



TREINEN

TWEEMAANDELIJKS BELGISCH SPOORWEGTIJDSCHRIFT

2° JAARGANG

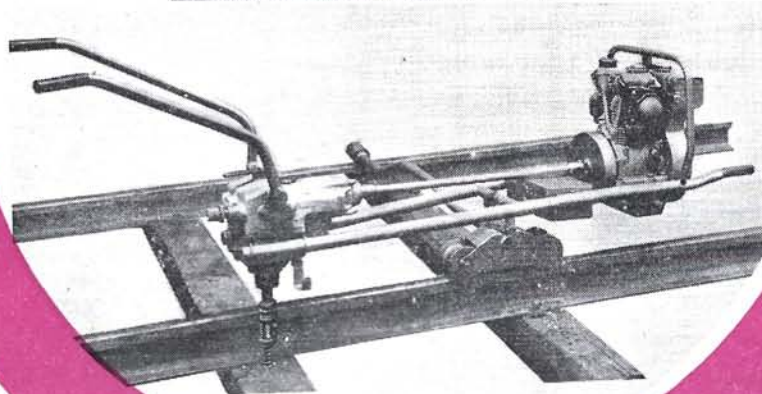
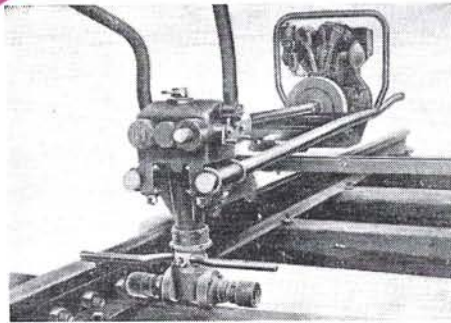
NUMMER 10

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

BELGISCH
FRANK 20,-

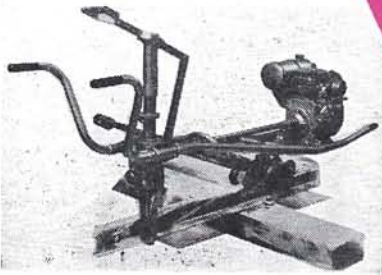
Kraagschroef- en Lasplaat- aandraaimachine

Matisa Jami

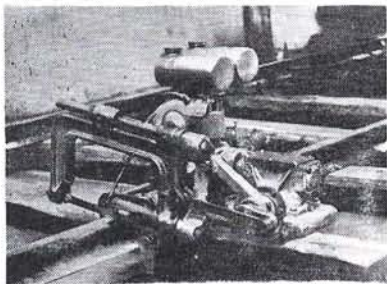


ANDERE MACHINES

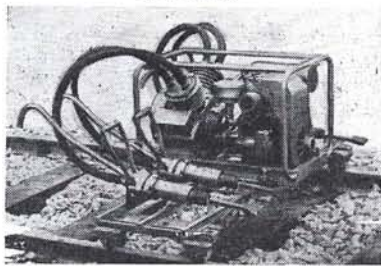
Matisa-Jami



Boormachine dwarsliggers.



Railzaag.



Pulsator.

Hoog rendement
380 kraagschroeven per uur

Met de kraagschroef- en lasplaat-aandraaimachine Matisa-Jami kunnen alle werkzaamheden in verband met plaatsen, wegnemen en aansluiten van kraagschroeven, bouten van klauwen en lasplaten uitgevoerd worden. Thans is het de enige machine die een werk van gelijke kwaliteit als het handwerk levert, dank zij een regelbare inrichting die het mogelijk maakt de aansluitkracht van kraagschroeven of bouten naar willekeur te vermeerderen of te verminderen met een halve, een kwart en zelfs een achtste toer. Gewicht der machine : 120 kg. Benzineverbruik : 1 l. per uur. Constructie voor alle spoorbreedte.

MATÉRIEL INDUSTRIEL S. A.

GRAND PONT 2 - LAUSANNE - SUISSE

Bureau à Paris : 59, rue St-Lazare, Paris 9^{me}

Overal in de wereld...

Deskundigen in zake
onderhoud van de sporen



AUTOMATISCHE ONDERSTOPMACHINES



ZIFTMACHINES



CONTROLEWAGENS



INHOUD

Nummer 10

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

OCTOBER 1952

Aan onze lezers	
Dhr Fernand Delory verlaat de N.M.B.S.	1
Dhr Marcel De Vos wordt Directeur-Generaal van de N.M.B.S.	5
Verklaring van de Heer F. Delory	7
De Heer De Vos zegt ons	11
De Spoorweg in dienst van de Luchtvaart	14
Personalia	19
De Vervoersordering	23
Ingebruikstelling van de Noord-Zuidverbinding	25
Welke treinen rijden doorheen de Noord-Zuidverbinding	29
Indienststelling van de Noord-Zuidverbinding. — Programma	31
Wagengemeenschap	32
De Wegcentra of de Bestelgoeddiens bij de N.M.B.S.	33
De Industriële Boekhouding bij de N.M.B.S.	41
Bedrijfsijfers van de N.M.B.S.	44
Sporen van de U.S.A. — Tendensen op Spoorweggebied	45
De Tunnel onder het Kanaal	46
De Vrije Tijd van het Personeel	47
Boekbespreking en mededelingen	49

BINNEN EN BUITEN
BEKLEDING



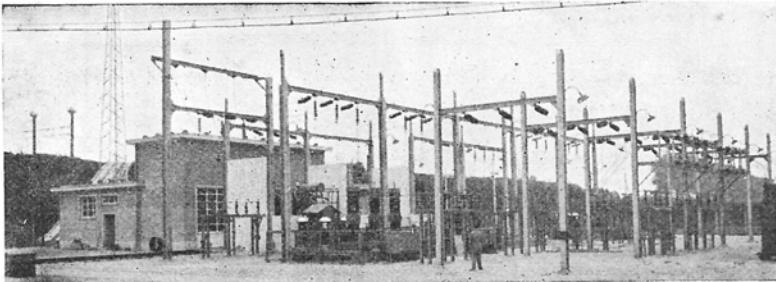
BOUWCERAMIEK
STORTBADEN

HELMAN CERAMIC

Naamloze Vennootschap voor de fabricatie van Helmant-Ceramiëken

1434, STEENWEG OP GENT ■ BERCHEM-BIJ-BRUSSEL

TELEFOON : 26.88.16



TRACTIE-ONDERSTATION
TE BAULERS - 70 KV.

UITGEVOERD DOOR

De Algemene Ondernemingen van Werken

EMILE GOMEZ

EMILE VERHAERENLAAN, 82 -- BRUSSEL -- TELEFOON 15.63.23

HEBBEN MEDEGEWERKT AAN DE ELECTRIFICATIE DER NOORD-ZUIDVERBINDING

AFDELING ELECTRICITEIT : H. EN L. S. (NETTEN) -- ELECTRISCHE TRACTIE

GAS- EN WATERLEIDINGSNETTEN - ONTWERPEN - BESTEK OP VERZOEK

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.

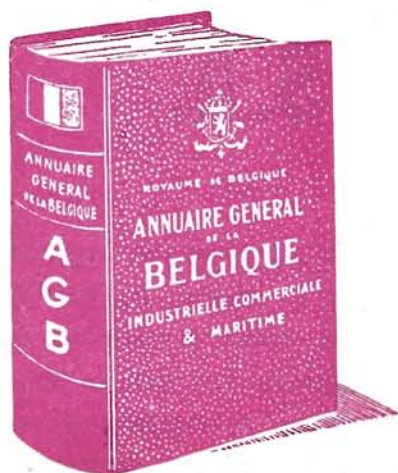
HET LAWAAI GEWEERD

UIT DE NOORD-ZUIDVERBINDING
DANK ZIJ DE ISOLATIEMETHODEN VAN

Etabl^{ts} ERNEST LENDERS

Isolatie tegen trillingen
Acoustische correctie
Opgehangen zolderingen

SCHEPTEERSTRAAT, 78 - BRUSSEL IV - TEL. 47.30.76 - 47.65.13



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

BIJ

MAISON HELLINCKX, N.V.

Steenstraat, 50 — Brussel (Centrum)

Telefoon : 12.41.77

VINDT U :

*Een onvergelykbare keuze van kwaliteits
gereedschappen voor alle beroepen.*

**GROTE VOORRADEN
ONBERISPELIJKE KWALITEIT**

Magazijnen zonder onderbreking open
van 8 u. 30 tot 18 u. 30 — Zaterdags tot 17 uur.

TOT UW DIENST SINDS 1839

SARMA

BIJHUIZEN TE

BRUXELLES - LIEGE - TOURNAI - COURTRAI
ANVERS - NAMUR - LA LOUVIERE - MALINES
GAND - CHARLEROI - LOUVAIN - MENIN
SAINT-NICOLAS

Uw ideale verdeler

- SES VINS DE QUALITE •
APPRECIÉS DE TOUS
- SES CAFES FINS •
RECLAME, MENAGE, EXTRA
- SON DEPARTEMENT TEXTILE •
TOUTES LES NOUVEAUTES
- ALIMENTATION •
ARTICLES DE PREMIER CHOIX
- POUR LE MENAGE •
TOUS PRODUITS D'USAGE
- PARFUMERIE - TOILETTE •
ARTICLES DE QUALITE

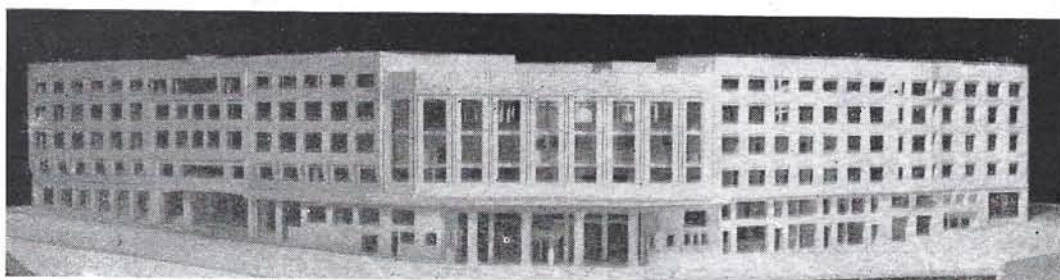
Express-Bar

« VITE ET BIEN SERVI »

RESTAURANTS RENOMMES
• VINS REPUTES •

**Beter en goedkoper dan
SARMA bestaat niet**

AANBEVOLEN FIRMA'S :



IN DE OMGEVING VAN DE CENTRALE HALTE

De Specialist van

TREIN MARKLIN, e.a.
M. FERBER

46, St.-Jansstraat, 46

Telefoon : 12.91.11
BRUSSEL

IN DE OMGEVING VAN HET ZUIDSTATION

Firma J. DE COEN

M E U B E L E N

De oudste firma van de Laan
• Firma gesticht in 1888 •

Maurice Lemonnierlaan, 125, Brussel
Kazernestraat, 38 • Telefoon 12.25.63

KOELKASTEN
WESTINGHOUSE

LA BOITE ELECTRIQUE
17, Rouppeplaats, 17
Brussel • Tel. 12.12.53

Goede condities voor rijkspersoneel

Bij de

Firma MENDEL

55, Zuidlaan, 55

BRUSSEL • Telefoon 12.19.87

vindt U steeds tegen de voordeligste
prijzen het materieel en alle gerief voor

SCHILDEREN • TEKENEN • VERSIEREN

E. FREMY & FILS

• TOEBEHOREN VOOR AUTO'S •
ELECTRICITEIT • GEREEDSCHAP

Maurice Lemonnierlaan, 187
Brussel

Tel. : 12.80.39

LA FRANCO-BELGE
DU CAOUTCHOUC

P.V.B.A.

• Firma opgericht in 1890 •

TEL. : Kantoren 11.24.50 • Magazijn : 12.77.67

Eboniet. Amiant. Rood fiber.
Gummilaarzen. Spoeislangen.
Radiatoren, Aanzuiging. Druk-
lucht, Stoom, Benzine, Wijn,
Bier, Gasbuizen, enz. Vloer-
kleden voor auto's, Gummi-
doek, paraffin en glad.
Hospitaaldoek, Bindsels, Voet-
schrappers. Banden en platen
van schuimrubber. Touwen
en kussens van rubber.

Kantoren en Magazijnen :

99, Maurice Lemonnierlaan, 99, Brussel



- Fietsen
- Bromfietsen
- Motorrijwielen
- Scooters

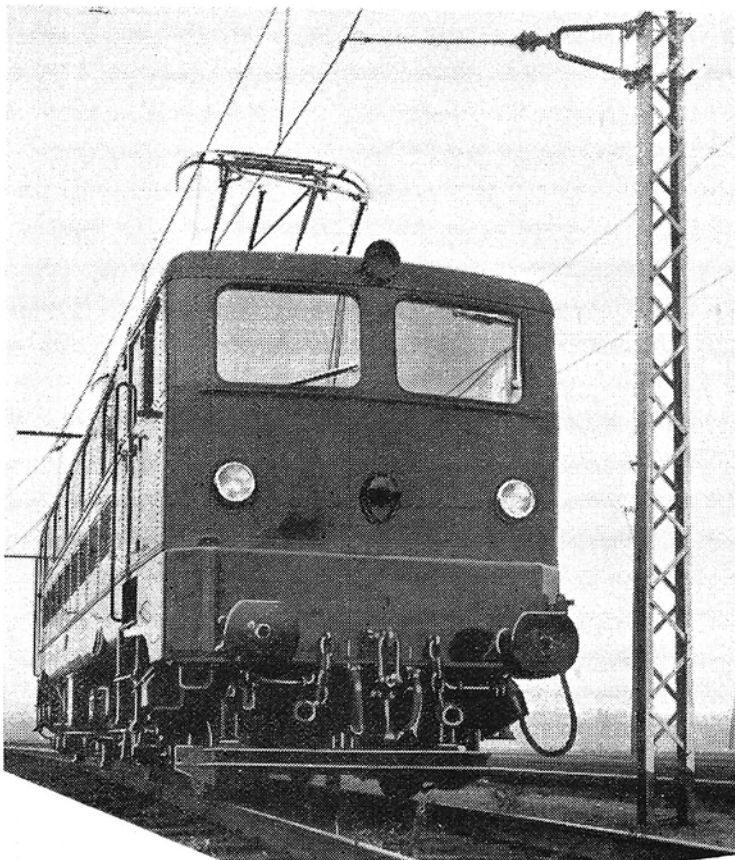
PEUGEOT

GUZZI • T. W. N. • SOLEX

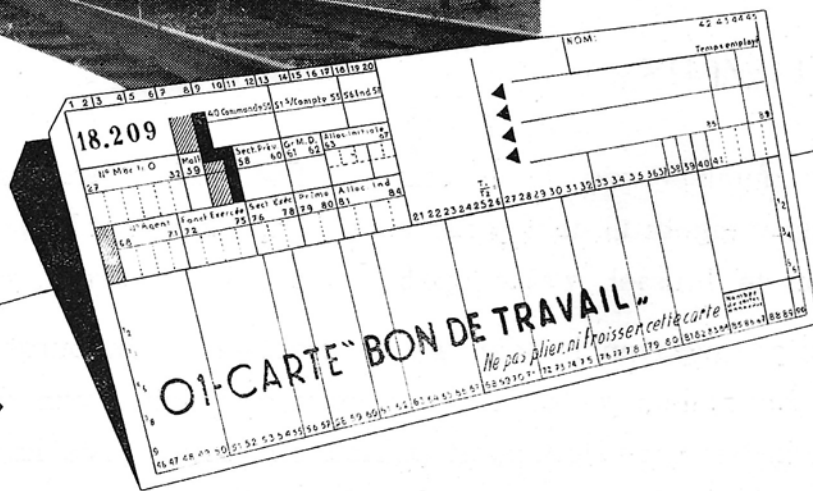
M. Lemonnierlaan, 121-123, BRUSSEL

Prijskorting voor Spoorwegpersoneel.





Perfecte Dienst door Perfect Materieel !



DE N.M.B.S. BEWIJST ZULKS

door de voortreffelijkheid van een spoorwegnet en een organisatie die de bewondering der wereld afdwingen. Wij zijn er trots op te melden dat de ponskaartenmachines **Remington Rand** gekozen werden om tot deze modelorganisatie bij te dragen.

EVENALS VOOR DE N.M.B.S.

is **Remington Rand** bereid om haar ruime ervaring op organisatiegebied en haar rijke keuze aan materieel en uitrustingen ter beschikking van alle ondernemingen te stellen.

Documentatie aanvragen aan :

Remington Rand

BOOKKEEPING AND TABULATING MACHINES DIVISION
LEUVENSE PLAATS, 10 • BRUSSEL • Tel. 18.25.60 - 18.25.71



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



Brussel 18.75.42



Postrekening Brussel n° 67.250

IJzerenkruisstraat, 96, Brussel

AAN ONZE LEZERS.

Onderhavig nummer van het tijdschrift « TREINEN » verschijnt met de gedeeltelijke ingebruikstelling der Verbinding tussen het Noorden het Zuidstation te Brussel, welke op 5 October 1952 plaats had.

In onze vorige uitgaven hebben we de problemen van burgerlijke bouwkunde behandeld welke oprezen naar aanleiding van dit spoorwegbouwwerk, het grootste op dit gebied dat ooit in ons land sinds het ontstaan der Spoorwegen werd ondernomen.

In ons eerstvolgend nummer behandelen we inzonderheid de problemen in verband met de exploitatie, de electrificatie, de seininrichting en de tractie die te dier gelegenheid moesten opgelost worden.

Onze lezers zullen aldus een volledig overzicht over deze mooie nationale prestatie bezitten.

DE REDACTIE.





De h. Fernand Delory, Directeur-Generaal verlaat de N.M.B.S.

NA een zeer lange en schitterende loopbaan, verlaat dhr Fernand Delory, die op 1 October 1952 de leeftijdsgrens bereikt, de N.M.B.S., waarvan hij sedert zes jaar de Directeur-Generaal was.

Als zesde kind van het gezin, werd dhr Delory in September 1887 geboren te Walhain-Saint-Paul (Brabant). Hij verloor zijn vader, gemeente-onderwijzer, toen hij amper 10 jaar oud was.

Na zijn lagere studiën voltooid te hebben te Piétrebais (Brabant) bij zijn oudste broer, was hij een schitterend leerling, zowel in de Middelbare school te Geldenaken (1900 tot 1903) als in het Atheneum te Elsene (1903 tot 1906), waar hij regelmatig de eerste van zijn klas was.

Door gezinsomstandigheden gedwongen, nam hij in 1905 deel aan het examen voor rechtstreekse klerk bij de spoorwegen, waar hij in het begin van April 1906 in dienst trad, zonder in de mogelijkheid geweest te zijn zijn retorikaklas te voleindigen.

Dhr Delory begon in een klein station van de Brusselse agglomeratie : Noord-West, ook Pannenhuis genoemd, om later over te gaan naar het station Brussel (Noord), daarna naar Brussel (Stapelplaats), waar hij tot in 1913 bleef.

Op dat ogenblik werd hij aangewezen voor de Directie der Exploitatie, waar hij de graad van hoofdkerk en van onderbureauchef bekwam.

In 1921 werd een nieuwe dienst belast met de industrialisatie van het net, onder de hoge leiding van dhr Van der Rijdt, professor aan de Vrije Universiteit van Brussel en Beheerder van het materieel. Dhr Delory werd er overgeplaatst om er de functie van inspecteur uit te oefenen.

De eerste taak van de nieuwe dienst bestond er in een industriële boekhouding in te richten.

Een specialist van de Franse Maatschappij P.L.M., dhr Halliez, werd afgevaardigd bij de Belgische Spoorwegen en dhr Delory werd zijn adjunct.

Die taak werd tot een goed einde gebracht in 1924.

De toepassing van die industriële boekhouding vereist het oprichten van een kader van boekhouders.

Daartoe was het nodig een keuze te doen onder het personeel.

Met dat doel maakte dhr Delory een werk op, waarin hij de nieuwe organisatie toelichtte, en dat als grondslag gediend heeft voor de inrichting van de boekhouding.

Om de industrialisatie te voltooien moest men de spoorweg een ruime financiële zelfstandigheid verlenen. Met dat doel werd een wetsontwerp uitgewerkt door een bijzondere commissie, waarvan het secretariaat door dhr Delory werd waargenomen.

Dit voorstel, in het Parlement ingediend door de minister van Verkeerswezen, dhr. Neujean, werd in de Kamer der Volksvertegenwoordigers in 1924 goedgekeurd. Het kon in de Senaat niet gestemd worden, wegens de ontbinding van de Kamers.

In 1925 en 1926 kende het land zeer ernstige financiële moeilijkheden. In 1926 moest men zijn toevlucht nemen tot het bezit dat de spoorweg vertegenwoordigde. Verscheidene oplossingen werden onder ogen gezien. Dhr Delory werd door minister Anseele naar Zwitserland gezonden om er het stelsel der spoorwegen te bestuderen. Ten slotte, werd de formule Francqui aangenomen en werd de N.M.B.S. geboren.

Dhr Delory neemt deel aan de organisatie van de Nationale Maatschappij. De onmiddellijke en voornaamste hervorming had betrekking op het nieuw financieel stelsel, waaruit een Directie der Financiën ontstond.

Gedurende het vijftienvig jarig bestaan van de Nationale Maatschappij, heeft dhr Delory actief aan haar leven deelgenomen. Aan haar financieel leven eerst; vervolgens tot in 1940 behandelde de Directie der Financiën al de algemene bestuursvraagstukken.

Dhr Delory heeft persoonlijk deelgenomen aan de 25 algemene vergaderingen.

Gedurende zijn zes en veertig en half jaren dienst heeft hij deel uitgemaakt :

- van de exploitatiedienst gedurende 15 jaar;
- van de centrale boekhouding en het toezicht op de uitgaven gedurende 5 jaar;
- van de N.M.B.S. : als eerste-inspecteur gedurende 11 jaar;
- als hoofdinspecteur gedurende 1 jaar;
- als Directeur der Financiën gedurende 8 jaar;
- als adjunct Directeur-Generaal gedurende 6 maand;
- als Directeur-Generaal, eindelijk, gedurende 6 jaar.

Dhr Delory heeft dus van 1938 tot 1952 deel gehad in het bestuur der Nationale Maatschappij, hetzij 14 jaar.

Buiten deze bevoegdheden bij de N.M.B.S., heeft hij een kwarteeuw lang actief deelgenomen aan het internationaal spoorwegleven :

- als directeur van het centraal compensatiebureau (B.C.C.) daarna als voorzitter van het Vast Comité van dit organisme;
- als afgevaardigde van de N.M.B.S. bij het zaakvoerende comité van de Internationale Spoorwegvereniging, vervolgens, van 1949 af, als ondervoorzitter van de I.S.V., uitzonderlijke eer verleend aan een klein land als het onze naast Groot-Brittannië en Italië.
- sedert 1946, verzekert hij het voorzitterschap van het Congres der Spoorwegen en presideert in die bevoegdheid :
 - het congres te Luzern in 1947;
 - de vaste Commissie van Stockholm in 1952.
 - het congres te Rome in 1950;
 - de vaste Commissie van Stockholm in 1952.

Dhr Delory is houder van de volgende ere-tekens :

- Burgerlijk Kruis eerste klasse;
- Commandeur in de Leopoldsorde;
- Commandeur in de Kroonorde;
- Officier in het Erelegioen;
- Commandeur met plaatje van de Christusorde van Portugal;
- Grootofficier in de Orde van de Eikenkroon van Luxemburg.

* * *

De eminente Directeur-Generaal is het voorwerp geweest van talrijke betuigingen van sympathie, dankbaarheid, bewondering bij gelegenheid van zijn weggaan.

De Pers.

De Belgische pers heeft zeer lovende artikelen gewijd aan dhr F. Delory en heeft, bij het herinneren aan zijn lange, prachtige loopbaan, de lijst opgemaakt van zijn activiteit en zijn verwezenlijkingen op nationaal en internationaal gebied.

Op 30 Juli 1952, in het Huis van de Pers overhandigde dhr Georges Detaille, voorzitter van de Brusselse Afdeling van de A.B.P.B., omringd door de leden van zijn comité, voor talrijke journalisten, voor de leiders van buitenlandse spoorwegen, voor leden van het Vast Comité en van de Algemene Directie van de N.M.B.S., aan dhr F. Delory de eremedaille van de afdeling waarvan hij de woordvoerder was en richtte hem een merkwaardige aanspraak toe welke door de opgetogen vergadering langdurig werd toegejuicht.

Op 9 September 1952, in een grote instelling te Brussel, in de loop van een dejeuner dat al de voorzitters en leiders van de verschillende organismen van de Belgische Pers verenigde rondom de leden van het Vast Comité en van het Bestuur van de N.M.B.S., wensten de heren Ernest Storck, voorzitter van de Algemene Belgische Persbond en Theo Bogaerts, voorzitter van de Buitenlandse Persvereniging in België, dhr Delory in treffende bewoordingen geluk in naam van hun respectieve bonden. Zij lieten niet na er op te wijzen hoe druk en hartelijk de betrekkin-

gen tussen al de bladen en de Pers- en Documentatiedienst van de N.M.B.S. zijn.

Na een paar geestige woorden vanwege dhr Paul de Landsheere, oudvoorzitter van de A.B.P.B. overhandigde de heer voorzitter Storck aan de Directeur-Generaal — die warm werd toegejuicht — de eremedaille van de A.B.P.B.

Met ontroering en eenvoud, dankte dhr Delory de voorzitter en de leden van de Pers, en sprak vervolgens uitvoerig over de Vervoersordening. Wij nemen deze rede verder op.

Tenslotte, op 16 September, in het Huis der Leopoldsorde, ontving de Vereniging der Periodieke Pers dhr Delory, vergezeld van geheel de Directie van de N.M.B.S.

Dhr Beaufays, voorzitter, wenste dhr Delory op een welsprekende, fijne en humoristische wijze geluk en schonk hem de eremedaille van de U.P.P.B., zeldzame onderscheiding die voor het eerst wordt toegekend sedert tien jaar.

Dhr Delory, zichtbaar ontroerd, dankte dhr Beaufays voor de eer die hem werd betoond en antwoordde zeer hartelijk op de toespraak van de voorzitter. Onder de talrijke aanwezigen bemerkten wij generaal Velghe, Directeur van het Huis der Leopoldsorde, en dhr Claeys, voorzitter van het Vast Comité der N.M.B.S.

Bij de Vriendenkring van de Hogere Ambtenaren der N.M.B.S.

Op Maandag 15 September 1952 had de Vriendenkring van de Ingenieurs en Hogere Ambtenaren der N.M.B.S. zijn leden uitgenodigd op een cocktail ter ere van dhr Delory.

Een zeer talrijk publiek vond met moeite plaats in de Salons van de Taverne Royale.

De voorzitter van de Vriendenkring, dhr L. Lataire, eerste-ingenieur bij de Directie der Financiën van de N.M.B.S. sprak in dezer voege :

Mevrouwen, Mejuffrouwen, Mijne Heren,

U staat mij ongetwijfeld toe in de loop van deze bijeenkomst uw tolk te zijn om aan dhr Delory de gevoelens te betuigen welke zijn aanstaande vertrek in ons verwekt. Gevoelens van droefheid en van spijt.

Gevoelens van bewondering.

Droefheid en spijt omdat wij in dhr Delory een erevoorzitter verliezen, die gedurende lange jaren mijn voorgangers steunde om aan onze vriendenkring een hoge standing te geven, en die aan onze spoorweg een schitterende vertegenwoordiging schonk in het land en in het buitenland.

Bewondering voor zo een schitterende loopbaan, die dhr Delory in zulk een gezondheidstoestand afsluit dat wij weigeren te geloven dat zijn werkzaamheid zal verminderen de dag van zijn heengaan.

Hier het curriculum vitae van dhr Delory afschilderen zou mij verplichten een lange toespraak te houden. Ik zal dat niet doen. Ik zal de belangrijke trekken uit zijn leven en zijn loopbaan ophalen als een voorbeeld voor ons allen.

Mijnheer Delory, U hebt nooit de moeilijkheden uit uw jeugd voor uw omgeving trachten te verbergen; U zult het mij niet ten euvel duiden als ik er hier over spreek. U hebt uw vader verloren op tienjarige leeftijd en U hebt het zeer moeilijk gehad in een gezin met zeven kinderen. Maar de natuur had U de gave van het verstand geschonken en een werkracht die de bewondering wekte van uw medeleerlingen en van uw leraars. De ouderen van het Atheneum te Elsene, die U vergezeld hebben in de loopbaan van spoorwegman hebben mij gesproken over de goede kameraad die U waart. Zij hebben mij gesproken over de leraar die werd terechtgewezen door leerling Delory in de loop van zijn trouwens onnauwkeurige uiteenzetting over de wiskundige uitdrukking van uitgestelde renten.

Steeds eerste, zowel op de Middelbare School als op het Atheneum, laat U uw medeleerlingen na de tweede Handelsafdeling in de steek en U komt er schitterend het aanwervingsexamen bij het bestuur der Spoorwegen, U zijt 17 jaar oud en U lost het eerste financieel probleem van uw leven op : uw gezin te helpen, dat door een ongelukkig lot was getroffen.

Na 8 jaar leertijd in de stations van Brussel, gaan de deuren van het Bestuur der Exploitatie voor U open in 1913. U bekomt er gemakkelijk de graad van hoofdclerk en van onderbureauchef.

De neerdrukkende atmosfeer van de eerste wereldoorlog tast uw moreel niet aan. De literatuur brengt verpozing. Eindelijk slaat dan in 1921 het uur der industrialisatie van het net. Dhr Van der Rijdt roept U om de industriële boekhouding te organiseren, welke taak U in 1924 bekroont met een werk uit te geven over de nieuwe organisatie der boekhouding.

Maar de boekhouding loopt door in de financiën en U hebt er deel in door het uitwerken van een wetsontwerp dat, in de gedachte van minister Neujean, van 1924 de financiële autonomie van de spoorwegen moest verzekeren. Allerhande moeilijkheden deden deze pogingen schipbreuk lijden en ze werden pas hervat in 1925-1926, toen de financiële moeilijkheden van het land de mobielmaking van het spoorwegbezit vergde. U neemt deel aan de werken die aanleiding moesten geven tot de formule Franqui en het ontstaan van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in 1926.

Mevrouwen, Mijne Heren, hier moet ik even uw aandacht vestigen op het feit dat, als onze vriendenkring een grote erevoorzitter verliest, de Nationale Maatschappij over enkele dagen een spoorwegman zal verliezen die heeft deelgenomen aan de moeizame opbouw van haar voornaamste raderwerk.

Op 39-jarige leeftijd, na twee jaar dienst als inspecteur, wordt U tot eerste-inspecteur benoemd en klopt U al de jeugdrekords uit die tijd.

De Directie der Financiën van de Maatschappij wordt ingericht en haar Directeur, dhr Gabriel Jadot, maakt spoedig uw grenzeloze arbeidskracht ten nutte.

Uw faam gaat de grenzen over en de Internationale Spoorwegvereniging vertrouwt U de leiding van het Centraal Compensatiebureau toe en vervolgens het voorzitterschap van het Zaakvoerend Comité van dat organisme, waarvan de statuten de stempel dragen van uw ervaring op financieel gebied.

Wij zijn thans in 1933 en een kwarteeuw internationale spoorwegactiviteit gaat voor u open.

Ik ben goed geplaatst om te verklaren dat wij in alle beginselkwesties die bij de Directie van Financiën behandeld worden, uw nota's terugvinden en de stempel van uw klare kijk op de uiteindelijke beslissingen.

De buitenlandse zendingen worden U toevertrouwd en alle eindigen met een gunstige uitslag.

In 1938 gaat de heer G. Jadot op rust en de Raad duidt U als opvolger aan. Uw werkzaamheid verdubbelt.

Ik meen dat het ogenblik gekomen is om hulde te brengen aan Mevrouw Delory. Want, Mevrouwen, als U het lange wachten op uw echtgenoot, weerhouden door de verplichtingen van zijn ambt kent, dan heeft Mevrouw Delory ontegensprekelijk de rekords op dat gebied gebroken en heeft zij recht op onze erkentelijkheid.

Dan komt de oorlog en de inval. U zijt, Mijnheer Delory, de beheerder van het geld der spoorwegmannen, het geld van de Maatschappij. Wanneer de slag onherstelbaar verloren is, steekt U, Mijnheer en Mevrouw, het kanaal over in een kleine boot die in de nacht door mijnenvelden vaart. U maakt ongetwijfeld de angstigste ogenblikken van uw leven door, maar eens te meer komt u in de goede haven terecht.

Een bevel roept U naar Frankrijk terug en U komt weer en tuchtvol offert U uw comfort op.

Gedurende de lange bezetting van de tweede wereldoorlog werd uw werkzaamheid geremd, maar de verantwoordelijkheid verbonden aan uw opdracht is verpletterend. De Weerstand haalt elke maand miljoenen uit uw kassen. De bezetter beloert U dreigend, maar

kan U niet te pakken krijgen. Wanneer de eerste klaarte van de bevrijdende dageraad licht, hebt U over het net het geld van twee maand loon verspreid, dat aan al het personeel op 1 September 1944 zal uitbetaald worden. De spoorwegmannen hebben begrepen, ze verdwijnen en laten de vijand lopen waar hij lopen wil, maar doen treinen stilvallen waarin vele Belgen naar concentratiekampen moesten weggevoerd worden.

De periode van euphorie die op de oorlog volgde, was pas achter de rug, of onze Spoorweg, die nog gebukt ging onder de verwoestingen, moest reeds het hoofd bieden aan financiële en structurele moeilijkheden, veroorzaakt door de geweldige mededinging van het wegvervoer. De laatste van hen die aan de oprichting van de N.M.B.S.-machine meegewerkt hadden, nam het stuur er van in handen als Directeur-Generaal.

Zes jaar lang stuurde dhr Delory die machine, waarop we allen plaats genomen hadden en waarvan de goede gang de waarborg van onze stoffelijke voorspoed is. Door het geld te vinden om het net weder op te bouwen, te moderniseren en te elektrificeren, de effectieven te verminderen en tevens te voorzien in de sociale behoeften hebt U de machine tot op het aflosstation gevoerd.

Maar U hebt niet alleen het Belgisch spoor, maar ook het Europees spoor voortgeholpen. Sedert 1946 zijt U Voorzitter van het Spoorwegcongres en vertegenwoordiger van België bij het Zaakvoerend Comité van de I.S.V., waarvan U ondervoorzitter zijt, en hebt U een werkzaam aandeel in de verdediging van de belangen der Europese spoorwegen. U hebt recht, niet alleen op onze dank, maar ook op die van al de spoorwegmannen van Europa.

Dames en Heren, de Vriendenkring moet aan de Heer en Mevrouw Delory een gedenkenis aan deze dag schenken.

