

Onze BUURTSPORWEGEN

3^e JAAR - - N^o 12

PERIODIEK TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B.
Redactie : Wetenschapstraat 14, Brussel.

MAART 1948





50 Oct. 1957
S. Pige

Ons Rollend Materieel en zijn Geschiedenis

De Benzo-Electrische Motorrijtuigen met Recuperatievermogen

Van 1908 af beproefde de N. M. V. B. een tweeassige automotrice voor tramwegen van het H. Pieper-systeem.

Dit was het eerste motorrijtuig met recuperatievermogen dat op spoorlijnen reed. Het was het rijtuig 9336 dat heden te Brussel als motrice rijdt.

De groep motor was in 't midden onder de kast van het rijtuig gevestigd. Hij dreef rechtstreeks de twee drijfassen met behulp van een **kettingengeleiding**.

Na vele proefnemingen bestelde de N. M. V. B. 8 automotrices van hetzelfde systeem doch van groter model (zie foto) maar zonder kettingen.

Op 8 Januari 1911 werd het **eerste** rijtuig dezer nieuwe reeks op de lijn Brussel-Kleine Hut in dienst gesteld, tegelijk met de hogervermelde tweeassige motrice.

De proefnemingen toonden de noodzakelijkheid van zekere wijzigingen

Het motorgedeelte van dit rijtuig bestond essentieel uit :

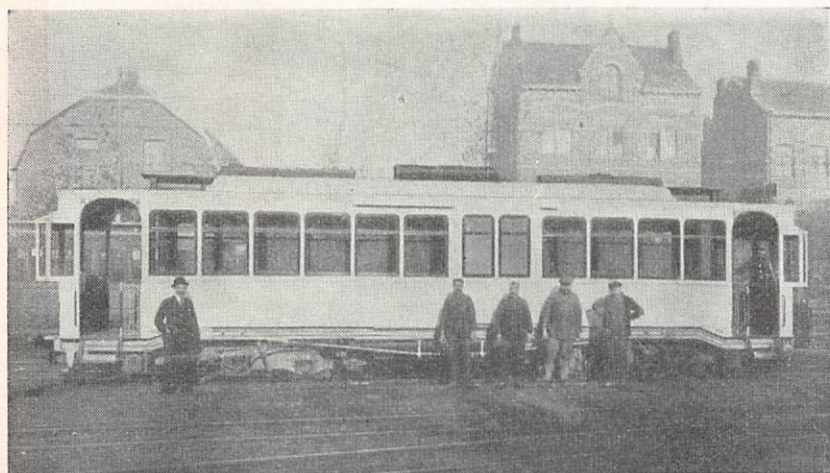
1. Een explosiemotor waarvan de kracht berekend werd voor het normaal vermogen in vlakke ;

2. Een shunt-dynamo gekoppeld met een bufferbatterij van accumulators en op dezelfde as dan de explosiemotor vastgezet.

Dit alles werd zodanig opgemaakt dat door variatie van het magnetisch veld van de generator en door de tussenkomst van de bufferbatterij, een versnellende kracht zich automatisch bij de eerste voegt om het rijtuig in de voorziene tijd, tot een normale snelheid te brengen en om tevens toe te laten deze snelheid te behouden op de hellingen van het profiel.

Bovendien, bij het laden van de batterij, kon er een vertragende kracht uitgeoefend worden in tegenovergestelde richting, om het rijtuig in normale snelheid te houden op de hellingen en om te kunnen vertragen tot stilstand.

Kortom, wanneer de kracht van de motor **onvoldoende** werd, hetzij door snelle versnelling, hetzij om een helling te bestijgen, deed een toevoer van stroom komende van de batterij,



Hierboven een uiterst zeldzame foto die genomen werd omstreeks 1912 in het depôt te Dilbeek. Ze stelt een benzo-electrisch rijtuig voor en onder de vier mannen, de tweede rechts, kunnen wij Charles herkennen, de actuele chef van de 'hefdienst' te Curegem. De heer met snor en bolhoed is de Heer Maurice Pirard, e. a. technisch inspecteur.

aan, die aan de andere in aanbouw zijnde rijtuigen aangebracht werden.

De acht eerste rijtuigen waren :

— de rijtuigen 9407 tot 9410, aanbesteding van 4-6-1910 ;

— de rijtuigen 9426 tot 9428, aanbesteding van 28-11-1910 ;

— het rijtuig 9429, aanbesteding van 26-1-1911 ;

allen bij de Maatschappij « Energie » te Marcinelle.

Zo ontstond een tractiemiddel van geheel nieuwe opvatting.

de dynamo automatisch als elektrische motor werken, zodanig dat haar actie zich in de nodige verhouding bijvoegde aan deze van de motor.

In de automotrice Pieper (type II), voorgesteld op onze foto, is de groep motor vastgezet aan de kast van het rijtuig, in 't midden, onder de bagageafdeling.

De dynamo was op dezelfde as vastgezet als de motor en draaide voortdurend met deze laatste. De magnetische koppelingen brachten de

beweging over aan de cardanassen en van daaruit aan de drijfassen, door tussenkomst van kegelvormige kamraden (de kettingen waren verdwenen).

De accumulatorbatterij was verdeeld in vier kasten. De boggies waren met « maximum tractie » opgemaakt.

Deze benaming betekent dat, om een groter adhesiegewicht op de drijfassen te bekomen, de dwarsbalk, steun van de kast, in de richting van deze as verplaatst werd, zodanig dat er 70 tot 75 t. h. van het gewicht op deze as rustte en 25 tot 30 t. h. op de tweede, die uitsluitend als draagas diende.

De explosiemotor was een Pieper zonder klep, die in de twee richtingen draaide, met 4 cilindres die 100 P. K. op 950 toeren kon ontwikkelen.

Het rijtuig kon in de ene of andere richting rijden volgens de stand van de kruk van de controller.

De nokkenas, die de schuiven in beweging zette, draaide altijd in dezelfde richting maar de krukas kon van richting veranderd worden bij middel van een electromagneet.

In 1912 waren er 4 dergelijke rijtuigen regelmatig in dienst, namelijk tussen Midden-Hut en Gordonmonument, hetgeen van uit Brussel het bezoek aan het krijgsveld te Waterloo mogelijk maakte. (Elektrische tram tot Midden-Hut, verder per automotrice).

Wij zullen in een volgend nummer de beschrijving, data en foto's geven van de verschillende veranderingen die deze eigenaardige rijtuigen ondergaan hebben.

VAN FUEL-OIL TOT GAS-OIL

(vervolg van bl. 3)

DE GAS-OIL.

Zoals men het gezien heeft, geeft de breuk der commerciële producten van de ruwe petroleum Gas-Oil na de petroleum en vóór de fuel.

Gewoonlijk wordt het woord « Mazout » gebruikt alhoewel het uitsluitend over Gas-Oil gaat.

Vergeleken bij de essence en de fuel, heeft de Gas-Oil heel verschillende karakteristieken.

Inderdaad, zij is bestemd om een volledige stoking te verzekeren in de « Diesels », die heel wat anders vergen dan de benzinemotoren en locomotievenhaarden.

Anderzijds heeft de voeding in brandstoffen van de Diesel niets gemeens met deze van de essencemotor en deze van de haardbranders.

In de snelle Diesels, zijn de voorwaarden tot het aansteken of het branden en van de plotselinge verbranding, gans verschillend van die betreffende de essencemotor. De Gas-Oil moet zich door zijn vloeibaarheid lenen tot een juiste verdeling, die geregeld kan worden door een pomp met hoge drukking en weinig debiet en een uiterst fijne verstuing door injectoren.

Alvorens in de cylinder te vloeien, moet zij niet verdampen in een vergasser en zich niet mengen met de lucht, hetgeen wel het geval is met de benzine.

Ten slotte beschikt zij niet over de tijd noch de ruimte, waarover de fuel wel beschikt in de haard.

VAN FUEL-OIL TOT GAS-OIL

STOKING VAN STOOMLOCOMOTIEVEN VOOR GROTE SPOORWEGEN MET FUEL-OIL

INDIEN men zelfs op zekere dag de rantsoenering der kolen afschaft, zullen ze toch nog schaars en duur blijven. Wij moeten ons dus inrichten om zo rationeel mogelijk de kwantiteiten te benuttigen waarover we zullen mogen beschikken.

De Belgische staatshuishoudkundige, dhr F. Baudhuin, drukte in een van zijn artikels op de noodzakelijkheid snel een deel van de locomotieven der N. M. B. S. zo te veranderen, dat zij gestookt kunnen worden met mazout.

Engeland is begonnen met 1.217 van haar machines dusdanig te wijzigen.

De Engelse Minister van Vervoer hoopt alzo 20.000 T. kolen per week of een miljoen Ton kolen per jaar te besparen.

De ondervinding heeft bewezen, dat een zware goederenlocomotief met normale lading 27 liter mazout verbruikt per Engelse mijl, tegenover 34 Kgr. kolen.

Natuurlijk komt het vervoer met mazout duurder, maar hetgeen vooral betracht wordt, is de besparing van kolen.

Iedereen weet dat onze railauto's bijna allen voorzien zijn van snelle Dieselmotoren, die met Gas-Oil functionneren. De meesten onder U weten dat de Gas-Oil een derivaat van de petroleum is, maar deze bepaling lijkt wel onvolledig : het butaangas, de autobenzine, de smeeroïlen, de paraffine, alhoewel uiterlijk zo verschillend, zijn eveneens derivaten van deze kostbare vloeistof... en welke is dan de samenstelling van de verscheidene soorten petroleum ?

