

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD



DE statistieken tonen aan dat men geen gevaar loopt wanneer men de trein neemt. Inderdaad, sedert negen jaar werden er in België meer dan twee miljard reizigers vervoerd die samen meer dan 70 miljard km hebben afgelegd, zonder dat één enkele reiziger gedood werd door de schuld van de spoorweg.

De veiligheid van het spoor vindt haar oorsprong in vier elementen : de vakbekwaamheid van de spooormannen, de voortreffelijkheid van de seininrichting, de degelijkheid van het rollend materieel en de structuur van het spoor.

Het gebeurt slechts zelden dat de pers de gelegenheid krijgt om een ongeval in volle baan te vermelden dat in ons land plaatsgrijpt, en wanneer dat toch het geval is, kan ze enkel gewag maken van materiële schade en van vertragingen in de voorziene dienstregelingen. Zulks neemt niet weg dat, wanneer de spoorman in zijn krant het verslag leest van een spoorwegongeval, hij dit niet toeschrijft aan het noodlot ; in zijn binnenste berust hij er niet in, zo zeer is hij ervan overtuigd dat dit ongeval had kunnen vermeden worden.

Met verwondering constateert men evenwel dat die algemene psychologische reactie zich niet tot alle ongevallen uitstrekt : er zijn nog spooormannen die met een zeker fatalisme de botsingen en de ontsporingen aanvaarden welke zich op de zijsporen der stations en der tractiewerkplaatsen voordoen.

VAN DE EXPLOITATIE

Daarin schuilt een moeilijk te verklaren tegenstrijdigheid. Zij, daarentegen, die tot taak hebben de oorzaken op te sporen van de ongevallen overkomen op de zijsporen, schuiven, bij het einde van hun onderzoeken, de schuld ervan nooit op de rug van het noodlot. Zij stellen inderdaad vast dat een derde van die ongevallen veroorzaakt wordt door gebreken van het rollend materieel of van de vaste installaties, waarvan sommige, laten wij het bekennen, aan nalatigheid te wijten zijn. De overblijvende twee derde is, helaas, beslist het gevolg van menselijke tekortkomingen.

De pers maakt slechts zelden gewag van ongevallen op zijsporen. Welnu, hun gevolgen zijn soms schadelijker dan die van een spectaculair ongeval in volle baan. De reizigers vergeten vrij vlug de onaangenameheden van een uitzonderlijke vertraging. Maar de spoorman die ten gevolge van een ontsporing of een botsing gekwetst wordt, betaalt soms zijn leven lang zijn ondoordachte handeling of die van een zijner collega's; de klant wiens goederen schade hebben geleden, richt zich tot de concurrenten en de N.M.B.S. lijdt verliezen vermits ze de veroorzaakte schade moet vergoeden.

Vanzelfsprekend diende men dus, om menselijke en commerciële redenen, het personeel nog nauwer te betrekken bij de strijd tegen de exploitatie-ongevallen. Zulks gebeurde in 1962, toen de Dienst der Ongevallen van de Algemene Directie zijn eerste jaarlijkse Wedstrijd van de Veiligheid der Exploitatie organiseerde, niet te verwarren met de jaarlijkse Wedstrijd van de Veiligheid van de Arbeid, die al van vroeger dateert. Daar de modaliteiten van deze laatste uiterst doeltreffend waren gebleken, werd de door onze Sociale Werken opgerichte organisatie als voorbeeld genomen.

Alle hoofdstations en stations 1^{ste} klasse en alle tractiewerkplaatsen nemen aan de Veiligheidswedstrijd van de Exploitatie deel. Die installaties, ongeveer een zestigtal, zijn, op grond van hun aard en hun belangrijkheid, in zeven categorieën gegroepeerd.

De toezichtsbedienden, rangeermeesters, seingevers en wisselwachters van de voornoemde stations en

hun aanhorigheden, en de machinisten-instructeurs, bestuurders, machinisten en stokers van de tractiewerkplaatsen, d.i. in totaal ongeveer 10.000 bedienden, zijn rechtstreeks bij deze voorkomingscampagne betrokken.

De rangschikking van de stations en tractiewerkplaatsen in elke categorie wordt op het einde van het jaar opgemaakt, uitgaande van het aantal ongevallen en van het totaal aantal bedienden die werken in de veiligheidsdiensten van elke instelling.

Het symbool van de wedstrijd, de « Vlag van de Veiligheid der Exploitatie », met paarse kleur en witte randen, die in het midden een grote, gele « B » draagt, wordt overhandigd aan de winnende vijf stations en twee tractiewerkplaatsen, alwaar ze gedurende heel het jaar uithangt.

Onder de bedienden van die installaties en van die welke tweede werden gerangschikt, worden er, bij loting, een dertigtal aangeduid om, op kosten van de Maatschappij, deel te nemen aan een studie- en ontspanningsreis naar Oostenrijk. Met dat doel bekomen zij een week extra-verlof.

Onderstaande tabel geeft de lijst van de stations en van de tractiewerkplaatsen die, na een spannende strijd, er in geslaagd zijn in hun categorie de eerste plaats te veroveren. Opmerkenswaardig is wel dat sommige installaties de paarse vlag twee en soms zelfs drie of vier opeenvolgende malen behaalden.

