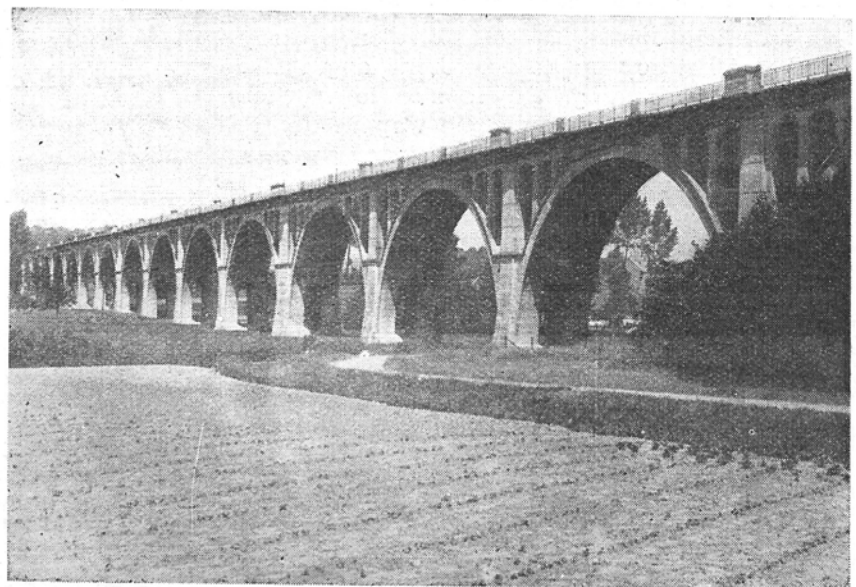
Voor laswerk is de N.M.B.S. voorzichtig gebleven om reden van de teleurstellingen die door sommige Belgische en buitenlandse ondernemingen ondervonden werden. De kunstwerken die zij opgetrokken heeft en die met veel doorzicht behandeld werden, geven volle voldoening en handhaven zich goed in dienst.

De gelaste constructies onder het dek van het nieuw station te Brussel-Zuid, zijn een van de voortreffelijkste toepassingen van de lastechniek.

Er was een volmaakt dicht dek nodig van een minimum dikte gesteund op afzonderlijke draagstukken, zover mogelijk van elkander geplaatst om de ruimst mogelijke bewegingsvrijheid te laten binnen de goederenhal van 180 m. lengte.

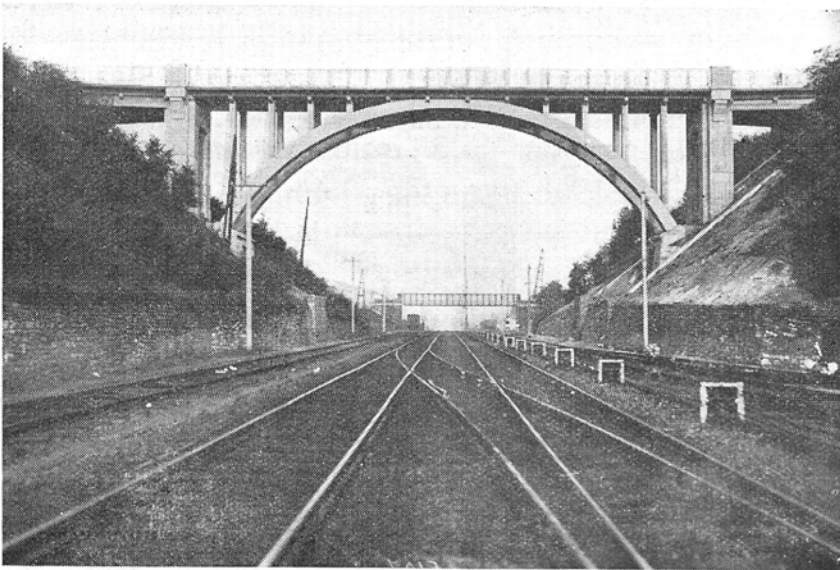
Buitendien maakte de zwakke funderingsgrond het vraagstuk nog moeilijker.

Men nam zijn toevlucht tot het stelsel van krukbalken en cantilever met tussendeck, alles gelast.



Viadukt van de Pede.





**Brug te Mont-Saint-Guibert.**

De lassen werden met de grootste zorg, berekend en uitgevoerd, de monteervoegen oordeelkundig gekozen op de minst belaste plaatsen, de lasprogramma's grondig besproken, strenge controlemiddelen met gebruik van X-stralen voorgeschreven.

Reeds meer dan tien jaar zijn ze onderworpen aan een druk verkeer, aan bijzonder zware overlansse rem- en aanzettingswerkingen, terwijl het station tot dusver als kopstation geëxploiteerd werd, hebben die constructies zegevierend weerstaan aan de harde belastingen die ze dagelijks moeten doorstaan.

Indien het waar is dat de teleurstelling die sommige ondernemingen ondervonden hebben, hebben de eerste geestdrift sterk geremd, toch laat de proefneming met de gelaste spoorbruggen bij de N.M.B.S. verhopend, dat deze techniek in de toekomst opnieuw zal opgenomen worden, want zij maakt het mogelijk bruggen te bouwen die zuiniger in gewicht zijn en in de ruimte stand houden onder de beste voorwaarden van verbindingen en van weerstandskracht.

Op een ander gebied heeft de N.M.B.S. in 1939 voor de studie van de fundering van belangrijke kunstwerken, die te Brussel-Zuid dienen aangelegd met het oog op de verwezenlijking van de Noord-Zuidverbinding, en om zich te vrijwaren tegen mogelijke teleurstellingen wegens de aanwezigheid van de slappe grond, voor de eerste maal haar toevlucht genomen tot de lessen van de grondmechanica.

Men weet dat deze zich beijvert om met toepassing van de wetten der mechanica en der hydraulica, onder meer de volgende vraagstukken op te lossen, die voor de ingenieur-construc-tuur van het grootste belang zijn.

1° Ten overstaan van een grond, die tot aanleg van een kunstwerk moet dienen, de te treffen schikkingen en het funderingsstelsel vaststellen om de stabiliteit van dat werk te waarborgen en het cijfer van de grondnazakking te bepalen, voortvloeiende uit de overbelasting die door dat kunstwerk geschapen wordt.

Met dat doel, de kenmerkende coëfficiënten der verschillende formaties die elkander in de diepte opvolgen berekenen, onder meer : de

cohaesie, de inwendige wrijvingshoek der moleculen, de coëfficiënt van doordringbaarheid en de curve van granulometrische samenstelling met het oog, onder meer, op het eventueel verlagen van de grondwaterstand, de grenzen van Atterberg van vloeibaarheid en plasticiteit en, eindelijk, de samendrukkingscurve door proefnemingen met de oedometer;

2° Op rationele wijze de stabiliteit bestuderen van de glooiing van doorgravingen en ophogingen, om zoveel mogelijk verschuiving en instorting van grond te voorkomen, die uiterst gevaarlijk zijn voor het treinverkeer en achteraf zeer duur te staan komen, zo in het opzicht van de afvoer van de

grond als van de versteviging a posteriori.

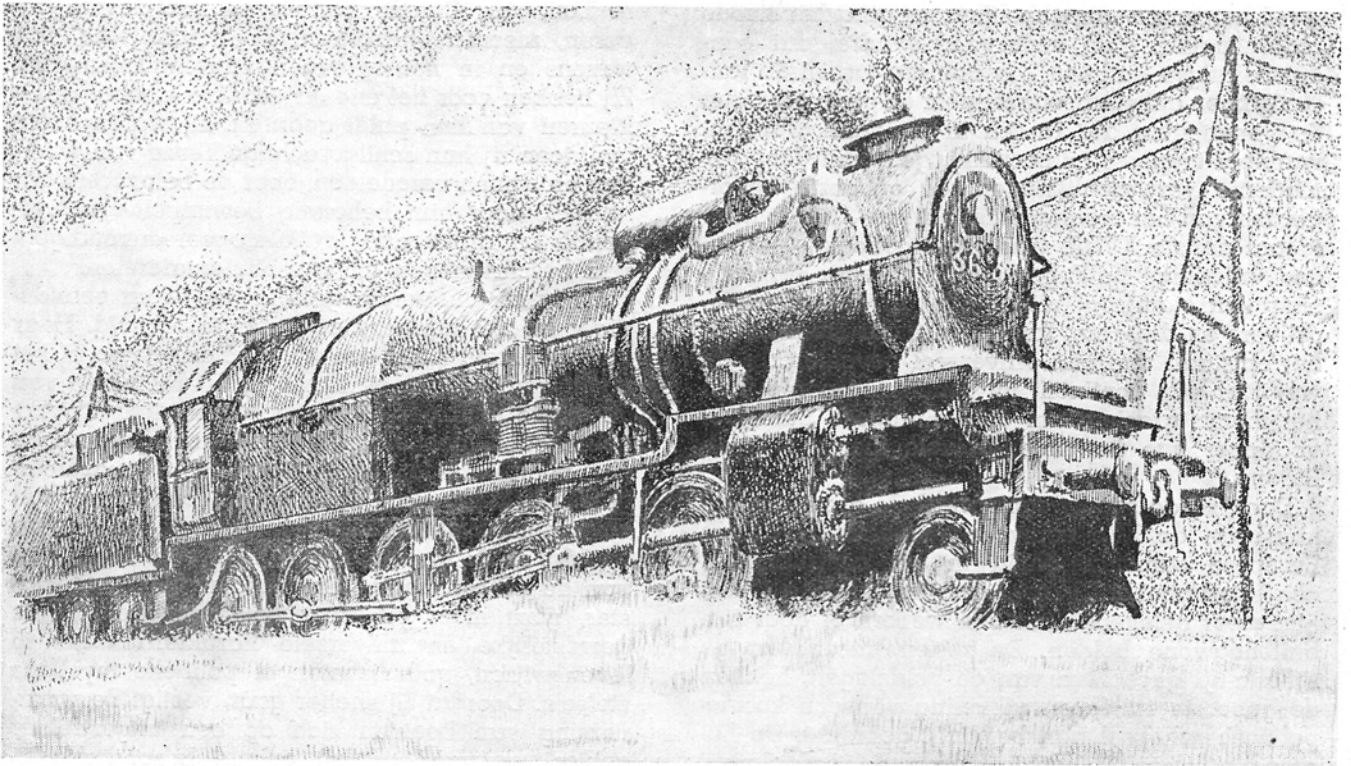
Zonder bepaald af te breken met de vroegere half-empirische methoden, die gesteund waren op het onderzoek van proefstalen genomen door gewone peilingen, welke methoden in gewone gevallen voldoende zijn, vooral wanneer kan vergeleken worden met bestaande naburige bouwwerken, heeft de Directie van de Baan sedert 1939 verscheidene malen gebruik gemaakt van de wetten en proeven van de grondmechanica bij de aanleg van moeilijke funderingswerken.

Een toestel, uitgevonden door de Nederlandse school van Delft, het toestel tot indringing in de diepte, wordt in België steeds meer en meer aangewend, en is vooral doelmatig voor de studie van paalwerk en het berekenen van de lengte der palen, het hachelijkste vraagstuk in het opzicht van de kosten. Het biedt het voordeel de twee essentiële veranderlijke elementen van het draagvermogen van een heipaal te scheiden : het draagvermogen aan de spits en de zijdelingse weerstand tegen inheing, door wrijving, van de schacht van de heipaal. Ijke besparing te verwezenlijken.

De oude dynamische formule van de zogenoemde Hollandse inheing, gesteund op de stelling van de levende krachten toegepast op ondersteld volkomen elasticiteitsloze lichamen, welke formule de toepassing van een hoge veiligheidscoëfficiënt van 6 tot 8 vereist, wordt zelfs in Nederland, ideaal proefveld voor heipalen, ontroond door een wetenschappelijke methode, vrucht van opzoekingen in de Nederlandse laboratoria.

Literatuuroverzicht. Studiën van Prof. R. Desprets.

1. Note sur quelques ouvrages en béton armé de la S.N.C.B. — Bulletin de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer — Augustus 1934.
2. Note sur les ouvrages d'art construits pour l'électrification de la ligne de Bruxelles à Anvers. — Bulletin de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer — October 1935.
3. Note sur les ponts-rails soudés de la S.N.C.B. — Annales des travaux publics — Augustus 1949.
4. Le pont du Val-Benoît sur la Meuse à Liège. — Ossa-ture métallique — Februari 1951.
5. En ook : Rapports spéciaux du Congrès des chemins de fer de Rome 1950. — Bulletin de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer — October 1950.



# De literatuur der verre streken of de literatuur der ijzeren wegen

door Maurice Gauchez.

**W**IJ denken aan die koorts naar verre streken die telkenjare tussen Lente en Winter mensenkinderen plotseling aangrijpt met de aantrekkingskracht en de betovering van wat Pierre Loti « les ailleurs » noemde en hen naar allerhande klimaten, continenten, landen, provinciën en landschappen lokt. Wanneer wij terugkeren uit allerhande Europese landen, — en eilanden, — die als uitzonderlijk gelegen sprookjesportalen toegang geven tot het land waar ze geboren werden, — of uit gisteren nog ongekende provinciën — vermeien wij ons nog in de verrassingen, de onverwachte uitzichten en de klimaatwisselingen die des te vervoerender zijn door hun onstandvastigheid.

Ha! waar is de tijd van de wegen vol karrespooren, uitgehold door de regen en stukgereden door de wagens — waar zijn de « wegbalken », in de XVIIe eeuw uitgedacht om de exploitatie te vergemakkelijken van de kolenmijnen van Northumberland en van het graafschap Durham? Wanneer die balken zijn gaan versplinteren en verrotten, plaatste men in de wagensporen holle gietijzeren liggers, en later moest men in de strijd

tegen stof en slijk omstreeks 1789 holvlakkige steeds gietijzeren spoorstaven gebruiken, die slechts op één punt het wiel raakten. Zo mag men zeggen dat de « railway » ontstond toen George Stephenson in 1810 de eerste ijzeren spoorstaaf gebruikte, terwijl zijn zoon Robert zich bezighield met de volmaking van zijn ontwerpen en terzeldertijd op de lokomotief de uitvinding van Watt toepaste, die tot dan toe voorbehouden was gebleven voor kolenmijnen en fabrieken. Wij herinneren ons nog in het Museum van Kensington de « Fusée » gezien te hebben, die in 1829 het eerst de dienst tussen Liverpool en Manchester verzekerde.

De Britse verbeteringen verspreidden zich via België over het vasteland, want hetzelfde jaar verbond John Cokerill Antwerpen met de Maas, al werd de uitvoering van zijn ontwerp opgehouden door de omwenteling van 1830. Op 30 April 1834 verbond een spoorlijn Antwerpen met Luik, Verviers en de Duitse grens, Brussel met Frankrijk, terwijl Mechelen als middelpunt van die Mechelen rijden.

Door de uitbreiding van die bijzondere wegen metalen wegen werd verkozen: op 5 Mei 1835 kon een eerste reizigerstrein van Brussel naar



werd het reizen gemakkelijker en ging het steeds maar sneller. Men ondervond weldra, dat handelsbelangen enigszins de grenzen tussen de landen gingen opheffen, en wanneer de grote oorlogen de versmelting der rassen in de hand werkten, wanneer toerisme en scouting, gesteund door alle moderne verwezenlijkingen, de geboorte bevorderden van het cosmopolitisch type — humanitair ideaal dat de XVIIIe eeuw had geboeid — droegen vrijwillige ballingschap, uitwijking, verplaatsing van stammen, uitwijking van ongewensten, drijvers en dweppers, langzaam maar sterk bij tot het ontstaan van een universeel gevoelen. In de wedijver van continent tot continent hoorde men het thema groeien van de « Europese burcht », voorloper van het meer actuele thema : West-Europa.

Dank zij de spoorwegen werd de grote ontdekking van de XXe eeuw de ontdekking van de Europese samenhang in het centrum van een internationaal begrip. De vreemdeling wordt niet meer getekend door zijn werken of door zijn buitengewone helden. De reizen, meer dan de lijf-aan-lijf gevechten van de veldslagen, hebben de geboorte en de ontwikkeling van een kosmopolitisch schepsel aan het licht gebracht. De Europeaan verschilt nochtans van de Amerikaan, de Rus, de Brit. En geboeid door die gezichten, die silhouetten en uitgesproken landtypes, namen letterkundigen de vacantierein of gingen op weg om te onderzoeken of te ontdekken, propaganda te maken of betrekkingen aan te knopen; ze waagden zich op verre tochten om opzoekingen te doen, syntheses te maken, ontleding te doen en psychologische feiten na te gaan.

Welnu, wanneer men weet dat de literatuur, die er zich niet bij beperkt alleen maar kunst te zijn, ook een wetenschap is die zich voedt met mogelijkheden van praktisch belang, die zij aan haar speciale eigenschap toevoegt, personages uit te vinden, toestanden, combinaties, spirituele ziels- of geestesconflicten of betwisting van belangen, dan begrijpt men welke dienst de « sneltreinen » of de « lokaaltreintjes » haar steeds hebben bewezen en nog bewijzen. Zij vervult de rol de hoofdzakelijke kenmerken van de uitwendige realiteit na te gaan en te vertolken.

Daar wilden wij toe komen.

Romanschrijvers zijn niet zelden « pelgrims ». Het woord is oud, maar het heeft iets te zeggen : reizigers; veel letterkundigen, zijn werkelijk « beschrijvers », of, naar men verkiest, biografen van personages : wezens — of landen : klimaatgordels. Dat mogen wij niet vergeten! Sedert de oudste tijden tot de XVe eeuw, heeft de Franse literatuur haar leefbaarheid, haar kracht en haar schoonheid bewezen in alle genres, behalve in het romangenre, hoewel sommige heldendichten mogen beschouwd worden als prachtige avontuurverhalen. En toch, toen Rabelais zijn « Pantagruel » schreef, de eerste echte Franse roman, kon men geen enkele andere aanwijzen vóór « Manon Lescaut » van Prévost en « Les Liaisons dangereuses » van Choderlos de Laclos, terwijl, sedert het begin van de XIXe eeuw, dit genre de gehele kunst van het proza schijnt te belichamen.

En de reisliteratuur — die in de schrijfkunst de werkwijze van schilders aanwendt — zal van Théophile Gautier, van de gebroeders Goncourt, van Honoré de Balzac, van Emile Zola, van Pier-

re Loti, van Claude Farrère en van zoveel anderen, meesters maken in de beschrijving van wezens en in het oproepen van lanaschappen. Zij hebben voor het ene en voor het andere al de kleuren van hun palet gebruikt. Zij waren evenwel, toen zij hun schilderachtige keuze van woorden en zinnen veredelden, door de betovering aer muziek, door hun behendig bewimpelde overredende en ordenende krachten, vereenvoudigers van beschrijvingen en van binnentaferelen.

De lyriek die verder gaat is weliswaar eenvoudiger en ziet juister, met groter eerlijkheid. Haar natuurlijkheid heeft een nieuw classicisme in het leven geroepen en versterkt sedert het einde van de eerste helft der 19e eeuw, door ontelbare mogelijkheden, geopend door de grote spoorwegen der verschillende landen. Dit heeft langzamerhand de kunst voor de kunst gedood, want van dat ogenblik af, bezingt men streken, landen, de wereld, en de literatuur, gedragen door de treinen van de XIXe eeuw en haar hedendaagse opvolger, gaat meer en meer belang stellen in de gewestelijke en universele karaktertrekken, in levenswijzen, godsdiensten of politieke mystieke stelsels. Doordat zij sneller gaat, vestigt de waarneming van beelden zich op een uitgestrekter gebied, verwaarloost zij enkele bijzonderheden maar schematiseert op een meer synthetische wijze haar herinneringen.

Terwijl hij in sneltreinen reist, heeft de hedendaagse mens de aantrekkingskracht ontdekt van een selectie, die hem, dank zij de « klimaatwisselingen » mogelijk gemaakt door de treinen, aantoonde dat het menselijk leven rijk is aan een ononderbroken lyriek. En zo komt het dat de XXe eeuw een gevoelen heeft ontdekt dat niet « internationaal » is, doch reeds « Europees ». De buitenlander stellen wij ons niet meer voor aan de hand van zijn werken of de buitengewone mensen die zijn land heeft voortgebracht. Het vervoer — dat de ontwikkeling van het zakenleven bevorderde — heeft, in vredetijd, gaandeweg de grenzen opgeheven, heeft, in de loop der oorlogen, het versmelten der rassen mogelijk gemaakt en, tijdens de kalme jaren, de geestelijke contactnemingen. Eugène Montfort reeds vergewiste zich tijdens zijn reizen met eigen ogen van alle dingen, daar hij er van bewust was geworden, dat wij in ons een fabelachtige eenvoud en een even wonderlijke universaliteit meedragen. Wij hebben de eigenschap verworven in ons zelf een eenvoudige en optimistische levenswijze van wezens en dingen te ontwikkelen naargelang we ons ophouden in station na station, pleisterplaats na pleisterplaats, landschap na landschap. Dat Jean Cocteau een merkwaardig talent toont voor het plastisch en moreel schilderachtige, dat Robert Randau kan spreken van het « purper in het landschap » moet ons niet verwonderen. Maar Paul Morand, die leefde van het heimwee naar beweging, heeft vrije teugel gelaten aan de verbeelding onder alle wereldstreken, nadat Pierre Loti, ten tijde onzer jeugd, in een zelfde verscheidenheid van klimaten, over de tedere kus van zijn broer Yves had verhaald.