Ik bid Mevrouw Delory deze bloemen te willen aanvaarden... en de Heer Delory deze kleine pendule... ze telt de onverbidde vlucht van de tijd :

« Ici-bas, tous les lilas meurent,
Tous les chants d'oiseaux sont courts.
Je rêve aux étés qui demeurent
Toujours.

» Ici-bas, les hommes pleurent
Leurs amitiés et leurs amours.
Je rêve au couple qui demeure
Toujours. »

Ik drink op het Paar dat we heden vieren en ik wens dat de droom van de dichter waarheid moge worden, dat het het steeds blijve.

De heer F. Delory dankte in welgekozen bevoordingen de aanwezigen voor de blijken van sympathie die hem ten dele vielen en nodigde zijn medewerkers uit hun inspanningen voort te zetten tot verdediging van het Belgisch Spoor.

Veraangenaamd door een zeer verzorgd buffet, was het een zeer opgewekte bijeenkomst, die de leden van de Vriendenkring zich zullen geheugen.

Het College der Directeuren.

Op 16 September 1952 hebben het College der Directeuren en de hogere ambtenaren van de Algemene Directie tijdens een intiem diner aan dhr. Directeur-Generaal Delory hun spijt over zijn weggaan, hun dank uitgedrukt voor de sympathie en het vertrouwen die hij hun steeds betuigd heeft gedurende de 6 jaren dat hij zo schitterend zijn zware taak vervuld heeft.

In de heildronken welke bij die gelegenheid werden gebracht, werden de uitnemende hoedanigheden als mens en als chef van dhr Delory en mede de verdiensten naar voren gebracht die hem de dank van zijn onmiddellijke medewerkers en van het personeel in het algemeen doen verwerven hebben.

Zijn loopbaan, tijdens welke hij zich voortdurend onderscheiden heeft, schitterde buiten onze grenzen in de schoot van Internationale Organismen waar de Directeur-Generaal der Belgische Spoorwegen een onbetwist gezag geniet.

De echtgenote van dhr Directeur-Generaal, die op de plechtigheid aanwezig was, werd terecht in die hulde betrokken. Een kunstwerk werd aan dhr. Delory overhandigd tot een blijvende gedenkenis van eenstemmige eerbied en erkentelijkheid van zijn naaste medewerkers.

Bij de Algemene Directie.

Op 17 September vergaderde het personeel van de Algemene Directie in het bureau van dhr. Delory.

De heer Clovis Piérard, leider van de Pers- en Documentatiedienst, richtte zich tot de held van de dag en herinnerde daarbij aan de eensgezinde betuigingen te zijner eer.

Vervolgens zei hij :

In welsprekende redevoeringen, in lovende artikels werd uw lange en mooie loopbaan afgeschilderd. Men heeft gezegd — en men zal het herzeggen — dat in onze democratische monarchie u waart, zijt en zult blijven wat in de monarchieën volgens goddelijk recht met reden een « Grand Commis » geheten werd, namelijk een dienaar van de Res Publica, van de openbare zaak.

Ik zelf zal me beperken tot het menselijke.

Nadat hij de leercuchtige jeugd van dhr Delory, de stoffelijke moeilijkheden van zijn gezin en vervolgens de loopbaanetappen van de Directeur-Generaal in herinnering heeft gebracht, gaat dhr C. Piérard voort als volgt :

In de plaats van te doen zoals de meesten, nl. een gezin te stichten, zodra uw positie vast was, hebt U uw moeder in haar zware taak willen bijstaan en, als hoofd van het gezin, hebt U uw broeders en zusters gesteund, over hen gewaakt totdat ze op eigen vleugelen konden vliegen.

U werd voor die familiale deugden, die U tot zelfopoffering toe doorgedreven hebt, beloond, want U hebt diegene ontmoet die, 32 jaar geleden, uw levensgezelin geworden is...

Aanhankelijk, fijn en begrijpend, belichaamt de beste van uw medewerksters volkomen die welke de Engelsen zich in hun huwelijksdeed wensen : « voor immer, de trouwe vriendin doorheen goede en slechte dagen »... Daarom ook hebben we Mevrouw Delory door een bloemenhulde in deze gebeurtenis willen betrekken.

Deze zin voor het menselijke die U aan de uwen betuigd hebt, hebt U ook laten blijken tijdens uw loopbaan.

Van overal zijn me daarover echo's ter ore gekomen.

Als dagelijkse toeschouwer, sedert zes jaar, van uw ingewikkelde arbeid en uw onverdroten inspanningen, kan ik dit door menig voorbeeld getuigen. Napoleon zei, dat het hart van een chef zich in zijn hoofd moet bevinden.

U hebt die overdreven en harteloze formules niet willen volgen; U hebt er een andere toegepast : een koel hoofd, een warm hart...

Met een gezonde logica en een wijze gematigdheid hebt U steeds de talrijke en vaak afstuitende vraagstukken waarover U moest beslissen, onderzocht en wanneer het om mensen ging, brachten uw ingeboren grootmoedigheid, uw zin voor rechtvaardigheid aan de reglementsteksten en aan de strengheid der straffen de verzachtende toegeeflijkheid, welke de arme mens zo broodnodig heeft.

Bij U nooit buitensporige woorden noch die uitbarstingen van woede, waarvan zij die de macht in handen hebben soms misbruik maken jegens hun ondergeschikten; integendeel, de bekommernis om de maat en een volmaakte kalmte. Dit was uw kracht...

Voor dit alles zijn zij die trots zijn uw medewerkers geweest te zijn, u te hebben gediend, erkentelijk.

Uw zin voor het menselijke die u omhoogtilt tot die elite waarvan de Grieken met eerbied gewaagden, tot die aristocratie van de Natie — het gezag van de besten — hebt U nog elders dan in uw officiële functies aan de dag gelegd : op de Volkshogeschool, in uw nauwe en talrijke betrekkingen met de kunstenaars, met de mensen van het toneel en de pers. Welja, bij de pers, want indien ik niet vreesde oneerbiedig te zijn, zou ik U « mijn waarde confrater » kunnen heten, want U waart een aandachtige reporter en een scherpzinnig kritikus...

U waart ook een groot Europeër, niet wegens de vele reizen die U ondernomen hebt om overal op het Vasteland de spoorwegbelangen te verdedigen, maar wegens uw realistische geestesgesteldheid, vol idealisme, uw geest die openstond voor al de geestelijke belangen van de Westerse beschaving waaruit we zijn gesproten en die ons leidt.

Ja, Mijnheer Delory, U zijt een van deze — eilaas — al te zeldzame mannen die de edele geloofsbelijdenis van Terentius tot de uwe kunt maken : « Homo sum, humani nihil a me alienum puto. »

Ik ben mens en niets menselijks acht ik me vreemd.

En om die reden, ter herinnering aan deze roerende bijeenkomst — die ik haast intiem, familiaal, zou durven heten — tot blijf van dankbare genegenheid, hebben we U een werk willen aanbieden waar U heel het scheppend genie van onze Westelijke Beschaving zult in aantreffen.

Wij voegen daaraan toe onze wensen voor een aangename reis, vermits U binnen enkele dagen, samen met Mevrouw Delory, naar Kongo vertrekt. Wij vormen geen wensen voor een gelukkige rust, aan een man die rust vindt in de arbeid... Bij het verlaten van de machtigste onderneming van ons land zult U nog belangrijke werkzaamheden uitoefenen op internationaal en nationaal gebied — tot groter welzijn van België.

Nadat dhr Piérard andermaal het personeel in deze roerende en eenvoudige plechtigheid had betrokken, bedankte H. J. Denis, voorzitter van de N.B.W.B.S., dhr Delory voor de edelmoedige steun, de doelmatige hulp die hij steeds in ruime mate aan de weerstanders van het spoor betoonde, en namens zijn comité schonk hij een gedenkenis aan dhr Delory die, zeer bewogen, de beide sprekers en al de aanwezigen bedankte.

Bij de Raad van Beheer.

Op 22 September werd na de zitting van de Raad van Beheer een intieme vergadering gehouden om dhr Delory, Directeur-Generaal, te vieren bij gelegenheid van zijn opruststelling.

Dhr Segers, minister van Verkeerswezen, dhr G. Claeys, eerste-ondervoorzitter van de Raad en voorzitter van het Bestendig Comité, dhr Macharis, voorzitter van het College der Commissarissen, dhr Lelarge, ondervoorzitter van de Raad, vertegenwoordiger van het Personeel, dhr Olivier, adjunct-directeur-generaal, namen achtereenvolgens het woord om de schitterende loopbaan van dhr Delory in het licht te stellen en hem hun dank uit te spreken voor de zeer grote diensten die hij gedurende meer dan 46 jaar aan de Nationale Maatschappij bewezen heeft.

Ook Mevrouw Delory werd in die hulde betrokken.

In de loop van deze plechtigheid overhandigde dhr Minister aan dhr Delory het ereteken van Grootkruis in de Orde van Leopold II.

Dhr Delory bedankte in bewegende bewoordingen de aanwezigen voor de vriendelijke en lovende woorden die tot hem gericht werden.

Hij drukte zijn vertrouwen uit in de toekomst van de Nationale Maatschappij en schetste in grote trekken de maatregelen die volgens hem nodig zijn voor de afdoende financiële sanering der Spoorwegen.



De h. Marcel De Vos wordt Directeur-Generaal van de N. M. B. S.

MET eenparigheid van stemmen heeft de Raad van Beheer der N.M.B.S. op 4 Juli 1952 de Heer Marcel De Vos, Directeur-Generaal van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, aangewezen als Directeur-Generaal van de N.M.B.S. ter vervanging van de Heer F. Delory die op 1 October 1952 de leeftijdsgrens bereikt. Deze benoeming gaat in op 1 October 1952.

Dhr Marcel De Vos is op 5 Juni 1901 te Gent geboren. Hij studeerde aan de Universiteit van Gent waar hij de graad van Burgerlijk Bouwkundig Ingenieur en Electrotechnisch Ingenieur verwierf.

In zijn studietijd nam hij het voorzitterschap waar van de groepering der Studenten in het ingenieursvak van de Gentse Universiteit. Op 8 December 1925 trad hij bij het Beheer van Telegrafien en Telefonen in dienst als Ingenieur op de proef. Met vaste aanstelling vindt men hem op 30 Juni 1936 als Eerststaanwend Ingenieur van de Regie van T.T.; op 31 Mei 1938 werd hij benoemd tot Hoofdingenieur-Directeur.

Tijdens de laatste oorlog was hij gehecht aan het kabinet van dhr Claeys, Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeerswezen.

Op 31 Mei 1945 ging hij over naar het Ministerie van Verkeerswezen als Inspecteur-Generaal bij de Algemene Directie van het Vervoer.

Op 1 Juli 1945 werd hij aangewezen als Commissaris der Regering bij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Van 23 October 1946 af neemt hij het Voorzitterschap waar van het Voorlopig Beheerscomité van het Stedelijk Vervoer in de Brusselse agglomeratie.

Bij een besluit van de Prins-Regent van 24 September 1947 wordt hij tot Directeur-Generaal van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen benoemd.

Zonder er lange commentaar aan te wijden, worden de door hem verkregen resultaten duidelijk getekend met enkele cijfers.

Exploitatieuitkomsten der spoor-
en vervangingsautobuslijnen bij de N.M.V.B.

Dienstjaar	Winstgevende lijnen	Verliesopleverende lijnen	Niet geëxploiteerde lijnen
1947	25	118	2
1948	26	115	2
1949	62	81	—
1950	88	55	—
1951	95(1)	48	—

(1) 97 wanneer daarin opgenomen worden twee lijnen die met deze van de groep Charleroi moeten versmolten worden.

Buiten en behalve de hiervoren opgesomde functies treft men dhr Directeur-Generaal De Vos aan als :

- Lid van het Comité van het Nationaal Bureau voor Regeling van het Vervoer (Besluit van de Regent van 28 November 1944).
- Regeringsafgevaardigde bij de Commissie voor binnenlands vervoer van het Internationaal Arbeidsbureau te Londen in de eerste zitting van December 1945.
- Regeringsafgevaardigde in de tweede zitting van dezelfde commissie, te Geneve, in Mei 1947.
- Afgevaardigde der Regering op het Internationaal Congres der Tramwegen te Montreux (September 1947).
- Lid van het Bestuurscomité van de Internationale Unie van het Openbaar Vervoer (11 December 1947).
- Lid en vervolgens Ondervoorzitter van de Hulpcompensatiekas van de Staat voor Kindertoelagen (1947-1948).

— Lid van het Beheerscomité van het Centraal Gebouw van de Rijksdienst voor Gezinstoelagen (Ministerieel Besluit van 20 Juli 1948).

Hij is Commandeur in de Kroonorde en Officier in de Leopoldsorde.

We besluiten met enkele woorden aan te halen uit de welkomstrede op 11 October 1947 ter vergadering van de Raad van Beheer uitgesproken door zijn Voorzitter, Graaf de Lichtervelde. Men zal wel willen toegeven dat deze woorden, die toentertijd voor de N.M.V.B. in het teken der actualiteit stonden, voor de N.M.B.S. dezelfde waarde schijnen te hebben :

« Dhr De Vos heeft het perspectief van een lange loopbaan voor zich. Hij kan rekenen op de goede wil en de sympathie van de Raad. Hij neemt de teugels in handen op het moeilijk ogenblik dat, door het onevenwicht tussen ontvangsten en uitgaven ingevolge de stabilisatie der tarieven op een coëfficiënt beneden dat der exploitatiekosten, geduchte financiële en technische problemen oprijzen. Ik heb de vaste overtuiging dat hij de man is om ons oplossingen voor te stellen die én van durf én van wijsheid getuigen. Hij komt tot ons zonder vooroordelen, met een nieuwe kijk op de zaken. Het is een onschatbaar voordeel. »

Uit het sprankelende tijdschrift « Onze Buurtspoorwegen », (Juli-Augustus 1952), lichten we deze passage uit een lovend artikel gewijd aan dhr Marcel De Vos :

« Als dank voor de diensten door de h. De Vos aldus bewezen aan het Land, heeft Z.M. de Koning

hem de toelating gegeven de titel van ere-Directeur-Generaal der N.M.V.B. te dragen.

De h. Marcel De Vos krijgt het Bestuur van de N.M.B.S. in handen op het ogenblik dat het grote spoornet een nieuwe toekomst tegemoet gaat met het in dienst brengen van de Noord-Zuidverbinding en de achtereenvolgende electrificaties der grote lijnen.

Enkele cijfers zullen beter de belangrijke rol van de N.M.B.S. aantonen welke zij in het economisch leven van het land vervult. Zij exploiteert een spoornet van 5.040 km; 86.000 agenten zijn bij haar bedrijvig; gemiddeld worden er dagelijks 14.500 goederenwagens geladen; de jaarlijkse bestellingen van de N.M.B.S. aan de nijverheid overtreffen de vier milliard frank.

't Is de grootste commerciële en industriële onderneming van het land waarvan het beheer voortdurend wordt gecontroleerd door de vertegenwoordigers van de Natie, de pers en de openbare mening.

De nieuwe taak de heer Directeur-Generaal De Vos weggelegd is dus een van de meest belangrijke en meest zware van het land. Maar tegen de grootste moeilijkheden is de h. De Vos opgewassen, want hij is in eerste plaats een man van de daad; dit bewees hij tijdens de jaren welke hij bij ons doorbracht.

In naam van gans het personeel, biedt « Onze Buurtspoorwegen » aan zijn ere-Directeur-Generaal innige felicitaties en beste wensen van geluk en welslagen in zijn toekomstige ondernemingen bij de N.M.B.S. »

Verklaring van de Heer Directeur-Generaal F. Delory

Mijnheer de Hoofdredacteur,

VOOR de lezers van « TREINEN » hebt U me willen vragen naar mijn indrukken op het ogenblik dat ik, bij het bereiken van de leeftijdsgrens, afscheid ga nemen van de Algemene Directie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Ik dank U daar ten zeerste voor, alsook voor de gelegenheid die me aldus geboden wordt me te richten tot allen die belang stellen in onze spoorwegactiviteit.

Vooreerst heb ik er behoefte aan te zeggen hoezeer ik getroffen ben door de menige blijken van sympathie die me van alle kanten bereiken.

Mijn loopbaan was van lange duur; ik heb het Spoor en het Land gedurende 46 1/2 jaren gediend. Ik heb alle trappen der hiërarchie doorlopen en, in alle functies die me werden opgedragen, was ik er immer om bekommerd goed werk te presteren.

U zult het me wel willen vergeven, maar ik ben vervuld van een gevoel van grote fierheid aan het hoofd gestaan te hebben van 's lands grootste onderneming, de Chef geweest te zijn van het keurkorps der Belgische spoorwegmannen.

De taak van Directeur-Generaal der N.M.B.S. is een prachtige en boeiende, doch tevens delicate en moeilijke taak.

De zesjarige periode tijdens dewelke ik deze taak heb waargenomen, was gewis niet vrij van moeilijkheden, doch in die tijd werd veel belangwekkends tot stand gebracht.

Vermelden we het voornaamste hiervan :

— De structuur der Nationale Maatschappij werd herzien met het doel tot een doelmatiger organisatie te komen. Deze taak van lange adem nam het ganse dienstjaar 1947 in beslag.

Sindsdien werden er enkele kleine verbeteringen aan toegebracht en de ervaring heeft het nut en de doelmatigheid der hervorming aangetoond.

— De treindienst kende weer zijn vooroorlogse regelmaat en heeft deze zelfs nog hoger opgevoerd. Terwijl de gemiddelde vertraging der reizigerstreinen 1'14" beliep in 1938, is tot 40" gedaald voor de eerste acht maanden van 1952.

De snelheid van het internationaal verkeer werd opgedreven door het vestigen van internationale stations en het doorvoeren van de douane- en politiecontrole in de treinen onderweg.

Door de regelmaat van het goederenvervoer konden de vervoertermijnen geleidelijk verminderd worden. Reeds in 1948 waren ze op hetzelfde peil als in 1940.

— De Nationale Maatschappij heeft zich toegelegd op de snelle wedersamenstelling van haar voertuigenpark. Ze heeft een aanzienlijke inspanning geaand voor het weder in orde brengen van het materieel aat ooroorlogshandelingen beschadigd was of waarvan het onderhoud ten zeerste verwaarloosd was. 386 nieuwe locomotieven werden aangeschaft. Het park werd gestandaardiseerd door het uitschakelen van een groot aantal oude typen. Electriche locomotieven zijn het komen aanvullen; 26 zijn er in dienst en 50 in bestelling.

Voor de rangeerdiensten zijn 5 Diesellocomotieven in dienst en 12 in bestelling.

Het effectief der elektrische motortreinen werd aangevuld met 27 tweewagentreinen waarvan 2 snellopende prototypen. Bovendien zijn 94 tweewagentreinen in bestelling.

Het motorwagenpark, dat geslonken was ingevolge slopingen naar aanleiding van zware oorlogsschade, werd zo pas aangevuld met 10 lichte toeringmotorwagens; 10 andere zijn in bestelling, alsook 56 koppelbare gewone motorwagens en 20 aanhangwagens.

Voor de personenrijtuigen was de krachtsinspanning vooral gericht op het weder in orde brengen van het materieel. 50 nieuwe metalen rijtuigen werden evenwel aangekocht. Ze zijn voor internationaal verkeer bestemd. 136 metalen rijtuigen van lichter type, voor binnenverkeer, zijn in bestelling.

Het wagenpark werd verjongd dank zij een krachtige inspanning op het stuk van herstelling en zelfs van wedersamenstelling, mede door de aanschaffing van 15.500 nieuwe wagens. Tevens werd een groot aantal oude voertuigen gesloopt of verkocht.

- De wederopbouw van het net was, evenals de wedersamenstelling van het materieelpark, van bij de bevrijding een der onmiddellijke doeleinden van de Nationale Maatschappij. Thans is deze reusachtige taak om zo te zeggen voltooid, met uitzondering van sommige werken in verband met de herinrichting en de modernisering onzer installaties.

De wederopbouw omvatte onder meer 377 kunstwerken, 290 km hoofden bijsporen, 414 gebouwen, 182 seinhuizen. Daaronder viel het wederoprekken van zeer belangrijke werken, zoals het viaduct van Montzen, het nieuw station van Bergen, de wederopbouw der spoorinstallaties te Kortrijk enz...

- Een ander voornaam aspect van de activiteit der Nationale Maatschappij is haar aanhoudende strijd om het financieel evenwicht te verwezenlijken.

De exploitatieuitgaven per eenheid hebben in 1952, in vergelijking met vóór de oorlog, het coëfficiënt 4,55 bereikt. Het peil der tarieven op dezelfde vergelijkingsbasis staat slechts op 3,23. Het verschil tussen beide coëfficiënten wektigt de toekenning van toelagen door de Staat. Deze worden geleidelijk aan opgeheven en gedeeltelijk gecompenseerd, ofwel door besparingen, ofwel door de betaling door de Staat van de kosteloze prestaties of de prestaties tegen verminderde prijs die door de Nationale Maatschappij in het belang der gemeenschap geleverd worden.

- De besparingen sinds 1946 door de Maatschappij verwezenlijkt, werden op bij de 2,5 milliard per jaar geraamd voor een huidige totale begroting van zowat 12 milliard. Ze betreffen alle aspecten der exploitatie. Hun twee voornaamste sectoren zijn : het personeelseffectief en het brandstofverbruik.

Dit laatste bedroeg 94,2 kg per 1.000 gesleepte bruto-tonkilometer in 1946 (tegen 83,7 kg in 1938) en is gedaald tot 70,1 kg in 1951.

Het personeelseffectief dat 101.676 eenheden bereikte in Maart 1946, is thans geslonken tot minder dan 87.000 bedienden, zegge een vermindering van bij de 15.000.

In de hiervoren bedoelde 2,5 milliard besparingen is het brandstofverbruik vertegenwoordigd voor 477 miljoen en de inkrimping van het personeelseffectief voor 1.285 miljoen.

- De besparingen worden verder nagestreefd door een aanhoudende actie op het stuk van modernisatie en rationalisatie. Hier volgen sommige bijzondere aspecten daarvan :

- De electrificatie van het net, waarvan het in 1947 aangenomen programma slaat op 1.500 km lijnen met belangrijk verkeer, kende reeds de volgende verwezenlijkingen :

1ste schijf : Indienststelling der lijnen Brussel-Charleroi (November 1949) en Linkebeek-Antwerpen-Noord (Maart 1950).

2de schijf : Deze omvat de electrificatie van Brussel-Luik, Brussel-Oostende, Brussel-Namen en aansluitende baanvakken. Na verdragingen, onder meer te wijten aan de studie over de eventuele aanwending van eenfasige stroom 50 perioden 20.000 V., heeft ze reeds grote voraeringen gemaakt, inzonderheid op het baanvak Brussel-Gent.

- Onder de drang der financiële omstandigheden heeft de Nationale Maatschappij naar het middel uitgezien om de uitgaven der lijnen met gering verkeer in te krimpen door het vereenvoudigen en moderniseren van hun exploitatiemethoden, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van het dienstbetoon voor het publiek. Deze taak heeft geleid tot diverse maatregelen zoals de opheffing van stoomtreinen en de vervanging er van door motorwagens of zelfs autobussen.

Thans lopen motorwagens in de plaats van het merendeel der stoomtreinen op	440 km (voorzien totaal 780 km)	
zijn autobussen ingelegd evenwel met behoud der treinritten op de spitsuren op	170 km (voorzien totaal 250 km)	
vervangen autobussen het gehele spoorwegverkeer op	320 km (voorzien totaal 560 km)	
heeft de treindienst praktisch geen wijziging ondergaan op	320 km (voorzien totaal 410 km)	
	1.250 km	2.000 km

- Voor een betere bediening van haar cliënteel in het bijzonder en van 's lands bevolking in het algemeen heeft de Nationale Maatschappij haar diensten voor huis-huis-vervoer ingericht en uitgebreid. Door de indienststelling, reeds in Maart 1950, van grote containers van 5 ton heeft ze het probleem van het vervoer der wagenladingen tot in de niet aan de spoorweg aangesloten inrichtingen opgelost. Ook de aanhuisbezorging der stukgoederen werd hervormd door de volledige omwerking der vroegere besteldiensten in een stelsel van « wegcentra » die minder talrijk doch beter uitgerust zijn en een ruimere kring bestrijken. De reeds opgerichte wegcentra alsook de nog bestaande besteldiensten verzorgen reeds 97 % van de totale bevolking van het land in plaats van 80 % in 1946.

- De rationalisatie-actie van de Nationale Maatschappij liep verder over de hergroepering en de modernisering der locomotiefdepots, de samen-trekking der vormingsstations en de verbetering van hun uitrusting, de mecanisatie der vernieuwing van het spoor door middel van automatisch werkende moderne zift- en onderstopmachines die nog slechts een beperkt personeel vereisen, de invoering van een nieuw type van lichtseininrichting, de uitrusting der stations met luidsprekers, de verbetering van de behandelingsmethoden der colli enz., enz.

- Onder haar verwezenlijkingen rekent de Nationale Maatschappij, naast haar technische vooruitgang, de verbeteringen die ze aan de toestand van haar personeel aanbrengt.

In 1947, doch met terugwerkende kracht op 1 Januari 1946, heeft het stelsel der bezoldigingsschalen van het personeel een grondige hervorming ondergaan. De nieuwe schalen weken totaal af van de vroegere opvattingen. Ze vormen een evenwichtig en duidelijk geheel dat de menigvuldige categorieën van bedienden op billijke wijze bezoldigt door ze op hun juiste plaats in te delen, en dat de verdienste, de bevoegdheid, de verworven ervaring alsook de trouw aan de onderneming beloont. De nieuwe bezoldigingswijze heeft aan de tand des tijds weerstaan. Op enkele detailwijzigingen na bleef ze gehandhaafd en de merkwaardige morele en sociale houding van het personeel der Nationale Maatschappij is vast voor een deel toe te schrijven aan het bestaan van een passend bezoldigingsstelsel waarmee de betrokkenen instemmen.

De Nationale Maatschappij, steeds op de bres van de vooruitgang, heeft de sociale voordelen uitgebreid die ze aan haar personeel toekent. Vermelden we, onder meer, de toekenning van 15 dagen verlof aan de statutaire werklieden, het gronden van het statuut der sociale werken; de bijstand bij de herbouw der geteisterde woningen, van ons personeel, die tot in 1951 voortgeduurd heeft; de opnemng in onze tehuizen van duizenden kinderen; de verbetering van de uitrusting onzer gewestelijke centra, inzonderheid voor de radiografie; op sociaal en beroepsgebied : de instelling van de opleiding der berichtenbestellers enz., enz.

Moet hier nog aan toegevoegd worden dat in 1951 de N.M.B.S. haar XXV-jarig bestaan gevierd heeft en dat ze, te dier gelegenheid, bij wijze van symbool, de eerste rit doorheen de Verbinding per motorwagen uitgevoerd heeft en dat ze het Spoorwegmuseum ingewijd heeft.

Elke rubriek van deze noodzakelijkerwijze dorre en onvolledige opsomming zou breedvoerig kunnen ontwikkeld worden. Verre van mij zij de gedachte aan de Directeur-Generaal de verdienste van deze verwezenlijkingen toe te kennen. Ze zijn de vrucht van de arbeid van allen, op alle trappen der hiërarchie.

Een ieder ontvangte op deze plaats de hulde van mijn diepe erkentelijkheid.

Ik hecht er aan een bijzondere hulde te brengen aan de leden der Directie met wie ik gedurende meer dan zes jaar gearbeid heb in de beste geest van samenhang; onze omgang was immer gekenmerkt door genegenheid en achting.

*
* *

Ik heb het gevoel uitmuntende betrekkingen onderhouden te hebben met de Ministers van Verkeerswezen, de leden van de Bestendige Comité's, de Raden van Beheer, alsook de Colleges van Commissarissen met wie ik de eer had sinds 1946 te werken.

*
* *

Op internationaal spoorweggebied heb ik èn als Voorzitter van de Internationale Vereniging van het Spoorwegcongres èn als Ondervoorzitter van de Internationale Spoorwegvereniging getracht het aanzien van de N.M.B.S. en België te verdedigen.

*
* *

Ik heb het exploitatieregime der Spoorwegen als Staatsbedrijf gekend en sinds haar oprichting in 1926 heb ik een actief aandeel gehad in het leven van de Nationale Maatschappij.

Ik ben er van overtuigd dat dit regime, toegepast in de opvatting die de wetgevers van 1926 daarvan hadden (dit is een nationale maatschappij beheerd door een raad bestaande uit personen van erkende bevoegdheid, vertegenwoordigers van de Hoge Raden van Arbeid, Handel, Landbouw en Middenstand alsmede van het personeel, een maatschappij met een ruime administratieve en financiële zelfstandigheid, gecontroleerd door de Staat en onttrokken aan de wisselende invloed van de politiek), het regime is dat ontegenzeggelijk het best voor onze grote spoorwegonderneming past.

*
* *

De N.M.B.S. is niet aan het einde van haar moeilijkheden. Deze zijn vooral van financiële aard.

De oorzaken van het kwaad zijn gekend.

De hulpmiddelen eveneens.

Evenals men sinds de bevrijding, van jaar tot jaar, naar de financiële sanering toe geschreden is, zullen nog enkele jaren nodig zijn voor de regeling van de oplossing der grote problemen die ter studie liggen en die de mogelijkheid voor de voltrekking dezer sanering in zich sluiten, namelijk :

- de financiering der electricatie,
- de vlotmaking van het Vernieuwingsfonds,
- de pensioenen,
- de vervoersordening.

*
* *

Tot besluit zou ik de hoop willen uitspreken dat mijn opvolger, dhr Marcel DE VOS, die van de Algemene Directie van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen komt met de faam de toestand van deze Maatschappij in een ruime mate gesaneerd te hebben, er moge in slagen, met de medewerking der bevoegde organen (Raad van Beheer, Bestendig Comité, Directeurs), de sanering der N.M.B.S. ten spoedigste te volbrengen.

F. DELORY,
Directeur-Generaal.

De heer De Vos zegt ons...

ZODRA de aanwijzing van dhr DE VOS als opvolger van dhr DELORY in het ambt van Directeur-Generaal der N.M.B.S. bekend was, zijn we deze hooggeplaatste ambtenaar gaan begroeten met het oog op de bestending van de gezonde samenwerking die tussen de Algemene Directie der Maatschappij en ons tijdschrift ontstaan is.

Natuurlijkerwijze liep het gesprek alras over de vooruitzichten voor de Nationale Maatschappij en de grote problemen welke in verband met het beheer van deze laatste oprijzen.

Dit onderhoud heeft ons de indruk nagelaten dat dhr DE VOS reeds ruim kennis heeft van de te overwinnen moeilijkheden.

Verschillende oplossingen werden reeds door hem geschetst.

Dhr DE VOS meent dat een uitkomst slechts te verwachten is van een arbeid in ploegverband met de voortvarende medewerking van alle personeleden, op welke trap van de hiërarchie der Nationale Maatschappij deze ook staan.

Het is in deze geest dat, naar de opvatting van dhr DE VOS, de hangende vraagstukken achtereenvolgens zullen moeten onder handen genomen worden. Om tastbare resultaten te bereiken, zou men blijk van verbeeldingskracht behoren te geven en alle vooropgezette gedachte moeten laten varen. Een ieder, in de hem eigen bedrijfssfeer, zou moeten onderzoeken of, door sommige noviteiten, de lasten die op de Nationale Maatschappij drukken niet lichter kunnen gemaakt worden.

De nieuwe Directeur-Generaal gelooft dat veel volharding en vasthoudenheid zullen geboden zijn om tot overtuigende resultaten te komen en dat, voegde hij hier schertsend aan toe, ook dient gerekend te worden op het geluk dat de stoutmoedigen ten slotte immer toelacht.

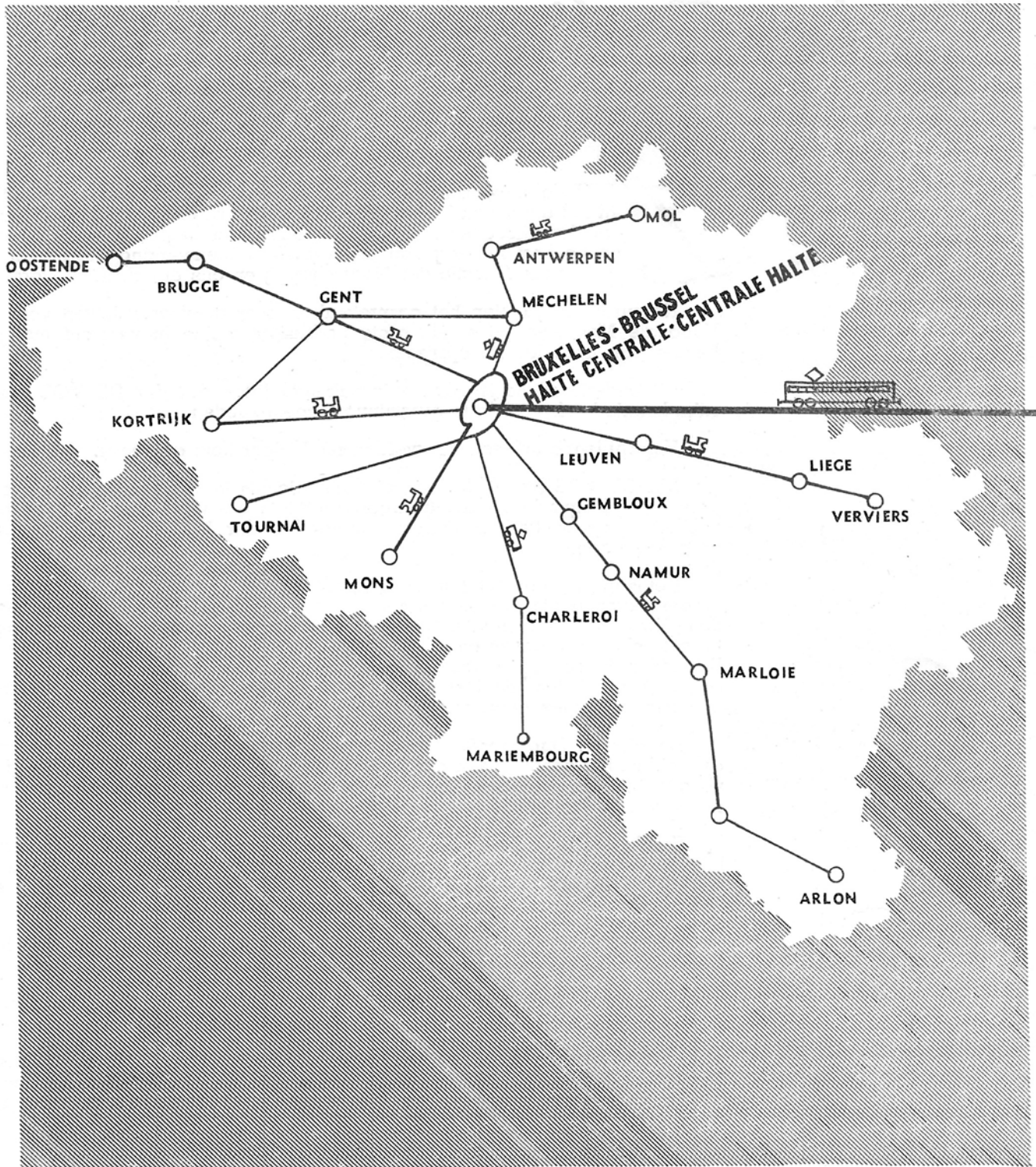
Sprekende over de economische en sociale rol der N.M.B.S. herinnerde hij aan het vitaal belang van het spoorwegtransport voor het land. Hij trok hieruit het besluit dat zulke toestand aan het gezamenlijke personeel, en vooral aan de leiders, meer plichten oplegt dan rechten toekent.

