

Onze BUURTSPOORWEGEN

3^{de} JAAR - N^o 16

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

NOVEMBER 1948



(Ph. Roels).

★ Een Gebeurtenis in de Geschiedenis der N. M. V. B.

IN ons Decembern timer 1947, hadden wij het over de proefneming van een P. C. C.-wagen op het Brussels Tramnet.

Enkele maanden later werd deze uit Amerika afkomstige wagen door de N. M. V. B. aangekocht en de bogies aangepast aan onze spoorbreedte.

In onze registers kreeg deze motrice het nummer 10.419.

Op 28 Oogst begon zij haar loopbaan op ons net, nl. op de lijn N° 13 (Knokke-Station-Zoute-Siska), in aanwezigheid van de h. Van Acker, Minister van Verkeerswezen, en van de h. Graaf L. de Lichtervelde, Voorzitter van de Beheerraad der N. M. V. B. Onze Directeur-Generaal, de h. De Vos, weerhouden in het buitenland, liet zich verontschuldigen. Waren eveneens tegenwoordig, de h. Vrielynck, Directeur van de dienst T. M., de h. Haerens, Voorzitter van de Beheerraad der Maatschappij voor Exploitatie der Buurtlijnen van Oostende en de Belgische Badplaatsen (M. E. B. O. B. B.) de h. Courtens, Directeur-Generaal van deze Maatschappij, alsook de hh. Outryve d'Ydewalle en Declercq, respectievelijk gouverneurs der provincies West-Vlaanderen en Antwerpen.

Deze personaliteiten namen plaats in de wagen en beluisterden een korte technische uiteenzetting door de h. Vrielynck gegeven.

Het sein werd gegeven en de 10.419 zette geluidloos aan, onder de bewonderende blikken van talrijke Zomergasten.

Er werd stilgehouden aan Het Zoute vóór het Memlinchotel waar een cocktail aangeboden werd.

De h. Graaf de Lichtervelde nam dan het woord en trok de aandacht op de belangrijke kwestie der tarieven. Hij

drukte de hoop uit dat een streng doorgevoerde modernisatie het zou toelaten de huidige moeilijkheden te overwinnen.

Vervolgens was het de h. Courtens die de nadruk legde op het belang van deze dag. Hij dankte o. m. de N. M. V. B. hem dit mooie materieel toevertrouwd te hebben.

De h. Haerens drukt dan zijn tevredenheid uit over de goede verstandhouding welke tussen beide Maatschappijen heerst.

De beurt kwam aan de h. Chenu, die een film zou laten afrollen welke hij in 1947 opgenomen had tijdens zijn tweede studiereis in de Verenigde Staten.

Vooreerst gaf hij een vlug overzicht van de geschiedenis der P. C. C.

De stad Washington, hoofdstad der V. S., is een symmetrische stad met lange lanen en straten die elkaar loodrecht kruisen. Op een lijn, gaande van de ene kant der stad tot de andere, ontmoet men 150 à 200 lichtseinen.

Het in dienst stellen van een tramwagen, type P. C. C. op Zaterdag 28 Oogst 1948.

Nochtans wordt de gemiddelde snelheid der « one man » - P. C. C. (bediend door één man) op 16 km. per uur gehouden.

De stad telt één miljoen inwoners. De eerste P. C. C. reed in 1936. Het duurde tien jaar vooraleer gans het net voor de « one man car » aangepast was.

Om de duur der halten te verkorten werden verscheidene middelen toegepast. Zo o. a. het automatische draaikruis (turnstile).

Na jaren ondervinding kwam men tot de vaststelling dat per reiziger tot 2 à 3 sec. moet gerekend worden.

Een tweede film werd genomen te Pittsburgh, nijverheidsstad met 1 miljoen 200.000 inwoners, met kleine, smalle straten, welke aan sommige van onze steden doet denken. Zouden deze lange, grote wagens daar geen merkelijke vertraging vooraleer?

Welnu, hoe onverklaarbaar ook, er werd een gemiddelde snelheid bereikt van 18 km. per uur, op 't ogenblik dat twee derden van het aantal wagens, zegge 5 à 600, uit P. C. C.-wagens bestaat.

Te Pittsburgh, heeft het tien jaar geduurd vooraleer de bediening door twee man tot één herleid was. Opvallend is het dat de syndicaten tussenkwamen opdat niet altijd dezelfde agenten op de P. C. C.-wagens zouden dienst doen. In 't algemeen, hadden de agenten het liever alleen te werken op de moderne motrices.

De film rolde af, en we zagen honderden Mr Smith en Mrs Jones gedwee in de rij staan om dan de wagen in te stappen bij het openen der deur.

De h. Chenu verklaarde dat 4.000 P. C. C. door één agent bediend in de Ver. Staten in dienst gesteld waren en er meer dan duizend in bestelling waren. Deze wagens rijden in overbevolkte wijken (Bronx, Brooklyn, enz...) en de tijd verspild aan in- en afstappen wordt ingehaald door de grote versnelling tussen de halten.

Na de filmvoorstelling nam de h. Van Acker het woord. De inspanning moest in deze zin gedaan worden. De economische kant van de zaak mag inderdaad niet uit het oog verloren worden, gezien de vervoersmiddelen een nijverheid van « handarbeid » vormen : 70 % van de kostprijs bestaat uit lonen.

De h. Van Acker besloot met de verklaring dat men geleidelijk tot de modernisatie moest overgaan.

Ontstaan der P. C. C.

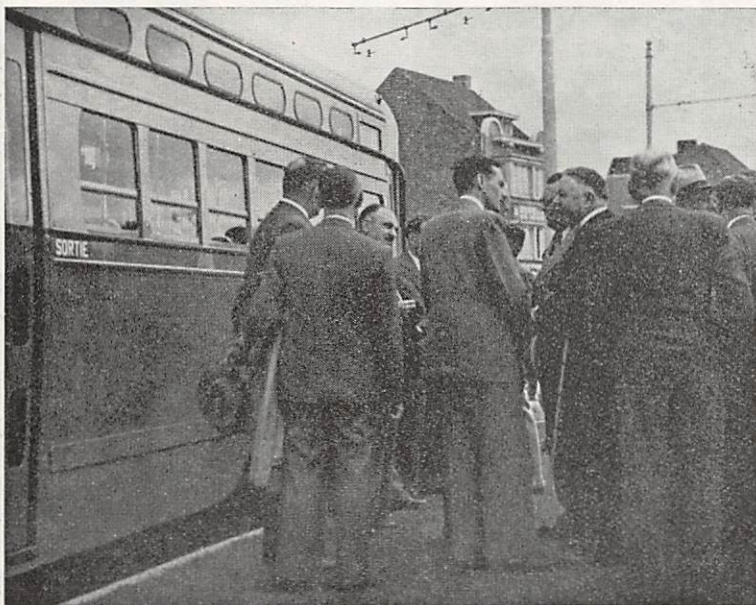
In 1929 reeds werden de hoofdingenieurs der grote Amerikaanse Vervoersmaatschappijen er zich van bewust, dat een onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk was, wilde men de faillietverklaring vermijden.

Zij besloten hun ondervinding samen te voegen en vormden een studie bureau, belast met het tot stand brengen van een nieuwe wagen.

Hetgeen aanvankelijk een conferentie was voor de Voorzitters (President) der Maatschappijen, werd alvast uitgebreid tot een Comité en de nieuwe wagen (car) gedoopt tot : « Presidents-Conference-Comité Car » (P. C. C.).

De zending toevertrouwd aan het Comité was de studie te ondernemen van een wagen, welke

— het publiek zou aantrekken door comfort en snelheid;



Tussen de personaliteiten bemerkt men de H. Graaf de Lichtervelde, en naast hem de H. Van Acker, in gesprek met de Gouverneur van West-Vlaanderen.

— door alle exploitanten zou kunnen gebruikt worden;

— in serie aan een redelijke prijs zou kunnen aangebouwd worden.

Dit organisme bestudeerde de functies van alle onderdelen : boggies, motoren, enz...; het stelde een programma van opzoekingen op, welke oplossing zou geven aan alle opgeworpen problemen.

Verscheidene universiteiten ondernamen proefnemingen voor rekening van het Comité.

De « Transit Research Corporation ».

Dit is de naam van een vereniging zonder winstoogmerken, ontstaan uit het Comité in 1936.