De schrijver van « Tendres Stocks », exegeet van het cosmopolitisme der bar's van na 1918 en van de sociale omwentelingen, heeft voornamelijk de universele aard — als men het zo mag zeggen! — van de « sleepings » bestudeerd. De

eerste episode van zijn « Nuits » verhaalt ons van de ontmoeting van zijn held met een professor... in de sneltrein van Lausanne. Reeds in de bundel die wij het eerst vermeldden, beschreef hij een vrouw wier luie verbeelding en traag debiet hem deze gedachte ingaven : « Zij moet opgevoed geweest zijn nabij een spoorlijn waar alleen omnibussen voorbij kwamen ». Zijn expressionisme dat onbetwistbaar verwant is en met de film, met de Amerikaanse humor en zelfs met de negerkunst, drukt zich in « Ouvert la Nuit », een herinnering aan een verblijf in een spoorwagen, als volgt uit : « Ik ben de trekken van mijn gezellin gaan lezen als een kaart, om mij niet van weg te vergissen », en, verder, wanneer hij spreekt van Barcelona, schrijft « de slaapwagens bloeien open aan de terminus van hun stam »; hij roept de Orient-Express op (blz. 81) en, bij de beschrijving van de doodstijd van de Poète-Tribun, gebruikt hij dit cosmopolitisme van na 1918 — dit is reeds heelwat geleden! — : « Zijn gezicht, met de kleur van de kussens in de treinen, wanneer men ze op het perron gooit in het eindstation... »

In het werk zelf van Jean Giraudoux, die na de eerste wereldoorlog de literatuur van 1913 zichzelf deed overleven, vindt men reeds dergelijke kenmerken van cosmopolitisme.

De grote ontdekking van de XXe eeuw is de ontdekking van dat internationaal gevoelen. Men zoekt de vreemdeling niet meer in die typen of in zijn werken, maar gedurende de reizen en bij de ontmoetingen waartoe restauratiewagens gelegenheid bieden. De conflicten van 14-18 en 39-45 hebben tot die versmelting bijgedragen, welke nog benadrukt werd door de vervoermiddelen, de vacaties, het toerisme en de scouting, die de grenzen wegvaagden. Er was een cosmopolitisch type, er was de Europeaan, de Amerikaan, de Rus, de Brit, op het ogenblik dat Paul Morand, toen hij het heimwee naar wisselende klimaten aanwakkerde — zoals later de Belgen O.-P. Gilbert, Robert Vivier, Plisnier, Thiry het deden — de magische kracht van de zwarte landen opriep — die reeds door onze romanschrijvers van de Kongo werd verheerlijkt — de tover van het gele rijk en van de nieuwe werelden. Een Barnabooth, held van Valéry Larbaud — dat prototype van de « innerlijke alleenspraak » — heeft geen vaderland noch traditie meer : het is het onmenselijke menselijke.

Toen Rudyard Kipling een sneltrein zag rijden, noteerde hij : « Het was de Zuider-Express, de sneltrein der millionnaires, verguld en vernikkeld, die de kilometers over zijn schouders smeedt zoals een schaaft de krullen van een plank » en in « 007 » of « Le Retour d'Imray » « zag hij iets anders dan de Provincie, haar bijzondere kleur, haar eigenaardige zeden », zoals Franc-Nohain, in zijn « Pays de l'Instar », blok zonder geschiedenis, zonder actualiteit, en heden en verleden in de droom zag samenvloeiën. « De typen », zegt hij, « zijn er onbeweeglijk en de anarchist van gisteren, voegde hij er aan toe, is vandaag misschien de communist ».

De schrijver van « Histoires Inquiètes », Joseph Conrad, schiep personages die de indruk gaven gebukt te lopen onder het raadsel van hun lot. Zij gelijken aan helden van Dostojewski, acteurs

van een pathologische tragedie en die, om er aan te ontsnappen, ten onder gaan aan de kwaal van het wegtrekken, op zoek naar het gindse, waar hun avontuur zou ondergaan in de nevel der legenden. Was Gorki om te beginnen niet de ergste vagebond? Was Toergenev geen cosmopoliet?

Isabelle Eberhardt, Myriam Harry, Elisa Rhaïs, Jehan d'Ivray, Lucie Delarue-Mardrus, Hélène Nemirowsky en zovele andere vrouwen, geboeid door « les ailleurs » van de vader van « Ramuntcho », hebben vrijelijk het exotisme verheerlijkt, zoals Louis Chardonne de verafgelegen ruimten zocht en Jean Vignaud in die ruimten de scherpe zin voor het schilderachtige.

Jules Leclercq, J.-B. Gochet, Eugène Goblet d'Alviella, Adrien de Gerlache, Edmond Joly, Auguste Vierset, Jean Capart, Franz Cumont, Théo Bauduin, José Gers, Louis Dumont-Wilden, Hubert Colleye, Charles d'Ydewalle, Sander Pierron, James Vandrunnen, Paul Dresse, Prosper de Hauleville, Maurice Tumerelle, Louis Quièvreux, Léopold Levaux, Eugène Demolder, Charles Gheude, François Maret, Elise Champagne, Jean Denis, Désiré Denuit, Firmin Van den Bosch... na Octave Pirmez, Jules Destrée, Edmond Picard, Octave Maus, de missionarissen van het Verre Oosten en van Afrika, Albert Bouckaert, Charles Bernard, Louis Piérard, Camille Poupeye, Isy Collin en Richard Dupierreux (\*) hebben bij ons hun naam onder boeken geplaatst waarin lyriek en bekoorlijkheid van de vreemde of de drang naar een uitzonderlijke tevens plastische en morele schilderachtigheid naar voren treden.

Wij moeten hieraan nog de ontvluchttingsromans toevoegen waarin Pierre Benoit, erfgenaam der Dumas, Verne en Conan Doyle, een meester was. En laten wij dan die exotische koorts bewonderen, die honger naar geheel de wereld, die moderne gevoeligheid welke de voorbeschikten er toe drijft te « vertrekken », rond te dwalen in de wisselende bekoorlijkheden van wegen en spoorlijnen, op zoek naar het licht, synthese van het leven, en dat men op hetzelfde ogenblik als het symbool van de wereld, door de sensatie bereikt.

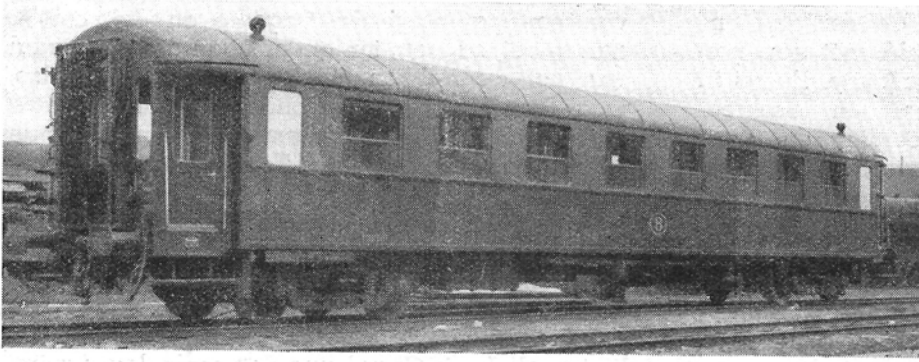
Laten wij herinneren aan de obsessie van het spoor, van treinen en de stations die in de dromen van Emile Verhaeren spookten — hij werd gedurende de oorlog van 14-18 in het station van Rouen doodgepletterd — en laten wij bij Plisnier en O.-P. Gilbert naar die « zwervers » kijken, die, door hun reizen met de spoorweg het « lyrisme van de universaliteit » hebben ontdekt dat in ons sluimerde.

Onze tijd bevestigt — door zijn leven, zijn geest, zijn literatuur, zijn kunst — het heimwee naar beweging, die begeerte naar de wereld en naar de wisselende verscheidenheid der dingen, naar de wegen en hun licht, daar het licht symbool blijft voor het leven, dat door de sensatie, tot de synthese van de wereld leidt.

Men kan de zee van op de oever zien, maar ook anders, en als Chateaubriand, Lamartine, Renan Judea hebben gekend, dan hebben zij Judea, elk op zijn manier, aan hun ziel aangepast.

(1) Wij citeren deze namen in een schijnbare wanorde, die echter kan worden verklaard door de genres welke werden beoefend door deze reizigers, aestheten, reporters.





## Nieuwe Rijtuigen "Internationaal Verkeer", voor de N. M. B. S.

Rijtuig internationaal type. Buitenaanzicht.

Op 28 November 1951 werd door de heer Minister van Verkeerswezen, het Bestendig Comité en de hoge overheden der Directie van de N. M. B. S., het eerste der 50 rijtuigen bezichtigd welke de N.M.B.S. bij de Ragheno-fabrieken te Mechelen in opdracht gegeven heeft en die mosten dienen tot aanvulling van het door de oorlog fel geslonken effectief der rijtuigen die voor de verzorging van het internationaal verkeer nodig zijn.

Deze 50 rijtuigen, die alle vóór half-April moeten geleverd zijn, omvatten 38 gemengde rijtuigen 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klasse met 48 plaatsen en 12 rijtuigen 3<sup>e</sup> klasse met 88 plaatsen.

Overeenkomstig de internationale regeling zijn deze rijtuigen gebouwd met gescheiden afdelingen en zijgang, met balkon aan de uiteinden, vouwbalgen en overloopbrugjes.

Wat de algemene inrichting betreft, verschillen de nieuwe rijtuigen slechts hierin van de vorige, in 1929 en 1939 gebouwde, rijtuigreeksen dat ze een tweede W.C. in de 3<sup>e</sup> klasserijtuigen hebben. Ze zijn evenwel merkkelijk lichter.

Hun tarra bedraagt inderdaad 30 ton, dan wanneer hun voorgangers 45 tot 49 ton wogen.

Deze aanzienlijke gewichtsvermindering werd verkregen door een nieuwe studie van alle delen van het rijtuig.

We vermelden hieronder enkele opvallende punten uit deze studie :

- het geraamte van weekstaal der vroegere rijtuigen, dat in de praktijk meer dan voldoende is gebleken, werd lichter gemaakt door het aanwenden van speciaal lasbaar staal met hoge elasticiteitsgrens en door de toepassing van gelaste verbindingen;
- het stalen dak der vroegere rijtuigen werd vervangen door een dak van aluminiumlegering;
- de bogies, nog immer van het Pensylvaniantype, welk type opvalt door het comfort dat het verschaft, werden in al hun organen lichter (onderstellen van gelaste platen, kleinere middellijn aan het loopvlak der wielen, holle assen, lichter remhangwerk, enz.);
- de binneninrichting, in de vroegere rijtuigen gekenmerkt door het gebruik van massief hout van grote dikte, van zware vloeren van magnesia-cement, van zware banken en bagagerekken en van ingewikkelde en omvangrijke garnituren, werd lichter gemaakt

door alle middelen welke de moderne techniek biedt : algemeen gebruik van plakhout voor de binnenbekledingen, van gebakeliseerd hout voor de vloeren der 3<sup>e</sup> klasse-rijtuigen, platen van licht metaal en gekorrelend en uitgezet kurk voor de vloeren der rijtuigen 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klasse, van aluminiumlegeringen voor de garnituren;

— het stoot- en trekwerk werd lichter gemaakt door het gebruik van speciaal nikkelchroomstaal.

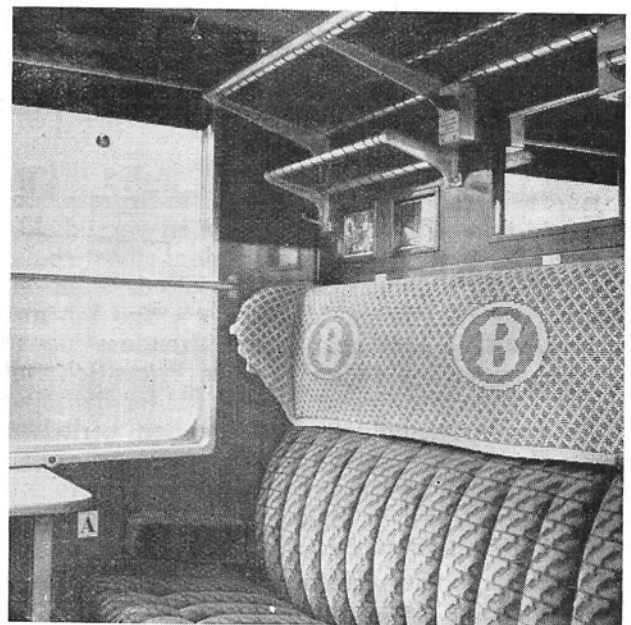
Benevens de gewichtsvermindering heeft het comfort voor de reizigers eveneens de aandacht der studiediensten bijzonder gaande gehouden.

Aldus werd de binnenversiering der afdelingen bijzonder verzorgd.

Aan de warmte- en geluidsisolatie der rijtuigen werd bijzondere aandacht besteed.

De verlichting der nieuwe rijtuigen werd uitgevoerd met fluorescentiebuizen van 15 watt voor gelijkstroomspanning van 72 volt, evenals al het nieuw materieel der N.M.B.S.

De verwarming, door middel van onder de banken aangebrachte radiatoren, is gemengd : stoomverwarming en elektrische verwarming op de 3 bij de internationale reglementen toegelaten spanningen; de verwarming wordt geregeld met thermostaten die in elke afdeling voorhanden zijn.



Rijtuig internationaal type. Afdeling 1<sup>e</sup> klasse.

# De Spoorweg in de Belgische Economie

Voordracht gehouden door dhr DESORGHER,  
Directeur van de Diens' der Financiën  
van de N. M. B. S.

*Op 9 April 1952 heeft dhr Emile Desorgher, Ingenieur A. J. A., Directeur der Financiën bij de N. M. B. S., in het Hotel Ravenstein, te Brussel, onder de auspiciën van de Société Royale Belge des Ingénieurs et des Industriels, een merkwaardige lezing gehouden waarvan we hierna een bondige synthese geven. In een eerstvolgend nummer hopen we de volledige tekst te kunnen weergeven van deze warm toegejuichte lezing die in de Pers een grote weerklink heeft gevonden*

**N**A te hebben gewezen op het belang van het vervoerbedrijf in België, dat een nijverheidsland is waarvan de activiteit voor een groot deel door massale in- en uitvoer wordt bepaald, geeft spreker een nadere omschrijving van elk der bestaande vervoernetten, met opgave van het aandeel van het nationaal patrimonium dat ze vertegenwoordigen.

Vervolgens beschrijft hij de economische rol van de N.M.B.S.; deze beheert een net van 5.040 km spoorlijnen en is ook nog een zeer belangrijke wegvervoerder. Deze uitgebreide industriële onderneming voorziet rechtstreeks in het onderhoud van zowat 327.000 personen: spoorwegmannen in actieve dienst, gepensioneerden en rechthebbenden, d.i. 3,5 % van de Belgische bevolking; zij sluit aanbestedingscontracten en doet bestellingen bij de industrie die jaarlijks een bedrag van meer dan 4 milliard frank vertegenwoordigen.

Haar verschillende spoorwegactiviteiten omvatten twee grote categorieën met nagenoeg gelijke omvang: het vervoer van personen en het vervoer van zaken.

Uit cartogrammen die deze activiteiten veranschouwelijkken, blijkt het aanzienlijk reizigersverkeer op sommige lijnen, zoals de lijn Brussel-Antwerpen, waarop er een beweging is van 48.000 reizigers en tussen 6 u. 30 en 9 u. zowat 14.000 personen in beide richtingen worden vervoerd, alsmede het massaal goederenvervoer op andere lijnen die nijverheidscentra verbinden.

Het reizigersverkeer per spoor blijft sedert 1920 langzaam toenemen, niettegenstaande de aanzienlijke ontwikkeling van het autovervoer. Het is van 6.349 miljoen reizigers-km in 1926 tot 7.253 miljoen reizigers-km in 1951 gestegen. Op andere netten van het vasteland is die toename nog duidelijker afgetekend.

Ongelukkig voor de financiën van de Nationale Maatschappij echter, zijn er steeds talrijker wordende categorieën van reizigers die grote tariefverminderingen genieten, waardoor de ontvangsten ongunstig beïnvloed worden. In het bijzonder reizen er zowat 50 % van de spoorwegreizigers met werkmans- of weekabonnementen die, met inbegrip van sommige schadeloosstellingen, een vermindering van 67,5 % ten opzichte van het volle tarief der derde klas vertegenwoordigen.

Ongeveer 10 % van de actieve arbeidskrachten van het land verplaatst zich aldus tegen uiterst voordelige voorwaarden. Hierdoor verge-

makkelijkt de N.M.B.S. de aanwervingen van de nijverheid volgens haar behoeften, en werkt ze ten koste van haar financieel evenwicht mede aan een zeer belangrijke economische taak.

Het volbrengen van die taak wordt elke dag moeilijker omdat de reglementering betreffende de werkuren er toe strekt het begin en het einde van de prestaties voor al de wedde- en loontrekkenden te doen samenvallen, zodat er zich gedurende zeer korte perioden van de dag grote reizigersstromen verplaatsen.

Het net van de N.M.B.S. zorgt voor het vervoer van meer dan 63 % van al de reizigers in België, waarvan de jaarlijkse omvang thans 11 milliard reizigers-km belooft. Dit verkeer groeit gemiddeld met 1 % per jaar aan.

Het goederenverkeer van de N.M.B.S. wordt zelf onderverdeeld in twee grote categorieën, nl. het stukgoed, hetwelk al de zendingen omvat waarvan het bevracht gewicht gaat van 1 tot 3.000 kg., en de zware goederen waarvoor het totaal of gedeeltelijk laadvermogen van hele wagens wordt gebruikt.

De eerste categorie vertegenwoordigt thans een jaarlijkse tonnage van 800.000 t, waarvan een tamelijk groot gedeelte in containers wordt vervoerd, waardoor dure verpakking vermeden en massale bestellingen aan huis vergemakkelijkt worden; de helft van deze tonnage wordt aan huis besteld dank zij het bestaan van wegvervoerdiensten die 95 % van de Belgische bevolking bedienen.

De tweede categorie vormt de meest lopende bedrijvigheid van de N.M.B.S., niettegenstaande de lage tarieven en de dubbele mededinging van de weg en de rivierscheepvaart. Deze mededinging wordt in de hand gewerkt door een vrijheid van exploitatie en van tarifiering welke de twee laatstgenoemde vervoerwijzen genieten terwijl de spoorweg, uit hoofde van zijn karakter van openbare dienst, gebonden blijft aan zeer strikte wettelijke verplichtingen in zake aanname en tarifiering van het vervoer.

Het verkeer der zware goederen volgt zeer nauw de economische conjunctuur; sedert de periode van hoogconjunctuur van na de oorlog 1914-1918 was het ietwat geslonken om in 1951 opnieuw naar omhoog te gaan en het record te bereiken van 6.700 miljoen t-km, d.i. een bedrag overeenkomend met dat van de hiervoor vermelde periode. Dit vervoer geschiedt voor 85 % van « huis tot huis » dank zij het bestaan van 2.795 nijverheidsverbindingssporen en enkele opslagplaatsen, opgericht binnen de



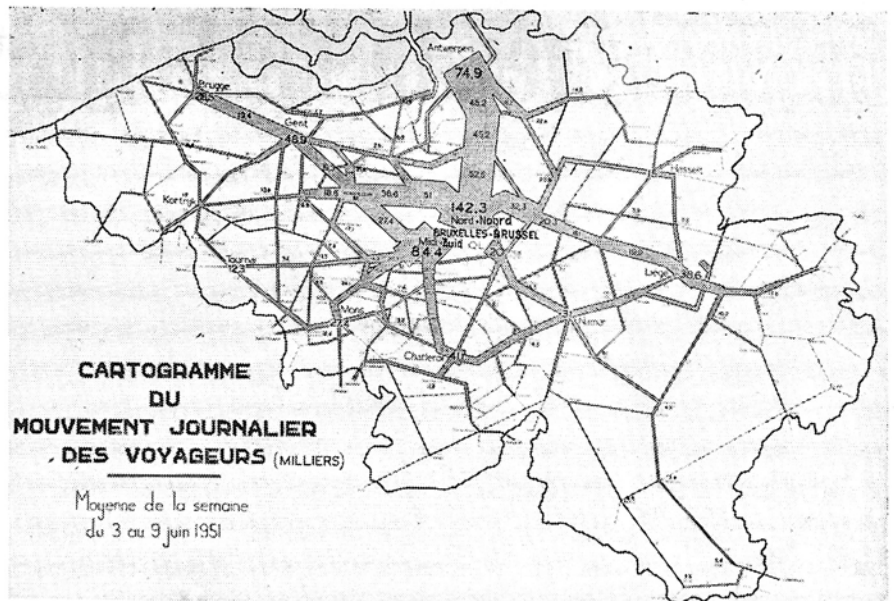
aanhorigheden van stations. Het bestaat in hoofdzaak uit grondstoffen bestemd voor de zware basisindustrieën, alsook uit de productie van deze industrieën, welke productie bestemd is zo voor de binnenlandse behoeften als voor de uitvoer over land of over zee.

De spoorweg vervoert thans 52 % van het geheel der in België vervoerde goederen, waarvan de omvang nooit meer groter is geweest dan die van de welvaartperiode van na de oorlog 1914-1918, behalve in 1951, dat een jaar van uitzonderlijke conjunctuur was.

