

Onze BUURTSPORWEGEN

4^{de} JAAR - N^o 18

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

MAART 1949



Typisch snapshot bij de halte van de tram Antwerpen-Turnhout (Foto Peeters).

NIEUWJAAR BIJ HET HOOFDBESTUUR

Ter gelegenheid van het nieuwe jaar ontving de h. Voorzitter van de Raad van Beheer, Graaf Louis de Lichtervelde, de h. Directeur-Generaal De Vos met zijn onmiddellijke medewerkers, die hem hun nieuwjaarswensen kwamen aanbieden.

Zoals het past in zulke omstandigheid, heeft de h. Directeur-Generaal niet nagelaten, in alle oprechtheid, de moeilijkheden te bespreken waarmee onze oude Maatschappij af te rekenen heeft.

1948 was vooral een jaar van zware strijd, een jaar van voortdurende inspanning, opgelegd door onvoldoende geldmiddelen en een aanhoudend deficit.

De toekomst ziet er niet rooskleurig uit en de volhardende inspanning van allen zal niet te veel zijn, wil het oude spreekwoord « Een geldwonde is niet dodelijk » bewaarheid worden.

De h. Voorzitter bracht in zijn antwoord hulde aan de bevoegdheid van onze Directeur-Generaal en aan de toewijding van de leden van het personeel in alle graden van de hiërarchie.

Steeds aandachtig voor al hetgeen het maatschappelijk leven en de hogere belangen van onze Maatschappij betreft, vond de h. Graaf L. de Lichtervelde nogmaals een onderwerp, tussen de veelvuldige problemen die hem meer in het bijzonder ter harte liggen, op gebied van inrichting in het algemeen, en over de vorming van het personeel in het bijzonder.

Een studie, uitgegeven in het « Bulletin Social des Industriels » (1), en handelend over het maatschappelijk en industriële leven in de Verenigde Staten, bood hem de gelegenheid zijn toeoorders te onderhouden over de hoedanigheden der oversten aan de overzijde van de Oceaan.

Na deze uiteenzetting besloot de h. Graaf de Lichtervelde met zijn nieuwjaarswensen aan alle leden van het personeel en hun familie, te voegen bij die van de h. Directeur-Generaal.

(1) Hier volgen enkele kenmerkende uittreksels van de studie gecommuniceerd door de h. Voorzitter van de Raad.

« De Amerikaanse industrie dankt haar grote kracht bijna uitsluitend aan de waarde van haar chefs en aan de manier waarop zij hun werk opvatten.

» De Amerikaanse overste blijft praktisch jong tot aan zijn dood; hij is optimist, werklustig en redelijk in het beoordelen van zijn mogelijkheden en de organisatie van zijn werkzaamheden. Niets is méér vals dan de caricatuur van de Amerikaanse zakenman met een telefoon in iedere hand, bevelen uitdelend, beslissingen nemend in ogenblikken van overwerk...

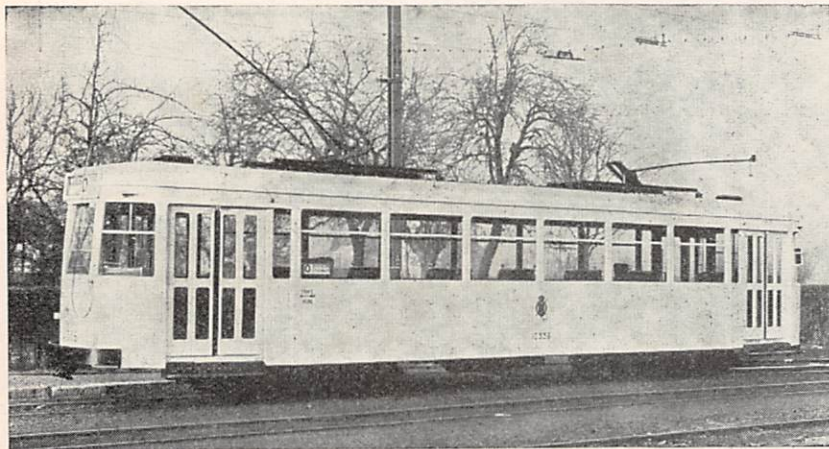
» Feitelijk neemt de Amerikaanse chef persoonlijk slechts enkele beslissingen per jaar: maar hij neemt die in alle kalmte. Dit moet niet als een wonder beschouwd worden. Het bewijst alleen dat de overste zijn essentiële rol begrepen heeft en er de nodige aandacht aan wijdt, door aan zijn onderdanen alles over te laten wat buiten hem grondig kan ingestudeerd worden...

» In de meeste gevallen, dankt de Amerikaanse Chef zijn toestand aan persoonlijke inspanning. Hij is en blijft solidaire met hen die hem bijstaan in de strijd voor het succes.

» Hij kent hun moeilijkheden, want hij heeft ze zelf meegevoeld. Hij weet dat niemand onfeilbaar is, en dat alleen de goede wil en de rechtschapenheid van tel zijn.

» Door zulke houding, is hij dan zeker van de verstandhouding en de medewerking van allen.»

Een nieuwe lichte motrice de « 10.336 »



De afgeronde uiteinden en de brede ramen maken van de 10.336 een mooi evenwichtig geheel

ONZE lezers herinneren zich wel dat in het nummer 10 van « O. B. », November 1947, een nieuw type van elektrische bogie-motrice werd voorgesteld, de 10.335. Dit rijtuig werd in dienst gesteld op een stadslijn te Brussel zodat de goede gang ervan van dichtbij kon worden opgevolgd. Het is dan ook dank zij deze proefneming, dat de werkplaatsen van de groep Brussel het eerste rijtuig van een nieuwe reeks lichte motrices hebben buitengebracht.

Dit rijtuig, de 10.336, bestemd voor het stadsnet, is in zake laadvermogen sterker dan de vorige van het type « N » 10.330 à 35. Het biedt immers 33 zit- en 67 staanplaatsen, zonder overbelasting. De lengte van de kast werd op 13 m. 90 gebracht. Om de doorgang in bochten te vergemakkelijken werden de uiteinden van het rijtuig afgerond. Dit geeft het een gemoderniseerd voorkomen wat bij de proefnemingen ten eerste werd opgemerkt.

De kast omvat zes coupé's zonder beschotten. De balkondeuren van het « portefeuille »-type worden electro-pneumatisch bewogen. Het rijtuig kan in beide richtingen worden bestuurd; de zeer geconcentreerde stuurinrichtingen veroorloven buiten het besturen van het rijtuig, het openen en sluiten van vóór- en achterdeuren, zo links als rechts.

Een nieuw knoppenstel maakt daarbij het afzonderlijk openen en sluiten van iedere deur mogelijk.

Op mechanisch gebied lijkt het rijtuig op de voorgaande. Beide motors van 65 p. k. blijven aan de kast opgehangen en de overbrenging gebeurt door tussenkomst van assen met cardanuskoppelingen.

Als nieuwigheid stippen wij nog aan de pneumatische ruitenvegers en tenslotte de verlichting door fluorescentiebuisen met gelijkstroom, een der eerste toepassingen op rollend materieel in Europa.

De eerste uitslagen van dit nieuw rijtuig waren zeer bevredigend.

Om vergelijkingen toe te laten met onze standard-bogiemotrice hebben we hieronder enkele karakteristieken samen gebracht.

A. Afmetingen :

	Standard bogie-motrice	de 10.336
Lengte van het rijtuig met buffers	13 m. 400	14 m. 300
Lengte van de kast	12 m. 420	13 m. 900
Breedte van de zitplaatsen	0 m. 480	0 m. 480
Breedte van de gang	0 m. 450	0 m. 500
Asafstand der bogies	1 m. 900	1 m. 800
Doormeter van de wielen	0 m. 660	0 m. 620

B. Uitrusting :

Motors	4 × 65 pk.	2 × 65 pk.
Maximumkracht	260 pk.	130 pk.
Totaal gewicht	20 T.	15 T.
Pk. per Ton (20 T. + 2 T. reizigers)	9,6 pk.	6 pk.
Snelheid op vlak spoor	75 km./u.	70 km./u.
Aantal zitplaatsen	30	33
Aantal staanplaatsen	22 + 26 = 48	67

Men ziet dus dat de 10.336 langer en haar bogies en wielen ietwat kleiner zijn. De kast komt dus ook wat lager te liggen.

Daar deze motrice niet bestemd is om aanhangwagens te slepen, was het moge-

lijk 2 motoren af te schaffen. Wanneer men daarbij bedenkt dat slechts één ontvanger voor 100 reizigers kan instaan, dan moet men besluiten dat de exploitatie met zulk een vervoermiddel zeer economisch zal geschieden.



Let op de moderne verlichting.

ELECTRIFICATIE.