Dhr DE VOS hoopt dat hij evenals zijn voorganger op de steun van het personeel zal kunnen rekenen.

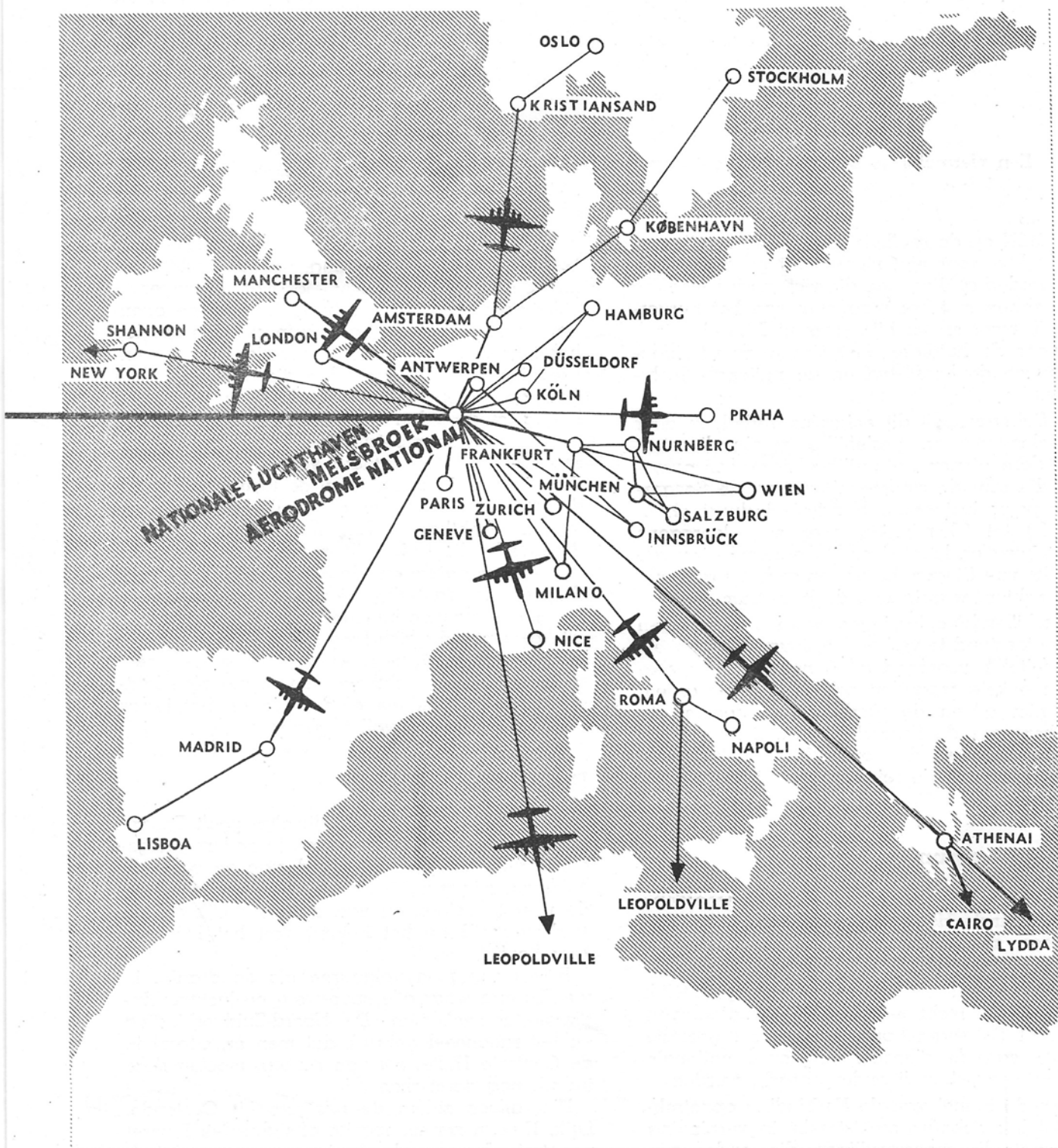
De nieuwe Directeur-Generaal is geheel en al optimistisch gestemd wat de toekomst van de Nationale Maatschappij aangaat.

Om binnen min of meer afzienbare tijd de moeilijkheden te overwinnen die zullen oprijzen, rekent hij op zijn eigen arbeid, de hulp van het personeel en ook, zegt hij, op een tikje geluk, zonder hetwelk niets buitengewoons tot stand komt.

Van gelijk waar in **BELGIË**



Naar gelijk waar in **DE WERELD**





Een viermotorige Douglas DC 6 op weg naar New York.

De Spoorweg in dienst van de Luchtvaart

*Brussel (Centraalstation)
verbonden met de
Nationale Luchthaven
van Melsbroek*

door **Gaston CLAEYS**
Eerste-Ondervoorzitter van de Raad
van Beheer van de N. M. B. S.,
Gemachtigd Beheerder van de Sabena.

INDIEN op de snelheid van het internationaal luchtvervoer niet meer dient geweest, toch werden al diegenen die zich beziggehouden hebben met het vraagstuk van het burgerlijk luchtverkeer bij verrek uit Brussel getroffen door de huidige, armzalige verkeersmiddelen tussen de hoofdstad en de nationale luchthaven.

De Sabena heeft dit enigszins verholpen door het inleggen van gerieflijke autobusdiensten, maar deze dienen natuurlijk alleen voor passagiers die aan de stadsterminus aan de Schaarbeeksepoort instappen. Het traject duurt ongeveer 20 tot 25 minuten over een doorgaans nauwe weg en loopt door het aaneenbebouwde gedeelte van Diegem langs een smalle straat met drie bochten, waarin ook de buurttram rijdt.

Verskillende oplossingen werden overwogen om die toestand te verbeteren, maar geen enkele werd feitelijk voorgoed aangenomen. Die welke binnen enkele maanden zal toegepast worden, heeft niet alleen de verdienste voldoening te schenken aan de Brusselse passagiers van de handelsluchtlijnen die over Melsbroek lopen, maar vooral aan de reizigers die uit de provincie komen.

Het uitgangspunt

Waar komt het op aan? In een paar woorden: op de Centrale Halte van de Noord-Zuidverbinding een snelle dienst van motorwagens ter bestemming van Melsbroek in te richten.

De aanleiding tot die oplossing is feitelijk de oprichting, recht tegenover het station, van een groot Sabena-gebouw waarin het grootste gedeelte van de diensten van onze nationale luchtvaartmaatschappij ondergebracht worden.

Boven de tunnel van de Verbinding opgetrokken, zal het gebouw rechtstreeks in verbinding staan met de spoorweglijnen die onder zijn funderingen zullen doorlopen, en zal het over een eigen perron beschikken, aanvankelijk door

een Dieseltrein, later door een elektrische trein bediend, die de verbinding van de luchthaven met de Centrale Halte zal tot stand brengen.

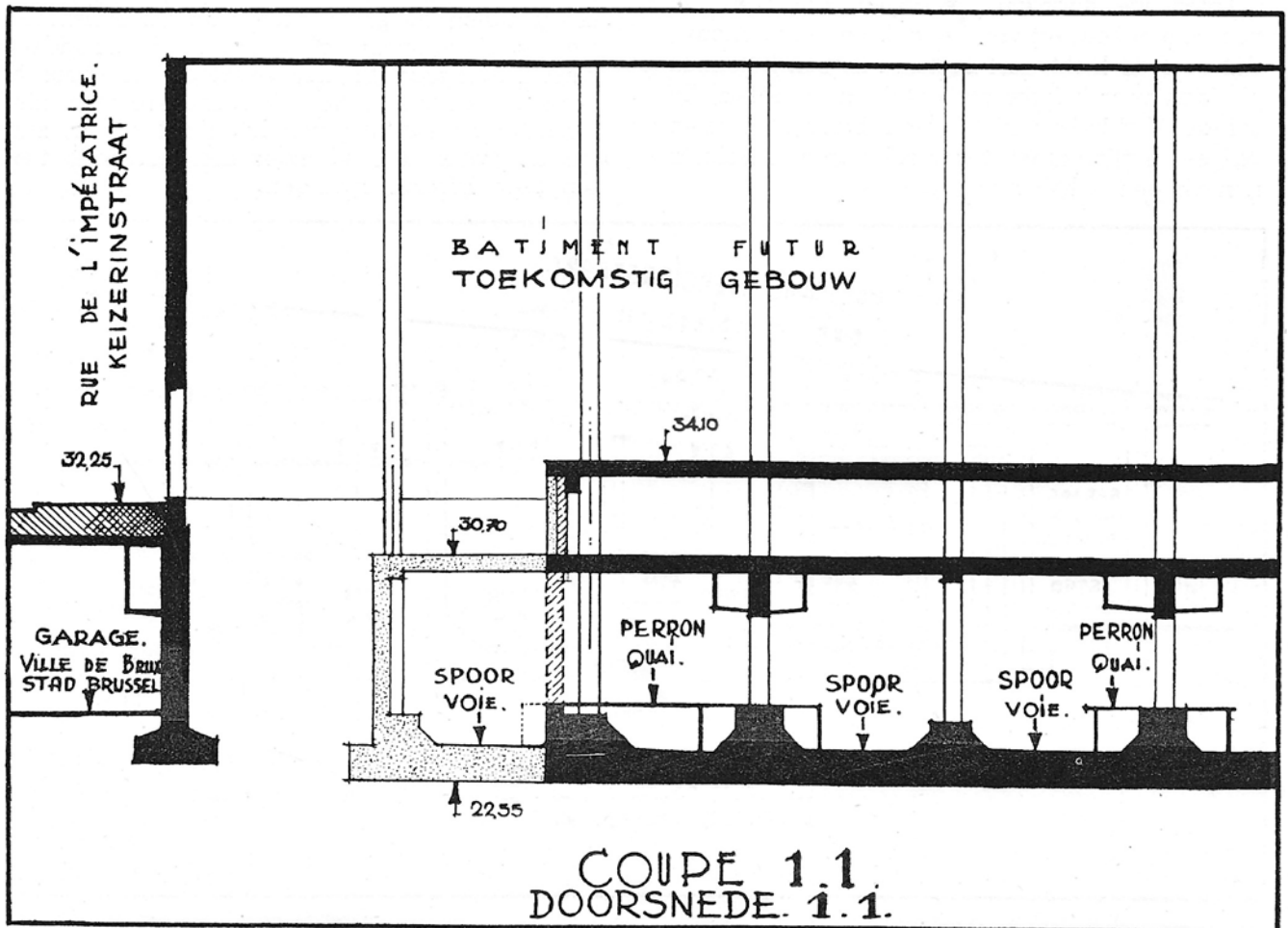
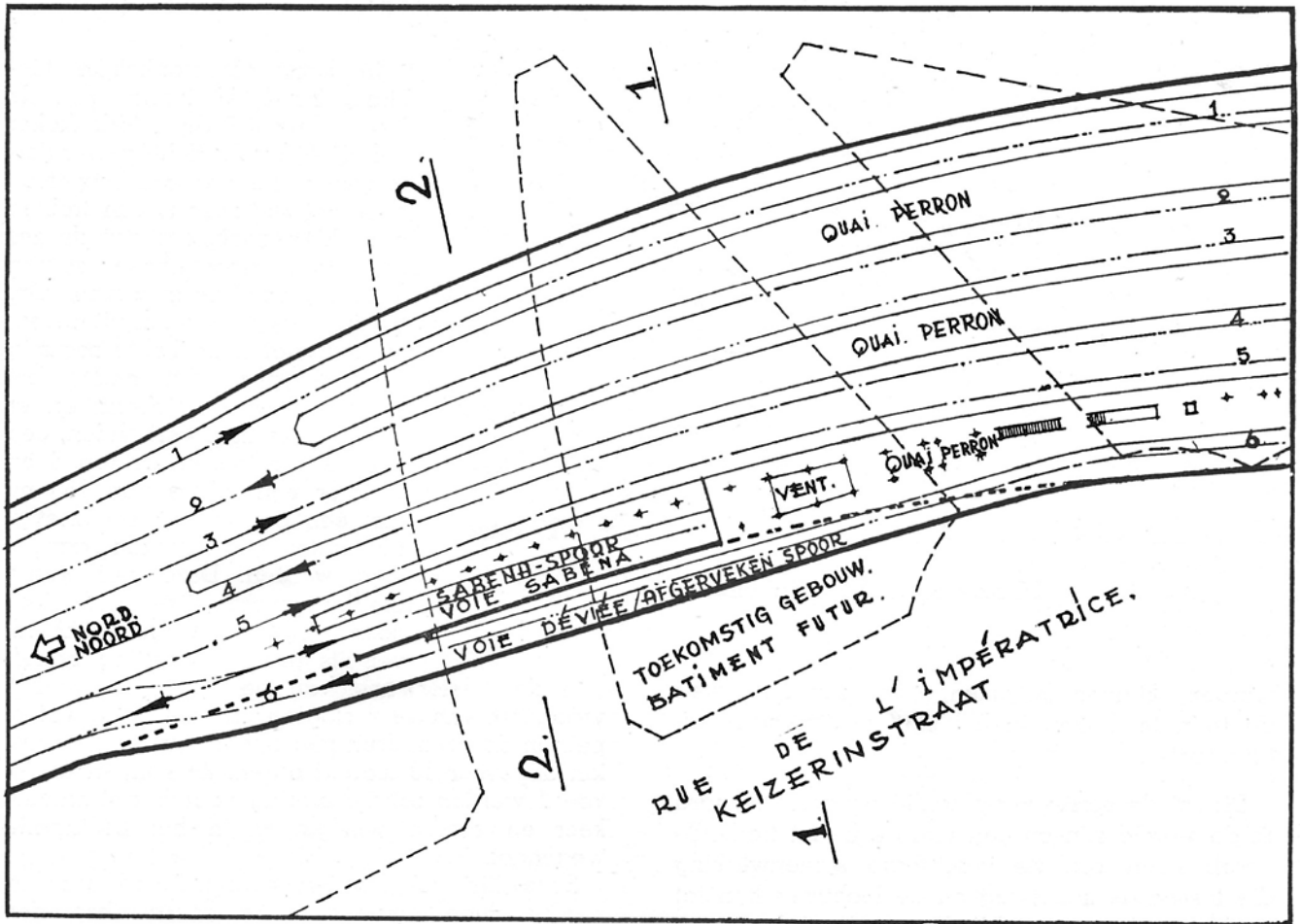
De voordelen van de beslissing die de openbare machten en de Sabena in gemeen overleg hebben genomen, spreken voor zichzelf: samenbrenging van de verspreide diensten, opheffing van de autobusdienst, overbrenging van het huidig stadseindpunt naar het op te trekken gebouw, dat in rechtstreekse verbinding met de spoorweglijnen zal staan; voor de reizigers uit de provincie, opheffing van de tochten doorheen de stad, gemakkelijker en sneller verbindingen met de luchthaven. Het spreekt van zelf dat deze verbinding niet alleen van belang is voor de luchtpassagiers van de Sabena, doch ook voor de vreemde maatschappijen die hun kantoren in het gebouw zullen kunnen inrichten, alsook voor alle personen die zich langs de snelste weg naar Melsbroek willen begeven; zoals: het personeel werkzaam in de luchthaven en zij die deze laatste willen bezichtigen of de thee op het terras van de luchthaven willen genieten.

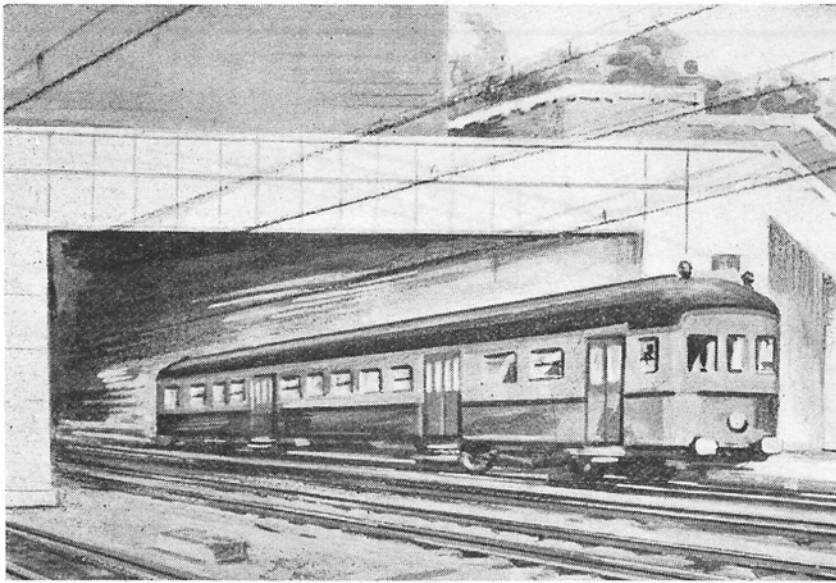
De eersten

Met het doorvoeren van dit plan geeft Brussel aan de wereld het bewijs van zijn ondernemingsgeest, van zijn vindingrijkheid, van de bezorgdheid van zijn magistratuur om de vooruitgang op de voet te volgen en van de juiste kijk die de stadsoverheid op het belang van het luchtverkeer heeft.

België ziet men volgaarne als de draaischijf van Europa waar alle spoorweg- en luchtverbindingen samenkomen. De Noord-Zuidverbinding en het rationeel gebruik dat men er, vooral in de Centrale Halte, zal van maken, moeten deze indruk nog versterken.

Niet alleen zullen de reizigers uit Oostende, Luik, Namen zonder moeite of tijdsverlies Brussel per trein kunnen doorkruisen, maar praktisch zullen ze eender welk van de 26 landen, die door de Belgische luchtlijnen in de wereld bediend





Motorwagen type Sabena.

worden, kunnen bereiken, door eenvoudigweg de trein te nemen in het station van hun verblijfplaats.

Dit zal de eerste verwezenlijking van die aard in de wereld zijn en een van de meest treffende voorbeelden van de vruchtbare samenwerking die tussen de spoorweg en de luchtweg kan tot stand komen en waarbij de ene de andere aanvult.

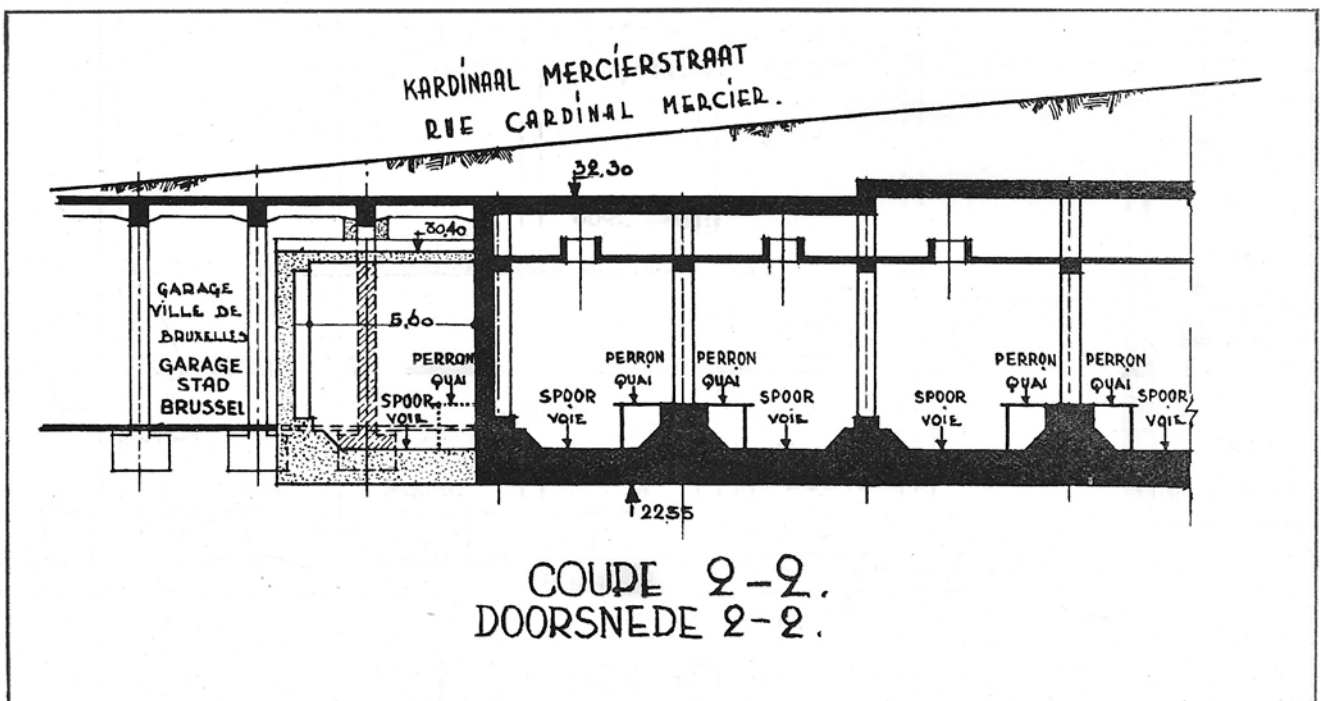
Laten we daaraan toevoegen, dat men het voornemen koestert van het dak van het gebouw, dat voor de luchtvaart bestemd is, een betonnen platform voor hefschroefvliegtuigen te maken. Zo zal de Verbinding niet alleen Brussel voorzien van een station meer, maar ook van een luchtstation en een « helihaven ».

De werking

In haar oorspronkelijke toestand bood de tunnel van de Verbinding in de middenkoker van de Centrale Halte geen ruimte voor een lijn en een kopperron voor het stationeren van treinen naar Melsbroek, doordat de zes bestaande doorgaande sporen volstrekt onmisbaar waren. Om het ontwerp te kunnen uitvoeren, werd besloten de koker zodanig te verbreden, dat onder het gebouw van de Sabena en er rechtstreeks mee verbonden, een extra-spoor (tussen sporen 5 en 6) over een lengte van 150 m. met een perron van een zestigtal meter zou kunnen aangelegd worden. Deze verbreding, die thans wordt uitgevoerd, biedt geen bijzondere moeilijkheid, vermits het de uitzetting betreft

van de westervand van de tunnel, waar het vraagstuk van de verlaging van het grondwaterpeil en de gronddruk niet oprijst. De werken zullen ongeveer 10 maand duren. Ze kunnen uitgevoerd worden zonder storing voor het straatverkeer en zonder wijzigingen in het bestaande wegnnet.

Deze lijn zal kunnen geëxploiteerd worden zonder enige hinder voor het spoorverkeer der Verbinding. De treinstellen met bestemming naar de luchthaven zullen naar spoor 6 overgaan over een gewone spoorwisseling en omgekeerd zullen de stellen komende uit Melsbroek met dezelfde spoorwisseling naar het middenperron overgaan bij het verlaten van spoor 5. Daar de spitsuren van het spoorverkeer niet samenvallen met die van het luchtverkeer, zullen de treinstellen elkander met passende tussenpozen kunnen opvolgen.



Om het kwartier

Welk zal het traject van de verbinding Centrale Halte-Melsbroek zijn? Van in het Noord-Leuven. Te Zaventem takt de station volgt het de lijn Brussel-torwagena af naar de luchthaven, rijdt omheen het vliegveld en zet de reizigers af aan de bestaande luchthalte.

In de richting Melsbroek-Brussel zal een Engelse vertakking ter hoogte van de spoorvertakking van Zaventem aangelegd worden, zodat het verkeer van de lijn Brussel-Leuven, waarvan de electrificatie voor 1954 voorzien wordt, niet in het minst zal gehinderd worden.

De technische diensten van de N.M.B.S. menen dat de kosten van het te Zaventem te bouwen kunstwerk niet meer dan acht miljoen zullen bedragen.

De motorwagens zullen de afstand Centrale Halte-Melsbroek in 15 minuten afleggen, Er zullen twee motorwagens per uur zijn op de drukke verkeersuren van de N.M.B.S. (die niet met de spitsuren der Sabena samenvallen). Op de drukke verkeersuren van de Sabena zal men drie, ja zelfs vier motorwagens per uur inleggen.

Het technisch aspect

We laten ons oog nu meer in het bijzonder gaan over het werk dat het N.B.V. moet volbrengen om de tunnel open en weer dicht te maken ten einde een bijkomende tunnelkoker voor de aanleg van het afwijkende zesde spoor te bouwen.

Vooraleer met enige afbraak te kunnen beginnen, behoren op het westelijk perron houten schotten opgericht te worden, om de nieuwe bouwplaatsen af te zonderen van het overige deel der spoorwegverdieping waarvan de voltooiingswerken in uitvoering zijn.

De bouwplaats wordt onderverdeeld in drie onderscheiden sectoren; a) de sectoren noord en zuid waar de huidige tunnelmuur dient weggebroken voor het doorlaten van het afwijkende doorgaande spoor; b) de centrale sector waar de huidige muur in stand gelaten wordt; c) de sector Kardinaal Mercierstraat waaronder de ondergrondse garage der Stad Brussel zich bevindt en alwaar kolommen alsook een deel der beide muren langsheen de rooilijnen noord en zuid van deze verkeersweg dienen gesloopt.

De te maken bijkomende koker biedt een maximumbreedte van 6 m. 50, met inbegrip van de dikte van de nieuwe westelijke tunnelmuur.

De beide openingen tot stand te brengen in de huidige tunnelmuur zijn respectievelijk 70 meter (noordkant) en 56 meter (zuidkant) lang.

De achtereenvolgende fasen der werken zijn als volgt :



Interieur van een viermotorige DC 6.. — De steward presenteert de « Grote Zeekreeft » ergens boven de Atlantische Oceaan.

a) Grondwerken :

In de zuidelijke sector een uitgraving 10 tot 13 meter diep, aan de westkant door de muur van de garage der Stad Brussel beschut. In de noordelijke sector, een even diepe uitgraving van 20 meter breedte aan de kam van een banket van 4 meter breedte gevolgd van een talud van 4/4.

De nadruk dient er op gelegd dat het graafwerk wordt uitgevoerd in een bodem die drooggelegd is door het draineringsriool van de tunnel.

b) Afbraak :

In de beide openingen moet de betonnen muur van 60 centimeter dikte gesloopt worden, waarbij voorlopig in stand gelaten worden : de los van de muur staande kolommen, de grote onderbalk van 2 m. 50 × 2 m. hoogte, de onderste buitenhiel van de tunnelmuur en de muur van de onderste tussenverdieping van de tunnel op peil 30,70, want het opvangen van de bestaande lasten vereist dat, op bepaalde plaatsen, over de ganse hoogte van deze tussenverdieping, dwarsbalken aangebracht worden.

In de sector van de Kardinaal Mercierstraat moet een deel van de beide muren van gewapend beton van 1 meter dikte over een breedte van 6 meter en een hoogte van 8 meter afgebroken worden; hierbij wordt de eerste rij der binnenste kolommen voorlopig behouden.

c) Bouw van de nieuwe koker :

In de sectoren noord en zuid bouwt men eerst nieuwe kolommen, bovendien de verlenging van de vloer en de nieuwe westelijke muur, verder platen en dwarsbalken voor het afsluiten van de nieuwe koker. Aldan kunnen de kolommen van de oude tunnelmuur gesloopt worden. Men sluit eveneens de onderste tussenverdieping met een nieuw schot.

In het centraal gedeelte bouwt men de nieuwe vloer, de nieuwe muur en de plaat op de nieuwe koker die zal dragen op een inkeping gehakt in het deel van de bestaande oude muur die behouden wordt.

In de sector van de Kardinaal Mercierstraat wordt de bouw op dezelfde wijze als in de naburige sectoren uitgevoerd; balken, vaak van zwaar formaat moeten aangebracht worden voor het stutten van de door de straatweg overgebrachte lasten die voordien door de naderhand af te breken kolommen opgevangen werden.

Twee dwarsbalken, enerzijds opgelegd op de buitenmuur van de nieuwe koker en anderzijds op de oude tunnelmuur, worden aan weerszijden van de te slopen kolom gebouwd. De oorspronkelijke balken van het vulwerk, waarop het vulwerk van de wegenis rust, worden met betonblokken vastgezet op de nieuwe dwarsbalken waarvan zoëven gewaagd werd en alsdan kunnen de kolommen weggebroken worden.

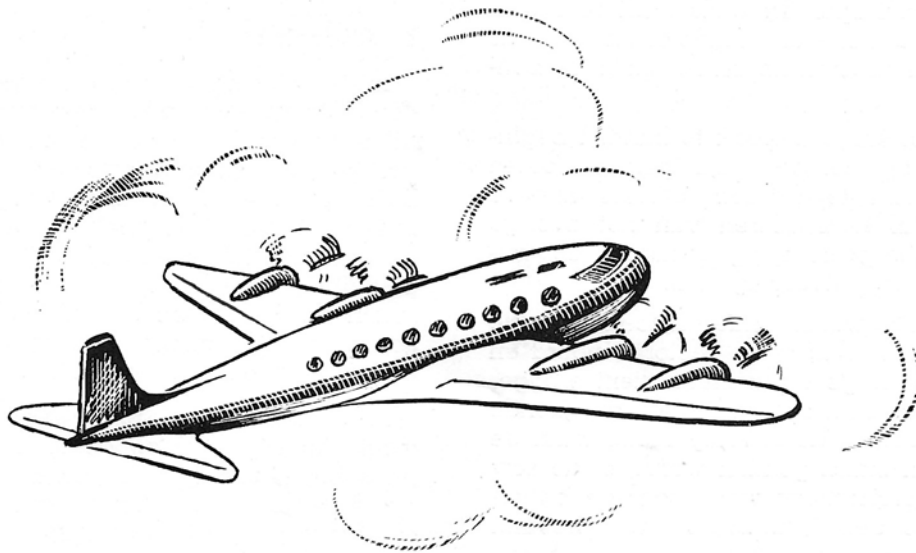
Ter herinnering weze hieraan toegevoegd dat

in de zuidelijke sector zich de centrale S2 voor de aanzuiging van verse lucht bevindt; deze leunt aan tegen de westelijke muur van de tunnel, die aldaar moet weggebroken worden. Deze centrale behoort dus eveneens gesloopt en in de aslijn van het perron wederopgebouwd te worden. Het mechanisch gedeelte van deze centrale is volkomen gemonteerd en bedrijfsvaardig. Het dient derhalve gedemonteerd en op zijn nieuwe montageplaats wederopgesteld.

Besluit

Het «Sabena»-gebouw met zijn vertrekstation, zijn lokettenhal, zijn centrale plaatsbespreking, zijn bevrachtungskantoren, zijn opslagplaatsen, zijn ruime autoparkeerplaats en de modernste verfijningen zal voor einde 1953 of begin 1954 klaar zijn.

Van de voltooiing van dit gebouw hangt de verdere urbanisatie van de omgeving der Verbinding af; deze zal van een wijk, die thans in werkterrein herschapen is, een der meest bedrijvige centra der Belgische hoofdstad maken.



PERSONALIA

Dhr F. BERTRAND



DHR F. BERTRAND is op 16-4-1895 te Villers-deux-Eglises geboren. Na de cursussen aan de Middelbare School te Philippeville en het College te Edingen gevolgd te hebben,

trad hij in September 1912 als rechtstreeks klerk in dienst bij het Beheer der Belgische Staatsspoorwegen (Trekdienst en Materieel). Hij legde zich tegelijk toe op de studie voor burgerlijk bouwkundig ingenieur aan de Universiteit te Leuven, waar hij in 1922 een onderscheiding behaalde. Deze studie werd gehinderd ingevolge een onderbreking van 5 jaar voortvloeiende enerzijds uit de oorlog 1914-1918 en één jaar wederoproeping onder de wapens. Hij werd in December 1922 benoemd tot sectiechef en gehecht aan de Centrale Werkplaats Cuesmes tot in Juli 1923, daarna aan het locomotiefdepot Tamines tot in Juni 1924. In Maar 1924 nam hij deel aan de wedstrijd voor ingenieur van Trekdienst en Materieel waarin hij de 2^e plaats verwierf.

Men vindt hem dan als ingenieur te Jemelle van 10 Juni 1924 af. Vervolgens als eerste ingenieur van het Materieel te Namen van 1 Januari 1940 af. Hij werd einde 1948 benoemd tot groepschef te Namen en met ingang van 17 Augustus 1949 als adjunct-kabinetschef gedetacheerd bij de Minister van Verkeerswezen. Benoemd tot hoofdingenieur in Februari 1951 werd hij, bij beslissing van de Raad van Beheer der N.M.B.S., geroepen tot de rang van Adjunct-Directeur-Generaal met ingang van 1 October 1952.

Dhr LOUMAYE



DHR LOUMAYE, burgerlijk electrotechnisch-werktuigkundig ingenieur der promotie 1932, is in Februari 1934 ingevolge een wedstrijd bij de Dienst der Exploitatie van de N.M.B.S. in dienst getreden.

Na de gebruikelijke stage in de verschillende diensten werd hij in Juni 1935 als adjunct van de Eerste Inspecteur der Exploitatie te Bergen aangewezen.

De oprichting in 1940 van de Directie der Technische Exploitatie had zijn overplaatsing naar de Directie der Exploitatie tot gevolg, alwaar hij eerst als ingenieur tot in 1948, daarna als eerste ingenieur zich had bezig te houden met de technische studiën in hun verband met de exploitatie : inrichting van stations, sporen, seininrichting, gebouwen en inzonderheid de wederopbouw der tijdens de oorlog 1940-1945 vernielde of beschadigde installaties, de vormingsstations, de Noord-Zuidverbinding, de vereenvoudiging der lijnen met gering verkeer enz...

Dhr Loumaye is reserve-officier der artillerie en, sinds 1950, titularis van de cursus Spoorwegexploitatie aan de Katholieke Universiteit te Leuven.

Hij werd zo pas geroepen tot de functie van adjunct-kabinetschef bij dhr Segers, Minister van Verkeerswezen, ter vervanging van dhr Bertrand, bevorderd tot Adjunct-Directeur-Generaal der N.M.B.S.