De meeste constructeurs en alle netten zijn er bij aangesloten. Dit organisme verleent tegenwoordig de vergunningen.

Aanvankelijk weigerden de directies van sommige netten u't grote steden er deel van uit te maken. Sedertdien, sloten alle exploitaties aan.

Ere aan een Belgisch ingenieur !

De Hoofdingenieur welke de werken van de Transit Corporation Research voorgezeten en gecoördoneerd heeft, was een Belgisch ingenieur, de h. Piron.

Deze ingenieur die aldus de traditie der Belgen, pioniers in het gebied der tramexploitatie, voortzet, verliet ons land in 1912 om in Rusland voor een Belgische trust te werken. In 1917, verrast door de Revolutie en door de Duitse bezetting verhinderd naar zijn land terug te keren, vertrok hij naar Amerika. Hij verbleef er tot 1948, om er de werken tot vervaardiging van de P. C. C. te leiden.

Technische beschrijving.

De dubbele deuren bevorderen het snel afstappen. De vloer is overal op dezelfde hoogte, hetgeen de doorgang in het rijtuig gemakkelijk maakt. Zitplaatsen en vensters zijn eenvormig over het rijtuig verspreid.

De vensters hebben een geringe hoogte, ten einde de reizigers in de Zomer te beschermen van de zonnestralen en een gemakkelijke behandeling toe te laten bij middel van een kleine kruk.

Kleine vensteropeningen werden speciaal aangebracht ten behoeve van de rechtstaande reizigers. Deze kunnen zich vasthouden aan verticale stangen.

De stuurplaats is zeer goed ingericht. Speciale verwarming, gemakkelijke en beweegbare zetel, bijzonder scherm om hinderlijke lichtinval tegen te gaan, elektrische ruitenwisser, ontgooier met warme lucht, enz...

De vier motoren zijn ieder 55 p. k. sterk en draaien onder een spanning van 300 V.

Eén agent bedient de wagen, hetgeen de exploitatiekosten gevoelig vermindert. Achteraan bevindt zich een kleine supplementaire controller, voor het achteruitrijden bij het rangeren.

De besturing geschiedt volgens het drie pedalen systeem :

1. links een voetpedaal welke gedurende het rijden steeds gedrukt moet blijven.

Indien deze « dodemanskruk » niet voldoende gedrukt wordt (bij ongesteldheid van de geleider) weerklinkt een zoemer

om er het publiek attent op te maken, dat de remmen zich zeer snel in werking zullen stellen.

Inderdaad, automatisch wordt de stroom afgesneden, de remmen werken, en de deuren kunnen geopend worden :

2. in het midden, het rempedaal;
3. rechts, het versnellingspedaal.

De vlotte versnelling en vertraging, gevoegd bij de grote snelheid welke de motrice kan bereiken (normaal 70 km./u., maximum 80 km./u.) brengen met zich een hoge commerciële snelheid.

De veiligheid is verzekerd door de snelwerkende remmen.

De hoofdrem is de elektrische rem, welke de motoren doet werken als stroomvoortbrengers, die draaien door de verkregen snelheid van de wagen.

Een rem op de drijfjas, welke elektrisch bewogen wordt, treedt automatisch in werking wanneer de motrice bijna tot stilstand gebracht wordt en de elektrische rem geen invloed meer kan uitoefenen.

Deze rem vervangt de handrem.

Het uitschakelen van de installaties voor geperste lucht en handrem biedt vele voordelen. Buiten de verlaging der onderhoudskosten heeft de afschaffing van de perspomp en het mechanisme van krachtoverbrenging op de remschoenen als gevolg, de uitschakeling van hinderend getril en lawaai.

Wat de P. C. C. motrice 10.419 ons zal leren in de praktijk, zal benut worden voor de aanbouw van 24 wagens van hetzelfde type welke de Belgische nijverheid voor onze Maatschappij vervaardigt.



Deze prachtige Amerikaanse verwezenlijking mag ons het werk van onze technici niet doen vergeten.

Een nieuwe elektrische motrice, de 10.336, gans vervaardigd in de werkplaatsen van Curegem, zal in dienst gesteld worden op de lijn Brussel-Wemmel.

In een brief gericht tot de opsteller van de magazine « The modern tramway », vermeldt een Duitse correspondent, dat rond 1936 een conferentie van vervoers-experten een plan ontwierp voor een standardtype van tram, de E. S. W (Eiheitsstrassenbahnwagen). Drie wagens werden gebouwd, met respectievelijk vier, zes en acht wielen.

De oorlog verhinderde het verder uitwerken van het plan en een zeer vereenvoudigd plan werd verwezenlijkt : een wagen met weinig zitplaatsen en ruime balkons, en betiteld de K. S. W (Kriegs Strassenbahnwagen).

■■■■

Het is « Philips Koerier » die het ons zegt.

Te Eindhoven, een maand geleden, beluisterden agenten van de Philipsmaatschappij, een cursus gegeven te Rotterdam en doorgezonden per telefoon.

Dit is de eerste maal dat zulks geschiedt in Nederland.

Het gaat hier over een speciale cursus op expeditegebied, waarvoor noch belangstellenden te Eindhoven, noch professor de verplaatsing konden maken.

De docent in Rotterdam geeft dus zijn les aan zijn leerlingen zoals naar gewoonte, maar vóór hem staat een microfoon die telefonisch verbonden is met een luidspreker in een zaal te Eindhoven.

Wie weet beluisteren, een of andere dag, de agenten van onze verscheidene werkplaatsen een uiteenzetting gegeven door een ingenieur op 50 of 100 km. daar vandaan !

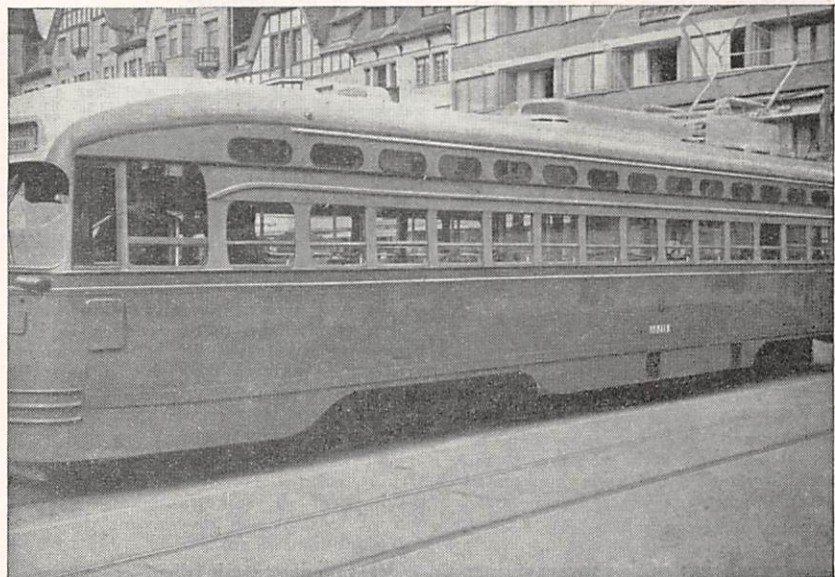
◆

Onze omslagpagina stelt de reizigers voor, die op de place St-Lambert te Luik opstappen.

Voor elke bestemming is er een doorgang; de naam van het eindstation staat duidelijk aangegeven.

Betekenisvol is het, dat de Luikse bevolking die als vitters en individualisten bekend staan zich zo gemakkelijk naar deze collectieve discipline geplooid hebben.

Hetgeen bewijst, dat alles 'n kwestie van gewoonte is.



De nieuwe P. C. C. te Knokke-Zoute.

De suikerbiet : een goede klant !

Elk jaar, op dit tijdstip, kennen talrijke buurtlijnen een toenemend intens vervoer dank zij het transport der suikerbieten.

Op het ogenblik, waarop dit nummer zal verschijnen, zal het seizoen der suikerbieten bijna verstreken zijn. Wij menen dat het interessant kan zijn, uiteen te zetten in welke voorwaarden dit belangrijk vervoer geschiedt.

De tonnage van de oorlogsjaren, hieronder aangehaald, was een uitzondering ingevolge het ontbreken van andere vervoermiddelen.

Daarentegen kan het jaar 1947 ook niet als basis genomen worden, want de buitengewone hitte van verleden jaar veroorzaakte een gevoelige vermindering van de oogst.