De lijnen Roux - Souvet en Trazegnies - Gouy-lez-Piéton werden op 15 Januari 1949 ingehuldigd.

Aldus is een nieuwe rechtstreekse verbinding per elektrische tram tussen Charleroi en Gouy-lez-Piéton ontstaan.

De autobus welke tweemaal daags Pont-à-Celles en Seneffe aandoet, zal voortvans van Chapelle-lez-Herlaimont uit vertrekken maar niet meer langs Trazegnies rijden. Het materieel zal in de stelplaats van La Louvière ondergebracht worden.

PRIJS.

Een jaarlijkse prijs van 50.000 fr. wordt ingesteld. Die prijs mag worden toegekend aan de Belgische of Franse schrijver van de beste studie over een onderwerp dat voornamelijk het vervoer aanbelangt.

De verhandelingen, voor de wedstrijd overgelegd, moeten onuitgegeven zijn en getypt; ze moeten vrachtvrij gestuurd worden aan het beherend Comité van het Bijzonder Fonds van de « Compagnie du Chemin de fer du Nord », 11, Egmontstraat, te Brussel, vóór 1 October van het sociale jaar tijdens hetwelk de prijs moet worden uitgereikt.

Het Beherend Comité maakt gebruik van de informatiemiddelen die het noodzakelijk acht om ingelicht te zijn over de waarde der voorgestelde werken.

VERGELIJKENDE STATISTIEKEN VAN HET AANTAL MOTORRIJTUIGEN IN BELGIE.

	1939	1947
Personenwagens	146.450	124.623
Huurauto's	7.680	4.706
Autobussen	1.046	1.439
Lichte vrachtwagens (2,5 T.)	62.069	78.492
Zware vrachtwagens	15.531	32.240
Wagens der Openbare Diensten	5.985	6.497
	238.761	247.997

Meer dan waarschijnlijk overtreft het aantal private wagens en huurauto's dit van 1938.

De verdubbeling van het aantal zware vrachtwagens is veelbetekenend, en doet het achteruitlopen van ons goederenvervoer beter begrijpen.

FRANKLIN ROOSEVELTPLAATS.

't Vertrek in 't centrum van de stad Van Antwerpen, de Scheldestad, Heeft voor de Buurtspoorweg gehad Een waar succes 'k verklaar U dat.

Die drukke goed gekende plaats De oud gekend' Victoriaplaats, Die ieder klein en groot wel kent, Draagt nu de naam van Roosevelt.

In veertig was het echt nog raar Dat men 'n vertrek al had aldaar Men sprak dan met de grootste lof, Van 't winkeltje van 't Zuiderhof.

Jan BERGMANS.

ONTVANGERS, HERINNERT U, DAT DE GLIMLACH HET WAPEN IS VAN DE VERSTANDIGE MENS.

MOEST MEN

**HET
U**

VRAGEN

BUURTLIJNEN MET GROTE SPOORBREEDTE.

In de lijst welke wij afdrukten, ontbrak de voornaamste dezer lijnen : Poulseur-Sprimont-Trooz waarvan een deel nochtans uitgebroken werd.

Het deel dat nog bestaat loopt van Poulseur naar Sprimont, zegge over 8,5 km.

DE ONMISBARE TRAM.

De Maatschappij welke de buurtlijnen van Amersfoort-Zeist-Utrecht exploiteert, heeft sedert 1 Februari, de exploitatie per tramway vervangen door een busdienst. Maar... op de spitsuren zullen de trams uitrijden!



SOCIALE KRONIEK

■ ■ ■

VI. — Overdracht van de toelage op de weduwen en wezen.

A. — Toelage aan de weduwen.

a) Voorwaarden van toekenning.

1. de overleden echtgenoot moest van het pensioen K. U. B. of K. V. I. genieten, ofwel, zo hij nog in dienst was, aangesloten zijn bij de K. U. B. en minstens 10 jaar dienst tellen.

2. de weduwe mag geen 20 jaar jonger zijn dan de echtgenoot.

3. de weduwe moet minstens 5 jaar gehuwd zijn met de agent en het nog zijn op het ogenblik van overlijden.

De weduwe die hertrouwt, verliest haar rechten op de toelage.

b) Berekeningsmodaliteiten :

De toelage, aan de weduwe toegekend, wordt berekend in functie van het K. U. B. - pensioen van de echtgenoot.

Was deze niet gepensionneerd op 't ogenblik van overlijden, dan wordt een fictief pensioen vastgesteld volgens de formule K. U. B. - pensioen =

$$(2/3 T - Pl) \frac{n}{35}, \text{ waarin :}$$

T. = het loon of de wedde van de echtgenoot bij het overlijden.

Pl. = het maximumbedrag van het wettelijk pensioen van een gehuwde loontrekkende op de ouderdom van 65 jaar, d. i. heden 18.000 fr.

n. = aantal dienstjaren van de echtgenoot bij het overlijden.

Het fictief of werkelijk pensioen van de echtgenoot wordt door een of twee coëfficiënten beïnvloed, naar gelang de weduwe dezelfde of een verschillende ouderdom heeft dan deze van haar overleden echtgenoot.

1. Heeft de weduwe dezelfde ouderdom als haar overleden echtgenoot, dan wordt haar pensioen berekend volgens een percent op het pensioen van haar echtgenoot. Dit percent is veranderlijk volgens de ouderdom van de echtgenoot bij het overlijden, zoals volgende tabel het aantoont.

Ouderdom van echtgenoot bij zijn overlijden	Percent
Minder dan 41 jaar	46,6 %
41 »	47,95 %
42 »	49,25 %
43 »	50,6 %
44 »	51,95 %
45 »	53,25 %
46 »	54,6 %
47 »	55,95 %
48 »	57,25 %
49 »	58,6 %
50 »	59,95 %
51 »	61,25 %
52 »	62,6 %
53 »	63,95 %
54 »	65,25 %
55 »	66,6 %

Sterft de agent na 55 jaar, dan is het pensioen van de weduwe van gelijke ouderdom dus altijd gelijk aan 2/3 van het pensioen van de echtgenoot.

2. Hebben de echtgenoten een verschillende ouderdom dan wordt het pensioen van de weduwe berekend eerst volgens de ouderdom van de echtgenoot bij zijn overlijden, zoals hierboven aangeduid; het aldus bekomen bedrag wordt dan vermenigvuldigd met een percent dat bepaald wordt door het ouderdomsverschil en de richting van dit verschil.

Wij kunnen hier deze ingewikkelde percententabel niet weergeven. Maar de volgende eenvoudige berekening ligt ten grondslag van deze tabel :

een jonge persoon heeft normaal gesproken kans om nog meer jaren te leven dan een oudere; ook moet de K. U. B.-kas er zich aan verwachten langere tijd de toelage uit te keren aan de 50 jarige weduwe van een agent overleden op 65 jaar, dan indien deze weduwe 75 jaar oud zou zijn, d. i. 10 jaar ouder dan haar echtgenoot.

Ziehier, als voorbeeld, het bedrag der percenten voor enkele gevallen :

a) Geval van een weduwe welke jonger is als haar echtgenoot :

Ouderdom van de echtgenoot bij overlijden : 50 jaar.

Ouderdom van de weduwe bij overlijden van haar echtgenoot : 40 jaar.

Percent voortspruitend uit de ouderdom van de echtgenoot (zie hogerstaande tabel) : 59,95 %.

Percent voortspruitend uit het ouderdomsverschil tussen beide echtgenoten : 83,98 %.

b) Geval van een weduwe welke ouder is dan haar echtgenoot

Ouderdom van echtgenoot bij overlijden : 50 jaar.

Ouderdom van de weduwe bij overlijden van haar echtgenoot : 60 jaar.

Percent voortspruitend uit de ouderdom van de echtgenoot (zie tabel) : 59,95 %.

Percent voortspruitend uit het ouderdomsverschil tussen beide echtgenoten : 130,20 %.

ENGLEBERT



DE RIJWIELBAND VAN KWALITEIT

B. — Toelage aan wezen van vader en moeder.

De toelage, toegekend aan de wezen van vader en moeder, wordt vastgesteld op de $\frac{2}{5}$ van deze welke zou toegekend zijn aan de weduwe met dezelfde ouderdom als de overleden echtgenoot, en wordt verhoogd met $\frac{1}{5}$ per wees, tot een maximum van $\frac{5}{5}$.

Deze toelage wordt verleend tot de ouderdom van 18 jaar.

Aan een gezin, bestaande uit twee wezen van vader en moeder, zal dus $\frac{2}{5} + \frac{1}{5} + \frac{1}{5}$, t. t. z. $\frac{4}{5}$ van het pensioen verleend worden dat aan de weduwe met dezelfde ouderdom als de overleden echtgenoot zou toegekend zijn.

ZITDAGEN VAN DE SOCIALE DIENST.

