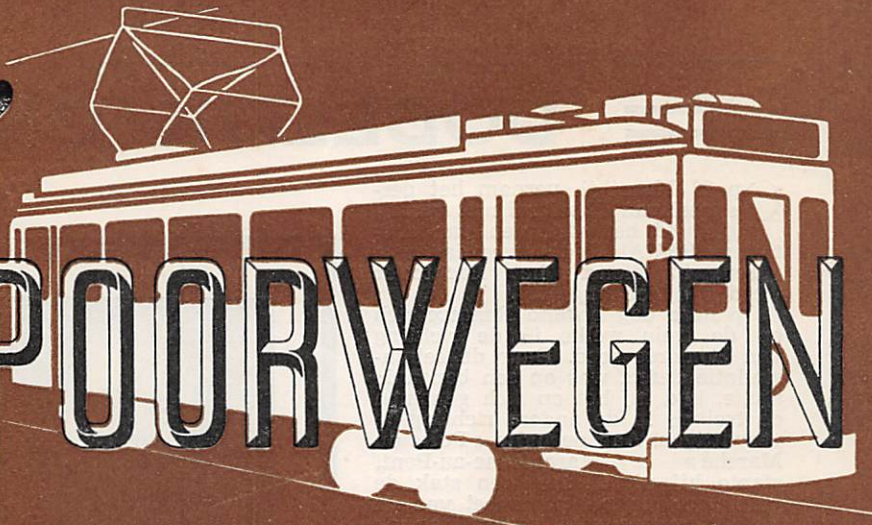


Onze BUURTSPOORWEGEN



4^{de} JAAR - N° 19

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

M E I 1 9 4 9



— Allebei 40 jaren trouwe dienst.

(Ph. Roels).

DODELIJK ONGEVAL

Op 28 Maart jl. vernam het personeel van Charleroi met verslagenheid het afsterven van controleur RENAUX, die twee dagen te voren, in dienst, het slachtoffer werd van een ongeval.

Op deze dag bevond Renaux zich op de trein welke in de richting van Bomerée reed. Daar de seininstallatie defect was op een bepaalde sectie, had hij het op zich genomen de treinen in de andere richting te verwittigen. Aan de halte « Puits du Marché » te Marchienne-au-Pont, stapte hij uit de trein en stak de rails over om het personeel van de trein komende uit Charleroi op de hoogte te brengen.

Een auto welke in dezelfde richting bolde, maaide onze collega van de steenweg. Hij werd gekwetst aan het linker oog en zijn linkerbeen werd gebroken. Naar het hospitaal overgebracht zou hij er twee dagen nadien overlijden.



De lijkplechtigheden grepen plaats in tegenwoordigheid van een talrijke afvaardiging van het personeel. Op het kerkhof, nam de H. Fondu het woord in naam van het personeel. De heer E. a. Ingenieur Declercq herinnerde aan de beroepshoedanigheden van de afgestorvene. Inderdaad, sinds twee jaar controleur benoemd, had hij daarbij gedurende zijn meer dan 40 jaren dienst nimmer een straf opgelopen.

De H. Romain, E. a. Inspecteur bij de Directie van het Personeel, groette in naam van de H. Directeur-Generaal het stoffelijk overschot van agent Renaux, en bracht hem vanwege de Nationale Maatschappij een laatste hulde.

« Onze Buurtspoorwegen » houdt er aan in deze droeve omstandigheid aan Mevrouw Renaux zijn gevoelens van deelneming aan te bieden.

EERVOLLE VERMELDING



Charles Lepoivre.

Op 27 Februari jl. deed zich te Binche tijdens de carnavalfeesten een jammerlijk incident voor, dat alleen door de locale dagbladen vermeld en gecommentarieerd werd.

Zichier het relaas van de feiten volgens één der getuigen.