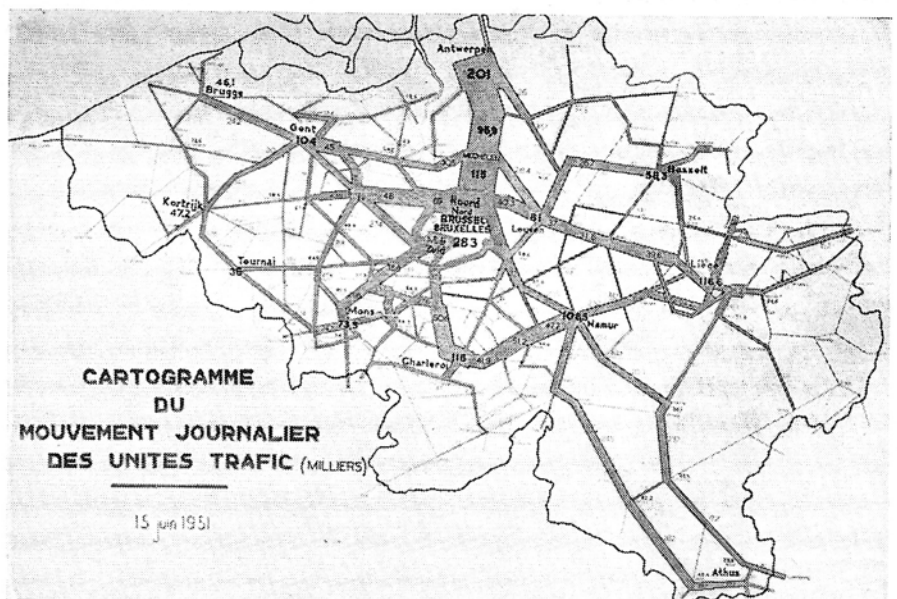
Wetnu, sedert dit tijdstip werden belangrijke geldbeleggingen gedaan voor de uitbreiding van het vervoermaterieel en de verkeerswegen, waarvan de capaciteit ruimschoots de behoeften overtreft; hieruit vloeit een ernstig gevaar voor crisis in dit belangrijke bedrijf voort. Dit feit vestigt de aandacht op het nog steeds hangende moeilijke vraagstuk der coördinatie van het vervoer en op de noodzakelijkheid van voorzichtigheid bij elke politiek van investering; hierbij zou men zich uitsluitend moeten laten leiden door de mogelijkheid om de kostprijs van het vervoer te verlagen.

De spreker beschrijft vervolgens, aan de hand van verschillende voorbeelden, de belangrijke economische rol welke door het spoorwegnet wordt vervuld wegens zijn functie van openbare dienst, als algemene reserve en aanvullende vervoermiddelen van ons land. Ter wille van deze taak is dit organisme verplicht materieel ter beschikking te houden dat vaak slecht benut wordt.

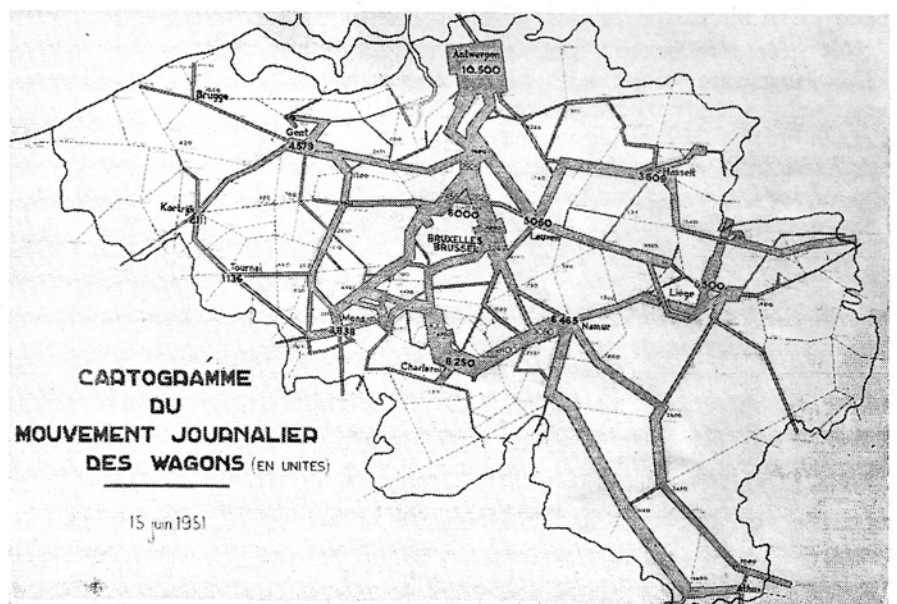
Na te hebben gewezen op de toewijding van het personeel van de N.M.B.S. bij de uitvoering van zijn taak alsmede op de onverpoosde inspanning van dit organisme om met de minste kosten de veiligheid en de regelmatigheid van het verkeer te verzekeren, drukt de heer DESORGHER de mening uit dat de N.M.B.S. nog lange jaren de hoofdspil van het Belgische vervoerwezen zal blijven.



Cartogram van de dagelijkse beweging der reizigers (duizenden)  
Gemiddelde van de week van 3 tot 9 Juni 1951



Cartogram van de dagelijkse beweging der verkeerseenheden (duizenden)  
15 Juni 1951



Cartogram van de dagelijkse beweging der wagens (in eenneden)  
15 Juni 1951



# De Spoorweg- en Postcollizegels

L. MAHY,  
Ere Hooftinspecteur

**D**E postzegelkunde is universeel. Zij werd geboren de dag waarop de eerste frankerzegels voor brieven werden uitgegeven.

In België werden de eerste postzegels uitgegeven in 1849, maar het was eerst heel wat later dat het Bestuur van Spoorwegen, Posten en Telegrafen er toe besloot zegels uit te geven om andere frankeringen te dekken: colli-verzendingen, telefoongesprekken en telegrammen.

De eerste zegels voor het frankeren van colli dagtekenen van 1879. Zij moesten dienen om de boekingsformaliteiten van de vracht der kleine zendingen bij vertrek en aankomst te doen wegvallen. Daar de proefnemingen overtuigend waren geweest, brachten de spoorwegoverheden ze meer en meer in gebruik en thans dienen ze voor het frankeren van al de verzendingen die geen hele wagenlading beslaan.

De eerste reeks zgn. spoorwegzegels omvatte 6 waarden van 10 ct. tot 1 fr. Daarop volgde in 1882 een nieuwe reeks van 8 waarden van 10 ct. tot 2 fr. Die reeks bleef behouden tot in 1895, toen de eerste tweetalige reeks van 13 waarden van 10 ct. tot 2 fr. uitkwam. In 1902 werd die reeks vervangen door een andere van 20 waarden van 10 ct. tot 10 fr., die tot in 1914 behouden bleef.

De eerste drie reeksen waren uitgevoerd in kopergravure, de laatste werd typografisch gedrukt.

Daar belangrijke hoeveelheden nieuwe zegels gestolen werden bij de inval van het Belgisch grondgebied in 1914, decreeteerde het Bestuur der Spoorwegen te Le Havre dat de in omloop zijnde reeks zegels vervallen waren en verving ze door de uitgifte van 21 waarden, gedrukt te Londen.

Na de oorlog van 1914-1918 volgden de uitgiften elkaar in steeds sneller tempo op, nu eens in kopergravure, dan weer in lithografie. Op dit ogenblik omvatten de zegels, sedert 1879 uitgegeven voor het frankeren van colli, zo voor spoorweg als voor posterijen, 327 vignetten.

In de regel hebben de ontwerpers van die zegels getracht in hun afbeeldingen de werkzaamheden der Spoorwegen naar voren te bren-

gen. Zo vertonen, van de derde uitgifte in 1902 af, de zegels van grotere waarde het gevleugelde wiel, dat indertijd het symbool der spoorwegen was. De Staatspoorwegen behielden die beeldenaar in latere uitgiften en lieten er vrij dikwijls lokomotieven en zelf gehele treinen op voorkomen.

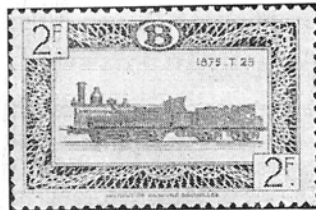
Na de oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in 1926, werd het gevleugelde wiel vervangen door de symbolische B die men weervindt op al de zegels welke sedertdien werden uitgegeven.

De uitgifte van 1942 werd voorbehouden voor de verschillende ambachtsslieden verbonden aan de drie grote diensten: Exploitatie — Baan en Materieel. De laatste uitgifte, die van 1949, met 18 geëtste waarden, schetst de geschiedenis van de lokomotief in België sedert 1835. Deze reeks voert iets nieuw in, nl. de kenmerken der zegels (land en waarde inzonderheid) komen er op voor in zeer samengetrokken termen, die tevens Nederlands en Frans zijn, zodat het beeld niet verloren gaat onder de tweetalige teksten welke de wet voorschrijft.

Al dadelijk bij hun verschijning werden de spoorwegzegels door de liefhebbers en verzamelaars geëerd en deze belangstelling hield niet op. Het feit is des te merkwaardiger daar de filatelisten in het algemeen niet omkijken naar zegels die geen uitgesproken postzegels zijn.

Waarom moet die uitzondering ten gunste van de Belgische zegels toegeschreven worden? Misschien aan de kwaliteit van de eerste in 1879 uitgegeven zegels. Die reeks, van de hand van etsenr Wiener, die de ontwerper was van al de tot dan toe verschenen zegels, munt uit, zowel door de oorspronkelijkheid der tekening als door de verfijning van de gravure. Misschien ook aan het feit dat de Spoorwegen in die tijd door de Staat beheerd werden en dat het gemeenschappelijk bestuur van Spoorwegen, Posterijen, Telegraaf en Telefoon al de zegels die het uitgaf hetzelfde karakter verleende, om het even waartoe ze bestemd waren.

Hoe ook, de verzamelaars stelden evenveel belang in de spoorwegzegels als in de postzegels. Die traditie werd in ere gehouden en thans





vindt men talrijke zegelliefhebbers, ook in het buitenland, die voor de Belgische spoorwegzegels een bijzondere voorliefde hebben.

Die belangstelling komt vooral tot uiting bij de verkoop van nieuwe zegels. De vooroordelen van de eerste verzamelaars tegen niet afgestempelde zegels zijn sedert zeer lang verdwenen, toen de liefhebbers ondervonden dat de vervalsing van een zegel, vooral wanneer hij gegraveerd is, moeilijker is dan het namaken van een bankbiljet; immers, indien de bezitter van een bankbiljet dit zeer zelden nauwkeurig onderzoekt, dan is dit heel wat anders gesteld met de zegelliefhebber, die nooit een nieuwe zegel zal kopen, zonder hem vooreerst zorgvuldig onder het vergrootglas te nemen.

Bij de Nationale Maatschappij is de verkoop van nieuwe zegels aan verzamelaars verzekerd door een bijzondere dienst, het Philatelistisch Centrum, waarover verder gesproken wordt.

In de regel worden de postcollizegels, d.w.z. de zegels tot frankering der kleine colli van 1 tot 5 kg in grotere hoeveelheid verkocht, doch dit dient veeleer toegeschreven aan de lage prijs der uitgegeven reeksen dan wel aan de voorkeur van de liefhebbers voor die zegels. Men kan het bewijs daarvan vinden in de opbrengst van de verkoop aan handelaars en verzamelaars in 1948 en 1949.

In 1948, bracht de Nationale Maatschappij een reeks van 3 Postcollizegels uit, « De Collo », tegen de eenheidsprijs van 33,50 fr.; zij verkocht er meer dan 10.000 reeksen van. In het begin van 1949 bracht zij de reeks « Lokomotieven » uit met 17 waarden, die 305 fr. kostte; zij verkocht daarvan slechts 5.500 reeksen. Doch enkele maanden later, bij gelegenheid van de inhuldiging der elektrische lijn Brussel-Charleroi, gaf zij de zegel van 60 fr. van die reeks uit, waarvan in een paar weken meer dan 7.000 exemplaren werden verkocht.

De belangstelling van het publiek voor de afgestempelde Postcollizegels en Spoorwegzegels is niet minder groot, wel integendeel.

In tegenstelling nochtans met wat bestaat voor de postzegels komt de geadresseerde van een collo of een zending nooit in het bezit en kwam hij ook nooit in het bezit van frankeringszegels. Die zegels worden, in België althans, niet op de colli aangebracht, maar op de bescheiden die de zendingen vergezellen.

Lange jaren lang, tot in 1924 om juist te zijn, stond het Bestuur van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien vijandig tegenover het verspreiden van afgestempelde zegels. Het vreesde dat de onder het publiek verspreide frankeringszegels bedriegers zouden aanzetten de stempelafdruk af te wassen en de zegels opnieuw te gebruiken. Die vrees was ongegrond, dank zij de maatregelen van het Bestuur, dat voor zijn stempels een speciale vette en volkomen onuitwisbare inkt gebruikte.

In theorie moesten tot op die datum de frankerbulletins, voorzien van hun zegels, vernietigd worden wanneer de bewaartermijn van de vervoerdocumenten verstreken was.

Hoe dan te verklaren, dat men op de markt zoveel gestempelde zegels van de uitgiften van voor 1924 vindt? Heel eenvoudig doordat de spoorwegbedienden niet dezelfde gewetensbe-

zwaren hadden als hun bestuur en dat ze, vroeger ten minste, niet nagelaten hebben de gestempelde zegels weg te nemen voordat ze de vervoerdocumenten vernietigden.

En het is best zo. Want het valt anders te betwijfelen, dat de verzamelaars aan de zegels der Spoorwegen belang zouden gehecht hebben vermits men op de markt slechts nieuwe zegels zou gevonden hebben of nieuwe zegels die de liefhebbers hadden moeten doen afstempelen door bedienden, die zich daartoe lieten overhalen.

In 1924 gaf het Bestuur zich eindelijk rekenenschap van de inkomsten die uit de verkoop van afgestempelde zegels kon gehaald worden.

Te dien einde richtte het bij openbare aanbesteding de verkoop in van vervoerdocumenten, waarop zegels geplakt waren.

Waarom de hoeveelheid aangeboden documenten (30.000 tot 80.000 kg.) zag een en steeds dezelve inschrijver zich die belangrijke percelen toewijzen tegen de geringe prijs van 72 ct. per kg., terwijl toen de prijs voor oud papier ongeveer 65 ct. bedroeg. Per slot van rekening hield die inschrijving weinig rekening met de spoorwegzegels, hoewel in het aanbestede perceel 10 % afgestempelde zegels voorkwamen, waaronder een zekere hoeveelheid postzegels tot frankering van de postcolli uit het buitenland en die naar het advies der vakmensen 40 of 50 fr. per kilo op fragmenten waard waren.

Deze verkooping duurde tot in 1937, toen het bleek dat de koper uit de massa aangeboden archieven ruime winsten haalde, hetzij door die archieven aan buitenlandse handelaars over te laten bij kleine hoeveelheden tegen 10 en 12 fr. het kg., hetzij door de gevonden zegels tegen nog meer renderende prijzen in het klein te verkopen.

Dienvolgens werd besloten,

- bij de Nationale Maatschappij een bijzondere dienst, genoemd « Philatelistisch Centrum van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » op te richten en er de leiding van op te dragen aan een bediende die vertrouwd was met de Philatelistische kwesties;
- het Philatelistisch centrum te belasten met de verkoop van nieuwe zegels aan handelaars en verzamelaars;
- bij het Philatelistisch Centrum een uitzoekingswerkplaats op te richten, dat halfvalide werklieden te werk zou stellen en waarvan de gemakkelijke taak er zou in bestaan de frankerbulletins uit te knippen om de fragmenten met zegel er uit te nemen;
- het Philatelistisch Centrum te gelasten alle vereiste schikkingen te nemen om alle verdwijning in de stations te vermijden en ze te verzoeken hun documenten geregeld naar de nieuwe dienst te zenden;
- bedoeld Centrum te belasten met de controle der ontvangen documenten, onder meer na te gaan of ze niet bekleed zijn met gewassen of wedergebruikte zegels, de zegels te vernietigen waarvan de onbruikbaarmaking onder meer met de hand het wassen mogelijk maakt enz.

De leiding van deze nieuwe dienst werd overgedragen aan een bediende van de Nationale Maatschappij die bijzonder bevoegd was inzake post-

zegelkunde en die trouwens de promotor was van de nieuwe organisatie.

De uitslagen die reeds bij zijn oprichting in 1938 door het Philatelistisch Centrum verkregen werden, waren zeer belangrijk en het verdient de moeite daarover enkele cijfers naar voren te brengen.

Terwijl in 1936 de verkoop van 47.500 kg. vervoerbescheiden 30.631 fr. opbracht en in 1937 27.560 kg 19.849 fr., hetzij amper 70 ct. per kilogram, bracht de behandeling door het Philatelistisch Centrum van 20.845 kg. archiefstukken, zijnde het vierde van de jaarlijkse behandelde hoeveelheid, aan de Nationale Maatschappij meer dan 102.000 fr. op, na aftrek van het arbeidsloon, zegge bij de 5 fr. per kg.

Deze bemoedigende uitslagen noopten de Nationale Maatschappij een organisatie definitief te maken die als proef ingericht was.

Ongelukkig zouden de politieke gebeurtenissen die reeds in 1939 de oorlog van 1940 in het verschiep stelden, het werk van het Philatelistisch Centrum lamleggen, dat evenwel zijn bedrijvigheid gedurende de bezetting voortzette ten voordele van de werken tot sociale hulp, die door de Nationale Maatschappij gesteund werden.

In navolging van de methoden die bij het Postbestuur in zwang waren en gelet op de bijval die voorheen met enkele dergelijke zegels bekomen werd, stelde de Nationale Maatschappij in 1942 ongetande zegels ten voordele van zijn sociale werken te koop. Naderhand heeft zij deze methode voortgezet. Het belang van die zegels ligt in het zeer gering aantal exemplaren, dat bij de uitgifte gedrukt werd en in de waarborg, dat de Nationale Maatschappij de uitgifte niet zou kunnen vernieuwen, vermits al het materieel der oplage onbruikbaar gemaakt of vernietigd werd.

Het aantal ongetande zegels was nooit groter dan 500. Dit aantal bedroeg zelfs slechts 200 voor de reeks « Boogschutter » in 1947 uitgegeven en 250 exemplaren voor de reeksen « Lokomotieven » en « Postcolli », uitgegeven in 1949, 1950 en 1951. Dit is de reden waarom de ongetande reeksen van 2.000 tot 10.000 fr. geprijsd zijn door de firma Prinnet in haar bijzondere catalogus der Belgische Zegels.

Diezelfde catalogus vermeldt het bestaan van enkele bijzonderheden die de Maatschappij in de regel verwerpt, omdat die zegels niet werden uitgegeven tot betaling van vrachtkosten. In de

meeste gevallen zijn het proefplaten voor tinten ofwel drukafval.

Nochtans hebben sommige variëteiten een onbetwistbaar officieel karakter en namelijk die met bijzondere tinten die door de zegelliefhebbers gezocht worden en het gevolg zijn van moeilijkheden bij het samenstellen der kleuren ter gelegenheid van herdrukken.

De crisis die sedert verscheidene jaren in de zegelhandel heerst, heeft natuurlijk de ontvangsten van het Philatelistisch Centrum beïnvloed. Niettemin blijven de geboekte financiële uitslagen gunstig, dank zij de maatregelen die door de Nationale Maatschappij genomen werden en welke bestaan.

— in het uitgeven van zegels met belangwekkende onderwerpen en aantrekkelijke kleuren, twee hoedanigheden die zeer moeilijk onverwezenlijken zijn, eerst en vooral doordat de onderwerpen steeds een spoorwegkundig belang moeten hebben en vervolgens doordat ten aanzien van het bedrag der uitgegeven waarden, de zegels in heldere kleuren moeten gedrukt worden om wedergebruik te voorkomen;

— op het stuk van gebruikte zegels in het inrichten, ten behoeve van de handelaars, van aanbestedingen van kleinere percelen en, ten gerieve van de liefhebbers, in het te koop stellen van colli van 1 tot 5 kg. die een uitstekend en goedkoop ruilmateriaal voor de kleine verzamelaars uitmaken.

Het Philatelistisch Centrum is in de rouw. Zijn chef, dhr Bury, is in de maand December 11. te Brussel overleden.

Dhr Bury was de oprichter van het Philatelistisch Centrum en had hieraan de uitbreiding weten te geven die het thans kent. Aan mijn betreunde medewerker dankt de Nationale Maatschappij, dat de Belgische en buitenlandse zegelliefhebbers steeds meer en meer belang zijn gaan stellen in de postcolli- en spoorwegzegels.

Hij was een schrander dienaar, vol toewijding voor de taak die hem was opgedragen. De Nationale Maatschappij verliest in hem niet alleen een eersterangsbediende, maar bovendien een man die op zegelkundig gebied ongewoon bevoegd was en die zij moeilijk zal kunnen vervangen.

Ik wijd een piëteitsvolle gedachte aan mijn medewerker, mijn vriend, die me steeds de meeste voldoening schonk.



POSTZEGELS VOOR VERZAMELINGEN • Algemene stock

**FRANÇOIS HANSENS**

Philatelist-expert

Inrichter van tekoopstellingen bij opbod

Zuidstraat, 55 • BRUSSEL • Tel. 12.14.08

Algemeen agent der Albums en Classeurs PAX

Overal te koop



# Wat is de " Prix Chatrian " ?

**A**LS internationale stichting wordt de « prix Chatrian » ten bedrage van 50.000 Franse frank, jaarlijks omstreeks half-December te Parijs uitgelooft door de « Société des Gens de Lettres de France ».

De « prix Chatrian » werd toegewezen :  
**in 1950**

aan dhr Ch. Agniel, eerste stationschef te Sète, voor zijn roman « Les Laboureurs de la Nuit ».