Wij hebben vervoerd :

in 1942: 885.886 T. beetwortelen en pulp.
in 1943: 889.261 T. beetwortelen en pulp.
in 1944: 754.975 T. beetwortelen en pulp.
in 1945: 443.240 T. beetwortelen en pulp.
in 1946: 670.540 T. beetwortelen en pulp.
in 1947: 370.535 T. beetwortelen en pulp.

Het vervoer langs de baan, waarvan wij op dit gebied een grote concurrentie ondergaan, is natuurlijk niet vreemd aan deze vermindering, maar de bedrijvigheid der private vervoerders doet zich niet overal even scherp gevoelen.

In zekere streken van het land kan men dit jaar ongetwijfeld rekenen op een te vervoeren tonnage per buurtspoorweg, die zeker de vooroorlogse evenaart.

De pachter, die rechtstreeks zijn opbrengst naar de fabriek brengt, ontvangt een premie, berekend volgens de prijs van het vervoer per buurtlijn.

Deze premie zal de prijs compenseren, die hij aan de vrachtrijder betaald heeft.

Dit voordeel kan de landbouwer verlokken, des te meer daar de vrachtauto de beten op het veld zelf komt opladen.

In zekere streken maakt men een intensief gebruik van « netten », waarin de beten worden verzameld; na het wegen, aan de ingang van de fabriek, neemt een haak het gevulde net op en alles wordt in een seconde op het binnenplein van de fabriek gestort.

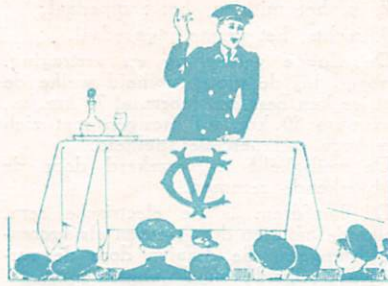
Daarentegen hebben een groot aantal rasperijsen en suikerfabrieken van gemiddeld gehalte hun weeginstallaties en inrichting van waterafvoer niet gewijzigd, zodat de ladingen aangebracht per vrachtauto, voor het wegen in de rij moeten staan samen met de paardengespannen, en met de vork moeten geleid worden. Vandaar tijdverlies.

Nochtans hebben de grote ondernemingen, zoals « Tienen » en de « Grand Pont » te Hougaerden sedert een jaar of twee, een bascule aangelegd, voorbehouden aan autovervoer, hetgeen de doorgang van de rijtuigen aanzienlijk verhaast.

Men weet eveneens, dat private vervoerders buitengewoon lage prijzen stellen, om alzo hun eigen voertuig volledig af te betalen.

Wat kunnen de Buurtspoorwegen, die sedert 60 jaar dit vervoer verzekeren, met een tractiematerieel dat schier niet gewijzigd werd daartegenover stellen ?

Welnu, hetgeen van belang is voor de suikerfabrieken en de raffinaderijen, is de regelmatigheid van de aanvoer in massale zendingen, welke ook de weersgesteldheid zij.



De fabricatie moet zo gauw mogelijk geschieden. Er mag nooit gebrek aan grondstoffen zijn, maar helemaal niet.

Maar anderzijds houden zij 's winters helemaal niet van een massa suikerbieten in voorraad, in open lucht.

Bovendien moeten zij ontlast worden van de pulp naar gelang deze voortgebracht wordt.

Om aan al deze eisen te voldoen, blijven de Buurtspoorwegen het best uitgerust.

Als we over klachten spreken, die tot het seizoen der suikerbieten behoren, zoals de glibberige aarde die onze stations bevuilt of de flauwe reuk van de pulp, raken wij de menselijke kant van de kwestie (« human touch » zoals de Engelsen zeggen), hetgeen juist elk bietenseizoen zo levendig en boeiend maakt, zelfs voor diegenen die er bij ons sedert twintig jaar en nog meer aan deelnemen.

Hier zijn het boeren die slechts bij mooi weer willen laden, anderen die het gewicht van hun vette aarde meerekenen bij regenweer, daar is het toekennen van ledige wagons, hetgeen nog aanleiding geeft tot bevoorrechten, ondanks alle controle; er zijn suikerfabrieken die hun eigen wagons bezitten en deze der Buurtspoorwegen, en die de ledige wagons slechts vrijlaten, volgens hun eigen behoeften, naargelang het ritme der fabricatie en dit, ondanks de telefonische oproepen der overstelpste, stationchefs. Wij zouden hierover nog kunnen verhalen tot in het oneindige.

Een punt dat we even willen verduidelijken, is het rendement van het vervoer der suikerbieten, volgens het huidige tarief 3de klas, en dat der pulp getaxeerd volgens het tarief 4de klas.

Ongetwijfeld eist dit rendement een snelle rotatie der wagons.

Hier maakt het gebruik van autotrac-tors, na hun prestatie in de reizigersdienst, 's morgens en 's avonds, het mogelijk, aan deze rotatie een soepelheid en een besparing te verzekeren, welke vroeger onbekend waren.

Wij zouden ook op een werkmethode willen wijzen, die met welslagen in het Naamse werd toegepast. In deze groep verdeelt de suikerfabriek die in bezit is van lege wagons en die haar klanten kent, zelf de lege en de met pulp gevulde schutborden.

Wel te verstaan, houdt een regulariseringsstation welke de doorgang van de bieten naar de suikerfabrieken filtreert, een juiste staat van de wagons die binnen en buiten gaan.

Om volledig te zijn dient er nog vermeld dat de groep Luik op de secties der opgebroken lijnen van Glons-Kanne,

het bietenvervoer verzekerd per vrachtwagen, om de suikerfabriek van Liers te bevoorraden.

Zo hebben wij U een algemeen gedacht gegeven over dit ingewikkeld probleem.

In een volgend nummer geven wij in een korte uiteenzetting de suikerfabricatie.

Wij hadden het inzicht, als vervolg een overzicht te geven van de verscheidene rasperijsen en suikerfabrieken waarvoor wij het vervoer verzekeren.

Naderhand scheen het ons minder geschikt U over deze details, die eerder verband houden met de commerciële uitbating, te onderhouden.

Ook verkiezen wij liever met een korte geschiedenis over de suiker te eindigen.

Wij ontlent het volgende aan een artikel van dh. Detiège, verschenen in het tijdschrift ABC. Na er aan herinnerd te hebben, dat het suikerriet als teeltplant geïmporteerd werd in 1755 in Spanje, toont de schrijver aan welke voorname rol de Hollanders speelden in de suikerindustrie op de Antillen, te Java, en in de 18e Eeuw te Amsterdam, dank zij de provisieaanbrengsten uit West-Indië.

Het continentale stelsel, door Napoleon bevolen, verplichtte deze fabrieken hun deuren te sluiten.

Maar in 1747, deed Margraf, apotheker te Berlijn, een sensationele ontdekking: hij vond de mededingster van het suikerriet.

Hij had inderdaad sporen van suiker gevonden in de biet, deze die heden geteeld wordt als voeder in België. Zijn leerling Achard, zette de proefnemingen voort en in 1799, lukte hij erin suiker uit de bieten te trekken. Dientengevolge, werden er talrijke fabrieken opgericht.

De eerste suikerfabriek werd in België in 1812 gebouwd. De Belgische productie was eerst en vooral bestemd voor de inlander markt, maar reeds vóór de oorlog bereikte onze uitvoer een belangrijk cijfer.

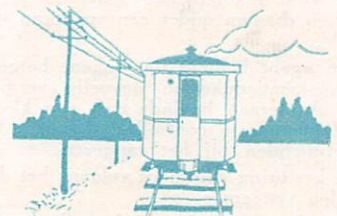
In 1937, exporteerde ons land 78.200 ton suiker onder alle vormen, voor een benaderende waarde van 90 miljoen frank; wij voerden ook het geraffineerd product uit van geïmporteerde ruwe suiker.

De suikerstroop, voor de alcoholfabricering, en de pulp als voeder, worden ook het voorwerp van handelsoverhandelingen.

Dank aan onze suikeropbrengst, hebben wij een biscuitfabricatie die, door haar verbeterde techniek hoger staat dan deze van het buitenland en een chocoladeindustrie waarvan de dagelijkse productie vóór de oorlog op 85.000 kg. geschat werd.