Om die vragen te beantwoorden en om U het verschil te doen vatten tussen een zware fuel, een lichte fuel en een Gas-Oil, hebben wij gemeend goed te doen met een artikel over te nemen, verschenen in het tijdschrift « Notre Métier », orgaan der S.N.C.F., ondertekend door dhr Crimail, Inspecteur aan het Laboratorium van Levallois bij de S.N.C.F. :

DE VERSCHIEDENE SOORTEN NATUURLIJKE PETROLEUM

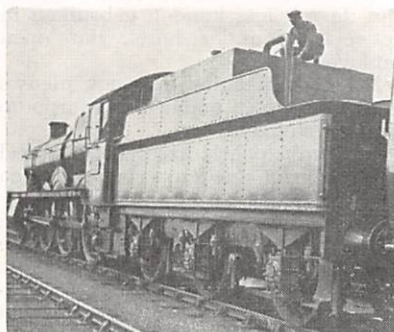
« Iedereen weet dat op zekere punten van de aardbol, in de diepten der aardkorst, brandbare vloeistoffen bestaan, die sedert de oudheid gekend zijn en men ruwe petroleum of « crudes » heet.

» Deze ruwe petroleumsoorten zijn zeer ingewikkelde mengsels van een oneindig aantal lichamen, die de scheikundigen koolwaterstoffen noemen om aan te duiden dat ze samengesteld zijn uit waterstof en koolstof.

» De geleerden zijn het niet eens

over de manier waarop de petroleum zich gevormd heeft in de schoot der aarde : volgens de eenen, zouden ze voortkomen van de langzame ontbinding der planten en zeedieren; volgens de anderen, zouden ze het resultaat zijn van scheikundige reacties der mineralen onder elkaar, reacties die zich eertijds zouden voorgedaan hebben in de schoot der aarde. Het is rond het midden der XIX^e eeuw, dat de belangrijkheid der producten uit de ruwe petroleum getrokken, erkend werd.

» Men mag aannemen dat de wereld-industrie der petroleum in Amerika ont-



Deze foto stelt een locomotief voor voorzien van een mazoutketel.

Weet U dat « Mazout » een Russisch woord is waarvan het equivalent in 't Engels « Fuel-Oil » klinkt en in 't Frans « huile lourde » ?

staan is : de eerste petroleumput werd op 28 Augustus 1859 te Titusville (U.S.A.) door een Amerikaanse Maatschappij geboord. Kort nadien, ontstond de petroleumindustrie ook in talrijke andere landen, die de natuur begiftigd had met petroleumlagen.

» Het blijkt thans dat deze industrie zich op schielijke wijze verspreid en de wereld in verwarring gebracht heeft. »

BEHANDELING VAN ALLERLEI RUWE PETROLEUM

« Heden worden de « ruwe » in onze raffinaderijen gebracht door middel van tankschepen van 15.000 tot 20.000 Ton en op twee verschillende manieren trekken wij er de fuel uit : door distillatie of door « cracking ». In 't geheel stelt de zo bekomen fuel 20 % voor van de ruwe petroleum.

» De verscheidene soorten petroleum zoals ze uit de grond komen, zijn donkere vloeistoffen, groen-zwart, min of meer kleverig, bevattende water en zavel, en waarvan de densiteit volgens de oorsprong van 0,7 tot 1 verschilt. Zij vormen dikwijls emulsiën met het zoutwater dat insgelijks in de onderaardse lagen loopt.

» In een heel uitzonderlijk geval gebruikt men heden ruwe petroleum voor de industriële verwarming; bij voorkeur wordt zij in de raffinaderijen behandeld door distillatie of « cracking ».

» De distillatie in de raffinaderijen toegepast heeft tot doeleinde de koolwaterstoffen, die de petroleum bevat te verdelen in handelsproducten, zonder ze scheikundig te veranderen.

» De ruwe petroleum wordt verwarmd in een buisvormige bundel, in een oven geplaatst om haar onder een drukking van enige kilo's tot 300'' te brengen. Dan zet zij zich uit in hoge verticale torens, voorzien van schalen, ongeveer 50 cm. van elkaar verwijderd. De koolwaterstofdampen die door deze schalen dringen worden er gedeeltelijk gecondenseerd, volgens de verschillende temperaturen van deze, en zo kan men dan in het hoogste gedeelte dezer torens essences opvangen; een weinig lager white-spirit, nog wat lager, gewone petroleum, dan Gas-Oil; tenslotte, heel van onder, bekomt men door het pompen de « fuel » met een temperatuur van 200° en die niet distilleert. Deze fuel, die van een eerste eenvoudige distillatie voortkomt, bestaat dus uit een bezinksel : het is een ruwe « geconcentreerde » petroleum (zij heeft er trouwens de zwartachtige kleur van behouden).

» De capaciteiten der eenheden van distillatie zijn zeer verschillend : 150 T. per dag voor de kleine eenheden, 4.000 tot 5.000 T. voor de grote.

» De fuel voortkomend van een eerste eenvoudige distillatie wordt zelden als brandstof benuttigd, omdat zij nog koolwaterstoffen bezit, die door « cracking », zeer belangrijke kwantiteiten essence kan geven. Het is de commerciële belangrijkheid dezer essence, die de petroleumnijverheid ertoe gebracht heeft tot de techniek van de « cracking » waarover wij nu wat uitleg willen geven. »

De behandeling die de Amerikanen « cracking » noemen (men zegt ook craquage in 't Frans), bestaat in het veranderen van de zware producten der petroleum in lichte, door ze scheikundig door verwarming te ontbinden.

Deze techniek, die ingewikkelde toestellen vergt, berust op het feit dat een zware koolwaterstof tot hoge temperatuur gebracht (450° tot 520°) en onder hoge drukking (40 tot 50 kgr.), zich in lichtere koolwaterstoffen verandert door breuk (cracking) van haar molecule in verscheidene andere.

Zo kan men volgens de toegepaste cracking en de soort van ruwe petroleum, gassen bekomen (propan, butaan... enz.) en vloeistoffen (mengsels van essence, waaruit men de commerciële essence trekt door distillatie, tevens fuels bestaande min of meer uit koolstof en asphalten). Deze crackingoperaties vormen de basis van de moderne fabricatie der fuels.

KARAKTERISTIEKEN DER FUELS

Men rangschikt de fuels (de Engelsen spreken het fioul uit) in zware en lichte fuels.

De zware fuels worden voor de stoking der locomotieven gebruikt, zij dienen eerst verwarmd alvorens in de branders te worden geleid.

Bij gewone temperatuur hebben die fuels niets meer van olie dan de naam en worden meer met de schop behandeld dan met de kraan.

De andere vloeibare fuelsoorten zijn de volgende : de huiselijke en de lichte fuel, die benuttigd worden voor de verwarming der lokalen en ovens van werkplaatsen; men bekomt ze hetzij door distillatie, hetzij door menging van zware fuels, dus van kleverige aard, met vloeibare Gas-Oil.

(Vervolg op blad. 2.)

KERSTMIS IN 'N «STOOM»

TOEN ik geroepen werd in het bureel van de overste, die mij oplegde maatregelen te treffen om met Kerstnacht te werken, dacht ik dat het een grap was.

Nochtans heb ik onder de oorlog heel wat goederentreinen bij nacht begeleid en dikwijls genoeg spring ik op m'n fiets om vier uur 's morgens om m'n dienst met de eerste trein aan te vangen.

— Maar met Kerstnacht!

De overste zei me dat de N. M. B. S. een speciale trein inlegde, Brussel-Leuven-Aarschot, en vroeg ons de deelnemers te vervoeren van daaruit tot de abdij der Norbertijnen te Tongerlo om er de Nachtmis bij te wonen.

Zo gebeurde het dat op 24 December 1947, de stoommachine 778 zich in het station van Aarschot kwam stellen met achteraan zes rijtuigen, die voorzien waren van verwarmings-toestellen en elektrisch licht. Drie wagens waren met petroleum verlicht!

Rond 22 U. 30 namen er 184 reizigers plaats in onze « tram ». Zij werden door een speciale trein aangebracht en om 22 U. 40 gaf ik het teken om te vertrekken, zoals het trouwens volgens de dienstregeling voorzien was.

De reis verliep goed; te Westerloo-Marly, ondertekende ik het dienstblad van m'n collega van trein 405 en te 23 U. 30 kwamen wij aan te Tongerlo. Na de rangering nagegaan te hebben, besloot ik mijn reizigers te volgen naar de abdij.

Het officie was reeds begonnen. De Prelaat Stalmans, abt van Tongerlo, droeg de mis op, mijter op het hoofd en met prachtige klederen aan.

De E. P. Timmermans begeleidde op het orgel een oud typisch gregoriaans gezang « het voorzingen van de oude geslachtsboom van Christus », volgens St Mattheus, bijzonder geschikt voor deze omstandigheid, vermits het de geboorte van de Redder herdenkt.

Het *Te Deum* vormde een waardig slot van deze voorafgaande plechtigheid.

Klokslag middernacht ving de mis aan.

Overeenkomstig de liturgie eigen aan de Witheren, en in tegenstelling met de Romeinse liturgie, werd vóór het Epistel, een voorlezing gehouden uit de profetie van Isaias.

Steeds volgens de ritus der Norbertijnse liturgie, worden de diaken en onderdiaken naar de ambo's geleid, die zich links en rechts van het altaar bevinden, en van waar zij dan de zangen van het Epistel en het Evangelie aanhieven. Voor de Prefatie, terwijl de officiant het *Sursum Corda* zingt, viel het bijzonder op dat de diaken de pateen in de hoogte stak.

Zulks herinnert aan een historisch feit: eertijds maakten de assistenten dezelfde gebaren als de officiant. Aangrijpend was het ook voor de toeschouwers, toen de jonge priesters en lekebroeders hardop hun geloften aflegden, en tevens merkwaardig was het de zuiverheid van de stemmen te horen die de gebeden psalmodieerden.