Dhr PINSART



NA de middelbare studiën aan het Atheneum te Elsene trad dhr Pinsart op 21 October 1905 als hulpklerk in dienst bij het Beheer der Staatsspoorwegen. Op 30 Juni 1910 werd hij tot klerk benoemd ingevolge het toentertijd bestaande bevorderingsexamen.

Gehecht aan het Algemeen Secretariaat van het Departement volgde hij tijdens de eerste wereldoorlog de regering naar Le Hayre, waar zijn schitterende hoedanigheden van organisator hem bij de bevrijding van het grondgebied een benoeming tot hoofdklerk deden te beurt vallen.

Bij het Algemeen Secretariaat, waar hij zijn functies hervat had, werd hij met de leiding van het Bureau voor Toezicht over de Uitgaven belast en verwierf in 1923 de graad van onderbureauchef.

Het onder zijn leiding staande bureau zou de Middeldienst van Rekenplichtigheid en van Toezicht over de Uitgaven worden, later omgevormd tot Directie der Financiën.

Dhr Pinsart werd in 1925 tot bureauchef en enige tijd later tot afdelingschef bevorderd.

Het bureau dat dhr Pinsart met een zeldzame bevoegdheid leidde, beantwoordde niet aan zijn temperament. Hij bekwam dan ook in 1930 een benoeming tot inspecteur, belast met de organisatie en de controle van de magazijnen der voorraadartikelen.

Dhr Pinsart gaf in zijn nieuwe functie blijk van een uitzonderlijk organisatorisch talent. De Nationale Maatschappij heeft hem voor een goed deel de uitstekende resultaten te danken die in deze belangrijke sector van haar bedrijf verkregen werden.

De inspectie van uitgaven en verbruik nam aldaar een grote uitbreiding en als beloning voor bewezen diensten gaf de Nationale Maatschappij in 1946 de leiding er van in handen van dhr Pinsart met de rang van eerste inspecteur.

Uitnemend ambtenaar met een helder inzicht en een ongemene werkwijze, verlaat dhr Pinsart de Maatschappij, bij het bereiken van de leeftijdsgrens, met een vitaliteit die vele hem benijden.

Dhr L. DEVROYE

DHR L. DEVROYE, Inspecteur op het bureau van het Secretariaat der Algemene Directie, ging op 1 Augustus 1952 met rust.

In 1890 te Brussel geboren en tweede kind uit een gezin van vijf kinderen, trad hij, in 1908, als Ordeklerk op de proef, in dienst bij de Spoorweg, nl. in het locomotiefdepot Aarlen. Hij doorliep verscheidene trappen der hiërarchie, legde in 1925 met welslagen de examens voor het ambtenaarschap af en werd achtereenvolgens benoemd tot Onderbureauchef, dan tot Bureauchef (1940) en in 1945 bij de Algemene Directie gedetacheerd. Het jaar daarop ging hij over naar het Kabinet van de Directeur-Generaal en werd bevorderd tot Eerste Bureauchef in 1948, dan tot Inspecteur in 1950.

Dhr L. Devroye die een actief, toegewijd en gedienschtig ambtenaar van grote verdienste was en immer blijk gaf van een opmerkenwaardige arbeidskracht en een groot aanpassingsvermogen, laat niet dan goede herinneringen na bij de Algemene Directie waar zijn vertrek eenparig betreurd wordt?

Na een loopbaan van 44 jaar noeste arbeid, heeft hij recht op een lange en gelukkige rust. Dit is wat wij hem toewensen.

Dhr Charles ENGELEN

« Onze goeie Charles », zoals dhr Sergijsels dit heef fijn uitdrukte in zijn afscheidstoespraak, verlaat de N.M.B.S. samen met dhr Delory die hij jaren lang met toewijding gediend heeft.

Na zijn moedige deelname aan de veldtocht 1914-1918 bij de Karabiniers-Wielrijders, de Gidsen-Wielrijders en het 6^e Atilliereregiment, nam hij op 20 October 1919 als bode dienst bij het Ministerie van Spoorwegen (Algemeen Secretariaat); in 1926, bij de oprichting van de N.M.B.S., werd hij deurwachter van dhr Gabriel Jadot, Directeur der Financiën.

Dan, toen dhr Delory deze laatste opvolgde, trad Charles — zoals hij in de omgang genoemd werd — in zijn dienst.

Hij zou hem niet meer verlaten...

Dhr Charles Engelen, die een ijverig, actief, toegewijd en bescheiden bediende was en immer van een onwrikbaar optimisme getuigde, stond in hoog aanzien bij zijn chef en allen die met hem in betrekking waren.

Bij zijn heengaan werd hem op 17 September 1952 een hartelijke hulde gebracht.

Dhr Sergijsels, Adjunct-Eerste Inspecteur, gaf op roerende wijze uiting aan de oprechte gevoelens van alle leden der Algemene Directie en dhr Delory, in een hartelijk en fijnzinnig woord, sprak zijn grote voldoening uit over de wijze waarop hij zijn functie gedurende meer dan een kwarteeuw vervuld had.

Een aandenken werd aan de « goeie Charles » aangeboden : een modern visgerei... waarmee hij naar hartelust zal kunnen hengelen.



Herdenkingsplechtigheid ter nagedachtenis van de heer **Marcel Franckson**

Op Zaterdag 20-9-1952, voormiddags, had in het Hoofdgebouw van de N.M.B.S., Leuvenseweg, een roerende, hoewel eenvoudige plechtigheid plaats tot nagedachtenis van dhr Marcel Franckson. Waren daarop aanwezig, buiten Mevr. Franckson en haar beide zonen, dhr Jacquet, die het Franse Gezantschap vertegenwoordigde, kolonel Flacon, majoor Bodeux, de hoge ambtenaren van de Algemene Directie en de Directies, oud-medewerkers van dhr Franckson bij de Dienst M.A., dhr Denis, voorzitter van de N.V.W.S., de beheerders van de « Fraternelle » van de Dienst Hotton, vertegenwoordigers van de Regionale van Brussel van de N.V.W.S., enz.

Dhr Georges, voorzitter van deze laatste groepering, zet in enkele woorden het doel van de plechtigheid uiteen en verleent vervolgens het woord aan dhr F. Delory, Directeur-Generaal van de N.M.B.S. die de volgende toespraak houdt :

Op verzoek van de Gewestelijke Afdeling van Brussel van de Nationale Vereniging van de Weerstanders van het Spoor, zijn we hier samengekomen om hulde te brengen aan een man die een grote eer is voor de Nationale Maatschappij.

Geboren te Bressoux, in 1884, behaalde dhr Franckson in 1906, aan de Universiteit van Luik, op schitterende wijze het diploma van burgerlijk mijnningenieur en het jaar daarop dat van electrotechnisch ingenieur.

Van 1908 tot 1911 behoorde hij tot de Regie van Telegraaf en Telefoon en in zijn eerste aanschrijving staat hij aangekend als een element van grote waarde, met een zeer uitgebreide cultuur, en zich ijverig wijdende aan de schone kunsten. Het was een humanist in de volle edele betekenis van het woord.

In 1912 trad hij in dienst bij de Electriciteitsdienst, die toen opgericht werd, en tijdens de oorlog 1914-1918 te Le Havre nam hij deel aan de werkzaamheden van het organisme, belast met de studie van de electricisering der Belgische spoorwegen.

In 1919 werd hij bevorderd tot eerste ingenieur en drie jaar later tot hoofdingenieur, directeur van dienst bij de Directie der Bevoorradingen.

In 1927 ging hij over naar de N.M.B.S., waar de betiteling niet dezelfde is; het volgende jaar is hij eerste ingenieur bij de Dienst van het Materieel.

In het begin van 1930 werd hij belast met de leiding van de afdeling « Studiën betreffende de rijtuigen en wagens en de herstelling van rijtuigen ».

Van 1-7-1931 tot 1-1-1933 werd hij bij het kabinet van de Minister van P.T.T. gedetacheerd.

Op 1-7-1937 werd hij benoemd tot hoofdingenieur om de nieuwe afdeling van elektrische tractie (rollend materieel) te leiden; in 1940 is hij bovendien belast met de opvolging van dhr Duquesne: afdeling bovenleidingen en onderstations.

Dit is, al te bondig geschetst, de mooie en vruchtbare loopbaan van deze uitstekende ingenieur, gewijd aan de wetenschap en aan de openbare zaak...

10 Mei 1940!... Oorlog!... Dhr Franckson is 56 jaar oud. Hij zou, als zovele anderen, een afwachtende houding kunnen aannemen, de kat uit de boom kijken. Zijn geweten schrijft hem zijn vaderlandse plicht voor: in Oktober 1940 is hij medestichter van de bekende groep Hotton... Gewapend Verzet, sabotage, inlichtingsdienst... Zijn beide zonen, Renaud, geboren in 1918, en Marcel, geboren in 1922, helpen hem bij zijn moedige en ondergrondse werking.

Alle drie moeten in Februari 1943 onderduiken.

Op 27-5-1944 wordt de vader gegrepen en naar het akelige kamp van Breendonk gezonden, waar, in weerwil van de folteringen die hij moet ondergaan, heldhaftig zwijgt, gelijk aan de grootste helden uit de Oudheid.

Nooit zal hij de naam van zijn medewerkers verraden...

Overgevoerd naar Buchenwald, waarvan alleen reeds de naam doet sidderen, sterft hij er aan uitputting op 7-1-1945.

De stem van hen, die met hem aan de onafgebroken strijd tegen de invaller deelgenomen hebben, zal U de heldendaden verhalen van die held, wie het erkentelijke Land tot luitenant-kolonel van de Weerstand verheven heeft.

Ik heb eenvoudig tot taak U te zeggen, dat de Nationale Maatschappij verheugd is en er terecht fier op gaat onder haar staf een man geteld te hebben met een zo uitgebreide kennis en een zo dappere ziel.

Het bureau, waar hij zijn dagelijkse taak verrichtte, de plaats waar hij zijn studiën opmaakte, zal voortaan « Zaal Franckson » heten.

Zijn portret en een herdenkingsplaat zullen aan de toekomstige geslachten zeggen, dat daar een ingenieur werkte, die een hoog voorbeeld, een Belg, een strijder was voor een Ideaal, wiens fiere leuze onder alle omstandigheden « Dienen » was.

Ik betuig mijn grote dank aan Z. Exc. de heer Ambassadeur van Frankrijk, die zo welwillend was zich op deze plechtigheid te laten vertegenwoordigen; ik dank zeer oprecht Kolonel Flacon, van de Tweede Directie van het Ministerie van Landsverdediging te Londen, en Majoor Bodeux, vertegenwoordiger van Generaal Pire, Chef van het Geheim Leger.

Hun aanwezigheid ahier heeft voor ons een betekenis die wij ten volle waarderen.

Aan Mevrouw Franckson, die de trouwe en dappere medewerkster van haar man was, breng ik de hulde van onze eerbiedige sympathie en dankbaarheid.

Aan dhr Renaud Franckson, scheikundig ingenieur bij de Nationale Maatschappij, aan dhr Marcel Franckson, doctor in de medicijnen, aan deze voorbeeldige zonen, die met gans de onstuimigheid van hun jeugd en gevaarvolle dapperheid, hun vader bij zijn gevaarvolle vaderlandlievende taak bijstonden, betuig ik onze ontroerde gelukwensen en in ons aller naam, zeg ik hun hartelijk DANK!

Vervolgens sprak dhr Van Mierenhocht, boekhouder bij de N.M.B.S. namens de groep Hotton, waartoe hij behoort.

Na dhr Delory bedankt te hebben, schetst hij het heldhaftig avontuur van dhr Franckson.

Hij nam deel aan de oprichting van het Toezichtscomité te Brussel, actiegroep verbonden aan het Belgisch Legioen, hij leidde de organisatie er van, ontwierp het plan tot sabotering van de Duitse transporten in de Brusselse streek en controleerde de uitvoering er van in 1942 en in het begin van 1943. Bovendien die hoofdtaak, spande hij zich in om stelselmatig de vijandelijke geheime documenten over de spoorverbindingen in bezet België te ontvreemden en ze aan Londen door te geven, door bemiddeling van verscheidene inlichtingsnetten.

Door de Duitse politie verdacht, liet hij zijn post bij de Nationale Maatschappij staan en verliet hij zijn woning op 12-2-1943 om de strijd ondergedoken voort te zetten, samen met zijn beide zonen Renaud en Marcel, die zijn rechtmatige trots uitmaakten.

Zonder zich zelf enige rust te gunnen, stippelde hij een vluchtlijn naar Noord-Afrika uit, leidde hij de actiegroepen in de Ardennen (de Famenne en de Barak van Fraiture), vervolgens in de streek van Namen (te Namen en te Eghezée) en tussen Samber en Maas (te Chimay, Couvin en Fosses). Hij richtte het gewestelijke bestuur en het bevoorradingscentrum van Luik in. Hij stippelde in code de mededelingen, de veiligheidsmaatregelen uit. Hij maakte de sabotage- en guerrillaplannen op, die zijn eenheden moesten uitvoeren.

Eilaas, toen hij aan zijn adjuncten de laatste onderrichtingen verstrekke voor de vernielingen die bij de ont-schepping der verbondenen moesten uitgevoerd worden, werd hij op 27 Mei 1944 te Forville gevat, om te worden opgesloten in het Kamp van Breendonk, waar hij op de wreedste wijze werd gefolterd, en vervolgens overgevoerd naar het akelige kamp van Buchenwald, waar hij op 7-1-1945 overleed.

Om zijn heldhaftig gedrag werd hij op de volgende wijze aan de dagorder gesteld van het Geheim Leger, waarvan het diploma door Majoor Bodeux, vertegenwoordiger van Generaal Pire, zal overhandigd worden.

« Ik vermeld de heer Marcel Franckson aan de dagorder.

- Stafoverste en tweede bevelhebber van de Dienst Hotton, gestorven voor de Vrijheid.
- Verzetsman van het eerste uur, met het verhevenste ideaal, heeft alles geofferd in de ondergrondse strijd tegen de bezetter.

— Medestichter van de Groepering in Oktober 1940, uitstekend organisator, bezielde met een onvermoeibare ijver ondanks zijn leeftijd, vormde en organiseerde de sectoren en eenheden van de Dienst Hotton in de provincies Namen, Luik en Luxemburg, richtte de veiligheidsmaatregelen en het verbindingsnet in, maakte de plannen op tot sabotering van de Duitse transporten en mededelingen, hield toezicht op de uitvoering van de verrichtingen tot in het maquis, gaf aan de Groepen de stoot die ten zege gevoerd heeft.

— Hoewel sedert 1943 hardnekkig door de vijand opgespoord, zette zijn actie met verdubbelde wilskracht en daadvaardigheid voort, van allen eerbied en bewondering afdwingend.

— Door de Duitsers gevat op 27 Mei 1944, op het ogenblik dat hij aan zijn adjuncten de laatste onderrichtingen van het Opperkwartier der Geallieerde Expeditiekrachten mededeelde, werd opgesloten te Breendonk, waar een uitzonderlijk wrede behandeling zijn wilskracht en stilzwijgen niet konden doen breken; vervolgens overgevoerd naar de galei van Buchenwald, stierf hij er op 7 Januari 1945, bij zijn gezellen de gedachtenis latende van een waardig man, waardig en edelmoedig gebleven in de tegenspoed

(w. g.) Generaal Pire.

Bovendien hebben de Belgische en Franse Regeringen hem ten militairen titel eretekens verleend, die binnen enkele ogenblikken aan Mevrouw Franckson zullen ter hand gesteld worden, onderscheidenlijk door de heer vertegenwoordiger van Z. Exc. de Ambassadeur van Frankrijk en dhr Ko'onel Flacon van de Tweede Directie van het Belgisch Ministerie van Landsverdediging te Londen.

Mijne Heren, door uw aanwezigheid op deze plechtigheid, hebt gij een schitterende hulde willen brengen aan het vaderlandlievend gedrag van dhr Franckson. Uit naam van al mijn kameraden van de Dienst Hotton, dank ik U. Ik dank eveneens de leden van de Regionale van Brussel van de Bond der Verzetsspoormannen, die de promotoren van deze plechtigheid geweest zijn.

We twijfelen er geenszins aan, mijn kameraden en ik, dat op dit ogenblik uw gedachten uitgaan naar onze « man Franckson », die met een moed en zelfopoffering, waarvan gij de omvang zult beseffen, niet aarzelde om aan het vaderland te offeren datgene wat haar het dierbaarst op aarde was: haar man en haar beide zonen.

Dhr Jacquet, vertegenwoordiger van de Franse Ambassadeur, overhandigt aan Mevr. Franckson de kentekens van Ridder van het Erelegioen, het Oorlogskruis met Palm en de benoemingsbrief van dhr Franckson, na het overlijden, tot reserve-luitenant-kolonel van het Franse leger.

Dhr Georges, voorzitter van de Regionale van Brussel van de N.V.W.S., verzoekt de vergadering zich te begeven naar het oud bureau van dhr Franckson.

In dit bureau worden de vlaggen opgelicht om het portret te laten verschijnen van dhr Franckson en een plaat waarop, in enkele woorden, zijn offer vermeld wordt.

Dhr Marcel Franckson, een der zonen van dhr Franckson, dankt in ontroerde bewoordingen namens zijn familie en zegt onder meer, dat in de dubbelzinnige tijden waarin we leven, het tot vertrouwen stemt vast te stellen, dat de herinnering niet vergaat en hij hoopt dat het offer van zijn vader en van al de verzetsspoormannen niet vruchteloos zal geweest zijn.

Op verzoek van dhr Georges, begeven de aanwezigen zich aan de voet van het gedenkteken der doden van 1914-1918, waar Mevr. Franckson bloemen neerlegt en even verwijlt, omringd door haar zonen Renaud en Marcel.

DE VERVOERSORDENING

door dhr. DELORY, Directeur Generaal van de N.M.B.S.

HERHAALDELIJK hadden we het reeds over de financiële problemen van de Nationale Maatschappij. Deze problemen maken steeds de hoofdbekommernis van haar leiders uit.

Van jaar tot jaar gaat men stap voor stap vooruit en worden uitslagen verworven. Er blijft echter nog heel wat weg af te leggen.

Onlangs nog heeft de Regering op voorstel van dhr. Minister van Verkeerswezen aangenomen, dat de Staat voortaan aan de Nationale Maatschappij de prestaties zou betalen die zij kosteloos of tegen verminderde prijs in het belang van de gemeenschap levert. Dit vertegenwoordigt een vergoeding van zowat 500 miljoen fr. per jaar.

Er moet steeds op het volgende gehamerd worden: de financiële moeilijkheden van de Nationale Maatschappij vinden feitelijk hun oorzaak in de wanverhouding tussen haar ontvangsten en haar uitgaven.

Terwijl deze, vergeleken met vóór de oorlog, op een vermeerderingscoëfficiënt even boven 4,50 liggen, wat voor de meeste bedrijven het geval is, blijven haar inkomsten beneden 3,25.

Dit is heel het drama.

Wat valt er te doen?

De tarieven op het peil der uitgaven brengen. Geen sprake van 's Lands economie zou het niet kunnen dragen en men zou daardoor overigens de Spoorweg blootstellen aan de scherpere gevolgen van de mededinging, waarover we verder een woord zullen zeggen.

In April 1946 had de Nationale Maatschappij, dank zij een tarievenverhoging, haar ontvangsten en uitgaven in evenwicht gebracht.

Naderhand stegen de uitgaven voor personeel en kolen. Elke tariefverhoging werd geweigerd en de Maatschappij werd zelfs verplicht de 10 % korting toe te passen die Eerste-Minister Van Acker verordend had.

Als schadeloosstelling verleende de Staat aan de Maatschappij toelagen ten bedrage van de verhoogde uitgaven. Dit subsidiëringstelsel, dat weleens gehekelde werd, duurde tot in 1949.

Sedert 1950 wordt het geleidelijk opgeslorpt en volgens het plan van dhr. Minister van Verkeerswezen, moet het uiterlijk in 1954 een einde nemen.

Het stelsel werd vervangen door:

- tariefverhogingen in de mate van het mogelijke,
- de betaling, door de Staat, van kosteloze of goedkopere prestaties in het algemeen belang,
- nieuwe bezuinigingen.

In zake besparingen valt er een belangrijk cijfer aan te halen.

Sedert 1946 heeft de Nationale Maatschappij voor **2,5 miljard fr. besparingen** per jaar verwezenlijkt.

De oorzaken van de kwaal waaraan de Nationale Maatschappij lijdt zijn gekend. Er werd herhaaldelijk verklaard en bewezen, dat ze niet te wijten zijn aan een gebrekkig beheer.

Het redmiddel werkt langzaam, vooral doordat de Staat, telkens als hij moet aangesproken

worden om te betalen wat hij verschuldigd is, steeds op begrotingsmoeilijkheden wijst.

Er blijven enkele vitale vraagstukken op te lossen:

de financiering van de electriciteitsvoorziening, de vlotmaking van het Vernieuwingsfonds, het vraagstuk der pensioenen.

Ik wil er U thans niet over spreken. Dit zou ons te ver leiden.

Verleden jaar had ik de gelegenheid U een paar woorden te zeggen over de spoorwegproblemen van een Europees standpunt uit.

Ditmaal zou ik U enkele gedachten willen uiteenzetten in verband met een zaak van ongemeen groot belang en waarvoor een oplossing zó moeilijk te vinden is, dat ze in alle landen gesteld is en waarvoor tot dusver geen bevredigende oplossing gevonden werd.

Het betreft de ordening van de vervoermiddelen.

Hoewel het luchtvervoer in ons land een steeds grotere uitbreiding krijgt, zal ik er me bij bepalen U over de drie voornaamste mededingers te spreken:

het Spoor,
het Water,
de Weg.

Laten we eerst de onderscheiden positie van deze drie vervoerstelsels nader bepalen.

Reizigers.

In 1951 waren er 11,8 miljard reizigers-km, waarvan 4,6 over de Weg en 7,2 per Spoor.

Het Spoor verwerkt dus 61 % van het verkeer in plaats van 74 % in 1937 (8,7 miljard reizigers-km, waarvan 6,4 miljard voor het Spoor).

Goederen.

In 1951 waren er 12,8 miljard tonnen-km zware goederen:

Spoor	6,6 miljard t-km.
Water	3,5 miljard t-km.
Weg	2,7 miljard t-km.

Het spoor heeft 52 % van het totaal verkeer verwerkt. Het is niet zonder belang op de evolutie van het goederenvervoer in België te wijzen.

Van 1937 tot 1951 steeg het van 19 tot 25 miljard tonnen-km.

De capaciteit van de Spoorweg verminderde lichtjes; ze daalde van 1.800.000 tot 1.700.000 ton.

Die van de Waterweg steeg van 1.600.000 tot 2.200.000 ton en die van de Straatweg van 140.000 tot 403.000 ton (78.000 tot 150.000 voertuigen).

Het verkeer van deze drie vervoermiddelen, vóór en na de oorlog, verliep als volgt:

	1937	1951
	(miljarden t-km)	
Spoor	6,7 (63 %)	6,6 (52 %)
Water	3,2 (30 %)	3,5 (27 %)
Weg	0,8 (7 %)	2,7 (21 %)
	10,7 (100 %)	12,8 (100 %)

Hieruit blijkt duidelijk, dat hoewel de Spoorweg een hoofdrol in het vervoer in ons land

blijft vervullen, zijn belangrijkheid besnoeid werd door de aanhoudende actie van zijn mededingers.

Waarom moeten de gevolgen van de mededinging die de Spoorweg ondergaat toegeschreven worden?

Toen de Spoorweg nog een feitelijk monopolie genoot, kon hij zijn ontvangsten en uitgaven in evenwicht houden.

Thans bestaat dat feitelijk monopolie niet meer en heeft de Spoorweg al de verplichtingen van het oud regime behouden, terwijl zijn mededingers die niet hebben.

De Spoorweg draagt de lasten van het onderhoud en de vernieuwing der sporen, de lasten van de seininrichting en van het bewaken der overwegen.

Zijn mededingers, Weg en Water, dragen geen dergelijke lasten.

De Spoorweg moet alle vervoer aannemen dat hem aangeboden wordt en moet zijn materieel effectief in stand houden om op alle mogelijkheden bereid te zijn, zelfs wanneer zijn mededingers zouden te kort schieten.

Weg en Water zijn volkomen vrij het hun aangeboden vervoer aan te nemen of te weigeren.

De vrachtprijzen van de Spoorweg moeten door de Regering worden goedgekeurd en in het Staatsblad bekendgemaakt.

Die van zijn mededingers zijn zo soepel als maar mogelijk is.

Bij gemis van enige ordening ontwikkelt en moderniseert zich elk vervoermiddel, zonder acht te geven op de algemene behoeften van het land.

Voor het goederenvervoer past de Spoorweg het tariefstelsel ad valorem, nl. volgens de waarde van het goed, toe.

De koopwaar betaalt wat ze dragen kan, zonder haar kostprijs abnormaal te verhogen. Daaruit volgt dat kostbare goederen meer betalen; de Weg vindt daarin een dankbaar gebied.

Het Water, van zijn kant, zoekt de massale zendingen op.

Het Spoor moet dus op twee fronten strijden en kan doorgaans slechts zijn ontvangsten verminderen om zich te weren.

Wat gedaan om die bezwaren te verhelpen?

Er moet orde gebracht worden in het vervoer.

De verschillende vervoermiddelen moeten op gelijke voet gesteld worden: verplichtingen, onderbouw, tarieven.

Het algemeen belang moet vooraan geplaatst worden.

Wanneer de verschillende vervoermiddelen op gelijke voet zullen behandeld zijn, zal de keuze onbetwistbaar vallen op het beste vervoermiddel, wat prijs en kwaliteit betreft.

Om een rationele regeling van het vervoer vast te stellen, is het volstrekt nodig dat de openbare vervoermiddelen elk over een verantwoordelijk organisme zouden beschikken.

Het uitblijven van een organisatie op het gebied der wegen is de hoofdoorzaak van het gebrek aan ordening.

* * *

In alle landen werden door de internationale organismen die met de studie van het vervoer belast zijn, oplossingen voor de orderingsvraagstukken gezocht.

In België bestaat er daarover een uitgebreide literatuur.

Orderingscommissies werden opgericht. Verslagen werden opgemaakt.

De Regeringscommissie die het vraagstuk thans onderzoekt, dagtekent van 1949.

Belangrijke voorstellen werden gedaan in de zin van de hiervoren aangeprezen middelen.

Daaronder zouden we er graag twee naar voren brengen:

1° Alle vervoermiddelen op gelijke voet stellen in zake belastingen, onderbouwlasten en eventuele toelagen;

2° De oprichting overwegen van een « Gemeen fonds », gestijfd volgens nader te bepalen regelen, die in het kader van het algemeen belang onder meer de « afroming » van het verkeer door de Weg en de voordelen geboden door bepaalde takken van onze economie in aanmerking zouden nemen.

Sedertdien trachten onze mededingers eveneens hun bijzonder fonds te bekomen (Wegenfonds en Vaarwegenfonds).

Alvorens te besluiten, zouden we er U willen op wijzen dat in een groot buurland, Frankrijk, dat op spoorweggebied ook met ernstige financiële moeilijkheden te kampen heeft, onlangs enkele wetgevende maatregelen genomen heeft, waaronder de volgende:

1° De S.N.C.F. ontvangt van de Staat een bijdrage tot onderhoud en vernieuwing van het spoor, tot onderhoud van de kunstwerken en de veiligheidsinstallaties;

2° De S.N.C.F. ontvangt van de Staat een bijdrage in de bewakingskosten der overwegen gelegen op de Rijkswegen. Deze bijdrage is in de regel gelijk aan de helft van die uitgaven.

Het samengevoegd bedrag van die beide bijdragen mag niet hoger liggen dan 12 % van de bedrijfsuitgaven.

Daarentegen stort de S.N.C.F. aan de Staat een gebruiksvergoeding, vastgesteld in een % van de bedrijfsomvangsten. Ze belooft 2 % voor 1952 en zal elk jaar met een half procent toenemen tot 5 %, waarop ze zal blijven staan.

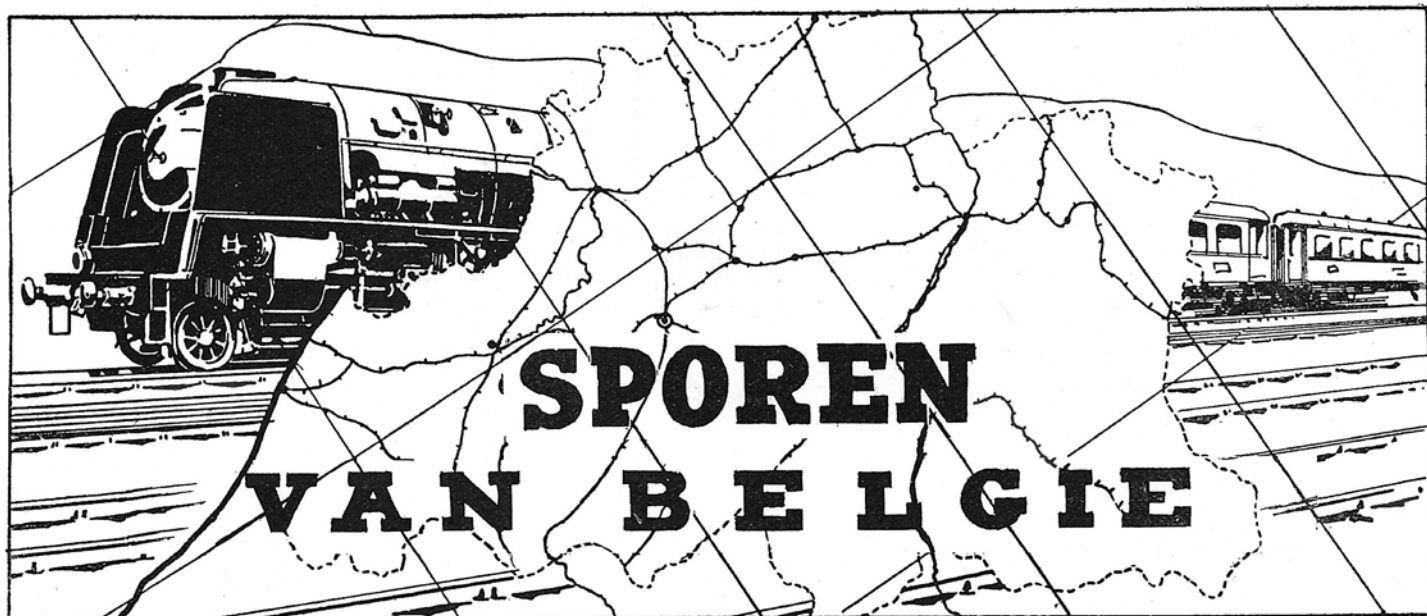
Als besluit van de voorafgaande overwegingen zouden we U willen zeggen.

— dat voor de moeilijkheden met dewelke de verschillende vervoermiddelen af te rekenen hebben, geen oplossing zal worden gevonden zonder dat de openbare machten desnoods de vereiste wettelijke maatregelen nemen;

— dat de Regering zonder verder verwijl de gelijkstelling op het gebied van de onderbouw zou moeten verordenen;

— dat derwijze zou moeten gehandeld worden dat voor de drie vervoermiddelen verantwoordelijke officiële instanties zouden bestaan, die overleg zouden plegen en samen de grondslagen zouden leggen van een ordening onder Regeringsgezag.

We zijn steeds de mening toegedaan geweest, dat de vervoersordering trapsgewijs moet tot stand komen, mede door het voorbereiden van een gunstig klimaat waaruit in de eerste plaats moet blijken, dat die ordening dient te steunen op het algemeen belang en met het doel een vervoerstelsel tot stand te brengen onder de beste voorwaarden van prijs en kwaliteit.



Ingebruikstelling van de Noord-Zuidverbinding op 5 October 1952

door dhr CREM, Directeur der Exploitatie met de
medewerking van dhr LOUMAYE, Eerste Ingenieur

DOOR de artikelen in « Treinen » verschenen is de lezer reeds bekend geraakt met het doel nagestreefd door de promotors der Noord-Zuidverbinding, met de omvang der werken tot ophoging van het Noord- en het Zuidstation en met de rol welke de exploitatie van deze nieuwe spoorverkeersader zal spelen in die der grote axiale lijnen van het net.

De ingebruikstelling der Verbinding is vastgesteld op 5 October 1952; ze zal slechts gedeeltelijk en in bepaalde voorwaarden doorgevoerd worden. Aan de hand van onderhavig artikel zal de lezer de noodzakelijkheid hiervan kunnen beoordelen.

We herinneren er aan dat, in de definitieve toestand, de Verbinding 6 sporen (3 kokers) zal omvatten, het Noordstation over 12 sporen met dubbele uitrij zal beschikken, het Zuidstation er 22 zal hebben, waarvan er enkel 18 met de Verbinding aangesloten zijn. In het Centraal station zal een zevende spoor het Sabena-perron, uitsluitend voor het verkeer met de nationale luchthaven te Melsbroek, bedienen.

Al deze installaties zijn thans in uitvoering en over niet al te lange tijd zullen ze alle volledig in bedrijf kunnen gesteld worden.

We herinneren er verder aan dat, in afwachting van de volledige electrificatie der lijnen die te Brussel uitkomen en om een langdurig oponthoud in het Noord- en het Zuidstation te voorkomen, de stoomtreinen met hun locomotief door de Verbinding zullen trekken; een elektrische tractor, achteraan de treinen in de richting Noord-Zuid, vooraan in de omgekeerde richting, verzorgt de sleepdienst in de tunnel.

Het is om aan de wens der reizigers te voldoen dat niet op de voltooiing der Verbinding en die

der werken in verband met de ophoging van Noord- en Zuidstation gewacht werd om deze verkeersweg open te stellen.

Op 5 October 1952 zullen dus de eerste treinen er doorheen lopen en het de reizigers mogelijk maken het hartje van Brussel te bereiken en aansluitingen voor de verschillende lijnen te vinden zonder van station te moeten veranderen.

We zullen achtereenvolgens nagaan hoever de inrichtingswerken gevorderd zijn en welke de voornaamste karakteristieken zijn van de installaties die op 5 October 1952 opengesteld worden, daarbij een beeld gevende van het treinverkeer dat op deze datum ingevoerd wordt.

I. Installaties in dienst op 5-10-1952

(zie fig. 1)

Ofschoon de sporen der Verbinding schier geheel aangelegd zijn, zal het verkeer slechts over de beide sporen van de middelste koker afgewerkt worden.

De voltooiingswerken zijn inderdaad een hinder om een bestendig verkeer te onderhouden in de andere kokers, inzonderheid in de westelijke koker waar de inrichting van het Sabena-perron nog niet ten einde is en aan de zuidkant van de tunnel waar het Zuidstation nog niet over meer dan twee sporen kan bereikt worden.