Dhr Ch. Agniel, reeds houder van de « prix du Léman », heeft in 1951 de « Prix de Vérité » gekregen voor « Les Compagnons de la Bonne Auberge ».

**in 1951**

aan dhr Emilio Geiler, machinist der Zwitserse Bondsspoorwegen, voor zijn roman « Le Drame de l'Express du Saint-Gothard ».

## Samenstelling van de Jury voor de « Prix Chatrian » :

Voor de « Société des Gens de Lettres » :

- H. Pierre Descaves, voorzitter van de « Société des Gens de Lettres », voorzitter van de prijs;
- Mw. George Day, algemeen secretaresse van de « Société des Gens de Lettres »;
- HH. Paul Vialar, Etienne Gril, Guy Chastel en Roger Ferlet, secretaris van de prijs.

Voor de spoorwegen :

- Dr. Huyberechts, adjunct-directeur-generaal der Belgische spoorwegen;
- HH. Clovis Piérard, chef van de persdienst der Belgische spoorwegen;
- Gassmann, chef van de persdienst der Zwitserse Bondsspoorwegen;
- Van Den Edde, chef van de persdienst der Belgische buurtspoorwegen;
- Spencer, algemeen vertegenwoordiger van de Canadian Pacific Railways;

Thubet, algemeen vertegenwoordiger van de National Canadian Railways;  
Doubrere, Millet en Denizot van het Algemeen Secretariaat der S.N.C.F.

In 1950 werd de eerste « prix Chatrian », waarvan de 50.000 frank moeten dienen voor het belonen van de schrijver van een letterkundig werk over de spoorweg, aan de stationschef Ch. Agniel toegekend voor « Les Laboureurs de la Nuit ». Dit jaar gaat de prijs van deze internationale stichting weer naar een spoorwegman, de Zwitserse machinist Emilio Geiler, wiens roman « Le Drame de l'Express du Saint-Gothard » reeds in zes talen werd vertaald. Emilio Geiler is eveneens de auteur van een jeugdroman : « Le Mécanicien Lombardi ». Bij de overhandiging van de prijs in naam van de « Société des Gens de Lettres » en in de aanwezigheid van dhr Emile Henriot van de « Académie Française » en van verscheidene personaliteiten uit de wereld van letteren en vervoer, heeft dhr Pierre Descaves een mooie parallel getrokken tussen het hoofdzakelijk Rijns oeuvre van Erckmann-Chatrian en dit van Emilio Geiler die zich eveneens op een taalgrens en op de scheiding van de Germaanse wereld en van de Romaanse wereld bevindt. Boeken geschreven door een werkmans die over zijn vak spreekt en die een band legt over de Europese grenzen heen, komen op hun tijd. Vermelden we nogmaals dat Chatrian, medewerker van Erckmann, eerst beambte, daarna bureau-chef was bij de Dienst der Effecten van de « Compagnie des Chemins de fer de l'Est » en dat het weekblad « Notre Métier — La Vie du Rail », die de prijs instelde, zijn nagedachtenis heeft willen laten voortleven en de spoorwegliteratuur heeft willen bevorderen door het oprichten van deze jeugdige en levenskrachtige stichting waaraan de spoorwegnetten der ganse wereld die Franstalige spoorwegmannen te werk stellen, deelnemen.



Overhandiging van de « Prix Chatrian » 1951 uitgelooft aan dhr Emilio Geiler der Z.B.S.

Op de foto, van links naar rechts :  
dhr Paul Vialar; dhr G. Geville, Voorzitter der Franse radio-journalisten;  
dhr Doubrère, Inspecteur-Generaal bij de S.N.C.F.; dhr Emile Henriot van de « Académie Française »; Mej. Geiler;  
dhr Emilio Geiler; dhr Pierre Descaves, Voorzitter van de « Société des Gens de Lettres »; Mevr. George Day, Algemeen Secretaresse van de « Société des Gens de Lettres ».

# De vrije tijd van het personeel der N.M.B.S.

**I**N het Aprilnummer 1951 van « Treinen » werden de talrijke groeperingen aangehaald die door spoorwegmannen opgericht werden om hun vrije tijd te besteden volgens hun bekwaamheid of hun persoonlijke smaak.

De enen beoefenden de sport, de anderen de kunst of de muziek, anderen nog stelden belang in het toerisme of in alles wat in verband staat met deze drie soorten van ontspanning.

Wanneer men even nagaat dat de oprichting van die clubs niet verder dan tot enkele jaren opklimt, vallen hun aantal en hun verscheidenheid werkelijk op; en indien we nog zeer weinig over hun werkzaamheid wisten, zal dit weldra niet meer het geval zijn vermits « Treinen » hun gevraagd heeft om op de hoogte gesteld te worden van hun verschillende werkzaamheden.

Een van deze groeperingen, de Toeristische Vereniging der Belgische Spoormannen, beter bekend onder de benaming A.T.C.B., geeft een flink kwartaalschrift uit. Uit een van haar laatste nummers nemen we een artikel over, van de hand van haar voorzitter en dat van aard is de belangstelling te wekken van al degenen die zich met de vrije-tijdsbesteding van het personeel bezighouden.

## HET PASPOORT VAN DE SPOORMAN

Hoe meer men spreekt over vrede, hoe meer het oorlog wordt. Steeds is er sprake van oorlog, nu eens door de radio, die er 's morgens, 's middags en 's avonds haar voornaamste berichtgeving aan wijdt, dan weer door de dagbladen die er hun meeste kolommen en hun grootste en indrukwekkendste titels aan besteden.

Deze toestand scheidt een psychose die onrust en angst doet ontstaan in de geesten; zelfs hier in België waren wij onlangs getuigen van een ware paniek waartoe deze geestgesteldheid heeft aanleiding gegeven en waarvan het eerste gevolg een algemene verhoging van de levensduurte was.

Bij het einde van de oorlog hadden nochtans alle volkeren het vast vertrouwen dat de wereld voortaan een duurzame vrede zou kennen. De politieke mannen uit alle naties hebben getracht hun inspanningen te bundelen om tot verstandhouding te komen en de oorzaken uit de weg te ruimen die tot bloedige conflicten kunnen leiden. Niemand zal betwisten, menen wij, dat zij aan deze taak hun beste krachten hebben gewijd en dat zij, ver van ontmoedigd te zijn door de bloedbaden van Griekenland, Indochina en Korea, volharden in de actie, die zij hebben ondernomen om hun edel doel te bereiken. Zij zijn bezielde door een vurig geloof, dat niet aan het wankelen wordt gebracht door de hindernissen die zij op hun weg ontmoeten; niettegenstaande dit alles moeten wij spijtig genoeg vaststellen — het geval van Korea is er een treffend voorbeeld van — dat de weg naar de vrede zeer steil is en dat er veel moed toe nodig is om zijn vertrouwen niet te verliezen.

\* \* \*

Zullen de inspanningen en de toewijding van de politieke leiders volstaan om de vrede onder de volkeren te verwezenlijken?

Bij de huidige ideologische meningsverschillen en militaire gebeurtenissen, voelen wij ons sceptisch worden en wij denken dat de volkeren zelf zullen moeten medewerken, ten einde een universele verstandhouding te scheppen. Op dit gebied is de spoorman al lang reeds een eind wegs vooruit, maar het is vooral sedert de laatste oorlog dat tot de stichting van internationale groeperingen voor spoormannen werd overgegaan.

Wij hebben eerst de U. S. I. C. (Internationale Sportvereniging voor Spoormannen) die, door het beoefenen van de sport, de spoormannen in de gelegenheid stelt zich lichamelijk te ontwikkelen en, door de internationale betrekkingen en wedstrijden, een ware geest van broederlijkheid doet heersen onder de deelnemers.

Vervolgens hebben wij de F. I. A. T. C. (Internationaal Verbond der Toeristische Verenigingen voor Spoormannen) waarvan de T. V. B. S. stichtend lid is. Bij gelegenheid van samenkomsten, congressen, briefwisseling en reizen, heeft deze groepering het ontluiken begunstigd van echte vriendschapsbanden onder de spoormannen en hun gezinnen van de twaalf landen, die thans deel uitmaken van het Verbond. Daar zij zelf aangesloten is bij de U. I. O. O. T., wereldorganisme dat deel uitmaakt van het raadgevend Statuut van de Organisatie der Verenigde Naties, bezit de F. I. A. T. C. de middelen om samen te werken tot afschaffing van al de hinderpalen — paspoorten, deviezen, douanemoelijkheden, enz. — die de uitbreiding der internationale betrekkingen beletten.

Daarenboven werd onlangs overgegaan tot het oprichten van de U. I. M. C. (Internationale Unie van de Geneeskundige Diensten der Spoorwegen) waarbij zich reeds 12 spoorwegbesturen hebben aangesloten. Deze groepering komt te rechter tijd om de spoormannen in de gelegenheid te stellen de ondervinding te genieten van allen door het oplossen van geneeskundige problemen die de spoorwegen in het bijzonder aanbelangen.

Om beter het nut van deze internationale verstandhouding onder de geneesheren te begrijpen, zal het volstaan een ogenblik de woorden te overwegen die onlangs gesproken werden door de beroemde professor Jules Bordet, van de Universiteit van Brussel; « Wij huiveren van afschuw bij de gedachte dat onze ontdekkingen zouden kunnen gebruikt worden tot het wegmaaien van de bevolking. Er zou geen oorlog meer zijn indien de geneesheren de wereld bestuurden, want geneesheren eerbiedigen het leven. Anderzijds, door zich dikwijls vergist te hebben, weten zij wat verdraagzaamheid is. »

Door zich internationaal te groeperen doen de geneesheren insgelijks een stap naar de vrede.

Ongelukkig blijft er een gebied waarop de spoormannen zich nog niet internationaal hebben gegroepeerd; dit van wetenschap, kunst, muziek en toneel. Het bestaan van verschillende talen betekent onbetwistbaar een ernstige moeilijkheid voor onze collega's kunstliefhebbers; die moeilijkheid is nochtans niet onoverkomelijk en graag bieden wij onze diensten aan om hen in betrekking te stellen met de buitenlandse collega's die in hun respectievelijke landen, namelijk in Frankrijk, zeer interessante en actieve verenigingen hebben gesticht.

\* \* \*

Wij hebben zo pas een opbeurende vaststelling gedaan.

De Internationale Vereniging van het Congres der Spoorwegen, die 34 regeringen, 8 organismen en 103 spoorwegbesturen groepeerde, heeft van 25 September tot 4 October 1950 een vergadering gehouden te Rome. Buiten de talrijke kwesties van technische aard die er werden behandeld, behelsde de dagorde volgend punt: « Organisatie en uitbreiding van de sociaal-geneeskundige diensten door medezeggenschap van het personeel in hun beheer ».

Onder andere besluiten, door de afgevaardigden der N. M. B. S. voorgesteld, komt de volgende resolutie voor die ons meer in het bijzonder aanbelangt:

« Het is wenselijk dat, op alle gebieden waar het mogelijk is, voeling en uitwisseling tussen de bedienden der verschillende spoorwegen zou tot stand komen.

» Daar waar zij reeds bestaan

- op geneeskundig gebied: Internationale Unie van de Geneeskundige Diensten der Spoorwegen;
- op sportief gebied: Internationale Sportvereniging voor Spoormannen;
- op toeristisch gebied: Internationaal Verbond der Toeristische Verenigingen voor Spoormannen,

zouden die contactneming en uitwisseling zich moeten uitbreiden en ontwikkelen en gesteund worden door de Besturen, die zich tot nog toe hebben onthouden. »

Deze resolutie strekt tot eer van de leiders der spoorwegbesturen, die haar gestemd hebben op het Congres van Rome en die begrepen hebben welke weldaden er ondermeer voor de gezinnen der spoormannen kunnen uit voortvloeien. Want het valt niet te bewijfelen — vermits de spoormannen steeds aan de spits staan wat sociale vooruitgang betreft — dat hun internationale actie op andere gebieden zal worden nagevolgd en dat het ondernomen heilzame werk zich aldus over de wereld zal uitbreiden.

Wij, die ons met sociaal toerisme bezighouden, hebben sedert vier jaren in de schoot van de F. I. A. T. C. een



grote samenhang behouden. Die samenhang dient nochtans toe te nemen door de toetreding van die landen, die zich tot nog toe afzijdig hielden; wij moeten hen doen begrijpen dat het toerisme een innige band vormt tussen de naties, band welke bijdraagt tot het vermijden van bloedige conflicten.

De Europese volkeren hebben zich al te lang in hun nationale zelfzucht opgesloten; indien wij de oorlogen willen beletten, moeten wij ons verenigen; het toerisme is een der meest praktische middelen om dit doel te bereiken.

Individueel beschouwd geeft de spoorman zich nochtans niet genoeg rekenschap van het doel waartoe een collectieve actie kan leiden; hij ziet vaak slechts de onmiddellijke voordelen van die actie, zoals, wat ons betreft, de indrukken van een schone reis, de ontspanning en het weldoende gevoel van goede vacaties en de vreugde om aangeknoopte betrekkingen of vriendschapsbanden.

Maar het is nodig dat hij er van overtuigd worde, dat de vrede slechts te bereiken is door de gelijktijdige actie van al de mensen van goede wil. Daarom is het onontbeerlijk dat de massa uit alle landen, te beginnen met de spoormannen, zich lere kennen en waarden in de schoot van internationale organisaties; deze laatste vertegenwoordigen een macht, die het door de staatslieden ondernomen werk aanvult en schraagt. Eens zal misschien bewezen worden dat die actie meer vruchten oplevert dan diplomatische onderhandelingen of militaire overwinningen.

Aldus beschikt de spoorman, of hij zich nu al dan niet bewust is van het uiteindelijke doel, over het beste en doelmatigste der paspoorten: dit dat de volkeren naar de vrede zal leiden, de vrede in de vrijheid.

R. WATTERLOT.

Bij het lezen van dit artikel, is het ons toegeschenen dat het op de geschikte tijd komt, want het volstaat niet veelvuldige clubs van spoormannen te hebben die in verspreide orde te werk gaan: het spreekt van zelf dat hun inspanningen moeten geordend worden en er onder hen, in weerwil van hun schijnbaar verschillende aard, een samenwerking nodig is, die ten andere voor iedereen voordelig uitvalt.

Met de wens onze medehulp op dat gebied te verlenen, was het voorzeker niet overbodig een onderhoud te hebben met de schrijver van vorenstaand artikel, ten einde enkele verduidelijkingen te bekomen.

Reeds bij de aanvang van het onderhoud hechte de heer Watterlot er aan het beoogde doel samen te vatten.

« Wat vooral bedoeld wordt, is de internationale organisatie. Wars van het werkelijk verouderd voorwendsel in de schaduw van zijn toren te leven, te midden van zijn vrienden of zijn oude kennissen, of alleen in de sfeer van zijn werk, kunnen de Belgische spoormannen niet in het buitenland reizen zonder in betrekking te komen met de spoormannen van de andere netten. In deze tijd van internationale wisselwerking blijft degene die niet buiten de grens van zijn land gaat een tweederangswezen.

» Dank zij de internationale organisatie van de U.S.I.C., kunnen onze sportieve spoormannen zulke belangwekkende wedstrijden meemaken, dank zij hun internationale vereniging zullen onze geneesheren zo goed mogelijk de geneeskundige vraagstukken oplossen die aan de spoorwegen eigen zijn, onbetwistbaar dank zij de internationale organisatie heeft de A.T.C.B., die ik het genoeg heb voor te zitten, een zo grote ontwikkeling bereikt.

» Maar er blijft nog het gebied van kunst en letteren, van de muziek en het toneel, dat futloos schijnt. Om die reden heb ik die oproep laten verschijnen om ze te helpen zich internationaal te organiseren.

— Zoudt u ons kunnen zeggen wat de uitslag van die oproep geweest is?

— Voor zover ik weet, werd er tot dusver niet op gereageerd.

— Dit is jammer.

— Zeker, maar het is waar ook dat ons bulletin, waarin het verschenen is, alleen gezonden wordt aan de leden van het A.T.C.B., ten getale van 15.000, en dat bijgevolg weinig spoormannen die zich met de kunst bezighouden er kennis van kregen. We hadden geen ander middel om de gedachte de wereld in te zenden.

— In dit geval zou het tijdschrift « Treinen » de oproep voor zijn rekening kunnen nemen, met meer kans op succes, vermits het andere spoormannen bereikt?

— Dit zou nuttig werk zijn.

— Maar hoe wordt u er toe gebracht terwijl u zich eigenlijk met Toerisme bezighoudt, belang te stellen in muziek en kunst?

— Dit is zeer eenvoudig. Eigenlijk wens ik me geenszins met die soorten van vrije tijdsbesteding in te laten, doordat ik reeds te veel werk heb met het toerisme. Maar in de loop van mijn vele contactnemingen met buitenlandse spoormannen, vooral met onze Franse vrienden, heb ik menigmaal horen klagen over het gebrek aan een internationale organisatie der kunsten. Ik werd zelfs vaak door buitenlandse groeperingen aangesproken om de deelneming op te zoeken en in de hand te werken van een muziekkorps van Belgische spoormannen, dat ten andere steeds zeer goed onthaald en gewaardeerd werd.

— Wat zou er nog te doen vallen?

— Naar mijn mening, de oproep opnieuw laten verschijnen en de leiders van de clubs die zich met kunst bezighouden samenbrengen, ten einde een nationaal comité op te richten. Op die wijze zullen de internationale betrekkingen vergemakkelijkt worden.

Ik herhaal, dat ik volkomen te hunner beschikking ben om hun betrekkingen met de buitenlandse collega's te bevorderen, op voorwaarde dat ik me zal terugtrekken zodra de zaak geregeld is.

Het zal voorzeker uw belangstelling wekken, dat de Franse spoorwegen, zowel zij die zich met de kunsten als met het toerisme bezighouden, een gemeenschappelijk maandschrift uitgeven onder de titel « Arts et Tourisme », waarvan de artikelen van groot nut zouden wezen voor het nationaal kunstcomité dat door de Belgische spoorwegmannen zou opgericht worden.

Ik zou daaraan nog een woord willen toevoegen: na het ontluiken te hebben bijgewoond van zoveel clubs voor de vrije-tijdsbesteding der Belgische spoormannen, zou het aanbeveling verdienen dat onder hen een bedrijvige samenwerking zou tot stand komen, die verheugende uitslagen zou teweeg brengen; aldus, wanneer de A.T.C.B. een kunstfeest voor zijn leden inricht, waarom zou ze geen beroep doen op muzikanten of artisten der andere clubs? Evenzo, waarom zouden deze clubs, wanneer ze naar het buitenland reizen, zich niet wenden tot de A.T.C.B. voor de inrichting van het toeristisch gedeelte van hun reis? Dit zou ongetwijfeld ware sociale solidariteit zijn.



Sinterklaas op bezoek bij de kinderen der spoorwegmannen.

# TEHUIZEN VOOR KINDEREN VAN SPOORWEG- MANNEN

**R**EEDS in de eerste maanden van de oorlog 1940 ontstonden zeer ernstige moeilijkheden om zich levensmiddelen en stelde tal van bedienden der N.M.B.S. kledingstukken aan te schaffen, en zulks in de materiële onmogelijkheid aan hun kinderen die zorgen te geven welke hun leeftijd vereiste.

Van de andere kant waren kinderen, om verschillende redenen, aan zichzelf overgelaten.

Gelet op deze belangwekkende toestanden, was de Maatschappij het aan zichzelf verschuldigd de gezondheid en het moreel en stoffelijk welzijn van deze kinderen te vrijwaren. De oprichting van tehuizen, in de meest levenwekkende streken van het land, bleek het meest doeltreffende middel te zijn om deze noodzakelijke sociale actie te doen slagen. De aldaar op te nemen kinderen zouden niet slechts gezond en overvloedig voedsel ontvangen, doch ook alle zorgen welke hun gezondheidstoestand mocht vergen.

Een eerste tehuis werd reeds op 16 Juli 1941 te Mont-Comblain geopend; vijf andere kolonies openden vervolgens hun deuren, respectievelijk :

- te Kiewit, op 2-4-1942;
- te Noisy, op 5-9-1942;
- te Solre-Saint-Géry, op 19-10-1942;
- te Jehay, op 26-5-1943 en
- te Colonheid, op 5-5-1944.

De gezamenlijke capaciteit van deze tehuizen bereikte 's winters 665 bedden en 's zomers 800 bedden.

Van 1941 tot en met 1945 werden 5.358 kinderen in deze instellingen geherbergd, wat een totaal van 340.641 dagen-kinderen vertegenwoordigt.

De tehuizen te Kiewit, Colonheid, Solre-Saint-Géry en Mont-Comblain werden reeds bij het einde der vijandelijkheden prijsgegeven, daar de redenen die tot de oprichting er van aanleiding hadden gegeven geleidelijk wegvielen.

Van 1945 tot einde 1949 exploiteerde de N.M.B.S. nog twee tehuizen : dat te Jehay, met

een capaciteit van 212 bedden en dat te Noisy, waar 100 kinderen kunnen geherbergd worden.

In Januari 1950, toen de economische toestand genormaliseerd was, heeft ze eveneens het tehuis te Jehay laten varen om nog slechts dat te Noisy te behouden dat volstaat om te voorzien in de sociale behoeften die in normale tijd onder bepaalde spoorweggezinnen kunnen oprijzen.