Omstreeks 18.30 u. had wattman Charles Lepoivre, een tram van de lijn nr. 90 tot bij de halte van de rue de Mons gebracht. Daar werd een ogenblik stilgehouden, omdat een massa volk de weg versperde.

Op zeker ogenblik deed de politieagent, gelast met de verkeersregeling, teken aan onze wattman dat de weg voor hem vrij was en de buurttram zette zich in beweging. Dit was schijnbaar niet naar de goesting van een vermomde en overdreven uitgelaten bende.

De ontvanger op de aanhangwagen, de H. Henri Dupont, kreeg het eerst aan de stok. Hij werd met slagen overladen door de laffe gemaskerde personen, zodat hij overvloedig bloed verliezend langs wonden aan het hoofd, onmiddellijk door een geneesheer moest verzorgd worden.

Ondertussen vielen andere personen van de groep de geleider aan. Deze, door de onverhoedse aanval verrast, behield nochtans genoeg koelbloedigheid om het gevaar te doorzien en zijn trein tot stilstand te brengen.

De rekels grepen toen naar de kruk van de controller welke ze op de stand maximumsnelheid brachten terwijl ze dh. Lepoivre, die zich letterlijk aan de remmen vastklemde, wilden wegsleuren. Dank zij de kloekmoedige houding van deze agent, die ondanks alles zijn post niet verliet en de remmen gesloten hield, kon een ware ramp vermeden worden.

De hoofdontvanger Maurice Dufeignies ontsnapte aan de zinloze aanval maar niet zonder enkele lichte kwetsuren opgelopen te hebben. Zonder zich te bekommeren om slagen en beledigingen wist hij de elektrische stroom door middel van de automatische schakelaar af te snijden, waarna hij zijn makker Lepoivres kon bijstaan.

De gerechtelijke politie van Charleroi heeft een streng onderzoek ingesteld.

De heer Directeur-Generaal heeft de drie agenten gefeliciteerd voor hun beroeps- en hun moedige houding.

Het personeel dat ieder jaar tijdens de carnavalperiode de dienst der lijnen doorheen Binche verzekert, is er aan gewoon op deze dagen geplaagd en bespot te worden.

De menigte opgezweept door het rhytme van de roffelende trommels en de buitengewone stemming spaart onze agenten noch slagen met de varkensblazen, noch spottende uitlatingen. Dit alles wordt goedsmoeds aanvaard want zijn zij zelf geen kinderen van de streek?

Zij weten immers wel op tijd en stond hun belagers van antwoord te bedienen. Maar deze lage en brutale aanval, op geen enkele wijze te rechtvaardigen, is en blijft een onnoemelijke daad.

Wij zijn er blij om de gelegenheid te vinden aan al de leden van het personeel de eervolle houding van deze agenten te kunnen bekend maken. Hun merkwaardig gedrag in deze spijtige omstandigheden weze een voorbeeld voor allen.



Henri Dupont.



Maurice Dufeignies.



Omwillen van de dringende noodzakelijkheid reeds sedert December geschreven artikelen thans te publiceren, zien wij ons ertoe verplicht het verschijnen van onze kroniek over de « Evolutie van de Buurtspoorlijn » voorlopig stop te zetten. In het Julinummer zullen wij een belangwekkend verluicht artikel over « Het creosoteren der dwarsliggers » opnemen en daarna de onderbroken kroniek voortzetten.

★

Toezicht over het verkeer
van de
Vervoersondernemingen
door de
radiotelefonie

★



Cliché Bell Téléphone.

ONDER de talrijke verbeteringen en verwezenlijkingen op radiogebied die gedurende de oorlog tot stand kwamen, is er een die voor het groot publiek van uitzonderlijk belang is: de mobiele radiotelefonie op ultra korte golflengte. Tot vóór enkele tijd was de mobiele radiotelefonie enkel bruikbaar op schepen en in vliegtuigen. Nu kan ze ook toegepast worden op de voertuigen te land: auto's, vrachtwagens, locomotieven, enz...