LAUREATEN VAN DE JAARLIJKSE WEDSTRIJDEN VOOR DE VEILIGHEID DER EXPLOITATIE

Categorieën	1962	1963	1964	1965	1966
Stations :					
1	Ronet	Ronet	Ronet	Ronet	Saint-Ghislain
2	Leuven	Namen	Kortrijk	Brugge	Kortrijk
3	Brussel-Noord	Antwerpen-Centraal	Brussel-Zuid	Brussel-Zuid	Antwerpen-Centraal
4	Gent-Zeehaven	Gent-Zeehaven	Gent-Zeehaven Athus	Erquelinnes	Stokkem
5	Aarlen Ottignies	's Gravenbrakel	Aarlen Denderleeuw Ottignies Dendermonde	Aalst Denderleeuw	Aalst
Tractiewerkplaatsen :					
6	Hasselt	Hasselt	Ronet	Ronet	Ronet
7	Latour	Latour	Kortrijk	Latour	Oostende

Sedert 1962 zijn de botsingen en ontsporingen op zijsporen, te wijten aan een tekortkoming van de bedienden van de veiligheidsdienst, met 17 % gedaald.

Dat resultaat is bemoedigend. Het valt niet te ontkennen dat er nog beter, nog heel wat beter kan worden gedaan.

Wij hopen dan ook ten zeerste dat alle bedienden van de veiligheidsdiensten doordrongen worden van de noodzakelijkheid een grotere oplettendheid en een voortdurende waakzaamheid aan de dag te leggen opdat er in de toekomst steeds minder botsingen en ontsporingen zullen gebeuren. Op die wijze zal men heel wat leed besparen en verspillingen voorkomen.

G. BOES,
eerste ingenieur.

VAKANTIES VOOR GEHANDICAPTE KINDEREN

Vakanties voor gehandicapte kinderen worden georganiseerd o.a. :

- door enkele gespecialiseerde instellingen, maar dan uitsluitend voor hun eigen leerlingen ;
- door de Nationale Vereniging voor Hulp aan verstandelijk gehandicapten (Bosstraat, 12, Brussel-5), die, jaarlijks, enkele verblijven organiseert in het Home Fabiola te Mechelen a/d. Maas (Limburg), maar dan alleen voor een beperkt aantal verstandelijk gehandicapte kinderen.

De ouders die, dank zij een van die instellingen of dank zij een ander bevoegd organisme, hun gehandicapt kind een vakantieverblijf zullen kunnen bezorgen, worden verzocht zulks mede te delen aan de sociale assistente van hun gebied of aan de Directie P.S. Bureau 53.21, sectie 19 (Belliardstraat, 76, Brussel-4) om deze dienst in staat te stellen de geldelijke bijdrage van ons werk van solidariteit in de kosten van dat verblijf te regelen.

INTERNATIONAAL



HET uitroepen, door de eenentwintigste Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, van het jaar 1967 tot *Internationaal Jaar van het Toerisme* is een universele bewustwording van de opvoedende, culturele, sociologische en economische waarden van het toerisme. Door de aanbeveling van de UIOOT (Internationale Unie van officiële Organismen voor Toerisme) te aanvaarden, hebben de honderdtweëntwintig lidstaten van de Verenigde Naties het toerisme op het niveau van de menselijke gemeenschap geplaatst.

De idee om 1967 uit te roepen tot *Internationaal Jaar van het Toerisme* nam vaste vorm aan in oktober 1965, toen de XIX^e algemene vergadering van de UIOOT eenparig die beslissing nam. Sedertien heeft de UIOOT haar wereldinrichting van nationale en andere organismen voor toerisme opgeroepen met het oog op de viering van het jaar 1967. De inrichting is reeds in de weer op regionaal plan bij monde van de zeven regionale commissies (Afrika, Amerika, Zuid-Azië, Europa, Midden-Oosten, Stille Oceaan en Oost-Azië en Nabije Oosten). Op nationaal plan hebben de toeristische administraties van de tweehonderd lidstaten van de UIOOT reeds een reeks activiteiten voorzien voor het volledig welzijn van het *Internationaal Jaar van het Toerisme*. Van hun kant houden de reisbureaus, organisatoren van vervoer door de lucht, over zee en per spoor, hotelhouders, toering- en automobiellclubs, luchthavens, pers- en uitgeverijondernemingen, luchtvaartschepenbouwers, enz. zich bezig met het steunen van de globale programma's, voorzien door de UIOOT en haar verwante organisaties, ofwel door hun internationale groeperingen, ofwel door hun nationale groepering. Als gevolg daarvan ontstaat dus een reusachtige moderne werking die de regeringsinstanties en de openbare opinie gevoelig wil maken voor een beter begrip van de werkelijke waarden van het moderne toerisme.

Men zal er in 1967 vooral naar streven het grote publiek beter omtrent de problemen van het toerisme voor te lichten, de nog bestaande formaliteiten aan de grenzen te versoepelen, de acties ter bevordering van het toerisme te intensiveren en de regeringsinstanties te laten beseffen dat zij ook op het stuk van het toerisme verantwoordelijkheid dragen.

Op het gebied van de voorlichting komt het erop aan alle lagen van de bevolking beter ver-