Daar een regime moest ingevoerd worden waarbij voorop stond : de verbetering van de gezondheid van het kind, de ontwikkeling van zijn schoolse kennis en een regelmatig voedingsregime, wordt de dagindeling van het kind vastgesteld als volgt :

- van 7 u. tot 8 u. : opstaan, opschik;
- van 8 u. tot 8 u. 15 : ademhalings-  
oefeningen;
- van 8 u. 15 tot 8 u. 45 : ontbijt;
- van 8 u. 45 tot 9 u. 15 : opruimen  
der slaapzalen;
- van 9 u. 15 tot 10 u. 30 : lichamelijke opvoeding,  
wandelen;
- van 10 u. 30 tot 11 u. 45 : schoollessen;
- van 11 u. 45 tot 12 u. : verzamelen, opschik
- van 12 u. tot 13 u. : middageten;
- van 13 u. tot 14 u. : middagslaapje;
- van 14 u. tot 15 u. 30 : wandelen;
- van 15 u. 30 tot 16 u. : stortbaden,  
diverse zorgen;
- van 16 u. tot 16 u. 30 : lichte maaltijd;
- van 16 u. 30 tot 18 u. : schoollessen;
- van 18 u. tot 19 u. : speeluur, opschik;
- van 19 u. tot 19 u. 45 : avondeten;
- van 19 u. 45 tot 20 u. 15 : speeluur, zang;
- van 20 u. 15 tot 20 u. 30 : verzamelen,  
slapen gaan.

Het tehuis is uitgerust met alle gewenste sanitaire installaties : wastafels, stort- en voetbaden, waardoor aan de kinderen alle lichaams- en gezondheidszorgen welke de hygiëne vereist, kunnen toegediend worden.

Ruime, heldere en goed verluchte slaapzalen zijn er voorhanden.





Muziekkunst.



Danskunst.



Toneelkunst.

Het tehuis staat onder het gezag van een directrice, bijgestaan door een verpleegster-secretaresse, monitrices en onderwijzeressen.

Het tehuis herbergt kinderen van spoorwegmannen van 5 tot 14 jaar oud.

Voor het opnemen wordt de volgende voorrangsorte nageleefd :

- kinderen die, om een sociale reden, uit de huiskring moeten verwijderd worden;
- zwakke kinderen wier verblijf in het tehuis door de Geneeskundige Dienst der Maatschappij **noodzakelijk** geacht wordt;
- kinderen wier opneming door de Geneeskundige Dienst der Maatschappij **nuttig** geacht wordt.

Het verblijf in het tehuis duurt doorgaans ongeveer 3 maanden en valt samen met de schoolkwartalen; het verblijf tijdens het grote schoolverlof duurt slechts van 6 weken tot 2 maanden.

Zolang ze in het tehuis opgenomen zijn, ondergaan de kinderen elke maand een geneeskundig onderzoek; wanneer hun gezondheidstoestand zulks vereist, heeft dit onderzoek vaker plaats.

De schollessen, in het tehuis gegeven, hebben ten doel het verstandelijk niveau der kinderen op zulk peil te houden dat ze hun plaats in de school weer kunnen innemen als ze huiswaarts keren.

De gymnastieklessen, aangepast aan de leeftijd en de lichamelijke gesteldheid der kinderen, worden er dagelijks gegeven.

Het tehuis van Noisy behoort niet toe aan de N.M.B.S. Sinds lang heeft de N.M.B.S. het inzicht een eigendom aan te kopen waar de doorvoering van verscheidene plannen met sociale inslag zou kunnen aanvangen en, geleidelijk en naar gelang van haar middelen, tot een goed einde zou kunnen gebracht worden. Deze plannen omvatten onder meer de inrichting van een tehuis voor kinderen, een vacantiekamp, een rusthuis voor het personeel en grote sportinstallaties met voetbal- en basketball-terreinen, tennisvelden, atletiekbanen, zwembassin voor waterpolo- en zwemsport enz. Met dit doel voor ogen had ze in 1949 het domein van Argenteuil, in de nabijheid van Waterloo, aangekocht. De inrichtingswerken voor een tehuis waren schier voltooid, toen de Regering de wens tot uiting bracht het domein ter beschikking van Z.K.H. Prins Karel te stellen. De Maatschappij is zonder enig voorbehoud op die wens ingegaan, gelukkig als ze was aldus aan Zijne Koninklijke Hoogheid haar erkentelijkheid te betuigen.



De kindervriend...

# Leerschool van de Dienst van Electriciteit en Seinrichting



Dr Huyberechts, Adjunct-Directeur-Generaal, met aan zijn rechterhand dhr Nolet de Brauwere, Secretaris-Generaal, en aan zijn linkerhand dhr Derijckere, Directeur E. S., tijdens de « Dag der Beroepsopleiding ».

De bedienden van de Dienst van Electriciteit en Seinrichting moeten in menig geval op eigen kracht of in klein groepsverband op het net werken, onder meer bij het onderhoud der installaties. De bevoegdheid van electricien is alsdan niet immer voldoende en de bediende behoort eveneens een flinke practijk in het bankwerken te hebben. Daardoor is de betiteling van electromecaniciën ontstaan waarin de beide vroegere categorieën van electricien en mecaniciën verenigd zijn.

Dit personeel werd en wordt nog immer gewonnen door middel van examens en door het volbrengen van een stage tijdens welke de inwijding in de spoorwegtechniek, d.w.z. de studie van de toestellen eigen aan de spoorweg, geschiedt door tussenkomst van het toezichtspersoneel of door de inrichting van volmakingscursussen. Het spreekt van zelf dat de aldus aangeworven bedienden een opleiding krijgen die enigszins kan verschillen al naar de aard van hun werk, de persoonlijke geschiktheid van hun meester-gast om de nieuwelingen te onderwijzen, de tijd welke deze aan hen kan besteden en de waarde der oudere bedienden waarmee ze werken. Dit laatste element in de opleiding, nl. de opleiding door de werkmakers, heeft slechts een beperkte waarde wanneer het gaat om ingewikkelde installaties die verband houden met de veiligheid van het verkeer, zoals zovele bij de Dienst van Electriciteit en Seinrichting aangetroffen worden.

De resultaten van de stage, die één jaar duurt, worden bekrachtigd door een regularisatie-examen.

DOOR P. MONNOYE

Hoofdingénieur bij de N.M.B.S.

Van zelf groeide de gedachte een vollediger onderwijs in te richten met het doel de toekomstige bedienden, naast algemene beginselen, ook goede begrippen in te prenten omtrent de toestellen waarmee ze bij hun normale dienst te maken zullen hebben. Benevens de eenheid van onderwijsmethode en leerstof waren het vooral — het totaal aantal jongens zou nooit de dertig per taarrol en per promotie overschrijden — economische redenen die het idee deden ontstaan van één enkel organisme waar al de jongens zouden samengebracht worden en waarvan de belangrijkheid zou overeenstemmen met de behoeften van het Belgisch net.

Zo ontstond de leerschool voor electromecaniciën te Etterbeek, onderverdeeld in twee afdelingen, een Nederlands- en een Franstalige, die ieder drie leerjaren met twintig tot vijf en twintig leerlingen omvatten.

Aangaande het lerarenkorps ging de voorkeur naar permanente leerkrachten die volledig aan de school verbonden zijn en beter de tucht en de volmaking der methoden kunnen behartigen. Het is echter nodig ook een beroep te doen op intermitterende leraars die wegens hun kennis en de specialiteit van hun ambt in aanmerking komen, doch alle leraars, ongeacht hun kunde en hun geschiktheid, worden door een cursus vertrouwd gemaakt met de onderwijsmethoden en de toe te passen practische regels.

De toekomstige leraar leert dus onder meer dat de school te Etterbeek te gelijk gebruik maakt van de beschrijvende methode, of de aanschouwelijke methode, waarbij de meester instrumenten en toestellen bezigt, en van de deductieve methode, waarbij de leerling naar het antwoord wordt geleid dat hij zelf dient te vinden, ofwel door loutere redenering, ofwel door de besluiten van een aantal proeven die hij zelf uitvoert, in welk geval dan de actieve methode toepassing vindt.

Hij leert dat de beschrijvende methode zo weinig mogelijk en alleen ter wille van de tijdwinst dient toegepast, terwijl doorgaans de deductieve methode, en vooral onder haar actieve vorm, dient aangewend.

Hij leert het paedagogisch plan van een theoretische of practische les opmaken, d.w.z. de stof er van indelen al naar de moeilijkheden en nieuwigheden die ze behelst en de onderwijsmethode kiezen die voor elk punt past. Met dat paedagogisch plan zal hij een chronologisch plan toepassen en aldus de volgorde bepalen waarin hij de verschillende punten zal voordragen.



Hij leert vervolgens de waarde en het gebruik van het didactisch materieel waarmee een beroep kan gedaan worden op de verschillende soorten van geheugen van de leerjongen, het motorisch, het visueel en het auditief geheugen, en door middel waarvan deze met zijn leraar kan samenwerken.

De cursus handelt tevens over de verschillende oefeningen, de geleide, de individuele en de groepsoefeningen, vervolgens over de herhalingen en de ondervragingen, de huiswerken en de controlemiddelen van de bereikte resultaten.

Daar de les slechts bestrekking heeft op een gedeelte van een geheel van vakken, leert de leraar ten slotte een didactisch ontwerp van dit geheel opstellen, wat er in bestaat het te omgrenzen en er lessen uit op te bouwen.

Dit alles is niets nieuws : het is slechts het vastleggen van een eenvoudig, op het niveau van de school toe te passen systeem, van een tucht, van een leidraad voor de leraars die in hetzelfde geval zijn als tal van hun collega's van het technisch onderwijs : ze zijn gekozen wegens hun kennis en hun geschiktheid om die kennis mede te delen, maar staan er aan bloot dikwijls te worden vervangen ingevolge veranderingen in de bevoegdheden of de standplaats, en men mag het dus niet aan hen overlaten zich zelf te volmaken. Het is doelmatiger voor hen regels uit te stippelen, en zo de eenheid van de onderwijsmethode te bekomen. Die werkwijze is overigens uiterst nuttig gebleken voor de school te Etterbeek, die er bij de aanvang toe genoopt was een lerarenkorps in een recordtijd te vormen.

Het programma van de leerstof werd vastgesteld in functie van het te bereiken doel : dit der nijverheidsscholen van de lagere graad diende als model, doch werd aangepast om de leerlingen op de spoorwegtechniek af te stemmen. Een aanzienlijke steun werd gevonden in de studie van de prestaties der Franse Spoorwegen die aan de N.M.B.S. menige inlichting hebben verstrekt, gebaseerd op een reeds jarenlange ervaring. Na enkele weken besteed aan het niveleren van het vrij heterogeen peil van hun kennis leren de leerlingen in het eerste jaar : de oplossing van de vergelijking van de tweede graad, uittreksels uit de eerste vier boeken van meetkunde die voor het vak noodzakelijk zijn, elementen van beschrijvende meetkunde, de wetten der elektrische stromen, de batterijen en accumulators, de statica, begrippen over natuurkunde, scheikunde en vlakke driehoeksmeting. Een cursus in de moedertaal en reeds een cursus over seininrichting vullen het theoretische gedeelte aan, terwijl twaalf uren bankwerk en vier uren werk per praktische gedeelte vormen : de kunst van het gebruik van vijl, zaag, beitels en hamer wordt er de leerjongens geleerd volgens een met zorg opgemaakt programma :

De eerste fase — die der aanpassing — van de bankwerk cursus omvat de studie der bewegingen met de verschillende werktuigen. Tijdens deze periode werkt en rust de leerjongen met de chronometer; inspanning en rust wisselen af met een wel bepaalde frequentie die geleidelijk gaat van 1/1 tot 5/1. De moniteurs verbeteren de houding van de leerling en die van het gereedschap voor de correctheid van de beweging en de doelmatigheid van de uitvoering.

Na de zowat zestig uren van deze eerste fase voert de leerjongen rationele oefeningen uit die al maar moeilijker zijn; hij verwerft het begrip van nauwkeurigheid en wordt geoefend in de snelheid, van bij het traceren tot bij het afwerken der stukken. Hij gaat van het eenvoudige over naar het ingewikkelde, van de elementaire vlakke en rechte vergaring naar de zwaluwstaarten, de schuiven en de indringingen.

Inmiddels worden door de moniteurs, om de eentonigheid van het klassieke bankwerk te breken, oefeningen in het boren, klinken, moersnijden, schroefsnijden, smeden en draaien ingelast. Voor de laatste werkstukken uitgevoerd bij het einde van de scholing is de kennis van deze verschillende bewerkingen vereist.

De leerling bestudeert in het tweede jaar : algebra, de oplossing van de rechthoekige driehoek door middel van de driehoeksmeting, het magnetisme, het electromagnetisme, de gelijkstroommachines, de wetten van de eenfasige wisselstroom. Hij verwerft begrippen over kinematica, dynamica, toegepaste mechanica en weerstand van materialen.

De cursussen over electriciteit en mechanica worden aangevuld met laboratoriumlessen gedurende dewelke de leerjongens de juistheid van de voornaamste wetten nagaan door toepassing van de actieve methode.

De spoorwegaanspecialisatie komt hier tot uiting doordat de verificaties vaak verricht worden op de toestellen gebruikt bij de Dienst van Electriciteit en Seininrichting. Ook in een cursus over reglementering en in werklessen besteed aan de bovengrondse lijnen en het kabelwerk en waarvoor materieel in gebruik bij de N.M.B.S. wordt gebezigd. De bankwerk cursus wordt in de werkplaats voortgezet en wordt aangevuld met eenvoudige werktuigmachines en vier uren werk per week tijdens welke de leerling het zijne bijbrengt tot de verdere uitbouw van de school en een handigheid krijgt in werken die buiten het gebied van zijn specialisatie vallen.

Buiten de moedertaal is er ditmaal ook een cursus in de tweede landstaal, d.i. Frans voor de Nederlandstalige leerlingen en Nederlands voor de Franstalige.

Het programma van het derde jaar is van bijzonder belang, vooreerst wegens de moeilijke vakken. Er wordt thans begonnen met de eenfasige en meerfasige stroom en de toepassingen er van : transformatoren, gelijkrichters, alternatoren en motoren. Als praktische werken zal de leerling benevens de klassieke proeven ook proeven doen op de motoren voor bediening van wissels en seinen, op de defecten aan kabels en bovengrondse lijnen, op de isolatie van de controlestroomkringen tot vrijmaking der sporen. In de cursus van mechanica gaat het over de werking van de verbrandings- en explosiemotoren alsmede de theorie van de zuiger- en centrifugaalpompen.

Wanneer de electromecanicen afgestudeerd is, kan hij in een van de volgende specialiteiten benuttigd worden : verlichting en drijfkracht, bovenleiding en tractie-onderstations, blok en elektrische veiligheids, elektrische seinhuizen, werkplaats, radio of laboratorium. Men legt het er niet op aan de leerlingen in de school te specialiseren, doch wel hun het minimum aan kennis

mee te geven dat elke bediende E.S. in de verschillende takken van de dienst nodig heeft. Daarom is in het programma van het derde jaar een ruim deel voorzien voor de theoretische en praktische lessen die daarop betrekking hebben.

De blok- en veiligheidstoestellen der seinhuizen met dubbeldraadbediening en Saxby, de automatische toestellen der overwegen worden aan de leerlingen beschreven; deze bestuderen eveneens het centraal bedieningstoestel van een electrisch seinhuis, alsmede de principestroomkringen van de electrische bediening der wissels en seinen en de werking van de spoorstroomkringen.

De studie van de telefonie met locale batterij en de principes der telefonie met centrale batterij, van de automatische telefonie en de dispatching staat eveneens op het programma.

De leerjongen maakt kennis met het materieel gebruikt bij verlichting en drijfkracht en de uitrusting der hoog- en laagspanningsonderstations. Hem worden begrippen over onderstations en bovenleidingen bijgebracht : Kortom een breed opgezet programma waarbij alle specialiteiten ruim betrokken zijn.

De cursus over de reglementatie toe te passen in geval van veiligheidswerken dient om bij de leerlingen de zin voor verantwoordelijkheid aan te kweken, verantwoordelijkheid die ze eens op het net en niet meer op de school zullen te dragen hebben.

Doch zulks geeft slechts een onvolledig beeld van het nagestreefde doel : het is niet alleen door theoretische kennis dat men tracht de toekomstige bedienden vorming te geven; deze moeten ook fysisch en moreel sterk staan. Tijdens hun drie jaren worden turn- en zwemlessen gegeven. Tweemaal per jaar ondergaan ze atletiekproeven en jaarlijks heeft een groot sportfeest plaats. Met een periodiek geneeskundig onderzoek wordt hun fysieke ontwikkeling met zorg gevolgd.

De gedraging van de leerling wordt gedurende gans zijn leertijd in de school nagegaan en door het bijhouden van morele kwoteringen kunnen ouders, leraar en leerling zelf zich van de gemaakte vorderingen rekenschap geven. Aan de hand van die kwoteringen kan richting gegeven worden aan de ontwikkeling van de jongelieden; deze ontwikkeling zowel ten goede als ten kwade kan aanzienlijk zijn, vooral gedurende de drie jaren van hun leven gelegen tussen vijftien en twintig jaar.

En de leraars, die spoorwegbedienden zijn, hebben tot taak hun leerlingen de liefde in te prenten voor een levend beroep dat soms zware opofferingen vergt, maar dat het mogelijk maakt zelf het resultaat van zijn inspanning vast te stellen, voor een veelzijdig beroep dat is toegenomen dank zij de moderne vooruitgang : het beroep van electromecanici bij het spoor waar een jonge man het vooruitzicht heeft blijk te kunnen geven van al zijn intellectuele en morele hoedanigheden. Dit is wellicht de mooiste rol van de school. De leerjongens worden aangeworven met een toelatingwedstrijd waarvan het peil overeenstemt met de vierde graad, d.w.z. met het achtste jaar van het lager onderwijs of wel met het eerste jaar van het middelbaar onderwijs.

De leerjongens zijn extern of intern volgens de verbijdering van hun woonplaats. We wijzen er terloops op dat het internaat doorgaans wordt beschouwd als een instelling waar het werk en de ontwikkeling van de leerlingen beter kan gecontroleerd worden.

De aanpassing aan het leven van de school gaat snel en er wordt voor gewaakt dat het actief karakter van dit leven de belangstelling gaande houdt. De leerling vindt enige opvoedende ontspanning in bezoeken aan kunststeden en -oorden of aan grote installaties als de haven van Antwerpen en in bezoeken aan constructiewerkplaatsen van spoorwegmaterieel in de loop van het derde jaar.

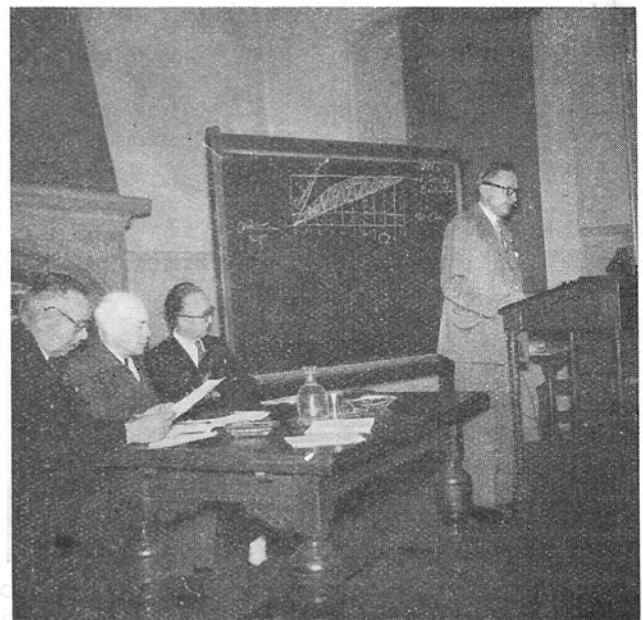
En als grootste beloning heeft de school een vacatiefonds opgericht dat door het spaargeld van de leerjongens wordt gestijfd; door dit fonds kunnen vacantiekampen in België en reizen naar het buitenland ingericht worden.

Sedert de stichting van de school zijn vijf jaren verlopen; deze hebben haar bestaan en haar geest bevestigd en bereiden haar een traditie voor.

Ze gaat prat op de bereikte uitslagen : honderd twintig door haar gevormde electromecanici werden over de verschillende specialiteiten van de dienst verdeeld waarbij zoveel mogelijk rekening werd gehouden met hun voorkeur.

Er wordt vastgesteld dat de oud-leerlingen trouw blijven aan hun school waarvan zij het bescheiden begin hebben meegemaakt, die ze van jaar tot jaar hebben zien groeien en die ze rijker aan gereedschap en didactisch materieel hebben zien worden.

Ze erkennen aldus het succes door de school geboekt in het door haar nagestreefde doel dat er in bestaat een baken te zijn op de weg van de beroeps- en technische vorming, alsook een opleidingscentrum voor bedienden die zich van hun vak bewust zijn, het lief hebben en toegewijd zijn aan de degelijke werking van het spoor.



Dhr. Hoofdingenieur P. Monnoye tijdens zijn lezing op de « Dag der Beroepsopleiding ».



# PERSONALIA

## + IN MEMORIAM

Dhr VICTOR WAUCQUEZ



**O**p 20 Januari 1952 overleed te Brussel, in de ouderdom van 78 jaar, de heer Victor Waucquez, advocaat, gewezen senator, gewezen schepen der Stad Brussel, oorlogsvrijwilliger 1914-1918 en eremajoor van de infanterie. De afgestorvene was ondervoorzitter van het Nationaal Bureau voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding.

Dadelijk bij zijn intrede in de Senaat, in 1929, hield de heer Waucquez zich bezig met het vraagstuk van de Verbinding en ondervroeg hij daarover meermalen de Minister van Spoorwegen en trachtte, vergeefs echter, de werken te doen hervatten.