De suikerproductie is een der levenstakken voor onze nationale industrie.

Haar economische belangrijkheid vloeit voort uit de waarde van haar productie alsook uit het verband welke zij heeft met andere takken van de nijverheid.



— Is Uw gezin U heilig,
werk dan veilig.

Sociale Kroniek

LEGERDIENST

Ontheffingen van actieve dienst worden verleend aan de hierna vermelde categorieën miliciens der lichte 1949 :

1° aan de eerst opgeroepen die aangewezen werden voor de dienst van een familie met meer dan vijf kinderen in leven;

2° aan miliciens die ten minste twee broederdiensten kunnen inroepen.

Wordt met broederdienst gelijkgesteld, het feit dat de vader, moeder, broeder of zuster van de milicien :

a) als militair of verzetslid gedood werden tijdens de krijgsvaardigheden of gestorven zijn ingevolge hetzij verwondingen veroorzaakt door de vijand, hetzij ingevolge ziekten opgedaan of verergerd door de militaire dienst tijdens de oorlog of in het verzet;

b) als krijgsgevangene, politiek gevangene of gedeporteerde gestorven zijn gedurende of ingevolge hun internering of hun deportatie;

c) wegens hun vaderlandslievende houding door partijgangers of handlangers van de vijand werden vermoord;

d) door de vijand werden terechtgesteld;

e) als politiek gevangene een gevangenschap van minstens zes maanden hebben ondergaan.

Ontheffing van actieve dienst wordt ambtshalve verleend aan de miliciens vermeld onder 1° hierboven, alsmede aan deze vermeld onder 2° hierboven welke van geen gelijkstelling genieten.

De miliciens die zich kunnen beroepen op een gelijkstelling, dienen hiervan een getuigschrift voor te leggen aan hun wervingsbureau.

- **Gedeporteerden, Werkweigeraars**
- **Burgerlijke Weerstanders, Rechthebbenden.**

Gezien de Regentsbesluiten, waarbij de toepassingsprocedure wordt vastgesteld van de Besluitwetten van 24 December 1946, houdende inrichting van het **Statuut der gedeporteerden** en het **Statuut der Burgerlijke Weerstanders en Werkweigeraars**, trekken wij de aandacht op volgende punten :

1. Om erkend te worden en om de voordelen, voorzien in de bovenvernoemde statuten, te kunnen genieten, moet men een aanvraag indienen bij

VOOR U MOEDERS en HUISVROUWEN.

VANDAAG spreken we U over het eerste bad van baby, dat rond de 10de dag na de geboorte gebeurt. Aan vele jonge moeders en bijzonder aan deze die thuis bevallen ontbreken ervaring en praktische wenken, op dit gebied.

De wichtjes worden bij voorkeur 's avonds gebaad, omdat dit een kalmere nachtrust medebrengt. In de kamer heerst een temperatuur van 18 tot 20 graden; het water 37 graden. Giet eerst het koud water in het zorgvuldig gezuiverd badkuipje; dan het warm water. Bezit U geen thermometer, ga dan de temperatuur na met de voorarm.



Neem het kindje voorzichtig uit de wieg en leg het met het onderlaken op de tafel.

1) Onderzoek de ogen; was ze enkel als het absoluut nodig is. Is er vochtafscheiding te bespeuren, verwijder deze dan met watten gedrenkt in een weinig lauw gekookt water.

2) Reinig de neus (tot anderhalf jaar moet het kindje niet snuiten) met kleine langwerpige propjes watten in tafellolie gedopt. Gebruik verscheidene propjes voor ieder neusgat.

3) De oortjes worden op dezelfde wijze verzorgd.

4) Dan wordt het kindje uitgedoed en op een badhanddoek uitgestrekt, het lichaampje wordt nauwkeurig onderzocht om te zien of er geen rode vlekjes of puistjes te bespeuren zijn.

5) Was het gezichtje met klaar water : voorhoofd, neus, wangen, slapen, kin ook rond het mondje. Bet zachtjes zonder te wrijven.

6) Met een goed bezeept zacht wantje, wast men snel de schedel, dan de hals, bijzonder in de plooitjes, de handen, armen, schouders, borst en buikje. Bedek dan spoedig het bovenlijfje met de handdoek. Leg vervolgens het kindje op de zijde, was nekje en rug. Draai het op de rug en was voetjes en benen, dijen, organen en zitvlak.

Wanneer het kindje gans ingezeept is, wordt het zachtjes in het bad neergelaten; eerst de voetjes dan geleidelijk heel het lichaam, terwijl het hoofdje met de linkerhand boven het water gehouden wordt.

Neem wel zorg de zeep uit al de plooitjes te verwijderen, spoel het haar en neem acht geen water in de ogen of oren te laten dringen.

Eenmaal goed afgespoeld, mag de zuigeling twee minuten in 't water spartelen. Daarna worden zijn ledematen zorgvuldig afgedroogd in dezelfde volgorde als bij het wassen. Dit gebeurt heel snel om het kou vatten te vermijden. Het haar wordt zachtjes gewreven.

Onze Foto wedstrijd.

Verleden jaar hadden wij, gezien het gering aantal deelnemers, kunnen besluiten de proef niet meer te wagen. Wij waren er nochtans van overtuigd dat er bij de 12.000 agenten der Buurtspoorwegen verscheidene liefhebbers van het zwarte doosje moesten bestaan, die er echter nooit aan dachten dat een tram een photogenetisch voorwerp kon uitmaken.

Onze volharding ontving haar beloning.

Gezien aantal en gehalte moest de redactie overgaan tot het samenstellen van een gans neutrale jury, Photographieclub van België.

De inzendingen welke in aanmerking komen voor de wedstrijd werden tentoongesteld in de inlichtingszaal van het nieuw gebouw. De H. Directeur-Generaal werd uitgenodigd en bekeek met zichtbare belangstelling de inzendingen van onze lezers.

In volgend nummer de uitslag.

IN COLONIE !



Hun zwembroekje ?
Ze vegen er hun broek aan.

DOODSBERICHT

Wij vernamen het nieuws van het overlijden van de h. François Louppe, sedert 28 Mei 1946 lid van de Raad van Toezicht der N. M. V. B.

Zijn mandaat was ieder jaar hernieuwd geworden.

Hij was tevens bestendig afgevaardigde van de Provinciale Raad van Luxemburg.

Te Marbehan geboren in 1878, bleef hij er gans zijn leven. Hij was een vurige verdediger der belangen van de bewoners uit de Gaume en de Ardennen.

Wij bieden aan de beproefde familie onze gevoelens van oprechte deelneming.

De H. Louis Gils, diensthoofd bij de stelplaats Evere (Brussel) is op 6 October 1948 overleden na een langdurige ziekte.

Hij was slechts 60 jaar oud. Meer dan één vaste klant van de tram Brussel-Leuven zal verwonderd zijn, zijn brede gestalte niet meer te zien aan de ingang van de stelplaats. Wij bieden aan zijn weduwe en aan zijn zoon, Victor Gils, opsteller bij het Hoofdbestuur, onze innige deelneming aan.

KAATSBAL TE BRUSSEL.

Voor de derde maal werd het interprovinciaal kaatsbaltornooi betwist op het Vaderlandsplein, in het bijzijn van de heer Van Lul, Inspecteur Generaal, afgevaardigde van de heer Directeur Generaal.

Men herinnert zich hoe, twee jaar achtereenvolgens, de prachtige beker gewonnen werd door de ploeg van het Hoofdbestuur.

Onze vriend Dewulf had alles tot in de puntjes verzorgd: een grote tribune was opgericht en een andere, kleinere, was voorbehouden aan het jazzorkest der A. N. A. V. van Brussel, die er bij elke finale de spelers moed inblaasde...

Het weder was overtrokken, maar de wedstrijd ging door zonder tegenslag.

Elke ploeg had zijn supporters meegebracht. Het lot deed het de ploeg der Baras'raat opnemen tegen Namen. Deze laatste won met 8 tegen 4.

Dan moest de ploeg van het Hoofdbestuur

het onderspit delven voor deze van Henegouwen, 5-8.

Na een korte pauze begon de strijd tussen de twee winnaars, twee ploegen uit Wallonië. Eindelijk trad de beste ploeg zegevierend uit het strijdperk, en dh. Brandt, dienstoverste te Namen, aanvaarde vol vergenoeging de beker uit de handen van de heer Van Lul.