Wij brengen ter kennis van het personeel, dat de Sociale Dienst sedert de maand Februari de volgende zitdagen heeft ingericht :

Groep Antwerpen :

- Mej. Cornelissens, Maatschappelijke assistente.
- Merksem (Oude Barreel) : 1^{ste} Woensdag van de maand, van 9 u. tot 15 u. :
 - Turnhout (werkhuis) : 2^o Woensdag van de maand, van 10 u. 15 tot 13 u. :
 - Mechelen (Electriciteitsstraat) : 3^o Woensdag van de maand, van 11 u. tot 15 u. :

Groep der Beide Vlaanderen :

- Mej. Lammens, Maatschappelijke assistente.
- Diksmuide : 1^{ste} Woensdag van de maand van 10 u. 30 tot 11 u. 45 :
 - Destelbergen : 2^{de} en 4^{de} Woensdag van de maand, van 11 u. tot 13 u. 30. :
 - Kortrijk : 2^{de} Vrijdag van de maand, van 9 u. 45 tot 13 u. :
 - Assebroek : 3^{de} Woensdag van de maand, van 9 u. 30 tot 12 u. en van 14 u. tot 16 u. :
 - Hamme : 4^{de} Donderdag van de maand van 9 u. tot 12 u. :

Groep Luik-Limburg.

- Mej. Hauben, Maatschappelijke assistente.
- Hasselt : elk Woensdag van 17 u. tot 19 u. (burelen groepsdirectie) :

De agenten mogen zich tot de maatschappelijke assistenten wenden voor alle sociale en familiale aangelegenheden, maar in de mate van het mogelijke buiten de diensturen.

Wie in de onmogelijkheid verkeert zich aan te melden op een der zitdagen kan een bezoek van de assistente aanvragen per brief gericht tot de Sociale Dienst der N. M. V. B., 14, Wetenschapstraat, te Brussel.

In het Automobielsalon 1949.

DE pers heeft melding gemaakt van het schitterend succes van dit salon, door zijn luxueuse voorstelling, door de verscheidenheid der exposerende firma's, door het opvallend groot aantal bezoekers.

Nieuwsgierige getuigen van al wat verwezenlijkt wordt op het gebied der zware voertuigen, geven we hier weer wat we zagen.

Van bij de ingang werd onze aandacht getrokken door de bekende silhouet van een onzer bussen.

Deze wagen heeft een chassis en versnellingsbak Brossel met een Leyland-motor, 6 cilinders van 135 à 140 P. K. en een carrosserie van het « metallieke » type.

Dit halfgrote voertuig biedt 28 zitplaatsen en twee balkons met 14 staanplaatsen elk.

Het model in deze tentoonstelling vertoont de laatste wijzigingen opgelegd door onze directie Tractie en Materieel.

De chauffeur is niet meer in een cabine afgezonderd en de tweede zitplaats voor het personeel is afgeschaffd. De aldus gewonnen ruimte zal gebruikt worden voor pakjes aan te nemen en af te geven door onze agenten langsheen de dorpslijnen. Onmiddellijk achter de chauffeur, boven de versnellingsbak, werd een koffer bevestigd met pharmaceutische producten en allerlei gereedschap. Op deze koffer werd een speciale ontvangstplank aangebracht met een plaat in rubber, en die zal gebruikt worden bij gebeurlijke exploitatie in « one man car » (bediening door één agent) op lijnen met gering verkeer.

Het systeem voor automatisch openen der deuren door middel van gesterpde lucht, dat sedert meerdere jaren reeds op zekere van onze motrices gebruikelijk is, werd op deze bus toegepast. Dit laat verscheidene combinaties toe voor de bediening der deuren, hetgeen noodzakelijk is in geval een agent de bus bedient.

Nochtans op de lijnen waar de aanwezigheid van een ontvanger noodzakelijk blijft, zal deze over een knoppenstel beschikken voor het sluiten der deuren. Om aanhoudend gebel voor halte-aanvraag te vermijden zal een rode lamp de reizigers er van verwittigen wanneer dit reeds gedaan werd. Dit systeem wordt ook toegepast op onze nieuwste elektrische motrices en aanhangwagens.

De zetels zijn vervaardigd in Dunlopillo (soort rubber) met leder bedekt. De hoogte tussen vloer en plafond bedraagt 2 m.

Deze bus kan een aanhangwagen slepen. De Maatschappij « Liège-Seraing » en de Gentse Tramwegmaatschappij gebruiken reeds bussen met aanhangwagens. Ziehier hoe te werk gegaan wordt.

Wij stappen in een Chausson van het type dat wij sedert de bevrijding kennen en dat ons in de mogelijkheid gesteld heeft aan een druk verkeer het hoofd te bieden. Diesel-Panhard motor en 44 zitplaatsen.

Ziehier nu een trolleybus gebouwd door de firma F. N. (Herstal) 10 m. lang, 2,45 m. breed, 30 zit- en 40 staanplaatsen met verlichting door middel van lampen onder matglas.



Een Gardner Guy A. B. 417 in dienst op de lijn Seraing-Warwée.

De chauffeur zorgt voor de ontvangst op zijn rijtuig en voor het automatisch openen van al de deuren, ook deze van de aanhangwagens. De enige ontvanger zit vooraan in de aanhangwagens en zorgt daar voor de ontvangst en voor het sluiten der deuren alsmede de achterdeur van de bus.

De aanhangwagen kan afgezet worden tijdens de uren van minder druk verkeer.

De tentoonstelling bood ons nog andere bezienswaardigheden.

Onze aandacht werd bijzonder getrokken door de trolleybus tentoongesteld door Fiat. De bestuurder zit vooraan in 't midden. De zetels doen zeer comfortabel aan en de overlangse zitbanken zijn echte divans.

Met vertrouwen in de toekomst verlaten wij deze tentoonstelling, die een belofte inhoudt van een menigte sterke en prachtige autobussen, welke onze straatwegen, de beruchte « Belgian blocks », kunnen trotseeren.

**U WERKT IN EEN NIJVERHEID WAAR ZICH VOORT-
DUREND HET PROBLEEM VAN DE JUISTE TIJD STELT.
WEEST DUS NAUWGEZET EN STIPT.**

† M. H. D'Artois.

Op 25 December jl. overleed dh. Henri D'Artois, Beheerder der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. De afgestorvene werd geboren te Izegem op 2 Februari 1875.

Tijdens de zitting van de Raad van Beheer op 8 Januari jl., drukte de heer Graaf de Lichtervelde, Voorzitter van de Raad zich over de overleden beheerder in volgende bewoordingen uit :



Hij was een wakkere en edelmoedige geest, die zijn drukke en veelvuldige activiteit naar de ontwikkeling van de maatschappelijke werken gericht had. Hij kende zo goed de verzuchtingen en noden van het volk midden hetwelk hij leefde en voor wiens verheffing hij onverpoosd heeft gestreden, namelijk door actief mede te werken aan de inrichting

van het beroepsonderwijs van zijn provincie. Hij was een volslagen democraat, maar aan demagogie heeft hij nooit gedaan.

In 1921 tot gemeenteraadslid verkozen, te Izegem, trad hij hetzelfde jaar in de Provinciale Raad van West-Vlaanderen en in 1923 werd hij lid van de bestendige deputatie. Hij specialiseerde zich in zaken van openbare financiën. Dank zij zijn voorzichtig en wijs beleid heeft de provincie een begrotingsevenwicht gekend, dat de andere haar mochten benijden.

Weldra ging die ondervinding ook aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ten goede komen. Op 25 Mei 1926 werd hij door de Algemene Vergadering tot lid van onze Raad van Toezicht verkozen. Op 27 December 1937 werd hem door de regering het mandaat toevertrouwd dat vrij was gekomen door het feit dat ik zelf tot voorzitter van onze Raad van Beheer werd aangesteld.

Toen ontmoette ik hem voor het eerst.

Onder een breed voorhoofd, dat in zijn wezen van stoere buitenmens aan een fronton deed denken, fonkelden twee olijke blauwe ogen. Algehele rechtchapheid straalde uit die blik. Hetgeen wellicht het best zijn morele gestalte kenmerkt, is, met de loyaleiteit die de Gouverneur van zijn provincie in hem erkende, zijn toewijding en dienstvaardigheid; zonder veel omhaal van woorden, want hij was weinig mededeelzaam van aard, sprak hij weinig over zichzelf en hield zich liefst op het achterplan. Dien, zonder aanspraak te maken op gediend worden, ziedaar wat als zijn leuze mocht gelden.

Ik heb met de H. Directeur-Generaal de begrafenisplechtigheden bijgewoond en heb mij, in naam van de Nationale Maatschappij, aangesloten bij de vele en roerende huldeblijken, die door de provinciale overheden en door de Izegemse bevolking aan onze collega werden gebracht. Wij zullen van Henri D'Artois een trouw aandenken bewaren.