De mis was om kwart na één gedaan. Onze reizigers keerden naar de halte van Tongerlo-dorp terug. De « stoom » zette zich terug in gang en rond kwart voor twee waren wij terug te Westerloo, waar de pelgrims van de rail iets konden gebruiken in het een of ander hotel, dat open gebleven was.

De stoommachine ging ook nieuwe krachten putten onder de waterpomp van de stelplaats!

Voor m'n paart, kreeg ik met veel moeite onze « leden » terug bijeen rond 4 U. 15!

De roodgloeiende haard van onze H. L. glansde in plaats van de Bijbelse ster om onze pelgrims in die donkere nacht te geleiden en om ze te ontvangen zou onze stoker, zwart van de kolen de rol kunnen spelen hebben van Balthazar!

Te 4 U. 25 weerklonk mijn fluit hel in de klare nacht en de trein sloeg de richting in van Aarschot na de Nethe overgestoken te hebben.

Om 5 U. 10, stipt volgens de dienstregeling kwamen wij terug ter bestemming.

Talrijke reizigers kwamen mij hun tevredenheid uitdrukken over de perfecte inrichting van deze reis en als afscheid wensten zij een Zalige Kerstmis.

Na m'n taak voleindigd te hebben, bracht ik de wensen over aan m'n makkers!

Maar dit was nog iets anders!

De treinoverste.

NACHTDIENSTEN

Een reizigersdienst, die om 1 u. 30 's morgens aanvangt, is zeker geen alle-daags feit.

Nochtans vertrekken er reeds van 4 u. 15 af zekere treinen op de belangrijkste lijnen.

Bij voorbeeld van Rumst uit naar Antwerpen om 4 u. 15; van Brasschaat uit naar Antwerpen om 4 u. 13; van Lanaken uit naar Maaseik om 4 u. 15 en vele andere!

Bovendien, als men de dienstregeling der Buurtspoorwegen nagaat, bemerkt men dat van Bilsen uit bijvoorbeeld, iedere morgen een tram vertrekt om 3 u. 20 die te Vlijtingen om 3 u. 45 aankomt, om terug te vertrekken om 3 u. 50, om dan in Bilsen terug aan te komen om 4 u. 15.

Eveneens vertrekt er iedere morgen om 3 u. 35 een tram te St-Truiden die te Luik aankomt om 5 u. 30.

De elektrische lijn Antwerpen-Turnhout bezit ook een regelmatig nacht-

dienst, die toelaat heel vroeg de dockers naar de haven van Antwerpen te vervoeren. Deze tram vertrekt uit Turnhout om 3 u. 30 en is om 5 uur op de Victoriaplaats te Antwerpen.

Het verkeer is zo druk geworden in de Antwerpse provincie, dat de goederendiensten in de dag afgeschafte werden op de elektrische lijnen.

Zoals men het kan bemerken, is onze titel van « Spoorweg » ten volle te verrechtvaardigen, al was het maar door het bestaan van nachtdiensten!

VOOR U

HUISVROUWEN EN MOEDERS

IN onze voorgaande kroniek steunden wij er op, dat de borstvoeding de grootste waarborgen biedt voor een pasgeboren kindje en wij hebben het U trachten duidelijk te maken, dat het aantal ziekten en sterfgevallen onder de babies vaak het gevolg is van een gebrek aan borstvoeding.

Zeker kunnen zich vele materiële moeilijkheden bij het begin der borstvoeding voordoen; de jonge moeder moet zich hierdoor niet laten verontrusten, maar op dit ogenblik, blijk geven van moed en volharding, wil ze de gezondheid van haar kindje handhaven.

In principe kan de moeder zelf haar kind voeden, zelfs indien de melk zich slechts tussen de 2e en 5e dag na de geboorte vormt.

Zeer dikwijls kunnen noch de jonge moeder, noch haar omgeving het nodige geduld beoefenen gedurende deze periode, tijdens dewelke de borst slechts een klare vloeistof afscheidt: de biest, onontbeerlijk voor het kind maar onvoldoende om het in 't leven te houden. Men dient dan met de lepel de zuigeling tijdelijk een voedsel te bezorgen dat de melk vangt.

Wij drukken er wel op « met de lepel », want de zuigles is de grootste vijand van de borst; wanneer de baby gewend is aan de gummispeen, waarvan de zuiging betrekkelijk gemakkelijk is, wendt hij zich van de borst af en zal de borstvoeding tenslotte totaal verwaarloosd worden.

Talrijke vrouwen weigeren hun kind met de borst te voeden onder voorwendsel dat zij het slechts gedurende enkele weken zullen kunnen doen.

Welnu, de borstvoeding, zelfs indien zij van korte duur is, is verre te verkiezen boven de kunstmatige voeding en is de beste waarborg voor de gezondheid.

Wij zouden nog de moeders willen aanraden geen gummispennen te gebruiken om het wenen tegen te gaan van de zuigeling, die honger heeft of die zijn eerste tandjes krijgt.

Immers, het gebruik van gummispennen kan verscheidene maagstoornissen voor gevolg hebben, want het zuigende kind slikt lucht in. Anderzijds is de speen dikwijls onzuiver: herhaaldelijk wordt ze in de dag door een zenuwachtige baby vastgenomen en op de grond gesmeten.

Sociale Kroniek

I. Toekenning van een 14^e maand. Gezinsvergoeding.

In het kader van de door de Nationale Conferentie van de Arbeid aangenomen resoluties in Juni 1947, zal er in de loop der maand Februari 1948 een 14^e maand gezinsvergoeding aan de rechthebbende uitbetaald worden.

TOEKENNINGSVOORWAARDEN.

Gezinsvergoeding ontvangen hebben voor de maand December 1947.

BEDRAG.

Het bedrag van de 14^e maand gezinsvergoeding zal gelijk zijn aan hetgene dat uitbetaald werd voor de maand December 1947 (toeslag van 100 frank, verleend aan de weddetrekkende agenten, niet inbegrepen).

TOEKENNING VAN EEN PREMIE TOT AANMOEDIGING VOOR TECHNISCHE VORMING.

Vanaf 1 Maart 1948 zal de Sociale Dienst der N. M. V. B. aan de kinderen van 14 tot 18 jaar, die leergangen van beroepsopleiding volgen of die door een leerlingcontract verbonden zijn, en maandelijks premie zogenaamd « tot aanmoediging voor technische vorming » toekennen.

Algemene toekenningsvoorwaarden.

- 1^o Van 14 tot 18 jaar oud zijn ;
- 2^o Genieten van familietoelagen, uitgekeerd door de N. M. V. B. voor rekening van de Hulpkas van de Staat ;
- 3^o Met vrucht de dagleergangen volgen van een instelling van technisch onderwijs of verbonden zijn door een leercontract, door de Regering gecontroleerd.

Onder technisch onderwijs dient verstaan dat onderwijs dat de kinderen voorbereidt op de beroepen van handenarbeid met een technisch karakter of behorend tot het ambachtswesen. Worden o.a. bijvoorbeeld uitgesloten : de leergangen van stenodactylographie, de middelbare studiën en de avondleergangen van alle categoriën.

Bijzondere toekenningsvoorwaarden.

- a) voor de leerlingen die de leergangen van het 1ste jaar volgen : zich onderworpen hebben aan een onderzoek in een erkend Centrum voor Beroepsoriëntering en een onderwijs genieten voor hetwelk geen enkele tegenaanduiding werd verstrekt ;
- b) voor de leerlingen ingeschreven voor het 2de jaar en de volgende jaren :
met vrucht het voorgaand schooljaar beëindigd hebben ;
in geval van mislukking, zal de verdere uitkering van de premie ondergeschikt zijn aan een gunstig verslag van onderzoek, opgesteld door een maatschappelijke assistente van de N. M. V. B.

Bedrag.

De premie bedraagt 300 fr. per maand ; zij zal elke maand worden vereffend.

Door de aanvrager te vervullen formaliteiten.

De agent, die kinderen heeft welke aan de hierboven vastgestelde voorwaarden beantwoorden, kan op zijn stambureel een formulier van « Aanvraag van Premie tot Aanmoediging voor Technische Vorming » afhalen.

Deze vragenlijst, ingevuld volgens de hieronder gegeven richtlijnen, dient verzonden aan de Sociale Dienst, Wetenschapstraat, 14, Brussel.

Vak 1 : in te vullen door de agent-aanvrager ;

Vak 2 : in te vullen door de groep ;

Vak 3 : in te vullen door het Onderwijsgesticht of door het Secretariaat voor Leerwezen.

De aanvraag moet ieder jaar, bij het groot verlof, hernieuwd worden en vergezeld zijn van een getuigschrift van het Onderwijsgesticht of van het Secretariaat voor Leerwezen, dat bevestigt dat het begunstigde kind met vrucht de leergangen gevolgd heeft, welke gedurende het schooljaar gegeven werden.

Opmerking.

De agenten weduwnaars, de weduwen van agenten en de zieke of gepensioneerde agenten, die de gezinsvergoedingen RECHTSTREEKS ontvangen van de Hulpkas en die kinderen hebben welke de toekenningsvoorwaarden vervullen, dienen zich te wenden tot het Fonds voor Sociaal Hulpbetoon, 39-41, Congresstraat, Brussel.