Te Brussel (Noord) zullen enkel de sporen 4 tot 12 in dienst zijn; het gemis van de andere 3 sporen zal gecompenseerd worden door wat nog van het voormalig station (benedenstation) overblijft en door het Groendreefstation.

Brussel (Zuid) zal over de sporen 1 tot 18 beschikken, doch alleen de sporen 4 tot 9 zullen op de Verbinding aansluiten.

NOORD - ZUID VERBINDING

SCHEMA DER SPOREN OP 5 OCTOBER 1952

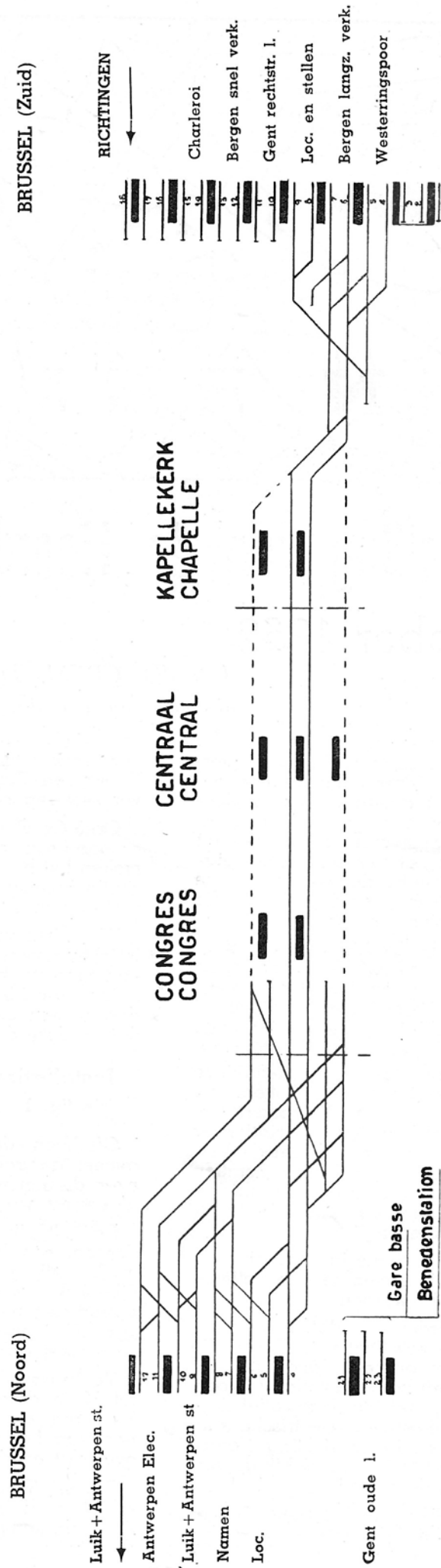


Fig. 1.

Het Centraal Station alsook de Congresshalte zullen reeds in October ingewijd worden, terwijl de Kapellehalte eerst begin 1953 voor de dienst zal opengesteld worden.

Wellicht zal een gedeelte van het publiek er door teleurgesteld zijn dat het, na zoveel jaren, nog niet ten volle kan genieten van de voordelen die het van de Verbinding verwachtte; nog enig geduld is echter geboden, de exploitatie der drie tunnelkokers wordt voor einde 1953 voorzien.

II. Treindienst op 5 October 1952

(zie fig. 2)

Bovenstaande overwegingen maken het duidelijk dat het praktisch onmogelijk is alle treinen die thans de stations Brussel (Noord) en Brussel (Zuid) aandoen, van bij de openstelling door de Verbinding te laten lopen.

De beide sporen thans in dienst in de middelste koker, kunnen dergelijk verkeer natuurlijk niet verwerken: de treinenloop zal vertraagd worden door het bij- en afzetten der elektrische tractoren in de stoomtreinen; de voorlopige stroomvoorziening der bovenleidingen beperkt tot twee het aantal treinen die zich gelijktijdig op hetzelfde spoor mogen bevinden; ten slotte vereist het onzekere karakter der hulpmiddelen om in eventuele voorvallen te voorzien, dat de dienstregelingen een zekere elasticiteitsmarge behouden.

De Maatschappij had zich kunnen vergenoegen met het eenvoudigweg verleggen naar Brussel (Zuid) van het eindpunt der lijn naar Antwerpen. Deze maatregel had een aanzienlijk gedeelte der cliënteel bevredigd, vermits het verkeer van deze lijn, voor Brussel (Noord), de helft van de totale omvang van zijn reizigersbeweging vertegenwoordigt.

Bezorgd om de belangen der gebruikers heeft de Maatschappij met dergelijke oplossing geen vrede willen nemen; ze heeft in de ganse mate van het mogelijke getracht de ritten in de Verbinding te verdelen over de verschillende lijnen die te Brussel uitlopen.

De grafiek van **figuur 2** toont aan welke omvang de ritten op deze datum zullen hebben.

Het verkeer op de werkdagen (Zaterdag uitgezonderd) zal 18 internationale treinen, 74 elektrische treinen, 46 stoomtreinen en 15 motorwagens, dus in totaal 153 treinen omvatten.

Dit cijfer van 153 ritten dient als een merkwaardig resultaat beschouwd; het zou niet kunnen overschreden worden zonder de regelmaat der treinen in gevaar te brengen, want er mag niet uit het oog verloren worden dat, in de huidige, nog onvolledige uitrustings- en inrichtings-toestand der installaties, een te drukke dienst ernstige storingen kan ten gevolge hebben bij de minste afwijking van de dienstregeling, welke storingen zich zouden kunnen voortplanten op de met de Verbinding aansluitende lijnen.

Het ware gewis wenselijk geweest — en misschien werd de maatregel wel verwacht — dat reeds in October 1952 de dienst der lijnen Brussel-Antwerpen en Brussel-Charleroi samengeslagen werd, welk objectief en aan de ingebruikneming der Verbinding en aan de electrificatie van het net ten grondslag ligt.

De versmelting van de dienst op deze lijnen zal niet kunnen doorgevoerd worden vóór October 1953, op welk ogenblik de uitrusting van het zuidelijk sporencomplex van het station Brussel-Zuid zal klaar zijn. Men mag aannemen dat alsdan de drie kokers der Verbinding voor het verkeer zullen kunnen opengesteld worden.

Tijdwinst op de ritten. — De treindienst op 5 October 1952 zal het de reizigers evenwel mogelijk maken een aanzienlijke tijd uit te sparen in het merendeel der interprovinciale verbindingen die over Brussel lopen.

Aldus zal deze tijdwinst voor de verbindingen Antwerpen-Charleroi gemiddeld een halfuur bedragen; voor de verbindingen Luik-Oostende, Antwerpen-Bergen, Antwerpen-Doornik zullen sommige aansluitingen een winst van 30 tot 60 minuten boeken.

III. Diverse installaties

Het publiek zal niet nalaten de verdienste te erkennen van de krachtsinspanningen van het Nationaal Bureau der Verbinding en van de N.M.B.S. om de nieuwe stations te voorzien van al de diverse installaties welke de moderne techniek mogelijk maakt.

We zullen het hier niet hebben over het indrukwekkend en weelderig uitzicht van het centraal station zelf en van de verlichting der perrons en ondergrondse lokalen, maar wel:

- over de escalators, waarmee de reizigers zonder moeite het niveauverschil van 10 m. tussen perrons en uitgang zullen kunnen overwinnen;
- over de luidsprekers die hen op de hoogte zullen brengen van alle interessante bijzonderheden, zoals het binnenkomen der belangrijke treinen en de stand der rijtuigen 2^e klasse in deze treinen, de wijzigingen in de dienstbestemming der sporen of in de opvolging der treinen, de inlegging van verdubbelingstreinen op drukke dagen, de vertragingen van enig belang enz.;
- over de aankondigingsborden met de aanwijzing van alle vertrekkende treinen over een periode van enkele uren;
- over de op afstand bediende toestellen die op het perron, op verscheidene plaatsen, de aanwijzing van de eerste ingewachte trein aangeven;
- over de winkels en stalletjes van bloemenverkoopsters, kapperssalons, drankzalen enz...

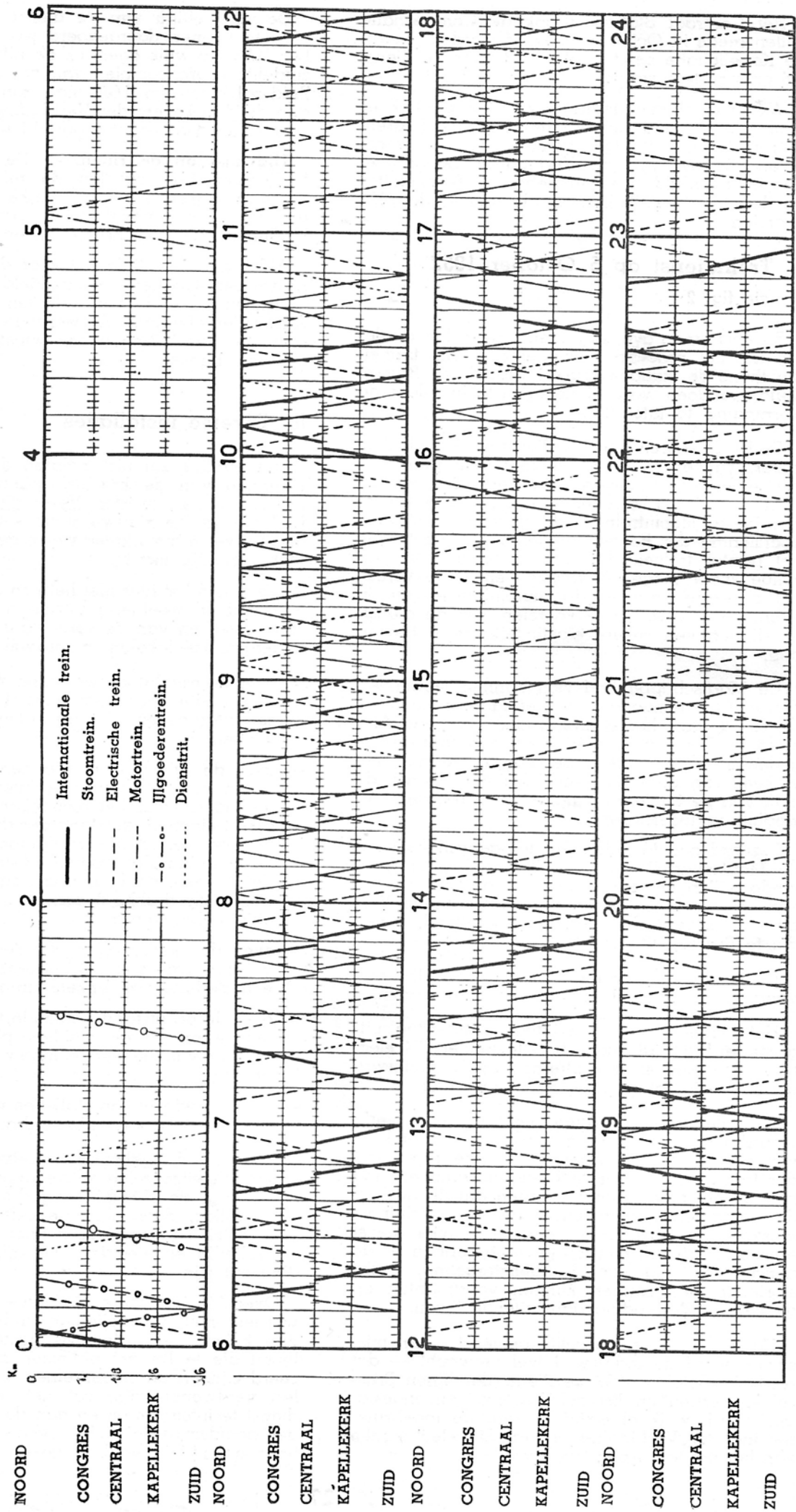
Ondanks de gebreken voortvloeiende uit de exploitatiewijze zelve welke door de omstandigheden aan de N.M.B.S. opgedrongen wordt, zal het publiek, door deze gedeeltelijke ingebruikstelling, zich rekenschap kunnen geven van wat de volledig en elektrisch geëxploiteerde Verbinding zal zijn.

Over één jaar zal een nieuwe etappe afgelegd worden met de volledige indienststelling der drie kokers; iets later, als achtereenvolgens de lijnen die te Brussel uitkomen zullen geëlectriceerd zijn en de stoomtreinen schier geheel zullen verdwenen zijn, zal het mogelijk zijn de dienst te intensiveren en aan de Verbinding, een der hoofdschakels in het Belgisch spoorwegnet, haar definitief beeld te geven.

NOORD - ZUIDVERBINDING

TREINDIENST OP 5 OCTOBER 1952 (Gewone weekdienst)

Fig. 2.



Welke treinen rijden, met ingang van 5 October 1952, doorheen de Noord-Zuidverbinding ?

A. — INTERNATIONALE TREINEN

Er dient opgemerkt dat de elektrische treinen in de Verbinding stilsthouden te Brussel (Congres) en te Brussel (Centraal) en dat ze, omstreeks de maand Januari 1953, bovendien te Brussel (Kapellekerk) zullen stilsthouden.

Al de andere treinen, hieronder vermeld, zullen slechts te Brussel (Centraal) stilsthouden.

ZWITSERLAND

1^o) Treinen van en naar Bazel :

- 32 Bazel V. 12,10 — Brussel (Noord) A. 21,23 — Brussel (Zuid) A. 21,36.
- 33 Brussel (Zuid) V. 23,56 — Brussel (Noord) V. 0,10 — Bazel A. 11,00.
- 36 Bazel V. 20,10 — Brussel (Noord) A. 6,10 — Brussel (Zuid) A. 6,23.
- 38 Bazel V. 0,45 — Brussel (Noord) A. 10,24 — Brussel (Zuid) A. 10,48 — Oostende A. 12,22.
- 33 Oostende V. 18,05 — Brussel (Zuid) V. 19,47 — Brussel (Noord) V. 20,00 — Bazel A. 5,15.

FRANKRIJK

2^o) Treinen van en naar Rijsel :

- 701 Schaarbeek V. 6,42 — Brussel (N) V. 6,51 — Brussel (Z) V. 7,05 — Rijsel A. 9,15.
- 702 Rijsel V. 7,55 — Brussel (Z) A. 9,51 — Brussel (N) A. 10,08 — Schaarbeek A. 10,17.
- 711 Schaarbeek V. 17,11 — Brussel (N) V. 17,20 — Brussel (Z) V. 17,35 — Rijsel A. 19,38.

3^o) Treinen van en naar Parijs :

- 116 Schaarbeek V. 7,37 — Brussel (N) V. 7,46 — Brussel (Z) V. 8,09 — Parijs A. 12,00.
- 137 Parijs V. 18,55 — Brussel (Z) 22,16 — Brussel (N) A. 22,30 — Schaarbeek A. 22,39.

DUITSLAND

4^o) Treinen van en naar Keulen :

- 51 Keulen V. 2,06 — Brussel (Noord) V. 6,42 — Brussel (Zuid) V. 7,06 — Oostende A. 8,31.
- 52 Oostende V. 20,50 — Brussel (Zuid) V. 22,27 — Brussel (Noord) V. 22,40 — Keulen A. 3,10.
- 53 Keulen V. 6,35 — Brussel (Noord) V. 11,51 — Brussel (Zuid) V. 12,15 — Oostende A. 13,43.
- 54 Oostende V. 17,22 — Brussel (Zuid) V. 19,02 — Brussel (Noord) V. 19,15 — Keulen A. 0,17.
- 70 Brussel (Z) V. 7,12 — Brussel (N) V. 7,25 — Keulen A. 11,32.
- 71 Keulen V. 18,31 — Brussel (N) A. 22,44 — Brussel (Z) A. 22,57.
- 76 Brussel (Z) V. 16,35 — Brussel (N) V. 16,50 — Keulen A. 21,08.
- 77 Keulen V. 9,31 — Brussel (N) A. 13,36 — Brussel (Z) A. 13,51.

B. — TREINEN VAN HET BINNENVERKEER

1^o) Lijn 36 (Brussel-Luik en Hasselt)

- M. 1002 Brussel (Z) V. 4,56 — Noord V. 5,06 — Hasselt A. 6,32.
- 2304 Brussel (Z) V. 7,12 — Noord V. 7,25 — Herbesthal A. 10,08.
- 1306 Brussel (Z) V. 7,45 — Noord V. 8,00 — Verviers (C) A. 10,35.
- 814 (uit Oostende V. 7,24) — Brussel (Z) V. 9,03 — Noord V. 9,16 — Luik Guill. A. 11,09.
- 2360 (Zat.) Brussel (Z) V. 11,59 — Noord V. 12,16 — Landen A. 13,27.
- 1354 Brussel (Z) V. 13,04 — Noord V. 13,17 — Luik (G) A. 15,11.
- 848 (uit Oostende V. 12,06) Brussel (Z) V. 13,47 — Noord V. 14,00 — Verviers (C) A. 15,58.
- 374 Brussel (Z) V. 15,45 — Noord V. 16,00 — Verviers (C) A. 18,14.
- 3536 (Zat.) Brussel (Z) V. 15,58 — Noord V. 16,11 — Hasselt A. 18,34.
- 3528 Brussel (Z) V. 16,45 — Noord V. 17,00 — Hasselt A. 19,23.
- 2364 Brussel (Z) V. 17,15 — Noord V. 17,29 — Landen A. 19,01.
- 2002 Brussel (Z) V. 17,30 — Noord V. 17,46 — Hasselt A. 19,54.
- 1388 Brussel (Z) V. 18,12 — Noord V. 18,25 — Luik (G) A. 20,21.
- 2368 (Zond.) Brussel (Z) V. 19,17 — Noord V. 19,30 — Luik (G) A. 21,21.
- 1394 Brussel (Z) V. 20,02 — Noord V. 20,15 — Herbesthal A. 22,59.
- 1392 Brussel (Z) V. 21,02 — Noord V. 21,15 — Luik (G) A. 23,10.
- 1398 (Zond.) Brussel (Z) V. 23,26 — Noord V. 23,39 — Tienen A. 0,35.

- M. 2372 Brussel (Z) V. 23,34 — Noord V. 23,45 — Diest A. 1,01.
- 3503 Hasselt V. 4,54 — Brussel (N) A. 7,34 — Zuid A. 7,47.
- 2311 Luik (G) V. 5,26 — Brussel (N) A. 8,13 — Zuid A. 8,26.
- 307 Verviers (C) V. 6,14 — Brussel (N) A. 8,43 — Zuid A. 8,56 (naar Oostende A. 10,36).
- 2003 Hasselt V. 7,17 — Brussel (N) A. 9,16 — Zuid A. 9,30.
- 309 Herbesthal V. 6,58 — Brussel (N) A. 9,25 — Zuid A. 9,39.
- 313 Verviers (C) V. 8,23 — Brussel (N) A. 10,35 — Zuid A. 10,50.
- 1351 Luik (G) V. 11,37 — Brussel (N) A. 13,25 — Zuid A. 13,38.
- 1355 Verviers (C) V. 12,19 — Brussel (N) A. 14,50 — Zuid A. 15,03.
- 2353 Herbesthal V. 14,45 — Brussel (N) A. 17,45 — Zuid A. 17,53.
- 355 Verviers (C) V. 16,15 — Brussel (N) A. 18,25 — Zuid A. 18,38 (naar Oostende A. 20,14).
- 1361 Luik (G) V. 17,12 — Brussel (N) A. 18,55 — Zuid A. 19,08.
- 2001 Hasselt V. 18,24 — Brussel (N) A. 20,14 — Zuid A. 20,27.
- 1367 Verviers (C) V. 17,58 — Brussel (N) A. 20,20 — Zuid A. 20,33.
- 4091 (Zond.) Leuven V. 21,00 — Brussel (N) A. 21,45 — Zuid A. 21,58.
- M. 1005 Hasselt V. 20,52 — Brussel (N) A. 22,20 — Zuid A. 22,32.
- 1385 (Zond.) Luik (G) V. 21,45 — Brussel (N) A. 23,33 — Zuid A. 23,46.

2^o) Lijn 50 (Brussel - Aalst - Gent en Oostende)

- 307 (uit Verviers V. 6,14) — Brussel (N) V. 8,47 — Zuid V. 9,05 — Oostende A. 10,36.
- 9047 Brussel Zuid V. 10,33 — Noord V. 10,46 — Aalst A. 11,45.
- 929 (Zat.) Schaarbeek V. 11,20 — Brussel Noord V. 11,29 — Zuid V. 11,43 — Gent A. 12,26.
- 1831 (Zat.) Schaarbeek V. 11,53 — Brussel (N) V. 12,03 — Zuid V. 12,20 — Brugge A. 13,54.
- 2863 (Zat.) Brussel Zuid V. 12,31 — Noord V. 12,45 — Gent A. 14,19.
- 1849 (Zat) Brussel Zuid V. 12,57 — Noord V. 13,10 — Brugge A. 14,46.
- 2873 Brussel Zuid V. 16,04 — Noord V. 16,20 — Brugge A. 19,18.
- 1931 Schaarbeek V. 16,38 — Brussel (N) V. 16,48 — Zuid V. 17,08 — Blankenberge A. 18,46.
- 355 (uit Verviers V. 16,15) Brussel (N) V. 18,29 — Zuid V. 18,47 — Oostende A. 20,14.
- M. 2899 Brussel Zuid V. 23,14 — Noord V. 23,25 — Gent A. 0,39.
- 2826 Gent V. 8,18 — Brussel Noord A. 7,59 — Zuid A. 8,12.
- 2828 Brugge V. 5,24 — Brussel (N) A. 8,34 — Zuid A. 8,47.
- 1802 Brugge V. 6,02 — Brussel (Z) A. 7,30 — Noord A. 7,46 — Schaarbeek A. 7,55.
- 814 Oostende V. 7,24 — Brussel (Z) A. 8,54 — Noord A. 9,12 — (naar Luik A. 11,09).
- 9060 Aalst V. 12,18 — Brussel (N) A. 13,18 — Zuid A. 13,31.
- 848 Oostende V. 12,06 — Brussel (Z) A. 13,38 — Noord A. 13,56 (naar Verviers A. 15,58).
- 1850 (Zat.) Gent V. 13,32 — Brussel (Z) A. 14,30 — Noord A. 14,44 — Schaarbeek A. 14,53.
- 2874 (Zond.) Gent V. 15,05 — Brussel (N) A. 16,39 Zuid A. 16,52.
- M. 9086 Aalst V. 21,26 — Brussel (N) A. 22,10 — Zuid A. 22,20.

3^o) Lijn 60 (Brussel - Dendermonde en Sint-Niklaas)

- M. 2177 Brussel (Z) V. 6,10 — Noord V. 6,19 — Dendermonde A. 7,00 — Sint-Niklaas A. 7,40.
- M. 9907 Brussel (Z) V. 6,28 — Noord V. 6,37 — Dendermonde A. 7,36.
- M. 2196 Sint-Niklaas V. 12,45 — Dendermonde V. 13,20 — Brussel Noord A. 13,49 — Zuid A. 13,58.
- M. 9960 Dendermonde V. 17,20 — Brussel Noord A. 18,16 — Zuid A. 18,25.
- M. 2188 Sint-Niklaas V. 19,51 — Dendermonde V. 20,23 — Brussel (N) A. 20,54 — Zuid A. 21,02.
- TA. 9986 (Zond.) Dendermonde V. 22,53 — Brussel (N) A. 23,52. — Zuid A. 24,00.

4^o) Lijn 89 (Brussel - Zottegem - Kortrijk)

- 2763 (Zat.) Schaarbeek V. 13,04 — Brussel Noord V. 13,13 — Zuid V. 13,24 — Zottegem A. 14,19.
- 1769 Schaarbeek V. 16,03 — Brussel Noord V. 16,12 — Zuid V. 16,26 — Poperinge A. 19,38.
- 2769 Schaarbeek V. 17,01 — Brussel Noord V. 17,10 — Zuid V. 17,23 — Zottegem A. 18,18.
- M. 2783 Brussel Zuid V. 19,35 — Noord V. 19,50 — Burst A. 20,32.
- 2750 Burst V. 5,44 — Brussel Zuid A. 6,29 — Noord A. 6,44.
- 1752 Poperinge V. 6,17 — Brussel Zuid A. 9,18 — Noord A. 9,37 — Schaarbeek A. 9,46.
- 1776 Kortrijk V. 20,00 — Brussel Zuid A. 21,34 — Noord A. 21,49 — Schaarbeek A. 21,58.

5^o) Lijn 94 (Edingen - Brussel)

- M. 8062 Edingen V. 17,35 — Brussel Zuid A. 18,19 — Noord A. 18,34.

6^o) Lijn 96 (Brussel - 's-Gravenbrakel - Bergen)

- 6922 Schaarbeek V. 9,59 — Brussel Noord V. 10,08 — Zuid V. 10,20 — Haine-Saint-Pierre A. 11,43.
- 1650 Schaarbeek V. 12,02 — Brussel Noord V. 12,11 — Zuid V. 12,25 — Bergen A. 13,40.
- 7054 (Zat.) Schaarbeek V. 12,14 — Brussel Noord V. 12,23 — Zuid V. 12,34 — Bergen A. 14,35.
- 1666 Schaarbeek V. 16,20 — Brussel Noord V. 16,29 — Zuid V. 16,42 — Bergen A. 18,00.
- 2668 Schaarbeek V. 17,17 — Brussel Noord V. 17,27 — Zuid V. 17,40 — Binche A. 19,03.
- 7092 Schaarbeek V. 19,17 — Brussel Noord V. 19,26 — Zuid V. 19,40 — Bergen A. 21,03.
- 2099 Haine-Saint-Pierre V. 6,46 — Brussel Zuid A. 8,00 — Noord A. 8,14 — Schaarbeek A. 8,39.
- 2605 Bergen V. 7,00 — Brussel Zuid A. 8,10 — Noord A. 8,24 — Schaarbeek A. 8,35.
- 1607 Bergen V. 8,00 — Brussel Zuid A. 9,03 — Noord A. 9,19 — Schaarbeek A. 9,28.
- 6925 's-Gravenbrakel V. 11,00 — Brussel Zuid A. 11,47 — Noord A. 12,01 — Schaarbeek A. 12,10.
- 7063 Bergen V. 12,05 — Brussel Zuid A. 14,03 — Noord A. 14,17 — Schaarbeek A. 14,28.

7^o) Lijn 107 (Brussel - Klabbek - Ecaussinnes (Gr.) - Haine-Saint-Pierre)

- M. 2094 Brussel Noord V. 18,53 — Zuid V. 19,04 — Manage A. 20,11.

8^o) Lijn 161 (Brussel - Ottignies)

- M. 5052 Brussel Zuid V. 11,39 — Noord V. 11,49 — L.W. V. 12,01 — Ottignies A. 12,47.
- M. 5110 Brussel Zuid V. 21,31 — Noord V. 21,40 — L.W. V. 21,50 — Ottignies A. 22,29.

C. — ELECTRISCHE TREINEN VAN DE LIJN 25 (Brussel-Antwerpen)

Op de kalme uren rijden alle directe treinen (dit zijn de treinen die op het uur en het uur 30' uit Antwerpen-Centraal en Brussel-Noord vertrekken) doorheen de Verbinding (1).

Op de spitsuren 's morgens en 's avonds en op Zaterdagmiddag is de verlenging van bepaalde semi-directe treinen in de plaats van sommige directe treinen voorzien.

(1) Zie opmerking bovenaan deze dienstregelingstabel.

Programma der Manifestaties ingericht ter gelegenheid van de gedeeltelijke indienst- stelling der Verbinding tussen het Noord- en het Zuidstation te Brussel op 4 October 1952

KOMENDE langs de Kruidtuinlaan en de Verbindingslaan wordt Z.M. de Koning te 11 u. in de Centrale Halte ontvangen door de Heer Minister van Verkeerswezen, de Heer Voorzitter en een afvaardiging van het Bestendig Comité van het N.B.V. en de Heer Voorzitter van het Bestendig Comité van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

De lanen, de Centrale, de Congres- en de Kapellehalte alsook het Zuidstation worden versierd.

In de grote hal der Centrale Halte worden de genodigden geschaard, onder wie het corps diplomatique, afvaardigingen der gestelde lichamen, de Senatoren en de Volksvertegenwoordigers, de Burgemeesters en leden der Gemeenteraden enz.

Het Nationaal Orkest voert de « Brabançonne » uit als de Koning op de koninklijke tribune is aangekomen.

Toespraken worden daarna gehouden door de Heer Voorzitter van het Bestendig Comité van het N.B.V., de Heer Minister van Verkeerswezen en de Heer Voorzitter van het Bestendig Comité der N.M.B.S.

Na deze toespraken voert het Orkest « Naar Wijd en Zijd » uit.

De Koning blijft dan stilstaan vóór het gedenkteken van de voor het Vaderland gevallen spoorwegmannen en legt er bloemen neer.

Bloemen worden ook neergelegd door dhr Claeys, Voorzitter van het Bestendig Comité, namens de N.M.B.S.

De Koning begeeft zich vervolgens naar het Koninklijk Salon waar de presentaties plaats hebben.

De genodigden blijven in de grote hal en het Orkest geeft een muziekkuitvoering.

Een deel der genodigden dalen af naar het Perron en wachten er de Koning op. De Koning komt aan de trein tussen deze personaliteiten door die een erehaag vormen.

De Koning en de genodigden nemen plaats in de koninklijke trein.

Na het vertrek van deze trein stappen de overige genodigden in een tweede trein die de eerste met een tijdsruimte van enkele minuten volgt.

Te Brussel-Zuid begeven de Koning en de genodigden zich naar de stationsrestaurant waar een erewijn geschonken wordt.

De Koning wordt weggebracht naar de uitgang van het station door de personaliteiten die hem in de Centrale Halte onthaald hebben.

De eigenaars van een auto zonder bestuurder die hun wagen in de nabijheid der Centrale Halte hebben laten staan, worden met een trein naar die plaats teruggebracht.

Zaterdag 4 October 1952, in de namiddag, wijdt de Raad van Beheer van het N.B.V. de beide halten Congres en Kapellekerk in.

Dezelfde dag, omstreeks 15 u., wordt het publiek toegelaten tot het bezichtigen van de Centrale Halte.

Voor

laboratoria
studiebureau's
technisch onderwijs
jaarbeurzen en tentoonstellingen
architecten en stedenbouwkundigen, musea

C. A. M.

96, IJzeren Kruisstraat
BRUSSEL
Tel. 18.75.43

Vervaardigt

maatmodellen (vaste en verplaatsbare)
volledige stands
reclameborden
diorama's
didactische borden
plans en schema's met beweegbare delen
lichtborden
technische maquettes
historische wedersamenstellingen
reliëfkaarten

WAGENGEMEENSCHAP

door de h. P. Remy, inspecteur van de Directie der Exploitatie

IN Februari-Maart 1951 hebben de Société Nationale des Chemins de fer français en de Deutsche Bundesbahn een op 1 Mei 1951 in werking getreden overeenkomst voor het gemeenschappelijk gebruik van een park van 100.000 wagens (overdekte wagens en bakwagens) afgesloten.

Dit akkoord is een fundamentele evolutie in de totnogtoe door de Internationale Wagen-Unie aangenomen regels. Deze regels verplichten elk net tot de onmiddellijke terugzending, doch zoveel mogelijk met lading, van de op zijn lijnen ontvangen vreemde wagen. Hieruit volgen onproductieve ritten hetzij om ladingen met bestemming of in de richting naar het eigenaarsnet te vinden, hetzij om de wagen ledig naar zijn net terug te sturen.

Voor de in de gemeenschap gebrachte wagens is geen terugzending naar het eigenaarsnet meer voorgeschreven. Het wordt aldus voor een net mogelijk om op zijn lijnen een wagen van het ander net te gebruiken in afwachting dat een passend vervoer zich voordoet dat de gelegenheid biedt deze wagen beladen naar zijn eigenaarsnet terug te zenden.

Om te voorkomen dat het onevenwicht tussen invoer- en uitvoerverkeer het effectief van het een of het ander net doet toe- of afnemen, verwezenlijkt men elke dag voor ieder der in de gemeenschap ingebrachte categorieën een kwantitatief evenwicht door het opzenden van ledig materieel opgenomen in de grensstreek van de spoorweg die een overschot heeft.

Ingeval dit evenwicht niet bereikt wordt, ontvangt de spoorweg die een tekort heeft een dagelijkse vergoeding per wagen die gebaseerd is op de kostprijs en, in de spijtstijden, op de winstderving.

Een Gemeenschappelijk Bureau van het Park, gevestigd te Parijs en bestaande uit twee vertegenwoordigers van elke spoorweg, controleert de beweging der wagens van het park en stelt de bedragen der aangerekende vergoedingen vast.

Die overeenkomst vermindert nu in genen dele het eigendomsrecht van elke spoorweg op de wagens die hij in de gemeenschap inbrengt. De wagens van dit park dragen, benevens hun gebruikelijke eigendomsmerken (DB of SNCF), het kenteken « Europ ».

Wat de herstelling van het materieel aangaat, werd met het oog op een herleiaing tot een minimum van de leegloop der beschadigde wagens voorzien dat alle herstelling van toevallige schade, van welke omvang ook, door de gebruikende spoorweg op eigen kosten zou uitgevoerd worden.

Door de eigenaarsnetten der wagens worden daartoe op elk net kosteloos voorraden verwisselstukken aangelegd.

De periodieke herzieningen en de herstellingen van te grote omvang die, wat het technisch aspect betreft, bezwaarlijk buiten de eigenaarsspoorweg kunnen worden gedaan, worden door deze laatste uitgevoerd.

Op 15 Mei jongstleden hebben de SNCF en de DB gezamenlijk een verslag uitgegeven waarin de resultaten van het gemeenschappelijk gebruik van een wagenpark worden uiteengezet. Uit dit verslag blijkt onder meer dat een wezenlijke winst op de internationale ritten van ledige wagens geboekt werd (66 %), welke winst nog kan toenemen door de opnemings van andere spoorwegen in de gemeenschap.

Ten overstaan van deze resultaten werd de mogelijkheid van toetreding op verscheidene spoorwegen in studie genomen.

Totnogtoe hebben de volgende netten zich naast de Franse en Duitse promotoren gunstig uitgelaten over het principe van een uitgebreide gemeenschap :

België, Denemarken, Italië, het Groothertogdom Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Saarland en Zwitserland.

De afgevaardigden van deze tien spoorwegen zijn met elkaar in voeling geweest.

Aangaande de wageninbreng hebben de besprekingen gelopen over twee begrippen die in de huidige stand der materieelparken moeilijk te verenigen zijn : de kwantiteit en de kwaliteit.