Onze Gepensioneerden.

De heer Marchand trad in dienst bij de N. M. V. B. als klerk in de stelplaats te Jodoigne op 10-9-1901.



Hij bekleedde die plaats gedurende 5 jaar en werd dan naar Chastre overgeplaatst waar hij dezelfde functies waarnam gedurende 3 jaar, maar ditmaal als klerk eerste klasse.

In 1909 werd hij door de h. Heylen, Directeur van de groep Leuven, als sta-

tionoverste te Sart-Risbart benoemd.

In 1922 neemt hij als stelplaatsoverste te Chastre de plaats over van de h. Bader, overleden tengevolge van een werkongeval.

Later klimt hij hoger op in de hiërarchie tot bewegingsoverste en tenslotte tot dienstoverste.

Door allen ten zeerste gewaardeerd, zowel door het personeel als door de reizigers op de Buurtlijnen, verlaat hij nu zijn lange en mooie carrière.

Kuregem.

Seraphin Elinck, meesterknecht in de werkplaatsen der Eloystraat, te Brussel, ging op rust na 45 jaren dienst. Hij trad in dienst in Februari 1904.

Daar hij een slecht nummer getrokken had, droeg hij een tijdje de blauw-rode soldatenmuts en zijn verblijf bij de infanterie gaf hem de blijvende bijnaam Jan Piot.

Tijdens een vergadering werd hem vanwege de mannen der werkplaats een prachtig gouden polshorloge aangeboden en de leden van de voetbalclub « Het Vliegende Rad » eveneens schonken hem een filterservies

Nieuws uit

MERKSEM.

Op 3 Februari jl. overleed op onverwachte wijze de h. Raats Alfons, klerk 2^o klas, zoon van de h. Raats Fr., bu-reeloverste te Zurenborg.

Hij kwam in dienst als ontvanger op 22 Febr. 1941 en werd benoemd tot hulpklerk op 1-1-1946 en tot klerk 2^o kl. op 1-1-1948.



De begrafenis greep plaats te Merksem op 7 Febr. 1949. Dit plotse overlijden heeft zijn collega's ten zeerste getroffen; ook zullen zij de dierbare afgestorvene indachtig blijven. Wij bieden zijn echtgenote en de achtbare familie Raats onze oprechte gevoelens van deelneming aan.

Florent Plas sprak het gelegenheidswoord uit. En de avond verliep verder met op-



wekkende muziek en het ophalen van plezierige anedoten

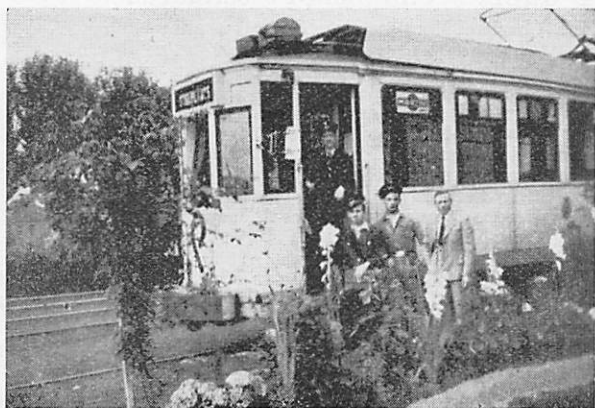
Leuven.

Controleur Leclercq, Ed., van Leuven werd gepensionneerd na 43 jaren dienst aan de Maatschappij.



Hij is tijdelijk in ziekteverlof. Wij wensen hem een spoedig herstel ten einde nog dikwijls met de kameraden de Bondgenotenstraat op en af te rijden.

de Buurtspoorwegen



BIJ HET HOOFDBESTUUR

Een kroniek om de acht maanden! Men kan niet beweren dat het Hoofdbestuur het laken naar zich toehaalt. Maar nu nagenoeg alle diensten in de nieuwe lokalen zijn ondergebracht, wordt het hoog tijd dat wij met elkaar nader kennis maken. Alleen T. M. blijft voorlopig nog in de Ooststraat. De collega's van deze dienst vinden zulks eerder vervelend, maar zij moeten wachten totdat de financiële dienst zijn definitieve plaats terug inneemt en totdat het «Museum» van het oud mobilair wordt geliquideerd.

Verliet onze Maatschappij: dh. Emile Colin, die op rust ging.

Bij de dienst P. diende Mevr Paridaens haar ontslag in om zich uitsluitend aan haar kindje toe te wijden. Zij werd vervangen op 1 Januari door Mej Gosiaux maatschappelijke assistente voor Brabant. Gingen over naar andere diensten: de hh. Bosmans (P.) De Meersman (Mec) en Gosselin (T. M.) welke in het eerste examen van organisatiemoniteur slaagden, behoren nu tot de Algemene Inspectie. De h. Fontaine (W. W.) ging over naar de dienst der archieven.

Enkele nieuwe figuren: de hh Detant en Claessens, ingenieurs, de hh. Van Schaeven en Lebrun, technisch ingenieurs, dh. Van Herreweghe (P.), de hh Wynants, Van Cutsem alsook de hh. Kerremans Tuerlings en Konings stagedoende agenten bij de Mecanographie.

De ooielaar kwam voorbij bij de hh. Van Vlaenderen en Baggerman; bij dh. Bes (tek.) bracht hij een kleine Maria op 1 Januari! Wij feliciteren oprecht de gelukkige ouders.

Het Comité van de kring «EntreNous» en meer in 't bijzonder Mevr. Van Belleghem en dh. Louis Cornelle verdienen onze beste gelukwensen voor de snelle en fraaie inrichting van de eetzaal: tafellaken, bloemen, radiopost (geleend door een lid), dit alles maakt er het middagverblijf zeer aangenaam.

Een ping-pongtafel werd er uit de Ooststraat aangebracht en alle dagen wipt het witte balletje onverpoosd gedurende twee uren op en neer.

Zullen er nieuwe huwelijksbootjes uitvaren in 1949? De opsteller van «Onze Buurtspoorwegen» heeft op 3 Januari als keller vermomd een gesprek afgeluisterd van een kleine lustige groep maar... sst...! laat ons de gang der zaken niet vooruitlopen.

OPROEP TOT DE OUDEREN.

De redactie richt een oproep tot de oudere agenten (oud betekent hier: veel jaren dienst tellend) opdat zij eens hun albums zonden doorbladeren, hun laden 't onderste boven keren en hun koffers doorsnuffelen om oude prentkaarten van de eerste buurtspoorlijnen boven te halen.

De eventuele onkosten zullen in zegels

(Ph. Goossens)

terugbetaald worden. Bij voorbaat dank.

AUTOMATISCHE SEINEN

Op de drukke elektrische lijnen vormen de automatisch werkende seinen een belangrijke factor der veiligheid en verbeteren zij grotendeels de exploitatie.

De N. M. V. B. spant zich op dit gebied verder in. Sedert einde 1948, werken de seinen automatisch op de lijn Eupen-Verviers, op de drie secties van Leuven-Linden en de secties Jupille-Saive.

Onze verscheidene plaatselijke directies zullen binnen afzienbare tijd deze verbetering invoeren op volgende lijnen:

Groep Luik-Limburg:

Hasselt-Houthalen,
Hasselt-Genk,
Hasselt-Trekschuren,
Spa-Heusy,
Bassenge-Riemst.

Groep Antwerpen:

de afdeling te Mechelen langs de Dijle, de sectie gelegen tussen de stelplaats Zurenborg en de Herentalse poort; de sectie begrepen tussen de stelplaats Mechelen en de lijn langs de steenweg;

Groep Brabant:

Midden-Hut tot St-Genesius-Rode, die na het oprichten van een nieuwe stelplaats 2 secties zal omvatten, Waterloo-Kerk tot Gordon-monument.

Groep Vlaanderen:

lijn 6 op het gedeelte Brugge-St-Kruis, lijn 2 op de enkele spoorsectie: Brugge-St-Salvators-t Zand.

ONZE OUDE RIJTOUGEN.

Voor wie er zich aan interesseert, vermelden wij hier dat de rijtuigen Nrs 527, 651 860, 1387, 1600, 1637, geborgen in de stelplaats te Burdinne, en de Nrs 145, 1725 en 1080 te Courthuin, buiten dienst gesteld zijn.

De kasten werden voor 1.800 frank aan particulieren verkocht.

Enkele chassis zullen nog benuttigd worden voor het construeren, in onze werkplaatsen, van nieuwe wagons met schutborden.

TE ANDENNES.

Op 1 December jl. greep te Luik, in het Gouvernementsgebouw de uitreiking plaats van diploma's ter gelegenheid van de Week van Veiligheid, gezondheid en verfraaiing der werkplaatsen.