TOEKENNING VAN EEN VERGOEDING TOT COMPENSATIE VAN DE STIJGING DER HUURPRIJZEN

I. — Rechthebbenden.

Een enige forfaitaire vergoeding wordt voor het jaar 1948 toegekend aan elke huurder van een woongelegenheden welke vanaf 1 Januari 1948 een verhoging van 70 t. h. van de normale huurwaarde op 1 Augustus 1939 ondergaat en waarvan de normale huurwaarde op 1 Augustus 1939, verhoogt met 40 t. h., op 31 December 1947 niet méér bedroeg dan :

1. De som van 300 frank, wanneer het gebouwen of gedeelten van gebouwen geldt die gelegen zijn in de agglomeraties Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik ;

2. De som van 200 frank, wanneer het gebouwen of gedeelten van gebouwen geldt die buiten die agglomeraties gelegen zijn.

De bedragen van 300 frank en 200 frank worden verhoogd voor de huurders die op 31 December 1947 kinderen beneden 18 jaar ten laste hebben ; deze verhoging bereikt 100 frank per twee kinderen ten laste ; zij wordt onderscheidelijk op 400 frank en 300 frank gebracht wanneer het gemeubileerd verhuurde gebouwen of gedeelten van gebouwen betreft.

II. — Bedrag.

De toelage bedraagt 360 frank in de onder I, 1, hierboven vermelde gevallen en 240 frank in de onder I, 2, hierboven vermelde gevallen.

III. — Formaliteiten tot toekenning en uitkering van de vergoeding.

De huurder van een woongelegenheden, die zich in de hierboven voornoemde voorwaarden bevindt, zal bij het gemeentebestuur van zijn woonplaats een formulier voor een in te dienen verzoek afhalen.

Het verzoekschrift dient aan het gemeentebestuur der woonplaats van de huurder afgegeven of verzonden vóór 1 Juli 1948, tenzij het bedrag van de huurprijs voor de periode die deze datum voorafgaat het voorwerp weze van een rechtsverandering, in welk geval het verzoekschrift kan ingediend worden gedurende de loop van het geding of binnen de drie maanden na de uitspraak der definitieve beslissing.

Bij het verzoek moeten worden gevoegd de kwijtschrijven der huur van de drie laatste maanden van het jaar 1947 en van de eerste betaling van de verhoogde huur, of elk rekenplichtig stuk dat als dusdanig dienst doet, het schriftelijk huurcontract van het gebouw of van het gedeelte van gebouw, indien zij gemeubileerd verhuurd zijn, of elk stuk dat als dusdanig geldt, alsmede de aangetekende brief van de verhuurder, waarbij bericht gegeven wordt van de verhoging der huurprijs op 70 t. h. van de normale huurwaarde op 1 Augustus 1939, of elk stuk dat tot bewijs dient van deze verhoging.

De rechthebbende zal van de aanvaarding van zijn verzoekschrift door de griffier van het vrederegerecht verwittigd worden en een formulier ontvangen, waarmede hij op het postkantoor van zijn woonplaats zijn vergoeding kan afhalen.

NAKLANKEN VAN DE SINTERKLAASBEDELING 1947

Wij ontvingen van verschillende zijden bedankingen voor dit initiatief. Hieronder enkele meningen ter illustratie :

Een ontvanger uit Antwerpen dh. R. S... schrijft ons :

Mijn kind was ermede (met het sinterklaasgeschenk) in de hoogste hemel, en ikzelf ben fier te mogen zien dat de Heren van de Sociale Dienst werkelijk in de bres staan voor de agenten.

De agenten der Stelplaats Veurne (Groep Beide Vlaanderen) wilden de Sociale Dienst niet bedvelen onder hun brieven en lieten de zorg ervoor aan hun stelplaatsverster dh. G... die ons schrijft :

In naam van het personeel der stelplaats Veurne moet ik aan de Heer Directeur-Generaal hun diepste gevoelens van dankbaarheid overmaken.

Zulks is ook het geval voor de Stelplaats Grimbergen (Groep Brussel) waarvan het diensthoofd dh. V. K... ons weet mede te delen :

We hebben kunnen vaststellen dat de 84 huisvaders uiterst tevreden waren wanneer ze hun collo in ontvangst namen. Het is dan ook in hun naam dat ik U ten zeerste bedank.

Ook in Leuven waren de agenten zeer in hun schik, wat onderstaand schrijven bewijst :

Mijn personeel heeft mij gevraagd U hun beste dank te betuigen voor dit prachtig gebaar. V. E...

Voor de groep Luik-Limburg laten wij een paswerker dh. J. Q... aan het woord :

Het is met vreugde dat ik U dank voor de mooie Sinterklaasgeschenken welke U voor mijne kinderen opzond. Indien U de vreugde van mijn blondjes bij dit onverwachte speelgoed moest gezien hebben, zoudt U zeer voldaan geweest zijn.

En tot slot laten wij hier dit lieve briefje van dh. B. M... van de groep Namen-Luxemburg volgen :

Ik bedank U in naam van mijn kleintjes voor het mooie speelgoed dat ze ter gelegenheid van Sinterklaas ontvangen hebben. Zij zenden U hun dikste kussen.

De Sociale Dienst betreurt slechts een zaak : niet méér te hebben kunnen doen. Dank zij de verworven ondervinding hoopt hij het beste voor Sint Niklaas 1948.

Het is altijd de moeite waard, zich eens in de plaats te stellen van de persoon met wie men spreekt.

Indien uw collega zenuwachtig is, of indien uw cliënt geprikkeld is, beeld U dan eens in dat U in zijn schoenen staat.

Tracht zijn standpunt te begrijpen.

De moeilijkheden zullen verdwijnen en U zult van die persoon een vriend van de Buurtspoorwegen maken.



NIEUWS UIT

Na het spelen van enkele pianostukken, verschenen de ophefmakende clowns Valentino en Antonio, die met hun okkesprongen, hun geestige zetten en pperijen groot en klein vermaakten.



HOOFDBESTUUR

Wij hebben het genoegen het huwelijk aan te kondigen van Mej. Van den Broeck, maatschappelijke assistente, die nu Mw Paridaens geworden is, alsook het echte N.M.V.B.-huwelijk van dh. G. Van Vlaenderen (Beroepsopleiding), zoon van de dienstoverste van Destelbergen, met Mej. Denise Laurent, maatschappelijke assistente. Onze beste gelukwensen aan de jonge gehuwden.

De nieuwe Mw Van Vlaenderen heeft haar ontslag ingediend maar opdat dit niet zou opvallen werd zij vervangen door haar tweelingzuster Mej. Roberte Laurent, eveneens maatschappelijke assistente.

Onze gelukwensen aan de heren Janssens, A., en Moreels, exploitatiecontroleurs, die hun diploma van licentiaat in financiële en handelswetenschappen bekomen hebben in het « Institut Supérieur de Commerce de Bruxelles ».

BERICHT AAN HET PERSONEEL.

Luiermand.

Ten einde het nut van de luiermand te verhogen, zal de Sociale Dienst voortaan trachten deze te bezorgen vóór de geboorte.

Nochtans zullen enkel de agenten, die hun aanvraag om geboortetolage bij het begin van de achtste maand zwangerschap indienen, van dit voordeel kunnen genieten.

Wij herinneren er aan dat de formulieren voor het indienen van deze aanvraag te bekomen zijn in de burelen van de Nationale Maatschappij en dat bedoelde documenten, behoorlijk ingevuld, bij dezen dienen terugbezorgd.

Geen enkele andere formaliteit is voor het toekennen van de luiermand vereist.

De agenten, die de voornoemde voorwaarde niet vervullen, zullen de luiermand enkel na de geboorte ontvangen.

HET KLAASFEEST TE GENT

OP Zondag 7 December 1947, in de zaal van het gemeentehuis van Ledeborg, had het klaasfeest plaats ingericht door het personeel van de groep Gent. Dit feest ging door onder de bescherming van de HH. Louis Jacobs, Ere-Directeur; Rob. Hoens, Hoofd-ingenieur; N. Van Habost, E. a. ingenieur; Rich. De Moor, technisch ingenieur; en van de heren dienstoversten.

Wie de gelukkige gezichten gezien heeft van oud en jong zou moeilijk kunnen zeggen wie van beiden zich best vermaakt heeft.

Het programma wisselde zich af met ernstige en vrolijke nummers. De sketches muntten uit door Gentse humor en verwekten hartelijke lachbuien. Enkele kinderen van het personeel dansten en zongen het lied van het meisje en de melkkruik. Het was werkelijk een mooi binnendringen in de kinderwereld. Hoe ontroerend was het de schuchtere gratie der kleintjes te zien, zo fris en natuurlijk.

Tussen twee nummertjes kwam een van de acteurs aan de beurt en vermaakte de aanwezigen met een lijst van hetgeen de grote personen van Sint Niklaas verlangden : nylon kousen; fr. 92,50 voor de compensatiebonds in plaats van fr. 62,50 : 30 frank voor de sleet van de schoenen voor de nodige voetstappen om ze te bekomen; twee chocoladen letters om op te eten (I. G.), enz...

Recht uit den hemel, -of bijna — kwam Sint Niklaas met zijn sympathieke zwarte Piet; hij nam plaats op zijn troon en de uitdeling der geschenken begon. Eerst waren het de kleinste op de arm van een fiere moeder of vader, nauwelijks begripende hetgeen er gebeurde, maar hun geschenk niettemin in hun armpjes drukkende. Dan de kleintjes die alleen kwamen, hun vuistjes in de grote hand van Sint Niklaas legden en met stralende gezichtjes terugkeerden.

Toen begon de revue : « Twee ontvangers vertellen hun wedervaren »; « vicinal aan de lopende band » (of de geschiedenis van een ontvanger en een geleider die een deel van hun tram verloren); « een comité van Veiligheid, Gezondheid en verfraaiing vergadert ergens in België »; « een voetbalmatch Tramboys-Meiressonne ». De revue raakte de aanwezigen van nabij, ook viel zij zeer in de smaak van het publiek, die ze met luidruchtige enthousiasme meeleeftde.