De heren Segers en Waucquez diende in het

begin van 1931 een vraag tot interpellatie van de heren Ministers van Verkeerswegen en van Financies in.

Als gevolg daarvan, werd een commissie aangesteld, die tot opdracht kreeg het vraagstuk op te lossen. De Commissie concludeerde tot de goedkeuring van het voorgestelde ontwerp.

In Maart 1935 diende de heer Waucquez een wetsvoorstel in tot oprichting van een organisme belast met de voltooiing van de werken der Verbinding.

Goedgekeurd door de Kamers werd de wet tot oprichting van het N.B.V. op 11 Juli 1935 afgekondigd.

Uit dit alles blijkt dat de heer Waucquez een van de voornaamste bewerkers van de goedkeuring van het ontwerp der Verbinding door de wetgevende Kamers geweest is.

Het ondervoorzitterschap van het N.B.V. werd opgedragen aan de heer Waucquez, die sedert de oprichting van het Bureau tot in December 1947 — op welk tijdstip hij ziek werd — al de vergaderingen van de Raad en van de talrijke commissies die er van afhingen daadwerkelijk leidde. De heer Waucquez bezat de gave zich zeer spoedig al de technische bijzonderheden van de agenda's der vergaderingen eigen te maken. Hij leidde de vergaderingen met veel talent, en met volmaakte tact slaagde hij er gewoonlijk in de strijdige standpunten overeen te brengen.

Vermelden we ten slotte de rol welke hij gespeeld heeft in de Commissie voor de Electrificatie van het Belgisch spoorwegnet.

## ONZE GEPENSIONNEERDEN

Dhr. Ph. BRAGARD



**D**E heer Ph. Bragard werd te Spa geboren op 27 September 1891, trad op 10 Februari 1910 als rechtstreeks opsteller in dienst bij het Bestuur der Staatsspoorwegen, te Brussel.

In April 1911 ging hij over naar de Dienst van de Baan, te Luik.

Van 2 October 1911 tot 6 Mei 1913 was hij bij het leger om zijn militietermijn uit te doen en op 8 Mei 1913 hervatte hij zijn taak te Luik.

Van 30 Juli 1914 tot 16 September 1919 was hij opnieuw onder de wapens. In 1914-1918 aan het front. Geëvacueerd, werd hij om zijn dapperheid verscheidene malen aan de dagorder vermeld.

In Juni 1921 vindt men hem terug bij de Directie van de Groep van de Baan te Luik.

In 1923, tot onderbureauchef benoemd, wordt hij als dusdanig in Januari 1925 overgeplaatst naar de Directie van de Baan, te Brussel.

In Februari 1928 werd hij benoemd tot boekhouder eerste klasse en in October 1928 tot hoofdboekhouder van de Dienst van de Baan.

Bij de dienstherovating in Juli 1940, werd hij met zijn bureau overgeplaatst naar de Directie der Financien.

In December 1945 benoemd tot eerste inspecteur, werd hij belast met de leiding van het Organisatiebureau, de Dienst voor Mechanografie en het Philatelistisch Centrum.

In Juli 1947 werd hij bevorderd tot hoofdinspecteur, belast met de leiding van de Boekhoudingsdienst en de Financiële diensten.

In Juni 1950 werd hij aangesteld als adjunct van de directeur van de Dienst der Financien.

Op 1 Februari 1952 gaat hij in ambtsrust, die wij hem lang en gelukkig wensen.

# Bedrijfs cijfers van de N. M. B. S.

	MAANDEN	1938 (1)	1950	1951
Aantal vervoerde reizigers . . . . .	Mei. . . . .	17.183.572	19.118.622	19.199.664
	Juni. . . . .	16.729.170	16.868.197	17.490.870
	Juli. . . . .	16.738.844	16.067.627	17.461.899
	Augustus. . . . .	17.618.440	17.154.418	17.559.628
	September . . . . .	16.973.195	18.114.940	18.238.297
	October . . . . .	16.804.415	18.367.123	19.471.493
	November . . . . .	16.893.252	19.052.405	19.441.313
	December . . . . .	15.868.253	19.177.510	18.753.703
	Aantal reizigers-kilometers . . . . .	Mei. . . . .	534.246.114	619.162.338
Juni. . . . .		557.683.282	572.385.194	587.993.756
Juli. . . . .		608.325.296	607.816.555	653.737.100
Augustus. . . . .		676.778.870	642.291.917	650.744.420
September . . . . .		554.222.021	585.504.973	591.632.869
October . . . . .		508.965.648	585.215.373	609.565.763
November . . . . .		498.753.805	580.798.881	594.814.191
December . . . . .		473.736.769	575.141.261	580.042.671
Aantal vervoerde tonnen zware goederen . . . . .		Mei. . . . .	5.966.536	4.533.911
	Juni. . . . .	5.919.754	4.794.330	5.969.912
	Juli. . . . .	5.702.452	3.855.619	5.593.577
	Augustus. . . . .	5.830.613	4.319.125	6.032.338
	September . . . . .	6.360.164	5.839.141	6.082.514
	October . . . . .	6.827.225	6.637.280	6.981.229
	November . . . . .	6.859.784	6.296.422	6.673.744
	December . . . . .	6.146.042	5.605.325	5.458.858
	Aantal tonkilometers . . . . .	Mei. . . . .	425.151.847	412.007.301
Juni. . . . .		420.910.954	426.424.056	534.796.622
Juli. . . . .		404.443.019	363.445.155	542.450.675
Augustus. . . . .		415.567.076	362.873.510	574.294.999
September . . . . .		476.648.145	513.124.536	578.157.011
October . . . . .		497.144.399	578.727.695	618.463.381
November . . . . .		506.961.378	556.864.443	586.914.472
December . . . . .		499.871.278	515.397.922	489.978.972
Aantal geladen wagens . . . . .		Mei. . . . .	459.849	254.342
	Juni. . . . .	436.126	269.191	328.978
	Juli. . . . .	420.854	218.653	307.414
	Augustus. . . . .	447.188	249.495	338.093
	September . . . . .	473.110	331.046	347.949
	October . . . . .	491.214	371.074	390.507
	November . . . . .	514.376	348.686	370.638
	December . . . . .	436.206	310.769	300.861

(1) In de cijfers van 1938 is het verkeer Nord-Belge begrepen.

## OVERGELADEN

WEEK	Brandstoffen	Diversen	Totaal
van 13- 5 tot 19- 5	20.911	43.864	64.775
van 20- 5 tot 26- 5	25.011	51.487	76.498
van 27- 5 tot 2- 6	25.142	51.327	76.469
van 3- 6 tot 9- 6	23.143	49.759	72.902
van 10- 6 tot 16- 6	24.031	50.552	74.583
van 17- 6 tot 23- 6	24.646	50.712	75.358
van 24- 6 tot 30- 6	23.782	53.622	77.404
van 1- 7 tot 7- 7	23.300	50.303	73.603
van 8- 7 tot 14- 7	22.941	50.094	73.035
van 15- 7 tot 21- 7	11.918	34.328	46.246
van 22- 7 tot 28- 7	19.491	49.300	68.791
van 29- 7 tot 4- 8	21.255	50.857	72.112
van 5- 8 tot 11- 8	21.989	49.891	71.880
van 12- 8 tot 18- 8	18.617	40.546	59.163
van 19- 8 tot 25- 8	22.363	52.595	74.958
van 26- 8 tot 1- 9	22.459	53.941	76.400



## OVERGELADEN

WEEK	Brandstoffen	Diversen	Totaal
van 2- 9 tot 8- 9	22.354	53.459	75.813
van 9- 9 tot 15- 9	21.954	53.925	75.879
van 16- 9 tot 22- 9	20.913	55.355	76.268
van 23- 9 tot 29- 9	23.591	55.125	78.716
van 30- 9 tot 6-10	22.958	52.773	75.731
van 7-10 tot 13-10	23.922	55.212	79.134
van 14-10 tot 20-10	23.521	58.742	82.263
van 21-10 tot 27-10	24.344	60.270	84.614
van 28-10 tot 3-11	20.509	51.159	71.668
van 4-11 tot 10-11	24.845	57.599	82.444
van 11-11 tot 17-11	24.983	56.765	81.748
van 18-11 tot 24-11	25.648	56.670	82.318
van 25-11 tot 1-12	25.921	52.284	78.205
van 2-12 tot 8-12	19.383	47.560	66.943
van 9-12 tot 15-12	24.525	47.731	72.256
van 16-12 tot 22-12	24.573	49.393	73.966
van 23-12 tot 29-12	20.425	36.961	57.386
van 30-12 tot 5- 1-52	20.487	33.275	53.762
van 6- 1 tot 12- 1	25.151	40.710	65.861
van 12- 1 tot 19- 1	24.901	42.022	66.923
van 20- 1 tot 26- 1	25.470	44.410	69.880

## AANTAL DOOR DE KLANTEN GELADEN WAGENS

WEEK	Haven van Antwerpen		Haven van Gent	
	Tonnen van schip op wagen	Tonnen van wagens op schip	Tonnen van schip op wagen	Tonnen van wagens op schip
van 13- 5 tot 19- 5	47.200	96.700	27.231	14.386
van 20- 5 tot 26- 5	62.700	140.500	18.606	17.040
van 27- 5 tot 2- 6	57.290	112.800	19.115	15.899
van 3- 6 tot 9- 6	62.100	141.100	15.768	8.890
van 10- 6 tot 16- 6	51.000	118.400	23.766	15.066
van 17- 6 tot 23- 6	65.800	126.800	17.428	9.025
van 24- 6 tot 30- 6	60.200	132.200	17.042	15.753
van 1- 7 tot 7- 7	59.100	125.000	26.482	14.736
van 8- 7 tot 14- 7	51.600	117.700	10.544	11.111
van 15- 7 tot 21- 7	38.900	105.200	19.817	9.353
van 22- 7 tot 28- 7	68.300	124.400	15.844	12.319
van 29- 7 tot 4- 8	61.000	115.000	25.042	16.129
van 5- 8 tot 11- 8	78.200	96.100	29.205	12.713
van 12- 8 tot 18- 8	43.700	93.100	13.611	12.843
van 19- 8 tot 25- 8	65.400	112.000	29.297	7.374
van 26- 8 tot 1- 9	53.600	105.800	18.602	8.560
van 2- 9 tot 8- 9	66.600	101.200	22.434	12.861
van 9- 9 tot 15- 9	58.900	90.900	20.947	5.023
van 16- 9 tot 22- 9	54.800	106.200	22.113	14.104
van 23- 9 tot 29- 9	000'99	117.100	27.143	17.618
van 30- 9 tot 6-10	096'09	110.700	20.918	14.261
van 7-10 tot 13-10	68.533	120.800	30.720	9.264
van 14-10 tot 20-10	60.400	119.800	29.052	10.526
van 21-10 tot 27-10	73.900	128.300	35.329	12.328
van 28-10 tot 3-11	60.800	89.300	28.365	12.041
van 4-11 tot 10-11	73.400	128.000	34.033	19.521
van 11-11 tot 17-11	73.500	118.700	19.883	13.733
van 18-11 tot 24-11	91.400	113.000	14.008	17.448
van 25-11 tot 1-12	89.000	119.900	22.125	11.543
van 2-12 tot 8-12	79.500	99.300	29.689	14.520
van 9-12 tot 15-12	64.700	111.100	27.823	11.648
van 16-12 tot 22-12	79.800	115.300	24.112	13.391
van 23-12 tot 29-12	60.700	111.300	16.557	21.233
van 30-12 tot 5- 1-52	43.700	85.000	16.768	10.534
van 6- 1 tot 12- 1	62.000	85.200	18.397	7.046
van 12- 1 tot 19- 1	65.500	104.600	21.641	6.571
van 20- 1 tot 26- 1	87.100	124.900	14.168	11.268

# HET SPOORWEGVERVOER IN DE VERENIGDE STATEN

Men weet welke belangrijke plaats de vervoermiddelen in de economische ontwikkeling van een natie innemen. In een land als de Verenigde Staten, dat zeer uitgesrekt is en op een zeer hoog economisch peil staat, vervullen ze een allerbelangrijks'e taak, zowel voor het vervoer van goederen als van personen.

In 1948 bedroeg de gezamenlijke bedrijvigheid van de Amerikaanse vervoermiddelen het cijfer van 1.000.000.000.000 ton/miles, waarbij een ton/mile het vervoer vertegenwoordigt van een ton over een mile (1.600 m.) voor de goederen, en het cijfer van 73.300.000.000 reiziger/miles voor het vervoer van personen; deze cijfers zijn bijna tweemaal zo groot als die van 1939. En dan nog zijn ze geen maximum. De vervoercapaciteit van het Amerikaanse net is heel wat aanzienlijker, zoals tijdens de jongste oorlog gebleken is. In 1944, immers, beliep het rendement van het vervoernet 1.001 milliard ton/miles en 128.000.000 reiziger/miles. Onder al de vervoermiddelen, spoorwegen, motorvoertuigen, schepen, sloepen, vliegtuigen, pipe-lines, komt in Amerika de spoorweg aan de spits; met deze willen we dus deze studie aanvangen.

## Belangrijkheid van het Amerikaanse spoorwegnet

Het spoorwegnet der Verenigde Staten omvat 643.000 km. sporen; 386.000 km. wijk- en sorteersporen. Het rollend materieel bestaat uit 43.000 locomotieven, 1.780.000 goederenwagens, 38.000 reizigersrijtuigen. Onder die 43.000 locomotieven, zijn er 30.000 met stoom, 1.000 elektrische en 12.000 met Dieselmotoren. Het Amerikaanse spoorwegnet verwerkt 2/3 van het goederenverkeer en 3/5 van het personenvervoer.

## Het Amerikaans spoorwegnet tijdens de laatste oorlog

Tijdens de oorlog heeft de spoorweg uitzonderlijk merkwaardige diensten bewezen. Hij heeft 70 % van het binnenverkeer, 97 % van het troepenvervoer en meer dan 90 % van het materieel en de proviandering van het leger en ongeveer 90 % van het materieel en de proviandering van de marine verwerkt.

Zijn taak was des te overwegender daar het autovervoer toen gehinderd was door de rantsoenering van de rubber en de benzine en de vijandelijke onderzeeboten de kustvaart belemmerden. In 1944, in het heetste van de oorlog, bereikte het vervoer per spoor 740 milliard ton/miles, n.l. meer dan 3.100.000.000 ton vervoerde goederen over een gemiddelde afstand van 378 km of meer dan het dubbele van 1939. Het reizigersvervoer verhoogde met 400 % gedurende de oorlog en bedroeg in 1944 het cijfer van 95.000.000.000 reizigers/miles, of meer dan 900.000.000 personen vervoerd over een afstand van circa 344 km. De overeenstemmende cijfers van 1939 beliepen 22.700.000.000 reiziger/miles of 450.000.000 personen vervoerd over een gemiddelde afstand van 164 km.

## De verbeteringen van het Amerikaans spoorwegnet gedurende de oorlog

Van 1941 tot 1945 vermeerderde het rollend materieel met 2.500 locomotieven, 130.000 wagens en 2.000 rijtuigen, terwijl 5 miljoen ton nieuwe spoorstaven gelegd werden. Tevens werd de hoeveelheid materieel voortdurend opgevoerd. Zo waren in 1944, 3.500 diesellocomotieven in dienst, tegen minder dan 650 in 1939. Ook werd het tractievermogen van al de soorten van locomotieven verhoogd. De wagens, die in 1939 ten getale

van 1.680.000 waren, klommen tot 1.800.000 in 1944 en hun gemiddeld laadvermogen steeg van 49,7 tot 50,8 ton.

Anderdeels, om een maximum-rendement te bekomen, liet men de locomotieven zwaardere treinen over grotere afstanden slepen en werd de aan het onderhoud bestede tijd ingekort, werden het laden, lossen en, in het algemeen, de omloop-tijd der goederenwagens bespoedigd.

## De ontwikkeling en de verbeteringen tijdens de oorlog

Op het einde van de oorlog hebben de Amerikaanse spoorwegen een uitvoerig plan tot uitbreiding en verbetering ondernomen, waarvoor gemiddeld 1.000.000.000 dollar per jaar uitgegeven werd. In vijf jaar tijd, van 1945 tot 1950, werden 345.000 nieuwe wagens, waarvan 42.000 in 1950, in dienst genomen. Het tractiematerieel vermeerderde gedurende die zelfde periode met 11.000 locomotieven, waarvan 2.396 in 1950, 2.372 Diesel-, 12 stoom- en 12 elektrische locomotieven.

De internationale gebeurtenissen hebben de Verenigde Staten er toe genoopt hun inspanningen op dat gebied op te voeren. Honderd vijf en vijftig duizend goederenwagens en 3.000 locomotieven werden besteld. Een locomotief met turbine en elektrische motor werd in 1950 uitgewerkt en een Amerikaanse maatschappij heeft er tien van besteld.

Het stelsel der verbindingen werd verbeterd. Het aantal vaste en verplaatsbare radioposten is thans 16 maal groter dan vijf jaar geleden. De Amerikaanse spoorwegen gebruiken nu 5.000 vaste of verplaatsbare radioposten.

Door deze verbeteringen konden de Amerikaanse spoorwegen hun prestaties hoger opvoeren. Zo was het gemiddeld uurrendement van al de goederentreinen samen, gelijk aan het vervoer van een ton over 32.000 km. Dit rendement is 15 % belangrijker dan het hoogste rendement dat gedurende de eerste wereldoorlog bereikt werd. Evenzo lag de gemiddelde snelheid van al de goederentreinen samen, in 1950 even boven 27 km per uur, wat op een vooruitgang wijst van 7 % tegenover 1944. Het regeringsprogramma voorziet dat tegen het einde van 1953, 300.000 nieuwe wagens zullen gebouwd zijn.



# Bij de Oostenrijkse Bondsspoorwegen

# EEN NIEUWE TWEEWAGENMOTORTREIN

**H**ET Ministerie van Verkeerswezen en Genationaliseerde Bedrijven, Algemene Directie der Oostenrijkse Bondsspoorwegen, deelt het volgende mede: Op Dinsdag 20 Januari 1952 had de eerste openbare proefrit van de nieuwe tweewagenmotortrein (VT 45) der Oostenrijkse Bondsspoorwegen plaats.

De nieuwe motortrein VT 45 bestaat uit twee rijtuigen met vierassige bogies, met vouwbalg-aansluiting. Een der rijtuigen omvat de machine-installatie, een stuurstand, een buffet en twee afdelingen met in totaal 56 plaatsen, terwijl in het andere rijtuig de tweede stuurstand en twee afdelingen met in totaal 80 plaatsen aangetroffen worden. De totale treinlengte bedraagt ongeveer 43 m, het gewicht der beide rijtuigen samen ongeveer 68 ton. De twee rijtuigen zijn volgens de modernste beginselen van staal gebouwd en geheel gelast, ten einde met het minste gewicht de grootste stevigheid te bekomen. De kopwanden zijn gestroomlijnd en afgeschuind, terwijl de uiterlijke vormen eenvoudig en aangenaam van uitzicht zijn. Om een algemene aanblik in overeenstemming met de moderne opvatting te verkrijgen is het schilderwerk in blauwe en crème kleur uitgevoerd, en om de stroomlijnvormen te doen uitkomen heeft men sierlijsten aangewend.

De afdelingen zijn ruim en met middengang, aan weerszijden waarvan een bank voor twee reizigers is. De wanden zijn van onder met donkerbruin gepolitoerd notenhout en van boven met gepolitoerd lichtkleurig esdoornhout bekleed; het plafond is wit. De banken hebben een gemakkelijke gepolsterde zitting, alsook gepolsterde rugleuningen en armsteunen. Naast de zitplaatsen bij het raam zijn vaste klaptafels en naast de plaatsen aan de gangzijde zijn eveneens klaptafels op de armsteunen gemonteerd, zodat elke reiziger over dergelijke tafel kan beschikken. Boven de zitplaatsen zijn verchromde bagagerelken in dwarsrichting aan het plafond opgehangen, derwijze dat ondanks de grote ruimte voor de bagage, het uitzicht in het rijtuig geenszins belemmerd wordt. Uiterst brede ramen geven een goede kijk op het landschap. De verlichting der afdelingen bestaat — voor het eerst bij de OBB — uit fluorescentiebuizen die boven de middengang in een onafgebroken lichtstrook aangebracht zijn; er is tevens een verlichting met

gewone lampen voorzien. De afdelingen worden verwarmd met warme lucht die langs spleten in het plafond binnengevoerd wordt, zonder onaangename lichtwervelingen te veroorzaken. In de zomer wordt de bedorven lucht krachtig aangezogen met het oog op het verfrissen en het verlichten der afdelingen.

De machines zijn in de bogies van het eerste rijtuig geplaatst. Een snellopende Dieselmotor met twaalf cilinders, van de Simmering-Graz-Pauker-fabrieken, van 500 PK dient voor de aandrijving. De verbrandingslucht wordt samengeperst door een blaastoestel aangedreven door de uitlaatgassen. Het vermogen van de Dieselmotor wordt op de beide assen der bogie overgebracht door een hydraulische cinetische koppeling. Het machinevermogen is aldus opgevat dat de motortrein met lading op vlakke baan een snelheid van 115 km/uur en op hellingen de hoogste snelheid welke toelaatbaar is in verband met de gesteldheid van het spoor, kan bereiken. Aldus kan de hoogste snelheid benuttigd worden die op onze banen mogelijk is. De radiator is boven de machines aangebracht. De warmte in het koelwater wordt 's winters aangewend voor het verwarmen van de lucht bestemd voor de verwarming der afdelingen. Is de warmte in het koelwater niet voldoende — bij voorbeeld bij hevige koude en bij ritten bergafwaarts — dan wordt het koelwater op de nodige temperatuur voor de verwarming der afdelingen geregeld door middel van een warmwaterketel die met olie gestookt en automatisch ingeschakeld wordt.