Bij het afroepen van «Stelplaats der N.M.V.B. te Seilles», gingen de hh Barbier, Ingenieur, en Gossey, Werkplaatsoverste, een aquarel, werk van de kunstenaar Daschelet in ontvangst nemen.

Deze onderscheiding werd verleend om de bijzondere inspanning in zake veiligheid te belonen.

Een
Weder-
varen
van
controleur
Speurneus



— Zeg chef, weet ge dat uw voorstel voor een radio-uitzending reeds voorbijgestreefd is?

S. — Wel, ja. De televisie zal ons weldra Miss N. M. V. B. laten kennen.

— Maar in afwachting, heb ik met de man van de straat gesproken. S. — En wat vertelde U die «man in de straat»?

— De Tramtaatschappijen, zegde hij, klagen er over hun materieel niet op tijd te kunnen vernieuwen. Welnu, dat ze doen zoals de garage van mijn kwartier. Drie jaar geleden schafte hij zich een nieuwe «Chevrolet» op krediet aan, en nu bezit hij er vier en wint goed zijn brood.

S. — Dat is natuurlijk de redenering van een zakenman, maar onze tariefverminderingen...

— Daarop heeft hij geantwoord: «Ik bezit een kaart als invalide 1914-18, maar geef mij een snelle en comfortabele tram, en met genoeg betaald ik de volle prijs. Dat men de verminderingen afschaffe op de nieuwe rijtuigen».

S. — Ziedaar een buitengewoon idee van een zakenman, maar wat doet hij met de politiek der lage tarieven?

— Wel juist, aan het tarief zou niets gewijzigd worden.

S. — Maar spijtig genoeg, is volle prijs voor allen slechts van toepassing in Amerika...

— ...het land der democratie.

S. — Ge spreekt als een businessman en ik geef de discussie op. Maar waarom wenkte ge mij daar juist?

— Ha, ja. Een jonge collega heeft een soldaat tussen twee gendarmen als klanten gehad. Wat moest hij doen?

S. — Dat is een toeval. Dit zeldzaam voorkomend geval heb ik zo pas nagezien.

De gendarmen, in uniform, welke militairen begeleiden ontvangen bijjetten tegen verminderde prijs (50%) in ruil voor een opvoeding. Zonder opvoeding betalen lagere militairen van het korps der gendarmerie de volle prijs, zo voor zichzelf als voor de aangehouden militairen.

— Waar haalt U die wetenschap vandaan?

S. — Bundel C, mijn beste. 't Is zoals het ei van Columbus. Een kwestie van weten.

— Maar ook een kwestie van... hebben.

Grote uithangborden, met treffende slagzinnen en aanbevelingen in rode letters op witte achtergrond en met rode omlijsting trekken de aandacht van al wie de werkplaatsen binnentreedt.

Niemand zal het in twijfel trekken dat op praktisch gebied nog veel te verwezenlijken valt te Andenne.

De vernoeming te Luik weze echter een aanmoediging.

Bij besluiten van de Regent dd. 30-12-1948 worden de kapitalen der lijnen van de provincie Henegouwen als volgt tot vier groepen samengesmolten :

1° GROEP « DOORNIK » omvattend :

- a) de lijnen van het Doornikse
- b) de lijn Flobecq-Geeraardsbergen
- c) het gedeelte tussen Mainvault en Quevaucamps van de lijn Mainvault-Quévrain.

2° GROEP « MONS EN BORINAGE » omvattend :

- a) de lijn St-Ghislain-Hautrage en uitbreidingen
- b) de lijnen van Mons en omliggende
- c) de lijnen van de Borinage
- d) de lijn Quévrain-Roisin
- e) Boussu (grens) naar Bavay
- f) Baudour-Lens-Bouffe
- g) Mons-Boussu
- h) Casteau-Chée-Notre-Dame-Louvignies
- i) Lens-Enghien-Soignies
- j) Dour-Elouges-Wihéries-Baisieux
- k) het gedeelte tussen Quevaucamps en Quévrain van de lijn Mainvault-Quévrain.

3° GROEP « CENTRE » omvattend :

- a) de lijnen van Centre I
- b) Binche-Bracquegnies-La Louvière-Estinnes-au-Mont
- c) Casteau-Bracquegnies.

4° GROEP « CHARLEROI » omvattend :

- de lijn Charleroi-Mont-sur-Marchienne en uitbreiding Charleroi-Montignies-le-Tilleul en uitbreidingen Charleroi-Jumet-Lodelinsart-Gossies en uitbreidingen Lodelinsart-Châtelet Montignies-le-Tilleul-Thuillies
- Charleroi-Nalines-Marcinelle en uitbreidingen de lijnen van Centre II
- de lijn Trazegnies-Courcelles Gilly-Ransart Binche-Chaumont-Bersillies-l'Abbaye Onoz-Fleurus Fosses-Châtelet.
- de lijn Courcelles-Roux-Marchienne-au-Pont en uitbreiding : de sectie Courcelles-Gosselies-Chastre der lijn Courcelles-Incourt-Gembloux
- De lijn Chimay-Cul-des-Sarts-Petite Chapelle werd niet in een van deze 4 groepen opgenomen.

Werkongevallen bij de N. M. V. B. in 1948.

Statistieken helpen Veiligheid.

MET belangstelling zullen onze lezers de statistieken nagaan der werkongevallen van 1948 bij de N. M. V. B., zoals ze opgemaakt werden volgens de gegevens verstrekt door de groepen.

Om deze tabellen goed te begrijpen moet vooraf gezegd worden, dat alleen de ongevallen, welke minstens één dag werkonbekwaamheid ten gevolge hadden, in aanmerking komen.

Daarbij voorziet de wettelijke reglementering het vaststellen van twee grondelementen welke tot eenvoudige vergelijkingen kan leiden.

Deze elementen zijn, enerzijds, het percentage der frequentie en, anderzijds, het percentage van de ernst der werkongevallen.

Het percentage der frequentie is het aantal ongevallen per miljoen uren arbeid.

Het percentage der ernst is het aantal verloren dagen voor werkongevallen per duizend uren arbeid.

Wel te verstaan wordt er bij dood of bestendige werkonbekwaamheid rekening gehouden met een conventioneel bijkomend aantal verloren dagen, dat bij het totaal der werkelijk verloren dagen gevoegd wordt.

Zo worden bijvoorbeeld, bij overlijden of totale bestendige werkonbekwaamheid 6.000 dagen bijgeteld. Dit aantal is minder groot in geval van gedeeltelijke bestendige werkonbekwaamheid.

Vriend lezer, overweeg deze cijfers en besluit !

PERCENTAGE VAN FREQUENTIE DER WERKONGEVALLLEN BIJ DE N.M.V.B.

Groepen	Eerste semester.			Tweede semester.			Totalen voor het jaar met de bedienden
	Werkhuis	Beweging	Wegen en werken	Werkhuis	Beweging	Wegen en werken	
Antwerpen	55	21,1	58,6	80	8,6	55	29,5
Beide Vlaanderen	91	21	40	73,4	19,3	75,5	31
Henegouwen	115	41,5	92	79,5	31,6	129	59,2
Namen-Luxemburg	89,7	40,5	42	57	26,9	65,5	44,5
Luik-Limburg	79,3	18,8	81,7	79,4	25,9	51	41,5
Leuven	52,3	21,8	29,6	48,2	8	43,5	24,6
Brussel	112	34,4	47,7	62	15,9	11	46
Voor gans het net	81,4	27,8	60	71,5	19,8	78	40,9

Evolutie van de Buurtspoorlijn

Wij herinneren er onze lezers aan dat onderstaande tekst getrokken werd uit een verslag voorgelegd door de h. Botton, Ea. Ingenieur bij de N. M. V. B. (groep Luik) op het Congres der A. T. L. G.

De redactie heeft hier en daar verklarende nota's bijgevoegd, daar het tijdschrift zich in hoofdzaak richt tot lezers, minder ervaren op dit gebied.

De dwarsliggers.

De dwarsliggers hebben verscheidene functies: het gewicht over de ballast verdelen, het omslaan der rails beletten, deze op de gewenste breedte houden, de stabiliteit van het spoor verzekeren tegen de horizontale krachten.

De dwarsliggers zijn vervaardigd uit eiken- of beukenhout en hebben als afmetingen 1 m. $80 \times 0,20 \times 0,10$.

Als gevolg aan de weinig aanmoedigende uitslagen bekomen bij de spoorwegaanbouw na de oorlog 1914-1918 met dwarsliggers in beuken- of dennenhout, wordt heden ten dage bijna uitsluitend gebruik gemaakt van de dwarsligger in gecreosoteerd eikenhout. (Creosoot: olieachtige vloeistof uit houtteer verkregen).