Het waren niet alleen de kinderen die de armen vol, de zaal verlieten : de avond sloot zich met een tombola. Er waren blinkende huishoudartikelen, een stel casserollen, handtassen, vazen, een prachtige clubzetel, enz...

De leden van het personeel, werklieden en bedienden, hadden mild gegeven opdat het feest een waar succes zou worden. Een speciaal woordje van lof voor de leden van het uitvoerend comité en de acteurs, die hun vrijen tijd gedurende weken geofferd hebben. Wij denken dat ze hun beloning zullen ontvangen hebben wanneer ze het geluk zagen dat ze aan ouders en kinders geschenken hadden, en ook de banden van vriendschap tussen mannen van de Buurtspoorwegen hebben voelen nauwer worden.

Wij houden er aan U onze vriend Henri HOLLANDERS, van de dienst der dactylografie bij het Hoofdbestuur voor te stellen, die niettegenstaande zijn werk van bediende de levendigste speler is van onze internationalen in Basket-Ball.

Henri Hollanders heeft van af haar ontstaan deel uitgemaakt van de ploeg der scholieren « Les Semailles » van de naschoolse vereniging der school 6 te Brussel. Deze club is naderhand met dezelfde leden overgegaan in de Ere-afdeling.

In 1946, bij het eerste Europese Na-oorlogse kampioenschap te Genève werd onze vriend samen met zijn broeder Ange Hollanders aangeduid. Verleden jaar, was hij insgelijks lid van de nationale ploeg afge-



HENRI HOLLANDERS

vaardigd te Praag. Hij werd er zeer bewonderd in de zwaar betwiste matches en naar het oordeel van de Tsjechen, die er iets van kennen, is H. Hollanders één der beste spelers van Europa. Hij zal dit jaar naar alle waarschijnlijkheid aangeduid worden voor de Olympische spelen te Londen.

Zijn trainer, dhr. Prim, is vol lof voor zijn zin voor tucht, zijn ploeggeest en zijn fair-play. Wij, die zijn eenvoud en zijn dienstigheid kennen, zullen dit zeker niet weerleggen.

DE BUURTSPOORWEGEN



DE GROEP KINDEREN

VAN HET PERSONEEL DIE VEEL BIJVAL OOGSTEN TE GENT

In het midden : VERPLAETSE, Marie-Thérèse.
Van links naar rechts : Dooghe, Monique;
Hoedemaecker, Annie; Transé, Georgette;
Erau, Madeleine; De Smet, Yvonne; Van

Damme, Diane; De Bergh, Marie-Christine;
Verplaetse, Thérèse-Marie; Meuleman, Beatrice;
Savoy, Rita; De Maesschalck, Marcelle;
Gabriel, Marina.

Een
Wedervaren
van
Controleur
Speurneus



S. — Wel, De Schuyffelaere, het is al de tweede keer dat ik U aanspreek!

— Ah, pardon chef! Ik was in mijn eigen bezig met denken.

S. — Gij bekeekt uw tas met wijd opengesperde ogen!

— Ja, ik heb nog nooit zo goed de belangrijkheid van mijn tas begrepen.

S. — Sedert men U gezegd heeft zeker dat onze financiën slecht gaan?

— Er is geen enkele handelaar die niet failliet zou gaan, indien hij in dezelfde voorwaarden moest verkopen als wij.

S. — Eigenlijk zouden de Buurtspoorwegen een « Compensatievergoeding » mogen trekken!

— Waarom niet? — Ge moet toch bekennen dat er zijn die overdrijven: gisteren komt er op mijn wagen een reiziger met een vordering, waarvoor ik natuurlijk een biljet met 50 % vermindering moest afgeven.

S. — Heeft hij U soms gevraagd of ge geen kalender als premie bijgaft?

— Nee, maar hij heeft mij een invalidekaart getoond. Hij wilde met zijn vordering voor 1,50 frank reizen.

S. — Wat hebt gij hem geantwoord?

— Dat men de kortingen niet mocht cumuleren, dat zijn vermindering van invaliditeit hem voor persoonlijk gebruik verleend werd en dat de vermindering van de vordering verleend was aan een derde, in het onderhavig geval een ministerieel departement.

S. — De Schuyffelaere, gij spreekt als een boek.

— En nochtans staat daarvan niets geschreven zwart op wit in het Exploitatierglement.

S. — Ge hebt gelijk, men moet met deductie redeneren!

— Op m'n platform heb ik onze chefs horen discuten.

— 't Schijnt dat ten gevolge van de statistieken, de tariefverminderingen, die wij moeten toestaan, geschat worden op 70 miljoen, waarvan o. a. 30 miljoen voor de kroostrijke gezinnen.

S. — Wij mogen ons niet laten beetnemen!

— Ik heb dat nog ergens gehoord!

GROEP LUIK



In December jl. werd de brug van Coronmeuse en de « pont des Arches » ingehuldigd.

Deze bruggen werden respectievelijk op 19 November en 16 December beproefd met twee treinen samengesteld uit een boggiemotrice en twee geladen wagens.

Aldus, zoals vóór de oorlog, vertrekt de tram naar Bitsingen van de St-Lambert-plaats, door de Leopoldstraat, over de eigenaardig gebogen « pont des Arches », verder over de Ourthe aan de brug van Bressoux en terug over de samenvloeiing van stroom en rivier aan de brug van Coronmeuse.

Een dienst werd ingelegd, die alle 20 minuten de verbinding St-Lambert-plaats - Herstal - Malvoie verzekert.

Sedert Februari werd deze zelfde lijn van Bitsingen geëlectriceerd tot Riepst. De rit wordt in 1 u. 30 afgelegd, hetgeen gemakkelijke verbindingen daartelt naar Bilzen - Zutendaal en Tongeren en Maastricht.

Het was ons onmogelijk in « Onze Buurtspoorwegen » alle nieuwe autobusdiensten kenbaar te maken, die sedert verscheidene maanden in de groep Limburg werden ingelegd. Zo werd de auto-raillijn van Ougrée - Warzée vervangen door een autobusdienst en de dienst Luik - Hannut werd ingehuldigd op 1 Februari.

Wij zullen in een volgend nummer de volledige lijst van deze lijnen met hun lengte laten verschijnen.

KERSTFEEST TE MECHELEN

Op Zondag 28 December, in de grote zaal van het *Café Royal*, mochten de kinderen van de grote tram-familie uit de handen van de Kerstman prachtige geschenken in ontvangst nemen. Het was een heerlijk ogenblik voor de kleintjes... en niet minder voor de ouders want « kindergeluk is oudergeluk ».

Vooraf had een welgelukte marionetten-opvoering de zaal in goede stemming gebracht en de koeken en koffie waren in ieders smaak gevallen...

En het bestuur van « Onder Ons » had eens te meer de beloning van al zijn werken en streven. Het feest, waarop de overheid zich had laten vertegenwoordigen, was een succes.

De footballploeg

« Tramboys »

van Assebroeck.



PROPAGANDA METHODEN

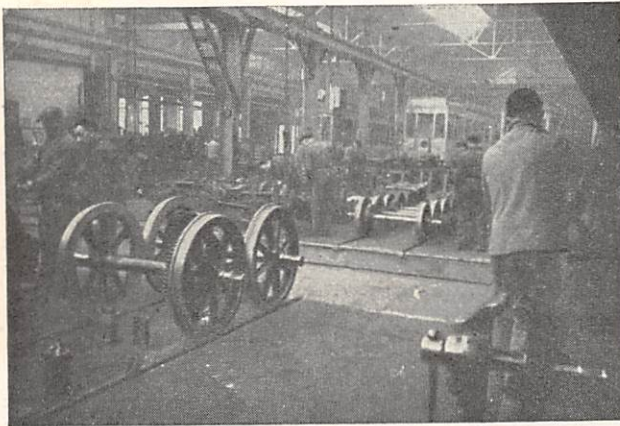
(vervolg)

AN de ingang zou er een uithangkast moeten geplaatst worden, bij voorkeur op staken. Deze uithangkast zou een treffend opschrift dragen, zoals : « Veiligheid vóór alles », en andere.

Naast de aanplakbrieven in beelden en deze die de ongevallen vermelden, zou de ernst en de frequentie der ongevallen graphisch voorgesteld worden. Nuttig is het ook de graphische voorstellingen te geven van de andere groepen ; zo mogelijk op hetzelfde blad, zodat men snelle en gemakkelijke vergelijkingen zou kunnen maken. De werktuigen en voorwerpen die een ongeval verwekt hebben, worden er ook gedurende een zekere tijd tentoongesteld. Nuttig is het ook aan het personeel de naam te laten kennen van het slachtoffer van een ernstig ongeval, zelfs indien het een agent van een andere groep betreft.

ALLE andere soortgelijke inlichtingen, die bij ondervinding nuttig gebleken zijn, kunnen eveneens in de uithangkast vertoond worden. In de duisternis moet deze laatste verlicht worden.

Ten slotte, wordt er op het bovenste gedeelte een rode en een groene lamp geplaatst ; deze laatste blijft branden zo lang er geen ongeval met werkonbekwaamheid te betreuren valt. Indien dit gebeurt brandt de rode lamp tot 's anderendaags.



MEESTERGASTEN, PLOEGOVERSTEN, CONTROLEURS.

WANNEER U een graad aanvaardt, verbindt gij U er de overeenkomende plichten van te vervullen. Onder deze laatste is één van de voornaamste wel het voorkomen van werkongevallen.