Al de machines en de verwarmingsinstallaties worden van uit de stuurstanden aan de treinuiteinden op afstand bediend en worden aanhoudend met een signalatiesysteem gecontroleerd.

De remmen zijn bijzonder krachtig wegens de hoge snelheden zodat de voorziene remafstand van 700 m ook bij de maximumsnelheid kan in acht genomen worden.

In de stuurstanden zijn veiligheidsinrichtingen geplaatst die de trein automatisch afremmen, wanneer de bestuurder onderweg plotseling ongesteld mocht worden.

In totaal werden 12 motortreinen van het type VT 45 besteld; de levering is deels voorzien in de loop van dit jaar en in 1953.



**Dhr Olivier, Adjunct-Directeur-Generaal van de N.M.B.S.;**  
**Dhr Desorgher, Directeur der Financiën van de N.M.B.S.;**  
**Dhr Delecourt, Directeur van het N.B.V.;**  
**op de tweede jaarbeurs der miniatuurspoorwegen.**

# De II<sup>e</sup> Internationale Jaarbeurs der Miniatur- spoorwegen

G. DES BARAX

- 2<sup>o</sup>) Een tentoonstelling van de meesterwerken der liefhebbers modelisten;  
 3<sup>o</sup>) Een stand van de A.B.A.C.  
 De tentoonstellende handelaars hebben als om prijs geijverd om hun stands aantrekkelijk te

**W**IE kan er wel belang stellen in kleine treinen? Kinderen en enkele modelliefhebbers, uitzonderingen in de grote massa, zal men zeggen.

Is dit juist? De tweede internationale jaarbeurs der miniatuurspoorwegen, van 13 tot 28 October 1951 ingericht door de A.B.A.C., heeft eens te meer deze mening in duigen geslagen en aangetoond dat het spoorwegmodelisme een belangrijke plaats bekleedt bij de bouwers-liefhebbers en dat vele anderen, die niet over de nodige plaats en tijd beschikken, er groot belang in stellen. Alleen een tentoonstelling, ingericht in een passend kader, was in staat de enen en de anderen bijeen te brengen.

De miniatuurspoorweg heeft het als een eer beschouwd gedurende enkele dagen te mogen verwijlen in een station, officiële verblijfplaats van zijn oudere broer, de grote trein. De N.M.B.S., die er steeds prijs op stelt de inspanning te steunen van hen die in haar bedrijvigheid belang stellen, had de nieuwe restauratiezaal van het station Brussel-Zuid, in de Frankrijkstraat, ter beschikking van de A.B.A.C. gesteld. Dit was een gedroomde ligging, aan de in- en uitgang voor de reizigers. Doorheen de brede glazen ramen konden dezen een kijkje nemen, wanneer ze 's morgens het station verlieten. 's Avonds konden ze met een vroegere tram de jaarbeurs een bezoek brengen alvorens de trein te nemen.

Volk was er steeds, zelfs op de stille uren der werkdagen. Zaterdags en Zondags heerste er grote drukte. Bij het binnentreden was de indruk groots te heten: een heldere zaal, met marmer beklede zuilen en onrechtstreekse verlichting, versierde wanden, goede ordening der stands. Achteraan prijkte de maket van het gedenkteken van de weerstanders van het spoor, dat voorgoed in het Centraal Station zal opgericht worden.

De jaarbeurs omvat verscheidene afdelingen:

1<sup>o</sup>) De stands der handelaars in miniatuurspoorwegen;

maken. Rijdende treinen, een mooi spoorwegnet, verzorgde decors, wekken de belangstelling der bezoekers. De verschillende tentoongestelde soorten van materieel werden trouwens in n<sup>o</sup> 15 van « Rail et Traction » gepubliceerd.

De stand der liefhebbers-modelisten deed bij velen de liefde tot de trein heropleven die we bijna allen sedert onze prilste jeugd kennen. De volmaakte afwerking, de inachtneming van de schaal, de versiering, kortom de zorg voor het detail, werden door de bezoekers ten zeerste naar waarde geschat. De provinciale A.B.A.C.-groepen: Charleroi, Antwerpen, Luik, hebben zich onderscheiden door de bedrijvigheid van hun construerende leden. De deelneming van de Spoorwegclub van Brussel werd zeer opgemerkt.

De officiële inhuldiging had plaats op Zaterdag 13 October. De heer H. F. Guillaume, voorzitter van de A.B.A.C., in het Frans, en de heer Gervais, in het Nederlands, verwelkomden de vertegenwoordigers van de N.M.B.S. en dankten hen voor de herhaalde steun die de Directie aan onze vereniging verleent en voornamelijk bij gelegenheid van deze jaarbeurs.

De heer Olivier, adjunct-directeur-generaal van N.M.B.S., antwoordde op geestige wijze en wenste de vereniging alle heil toe.

Om te besluiten mag bevestigd worden, dat deze tweede jaarbeurs een succes was, zowel wat betreft de tentoonstellende handelaars die een enige gelegenheid kregen hun artikelen op een bijzondere jaarbeurs van miniatuurspoorwegen te kijk te stellen, maar ook voor de A.B.A.C., die zich aldus meer en meer bij het publiek kon bekend maken.

Al de bezoekers verlieten de zaal met spijt en het sluitingsuur was meer dan eens moeilijk na te leven! Maar allen namen het voornemen 's anderen daags of de volgende Zondag weer te komen en wachten in elk geval voorzeker met ongeduld op de derde internationale jaarbeurs der miniatuurspoorwegen, want de A.B.A.C. mag op de goede weg niet stilstaan.



# JUBELMARS

N. M. B. S.

1926-1951

MET KLAROENEN EN HOORNBLAZERS

Partitum dirigent

J. VAN BOVEN

First system of the musical score, featuring three staves. The top staff is in treble clef with a 2/4 time signature. The middle and bottom staves are in bass clef. The music includes various rhythmic patterns, including eighth and sixteenth notes, and rests. A dynamic marking 'p' is visible in the bottom staff.

Second system of the musical score, featuring three staves. The top staff continues the melody from the first system. The middle and bottom staves provide harmonic support with chords and rhythmic accompaniment.

Third system of the musical score, featuring three staves. The top staff continues the melody. The middle and bottom staves show more complex rhythmic patterns and chordal structures.

Fourth system of the musical score, featuring three staves. This system includes triplets and more intricate rhythmic figures. A dynamic marking 'f' is present in the bottom staff.

Handwritten musical score system 1, consisting of three staves. The top staff contains a melodic line with various notes and rests. The middle and bottom staves contain accompaniment with chords and rhythmic patterns. Dynamic markings include *ff* and *sf*. A double bar line is present in the first measure.

TRIO

Handwritten musical score system 2, consisting of three staves. The top staff has a melodic line starting with a forte (*f*) dynamic. The middle and bottom staves provide accompaniment. Dynamics include *f* and *mf*. A double bar line is present in the first measure.

Handwritten musical score system 3, consisting of three staves. The top staff continues the melodic line. The middle and bottom staves continue the accompaniment. A double bar line is present in the first measure.

Handwritten musical score system 4, consisting of three staves. The top staff continues the melodic line. The middle and bottom staves continue the accompaniment. A double bar line is present in the first measure. The marking *D.C.* is written above the system.

Handwritten musical score system 5, consisting of three staves. The top staff continues the melodic line. The middle and bottom staves continue the accompaniment. A double bar line is present in the first measure.



# BOEKBESPREKING

LE FERROVIE AL SERVIZIO DEL PAESE. — Onder deze titel heeft de Algemene Directie der Italiaanse Staatsspoorwegen zo pas een zeer interessante en mooi geïllustreerde brochure laten verschijnen, welke aantoont dat de spoorweg een werktuig in dienst der gemeenschap is.

LA VIE DU RAIL. — NOTRE MÉTIER. — Het zeer levenskrachtig geïllustreerd weekblad der Franse spoorwegmannen heeft, sinds 1 Januari, zijn uitzicht merkkelijk verbeterd en zijn formaat gewijzigd. Deze nieuwe formule werd zeer gunstig onthaald.

In dit tijdschrift verschijnen elke week zeer afwisselende documentaire studies en artikelen naar ieders gading.

Abonnementprijs voor België: 150 Belg. frank per jaar (P.C.R. 6003-65 te Brussel), « Notre Métier », 11, rue de Milan, Parijs, IX<sup>e</sup>.

TRANSPORT-SELECTION. — Dit is een nieuwe reeks van « samengevatte » werken die U een blik gunt « op het leven in de transportwereld ».

Het eerste nummer, overvloedig geïllustreerd, verschijnt met deze zeer afwisselende inhoud:

Le pool européen des transports.

Comment améliorer la circulation à Paris.

Faut-il construire de nouvelles lignes de métro ?

Projets français de chemins de fer métropolitains à l'étranger.

L'hélicoptère.

Les Suisses et le tunnel du Mont Blanc.

Le transport des carburants et des combustibles liquides.

La liaison maritime France-Algérie.

L'avion léger au service du blé d'ard.

Le réseau routier saharien.

Le parcours de trains français à plus de 95 km/h.

Aspects caractéristiques du transport aérien.

Les transports routiers aux Etats-Unis.

Le 309 et son histoire.

Le trafic maritime.

Les Lyonnais et le pont de la Guillotière.

Les voies navigables françaises.

Le projet d'électrification de la ligne Valenciennes-Thionville.

Le transport par container.

Le chemin de fer au service de la nation.

Orage à bord d'un Dakota.

La liaison fluviale Rhin-Main-Danube.

Islande d'hier et d'aujourd'hui.

La course au ruban bleu.

Het jaarabonnement (6 nummers) kost 100 frank voor België. P.C.R. Editions N.M. Brussel n<sup>o</sup> 6003-65.

## OFFICIELE REISGIDS

De jongste uitgave van de Officiële Reisgids is op 18 Mei 1952 verschenen.

Zij is tweetalig en omvat twee soorten brochuren:

— de enkele reisgids (prijs 20 frank) met uitsluitend de dienstregelingen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen: treinen en autobussen;

— de dubbele reisgids (prijs 30 frank) met de dienstregelingen der treinen en autobussen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die der trams en autobussen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en die der autobussen van de particuliere ondernemers.

De tweede uitgave voor het jaar 1952 zal op 5 October verschijnen.

De abonnementen op de Officiële Reisgids worden uitsluitend onderschreven in de Postkantoren en bij voorkeur in het postkantoor dat de omschrijving van de abonent bedient of door sortering op P.C.R. n<sup>o</sup> 9460 van het Bestuur van Posterijen-Abonnementen, Brussel I.

De prijs van het abonnement voor 1952 (uitgaven van Mei en October alsook de eventuele vervolgen) is vastgesteld op 40 frank voor de enkele reisgids en op 60 frank voor de dubbele reisgids.

Alle klachten betreffende de dienst der abonnementen, evenals de adresveranderingen, dienen uitsluitend gericht aan het postkantoor welke de woonplaats van de abonent bedient.

De verkoop per nummer wordt verzekerd:

— door de zaalwachters of door de kaartjesuitreikers in de voornaamste stations van het net;

— door de stationsboekwinkels;

— door de boekhandelaars en dagbladverkopers.

In de localiteiten waar de verkoop per nummer niet is ingericht, kunnen de kopers zich wenden tot de stationschef welke zo spoedig mogelijk voldoening aan de vraag zal schenken.

## TREINBOEK VOOR HET INTERNATIONAAL VERKEER VAN GOEDEREN BIJ WAGENLADINGEN

Het nieuwe treinboek voor het internationaal verkeer van goederen bij wagenladingen, geldig tot 16 Mei 1953, zal eerlang verschijnen.

Dit treinboek beslaat ongeveer 200 bladzijden en wordt uitgegeven in samenwerking met het merendeel der Europese spoorwegondernemingen. Het behelst de verzameling van de voordeligste dienstregelingen op de voornaamste spoorweglijnen van het vasteland en Groot-Brittannië.

In tal van gevallen werden deze dienstregelingen verbeterd.

De nieuwe uitgave bevat onder meer 53 uurtabellen van en naar de Belgische havens of in doorvoer over België.

Als bijlage tot dit treinboek wordt een gekleurde spoorwegkaart van Europa van 85 x 100 cm uitgegeven waarop ondermeer al de grens- of overgavestations zijn aangegeven.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal dit treinboek franco met de post opzenden aan de belangstellenden die op haar postcheckrekening n<sup>o</sup> 1010 de som van 55 frank storten. Op de strook van het overschrijvings- of stortingsbulletin moet vermeld staan: « L.I.M. ».

# MEDEDELINGEN

## VOORZIENE AANBESTEDINGEN VAN BELANGRIJKE WERKEN:

BRUSSEL-ZUID: Verlengen van de tunnel onder sporen tussen het motorwagendepot en de Fonsnylaan.

LEUVEN: Slopen van de grote hal en een gebouw.

LEUVEN: Wederoprekken van een gebouw voor verschillende doeleinden.

HAINES-ST-PIERRE: Bouwen van een elektrisch sorteerseinhuis.

DOORNIK: Bestraten van het goederenperk.

LUIK-GUILLEMINS: Bouwen van een onderbrugging, rue Mandeville.

MONCEAU: Verlenging van de onderbrugging van de « rivage de Sart-Moulin ».

DOORNIK: Werken tot voltooiing van het nieuw ontvanggebouw.

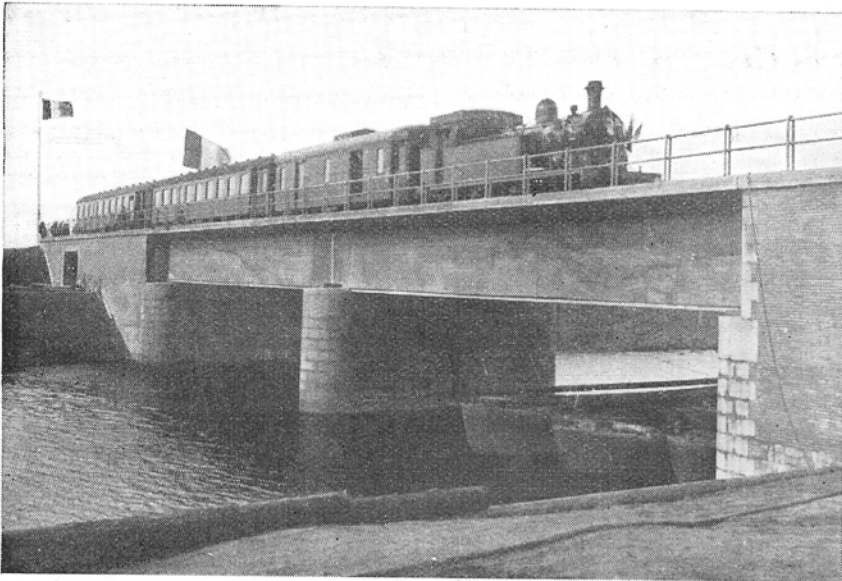
Voor alle inlichtingen wende men zich: N.M.B.S., Directie van de Baan, Afdeling 31-2, Sectie 10, Leuvenseweg 17, Brussel.

## RECLAMEAANPLAKBILJET

Het Informatiecentrum van de Europese Spoorwegen (C.I.C.E.), gevestigd te Rome, nodigt de teken- en publiciteitskunstenaars uit deel te nemen aan een internationale wedstrijd voor het beste reclameaanplakbiljet voor het reizigersvervoer per spoor.

Twintig prijzen met een totale waarde van 1 miljoen Italiaanse lire zullen aan de bekroonde mededingers uitgereikt worden.

De belanghebbenden kunnen het reglement van de wedstrijd bekomen op eenvoudig verzoek aan de Belgische Afgevaardigde voor het C.I.C.E., Leuvenseweg, 17, te Brussel.



De inwijdingstrein nadert Heist.

# Inwijding

van het

## Nieuw Station

te

## Heist-aan-Zee

**O**p 15 December 1951, te 11 uur, reed een bevlagde trein, over het nieuwe verlegde spoor Zeebrugge-Duinbergen van de lijn Brugge-Knokke, het nieuw station van Heist-aan-Zee binnen.

De aankomst van deze officiële trein was voor de bekoorlijke familiebadstad een voornamelijk gebeurtenis waarop reeds ruim een halve eeuw gewacht werd. Het was inderdaad in 1890 dat de Gemeenteraad van Heist de Minister van Spoorwegen er om verzocht de spoorbaan naar het Zuiden te verplaatsen. De eerste ontwerpen voor de verlegging werden echter eerst in 1908 en 1912 opgemaakt.

Als gevolg van het uitbreken van de eerste wereldoorlog moesten de studies stopgezet worden. Het opmaken van nieuwe plannen werd in 1937 aangevat.

In 1939 werd er door de Ministeries van Open-

bare Werken en Verkeerswezen, de gemeente Heist en de N.M.B.S. een overeenkomst gesloten waarin de financiële tussenkomsten vastgelegd werden.

De tweede wereldoorlog was opnieuw een beletsel voor het aanvangen der werken welke hierdoor tot in 1947 uitgesteld werden.

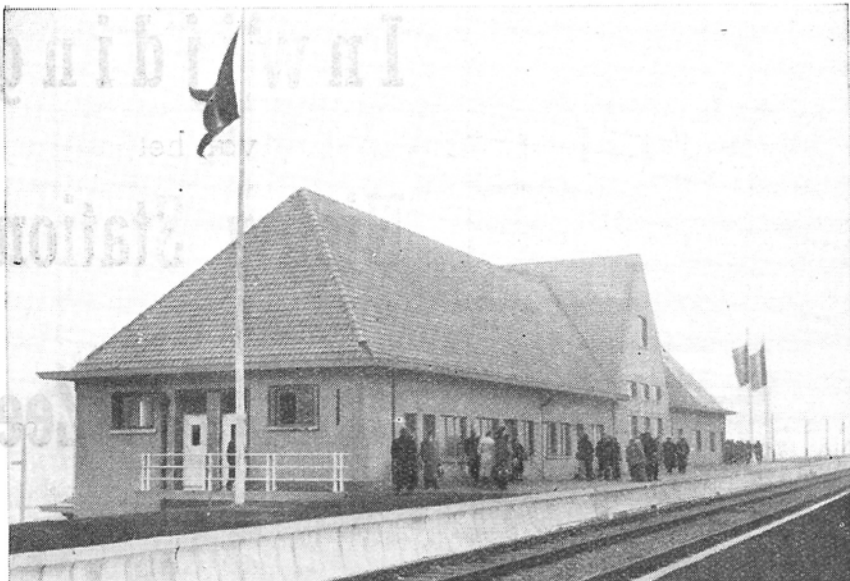
Met de verlegging van het baanvak Zeebrugge-Duinbergen en de verplaatsing van het station Heist moest een doeltreffende oplossing gegeven worden aan de verscheidene problemen van locale en algemene aard : opheffing van de verkeershinders (de spoorweg liep doorheen Heist op 100 m van de Zeedijk en sneed also de gemeente in twee), tenietdoening van 8 overwegen waarvan 2 gelegen in de Koninklijke Baan, mogelijkheden tot uitbreiding van het toeristisch gebied, enz.

Bij de inwijding van het nieuw spoor en van



De inwijdingstrein op de nieuwe bruggen tussen Zeebrugge en Heist.





Het nieuw station aan de kant der perrons.

het nieuw station waren aanwezig : dhr Segers, Minister van Verkeerswezen, en verscheidene leden van zijn Kabinet, vertegenwoordigers van dhr Minister van Openbare werken, de Gouverneur van West-Vlaanderen, en talrijke hogere ambtenaren van de N.M.B.S., onder wie we o.m. vermelden Dr Huyberechts, Adjunct-Directeur-Generaal, de heren Nolet de Brauwere, Secretaris-Generaal, Musyck, Hoofdingenieur, Scheerens, Raadsheer bij de Algemene Directie, Bouciqué, Directeur van de Baan, Vanderborcht, Directeur der Exploitatie, Desorgher, Directeur der Financiën, Luyten, Groepschef enz., alsook tal van gewestelijke en plaatselijke personaliteiten.

Na de plechtigheid van de inwijding van het station en van de weg die er heen leidt, vond een academische zitting plaats in het Stadhuis waar de heer Burgemeester de Gheldere een roerende hulde bracht aan allen die bijgedragen hadden tot de totstandkoming van deze belangrijke werken die voor de toekomst van Heist van zulk groot belang zijn. Hulde brengende aan twee ambtenaren van de N.M.B.S. die bij de uitvoering der werken blijk hebben gegeven van een onverpoosde toewijding, maakte de Burgemeester bekend dat de Gemeenteraad van Heist het ereburgerschap had verleend aan dhr Bouciqué, Directeur van de Baan, en dhr Luyten, Groepschef te Brugge.

In naam van dhr Delory, Directeur-Generaal van de N.M.B.S., verhinderd, gaf dhr Nolet de Brauwere, Secretaris-Generaal, uiting aan de voldoening die het voor de N.M.B.S. was deze werken te hebben kunnen tot stand brengen.

« Ik wil eveneens, aldus dhr Nolet de Brauwere, de nadruk leggen op de deelneming van de Nationale Maatschappij.