Het jaarlijks verbruik van dwarsliggers benadert 250.000 stuk.

Het plaatsen der dwarsliggers werd met de jaren aangepast aan de verkeersintensiteit en de verwezenlijkte snelheden.

Voor rails 23 kg. werd over 9 m. lengte het aantal dwarsliggers van 11 opgevoerd tot 13 in rechte lijn en tot 14 in bochten.

Voor spoorlijnen in 32 kg. is het normale aantal steunpunten van 18 respectievelijk tot 20 en 24 aangegroeid voor lijnen met intens verkeer.

De afstand tussen de vier dwarsliggers bij de railvoegen werd verminderd, met het doel de weerstand van de voeg te verhogen en een zo strak mogelijk spoorstaafvlak te bekomen.

De dwarsliggers bij de voegen hebben betrekkelijk zwaardere lasten te torsen dan de overige; ook worden hiervoor de breedste voorbehouden. Zij liggen op 0,50 m. (van as tot as) van elkaar verwijderd.

In de dwarsliggers worden twee kepen uitgeschaafd en gaten geboord.

De keep heeft een helling van $1/20$ t. o. v. de horizontale lijn, zodat de rails er op rusten met een zelfde helling naar het middenspoor toe.

Deze schuine ligging der spoorstaven wordt gerechtvaardigd door de kegelvormigheid der wielbanden.

Het fixeren der rails.

De rails worden op de dwarsliggers vastgelegd met schroefbouten waarvan de afmetingen in verhouding zijn met het railtype (voor de rail 32 kg. 24 mm.).

In 't algemeen worden 4 schroefbouten per dwarsligger gebruikt.

De Vignole-rails berusten rechtstreeks op de dwarsliggers, maar in bochten met een straal onder de 200 m., wordt er een metalen zadel tussengevoegd.

Daar de krachten welke de rails moeten onderstaan in bochten groter zijn, is het inderdaad nodig deze krachten over een groter houtoppervlakte te verdelen.

In geplaveide wegen wordt een zool in hard hout tussen de dwarsligger en de rail aangebracht; dit met het doel, een zekere afstand te bewaren tussen de plaveïen en de dwarsliggers.

Worden de schroefbouten op overdreven wijze aangespannen, dan kan het gebeuren dat zij plooiën. Een gebogen schroefbout verliest echter een groot deel van zijn doeltreffendheid.

Om in de mate van het mogelijke de kop van de schroefbouten in evenwicht te houden wordt meestal een schoringplaat (met of zonder weerhaken) gebruikt, welke op de dwarsligger steunt. (Zie rail-schema, vorig nummer).

In het geheel: rail, dwarsligger, schroefbout, komt er mettertijd speling en de rail « slaat » op de dwarsligger.

De hieruit voortspruitende schokken versnellen nog de vernieling van het hout.

De schroefbouten moeten dus geregeld bijgeschroefd worden. Dit vergt soms het opnieuw schaven van de dwarsligger, opdat de bout en de schoringplaat voldoende in het hout zouden grijpen.

Ballast.

De ballast tot hiertoe gebruikt, bestaande uit de as van fabriekovens, wordt geleidelijk vervangen door steenslag, kaliber 40/60 of 20/60, dat meer elastisch is, de baan beter draineert en geen zwavel bevat welke de spoorstaaf aantast.

De dikte van de ballastlaag onder de dwarsliggers bedraagt 0,20 m. en het vroegere profiel voorzag een bedekking van de koppen der dwarsliggers tot aan het bovenvlak der rail. Deze schikking had voor doel een grondlaag voor de spoorbaan te verwezenlijken, in staat aan de overlangse en dwarse krachten te weerstaan welke voortspruiten uit de temperatuurswisselingen en de zijdelingse slagen der wielbanden.

Heden wordt aangenomen dat het voldoende is ballast te werpen op het bovenvlak der dwarsliggers. De hoedanigheden van een goede ballast is goed doordringbaar te zijn. De vochtigheid is inderdaad de grote vijand van het spoor. Enerzijds geeft zij vrij spel aan de vernielingsfactoren: het rotten en het roesten.

Anderzijds heeft de vochtigheid de verweking van de grond ten gevolge.

Al wat het snelle wegvloeien van het water tegenwerkt moet dus verwijderd worden: onkruid, aardhopen, afval, enz.

Het onderstoppen der dwarsliggers.

Het is niet moeilijk na te gaan of een dwarsligger goed ondergestopt is. Daartoe klopt men er op met zwaar gereedschap. De weergegeven klank is het meest dof op de plaatsen waar de grond het best onder de dwarsligger aangestampt is.

Een dwarsligger « danst » wanneer hij niet meer vastligt en neerzakt bij het voorbijrijden van de treinassen.

Wieding.

De N. M. V. B. is geleidelijk overgegaan van het trage en kostbare uittrekken van onkruid tot de chemische wieding.

Sedert meer dan 10 jaar wordt aldus ieder jaar een groter aantal kilometer gewied.

Volgens de marktprijzen, wordt ofwel natrium-

chloraat in poeder, ofwel een vloeistof met 30 à 33 % natriumchloraat gebruikt.

Deze laatste heeft de voorkeur omwille van haar handelbaarheid en de uitschakeling van tijdverlies voor de bereiding van de oplossing.

Het onkruid wordt aangevallen in twee stadium : eerst langs de bladeren waarop het vocht zich afzet onder vorm van fijne druppeltjes en zich met het sap vermengt door endosmose; vervolgens langs de wortels nadat het vocht in de grond gedrongen is. Het succes van de behandeling hangt in hoofdzaak af van de duur van het contact van het gift met de plant, van het aantal plaatsen waar de plant geraakt werd, en van de snelheid waarmee de opslorping van het product geschiedt.

Bij voorkeur zal de wieding gebeuren bij droog

of mistig weer, door verstuiving eerder dan besproeiing en op een ogenblik waarop het plantenleven zeer actief is, dus rond de maand Mei.

De aangewende oplossing zal relatief geconcentreerd zijn om het wegwassen van het product door een zware regenval tegen te gaan.

In 1938 kostte het wieden met de hand ongeveer 600 fr. per kilometer. De kosten van het chemische verwijderen van onkruid beliepen 225 à 350 fr., naar gelang de staat der lijnen en de prijzen der chemische stoffen.

Op één dag wordt een lijn van 40 km. lengte met intens verkeer behandeld (twee bespuitingen). De kosten van wieding stellen ongeveer 2 % van de totale uitgaven van onderhoud der lijnen voor.

(Wordt vervolgd.)

Voorkomen van Brand. -- Het schuimblusapparaat.

Bij het bestrijden van wat doorgaans genoemd wordt « droge » branden (hout, papier, stro, enz.), m. a. w. de gewone branden, wordt op de meest doeltreffende wijze water en zand gebruikt.

Maar wordt de strijd spoedig ingezet, dan kunnen bijzondere toestellen, blussers genaamd, vlug het vuur in de kiem smoren.

Onze stelplaatsen, burelen, werkplaatsen enz., werden van zulke apparaten voorzien. Zo zijn bekend :

- 1° het vast of verplaatsbaar schuimblusapparaat ;
- 2° het poederkoolzuur-apparaat ;
- 3° het verstuiverapparaat (type Pyrène).

Deze maal spreken wij over de schuimblusapparaten.

Het zijn metalen, gewoonlijk cilindervormige, toestellen in rode kleur geverfd. Zij bevatten een oplossing van natriumbicarbonaat in water en een poeder welk het schuim voortbrengt.

Bovenaan bevindt zich een klein flesje met aluminiumsulfaat of wijnsteen-zuur.

Wordt het toestel omgekeerd, dan vermengen zich de twee vloeistoffen. Er ontstaat een chemische reactie welke een hevige ontwikkeling van CO²-gas ten gevolge heeft en een druk van 3 kg./cm² in het blusapparaat teweegbrengt.

Deze overdruk werkt in op het mengsel, dat onder

vorm van schuim uit het toestel gespoten wordt, gedurende 30 à 40 seconden.

Een apparaat van 9 à 10 liter brengt 70 liter schuim voort dat op 6m. afstand geworpen wordt.

PRACTISCH GEBRUIK

Er breekt brand uit. U bemerkt het. Een schuimblusapparaat staat te uwer beschikking. U neemt het bij het handvat en loopt tot bij de vuurhaard.

1° Is het toestel van het « vast » type, dan keert U het toestel om (zie afbeelding).