- Toon dat ge belang stelt in het werk van Uw onderdanen ;
- Geef het voorbeeld van voorzichtigheid en orde ;
- Waak op de goede plaatsing van de schermen ;
- Eis het gebruik der veiligheidsbenodigdheden ;
- Neem de nieuw-aangekomene onder uw bescherming of geef hem een « peter ». Toon hem de mogelijke oorzaken van ongevallen ;

- Let op de goede staat en op de plaatsing der verwittigungsopschriften, berichten en onder-richtingen ;
- Zorg er voor dat uw onderhorigen ze lezen en er rekening mede houden ;
- Stuur onmiddellijk, bij iedere zelfs geringe verwonding het slachtoffer naar de dienst, gelast met de verzorging der verwonden.

ZODOENDE, zult U gelukkig en tevreden de werk-plaats verlaten want U zult bijgedragen hebben tot het vermijden van lijden, ellende en misschien wel ook van rouw.

De statistieken tonen aan dat 80 t. h. van de ongevallen veroorzaakt worden door gebrek aan voorzorg, door slordigheid, door onbezorgdheid of door onvoorzichtigheid van het slachtoffer zelf of van zijn werkmakkers. Het is dus de « menselijke factor » die hier het meest in het gedrang komt.

HET VOORKOMEN VAN ONGEVALLEN

EEN der grote kenmerken op sociaal gebied in onze huidige tijd is de bekommernis om de ongevallen te weren.

Indien deze niet met alle middelen bestreden werden, zouden zij een gesel worden, die niet alleen rechtstreeks de slachtoffers zou treffen, maar ook alle leden van hun familie.

« Ongeval » veronderstelt altijd lijden, zowel lichamelijk als moreel dikwijls een verminking, soms zelfs de dood. De regering, de werkgevers en de bedienden spannen zich in om deze kwaal, vrucht van onze moderne beschaving, te bestrijden.

Sinds lang hebben onze maatschappij en haar personeel deze strijd ingezet.

Wie de tentoonstellingen voor veiligheid en gezondheid bezocht heeft, ingericht verleden jaar in de hoofdstad en in de hoofdplaatsen der provinciën, heeft er zich rekenschap kunnen van geven.

Het jaar 1948 vangt deze strijd aan met nieuwe middelen : de mecanographie en de psychotechniek.

Hier steunt alles op de nieuwe formulieren in voege gebracht sedert 1 Januari. Deze formulieren zijn roos, geel of wit naar gelang het een brand, een ongeval-wet of schade aan derden betreft.

De vragen, die gesteld worden, zijn zeer gedetailleerd en betreffen zowel het slachtoffer als de vermoedelijke dader, de plaats, de omstandigheden, de weergesteldheid, de gevolgen en de waarschijnlijke oorzaken van het ongeval.

Deze gegevens zullen toelaten het ongeval met alle bijzonderheden op een kaart te tekenen bij middel van doorboring. Deze kaarten gaan dan door de sorteermachine en de tabelleermachine om ze eerst zo ver mogelijk in elke rubriek te classeren, om ze dan in categorieën te groeperen en om ten slotte volledige tabellen te kunnen voorleggen van de ongevallen met aanduiding van aard en oorzaken (weergesteldheid, verlichting van de plaats, rusttoestand, enz.).

De specialisten die zich met de veiligheid bezig houden, zullen die tabellen nagaan en de middelen opzoeken om het aantal ongevallen te verminderen hetzij door benutting van supplementaire toestellen, hetzij door het personeel te selectionneren, hetzij door een complementaire opleiding van het personeel, hetzij door andere doelmatige maatregelen.

De doeltreffendheid van dit procédé berust zowel geheel op de stiptheid als op de juistheid van de verklaringen.

Goed opgemaakt geven zij de feiten werkelijk weer, zoniet zullen zij een valse toestand opgeven, waaruit verkeerde conclusies zullen getrokken worden.

van de WEGCODE

In het vorig nummer hebben wij onze voerders van autobussen en vrachtwagens attent gemaakt op de schikkingen van de wegcode.

Klaarblijkelijk is het dat de railautovoerders, die een rijtuig op spoorlijnen besturen er wettelijk maar aan gehouden zijn de voorschriften van het « Politie-reglement » betreffende de exploitatie der Buurt-spoorwegen te volgen.

Er valt echter op te merken, dat ditzelfde politiereglement vervolledigd werd door artikel 12bis (K.B. van 26-8-38), artikel, dat voor onze motricevagens textueel de schikkingen herneemt die opgelegd worden aan de automobielrijtuigen o.a., bij het oversteken of inslaan van een weg (knipperlampen...).

Herhalen wij ook dat onze motrices een « Codelantaarn » moeten bezitten.

Om deze redenen is het onontbeerlijk dat al onze rijtuigvoerders de wegcode in grote trekken zouden kennen en er rekening zouden mede houden niet alleen omdat de wegcode op hen toepasselijk is, maar omdat zij in alle omstandigheden gehouden zijn met de grootste voorzichtigheid te handelen.

Wij zullen U deze maand over de « richting van het verkeer » spreken en tevens over de kwestie van de bochten.

RICHTING VAN HET VERKEER

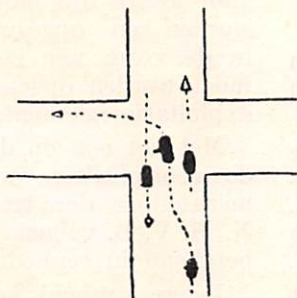
Wij herinneren aan onze chauffeurs dat zij niet alleen de rechterkant, maar eveneens de uiterste rechterkant van de steenweg moeten houden, voornamelijk :

- 1) Op de plaatsen voorzien van het signaal n° II van het tabel II van het algemeen reglement (w'ette schijf met rood afgezet, met in het midden rechts een zwarte auto en links, een rode);
- 2) Op de plaatsen waar de zichtbaarheid onvoldoende is;
- 3) In de bochten;
- 4) Bij het naderen of bij het doorgaan of bij het uitrijden van een splitsing, verbinding of kruising, zonder afbreuk te doen echter aan de schikkingen, betreffende de gebruikers die op die plaats links wensen een bocht te nemen, schikkingen waarover wij verder zullen uitweiden (zie II bochten).
- 5) Bij het naderen van de top van een helling of brug;
- 6) Op de overwegen;
- 7) Op de bruggen waarvan de rijweg minder dan 6 meter breed is.

II. Bochten.

De volgende tekst, van kracht van 1 Januari 1947 af, is zeer belangrijk.

- 1) Behoudens bijzondere omstandigheden of tegengestelde voorschriften, zal de gebruiker, die een bocht neemt, zo ruim mogelijk links en zo kort mogelijk rechts afwijken.
- 2) Bij het naderen van een splitsing, verbinding of kruising echter, hetzij in de stad, hetzij in open veld, moet de bestuurder die links een bocht wenst te nemen na de bestuurders die hem volgen verwittigd te hebben, zo dicht mogelijk links rijden, zonder nochtans het verkeer in de tegenovergestelde richting te belemmeren, hetgeen betekent dat de bestuurder die aan één der voornoemde plaatsen aankomt en die links wenst

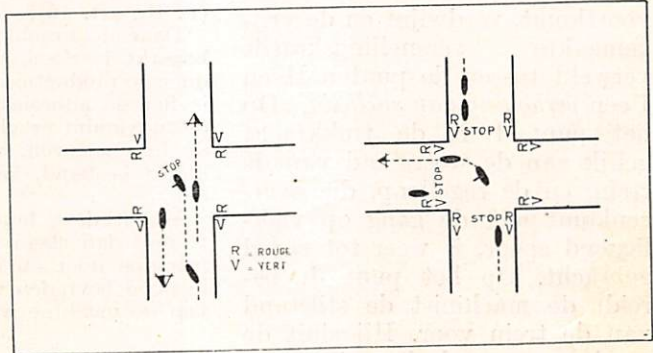


Beeld 1.

een bocht te nemen, in plaats van de bocht zo ruim mogelijk rechts te nemen, zoals hij het moet doen bij een eenvoudige bocht naar links van de weg, min of meer het midden van de weg moet nemen en teken doen met de linkerarm of de linker knipperlamp aansteken en genoeg plaats overlaten aan zijn linkerkant voor de rijtuigen, die uit de tegenovergestelde richting komen.

Hij zal natuurlijk slechts links mogen uitwijken op het ogenblik dat er geen enkel rijtuig in 't zicht is in de tegenovergestelde richting; men mag niet, indien men links wenst een bocht te nemen, de doorgang afsnijden aan degene, die de weg voortzet.

Wij voegen er aan toe dat, op de plaatsen waar het verkeer geregeld wordt met afwisselend rood en groen licht, de bestuurder die voortgereden is bij groen licht in het midden van de weg om links een bocht te nemen, in het midden van de kruising moet stilhouden en wachten om de nieuwe weg in te slaan, tot dat het groene licht brandt in deze richting of tot dat de agent hem toelaat de bocht te nemen. (Het kan gebeu-



Beeld 2.

1^o beweging
Bochten bij een splitsing, verbinding of kruising voorzien van lichten.
R. = Rood
V = groen

ren dat ondanks het rode licht in de nieuwe richting het ontbreken van verkeer uit de tegenovergestelde richting van waaruit het rijtuig komt wel een voldoende reden kan zijn om door te rijden, om aldus een opstopping van rijtuigen te verhinderen.)

Het is klaar dat de bestuurder die rechts wenst een bocht te nemen op de hierboven aangehaalde plaatsen, naar de uiterste rechterkant zal moeten wijken en met de rechterarm teken geven ofwel de rechterknipperlamp aansteken.