Inderdaad, enerzijds behoren de wagens voor de commerciële behoeften der verschillende landen te passen en van goede kwaliteit en van een klein aantal typen te zijn opdat hun lopend onderhoud slechts een betrekkelijk geringe overdracht van verwisselstukken van de ene spoorweg aan de andere zou vergen.

Doch, anderzijds moet men voor het goed rendement der gemeenschap neigen naar een nominaal aantal toelaatbare wagens zodat elke spoorweg middelen van zodanige dichtheid aanlegt dat een beschikbare Europ-wagen zich daar kan bevinden waar een wagenstelling of een wagenheffing voor compensatie naar een ander net moet geschieden.

Belangrijke modaliteiten dienen nog geregeld aangaande de vergoedingen, de compensatie van het onevenwicht, het wagenonderhoud en de werking van het Gemeenschappelijk Bureau van het Park. Niettemin wordt verwacht dat de gemeenschap in Januari 1953 van wal zal kunnen steken en naar alle vooruitzichten zal ze een park van 160.000 wagens omvatten, waaronder 20.000 wagens de inbreng van de N.M.B.S. zullen vertegenwoordigen.

De wegcentra en de reorganisatie van de Bestelgoeddienst bij de N. M. B. S.

door J. FIERS, Ingenieur bij de Directie der Exploitatie van de N.M.B.S.

Inleiding

V OOR de lezer die met de spoorweg-techniek weinig vertrouwd is, is het wellicht niet overbodig enkele begrippen nader te omschrijven die verband houden met het vervoer van goederen per spoor.

Wanneer een afzender een voldoende gewicht goederen naar een zelfde bestemmingsplaats te zenden heeft, laadt hij zelf een wagen in het station. De spoorweg heeft dan nog alleen de wagen tot op het station van bestemming te slepen. Dit wordt een vervoer « bij wagenlading » geheten.

Voor zendingen waarvoor geen gehele spoorwagen nodig is, bepaalt de afzender er zich bij de zendingen op het station af te geven en in dit geval moet de spoorweg de zendingen van de verschillende cliënten voor een zelfde bestemming groeperen en ze zelf laden in een goederenwagen of in de pakwagen van een reizigerstrein. Buitendien moet hij zorgen voor al het behandelingswerk onderweg en onder meer voor de overlading van de ene wagen op de andere. Deze zendingen worden gewoonlijk bestempeld met de benaming « bestelgoed » en in spoorwegaal « stukgoedzendingen » geheten.

Het vervoer van bestelgoed vergt de tussenkomst van talrijke bedienden, doordat de goederen onderweg noodzakelijk verscheidene malen moeten behandeld worden. Verder vereist de aard zelf van het bestelgoed een snel vervoer.

Deze beide factoren « **belangrijkheid van het behandelingswerk** » en « **snel vervoer** » drukken zeer zwaar op de kostprijs van het vervoer van stukgoed.

Bij wijze van toelichting moge gelden dat het bestelgoedverkeer, hoewel het slechts 1 % van het tongewicht goederen vertegenwoordigt dat met de spoorweg verzonden wordt, nochtans voor 13 % tussenkomt in de gezamenlijke ontvangsten uit het goederenverkeer.

De cijfers voor het jaar 1951 zijn de volgende :

	Wagenladingen	Stukgoed.
Tongewicht	72.000.000 T	800.000 T.
Ontvangsten	6.257 miljoen	800 miljoen

Het stukgoedvervoer bekleedt derhalve een zeer belangrijke plaats. Het verschaft waardevolle ontvangsten, maar de talrijke behandelingen van goederen en het vereiste snel vervoer er van, veroorzaken daarentegen hoge uitgaven die door een goede inrichting tot een minimum moeten beperkt worden.

Onderhavige studie geeft een overzicht van de methoden die de N.M.B.S. in de laatste jaren achtereenvolgens toegepast heeft om de prijs van het stukgoedvervoer zo laag mogelijk te houden, terwijl tevens het hoofdzakelijke voordeel, nl. het snelle vervoer, gehandhaafd blijft.

Het vraagstuk is niet gemakkelijk om op te lossen, doordat de N.M.B.S. tegenover het publiek gebonden is door een reeks tamelijk ingewik-

kelde reglementsbevestigingen. Als openbare dienst beschouwd, moet zij dezelfde voordelen aan de cliënten van gans het land verlenen en mag onder meer de gewesten met zwak verkeer niet verwaarlozen om haar inspanningen alleen op die met druk verkeer te richten.

Alvorens de vervoer-techniek aan te vatten is het nodig een kort overzicht te geven van de reglementsbevestigingen voor het vervoer van bestelgoed.

Het is immers in het kader van de bestaande reglementsvoorwaarden dat de exploitatiedienst er zich moet op toeleggen het bestelgoed zo zinnig mogelijk te vervoeren.

Reglementsbevestigingen voor het vervoer van bestelgoed

In zake vervoer van bestelgoed laat de N.M.B.S. aan de afzenders de keuze tussen drie verschillende tarieven :

1. — het expresgoedtarief;
2. — het ijlgoodtarief;
3. — het postcollitairtarief.

In deze bijdrage is het niet mogelijk al de voorwaarden waaronder de N.M.B.S. er zich toe verbindt de haar toevertrouwde zendingen (1) te vervoeren, omstandig uiteen te zetten; we zullen deze reglementatie dus slechts in grote trekken schetsen.

De tegen het exprestarief aangenomen zendingen moeten met de eerstvolgende reizigerstrein verzonden en zo snel mogelijk vervoerd worden, opdat ze uiterlijk daags na de dag der aanneming vóór de avond zouden toekomen.

Worden ze aan huis besteld, dan moet dit dadelijk bij de aankomst op het station geschieden.

De tegen het ijlgoodtarief aangenomen zendingen moeten ter bestemming aankomen en eventueel aan huis besteld worden, uiterlijk twee dagen na de dag der aanneming.

De zendingen van minder dan 5 kg, die tegen het postcollitairtarief aangenomen worden, moeten daags na de aanneming vóór 13 u. aan huis besteld zijn en zulks in al de gemeenten van het Rijk, hetzij door de besteldiensten van de N.M.B.S., hetzij door de zorg van de Postdienst in de gemeenten welke niet door een spoorlijn bediend zijn.

Het vraagstuk van de inrichting van het bestelgoedvervoer

Zoals men ziet, zijn de reglementsbevestigingen voor het vervoer van de drie soorten van zendingen niet dezelfde. Dit bemoeilijkt enigszins het vraagstuk van de vervoerregeling van het bestelgoed in zijn geheel.

(1) In spoorwegterminen wordt onder « zending » verstaan, een of meer « coli » tegelijkertijd ten vervoer afgegeven door een zelfde afzender voor een zelfde geadresseerde.

Eigenlijk moeten er voor het vervoer van bestelgoed per spoor, drie verschillende vervoerregelingen ingericht worden :

- 1) een vervoerregeling per reizigerstrein voor de expreszendingen;
- 2) een vervoerregeling per goederentreinen voor de ijlgoedzendingen;
- 3) een vervoerregeling per reizigers- en per goederentrein voor de postcolli, welke regeling moet opgemaakt worden in samenwerking met buurtspoor- en Postdienst, die moeten zorgen voor het vervoer van de zendingen naar gemeenten waar geen besteldienst van de N.M.B.S. bestaat.

Daarenboven bestaan er speciale vervoerregelingen voor sommige goederen (vis, gist, nieuwsbladen, enz.)

Voor het eindvervoer over de weg is het soms nodig over twee verschillende organisaties voor aanhuisbestelling te beschikken, één voor expresgoed en postcolli en een ander voor ijlgoed. Bovendien moeten in sommige gevallen bijzondere diensten voorzien worden voor de spoedige aanhuisbestelling van bepaalde colli, zoals colli vis.

Om het vraagstuk beter in zijn kader te plaatsen, geven we hierna enkele cijfers op betreffende 1951. Zij tonen de betrekkelijke belangrijkheid aan van de drie soorten van zendingen, die de basis van het bestelgoedverkeer bij de N.M.B.S. uitmaken.

	Gemid. dagel. aangen. tongewicht	%
Expres	100 t	4
Postcolli	100 t	4
Ijlgoed	2.500 t	92
SAMEN	2.700 t	100

	Gemid. dagel. aang. aantal zendingen	%
Expres	5.000	8
Postcolli	29.000	46
Ijlgoed	29.000	46
SAMEN	63.000	100

	Gemid. dagel. ontvangsten	%
Expres	410.000 fr.	15
Postcolli	420.000 fr.	16
Ijlgoed	1.830.000 fr.	69
SAMEN	2.660.000 fr.	100

In dit artikel behandelen we in hoofdzaak het vraagstuk van het vervoer van ijlgoed; deze zendingen vertegenwoordigen :

- meer dan de 9/10 van het aangenomen totaal gewicht,
- de 7/10 der ontvangsten,
- bijna de helft van het aantal aangenomen zendingen.

Daar de drie soorten van zendingen met elkaar echter nauw verband houden en de dienst voor afhaling en bestelling aan huis in de meeste

gevallen voor de drie soorten van zendingen gemeenschappelijk geschiedt, heeft elke reorganisatie van het ijlgoedvervoer een onvermijdelijke terugslag op de expreszendingen en postcolli. Het vraagstuk is zeer ingewikkeld en hierop kan in dit artikel niet verder uitgewijd worden.

De opeenvolgende reorganisaties van de bestelgoeddienst

Net als elke grote onderneming, evolueert de spoorweg voortdurend. De organisatievraagstukken, in verband met het vervoer van bestelgoed moeten beantwoorden aan nieuwe behoeften van de cliëntele en opgelost worden in overeenstemming met de verbeteringen die in de verschillende vervoermiddelen aangebracht worden. Het vervoer van bestelgoed wordt beheerst door het behandelingsvraagstuk. Veel behandelingswerk kost in drievoudig opzicht duur : vereist personeel, tijdverlies, beschadiging en miszending (1).

De eerste reorganisatie van de bestelgoeddienst is gekenmerkt door een wijziging in het vervoer per spoor. Het beoogde doel was het behandelingswerk samen te brengen in bepaalde stations, overladingsperrons geheten.

De tweede reorganisatie geldt tevens het vervoer per spoor en het eindvervoer over de weg. Dank zij een ruimere aanwending van het materieel voor wegvervoer, zal men trachten het aantal behandelingsverrichtingen te verminderen.

De vroegere inrichting van de bestelgoeddienst

Bij de aanvang van zijn exploitatie beschikte de spoorweg alleen over paardentrekkracht om de colli aan huis af te halen en te bestellen en moest hij bijgevolg de bestelkring beperken tot 3 à 4 km. Hierdoor waren de spoorwegnetten gedwongen een groot aantal kleine stations te bedienen en in sommige er van een besteldienst in te richten.

Op een totaal van ± 1.200 stations met bestelgoeddienst waren er op bepaalde tijdstippen bij de 400 stations voorzien van een besteldienst met kleine uitreikingskring.

Feitelijk heeft de inrichting van de besteldiensten sedert het ontstaan van de spoorwegen niet geëvolueerd. De kaart fig. 1 geeft een overzicht van de verspreiding der besteldiensten en hun onderscheiden werkkring. Hoewel deze kaart betrekking heeft op het jaar 1946, geeft ze nog zeer goed de toestand weer die in de laatste 50 jaar heerste.

In 1946 bestonden er 330 besteldiensten, welke 1.384 gemeenten (nl. 52 % van de gemeenten van het Rijk) en 6.800.000 inwoners bedienden (nl. 00 % van de bevolking van het land).

Tot 1934 geschiedde het vervoer van bestelgoed met overladingstreinen.

Het waren tamelijk belangrijke treinen die, buiten het normale personeel van hoofdwachter

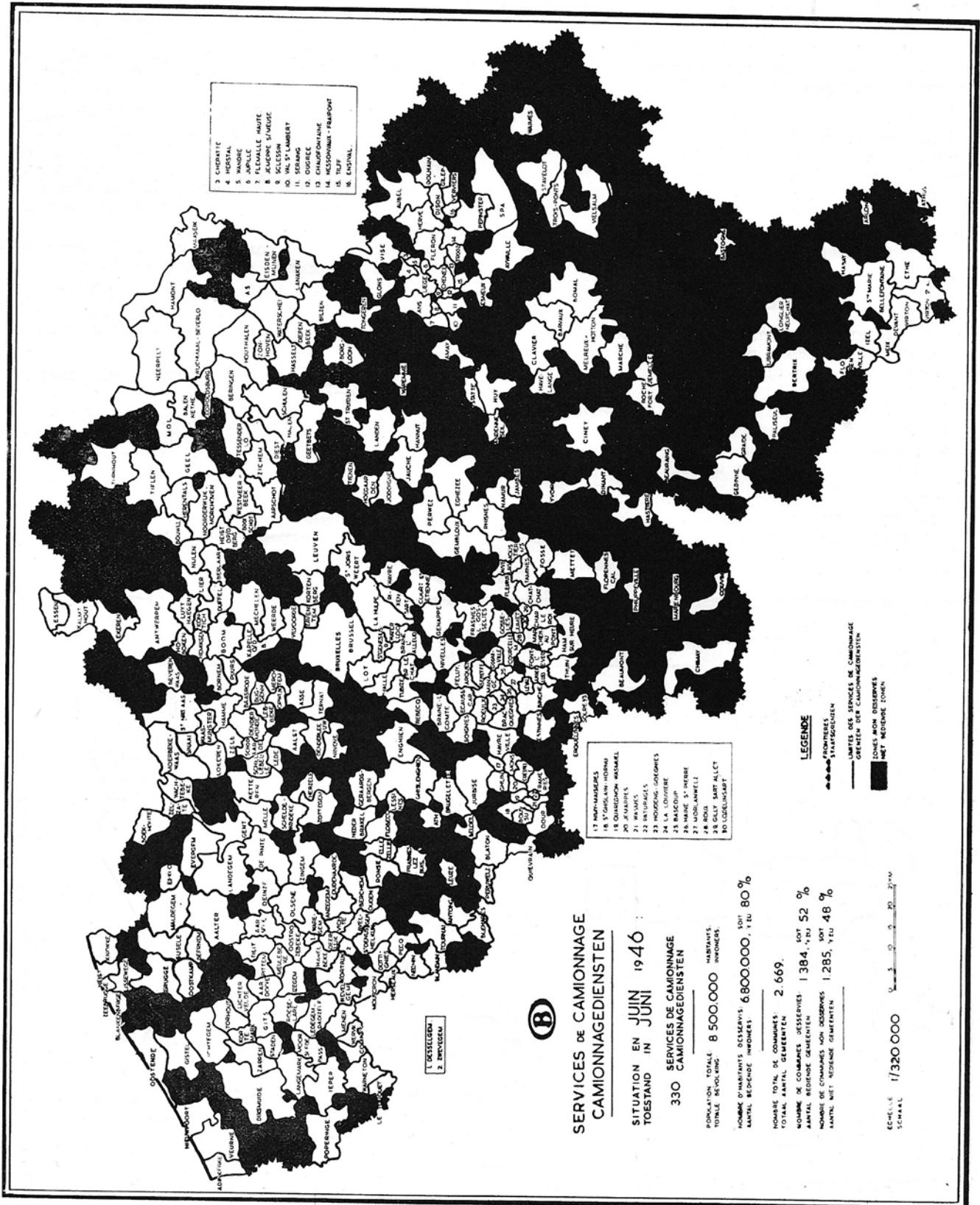
(1) Men rekent dat de behandelingskosten voor een ton nagenoeg overeenkomen met de kosten voor het vervoer van een ton over 100 km.

en wachters, door verscheidene laders begeleid waren. Deze treinen doorliepen de belangrijke lijnen, vooral 's nachts en stopten in haast al de stations, om er zendingen op en af te laden.

De colli werden van het station van vertrek naar het station van aankomst in de regel over de kortste weg vervoerd, wat, behalve voor het vervoer tussen grote centra, die door doorgaande

goederentreinen bediend waren, talrijke treinveranderingen tot gevolg had. Deze veranderingen veroorzaakten **veelvuldige behandelingen over heel het net verdeeld**. Voor dat werk, dat in open lucht en vaak 's nachts uitgevoerd werd, was er veel personeel nodig. Al dit behandelingswerk veroorzaakte daarenboven allerlei beschadigingen miszendingen en hoewel het collo de kortste weg volgde, duurde het soms drie dagen

Fig. 1. — Camionnagediensten — Toestand in Juni 1946.



voordat het te bestemming aankwam, d.w.z. dat het één dag, reed en twee dagen verloor in de aansluitingsstations, waar het van trein moest veranderen.

Eerste reorganisatie van de bestelgoeddienst

Instelling van de overladingsperrons in 1934

Om het vervoer van de zendingen te bespoedigen, de collibehandeling te kunnen mechaniseren en aldus een hoger rendement van het behandelingspersoneel te bekomen, zag de N.M.B.S. af van het vervoer over de kortste weg, althans wat het ijsgoed betrof, nl. de 9/10 van het gezamenlijk tongewicht bestelgoed, en besliste zij de colli **per spoor samen te brengen** op centrumstations, die overladingsperrons geheten werden.

Aldus stelde de N.M.B.S. in 1934 veertien overladingsperrons in gebruik (Aalst, Aarlen, Antwerpen-Dokken en Stapelplaats, Bergen, Brussel-Klein Eiland, Brussel-Thurn en Taxis, Charleroi-Zuid, Chênée, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Merelbeke, Namen en Verviers); elk perron bediende een aantal lijnen, zone geheten.

Op dat ogenblik zag het organisatieschema van het vervoer per spoor er uit als volgt (fig. 2).

- De colli, in de stations van een bepaalde zone aangenomen, werden de dag zelf per spoor naar de overladingsperrons van de zone gevoerd. Op fig. 2 hebben we de stations met besteldienst en hun onderscheiden bestelkring schematisch voorgesteld. De gearceerde delen zijn niet voorzien van een dienst voor afhaling en bestelling aan huis.
- wanneer de colli op het overladingsperron n° 1 aankwamen werden ze gelost en, na hergroepering, geladen in een aansluitings-

wagen, die verzonden werd naar het overladingsperron n° 2, dat het bestemmingsstation bediende.

- op dit tweede overladingsperron aangekomen, werden de colli opnieuw gelost en, na hergroepering, in een wagen voor het station van bestemming opgeladen.

Volgens het principe zelf van de perrons, moest elk collo bijgevolg over twee perrons transiteren en onderweg tweemaal overgeladen worden. Er was echter slechts een overlading over één perron, wanneer het collo aangenomen werd in een zone, waarin het bestemmingsstation gelegen was.

Buitendien, wanneer er voldoende zendingen waren, mocht een station een doorgaande wagen voor een ander station vormen (zie fig. 2, geval van stations B en D) of voor een ander overladingsperron (zie fig. 2, geval van station A dat een doorgaande wagen voor perron n° 2 vormt). Op die wijze kon een aantal overladingen uitgespaard worden. In 1938, werden op 100 ton in de stations aangenomen, 30 ton met doorgaande wagens vervoerd terwijl 40 ton over één perron en slechts 30 ton over twee perrons moesten transiteren.

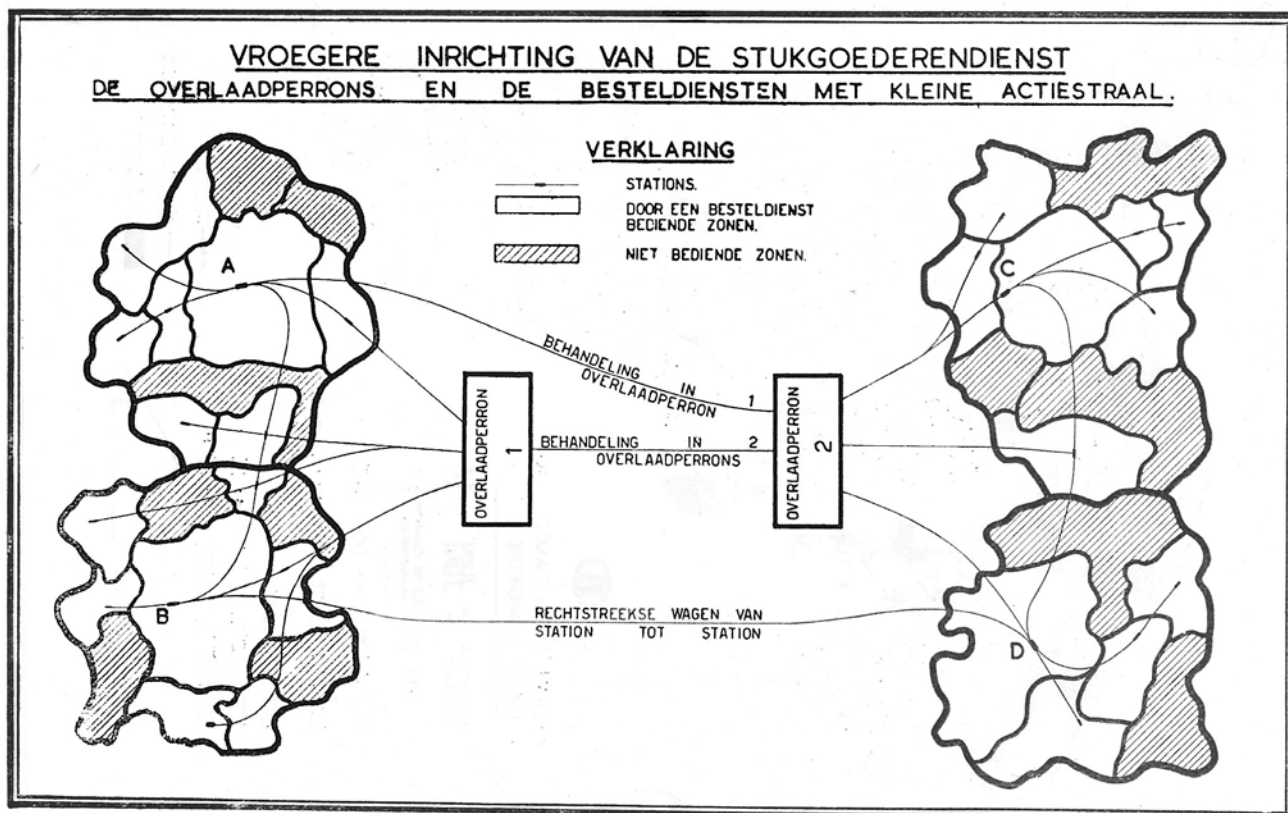
Het hoofdkenmerk van deze in 1934 ingevoerde organisatie bestond in de vervoersnelheid.

Men slaagde er aldus in binnen de 24 u. (1) doorheen heel het land een colli ter bestemming te brengen, maar deze organisatie was zeer duur en vergde :

- een volledige nachtdienst op al de overladingsperrons;
- de inlegging van talrijke snelrijdende junc-tietreinen met stipte uurregelingen om de verschillende aansluitingen te waarborgen;

(1) Voor sommige zeer ver van een overladingsperron verwijderde stations, vertrokken de bestelgoedwagens zeer vroeg in de namiddag of kwamen ze zeer laat in de morgen toe.

Fig. 2.



— de tewerkstelling van een talrijk behandelingspersoneel, hoewel door de mechanisering van het werk op de perrons, dit euvel enigszins verholpen werd.

Na de oorlog van 1940 slaagde men er niet in die organisatie terug in dienst te stellen zoals ze in 1934 bestond. Drie belangrijke overladingsperrons, nl. Bergen, Kortrijk en Hasselt waren vernield.

Uit de opgedane ervaring was trouwens gebleken, dat het aanbeveling verdiende sommige overladingsperrons uit te schakelen, ten einde het behandelingswerk verder te concentreren en, anderzijds, het aantal bestelgoedtreinen te verminderen, die nodig waren om al de perrons onderling te verbinden.

Om die reden bleven er in 1948 nog slechts acht overladingsperrons in dienst (Antwerpen-Dokken en Stapelpl., Brussel-Klein Eiland, Brussel-Thurn en Taxis, Charleroi-Zuid, Chênée, Leuven, Merelbeke en Namen).

De instelling van de overladingsperrons heeft praktisch gesproken geen terugslag gehad op de organisatie van de dienst voor afhaling en bestelling aan huis. Deze dienst bleef gekenmerkt door een sterke verspreiding van de besteldiensten, zoals ze ten andere in fig. 1 voorgesteld is.

Tweede reorganisatie van de bestelgoeddienst : de wegcentra

α) Grondregels van de reorganisatie. — **Samentrekking van de besteldiensten.** — **Afschaffing van de overladingsperrons.**

De vooruitgang in de techniek van het wegvervoer (geleidelijke vervanging van de paardentrekkracht door de automobieltrekkracht bij de diensten voor aanhuisbestelling en, dienvolgens,

merkelijke uitbreiding van de actiestraal der voertuigen) hebben er toe geroepen de inrichting van het bestelgoedvervoer te herzien, en te onderzoeken in welke mate een ruimere aanwending van vrachtauto's de kostprijs voor de ganse bestelgoeddienst zou kunnen verlagen.

Zoals we er hiervoren reeds op gewezen hebben, is het aandeel van de behandeling der colli onderweg in de totale prijs van het vervoer zeer belangrijk.

Het doel van de nieuwe reorganisatie bestaat niet meer in het concentreren van het behandelingswerk, maar wel in het **afschaffen van de overladingen.**

We weten, dat reeds in 1938, 30 % van de trafiek per doorgaande wagen van station tot station ter bestemming gebracht werd (zie schema van fig. 2 — geval van verkeer tussen stations B en D) en aldus de behandeling op een perron vermeden werd.

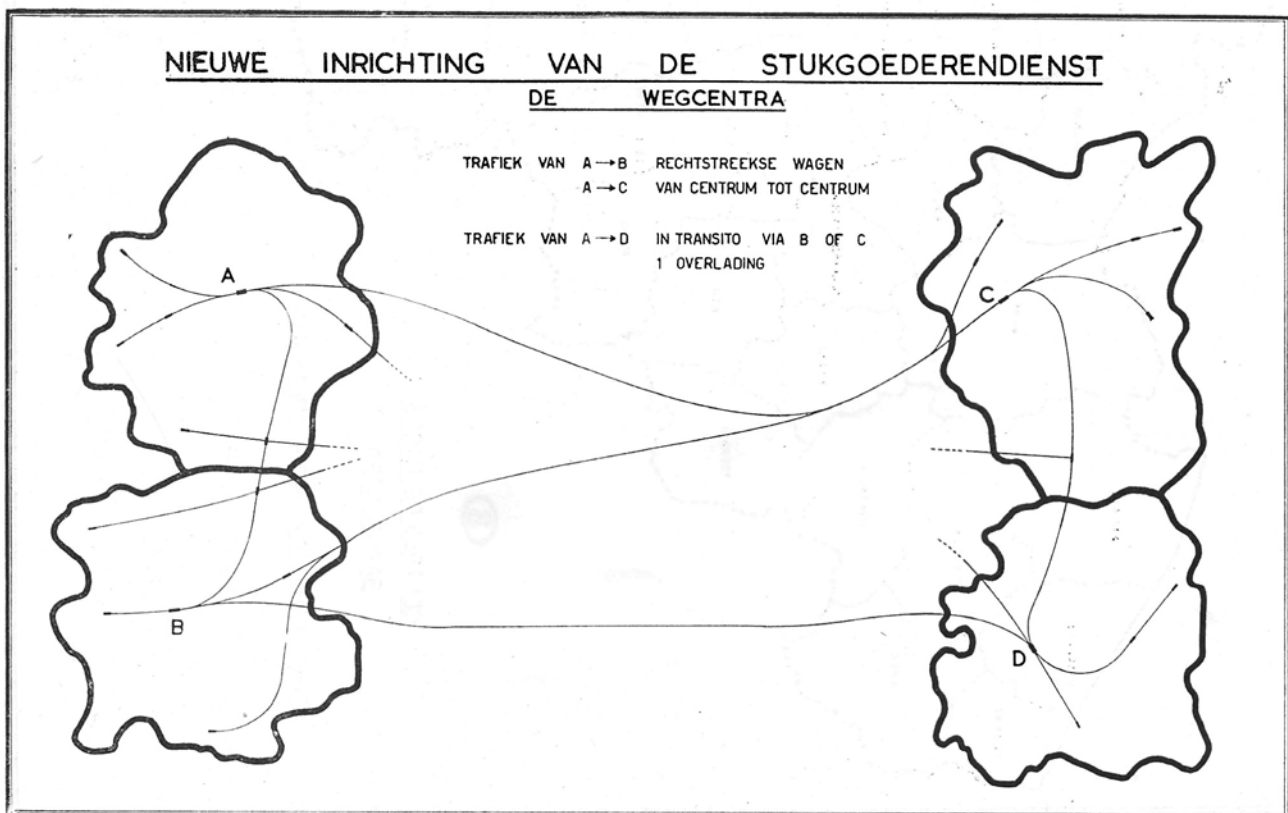
Door de vervanging van de paardentraction door de automobieltraction, zal dat percentage gemakkelijk kunnen opgevoerd worden.

Immers, indien men in plaats van een hele reeks kleiner besteldiensten in stand te houden, zoals ze op fig. 2 voorgesteld zijn, al die diensten tot één enkele verenigt, en gans het verkeer van een streek naar belangrijke stations overbrengt, zoals A, B, C, D, zal men voor elk daarvan het verkeersvolume en bijgevolg de mogelijkheid vergroten doorgaande wagens van centrum tot centrum te vormen. Indien de samentrekking van het verkeer voldoende doorgedreven is, zullen de overladingsperrons vanzelf verdwijnen.

Op die wijze bekomt men de inrichting zoals ze schematisch in fig. 3 voorgesteld is.

In de werkelijkheid zal de samentrekking van het verkeer op sommige stations gelegen in dun-

Fig. 3.



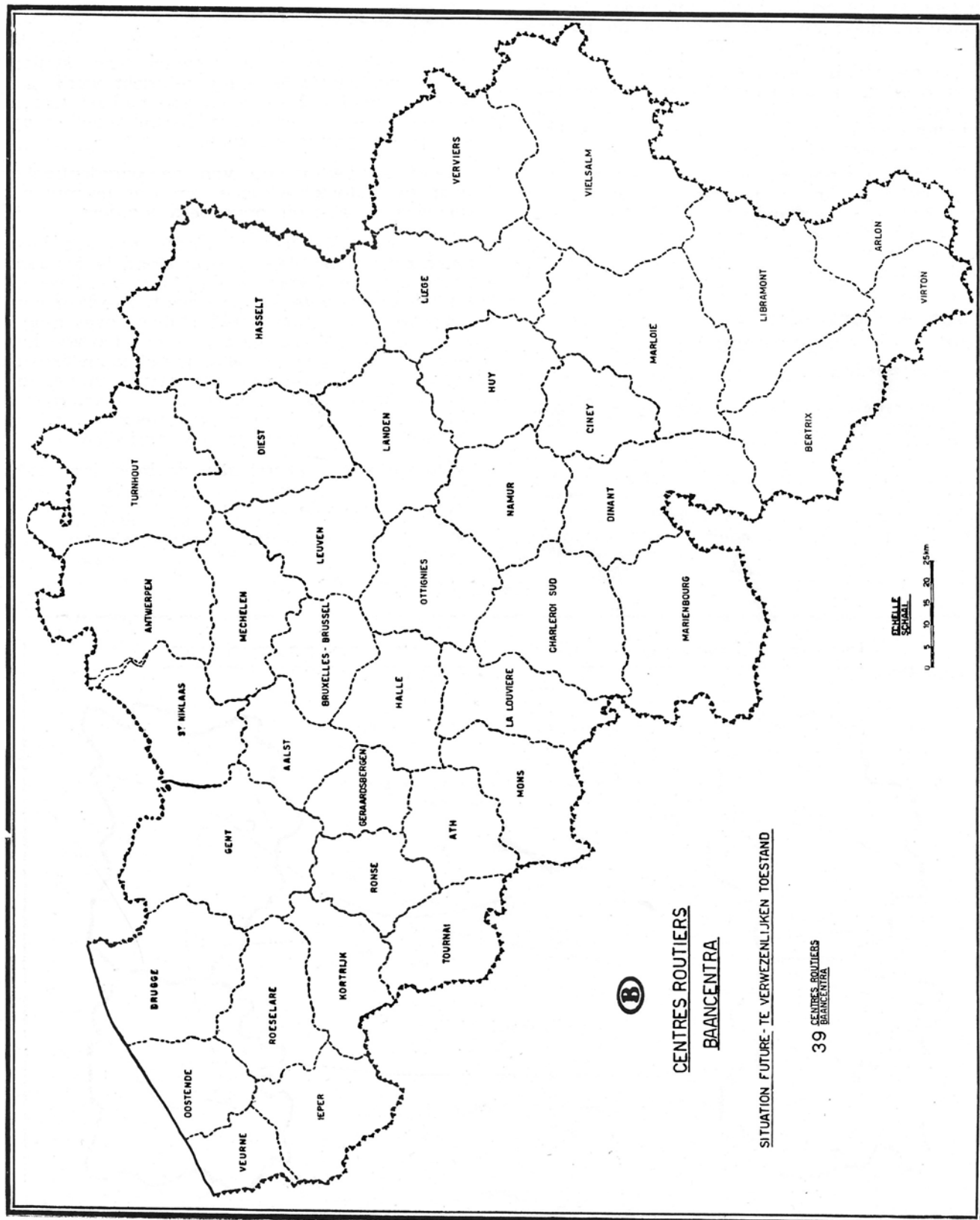
bevolkte streken niet steeds volstaan opdat die stations gans het verkeer met doorgaande wagens zouden kunnen afvoeren. In dit geval is voor een gedeelte der zendingen (zie fig. 3, zendingen van A naar D), een overlading onderweg niet te vermijden.

Deze theoretische beschouwingen zijn toepasselijk op de 330 in 1946 in België bestaande besteldiensten (zie fig. 1) en voor deze 330 diensten kan een concentratieregeling opgemaakt worden.

Na het vraagstuk onder het oogpunt van spoorinstellingen en belangrijkheid van het wegennet onderzocht te hebben, heeft de directie der Exploitatie het toekomstprogramma opgemaakt dat bij fig. 4 voorgesteld is. De 330 diensten met kleine bestelkring worden vervangen door 39 besteldiensten met uitgebreid actiegebied, « **wegcentra** » of « **baacentra** » geheten.

Bij het onderzoek van het verkeer, centrum per centrum, kon uitgerekend worden, dat in de toekomstige toestand 80 % van het verkeer van

Fig. 4. — Baacentra. Te verwezenlijken toestand.



centrum tot centrum per doorgaande wagen, tegen 30 % voorheen, zou kunnen verzonden worden.

b) Bestaande toestand.

De kaart fig. 4 moet niet meer worden beschouwd als behorende tot het gebied van de zuivere theorie.