TE LEUVEN.

De Voorzorgskas van het Personeel der N. M. V. B. van de groep Leuven bestaat reeds 25 jaar!

Het Comité en zijn Voorzitter, dh. A. Gabriëls hebben besloten deze gebeurtenis met feestelijkheden te vieren op Zondag 14 November.



Deze feestviering zal met een groot bal besloten worden.

* Morgens zal er een nieuw vaandel (zie foto) aan de Voorzitter overhandigd worden, in vervanging van dit welk door de Duitsers in 1940 vernield werd. Wapper klein vaandel!

INHULDIGING VAN DE ELECTRISCHE LIJN DOUR-WIHERIES.

Op Zaterdag 11 September wa; de bevolking van Dour en Wihéries in feest.

De heren van het gemeentebestuur hadden een officieel karakter willen geven aan de inhuldiging van de nieuwe elektrische lijn Dour-Wihéries. De talrijke aanwezige personaliteiten werden uitgenodigd plaats te nemen in een tramstel versierd met bloemen en de Belgische kleuren.

Nieuws uit

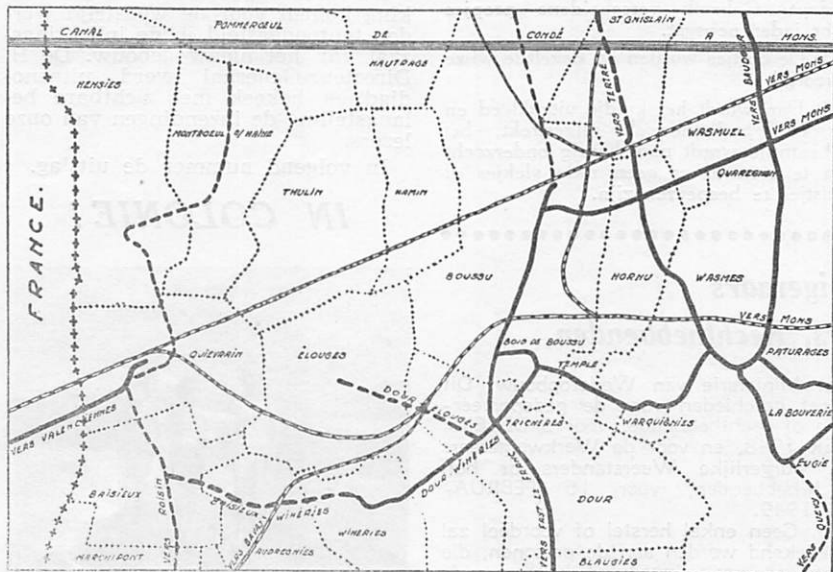
Men merkte de aanwezigheid op van de H. Achille Delattre, Minister van Energie en Brandstoffen, en van de H. Emile Cornez, Gouverneur der provincie Henegouwen, die met de H. De Vos, Directeur-Generaal der N. M. V. B., ontvangen werden door de H. Harmegnies, Burgemeester van Dour, omringd door zijn gemeenteraadsleden.

Het hier weergegeven cliché zal aan onze lezers toelaten de nieuwe lijn te situeren in het complex van het Borinagenet.

Uit Mons vertrekt een lijn geëlectriceerd sedert 1930, loopt langs Boussu en Dour naar de Franse grens toe, met als laatste belangrijke Belgische gemeente Blaugies. Van Dour uit vertrekt naar Wasmes een andere elektrische lijn, in 1938 voltooid. Sedert de bevrijding gaat de elektrificering van bestaande lijnen (stoomdienst) door. Maar de lijn Dour-Wihéries, 2,850 km. lang, is de eerst nieuw aangelegde lijn sedert het einde van de oorlog. Er dient hulde gebracht aan de ingenieurs, technici en mannen van het spoor der groep Mons, die in minder dan een maand de ganse lijn gemonteerd hebben en gereed waren op de vastgestelde dag, niettegenstaande de moeilijkheden in de bevoorrading van materieel. Het plan toont ook nog het ontwerp van verlenging der lijn Dour-Wihéries aan langs Audregnies tot Baisieux, buurtstation gelegen op de lijn Quiévrain-Roisin. Van Quiévrain uit loopt een elektrische lijn in de richting van Valenciennes (Frankrijk). Het betreft hier Frans rollend materieel, geëxploiteerd door Frans personeel; de sporen en de luchtlijnuitrusting op Belgisch grondgebied gelegen, behoort aan de N. M. V. B.

Een ander ontwerp heeft voor doel Dour te verbinden met Elouges door een elektrische buurtlijn. De inwoners van Dour weten wat zij op gebied van verkeer te danken hebben aan hun burgemeester, de H. Hyacinthe Harmegnies. Dit is hetgeen de Gouverneur, de H. Cornez, liet opmerken in zijn redevoering gehouden te Wihéries, alwaar de personaliteiten ontvangen werden door de H. burgemeester, de H. Sartiau en begroet werden door een dreunende « Brabançonne » uitgevoerd door de drie lokale muziekmajochtschappijen, verenigd in een enkele groep. De overheden kwamen terug per tram te Dour. Daar verklaarde de burgemeester, de H. Senator Harmegnies: « Het aanleggen van een goede baan of van een buurtlijn zoals deze welke wij hebben is een tastbare medewerking aan de verwezenlijking van de sociale vooruitgang ».

Daarna weidde de H. Minister Delattre uit over de betekenis van deze dag. Dan dankte de H. De Vos, Directeur-Generaal der N. M. V. B., de personaliteiten voor het onthaal dat hem te beurt viel en steunde er op dat alles in het werk zou gesteld worden om voldoening te geven aan de Henegouwse beheerders.



De vette lijntrek stelt een elektrische lijn voor.
De gestippelde lijntrek stelt een tramlijn voor die gebouwd en geëlectriceerd moet worden.
De fijne gestippelde lijn stelt een stoom of railautolijn voor.

DE BUURTSPORWEGEN

Vijftig jaar dienst en nog altijd dagelijks aan de arbeid.



Op 15 September 1948 had te Turnhout werkhuis, na de gewone dagtaak, een zeldzame gebeurtenis plaats. De smid VAN DOOREN Adriaan werd door zijne werkmakkers op

zeer kameraadschappelijke manier gehuldigd voor zijne 50 jaren dienst bij onze maatschappij.

Deze agent trad op 14 jarige ouderdom op 15 September 1898 als leerjongen in dienst. Hij was helper bij verschillende werken, zoals schilder, wagenmaker, enz. totdat hij op zekere dag als voorslagermid werd aangesteld. Het smeedwerk is vervolgens zijn uitverkoren ambt geworden, want dit ambt heeft hij aangeleerd en tot heden met alle nauwkeurigheid volbracht.

Adriaan gaat met ingang van 1 Maart 1949 op rust. Wij wensen hem van harte geluk voor zijn 50 jarenlange prestatie ten gunste van onze maatschappij, en wensen hem evenveel jaren van welverdiende rust bij zijne aanstaande opruststelling.

HET RUSTOORD TE WENDUINE.

Tijdens de zitting van de Beheerraad der V. Z. W. «Rustoord van het personeel der N. M. V. B.» maakte de H. Voorzitter Jacobs bekend, dat de H. Fromont, beherende directeur, zijn ontslag had ingediend.

De H. Dons, hulppeningmeester van de vereniging werd als opvolger aangeduid.

De H. Fromont laat de herinnering na van een ondernemende en werkzame inrichter.

Wij wensen zijn jonge opvolger het beste en hopen dat hij de ondankbare en moeilijke taak eervol zal vervullen.

HARTELIJK GEFELICITEERD!



Links, Joseph Persoons, kuiser, die zijn pensioen neemt na 49 jaren dienst. In het centrum, de H. Gijssels, TH, die na 42 jaren dienst de stelplaats van Assebroek verlaat als 1^o klasse diensthoofd. Rechts, Jean Prins, draaier, gaat op rust na 47 jaar dienst.



Agenten van de groep Antwerpen, verenigd in de werkplaats van Turnhout, ter gelegenheid der overhandiging van eretekens voor 25 en 35 jaren dienst.

Een
Weder-
varen
van
controleur
Speurneus



S. — Smakelijk, De Vlieghe.

— Merci beaucoup, chef. I am eating mijn boterham.