ALGEMENE VOORWAARDEN BETREFFENDE DE OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN

Wegens de haast waarmede wij in « Onze Buurtspoorwegen » de tekst der bijzonderste artikelen van die nieuwe reglementatie laten verschijnen hebben, vergaten wij te vermelden dat de nieuwe schikkingen, nl. wat betreft de abonnementen en tariefvermindering slechts toepasselijk zijn op de openbare diensten, die het voorwerp uitgemaakt hebben van een toelating verleend op de basis van de besluitwet dd. 30 December 1946.

Uitzondering wordt gemaakt aan deze regel voor de diensten voor dewelke onlangs machtiging werd verleend als uitbreidingen van autobuslijnen, onderworpen aan de vroegere reglementatie, die genomen werd krachtens de wet van 21 Maart 1932.

Het gaat inderdaad niet op verschillende regimes te voorzien voor eenzelfde autobusdienst, bestaande uit secties die op de basis van een onderscheiden wetgeving zijn toegestaan.

De foto op de voorpagina, genomen door dh. ROELS, stelt een lasser voor, naast een soldeerpost, die de stroom van 600 V. omzet.

BEWEGING DER TREINEN (vervolg)

door de Heer
VANKERKHOVE, ingenieur

In G, komt het evenwicht weer tot stand tussen de trekkracht en de weerstand van de trein. Deze laatste neemt af met de snelheid.

Men bekommt opnieuw de regelloop maar met een snelheid die kleiner is dan de snelheid van de regelloop op vlakliggend spoor.

In H, bereikt de trein de top van de helling. De aanvullende weerstand, die van de helling voortkomt, verdwijnt en de vrijgemaakte versnellingskracht verwekt tussen de punten H en I een *verhoging aan snelheid*. Op het punt I is de trekkracht gelijk aan de weerstand van de trein, en de regelloop, die overeenkomt met de gang op vlakliggend spoor, is weer tot stand gebracht. Op het punt J, bereidt de machinist de stilstand van de trein voor. Hij sluit de regelaar en schaft, bijgevolg, elke trekkracht uit. De trein is door zijn eigen beweging in vrije koers van J tot K. De trein gaat voort met te rijden ingevolge zijn inertie, maar de passieve weerstanden, die van het rijden, het wrijven der astoppen, van de lucht en de wind voortkomen, alsook van de schokken op het spoor, verminderen tragsgewijze de snelheid van de trein.

In K, gebruikt de bestuurder de remmen. De krachtinspanning van het remmen voegt zich bij de weerstand van de trein, en men bekommt de stilstand in B.

VRACHTEN DER TREINEN.

Vracht die getrokken kan worden door de locomotief.

De maximum trekkracht, beschikbaar aan de koppelhaak van een locomotief, kan bepaald worden voor al de snelheden en voor al de profielen. Dit is ook mogelijk voor de eenheidsweerstand van de trein (uitgedrukt in kg. per ton gewicht van de trein).

Daar de tractieinspanning ten minste gelijk moet zijn aan de weerstand van de trein, kan men de maximum vracht uitrekenen, die getrokken kan worden door een machine, door het quotiënt te zoeken tussen de maximum trekkracht en de eenheidsweerstand der wagens, voor elk profiel en voor al de in beschouwing genomen snelheden.

De invloed der hellingen is inderdaad aanzienlijk. Voegen wij er ook aan toe dat voor lijnen met zeer

oneffen profiel, de weerstand der treinstellen in het bepalen der maxima vrachten kan tussen komen.

Indien de invloed der snelheden overwegend is voor de locomotieven der reizigerstreinen op de grote netten, zo is dit niet het geval voor de goederentreinen. Wij hechten alleenlijk maar belang aan de zwakke en gemiddelde snelheden, daar de tractie der goederentreinen nog verzekerd is door stoomlocomotieven op de meeste buurtspoorlijnen.

Het gebruik der handrem beperkt bovendien de snelheid der stoomtreinen tot 30 kilometer in het uur (P. R., art. 10).

Daar de kracht der locomotieven beperkt is door de adhesie en niet door de productiecapaciteit der ketel, is het de adhesiekracht die in feite de maximum vracht bepaalt die door de locomotieven, voor de goederendienst bestemd, kan getrokken worden.

Wordt deze hoogste vracht overtroffen dan slaan de wielen van de machine door en de trein kan zich in nood bevinden wat ook de kracht van de machine weze.

Vrachtsectie.

De vracht kennen, die een zekere type van locomotief kan trekken, op iedere plaats van de af te leggen afstand, is geenszins practisch.

Van groter belang is het de voornaamste moeilijkheden te kennen, die de bestuurder van een trein kan ontmoeten tijdens zijn rit.

De sterkste bochten maar vooral de hellingen, verwekken de bijzonderste weerstanden die elke locomotief, op een bepaalde lijn in dienst gesteld, overwinnen moet.

Men zal de lijnen in een voldoende aantal secties verdelen, zodat de opgelopen moeilijkheden zich op elke bepaalde sectie, niet te zeer verwijderen van het gemiddelde of fictieve profiel dezer sectie.

Het is inderdaad van belang, dat één enkele moeilijkheid de wet niet maakt over een te lange rit.

De toelaatbare vracht voor elke type van locomotief zal in principe vastgesteld worden door de secties te begrenzen tot de stelplaatsen en halten waar de vracht wijzigingen kan ondergaan. Men zal echter voor zekere bijzondere punten de dubbele tractie, het overschrijden met aanloop van een moeilijke plaats alsmede de eventueele splitsing van de trein in overweging kunnen nemen.

Maxima vrachten die in een sectie aangehangen kunnen worden.

Voor ieder vrachtsectie, zal de exploitant op de tractiemogelijkheden van ieder type van locomotief en op de fictieve helling der sectie zich steunen. Dit veroorzaakt de moeilijkheden veroorzaakt door het aanhangen van vrachten

op de bestudeerde sectie te beraamen. De maximum aan te hangen vracht wordt bepaald door het gedeelte van de rit waar de weerstand aan de beweging van de trein het hoogste is, t. t. z. daar waar de fictieve helling het grootste is.

De fictieve helling komt voort uit de weerstand, ontstaan uit de samenstelling en bocht op een gegeven punt, maar ook uit de locale omstandigheden die eventueel de moeilijkheid van aanhangen vergroten of verminderen.

De bocht wordt in de berekeningen vervangen door een gelijkwaardig supplement van helling. Zo bekomt men een fictief profiel waar de maximum fictieve helling of *overheersende helling* de maximum vracht bepaalt die men op de sectie kan doen voorttrekken.

Het is klaarblijkend dat proefnemingen en de verkregen ervaring de berekeningen beter zullen doen uitkomen en ze degelijk zullen aanvullen om gemakkelijker de moeilijkheden van het slepen te overwinnen, welke iedere vrachtsectie kenmerkt.

De vrachten die in de vrachttabellen aangeduid zijn, kunnen overigens aan tijdelijke verlagen onderworpen worden, namelijk in geval van ongunstige weersomstandigheden (sneeuw, vette rail, enz...).

Indien, integendeel, met een zekere maat van veiligheid werd rekening gehouden kan het aannemen van overbevrachting in zekere speciale gevallen in overweging genomen worden.

Eenheden en vrachttabellen.

Het politiereglement (art. 10) vermeldt dat de samenstelling der treinen en de remverhouding voor iedere lijn moeten bepaald worden en opgegeven worden in de vorm van een tabel, die moet worden opgenomen in het exploitatiereglement.

Met het oog op de eenheid in de voorschriften, wordt de samenstelling der treinen bij de N. M. V. B. volgens hun gewicht berekend in eenheden.

Iedere eenheid komt overeen met 2.500 kg. (A. E. R. — Art. 9).

MODELBOUW

(Interessante bezigheid om de vrije tijd thuis door te brengen.)

Deze Winter zullen er veel treinen op tijd rijden... binnen in de huizen! Sedert men in de handel, ter wille der modelbouwers van locomotieven en wagons, opnieuw talrijke afzonderlijke stukken tegen billijke prijzen kan krijgen, is het aantal van bouwers van kleine modellen aanzienlijker geworden in ons land.

De modelbouw is een uitstekende ontspanning na de bezorgdheden van de dag en voor onze agenten, waaronder men zoveel handige werklieden telt, komt dergelijk verzet hun technische bekwaamheid wel te pas.

Onder modelbouw verstaat men niet alleen het voorbereiden in miniatuur of op schaal van bestaande of ontwerpen technische constructies zoals van vaartuigen, materieel van spoorwegen of vliegwezen, maar ook van gebouwen die men dan « maketten » noemt.

Veel lezers zullen zeggen: « Dit interesseert mij niet, ik weet niets van de techniek af ». Wij zullen daarop antwoorden, dat de modelbouw uitgeoefend wordt door mensen van allerlei slag en van alle beroepen: geneesheren, schoenmakers, bedienden, onderwijzers, enz.

Voor de modelbouwer is het vooral de kwestie te weten of de locomotief of de trein die hij vervaardigt, bestemd is om tentoongesteld te worden of op sporen moet rijden. De modellen voor de eerste soort kunnen tot de gewenste schaal herleid worden, tot in de kleinste bijzonderheid en met de uiterste nauwkeurigheid.

Daar ze wissels en bochten moeten overschrijden, moet men met de modellen die het functioneren van een spoorweg moeten voorstellen, heel anders te werk gaan.