Sedert 1949 is de N.M.B.S. overgegaan tot de geleidelijke samentrekking van de 330 besteldienstondernemingen, voorgesteld op de kaart fig. 1. Deze samentrekking werd doorgedreven bij een tempo van ± 75 ondernemingen per jaar en de kaart fig. 5 stelt de toestand in Juni 1952 voor. 48 wegcentra zijn in dienst en er blijven nog slechts 69 besteldiensten in de nieuwe organisatie op te nemen.

Het verschil tussen het huidig cijfer van 48 wegcentra en dat van 39, op het toekomstprogramma voorzien, is te wijten aan het feit dat sommige goederenloodsen niet ruim genoeg zijn om al het voorziene verkeer op te nemen. Zekere centra zoals Herbesthal, Manage, Mol enz. moesten bij vorlopige wijze worden in gebruik gesteld. Men voorziet dat ze later door naburige centra, zoals Verviers, La Louvière, Turnhout enz., zullen opgenomen worden, zodra deze over de nodige ruimte zullen beschikken.

De kaart fig. 5 toont aan dat de wegcentra zich vooral ontwikkeld hebben in het Noorden van het land, waar eenerzijds de bevolkingsdichtheid, en anderzijds de bestaande installaties een spoedige verwezenlijking mogelijk gemaakt hebben.

In het Zuiden van het land, daarentegen vertraagde het gebrek aan geschikte installaties de indienststelling van de belangrijke centra, in de streek van Bergen, Charleroi, La Louvière en Luik (1)

In het opzicht van de vermindering van de overgeladen tonnemaat, worden de volgende uitslagen bekomen :

1. 2 belangrijke perrons konden algeheel worden opgeheven, nl. die van Merelbeke en van Brussel-Klein Eiland, die in 1948 onderscheidenlijk 475 en 315 ton per dag verwerkten.
2. Op de overige perrons werd eveneens de behandeld tonnemaat verminderd.

De daling van het overgeladen tonnemaat bedroeg in 1952 ± 1.000 ton per dag, vergeleken bij 1948.

Thans wordt ongeveer 55 % van het verkeer per doorgaande wagens van centrum naar centrum vervoerd, tegen 30 % voorheen.

Uitbreiding van de dienst voor afhaling en bestelling aan huis tot bijna al de gemeenten van het land

Tot dusver was er alleen spraak van de samentrekking der besteldiensten. Welnu, wanneer men

de kaart fig. 1 nagaat, bemerkt men onmiddellijk, dat door de besteldiensten op één station samen te trekken, men redelijkerwijze al de gemeenten van een zelfde gewest moet bedienen. Immers, in veel gevallen moeten de bestelwagens bij het verlaten van het centrumstation, om hun oude bestelling te bereiken, noodzakelijk door gemeenten rijden die vroeger niet bediend waren. Op die wijze komt men er toe gaandeweg de besteldienst uit te breiden tot haast al de gemeenten van het land.

Vóór de instelling van de wegcentra, bedienden de diensten voor afhaling en bestelling aan huis 52 % van de gemeenten van het Rijk (1.384 gemeenten op 2.669). De overige 48 % werden gedeeltelijk bediend door bemiddeling van de Post en de N.M.V.B.

Van 1949 tot Juni 1952 steeg het aantal bediende gemeenten van 1.384 tot 2.258, nl. 84 % van de gemeenten van het Rijk. Er blijven nog 411 gemeenten over, die niet in een wegcentrum opgenomen zijn, maar deze vertegenwoordigen slechts 3 % van de bevolking van het land.

De opnemings van 874 nieuwe gemeenten in onze diensten voor afhaling en bestelling aan huis, leidde tot het uitschakelen, in veel gevallen, van de bemiddeling van de N.M.V.B. en van de Post, voor het doorzenden van de colli tot op de plaats van bestemming.

Voordelen, voor het publiek, van de instelling van de wegcentra

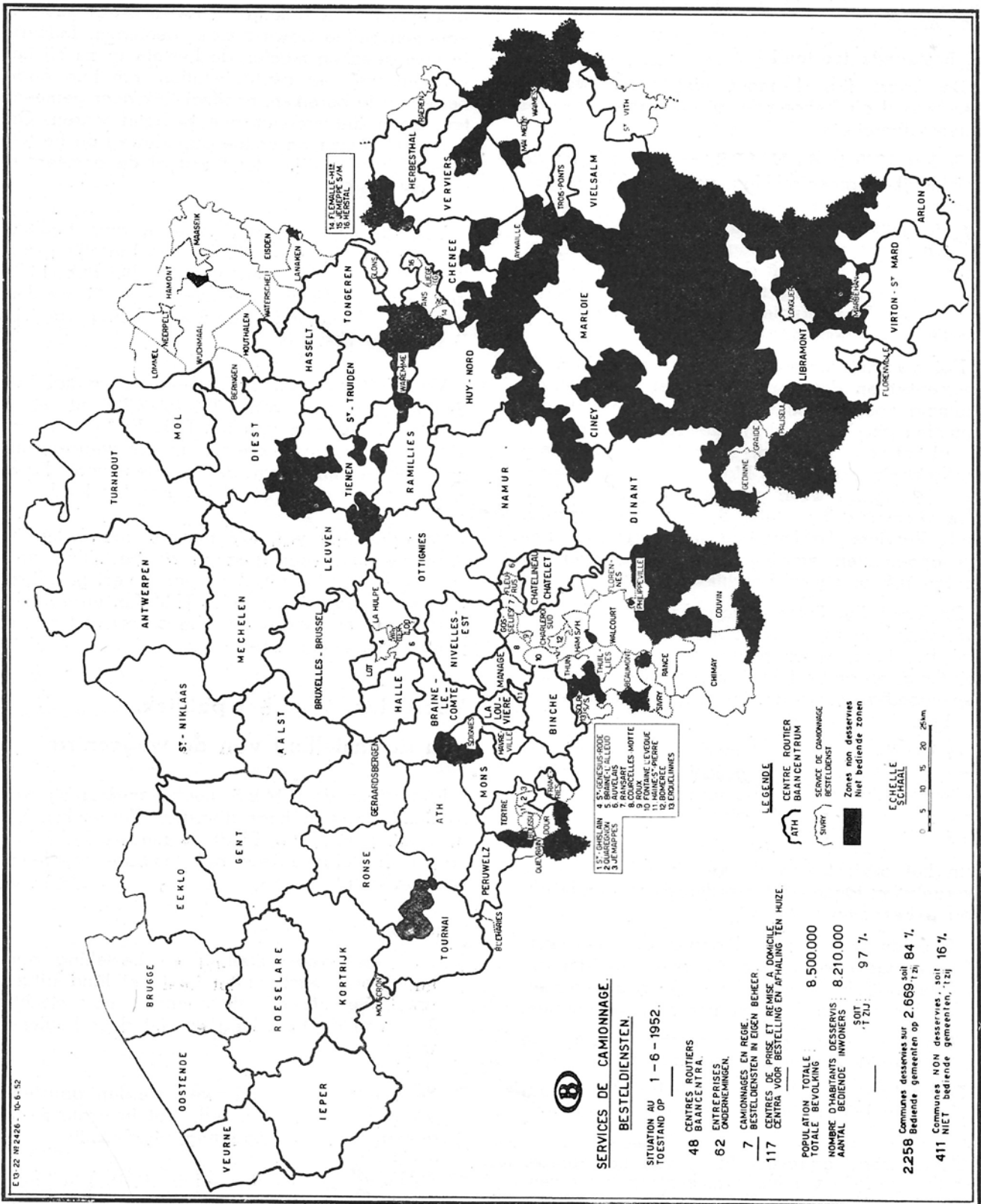
Niet alleen de N.M.B.S. heeft voordeel bij een rationalisatie van haar diensten. Vergeleken bij de oude organisatie, biedt de nieuwe inrichting van de bestelgoeddienst ook tastbare voordelen voor de cliënteel.

Immers :

- 1^o) de dienst voor afhaling en bestelling aan huis werd praktisch tot heel het land uitgebreid, vermits op dit ogenblik nog slechts 3 % van de bevolking er niet door bediend wordt;
- 2^o) de overladingen onderweg werden aanzienlijk in aantal verminderd, wat in grote mate gevaar voor beschadiging uitschakelt;
- 3^o) de vervoerssnelheid werd in de laatste jaren gevoelig opgevoerd en de colli uit of naar de grote centra komen daags na de aanneming ter bestemming. Het station Brussel-Thurn en Taxis, belangrijkste wegcentrum van heel het land, is thans reeds bij machte doorgaande wagens samen te stellen voor al de overige wegcentra en voor een groot aantal besteldiensten die in de nieuwe inrichting nog niet opgenomen zijn. Daaruit volgt, dat de zendingen die 's namiddags te Brussel-Thurn en Taxis aangenomen worden, 's anderen daags in bijna al de plaatsen van het land aan huis besteld worden.

(1) Studiën en uitvoeringen zijn thans aan de gang om dat landsgedeelte te voorzien van de voor de nieuwe exploitatiewijze vereiste installaties.

Fig. 5. — Besteldiensten. — Toestand op 1 Juni 1952.



EG-22 NF2426 - 10-5-52

Industriële Boekhouding en Begrotingscontrole bij de Nationale Maatschappij

door V. Gontié, Eerste Inspecteur
bij de Directie van Financiën

DE Nationale Maatschappij, terecht beschouwd als « de grootste nijverheid van het land », dient bijgevolg ook werkelijk « geïndustrialiseerd » te zijn, zo op gebied van de methoden van boekhouding en begrotingscontrole, als op al de technische gebieden. Sedert haar oprichting had de Maatschappij de voortdurende zorg dat doel te bereiken door het bestuderen en invoeren van de meest moderne methoden van nijverheidsorganisatie.

De Spoorweg moet voorkomen als een commercieel gevoerde « zaak », waarvan de boekhouding al de modaliteiten vertoont van de industriële boekhouding die in al de grote bedrijven van de wereld toegepast wordt, met haar natuurlijke corollaria: begrotingen, uitvoerende controle der begrotingen, fabricatiebureau's en inrichting van de werkplaatsen, uitvoeringsplanningsdiensten voor statistieken en kostprijzen, rendementen en besparingspremies voor het werkliedenpersoneel enz.

De bijzondere cursussen over boekhouding en nijverheidsorganisatie in de vakscholen van de Maatschappij gegeven en gevolgd door onze boekhouders, hulpboekhouders en beambten, omvatten al de klassieke theoretische vakken van de boekhouding en het is niet nodig buiten de spoorweginstallaties te gaan, om er al de praktische toepassingen van aan te treffen. Feitelijk zijn de opeenvolgende uitbreidingen en wijzigingen in onze boekhoudingsinrichting slechts een voortdurende opgang naar een betere en meer doelmatige structuur.

Een woordje geschiedenis

De inrichting op nijverheidsvoet van de boekhouding bij de Spoorwegen nam een aanvang, zelfs voordat de Nationale Maatschappij gesticht werd, door de inrichting van een industriële boekhouding bij wijze van proef, in 1924, in de centrale werkplaats te Luttre en de invoering, in 1928, van een kader van hoofdboekhouders en boekhouders.

Van 1926 af is de industriële boekhouding algemeen toegepast. De inrichting er van, aangepast aan de technische en administratieve structuur, omvatte in het begin drie grote boekhoudingssecties verbonden aan elk van de drie grote technische diensten die op dat ogenblik bestonden: Exploitatie, Weg en Werken, Trekdienst en Materieel. De hoofdboekhouding, opgericht bij de Dienst der Financiën, centraliseert de schrifturen van het centraal bestuur, om te eindigen met het houden van het Algemeen Dagboek en ten slotte met de Balans en de Winst- en verliesrekening.

Van bij de aanvang werden de boekhoudingsverrichtingen van de Exploitatie en de Baan gecentraliseerd bij de Directies zelf; de uitvoerende

diensten, (stations en baansecties) komen maar tussenbeide om de basiselementen te verstrekken (werkopneming). Bij de Directie van het Materieel, daarentegen, beschikt elke uitvoeringsdienst (centrale werkplaatsen, locomotiefdepots, baanwerkplaatsen) over een volledige boekhouding, die ook de plaatselijke kostprijzen van al hun werkzaamheden opmaakt. Deze « boekhoudingscellen » zijn onderling verbonden en gecentraliseerd bij de Directieboekhouding, door bemiddeling van « betrekkingrekeningen » in de vorm van een handelszaak met verscheidene hulphuizen of een bedrijf met verscheidene afdelingen.

De begrotingsinrichting die vóór de oprichting van de Maatschappij bestond, werd behouden. Ze omvat « ramingen van exploitatie-uitgaven » en « programma's van bijzondere werken » (Eerste Aanleg en Vernieuwing).

Een algemene controle wordt uitgeoefend door vergelijking van de ramingen met de werkelijke uitgaven van elke directie.

Van 1926 tot 1938 werd deze organisatie gaandeweg uitgebreid en verbeterd.

De boekhouding van de Baan wordt aangevuld met het opmaken van de « kostprijs » en er wordt een mechanische inrichting tot stand gebracht met behulp van machines met geperforeerde kaarten. Gans de gecentraliseerde boekhouding, alsmede de schrifturen betreffende de voorraadartikelen en de materialen (voorraden, verbruik) en de technische uitkomsten, worden opgemaakt door een mechanografische centrale, opgericht bij de Directie van de Baan.

Bij de Dienst van het Materieel is de wetenschappelijke inrichting ruim ontwikkeld in de werkplaatsen: Er werden « fabricatiebureau's », opgericht die tot taak hebben het werk te organiseren en te verdelen; het gebruik van « plannings » en van controle-uurwerken werd ingevoerd. Al de werken worden uitgevoerd bij bestellingen, met toekenning van vooruit vastgestelde tijden, die tot grondslag moeten dienen voor de toekenning van uitvoerings- en rendementenpremies. De mechanische berekening wordt algemeen ingevoerd met behulp van hand- en elektrische machines en de boekhoudingsbureau's der grote werkplaatsen worden voorzien van boekhoudingsmachines.

Een bijzondere dienst verzamelt en totaliseert door middel van geperforeerde kaarten de productiecijfers: treinnritten, verbruik van brand- en smeerstoffen enz.

Van 1930 af publiceert elke Directieboekhouding maandelijks een brochure met de « Boekhoudingsuitkomsten », bestemd voor de technische diensten van het net en waarin met tabellen al de staten van ontvangsten en uitgaven, de

gegevens betreffende de productie van de dienst der treinen en de werkplaatsen, de kosten van al de verrichtingen en herstellingen, de stationsuitgaven, voorraden en verbruik van voorraadartikelen enz., opgenomen zijn.

In 1940 werd een algemene hervorming ingevoerd: al de boekhoudingsdiensten, welke tot dusver aan de technische diensten verbonden waren, worden onder één gezag bij de Directie der Financiën verenigd.

Het tijdperk na de bevrijding bleek gunstig te zijn voor de uitbreiding van de boekhoudingsinrichting: in het teken van de « boekhoudingscontrole » wordt de boekhouding van de dienst van de Baan, van de (pas opgerichte) dienst der Electriciteit en de Seinrichting, de dienst voor Handelszaken en de dienst van het Materieel, gedecentraliseerd. In navolging van hetgene reeds bij de dienst van het Materieel bestaat, worden boekhoudingssecties, onder de leiding van gespecialiseerde bedienden opgericht bij de arrondissementen van de Baan en de Electriciteit en bij de gewestelijke diensten, wat de exploitatie betreft. De begroting en het toezicht op de uitvoering geschieden per boekhoudingsdienst, nl. per station, arrondissement, locomotiefdepot en werkplaats. Talrijke nieuwe kostprijzen, evenals statistische gegevens worden opgemaakt. Centraliserende bureau's, zgn. « groepsboekhoudingen » worden bij elke gewestelijke directie ingericht.

Nieuwe stelsels worden onmiddellijk, zoveel mogelijk aangepast bij de spoorwegorganisatie, in zeer ruime mate toegepast. Aldus werden achtereenvolgens ingevoerd: plaatselijke controlebegrotingen, berekening van de algemene onkosten per uitvoerende dienst en bij elk er van de inrichting van de nijverheidsboekhouding en de aanwending van de onkosten per homogene producerende afdeling of sectie; de gelijkmaking van de prijzen door gebruik van jaarlijkse plaatselijke « standaarden »; de algemene toepassing van « netstandaarden » uurbedragen per categorie van werklieden voor al de aanrekeningen; afschaffing van de « centiemen » in al de schrifturen; het gebruik van afgeronde gemiddelde prijzen voor de voorraden in magazijn; het houden van een vaste inventaris in hoeveelheid en waarde voor al de stoffen; de bestendige controle van de « onkosten » van allen aard door vergelijking van de werkelijke uitgaven voor onkosten en « standaardmonografieën » van onkosten, opgemaakt voor al de afdelingen en secties van dienst. Eindelijk staat een uitgebreide dienst voor de stelselmatige controle van al de basisverrichtingen en aanrekeningen borg voor de nauwkeurige eerste boeking van al de bewegingen, zonder welke de boekhoudingsuitkomsten de vereiste waarborgen niet zouden aan de hand doen.

Reorganisatie, normalisatie en mechanisatie

De uiterst uitgebreide organisatie welke aldus tot stand kwam bood evenwel zekere leemten. Hoewel onder een zelfde gezag bij de Directie der Financiën verenigd, bleven de onderscheiden directieboekhoudingen — thans ten getale van zes: Exploitatie, Handelszaken, Baan, Electriciteit en Seinrichting, Materieel en Aankopen, Algemene Diensten — gescheiden en werden ze voort gecentraliseerd door een bijzonder bureau: Hoofdboeking. De groepsboekhoudingen blijven eveneens volgens dezelfde structuur onderverdeeld.

Talrijke opeenvolgende centralisatieverrichtingen, per Directie, op de groepen en vervolgens bij de Directie der Financiën, vergen veel papier en schrijfwerk.

Doel van de reorganisatie

Om die bezwaren te verhelpen en tot bevordering van een uitgebreide opzoeking van bezuinigingen en « de minste kosten », moest de boekhoudingsdienst een organisatie tot stand brengen die, zonder afstand te doen van zijn industrieel karakter en zijn doelmatigheid, de kosten er van zou drukken, zoveel mogelijk schrijfwerk uitschakelen, de methoden, formulieren enz., normaliseren tussen al de diensten, een zo ver mogelijk doorgevoerde mechanisering van al de schrifturen en berekeningen van de kostprijzen, statistieken, en de daaruit voortvloeiende uitkomsten zou in de hand werken.

Hoofdbeginselen van de reorganisatie

Elke nijverheidsboekhouding bestaat in het algemeen uit twee grote onderverdelingen:

1° de schrifturen betreffende de exploitatierekeningen, de kostprijzen, bestellingen enz., nl. de eigenlijke nijverheidsboekhouding;

2° de centralisatieschrifturen die uiteraard boekhoudkundig zijn: dagboeken, balansen, lopende rekeningen, derden, kasverrichtingen enz., die « algemene boekhouding » kunnen geheten worden.

Deze beide onderverdelingen beantwoorden aan verschillende noodwendigheden en zijn van uiteenlopende aard: het « industrieel » gedeelte heeft alleen belang voor de technicus; de gegevens er van moeten zo spoedig mogelijk gekend zijn, met al de wenselijke bijzonderheden en per zetel en zelfs per werksectie of werkafdeling opgemaakt worden (vnl. met het oog op de begrotingscontrole).

De algemene boekhouding daarentegen heeft geen belang voor de technicus; het is wat ik graag zou heten « de boekhoudingskeuken »; ze is niet even dringend en kan zonder bezwaar in de ruimste mate ingekrompen en vereenvoudigd worden. De ter hand genomen reorganisatie ligt in de toepassing van deze grondregels.

Ze bestaat er in:

a) op de zetel van de uitvoering (arrondissementen, locomotiefdepots, werkplaatsen) alleen de basisschrifturen te laten en alles wat in verband staat met rekeningen van exploitatie-uitgaven, bijzondere werken, bestellingen, kredieten.

b) in de gewestelijke bureau's (in onderhavig geval de groepen) de schrifturen van algemene boekhouding te concentreren en ze zoveel mogelijk te vereenvoudigen.

Bijgevolg zal niets gewijzigd zijn in de doelmatigheid van de boekhouding voor de technicus die er gebruik moet van maken. Hij zal dezelfde aanwijzingen binnen dezelfde tijd ontvangen en met al de wenselijke bijzonderheden, zelfs wanneer om redenen van bestuursorganisatie de klaarmaking van die gegevens moet opgemaakt worden bij de groep in de plaats van op de zetel zelf van het werk.

De talrijke schrifturen, vereist voor de algemene boekhouding, zullen geconcentreerd worden

bij een belangrijk bureau op de zetel van de groep. Hierdoor zullen de uitgaven kunnen gedrukt worden, in één enkele rekening (in de plaats van afdelingsrekeningen per directie) al de verrichtingen in verband met derden, de incaseeringen en vereffeningen kunnen verenigd worden. Ze bereidt de algemene mechanisering van de schrifturen. De vereniging, in één enkele belangrijke dienst, van een aanzienlijke hoeveelheid schrijfwerk verhoogt in niet geringe mate de mogelijkheid die werkzaamheden machinaal te laten uitvoeren, terwijl de versnippering in kleine bureau's met slechts 2 of 3 bedienden een ware belemmering voor de uitbreiding van de machinatisatie uitmaakte.

In een volgend stadium zal het gelijktijdige binnenkomen van al de bescheiden der uitvoerende diensten in zake de algemene boekhouding de mogelijkheid bieden van een rechstreekse en één enkele centralisatie voor al de directies.

Het houden van de dagboeken, balansen, lopende rekeningen, enz., onderscheiden per technische directie, heeft geen belang en door een algemene centralisatie worden de zgn. betrekkingrekeningen, welke dienen voor het boeken van de talrijke verrichtingen van die directies onder elkander, tot het uiterste, herleid en maakt de meeste facturen overbodig voor de prestaties die een dienst voor rekening van andere uitgevoerd heeft.

Tevens komt eenvormigheid tot stand in methoden, werkwijzen, documenten voor elke verrichting in al de uitvoeringsdiensten.

Doordat bijgevolg de algemene boekhouding op de gewestelijke groep in één enkele maal voor al de uitvoerende diensten geschiedt (stations, locomotiefdepots, werkplaatsen, arrondissementen van de Baan) wordt door een eenvoudige centralisatie van de acht groepen de uiteindelijke centralisatie der schrifturen op de Directie van Financiën bekomen. De derde centralisatie, die thans bij de Directie der Financiën per technische directie geschiedt, zal aldus volkomen wegvallen.

Heel die reorganisatie kan en mag niet tot gevolg hebben de doeltreffendheid van onze begrotingscontrole, die gedurende de voorgaande jaren zo moeizaam tot stand kwam, te schaden. Het komt er alleen op aan een meer eenvoudige boekhouding te verwezenlijken en de mogelijkheid in de hand te werken die verrichtingen algeheel te mechaniseren.

Deze reorganisatie valt binnen het kader van de rationalisatie die door de Nationale Maatschappij nagestreefd wordt en is bijzonder afgestemd op de politiek van stopzetting van aanwerving in al de diensten, zodat alle afdanking zal kunnen vermeden worden, dank zij een doelmatige tewerkstelling van het overtoollig personeel in andere diensten.

Door die studiën en die verwezenlijkingen helpt de Dienst der Financiën doelmatig mee aan een betere inrichting van onze Nationale Maatschappij.

FRIDEN *Calculating Machine Agency*

Vol automatisch

Aangeboden door het Belgisch Agentschap :

GENERAL IMPORT C^Y N. V.

DIRECTEUR - GENERAAL : **F. F. WAITTE**

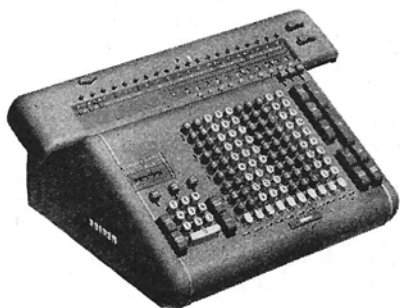
— ARENBERGSTRAAT, 14, - BRUSSEL —

11.96.08 — TELEFOON — 12.60.06

STELT TEN TOON IN HET 3e MECHANOGRAFISCH SALON

Paleis voor Schone Kunsten, van 20 tot 28-9-52 - Stand n^o 46

Benevens zijn merkwaardige gewone reeks, zijn twee nieuwe modellen :



— Het ene met automatische overdracht in 2^e teller

— Het ander, **SENSATIONEEL !**

AUTOMATISCHE ² TREKKING

— EENVOUDIG RADICANDERS INSTELLEN —

REFERTE : Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die de FRIDEN - MACHINES bezigt.

Bedrijfscijfers voor de maanden Mei-Juni

	MAANDEN	1938 (1)	1951	1952
Aantal vervoerde reizigers	Mei	17.183.572	19.849.676	19.279.334
	Juni	16.729.170	17.482.168	18.451.906
Aantal reizigers-kilometers	Mei	534.246.114	638.710.043	624.081.813
	Juni	557.683.282	591.172.713	628.703.149
Aantal vervoerde tonnen zware goederen	Mei	5.966.536	5.867.904	5.475.741
	Juni	5.919.754	5.969.912	5.189.569
Aantal tonkilometers	Mei	425.151.847	537.802.448	506.199.891
	Juni	420.910.954	534.796.622	476.382.327
Aantal geladen wagens	Mei	459.849	327.005	298.558
	Juni	436.122	328.978	280.515

AANTAL DOOR DE KLANTEN GELADEN WAGENS

WEEK	Brandstoffen	Diversen	Totaal
van 15-6 tot 21-6	18.956	45.525	64.481
van 22-6 tot 28-6	20.030	47.854	67.884
van 29-6 tot 5-7	19.437	42.171	61.608
van 6-7 tot 12-7	20.266	44.174	64.440

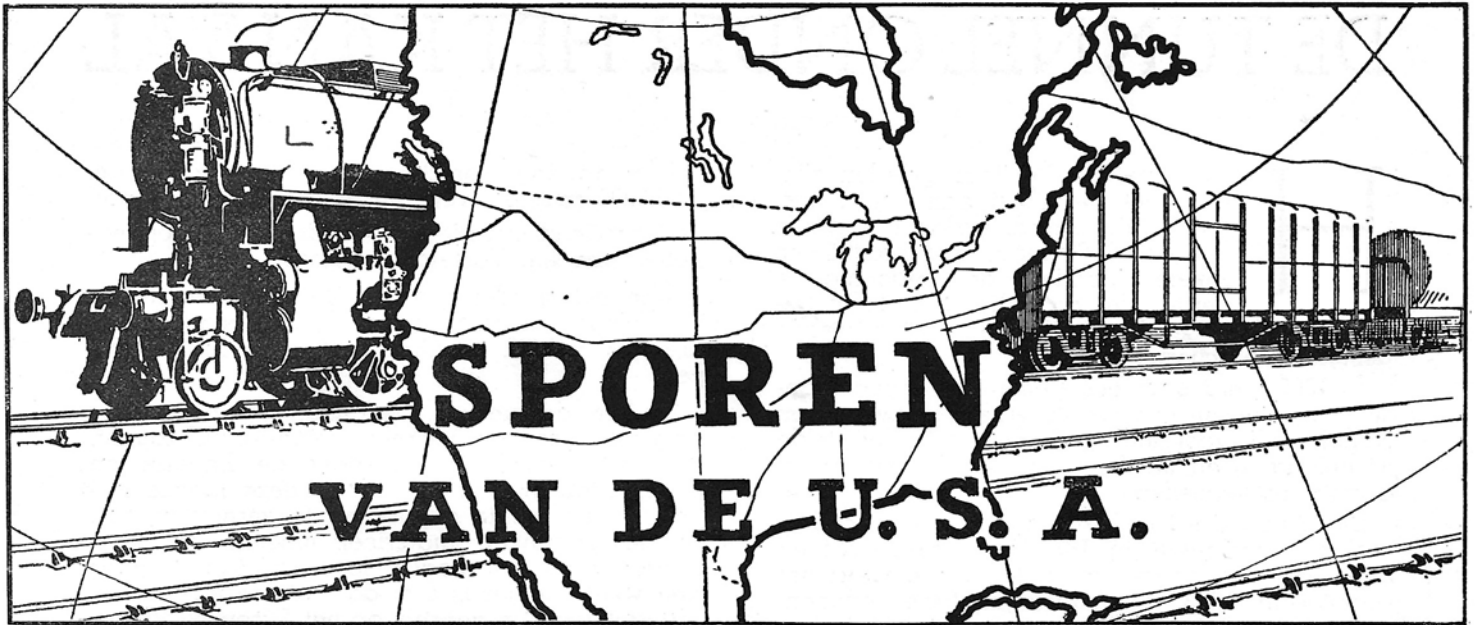
OVERGELADEN IN DE HAVENS VAN ANTWERPEN EN GENT

WEEK	Haven van Antwerpen		Haven van Gent	
	Tonnen van schip op wagen	Tonnen van wagen op schip	Tonnen van schip op wagen	Tonnen van wagen op schip
van 15-6 tot 21-6	50.300	107.800	15.534	16.797
van 22-6 tot 28-6	72.200	94.300	22.634	10.392
van 29-6 tot 5-7	41.800	72.200	20.052	19.183
van 6-7 tot 12-7	68.800	61.400	23.067	14.318

BESPREEKT... nu reeds
ons eerstvolgend nummer 11-12

SPECIAAL NUMMER

Gewijd aan de
indienststelling van de
NOORD-ZUIDVERBINDING



TENDENZEN OP SPOORWEGGEBIED

Aankopen van diesellocomotieven

DE grote Amerikaanse spoorwegmaatschappijen nemen hoe langer hoe meer hun toevlucht tot de diesellocomotief. Uit cijfers medegedeeld door de Association of American Railroads blijkt op treffende wijze de politiek die ze ten aanzien van het tractiematerieel volgen: dit jaar hebben deze maatschappijen totnogtoe om de 3 uren 33 minuten een nieuwe diesellocomotief op hun netten in bedrijf gesteld.

Inderdaad, gedurende de eerste 4 maanden van 1952, werden 878 locomotieven van dat type in bedrijf genomen tegen 834 tijdens de overeenkomstige periode van 1951. Wat meer is, het totaal aantal locomotieven thans in opdracht gegeven aan de fabrikanten belooft 1.463 diesellocomotieven tegen slechts 39 stoomlocomotieven.

Doorlopende spoorstaven

Er is verder een gebruik om de spoorstaafinden aaneen te lassen en dat algemeen ingang schijnt te vinden. Een onmiddellijk gevolg van deze maatregel is dat praktisch een groot ongerief voor de reiziger wordt opgeheven: het herhaald geklap waarmee de stoot van de wielen op de kop der spoorstaven gepaard gaat. Doch, en dit is ongetwijfeld nog belangrijker, door de herhaalde stoten slijten de spoorstaven, de onderlegplaten en de dwarsliggers veel sneller. Met het aanenlassen der uiteinden bekomt men ten slotte een wezenlijke besparing op de begroting voor onderhoud en herstelling.

Aldus heeft de « Union Carbide and Carbon Corporation » onder de naam van Ribbonrail een lasmethode uitgewerkt (aruklassen met gebruik van de vlam van een zuurstof-acetyleenmengsel) die het mogelijk maakt doorlopende rails van

1.600 meter en meer te verkrijgen. De normale rails zijn in de Verenigde Staten 11,89 m lang. De uiterste temperatuurverschillen tussen winter en zomer kunnen deze lengte met ongeveer 8 mm wijzigen. Er mocht dus gevreesd worden dat, voor doorlopende spoorstaven van 1.600 m, een gevaarlijke rek of krimp zou kunnen ontstaan die theoretisch 1,20 m kan bereiken. Gelukkigerwijze heeft de ervaring aangetoond dat zulks niet het geval was en dat voor zulke spoorstaven de lengteverandering van nagenoeg dezelfde grootte was als voor de gewone rails. De aan de temperatuur te wijten uitzetting zou dus blijkbaar veeleer in de breedte dan in de lengte van de spoorstaaf uitwerken. Men is tot dezelfde bevinding gekomen voor doorlopende spoorstaven van 16 kilometer. Men mag dus aannemen dat niets de algemene invoering van deze methode in de weg staat.

Verbetering van de bevestiging van de spoorstaaf op de dwarsliggers

De onderhoudskosten der spoorbanen kunnen nog gedrukt worden door het aanwenden van speciale dichtingen tussen de onderlegplaten en de dwarsliggers, bestaande uit manilla-hennep gedrenkt met vinylitehars. Deze stevige en toch soepele dichtingen dempen de schokken en de wrijving. Uit vergelijkende proeven op een baanvak met druk verkeer is gebleken dat ze, na één jaar tijd, uitstekend stand hadden gehouden terwijl de classieke montage zware schade met tevens merkelijke sleet der dwarsliggers aantoonde.

Door de vinylitehars zijn de dichtingen bestand tegen oxydatie, zon en olie, alsook tegen insecten en zwammen. Deze hars verhindert de dichtingen te ververen bij grote koude en zacht te worden bij grote hitte.

DE TUNNEL ONDER HET KANAAL

Het zal weldra 150 jaar geleden zijn, dat voor het eerst aan een tunnel onder het Kanaal gedacht werd. In het jaar 1800 inderdaad bracht een zekere Mathieu de gedachte te berde. Het ogenblik was slecht gekozen, want tussen Frankrijk en Engeland heerste destijds een scherpe spanning.

In 1867 werd door een gemengde groep Fransen en Engelsen een eerste, ernstig ontwerp aan Napoleon III voorgelegd. De Franse Keizer stelde er belang in en liet het door een Internationaal Comité onderzoeken.

Die studie werd in 1870 door de oorlog onderbroken maar reeds in 1871 werd ze hervat en jaren lang voortgezet, maar ten slotte werd het voorstel in 1883, om zuiver militaire redenen, verworpen.

In 1906, ni. 23 jaar later, werd ze hervat en om dezelfde overwegingen opnieuw afgewezen.

Nieuwe pogingen werden aangewend in 1914, 1919-1920 en in 1928, maar steeds met hetzelfde negatief resultaat.

In 1928 werd een laatste poging gedaan en een jaar nadien een Engels comité opgericht, dat na een grondige studie, in Maart 1930 zijn verslag indiende. Dit verslag werd aan het Lagerhuis voorgelegd en door deze hoge vergadering verworpen.

Het ontwerp van 1929 voorziet de bouw van een dubbele tunnel met sporen. Hij omvat een bijkomende koker voor onderhoud en toezicht. In het ontwerp is tevens gedacht aan de mogelijkheid van wegverkeer.

De benaderende lengte van de tunnel is geraamd op 36 Engelse mijlen, met inbegrip van de landtoegangen aan weerszijden van het Kanaal. De voorziene maximumdiepte van de tunnel ligt tussen 300 tot 400 voet onder de toegangsopeningen.