S. — Wablief? Begint ge al U. N. O. sees te spreken?

— 't Is te zeggen, ik ben mij aan 't oefenen tegen dat ik in het Westers leger gemobiliseerd word.

S. — Ja, het kazerneleven onder één enkel commando zal eerder ingewikkeld zijn.

— Zeg, chef, denkt gij that we will go naar de Corps de Transports?

S. — Goed gij, zijt gij ook al bij die pessimisten die provisies zeep opdoen?

— Eh, nee... Maar ziet gij dat ik een van dees dagen naar de tram-maatschappij van Elisabethville gezonden word?

S. — Dan komt ge zeker aan een ongeluk 's avonds.

— Omdat een zwarte politieagent onzichtbaar is 's nachts, zeker?

S. — Ja, en temeer dat ge hier overdag zelfs de blanke verkeersagenten niet bemerkt.

— Wat zegt ge daar, chef?

S. — Herinnert ge U wat er gebeurde, een uur geleden aan het kruispunt van de Prinsenlaan?

— Ja, min of meer zo...

S. — De agent had zijn arm opgeheven hetgeen betekent «stop» alle richtingen» en gij hebt doorgereden, alhoewel hij zijn arm liet zakken om U de doorgang te verbieden.

— Hebt gij dat gezien?

S. — Ja zeker. En de agent heeft herhaalde malen gefloten, hetgeen betekent?

— ...dat een weggebruiker een punt van het reglement overtreedt.

S. — Maar de geleider van motrice 10.420 moet wat hardhorig zijn, want hij reed verder, zonder meer.

— Ik had juist aangezet en dan heb ik snel doorgetrokken om uit de weg te zijn.

S. — En wat nieuws, had de chauffeur van de Buick uit de andere richting niet tijdig geremd?

— Natuurlijk...

S. — Waar staat het desbetreffend punt in uw exploitatiereglement?

— Dat heb ik onlangs nog gelezen chef. Wacht... Dat moet in 't eerste hoofdstuk staan. Ergens onder de titel «Seinen». Ja, hier zie blz. 21, art. 6.

S. — You are lucky, boy. 't Is goed pour une fois.

Na, daar heb ik ook al uw ziekte vast!

DE SUGGESTIE-BUS

Alhoewel in onze Maatschappij het systeem « suggestiebus » niet op systematische wijze toegepast wordt, zoals in zekere grote buitenlandse spoorwegmaatschappijen, heeft het principe ervan altijd bestaan bij de Buurtspoorwegen.

In onze werkplaatsen vooral gebeurt het geregeld, dat de suggesties van sommige nauwlettende werklieden, door tussenkomst van de meesterknecht, onderworpen worden aan het advies van de ingenieur.

Het komt voorzeker zeldzamer voor, dat verbetering van werkvoorwaarden voorgesteld wordt door het ontvangerspersoneel, daar de bewegingen van dit beroep niet vatbaar zijn voor wijzigingen, zolang de mechanisatie er niet mede gemeoid wordt.

Nochtans stelde de geleider-ontvanger Techy onlangs vast, dat de driehoekige tarieftabellen der autobuslijnen veel ingewikkelder waren dan deze van de elektrische lijnen met secties, door het feit, dat de tarieven per hectometer berekend worden op het Ministerie.

Techy vond volgende verbetering.

Onder een blad in hard papier met langwerpige openingen kon een ander karton geschoven worden, waarop de tarieven weergegeven waren.

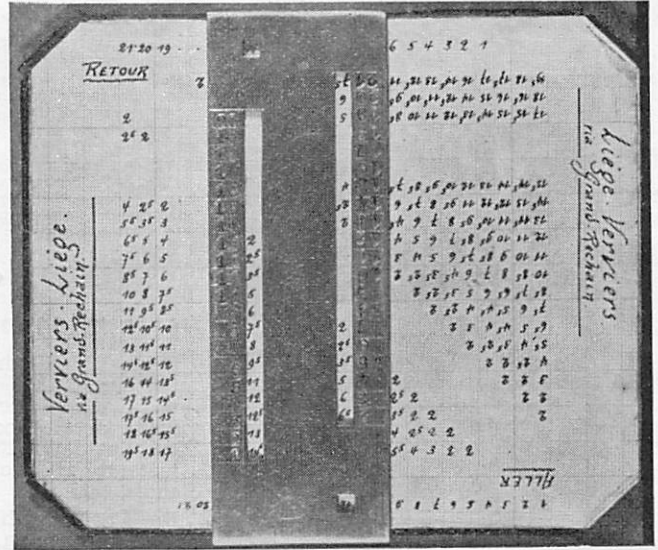
Zijn model in bordpapier werd, na lichte wijziging, volgens het principe van de rekenliniaal, in metaal vervaardigd.

De foto toont de aluminium plaat van 14 cm. x 16 cm.

Het tarief, op millimeterpapier opgemaakt, op een triplexplankje geplakt, en met mica beschermd, glijdt tussen de omgebogen randen van de plaat.

Door twee langwerpige en twee kleine openingen worden de cijfers afgelezen. In het metaal zijn de getallen 2 tot 20 geslagen.

Als vóór het bovenste venstertje het nummer van de sectie geschoven wordt, waarop de reiziger zijn rit aanvangt, dan staat de prijs naast het nummer van de sectie der bestemming.



De ontvanger Techy heeft duizend frank premie getrokken. De ondervinding heeft bewezen, dat deze verbetering zeer nuttig was voor de agent, beginnende op een autobuslijn op grote afstand. Maar na een veertiental dagen, kent de agent zijn prijzen van buiten en gebruikt het plankje niet meer. Deze uitvinding zal niettemin het werk van de autobusontvangers grotelijks vergemakkelijken.

Vóór

alles

veilig !

DE wereld heeft vastberaden de strijd aangebonden voor de veiligheid. Het gevaar en zijn ramspoedige gevolgen mogen niet langer de brandschatting zijn van de vooruitgang.

Op het ogenblik dat deze lijnen zullen verschijnen, zal onze Maatschappij haar nieuwe diensten en Comité's van Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing der werkplaatsen ingericht hebben, en deze organen zullen voortaan functioneren overeenkomstig de wettelijke schikkingen en hun eigen statuut.

De strijd tegen de werkongevallen zal dus met kracht, waakzaamheid en volharding op alle fronten gevoerd worden. In de werkplaats, langs de lijnen, op de treinen, op het kantoor, op de weg naar ons werk, thuis, overal zal de strijd geleverd worden tegen de gevaren die ons beloeven. Het gaat om onze eigen veiligheid, om die van onze werkmakkers, en tevens om die van het publiek.

De strijd zal hard zijn want wij zullen dikwijls onze eigen weerstand moeten overwinnen. In die voortdurende strijd zullen een eenstemmige wilskracht, een oprechte en openlijke medewerking, een vrij aangenomen discipline, de beste waarborgen zijn voor de eindoverwinning.

Deze overwinning willen wij allen volledig en duurzaam.

Uw tijdschrift, steeds opmerkzaam voor al hetgeen het leven en de gezondheid van zijn lezers aanbelangt, wenst ernstig deel te nemen aan de door allen ontwikkelde inspanning. Zijn kolommen zullen alle initiatieven welkom heten. Het zou een soort « Suggestiebus tegen het gevaar » moeten worden, waar iedereen zijn standpunt uitdrukt en de vrucht van zijn persoonlijke ervaring kenbaar kan maken. Ons leven bij de tram is voortdurend omgeven door gevaar. Het ligt aan ons het te onderwerpen vermits wij er de middelen toe hebben en vermits het ons belang en het geluk van onze gezinnen betreft.

« Onze Buurtspoorwegen » wacht niet langer en stelt voor een Veiligheidsweek in te richten in de schoot van onze N. M. V. B.-gemeenschap.

Voor deze week zou er een aanmoedigingsprijs te winnen zijn, en het inrichten zou toevertrouwd worden aan de Algemene dienst der Veiligheid. Wat denkt U ervan ?

Vooruit, vrienden lezers en arbeiders van het spoor, vooruit voor de « Week zonder ongevallen ».

Wij hopen datum en voorwaarden van de wedstrijd in ons volgend nummer te kunnen vermelden.