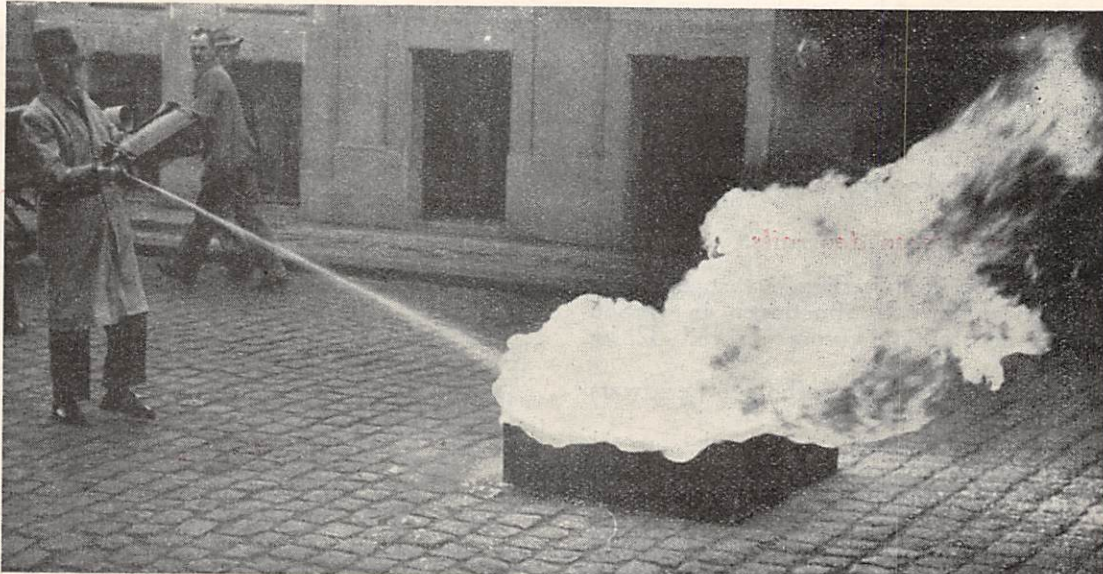
2° Is het een verplaatsbaar apparaat gemerkt « transport » dan opent U eerst de bovenste kraan, dan draait U het toestel om.

De afbeelding toont U hoe het apparaat dient gehouden. De straal wordt, in dezelfde richting als de wind, naar de oorsprong der vlammen gericht.

Het beoogde doel is de brandende oppervlakte, daar waar de hevigste hitte heerst, zo eenvormig mogelijk met schuim te bedekken.

Onder deze stevige schuimlaag, zal het vuur geen uitbreiding meer kunnen nemen, daar de lucht volledig afgesloten is.

Bij een brandende vloeistof moet speciaal gelet worden dat de schuimstraal niet rechtstreeks in de brandende massa gespoten wordt; het vuur moet geleidelijk van de buitenzijde af aangevallen worden.



ZEER BELANGRIJK OM WETEN IS HET FEIT DAT HET SCHUIMBLUSAPPARAAT NIET MAG GEBRUIKT WORDEN OM ELECTRICHE TOESTELLEN OF GELEIDERS ONDER SPANNING TE BLUSSEN, DAAR DE SCHUIMSTRAAL DE STROOM GELEID EN ALDUS GROOT GEVAAR KAN OPLEVEREN.

Dit toestel wordt echter speciaal aanbevolen voor gevallen waar het gebruik van water dient uitgesloten n.l. voor brandbare vloeistoffen (benzine, esters, petroleum, oliën), omdat deze zich niet vermengen met water.

In een benzine of olietank, zou het water onmiddellijk naar de bodem zinken en de ramp vergroten door de brandende vloeistof te doen overlopen.

Wij bezitten eveneens schuimapparaten op wielen. De sproeislang is 5 m. lang.

Aan de plaats gekomen waar het vuur woedt, wordt eerst de kraan van de cylindere opgedraaid, ver-

volgens de kraan van de sproeislang, en dan eerst wordt het toestel omgedraaid.

Het schuim voortkomend van een apparaat met aluminiumsulfaat tast niets aan. Werden er kledingsstoffen geraakt, dan is het voldoende deze te laten drogen, en dan goed te borstelen. Het verdroogde schuim verdwijnt als stof.

Wie door onachtzaamheid of verkeerde handeling een blusapparaat omwerpt, en deze aldus doet leeglopen, zonder zijn overste te verwittigen, zou een zware fout begaan.

Een mensleven, het redden van het materieel kunnen afhangen van de goede staat van een blusapparaat en het ware noodlottig indien hij die een vuurhaard opmerkt er zou naar toelopen met een ledig of slechtwerkend blustoestel.

Bij de jaarlijkse hernieuwing, oefen U om het apparaat op de goede manier te gebruiken. Eens zou het U kunnen te pas komen om U zelf uit een vlammenpoel te redden.

VERVOER PER ZWEEFSPOOR.

Amerika bereidt ons stellig nog verrassingen voor op gebied van vervoer.

Wij lazen een persbericht, opgesteld door de « Electric Railroaders Association » der Verenigde Staten.

Daarin wordt vermeld dat te New-York een nieuwe maatschappij opgericht werd, de « Monorailway Corporation ». Haar Voorzitter, Frank S. Lyon, heeft zijn idee voorgelegd aan het publiek, aan de ministeries en aan de administraties, die over snellere en tevens meer goedkope vervoersmiddelen wensen te beschikken dan de huidige autobuslijnen, trolleybussen of tramlijnen. Hij heeft zich voorgenomen de arbeiders die dagelijks heen en weer van de buiten naar hun werk in de stad reizen, in opgehangen aerodynamische treinen, aan een snelheid van 120 km. in het uur te vervoeren.

Dit is lang niet alles. Door de beperkte onkosten van aanleg en wegens een grotere efficiency, zouden de tarieven 50 % goedkoper worden dan de actuele tarieven.

Het betreft hier geen toekomstmuziek, zoals het artikel van dh. Labarthe, maar wel plannen, opgemaakt door de ingenieurs der Pennsylvania Railroad.

Elk rijtuig hangt aan één enkele rail, bij middel van twee stevige haken, die elk een stel van twee wielen insluiten welke uit staal en rubber vervaardigd zijn en aldus geluidloos rijden.

Het is de mening der experten in zake veiligheid, dat later, in het centrale grasperk van alle autostraden de enkele rij palen voor de zweefspoorweg zal opgericht worden.

Deze plannen zijn slechts een verbetering van de « Schwebebahn » der Wuppertalvallei (Rijnland) die nog immer functioneert en dit sedert 1901 (!) Op de spitsuren vervoert deze zweefbaan tot 4.200 passagiers per uur in elke richting.

Binnen kort, meer bijzonderheden over deze eigenaardige Europese zweeftrain.

OPZETTELIIK BLIND.

De tram, zoals gewoonlijk, stampvol.

Een reiziger, op een gezellige plaats gezeten, schijnt in diepe slaap gedompeld.

De ontvanger klopt hem op de schouder :

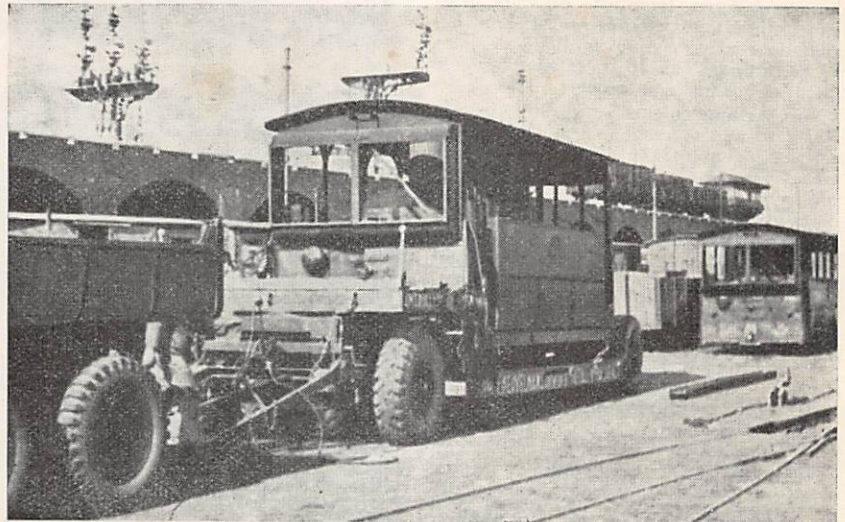
— Mijnheer, als ge zo blijft slapen, zult ge voorbij uw bestemming rijden.

— Maar ik slaap niet, antwoordt de reiziger.

— Wat ? Maar Uw oogen waren gesloten en...

— Wel ja, vervolgt de andere zonder te verpinken, maar dat is omdat ik er een hekel aan heb dames te zien rechtstaan in een tram.

Zijn Taak is Volbracht.