De gedachte van een tunnel met wegverkeer werd als onuitvoerbaar geoordeeld wegens het de verbrandingsafval van de motorvoertuigen. Inderdaad zouden deze voor de mens giftige gassen, gelet op hun dichtheid, zich in de lagere gedeelten van de tunnel ophopen en op dat tijdstip was er geen middel bekend om dergelijke gassen buiten een tunnel te blazen of te zuigen, waarvan het laagste punt 400 voet diep lag en met een lengte van bij de 36 mijlen.

lije elektrificering wel uit te voeren voor een Daarentegen was de tunnel wegens de magespoorweg.

De toenmalige kosten (1930), werden geraamd op 30 miljoen, waarin geen rekening gehouden was met het rollend materieel.

De studie van de spoorwegtunnel was vooral gericht op het reizigersverkeer.

De voorstanders meenden te mogen rekenen :

- 1°) op al het reizigersverkeer tussen Frankrijk en Engeland;
- 2°) op 75 % van het verkeer van de lijn Oostende-Dover;
- 3°) op 10 % van het verkeer der Nederlandse lijnen.

Ze rekenden op verscheidene stijgende toenames van het toen bestaande verkeer, dat tussen 8 en 10 % per jaar zou liggen.

Hun raming verschaftte een beweging van 3.500.000 reizigers voor het eerste exploitatiejaar.

Het rollend materieel moest door de spoorwegnetten van het Vasteland geleverd worden.

Wat het goederenverkeer betreft, meende de Commissie dat de tunnel al de shortsea-diensten tussen Frankrijk en Groot-Brittannië zou opslorpen.

Ze was de mening toegedaan dat de nodige wagens voor het verkeer gemakkelijk zouden kunnen bezorgd worden door de Engelse en Continentale spoorwegen. Wat deze laatste betreft, en ten einde overlading te vermijden, zou het te gebruiken materieel moeten gebouwd worden naar het Engels laadprofiel, dat, naar men weet, kleiner is dan dat van de netten met normaal spoor in gebruik op het Europese Vasteland. De verhoopde tonnages, gesteund op het verkeer van het jaar 1928, zou nagenoeg 530.000 ton bedragen.

Kortom, indien de Commissie, een gunstig advies uitbracht, wat de uitvoerbaarheid van de spoorwegtunnel betreft, toch kwam ze tot geen besluit in zake de rendabiliteit. Ze oordeelde dat het onvermijdelijk risico, verbonden aan een werk van dergelijke omvang, door partikulier kapitaal moest gedragen worden.

De tegenstanders van de ontwerpen lieten hunnerzijds gelden dat enorme schade aan de bestaande diensten zou berokkend worden. Ze verklaarden daarenboven, dat de nieuwe faciliteiten voor het goederenvervoer vooral de invoer naar Engeland zou begunstigen. Met dit argument ontkloten ze het verzet van wege de Engelse landbouw- en nijverheidskringen.

Door de inbedrijfstelling van de spoorwegtunnel, zeiden ze, zouden daarenboven talrijke arbeiders, die in de havendiensten werkzaam zijn, hun broodwinning verliezen. Zij wezen er vooral op, dat zo de aanleg van de tunnel rechtstreeks of onrechtstreeks acht jaar lang werk zou verschaffen aan 5.000 personen, dit na de voltooiing van de werken zou uitlopen op een grote werkloosheid.

Er valt op te merken, dat op het tijdstip dat de Commissie haar verslag opmaakte, het werkloosheidsvraagstuk in Engeland uiterst nijpend was. Deze werkloosheid verergerde nadien nog, doordat de uitvoer te klein was. De beschermende maatregelen werden genomen om die toestand te verhelpen, onder meer door de invoering van beschermende rechten voor de nijverheid.

Het was nochtans vooral om redenen van militaire aard dat het Lagerhuis het ontwerp afkeurde.

Thans is het vraagstuk ingesluimerd. De technische middelen hebben sedertdien echter sterk geëvolueerd en de aanleg van een wegtunnel is een mogelijkheid geworden.

Zal men de ene of de andere dag tot het bouwen van een gemengde tunnel voor spoor- en wegverkeer besluiten? Overigens blijven de militaire redenen betwistbaar. Ten slotte is de militaire betekenis van de lucht aart zo op militair als burgerlijk gebied een nieuw element van het vraagstuk geworden.

Wie weet?

De Vrije Tijd van het Personeel

GROEP BERGEN



De personaliteiten openen de tentoonstelling.

VAN 10 tot 17 Augustus 1952 heeft de afdeling « SIERKUNST » van de groepering « Arts et Loisirs des Cheminots de Mons », voor het eerst, in een bijlokaal van het station Bergen, de werken van haar leden tentoongesteld.

Deze tentoonstelling, die veel bijval genoot, werd ingewijd door dhr Nolet de Brauwere, Secretaris-Generaal der N.M.B.S., en dhr Pomerolle, Groepschef te Bergen. Naast werken van schilders, waterverfteknaars, eisers en beeldhouwers, bemerkte men er werken van plexiglas, houdbrandkunst, benevens fotografieën en zelfs een stationnaire stoommachine op kleine schaal. Ook werden er literaire gewrochten aangetroffen.

Te dezer gelegenheid achten we het van belang de historiek van deze jonge afdeling te schetsen. Reeds geruime tijd had dhr Fally, de huidige voorzitter, de mogelijkheid onder ogen gezien om een groepering op te richten die, door de spoorwegmannen van groep Bergen bij het grote publiek kenbaar te maken, hun kunstzinnig zou aanwakkeren en ontwikkelen. In het begin van dit jaar, meer bepaald in Februari, kreeg de gedachte vaste vorm en werd een beroep gedaan op de voornaamste liefhebbers van de groep. Een nieuwe afdeling werd aldus gesticht in de schoot van de groepering « Arts et Loisirs des Cheminots du Groupe de Mons » met de steun van dhr Chantrenne, voorzitter der groepering.

Op de eerste algemene vergadering, op 9 Maart 1952, werden met eenparigheid van stemmen geroepen tot de functie van :

Voorzitter : dhr FALLY J.
Secretaris : dhr VAN GOETHEM A.
Penningmeester : dhr ENGLEBERT A.

Op deze vergadering werd tevens, in een opbouwende zin, besloten tot het aanwijzen van een technisch adviseur voor elke kunstuiting, met de opdracht de eerste schreden der beginningen te leiden.

Van stonden aan lieten zich veertig leden inschrijven.

De tweede algemene vergadering van 27 Juli 1952 besloot tot het houden van een tentoonstelling in Augustus.

Met geringe materiële middelen werd deze merkwaardige tentoonstelling op enkele dagen in gereedheid gebracht.

Dhr Nolet de Brauwere en de talrijke bezoekers toonden grote belangstelling voor de tentoongestelde werken en feliciteerden de auteurs er van.

Het is ons niet mogelijk de rol van kunstcriticus te spelen, doch we mogen wel de nadruk er op leggen dat op alle trappen der spoorweghiërarchie kunstenaars aangetroffen worden. Onderstaande lijst der tentoonstellers toont zulks overduidelijk aan.

1. — Berte Maurice; Maffles; schilder E.S. te Aat.
2. — Buyl Pierre; Haine-Saint-Pierre; hoofdwachter te Haine-Saint-Pierre.
3. — Cariens Robert; Hornu; schilder E.S. te Bergen.
4. — Cools Armand; Bergen; klerk F. te Bergen.
5. — Dubois Marcel; Doornik; wisselwachter te Doornik.
6. — Drugmand Marcel; Bois-du-Luc; lader te La Louvière.
7. — Duchesne Omer; Ghlin; onderbureauchef F. te Bergen.
8. — Delattre Armand; Bergen; bankwerker in het locomotiefdepot Bergen.
9. — Englebert André; Saint-Ghislain; hoofdwachter te Saint-Ghislain.
10. — Evrard Maurice; Cuesmes; bankwerker in de C.W. Cuesmes.
11. — Fallu Jules; Flénu; hulpboekhouder F. te Bergen.
12. — Gicart Henri; Bergen; schilder in de rijtuigwerkplaats Bergen.
13. — Goffinet René; Cambon-Casteau; meestergast C.W. Cuesmes.
14. — Hasseweel Welter; Ecaussines d'Enghien; spoorlegger te Haine-Saint-Pierre.
15. — Harveugt Ghislain; Quaregnon; hulpope-rateur te Bergen.

16. — Labbe Omer; Jemappes; planningman in de C.W. Cuesmes.
17. — Lefebvre Henri; Jemappes; technisch inspecteur V. te Bergen.
18. — Maréchal Florent; Haine; gepensionneerd machinist te Haine-Saint-Pierre.
19. — Mathieu Henri; Boussu; schrijnwerker in de rijtuigwerkplaats Bergen.
20. — Plannard Joseph; Haine-Saint-Pierre; hulpboekhouder in het locomotiefdepot Haine-Saint-Pierre.
21. — Simon Albert; Rebecq; onderstationschef te 's-Gravenbrakel.
22. — Thomas J.; Brussel; ingenieur te Bergen I.P.V.
23. — Toussaint Jules; Thulin; bereider-tijdopnemer I.P.E.S. Bergen.
24. — Terache Romain; Bergen; politie-officier te Bergen.
25. — Van Goethem Achille; Ghlin; klerk P. op groep Bergen.
26. — Vanderpypen Jules; Klabbek; spoorlegger te Klabbek.
27. — Vanbeginne E.; La Hestre; gepensionneerd opsteller te Mariemont.
28. — Van Calster Edmond; Bergen; meester-gast in de C.W. Cuesmes.
29. — Visée Lucien; Bergen; wagenschouwer in de C.W. Cuesmes.

Onze beste wensen voor de nieuwe en levende afdeling van Bergen in haar opgang naar een veelbelovende toekomst.

GROEP ANTWERPEN

BINNEN het kader der culturele uitwisselingen België-Oostenrijk werkte de Spoorwegharmonie van Salzburg het plan uit een bezoek aan ons land te brengen en stelde zich daartoe in verbinding met de Algemene Directie der N.M.B.S. Dhr F. Delory zegde niet alleen zijn hoge bescherming toe, maar verzocht groep Antwerpen de organisatie op zich te nemen.

De medewerking van velen werd bekomen dank zij de krachtsinspanningen der Antwerpse spoorwegmannen die niet uit het oog verloren dat ze tot een wereldstad behoren waar kunst en cultuur steeds hoog gehouden werden.

Het voorzitterschap voor die bezoek, dat aldus binnen het kader van het Festival 1952 van de Stad Antwerpen kwam, werd aanvaard door HH. F. Delory, Directeur-Generaal der N.M.B.S. en De Bièvre, Consul van Oostenrijk te Antwerpen.

De hoge bescherming en de medewerking van de Stad Antwerpen werden verkregen. De Harmonie N.M.B.S. van Antwerpen, van haar kant, aanvaardde de opdracht om de Salzburgers te ontvangen. Deze laatsten beloofden ons het beste te geven van hun « kunnen » onder opzicht muziek en folklore.

Ze werden ontvangen op 22 Augustus 1952, in de oude wachtkamer 2^e klasse van het Centraalstation te Antwerpen, door de HH. Dr Huyberegts, Adjunct-Directeur-Generaal van de N.M.B.S., ter vervanging van dhr Delory, weerhouden door ambtsbezigheden, De Bièvre, Consul van Oostenrijk te Antwerpen, Adriaens, Groepschef te Antwerpen en Ere-Voorzitter van het Cultureel Comité van de Groep, alsook door dhr Verreydt, Inspecteur der Beweging te Antwerpen en Voorzitter van het Cultureel Comité.

Na een woord van welkom door dhr De Vos, Ondervoorzitter van het Comité en Eerste Stationschef te Antwerpen-Dokken-Stapelplaats, en een wederwoord van dank door Leopold Huemer, Kapelmeester van de « Eisenbahn-Musikverein von Salzburg », had een vaderlandse plechtigheid met bloemenhulde plaats aan de

gedenkplaten voor de gevallen spoorwegmannen bij de ingang van de grote hal te Antwerpen-Centraal. Roerende plechtigheid bijgewoond door een talrijk publiek en die besloten werd met de uitvoering van de « Brabançonne » en het Oostenrijks volkslied.

Een muzikale wandeltocht door beide Harmonies doorheen de stad, naar de cantine van de N.M.B.S., Pelikaanstraat, beëindigde deze dag.

Op 23 Augustus werd een concert in de Dierentuin gegeven en werd 's avonds een Tiroleravond ingericht in de Volksschouwburg die door het Stadsbestuur welwillend ter beschikking was gesteld.

Deze feestavond, in een tot de nok gevulde zaal, werd vereerd met de aanwezigheid van dhr Dr Huyberegts, Adjunct-Directeur-Generaal der N.M.B.S., alsook van andere overheden van Consulaat, Stadsbestuur en Groep Antwerpen. Ze bood de Oostenrijkse spoorwegmannen de gelegenheid een verdiend succes te boeken. Allen, van de eerste tot de laatste der uitvoerenden, oogstten de hoogste lof. De uren vervlogen helaas te gauw...

De dag van 24 Augustus werd besteed aan een bezichtiging van de stad waarna een festivalconcert uitgevoerd werd door de Salzburgers op de kiosk der Groenplaats en een ontvangst plaats vond in het onvergetelijk decor van het Stadhuis.

Hij werd besloten met een variété-avond in de wachtkamer 2^e klasse van het station Antwerpen-Centraal.

De Salzburger spoorwegmannen, levende in een bergstreek, konden hun bezoek niet beter beëindigen dan met een kort verblijf, daags nadien, te Brugge, kunststad en vóór de wijde horizons van de kust, te Oostende, alwaar ze een concert gaven.

Wij zijn er van overtuigd dat de Oostenrijkse spoormannen een uitnemende en blijvende herinnering aan België meegeedragen hebben en wij feliciteren allen die de toegewijde inrichters van deze merkwaardige dagen waren.

BOEKBESPREKING EN MEDEDELINGEN

TIJDSCHRIFT VAN DE ZWITSERSE BONDSSPOORWEGEN
(C.F.F. — S.B.B. — F.F.S.)

Ter gelegenheid van de vijftigste verjaring van hun oprichting, hebben de Zwitserse Bondsspoorwegen in hun tijdschrift der Z.B.S. een extranummer (Juni 1952) uitgegeven tot herdenking van die gebeurtenis, die in de geschiedenis van de Zwitserse Spoorwegen een keerpunt was.

Hierna volgt de korte inhoud er van:

- 1° De Bondsspoorwegen zijn vijftig jaar oud;
- 2° De vaste baaninstallaties;
- 3° Het personeel van de Bondsspoorwegen;
- 4° De reizigersdienst;
- 5° De ontwikkeling der exploitatie;
- 6° De goederentarieven bij de Z.B.S.;
- 7° Hoe een buitenlander de Z.B.S. ziet;
- 8° Dienst van de tractie en de werkplaatsen.

De nieuwe Officiële Reisgids is op 5 October 1952 verschenen.

De jongste uitgave van de Officiële Reisgids is op 5 October 1952 verschenen.

Zij is tweetalig en verkrijgbaar in twee soorten brochures: de ene — de enkele reisgids — bevat uitsluitend de dienstregeling van de Belgische spoorwegen; treinen en autobussen (prijs 20 fr.); de andere — de dubbele reisgids — bevat de dienstregeling van de verschillende vervoermiddelen voor reizigers: treinen en autobussen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, treinen en autobussen van de Buurtspoorwegen, autobussen van particuliere ondernemers (prijs 30 fr.).

Losse exemplaren zijn verkrijgbaar:

- bij de zaalwachters of de kaartjesafgevers in alle belangrijke stations;
- bij de stationsboekwinkels;
- bij de boekhandelaars en de dagbladverkopers.

In localiteiten waar de verkoop per exemplaar niet is ingericht, kan men zich wenden tot de stationschef, die in de kortst mogelijke tijd aan de vraag zal voldoen.

Afgeschafte reizigerstreinen.

Van 1 September 1952 af wordt de reizigerstreindienst afgeschafst op de lijn Baulers - Fleurus en vervangen door een autobusdienst.

Dientengevolge worden enkele treinen Fleurus - Tamines en terug afgeschafst en wordt de uurregeling van sommige treinen, welke op de secties Charleroi (West) - Fleurus en Tamines - Fleurus rijden, gewijzigd.

De HH. reizigers worden verzocht de uurtabellen in de stations te raadplegen.

De tarieven van de spoorwegen zullen op de hierboven genoemde autobusdienst van kracht blijven.

Voorziene aanbestedingen van belangrijke werken

Balen Wezel. — Wederopbouw van de brug over het kanaal.

s'-Gravenbrakel. — Bouw van een luifel en regendaken.

Brussel-Zuid. — Verlenging van de tunnel onder de sporen tussen het motorwagendepot en de Fonsnylaan.

Brussel-Zuid. — Aanleg van de centrale stoomverwarming in de wachtzalen.

Brussel-Zuid. — Bouw van verscheidene steunmuren langs de Fonsnylaan en van een gebouw voor electriciteitsvoorziening.

Tussen Erps-Kwerps en Veltem. — Straatwerken voor het afschaffen van overwegen 4, 5, 6, 7, 9 en 10.

Herent. — Bouw van een overbrugging met het oog op de afschaffing van overweg 15.

Kortenberg. — Aanleg van een gang onder de sporen en van een schuilplaats voor de reizigers.

Lanaken. — Wederopbouw van de brug aan het boven-einde van het sas.

Leuven. — Afbraak van de grote stationshal.

Mechelen. — Wederopbouw van de rijtuigwerkplaats.

Marke-bij-Kortrijk. — Bouw van een tunnel onder de sporen.

Renory. — Bouw van een gang onder de sporen en de onderbouw van een spoorbrug.

Renory. — Levering en aanleg van een metalen dek voor spoorbrug.

Doornik. — Bestrating van het goederenperk.

Saint-Ghislain. — Bouw van een electrisch seinhuis.

Zaventem. — Bouw van een overbrugging met het oog op de afschaffing van overweg 2.

Voor alle inlichtingen zich wenden tot:

N. M. B. S.

Directie van de Baan
Afdeling 31,2
Sectie 10
Leuvenseweg, 17
BRUSSEL

Sodachloraat, knopen en kentekens voor uniformen.

Voor alle inlichtingen zich wenden tot:

N. M. B. S.

Directie M. en A.
Bureau 26/24, Sectie 15
Wolstraat, 30
BRUSSEL

Mooie toeristische, literaire en muzikale voordrachten, ingericht door « De Vrienden van het Spoor »

Onder de activiteiten — en zij zijn talrijk — van de toeristenvereniging « De Vrienden van het Spoor », komt ieder jaar, sedert 1946, de inrichting voor, in de voornaamste steden van het land, van lezingen, opgeluisterd met diaposities in kleuren en films in technicolor.

Talrijke luisteraars wonen deze zeer belangwekkende lezingen bij.

Voor deze Winter hebben de V.V.H.S., te oordelen naar onderstaande programma's, nogmaals beroep gedaan op uitstekende voordrachtgevers en wij kunnen nu reeds zeggen dat het succes van tevoren verzekerd is.

Laten wij hieraan toevoegen dat die voordrachten door iedereen mogen bijgewoond worden. Al de spoorwegmannen en hun familieleden, al de sympathisanten van het « Spoor » worden vriendelijk uitgenodigd.

Breng uw vrienden op de hoogte van deze inrichting, U zult hun een genoegen doen door het hun mogelijk te

maken een paar aangename uurtjes door te brengen in een zeer sympathieke sfeer.

ANDENNE

Te 19 u. 30, feestzaal van de Normalschool voor Meisjes.
Vrijdag 24-10: « Bretagne, terre tenue de Dieu et de la Mer », door Georges Dopagne.

Woensdag 19-11: « Chez les Berbères », door Jean Groffier.

Woensdag 17-12: « De la Riviera française vers les lacs suisses et italiens », door René Briade.

Woensdag 25-2-1953: « Le Valcals, pays du soleil, de la neige et des eaux », door Ch. A. Porret.

Woensdag 18-3: « La chanson des paysages », door Jean Brumioul.

Deelneming in de kosten: Abonnement voor 6 voordrachten: 30 frank. Niet-geabonneerden: 10 frank per avond.

S-GRAVENBRAKEL

(in samenwerking met de Kring van T.T.)
Dinsdags om 20 u. in Cinema Baudouin.

- 18-11 : « De la Riviera française vers les lacs suisses et italiens », door René Briade.
10-12 : « Au cœur frais de la Savoie », door Georges Dopagne.
13-1 : « Oiseaux dans le ciel » (Geschiedenis der Luchtvaart), door J. Van Hoorenbeek.
10-2 : « Berne, capitale fleurie de la Suisse », door Ch. A. Porret.
24-2 : « Non, l'Amérique n'est pas ce que vous croyez », door A. Tondriau.
17-3 : Gala-avond. — 1) « Une cathédrale, un zoo, un port : Anvers, métropole commerciale de la Belgique », voorstelling door René Briade. 2) Muzikaal gedeelte.
Deelneming in de kosten : abonnement voor de 6 avonden : 30 frank; niet-geabonneerden : 7 frank per avond.

BRUSSEL

Zondags te 10 uur stipt, in Cinema Mirano,
Leuvense steenweg, 38, (Madouplein).

- 19-10 : « Ce cher vieux Paris », door Christian Briade, persattaché te Parijs.
9-11 : « L'Épopée de Thyl Uylenspiegel », door A. Van Hoorenbeek, journalist.
30-11 : « Non, l'Amérique n'est pas ce que vous croyez », door A. Tondriau.
14-12 : « Bretagne, terre tenue de Dieu et de la mer », door Georges Dopagne, Secretaris-Generaal van de Vereniging der Belgische Schrijvers.
11-1-53 : « Berne, capitale fleurie de la Suisse », door Ch. A. Porret.
21-1 : « Edimbourg et le Highlands d'Écosse », door G. Trouillet.
22-2 : « La Chanson des Paysages », door Jean Brumioul.
8-3 : « Par les routes de France, le circuit S.N.C.F. des causses et des gorges du Tarn », door René Briade, hoofdredacteur van het tijdschrift « Partir ».
Deelneming in de kosten : Abonnement voor 8 voordrachten : 50 frank, te storten op postrekening nr. 95.446 Tijdschrift « Partir », Brussel of te betalen bij de ingang. Niet-geabonneerden : 10 frank per voordracht.

CHARLEROI

Zaterdag te 18 u. stipt,

in de vergaderzaal van het Stadhuis, te Charleroi.

Ingang langs het Politiecommissariaat.

- Op 25-10-1952 : « Au pays de l'Auberge du Cheval Blanc », door José Mirval.

TONEEL

De eerstvolgende vertoning van « Le Plateau B » zal plaats hebben op 11 December 1952, te 7 u. 45, in het Paleis voor Schone Kunsten, te Brussel.

Wegens de deelname van het gezelschap aan de Bevorderingswedstrijd voor de Beker van de Koning, heeft het Comité zich genoodzaakt gezien de volgorde van zijn vertoningen om te wisselen. Deze zullen aanvangen met de opvoering van « Phèdre » van Racine, gevolgd van een suite van dansen voorgesteld en geregeld door Mej. Angelica van de Koninklijke Muntchouwburg.

29-11 : « Légendes et sites du pays de Liège », door J. Van Hoorenbeek.

27-12 : « Chez les Berbères », door Jean Groffier.

31-1 : « Avec les autocars postaux dans les Alpes suisses » door Ch. A. Porret.

28-2 : « De la Riviera française vers les lacs suisses et italiens », door René Briade.

28-3 : « Au cœur frais de la Savoie », door Georges Dopagne.
Deelneming in de kosten : Abonnement voor de 6 voordrachten : 30 frank; niet-geabonneerden 10 frank per voordracht.

CIPLY

Te 17 uur, zaal van het Volkshuis.

Op 20-10 : « Images des Pays-Bas », door René Briade.

16-11 : « Les charmes de la Corse », door Alain Mirabaux.

14-12 : « Londres, Cité du Couronnement », door G. Trouillet.

Deelneming in de kosten : Abonnement voor de 3 voordrachten : 25 frank; niet-geabonneerden : 10 frank per voordracht.

MOESKROEN

Te 17 u. 15, Feestzaal van Hotel Elberg, Grote Markt.

12-10 : « Bataille de fleurs sur la Riviera », door René Briade.

16-11 : « Alpes et lacs, sites enchanteurs de la Suisse », door Ch. A. Porret.

1-2 : « Une cathédrale, un zoo, un port : Anvers, métropole commerciale de la Belgique », door René Briade.

Deelneming in de kosten : Abonnementen voor de 3 voordrachten : 15 frank; niet-geabonneerden : 7 frank per voordracht.

NAMEN

Zaterdag te 18 u. in de feestzaal van de Handelsbeurs (eerste verdieping), Namen.

18-10 : « Par les routes de France, le circuit des causses et des gorges du Tarn », door René Briade.

22-11 : « La Chanson des Paysages », door Jean Brumioul.

20-12 : « Au cœur frais de la Savoie », door Georges Dopagne.

24-1 : « Au pays des Berbères », door Jean Groffier.

21-2 : « Berne, capitale fleurie de la Suisse », door Ch. A. Porret.

Deelneming in de kosten : Abonnement voor de 5 voordrachten : 30 frank; niet-geabonneerden : 10 frank per voordracht.

Het programma van de voordrachten, ingericht te Aarlen, Aat, Haine-Saint-Pierre, La Louvière, Tamines en Doornik, zal in ons volgend nummer verschijnen.

RAILBEL SPORTING CLUB

We herinneren er aan dat « Railbel Sporting Club » zijn jaarfeest gevolgd van bal organiseert op Zaterdag 4 October 1952, te 20 u., in de zaal « Patria », Broekstraat, te Brussel.

Op het programma : Christiane Houdez, Grote Prijs van het Chanson; Betty Bauvin en Jean Lescanne van de Opera van Marseille; Benny Everst, Vlaams humorist; Maria Cassari, moderne goochelaar; de Happy Swimmers; Orkest Nina Valeria met solisten en Roger Claude, animator.

Groot Bal met het Orkest André Plasman.

SPOORWEGMANNEN!

VOOR UW KINDEREN... en tegen speciale voorwaarden

JUFFROU ANGELICA

van de Muntchouwburg

inwijding tot de CLASSIEKE DANS

Gezamenlijke en particuliere lessen in haar STUDIO

Voorlopig Bewindstraat, 16, te Brussel

Voor inlichtingen en voorwaarden, n^o 18.64.55 opbellen of zich wenden :

Voorlopig Bewindstraat, 16, te Brussel, van 12 tot 15 uur.

Lokaal voor repetities en vergaderingen



HENRI NAVEZ

Accountant — Fiskaal raadgever

1, St-Gorikstraat, BRUSSEL

Telefoon : 12.83.37.

Strikte geheimhouding — Beste referentien.

Stelt zijn vijftien jaar ondervinding

te uwer beschikking.

N.V. 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.

In dienst bij de N.M.B.S.

DICTAPHONE

(GEDEPONEERD MERK)

TIME MASTER

Gemakkelijk en zeker

DICTAPHONE • BELGIQUE

ROBERT CLAESEN

Generaal Vertegenwoordiger

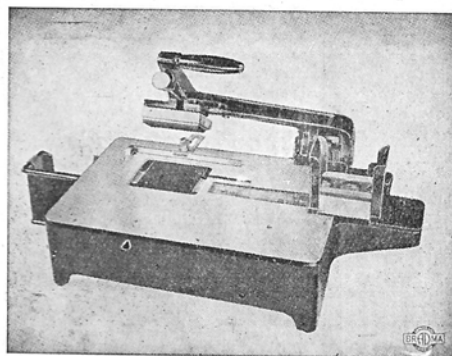
29, Steenstraat

BRUSSEL

Telefoon : 11.06.82

Organisatie- en adresmachines

Bradma met de hand en elektrisch



Ons Model WH5

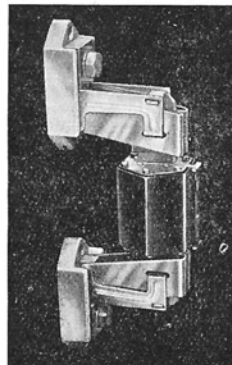
Vervaardigd door de belangrijke fabrieken

Adrema Ltd, London

Exclusief vertegenwoordiger voor België
en het Groothertogdom Luxemburg :

Burma

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



LOOPT GEEN
GEVAAR!

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

MERK



USINE BELGE DE MATERIEL ELECTRIQUE
VYNCKIER FRES & CIE N. V.
NIEUWE VAART, 11, GENT

PLASTIFER

Stopverf voor glaswerk 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.

Heel eenvoudig is het...

U wenst de zekerheid te hebben dit tijdschrift geregeld te ontvangen ?

Zoekt niet langer...

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)
abbonement(en) { Tijdschrift « TRAINS » Franse uitgave (1)
120 frank }

door mij te betalen (1) op de voorlegging van een postkwitantie.
(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.

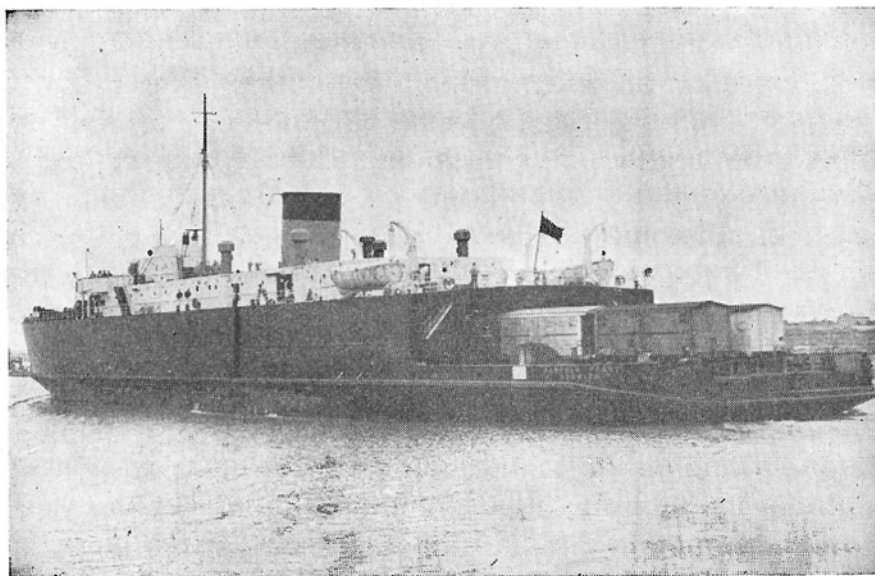
Tekent in...

met dit biljet !

FERRY-BOATS

ZEEBRUGGE — HARWICH

DAGELIJKSE DIENST



De nieuwe ferry-boat type 1951.

**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 :

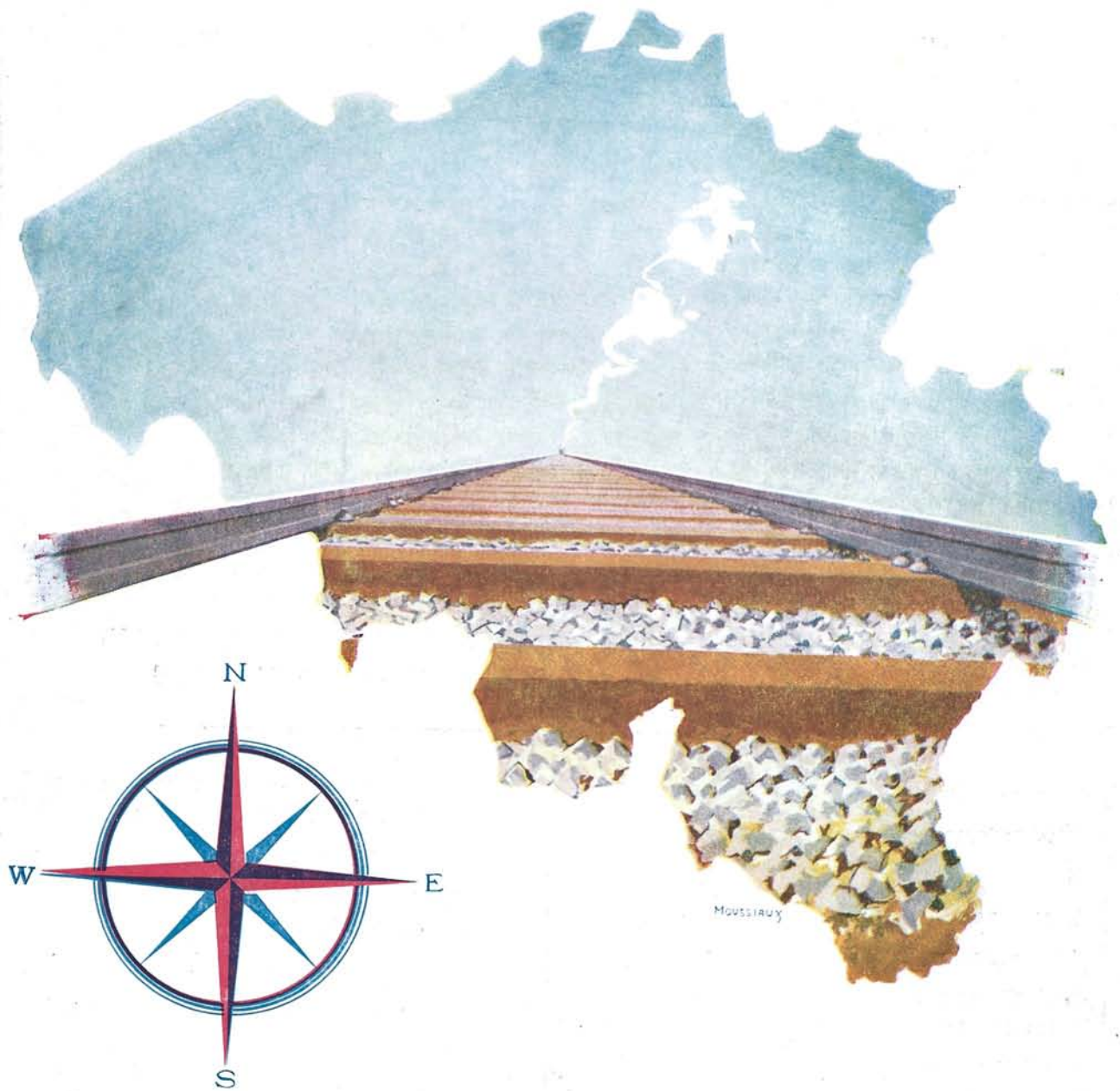
SOCIETE BELGO-ANGLAISE DES FERRY-BOATS, N. V.

Leuvenseweg, 21, Brussel

Telefoon : 12.15.14

Telegr. « Ferryboat Brussel »

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN



*De Spoorweg in dienst
van 's lands nijverheid.*