Statistiek tegen werkongeval

IN de strijd tegen de ongevallen liggen het opzoeken en de kennis van de oorzaken en bijzondere omstandigheden van elk ongeval, aan de basis van elk preventief systeem. Het is niet voldoende juiste verslagen op te maken van elk ongeval, hoe gering het ook weze, men moet nog de statistieken opmaken van *alle* ongevallen, want preventieve diensten inrichten zonder statistieken dat is een onderneming willen beheren zonder boekhouding.

Het omzetten in statistieken van duizende ongevallen van allerlei slag is geen kleinigheid.

Hier verwezenlijkt de mecanographie op afdoende wijze en met de gewenste juistheid het saaie werk van samenvatting, schifting en hergroepering der inlichtingen, die voortvloeien uit de verklaringen.

Ons tijdschrift zal later enkele meest treffende statistieken publiceren welke de mecanographie heeft samengesteld.

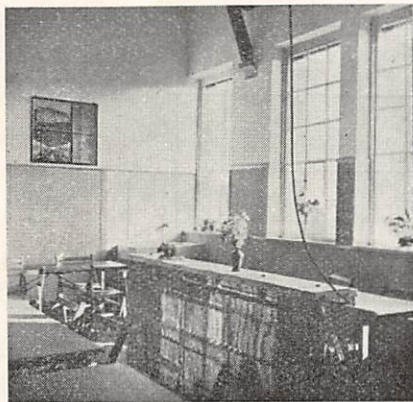


Opgepast gevaar!



Onbezonnenheid alleen, doet ons handelen zoals deze leeuwentemmer.

Verfraaiing der Werkplaatsen

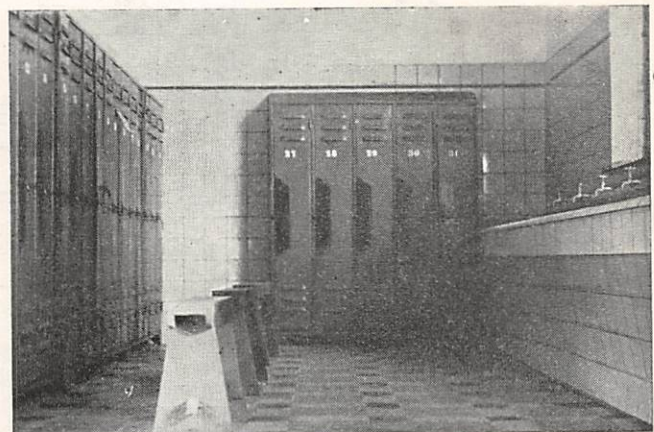


Zekere van kracht zijnde wetten voorzien behoorlijke kleedkamers en eetzaalen voor de werklieden in de werkplaatsen.

Als het één enkele grote fabriek betreft is de oplossing eenvoudig: men ontwerpt een gezamenlijk plan, en de kosten worden eens en voor altijd gedaan. Bij de N. M. V. B. zouden ten minste een honderdtal lokalen moeten omgevormd worden. Het is duidelijk dat dit niet in eenmaal kan geschieden. Zoals de hierbijgaande foto's aantonen, zijn talrijke lokale besturen met de omvorming hunner oude lokalen begonnen.

(Links, de gezellige eetzaal van de stelplaats Assebroek en hieronder, de kleedkamer van de werkplaats te Waremmé).

Wij hopen dat de agenten der N. M. V. B. die over zindelijke en verluchte eetzaalen, of over praktische wasinrichtingen beschikken, zullen begrijpen dat het *in hun belang* is deze te benutten en dat deze verbeteringen voor *hun eigen comfort* werden aangebracht.



Wij zullen hieronder handelen over de evolutie van de voornaamste bestanddelen van het spoor, over de methodes van onderhoud en de uitrusting der lijnen.

B) Voornaamste bestanddelen van het spoor.

Mal. (Fig. 1).

Voor de elektrische rijtuigen werd de mal, voorzien voor de lijnen met locomotieftractie, behouden behalve wat de vrije hoogte betreft die dient in acht genomen onder de kunstwerken.

Bij het aanleggen van dubbel spoor wordt, in rechte lijn, de afstand tussen de middellijnen van 3 meter op 2,70 m. gebracht, voor de elektrische lijnen. In de bochten wordt er een grotere breedte voorzien voor de ruimte tussen twee sporen om rekening te houden met het uitsteken van de boggerijtuigen.

Spoorbreedte.

De afstand van 1 m. tussen de sporen in rechte lijn wordt behouden in de bochten met een straal van meer dan 25 m.

Om het nemen der bochten te vergemakkelijken aan de rijtuigen met een afstand van 3 m. tussen de assen, op de Brocaspooren met 39 mm. groefbreedte, voorziet men 5 mm. spoorbreedte méér voor stralen van 25 tot 18 m.

De afstand wordt gewoonlijk herzien wanneer de bijkomende breedte, veroorzaakt door de sleet, 1 cm. bereikt.

Minimum straal der bochten.

Op de lijnen waar de tractie verzekerd wordt door een locomotief is de minimumstraal der bochten 35 meter. Op de stadlijnen vindt men stralen van 18 m. en zelfs 17 m.

S = Verhoging in mm. (verkanting).
 V = Snelheid in km. per uur.
 R = Straal van de bocht, in meters.

Voorbeeld 1 : Een spoor van 1 m. breedte met straal van 120 m. moet aangelegd worden. De locale omstandigheden beperken de snelheid tot 15 km. per uur.

Op de grafiek vindt men een verkanting van 15 mm.

Inderdaad op de abscis van het diagram, t. t. z. de horizontale lijn (straal in m.) vinden wij het cijfer 120. Dan volgen wij de loodrechte tot aan de horizontale lijn welke de snelheid 15 km./U. voorstelt. De lijn door dit snijpunt geeft ons rechts boven de verhoging : 15 mm.

Maximum helling.

Op de geëlectriceerde stadlijnen bereiken de hellingen 8 of 9 %.

Op de stoomlijnen evenwel overschrijdt de helling geen 3 %, dit ten behoeve van de goederentreinen.

Lengte der rechte lijnen tussen twee bochten in tegenovergestelde richting.

Gewoonlijk is, in dit geval, de rechte lijn 10 m. lang voor de stoomlijnen en 3 m. voor de geëlectriceerde stadlijnen. Natuurlijk is de snelheid op die plaatsen zeer klein, daar een normale ophoging in de bochten in tegenovergestelde richting onmogelijk is.

Ophoging in de bochten.

Deze wordt berekend volgens de formule

$$S = \frac{8 V^2}{R} \quad (\text{fig. 2}).$$

De ophoging overeenstemmend met de toegelaten maximumsnelheid wordt gebeurlijk aangepast om rekening te houden met de plaatselijke omstandigheden die de snelheid van de trein beperken.

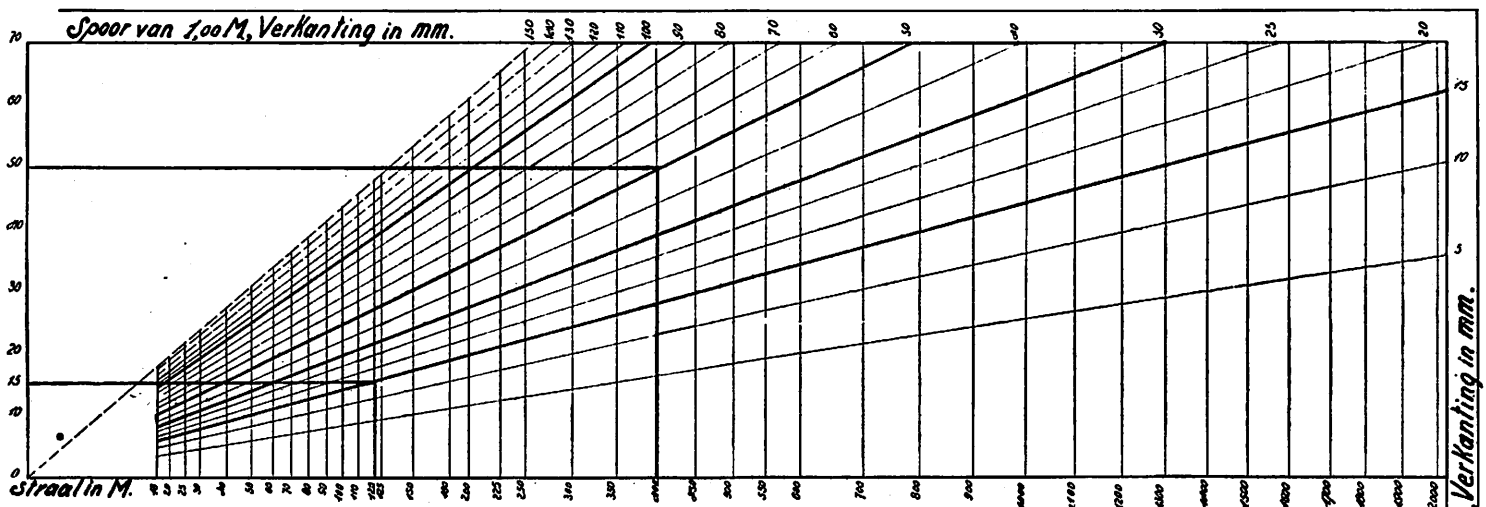
In de praktijk wordt de berekende ophoging vermeerderd met 1 of 2 cm. in de bochten, aangelegd met steengruis en bestemd voor boggerijtuigen, dit om een bijkomende snelheid te compenseren welke de geleider eventueel aan zijn trein zou geven.