» Al te vaak is men geneigd deze laatste een onvriendschappelijke houding tegenover de weg aan te wrijven. Door het baanvak Zeebrugge-Duinbergen te verleggen, laten we de Koninklijke Baan zonder vernauwing door Heist trekken, en hiermee tonen we aan dat het spoor de weg hoegenaamd niet wil bekampen, doch integendeel, zich de toegevingen getroost die door de rede zijn ingegeven. Indien ik zo vrij mag zijn me in spoorwegtaal uit te drukken, zou ik betogen dat we door het verleggen van ons tracé « de baan geopend » hebben voor het wegverkeer.

» Ik betuig mijn dank aan het gemeentebestuur en zijn burgemeester voor het plechtig karakter dat ze aan deze inwijding hebben willen geven. Zij is een beloning voor de offers die we ons getroost hebben en die er toe zullen bijdragen — ik hoop het en ik ben er van overtuigd — om van Heist een der parels van de kust te maken. »

Dhr Segers, Minister van Verkeerswezen, gaf een humoristische rede ten antwoord aan de Burgemeester van Heist, bracht hulde aan zijn vasthoudendheid en dankte de Minister van Openbare Werken en inzonderheid de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de architecten, ingenieurs, aannemers en arbeiders die de ondernomen taak tot een goed einde geleid hebben. Hij uitte de wens dat de badstad, die zoveel begrip voor het sociaal en gezinstoe-risme had getoond, een nieuwe opgang zou te gemoet gaan.

De reeks der officiële feestelijkheden werd met een banket besloten.

\* \* \*



Het nieuw station (kant van het stationsplein).



Dhr Minister Segers bij het uitspreken van zijn rede.

Hieronder volgt een overzicht der voornaamste werken :

De spoorweg werd verplaatst tussen kilometer 108,119 en kilometer 113,038 dus over een lengte van 4.910 m en in dwarsrichting in de richting van het binnenland over een maximumafstand van 700 m.

**Grondonteigeningen :** ± 18 Ha.

**Grondwerken :** Aanvoeren en verwerken van 420.000 m<sup>3</sup> grond voor het maken van de ophoging.

**Sporen:** Aanleggen van 6.340 str.m. hoofdspoor, 640 str.m. bijspoor.

In het nieuw station Heist werden 2 verhoogde perrons voorzien waarvan perron I, 5,40 m breed is en 300 m lang; perron II, 7 m breed is en 300 m lang.

Het nieuw goederenperk geplaveid met kas-seien heeft een oppervlakte van 2.250 m<sup>2</sup> zijnde 150 m lang en 15 m breed.

#### Kunstwerken.

Het nieuw baanvak werd volledig in ophoging aangelegd ten einde alle gelijkgrondse kruisingen met de wegen te vermijden.

De eerste onderbrugging is deze van de **Meeuwenstraat** te Zeebrugge. De hoogte van het spoor liet echter niet toe op deze plaats een normale brug te bouwen en gezien het gering belang van deze weg werd er een gang van 3 m breedte en met een hoogte van 3 m gebouwd in gewapend beton.

De volgende brug, nl. deze over de **Ploegstraat** te Zeebrugge, heeft reeds een normale vrije hoogte van 4,50 m. Alhoewel de huidige straat slechts een kleine breedte heeft, werd de brug met een vrije opening van 20 m gebouwd in het vooruitzicht van

het aanleggen van een autosnelweg Zeebrugge-Dudzele.

De brug is van het type metalen dek voor dubbelspoor met dichte beplating zonder ballast op landhoofden van beton. Deze zijn op palen gefundeerd gezien de slechte ondergrond.

Vervolgens loopt het spoor over de **afleidingsvaart** en de **Leopoldsvaart**. Deze bruggen bestaan in hoofdzaak uit brugdekken uit samengestelde metalen balken van grote hoogte met een plaat in gewapend beton waarop het ballastbed komt. Er werd telkens één pijler midden in de vaarten gebouwd zodat de overspanningen voor elke brug 2×19,85 m bedragen. Om de breedte van de pijler te verminderen werden de balken doorlopend uitgevoerd.

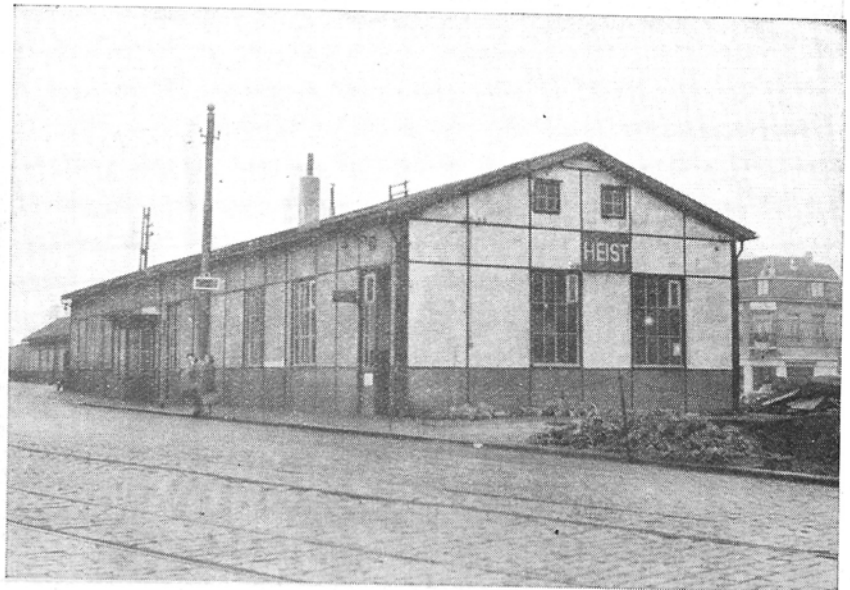
Langs weerszijden en tussen deze twee bruggen werden 3 kokerbruggen van gewapend beton gebouwd voor het verkeer langs de vaarten.

Dit geheel op palen gefundeerd, vormt een constructie van 156 m lengte.

De volgende brug is gebouwd over de **steenweg op Ramskapelle** te Heist en heeft juist dezelfde karakteristieken als deze van de Ploegstraat.

Aldus wordt het station Heist-aan-Zee bereikt waar een **onderdoorgang voor reizigers** gebouwd werd ten einde het gelijkgronds kruisen van de sporen te vermijden. Ook moest de gronddruk rond het ontvanggebouw opgenomen worden door een hoge steunmuur van beton die tevens het eerste perron draagt.

De laatste brug ten slotte bevindt zich aan de **steenweg op Westkapelle**. Deze brug is zeer schuin en heeft daardoor een overspanning van



Het oud stationsgebouw thans buiten dienst.





Een mooi stukje folklore.



27 m. De dekken zijn van hetzelfde type als deze van de Ploegstraat. Ook de landhoofden zijn van hetzelfde type.

De **duikers** werden tot een minimum herleid, mits het water zoveel mogelijk langs de spoorlijnen af te leiden. Ze zijn alle van grote afmetingen hetgeen het onderhoud vereenvoudigt. Voor enkele werden grote betonnen buizen afkomstig van schuilplaatsen gebruikt.

#### Ontvanggebouw

Het verleggen van het baanvak heeft het oprichten van een nieuw ontvanggebouw en bijhorende goederenloods met zich gebracht.

Het verdelingsplan, opgevat volgens de over het algemeen voor nieuwe reizigersstations aangenomen principes, werd door de technische diensten der Maatschappij opgemaakt.

Het architectonisch gedeelte werd aan Bouw-

meester Dugardijn uit Brugge toevertrouwd. Zonder van de hem voorgeschreven richtlijnen af te wijken, en evenmin onnodige luxe te verwerken, heeft de Architect een smaakvol werk weten te verwezenlijken.

Het gebouw omvat in hoofdzaak een ruime wandelzaal rondom dewelke het publiek alle noodzakelijke lokalen en instellingen vindt als : loketten voor uitreiking der reisbiljetten, plaats tot het aannemen van het reisgoed, inlichtingskantoor, boekwinkel en wachtkamer met drankzaal.

De wachtkamer geeft bovendien rechtstreeks toegang tot de ondergrondse gang en tot de trappen welke naar de perrons leiden.

Op de verdieping zijn de dienstlokalen, het seinhuis en de woning van de stationschef ondergebracht.



De schoolkinderen vormen de erewacht.

# HEIST-DUINBERGEN

IDEAAL FAMILIESTRAND VOOR RUSTKUUR  
KOSTELOZE BADEN - GEEN VERBLIJFTAKS

*DUINEN, PARK, MEER, TENNIS,  
TOM-THUMB GOLFS, Enz., Enz.*

Hotels, Pensions en Appartementen tegen zeer billijke prijzen

Inlichtingen : Comité voor Toerisme, Heist-Duinbergen

---

## The Timken Roller Bearing Company of Canton, Ohio, U. S. A.

...deelt mede dat bij uitspraak van de districtsrechtbank der Verenigde Staten voor het Noordelijk District van Ohio (Oost), in de zaak tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Timken Roller Bearing Company, ons akkoord met de British Timken Ltd van Birmingham, Engeland, en met de S. A. Française Timken, van Asnieres, Frankrijk, waarbij aan deze maatschappijen het exclusief verkooprecht werd toe-

gekend voor eerste plaatsing van kegelvormige rollagers in bepaalde streken, en waarbij ons zekere voorwaarden werden gesteld voor de vervanging van rollagers in deze streken, een einde heeft genomen en dat de vernieuwing van dit akkoord verboden is. Vrij van de beperkingen ons door voornoemd akkoord opgelegd, kunnen wij thans kegelvormige rollagers verkopen in elk grondgebied.

---

**THE TIMKEN ROLLER BEARING Co, CANTON 6, OHIO, U. S. A.**

---



# S.A. AVIALAC

186, Chaussée Bara, Waterloo • T. 54.70.89

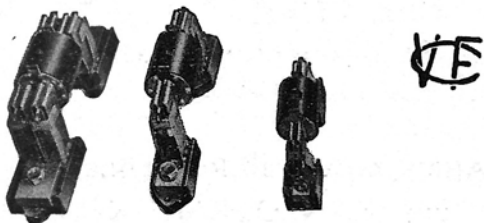
ontwierp voor uw nijverheid de  
cellulose en synthetische verven,  
vernissen en lakken

**die u elders niet vindt !**

Stalen en specificaties op aanvraag.

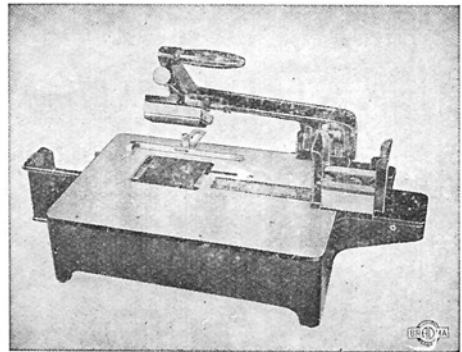
Loopt geen gevaar...

Waarborgt de bescherming uwer installaties door het gebruik  
der kortsluitvaste patronen van het merk



Usine Belge de Matériel Electrique  
**VYNCKIER FRERES & C<sup>o</sup> N. V.**  
11, Nieuwe Vaart, 11 • GENT

Organisatie- en adresmachines  
**Bradma** met de hand en elektrisch



Ons Model WH5

Vervaardigd door de belangrijke fabrieken  
**Adrema Ltd, London**

Exclusief vertegenwoordiger voor België  
en het Groothertogdom Luxemburg :

*Burma*

BRUSSEL, Stormstraat, 20-22 F. — Tel. 18.23.95  
GENT-ANTWERPEN-CHARLEROI-OOSTENDÉ

# FLOTTMANN

160, Groenstraat, 160  
**BRUSSEL**

**Alle materieel  
voor perslucht**

VOOR NIJVERHEID

MIJNEN

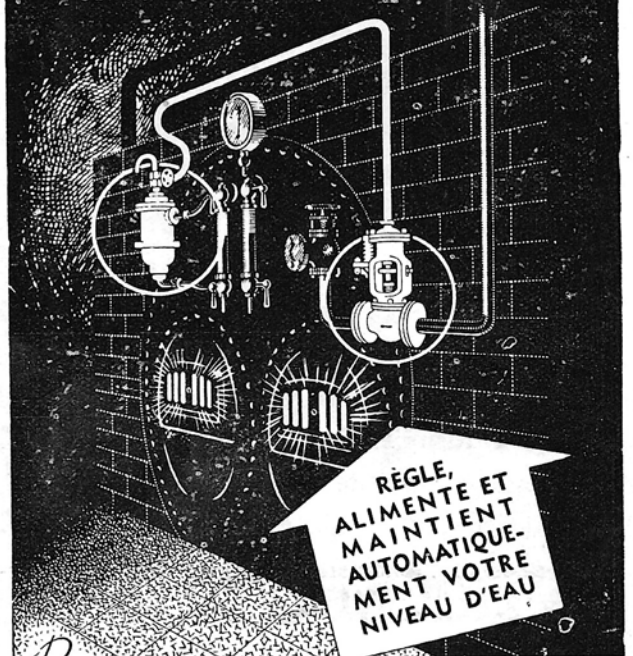
STEENGROEVEN

EN

OPENBARE WERKEN

# STEGU

SERVO-RÉGULATEUR D'ALIMENTATION



RÈGLE,  
ALIMENTE ET  
MAINTIENT  
AUTOMATIQUE-  
MENT VOTRE  
NIVEAU D'EAU

Renseignements: **STEGU** 4, QUAI DE WILLEBROECK  
SOCIÉTÉ TECHNIQUE POUR L'ÉQUIPEMENT GÉNÉRAL DES USINES  
SA TEL.: 17.02.27 - 17.09.27

Regelt, voedt en behoudt automatisch uw waterpeil

## DE BAERDEMAECKER

Voor al uw land-, zee- en luchtvervoer.

GENT - Fievestraat. — Tel. : 35.601 tot 05.  
BRUSSEL - Bouvierstraat, 38. - T. 25.24.44.

## N. V. HOUTZAGERIJ STAS

Verbonden met spoorweg.

Specialiteit : Noords en inlands Naaldhout  
SCHAARBEEK STATION  
Telefoon : 16.15.56 en 16.43.55

## ETABLISSEMENTS T. A. V.

Alle soorten schroeven voor algemeen gebruik - Specialiteit schroefstangen voor gieterijen.

Haachtse Steenweg, 555 — BRUSSEL  
Tel. : 16.57.29

## RADIATOR « L'AUTO »

Vervaardigen en herstellen van radiatoren en reservoirs alle merken, voor auto's en vaste motoren. • Snelle en verzorgde bediening.

Afhalen en bestellen aan huis

## SOMMERYNS

107, Reper-Vrevenstraat, Brussel. - Tel. 78.86.98

*Voor al uw herstellingen*

een enkele inrichting



## Carrosseries Arthur

108, Etterbeekse Steenweg, 108  
BRUSSEL Tel. 34.71.40

## “ PERFO ”

98, IJzerenkruisstraat, 98  
BRUSSEL

TEL. : 18.63.52 - 18.73.38

FABRIEK VAN PERFORATOREN  
EN KANTOORARTIKELN

Machines en Toestellen  
voor het

Perforeren, Nummeren, Controleren  
en Beschermen van alle documenten.

## « WALLHIDE »

De verf voor binnenwerk  
weldra gebruikt door allen.

## « WALLHIDE »

een product van de  
Pittsburgh Plate Glass Cy U.S.A.

Alleenvertegenwoordigers voor België, het  
Groothertogdom Luxemburg en de Bizone:

## SIMDIS, N.V.

Poincarélaan, 68 - 69 — BRUSSEL  
Telefoon : 22.22.00 - 21.87.90

Nu evenals vroeger blijft bouwen een  
veilige belegging. Doch het is thans ook  
uw bijdrage tot de werkverschaffing. Voor  
een nuttig, persoonlijk en sociaal werk,  
bouwt met de medewerking van

## Architect J. OTTEN

*Meetkundige-schatter*

Specialist van nieuwbouw, verbouwing  
en modernisering van alle constructies.

Particulier adres :

Charles Woestelaan, 141, Jette. T. 26.37.48.

Kantoren :

Leopold II-laan, 12, Brussel - T. 25.26.64.

# PLASTIFER

Stopverf voor gaswerk op metaal en beton

**HUILERIES DESMIT & STERCKX, RUYSBROEK (BRUSSEL) TEL. 43.00.44/45**

Belgisch brevet n° 491.096 — Frans brevet n° 998.373 — Zwitsers brevet n° 65.323

De Plastifer werd deze laatste jaren voor alle belangrijke werken van de N.M.B.S. gebruikt.  
De Plastifer is ook gefabriceerd in Frankrijk en is aangenomen door de S.N.C.F. voor al hare metaalwerken.



EEN BROEK KOOPT MEN .. **bij Saint Jacques**

115, GENERAAL LEMANSTRAAT

— ETTERBEEK

# TREINEN

Uitgegeven met  
de medewerking  
van de Persdienst  
der N. M. B. S.

Tweemaandelijks  
spoorwegtijdschrift

IJzerenkruisstraat, 96,  
BRUSSEL

## INTEKENBILJET

Ik ondergetekende .....

Adres : .....

verklaar voor een periode van één jaar in te tekenen op

..... gewoon  
(gewone) Tijdschrift « TREINEN » Nederlandse uitgave (1)  
abonnement(en) Tijdschrift « TRAINS » Franse uitgave (1)  
120 frank

door mij te betalen (1) op de voorlegging van een postwitantie.  
(1) door overschrijving op P.C.R. 672.50 van het  
tijdschrift TREINEN - TRAINS te Brussel.

Handtekening :

Datum : .....

Behoudens andersluidende aanwijzing hieronder, vangt het abonnement aan met het eerste nummer van de lopende jaargang.

Bijzondere opmerkingen :

(1) Doorhalen wat niet past.

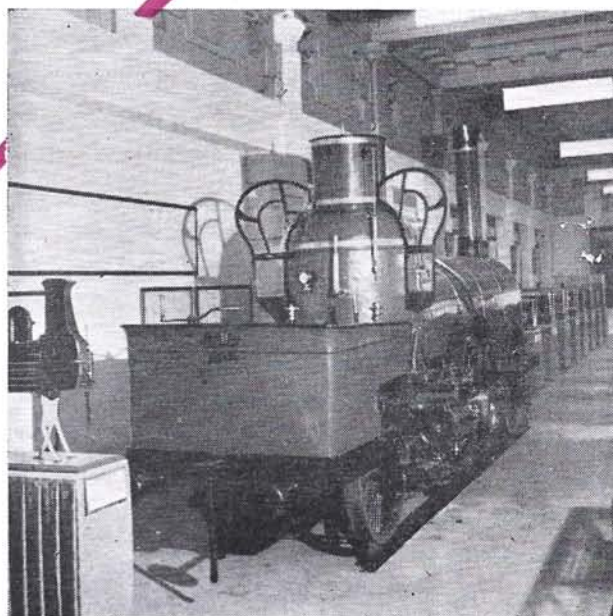
# DICTAPHONE modellen : « TIME MASTER »

29, STEENSTRAAT (Beurs) — BRUSSEL — TELEFOON : 11.06.82

# Bezoekt **HET MUSEUM**

van de **N.M.B.S.**

VOORUITGANGSTRAAT



TOEGANG **V R I J**



VOORMALIG STATION

**O P E N** op

- ZONDAG
- DINSDAG
- WOENSDAG
- DONDERDAG
- ZATERDAG

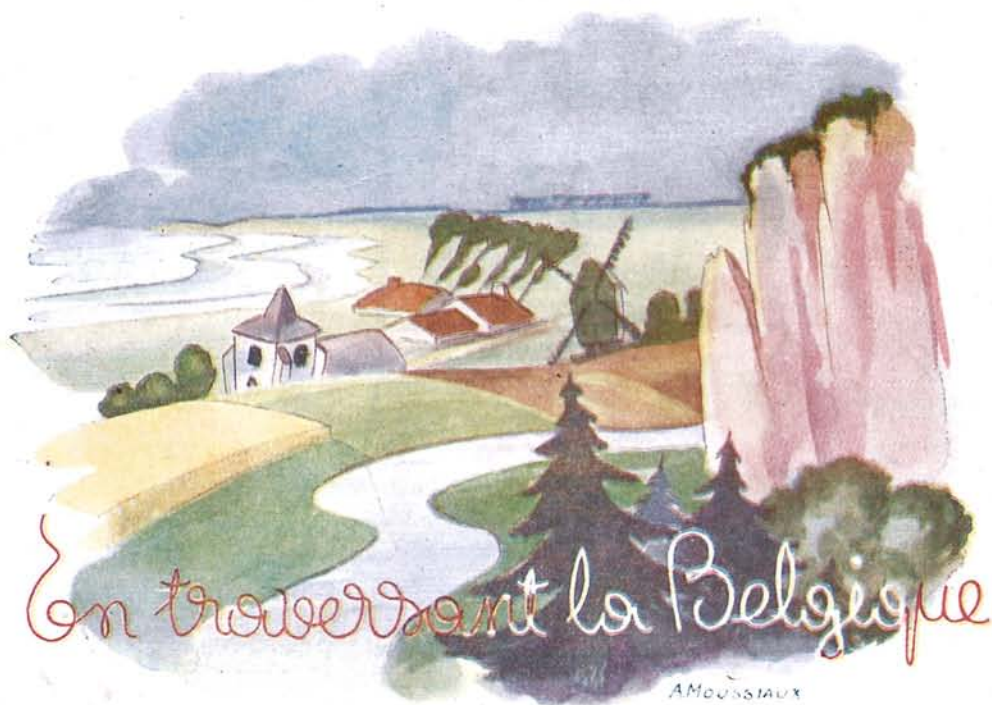
van **11** tot **18** u.

**BRUSSEL-NOORD**



Nationale Maatschappij der belgische Spoorwegen.

Op uw reis door België



Société Nationale des Chemins de fer Belges