Vermits men gewoonlijk, in dit geval over weinig plaats be-

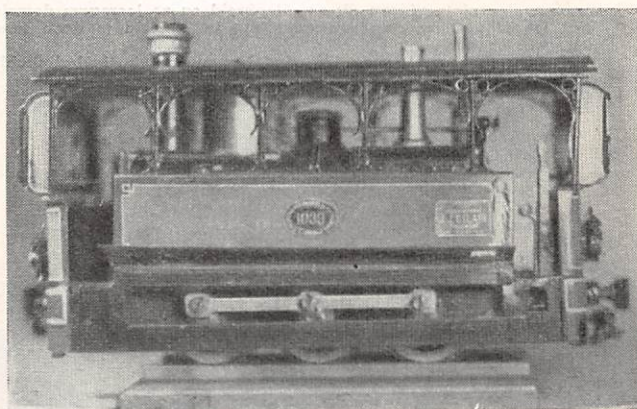
schikt om de makette te bouwen, maakt men de bochten korter dan ze werkelijk zouden zijn, indien men zich nauwkeurig aan de schaal van de voorgenomen verkleining wilde houden.

Als gevolg moet men zijn toevlucht nemen tot zekere schikkingen, zoals dit het geval is, bv. voor de wielstellen van locomotieven en wagons.

Er bestaan drie gestandaardiseerde afmetingen:

Model	Spoorbreedte van	Op schaal van	van
H.O.	16 mm.	1/87	of 3,5 mm. per Engelse voet
O.	32 mm.	1/43,5	of 23 mm. per meter
O.O.	16,5 mm.	1/75	of 4 mm. per voet
			of 13 mm. per meter
			of 1/86

Het model H.O. is de kleinste maat, die gebruikt wordt om de kosten te verminderen; het is deze die benuttigd wordt voor het vervaardigde speelgoed, dat men vindt in de handel. Het



Het stoomrijtuig is gans uit zink vervaardigd. Het wordt aangedreven op de middelste as met een elektrische motor van 24 volts.

De hefboom doet dezelfde bewerking als bij een echt stoomtuig, nml.: voor- of achterwaarts rijden.

De nummerplaat en plaat van het constructiewerkhuis zijn duidelijk leesbaar en hebben slechts een lengte van 2 cm.

model O is het meest gekend en het meest gebruikelijk.

Hoofdzak is vooreerst een plan te ontwerpen op papier of wel er een te bezitten, dat reeds geheel opgemaakt is en men in gespecialiseerde tijdschriften vindt.

Andermans ondervinding kan U ook wel dienen. Om de nodige inlichtingen te bekomen, is het aan te raden zich lid te maken van een club. (Hierover zullen wij verder spreken.)

Voor het ogenblik vindt men in de handel tal van afzonderlijke stukken tegen billijke prijzen, o.a. buffers, wielstellen, raderwerken, en vooral stukken die, indien men ze zelf moest vervaardigen, het bezit van een draaibank zouden vereisen.

Men vindt ook profielijzers, in geel koper, waarmee men chassis van rijtuigen kan vervaardigen. Wij zullen het adres der fabrikant-handelaars opgeven aan diegenen die het wensen. (Als inlichting: Rail Vignole in gecadmiumiseerd staal: 10 frank de meter; wielen voor wagons, diameter: 2 mm.: 12 frank per stuk.)

Talrijke modellen van spoorwegen worden op tafels van 1,50 m. hoogte ineengezet.

Soms wordt er een fijne drill over uitgestrekt (soort metalliek muskietennet). Deze drill wordt dan met een mengsel van pleister en zagemeel bedekt en geplooid en gezaagd, naargelang men valleien, bergen of rivieren wil voorstellen. Men gebruikt insgelijks jute in pleister gedompeld, hetgeen dan als decor moet dienen. De rail dient op een stevige basis gebouwd: plank.

Om locomotieven, met een zeer kleine elektrische motor, in gang te stellen wordt het spoor voorzien van een derde rail, die door een stroom gevoed wordt. Om de snelheid en de signalen te regelen worden draden geleid naar een middelpunt, waar rheostaten geplaatst zijn. Dit alles getuigt natuurlijk van een zekere luxe! Maar het verwezenlijken van een model in 't klein, met mindere kosten kan U evenwel onvermoedelijke vreugde verschaffen.

**LICHT
SIERLIJK,
STEVIG,**

*Dit zijn de
eigenschappen
van de*

**PHILIDYNE
SPORT**

de elektrische rijwieluitrusting, die steeds veel licht voor weinig inspanning geeft.

De Philidyne " Sport " weegt maar **510 gram** en kost slechts **295 Frank.**

**MAAR ... IK VERKIES PHILIPS,
TOCH STEEDS BETER!**



De « Vereniging der Vrienden van de Spoorweg » telt een druk bezochte afdeling van modelbouwers, die talrijk samenkomen op de 1ste en 3de Dinsdag der maand in hun lokaal, 1, Grondwelplein, Brussel.

Graag willen wij de lezers inlichten, die meer uitleg zouden verlangen en zullen tevens, de aan ons vermelde provinciale clubs doen kennen.

Moge dit artikel een kring van modelbouwers doen ontstaan in onze exploitatiegroepen !

TENTOONSTELLINGSTREIN — « MODELBOUW-RAIL » VAN DE BELGISCHE VERENIGING DER VRIENDEN VAN DE SPOORWEG.

In de maanden Maart en April 1948, zal er een nieuwe soort tentoonstellingstrein Brussel, Doornik, Bergen, Charleroi, Namen, Aarlen, Luik, Hasselt, Leuven, Mechelen, Antwerpen, Gent, Brugge, Oostende, Torhout, Kortrijk, Jet, Hal en dan weer Brussel, bezoeken. Hij zal uit zeven wagens bestaan waarvan vijf met bogies.

Hij zal tonen hoe ver men in de miniaturbouw van een spoorweg kan gaan ; dit zal het werk zijn van alle leden, modelbouwers der A.B.A.C die in een wagen een geanimeerd volledig net op schaal van 1/43 zullen opstellen.

Tevens zullen er mooie makketten der Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen te bewonderen zijn en een wagen zal voorbehouden zijn voor een bioscoop, waarin propagandafilms over spoorwegen vertoond zullen worden.

Dit zal een interessante bezienswaardigheid uitmaken, want vele mensen weten niets af van dit zo uitgebreid en zo leerzaam domein. Wat is er prettiger dan een gans net in 't klein te doen functioneren... op het echte !

Bovendien zal de opbrengst ten goed komen aan de liefdadigheidswerken der spoorwegbeambten.

Niets zou beter een artikel over modelbouw kunnen illustreren, dan deze zeer kleine autobus, die 60 cm. breed en 2 m. 40 lang is. Hij werd door oud-sergeant E. Johnstone verzevenlijkt.

Dit rijtuig begiftigd met een kracht van 1 P.K. doet 40 Km. in het uur op platte grond en verstoekt 4,5 liter per 100 Km.



Voor onze jonge bedienden

Tracht bevoegd te wezen.

Het kantoorleven is niet, zoals velen het denken, een luilekkerleven. Men vergeet dat hedendaags de mededinging sterker is dan ooit en dat degene, die zijn werk als een liefhebberij opvat aan de anderen de kans overlaat een bevordering te bekomen. De verstandige bediende zal belang stellen in zijn werk en zijn beroepsvorming vervollledigen.

Hij moet drie sterke essentiële hoedanigheden bezitten : orde, zorg en stiptheid.

De volksspreuk « een plaats voor elk ding en elk ding op zijn plaats » dient de leuze te wezen van een ordevol bediende.

De documenten geraken niet zoek en alle dossiers worden nauwkeurig geklasseerd en bijgehouden. De omloop van de bescheiden geschiedt op oordeelkundige wijze, zodat men niet verplicht is al de laden leeg te maken om het gevraagde document te vinden.

Hoeveel tijd wordt er gewonnen met een beetje orde ! Op tijd komen, voor een vastgestelde datum het werk

uitvoeren dat opgelegd werd, dit alles getuigt van opvoeding en boezemt vertrouwen in bij de oversten.

— Wees bescheiden en niet tactloos.

De bescheidenheid is een essentiële hoedanigheid, die van een goede bediende een echte medewerker maakt.

De inhoud van zeer belangrijke documenten, die hem door de handen gaan, zal hij niet overal gaan bekend maken.

— Hoe moet men zich voordoen ? — Welke houding aannemen ?

Het is niet nodig er op te steunen, dat Uw houding tegenover Uw chefs onberispelijk en hoffelijk moet blijven in alle omstandigheden.

Meijuffer, het beroep van dactylo vereist zuivere, kort geknipte eerder gepolijste dan geverniste nagels.

Heren, de zorg besteedaan de details van Uw kleedij, geeft een gunstige indruk op Uw omgeving.

ABONNEERT U OP TRAMNIEUWS

Maandblad voor Streek- en Stadsvervoer en Propagandablad voor het Railverkeer, uitgegeven door de Stichting Tram-Archief S. T. A. te Utrecht, Holland.

Abonnementprijs voor personeelsleden van de N. M. V. B. tegen de prijs van

Frs. 100.— per jaar.

Indien U zich thans als abonné opgeeft, ontvangt U de nummers van Februari en Maart GRATIS.

TRAMNIEUWS is een geïllustreerd tijdschrift van tenminste 12 Pagina's en is speciaal gewijd aan de

MODERNE TRAM

Proefnummers gratis op aanvraag : Postbus 81, Utrecht, Holland.

SCHACHTENHISTORIE.

Een stadstram, bediend door twee « groenen », neemt een nogal scherpe bocht alvorens een sterke helling af te dalen, die haar naar de Sint-Lambertusplaats leidt.

In deze bocht geraakt de trolley in de draden verward en breekt af. De ontvanger stapt vlug van zijn rijtuig, raapt de trolley op en vraagt aan de geleider, die aan het stuur gebleven is : « Wat moeten wij met deze trolley doen ? ».

De geleider, die reeds aanstalten maakt om zijn reis voort te zetten, antwoordt kalm : « Leg hem maar tegen de haag, we zullen hem meenemen bij de terugreis ».



Chef, ik geloof dat Van Steenkiste te licht is voor dit werk