Bij de andere spoorlijnen, aangelegd voor belangrijk verkeer van zware en minder snelle treinen, wordt de berekende ophoging in dezelfde evenredigheid verminderd om de inzakking van het binnenste spoor te compenseren.

De toegepaste maximum ophoging bedraagt 12 cm. (Wordt vervolgd.)

Voorbeeld 2 : In een bocht van 400 m. straal, van een spoor met 1 m. breedte kon een verhoging verwezenlijkt worden van 50 mm. De grafiek toont de maximum toegelaten snelheid aan : 50 km./U.

Onderaan, van het cijfer 400 af, volgen we de loodrechte tot we de schuine lijn ontmoeten, uitgaande van boven uit het punt 50 mm. verkanting. Dit geeft ons links de maximumsnelheid : 50 km./U.



Een zestigtal redacteurs van ondernemingstijdschriften uit Nederland, Zwitserland, Zweden, Engeland, België en uit alle hoeken van Frankrijk, verenigden zich op een Congres te Parijs op 20 en 21 September jl.

De heer Bellanger, Directeur van de « Parisien Libéré » en Voorzitter van het Parijse perssyndicaat verklaarde in zijn verwelkomingsrede

o. m. het volgende :

« Iedereen in een onderneming moet bedenken dat hij voor een gemeenschappelijk werk ijvert. Het tijdschrift moet de weerspiegeling zijn van het leven der onderneming. Het kan zeker geen onovertroffen heilmiddel zijn welke alle conflicten uitschakelt, maar door zijn strenge onpartijdigheid, door zijn onontbeerlijke objectiviteit, door niemand in

't bijzonder de les te willen lezen, moet het bijdragen tot het opzoeken van de goede trouw.

Het moet een atmosfeer van vertrouwen scheppen tegenover de geest van verbittering, en de goede wil doen zegevieren door het uitlegen van doel en manier der zaken en aldus de eerbied verzekeren voor de man in de onderneming in dienst van de onderneming ».

EXTRA - TIME

De Zaterdagmiddag speel ik in onze ploeg « De Tramboys » van de stelplaats van Kaasbeke. Vóór de oorlog waren wij altijd goed geklasseerd, maar nu is er geen wind in de zeilen te krijgen.

In het korporatief verbond van het gewest hebben we nog maar 2 punten; en we hebben die dan nog behaald op een Zaterdag toen een club zich niet op ons terrein had laten zien.

Verleden week, staken we met enkele spelers de koppen samen, na de match, en we bespraken de toestand.

« Eerlijk gezegd », sprak Durfal « ons zwak punt is die ouwe Rat ».

Wij schudden triestig goedkeurend het hoofd.

De Rat is kapitein en center-voor. Jaren geleden was hij een goede speler, maar tegenwoordig speelt hij als een slof. Dit seizoen maakte hij geen enkel doelpunt. 't Ergste van al is dat hij vreselijk populair is. Ieder jaar wordt hij tot kapitein en voorzitter van het selectiecomité herkozen. Hij denkt er natuurlijk niet aan ons elftal te verlaten en niemand heeft de moed er hem over te spreken.

« Wij mogen hem niet kwetsen », zie Bierbuyck « maar er moet iets op gevonden worden ».

Vuylsteke knikte instemmend. « Maar heeft De Rat nooit gesproken van ontslag? » vroeg hij.

« Maar zeker » antwoordde Bierbuyck. « Daar juist een weinig voor de half-time, heeft hij me daar op schandalige wijze een van mijn passes gemist. « Ik zou beter met de marbollen gaan spelen », zei hij me dan. Natuurlijk was dit één van die onnozele opmerkingen welke men in zulke omstandigheden u kraamt, en het is zeker dat hij hoegenaamd geen goesting heeft om zich terug te trekken. Maar zijn woorden zullen ons trelaten te verklaren, zonder te liegen, dat wij hem hebben horen zeggen dat hij zijn ontslag wenste in te dienen en nadat wij hem een zetel en een paar pantoffels zullen aangeboden hebben, zal hij niet anders durven doen ».

Wij waren het allen roerend eens om te zeggen, dat dit het beste middel was om De Rat uit onze ploeg te verwijderen zonder onbeschoft te zijn, en toen wij ons plan hadden uiteengezet bij de andere clubleden was hun enthousiasme niet te beschrijven.

In gewone omstandigheden is geld willen ophalen bij onze leden hetzelfde als bloed uit een steen willen persen, maar De Rat was zo populair en zijn spel zo slecht dat de mannen met een ongelooflijke eensgezindheid diep in hun zak schoten.

Eenoghe, die binnen-links speelt en die meer dan wie ook van De Rat te lijden had, slaagde er in een zetel aan de officiële prijs te verkrijgen bij zijn oom garnierder-behanger.

« Wij zullen hem dat aanbieden tijdens ons jaarlijks banket », zei Durfal, « en ik zal er een speech bij doen... »

« Goed, maar wees voorzichtig » zei ik, « indien gij het eergevoel van de ouwe kwetst, dan hangt ge ».

« En als ge het hem niet diets maakt dat hij het moet aftrappen, dan hangt ge eveneens... »



Ons jaarlijks banket werd opgediend in de grote zaal van « Het gevleugelde paard ». Bij zulke gelegenheid is er altijd bier in overvloed, maar wij hielden Durfal goed in 't cog, opdat hij zijn koelbloedigheid zou bewaren.

Ik was naast hem gezeten en Bierbuyck aan de andere zijde. Nadat hij een « Trappist » besteld had, slaagde ik er in hem een ogenblik te verstrooien en Bierbuyck goot het glas in één gulp naar binnen.

Hij bestelde met een kwade blik een ander glas en terwijl hij nog met Bierbuyck discussieerde, dronk

ik per vergissing zijn glas leeg. Zo werd hij razend kwaad en wij hadden alle moeite hem ervan te overtuigen dat het om het welzijn van de club ging. En hij werd kalm. Ik moet zelfs bekennen dat hij zichzelf overtrof. Hij vond het juiste woord om te zeggen hoeveel onze club te danken had aan De Rat, en welke knappe speler hij in 't verleden was geweest en met welke diepe verslagenheid wij allen het gerucht van zijn aanstaande ontslag hadden vernomen, en hoe wij allen zonder één uitzondering deelgenomen hadden in de aankoop van een prachtige zetel en een paar pantoffels, opdat hij nu van een welverdiende rust zou kunnen genieten.

De geschenken werden onder oorverdovend applaus naar voren gebracht en De Rat stond recht om te antwoorden.

« Ik weet niet hoe U te weten gekomen zijt dat ik na de match van Zaterdag a. s. ging ophouden te spelen », zo begon hij vriendelijk, « want ik had alleen aan mijn vrouw mijn gewichtige beslissing kenbaar gemaakt. Ik was inderdaad zinnens mij uitsluitend nog met mijn moeshof bezig te houden... »

Maar na de woorden van onze vriend Durfal gehoord te hebben, over de diensten welke ik aan de club bewijs, zou ik mijn ontslag als zeer ongepast beschouwen. Ik neem dus het besluit verder in uw midden te blijven... ».



De goochelaar: verduiveld, waar heb ik mijn reiskarje gestoken ?