De laatste reis. Door zijn aartsvijand de vrachtwagen wordt een van onze sympathieke stoomtuigen naar het kerkhof van oud ijzer vervoerd

Vergeten wij deze machine niet. Zij heeft de Buurtspoorwegen tot stand gebracht. Vóór haar gloeiende vuurhaard zijn twee generaties voorbij gegaan. Op

deze locomotief hebben mannen dag en nacht gezwoegd. Nooit genoeg zal men de goede wil en de beroepsgeest van onze machinisten en stokers begrijpen en waarderen en meer in 't bijzonder tijdens twee lange oorlogsperiodes, alleen maar om... op tijd te komen (photo Keutgens).

EEN NIEUW TYPE VAN TRACTOR-AUTO

De werkplaats van Destelbergen heeft vier chassis verwezenlijkt van een auto-tractor met nieuwe afmetingen en volgens gegevens verstrekt door de Directie Tractie en Materieel.

Het chassis met de G. M. motor heeft een gewicht van 8 T.

Nu is aan de werkhuisen van Andenne de moeilijke taak weggelegd de kasten te bouwen.

Tot hiertoe werden de G. M. motors op verzuurde railauto-chassis geplaatst. Het dood gewicht bedroeg 19 T.

Deze rijtuigen hadden een hoger tractierendement dan onze locomotieven van 16 en 18 T., die geladen met kolen en water tot 20 T. bereiken.

Het bleef nochtans een proefperiode en een voorlopige oplossing. In alle opzich-

ten was het beter uit te gaan van een zwaar chassis welke zonder moeilijkheden het bijkomende gewicht nog zou verdragen.

Het betreft hier seriewerk. Kalibers werden opgemaakt, die op aanzienlijke wijze de kostprijs zullen verminderen.

Wij zullen alle nadere bijzonderheden geven, zodra deze rijtuigen in dienst gesteld worden.

Dit zal het verdwijnen van de stoommachine nog verhaasten. Zekere locomotieven zullen naar het oud ijzer verwezen worden, de andere, die nog in goede staat verkeren, zullen voorlopig geborgen worden.

Dit is de onverbidde wet van de vooruitgang. Zullen wij het nog meemaken : de onttronning van de Diesel door de atoomkracht ?

◆ Gaat U ook naar Wenduine dit jaar ? ◆

Wij weten dat meer dan één onder U ons zouden kunnen antwoorden: « Waartoe dient het een verblijf in het Rustoord aan te vragen? Verleden jaar, bij mijn inschrijving, waren alle plaatsen reeds ingenomen en, bijgevolg... »

Wees er van overtuigd, waarde lid, dat de beheerders de eerste zijn om te bevreemden dat niet meerdere appartementen, vooral deze zonder pension kunnen ter beschikking van de agenten gesteld worden. De uitbreiding van het Rustoord is hun grootste bekommernis. Maar, daartoe moeten zij de middelen hebben.

Ook richten wij hier een dringende oproep tot ALLE agenten van de N. M. opdat ALLEN zonder uitzondering lid zouden worden.

Dat diegenen, die oordelen de bijdrage van erelid of beschermend lid niet te kunnen betalen, tenminste de ware geest van solidariteit betonen welke hen bezielt door aan de afgevaardigde de jaarlijkse bijdrage van 10 fr. te storten. Vele kleintjes maken een groot.

Gij verlangt niet een verblijf in het Rustoord aan te vragen, zegt U. Maar er zal een ogenblik komen waarop U toch zult verlangen er enkele dagen door te brengen, of waarop U van een andere bedrijvigheid van het « Rustoord » zult willen genieten.

Maar anderzijds, moet immer het persoonlijk voordeel gezocht worden in hetgeen gegeven wordt? Denk aan de kinderen van uw collega's die een kuur van zuivere lucht broodnodig hebben.

Aarzel dus niet en stort uw bijdrage. Eens te meer dringt het Comité er op aan — en wij herinneren hier aan het artikel verschenen in « O. B. » van Mei 1948 — opdat de agenten zonder schoolgaande kinderen, een verblijf in het Rustoord buiten de schoolvacantie zouden aanvragen. Het is een vooroordeel te denken dat de zon alleen in Juli en Augustus het strand verlevendigt. In andere maanden telt men soms méér zonnige dagen en de lucht is niet minder gezond in Mei dan in Juli.

Rustoord van het Personeel der N. M. V. B.

Erevoorzitter :

De h. De Vos, M., Directeur-Generaal der N. M. V. B.

Raad van beheer :

De hh. Jacobs L., Voorzitter;
Perdieus, C., ondervoorzitter;
Vlamynck, A., penningmeester;
Dons, A., beherende directeur;
Van Vlaenderen, G., secretaris;
de hh. Corouge, J., Dehollander, D.,
Félix, J., Hoens, R., Van Hemeldonck,
L., Verbeke, F., Wafflard, L., leden.

Bijdragen :

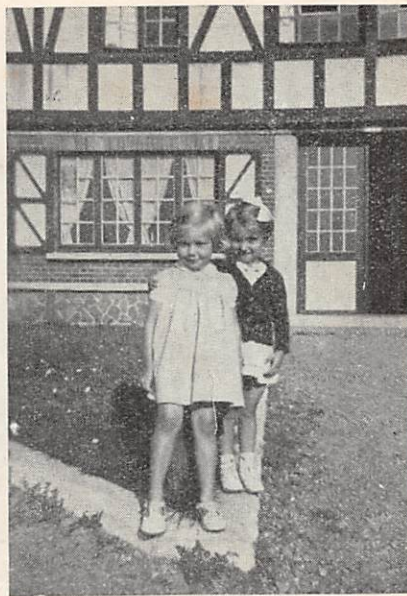
Ereleden 100 fr.
Beschermende leden 50 fr.
Werkende en sympathiserende leden 10 fr.

Hoe gehandeld om verlofdagen in het Rustoord door te brengen ?

Wendt U tot de afgevaardigde van het Rustoord in uw gebied. Kent U zijn naam niet, richt U dan tot de hoofdafgevaardigde van uw groep.

Lijst der hoofdafgevaardigden :

- Hoofdbestuur : de h. Cornellie, Bestuurssecretaris.
- Exploitatiegroepen :**
- Antwerpen : de h. Keutgens, klerk 1^o kl.
- Brussel : de h. Tissen, klerk 1^o kl.
- Henegouwen : de h. Liégeois, diensthoofd 1^o kl.
- Leuven : de h. Gabriëls, diensthoofd 1^o kl.
- Luik-Limburg : de h. Reusen, bewegingsoverste 1^o kl. en de h. Vandiest, diensthoofd 1^o kl.
- Namen-Luxemburg : de h. Wafflard, ea. klerk.
- Beide Vlaanders : de h. Van Vlaenderen, J., diensthoofd 1^o kl.



Onze papa is van de tram. De uwe ook? Kom dan met ons lekker spelen in 't zand.

Door tussenkomst van de afgevaardigde zult U op de hoogte gesteld worden van Reglement en verblijfsvoorwaarden, waarvan wij hierna de bijzonderste punten weergeven.

— In principe, lopen de verblijven van Zaterdag tot Zaterdag.

— De aanvragen dienen **uitsluitend opgesteld op formulieren** (te bekomen bij de afgevaardigde), en in het Rustoord toe-komen **vóór aangegeven data**.

— **Prijzen :**

1^o **Appartement** (keuken en kamer) per week en voor zes personen maximum
Per gezin 400 fr.
supplement per kind niet ten laste 50 fr.
supplement voor iedere persoon vreemd aan het gezin 100 fr.
vb. : Agent der N. M. V. B. echtgenote, drie kinderen en tante 400 + 100 = 500 fr.

2^o **Pension :**

a) **Kamers**, per week,
per bed voor één persoon . . . 100 fr.
per bed voor twee personen . . . 150 fr.
per kooi-bed voor kind 50 fr.

Het leveren der beddelakens is in deze prijzen begrepen.

b) **Maaltijden :**

Prijs (**dienst inbegrepen**) per persoon en per week, voor drie maaltijden per dag :

1^o van 25 Juni tot 10 September 615 fr.
2^o a) van 2 April tot 25 Juni

10 % vermindering 555 fr.

b) van 10 tot 24 September

10 % vermindering 555 fr.

N. B. — 1^o Afslag voor kinderen onder de 7 jaar; 2^o 's Zaterdags wordt geen middagmaal opgediend.

vb. : Agent, echtgenote, kind :
3 × 555 (of 615) + (150 + 100) = 1.915 (of 2.095) fr.

3^o **Camping :**

Een kampeerterrin ligt bij het Rustoord. Dit afgebakend terrein is voorzien van drinkbaar water en gezondheidsinrichtingen.

De leden kunnen er hun tent opslaan tegen volgende voorwaarden :

1^o Vaste vergoeding van 10 fr. daags.

2^o Twee frank per dag en per persoon.

**BEREIDT VAN HEDEN
AF UW VERLOFDAGEN VOOR.**

Het Comité.



Er heeft iemand de beestenwagens willen openbreken. hé ?