Door in die zin gespecialiseerde tijdschriften weten we dat steden als Boston, Baltimore en Pittsburgh de ultra korte golven niet alleen aan boord van politie- of pompiersvoertuigen gebruiken, maar eveneens om

EEN WEINIG TECHNIEK.

De ultra korte golven maken het gebruik van zeer kleine antennes met een uitstekend rendement mogelijk. Zij hebben bovendien de eigenschap dat ze zich ongeveer zoals het licht verspreiden. Zij volgen de ronding der aarde niet en gekomen aan de horizon verdwijnen zij in de ruimte. Hieruit volgt dat een zender die bv. in Antwerpen zou opgesteld zijn, in Luik niet meer kan gehoord worden, zodat in deze beide steden dezelfde golflengte zou kunnen gebruikt worden zonder dat de ene door de andere zou gestoord worden.

Een andere eigenschap van de ultra korte golven is dat ze zeer gemakkelijk weerkaatst worden. De gevels der huizen zijn als 't ware zoveel spiegels die deze golven in alle richtingen weerkaatsen, zodat dode plekken uitgesloten zijn. Een voertuig kan aldus doorlopend in verbinding blijven met een centrale post.

Verscheidene firma's, waaronder de Bell Telephone Mfg. Co, te Antwerpen, heeft een zender-ontvanger gebouwd waarvan de afmetingen klein genoeg zijn om het geheel in de bagagekoffer van een auto te plaatsen, zonder dat het er veel ruimte in beslag neemt. Het toestel wordt geheel op afstand bediend door middel van een kleine controle-eenheid die op het instrumentenbord bij de voerder geplaatst wordt. Het gebruik van het toestel is even eenvoudig als dit van een gewoon telefoontoestel.

Ieder organisme dat een korte golfpost in gebruik heeft (politie, douane, taxis, enz...) of ieder particulier (dokter, schipper, enz...) bezit een eigen golflengte. Indien echter een organisme meerdere

rijtuigen in dienst heeft die alle over dezelfde golflengte beschikken, worden de tot één van hen gerichte mededelingen door al de andere opgevangen.

Heden ten dage kan men een selector plaatsen die de mededeling pas laat doorgaan, nadat een voor ieder rijtuig verschillend codenummer gegeven is.

Ziedaar in 't kort hoe het er mee staat inzake technische mogelijkheden.

Men begrijpt gemakkelijk dat het vermogen om zo te zeggen een telefoon mee te nemen op de baan, op spoor of op het water, een wijd toepassingsveld daarstelt.

In België aanvaardt de Regie van Telegraaf en Telefoon reeds de aanvragen, daar ze noodzakelijk tot een verdeling van de beschikbare golflengten moet overgaan, en verleent « tijdelijk doorlopende » machtigingen.

De radioverbinding in een tramnet.

Het S. V. B. A. gebruikt gemiddeld 3.400 agenten (geleiders en ontvangers) per dag; op de punten rollen 1.250 rijtuigen uit de verschillende stelplaatsen. Dergelijke getallen tonen aan dat deze exploitatie een der dichtste tramwaystadnetten van Europa vormt. Wij kennen voldoende de aanvallen en de schimp die de automobilisten en zekere journalisten de stadstram toesturen, terwijl het honderdmaal is bewezen dat, bij afwezigheid van een metro, in de grote steden de tram het enig economisch massavervoermiddel uitmaakt.

Nochtans dient ieder ontijdig opont-houd op het spoor vermeden en is een onderbreking van 5 minuten van groot belang.

de verkeersstromingen op hun tram- of trolleybuslijnen tot een minimum te herleiden.

Wij zijn ervan overtuigd dat vele onzer landgenoten zelfs niet weten dat het Stedelijk Vervoer in de Brusselse Agglomeratie (S. V. B. A., of in de Franse taal: T. U. B.) sedert ruim twee jaar dagelijks een ultra korte golfzender in gebruik heeft, die samen met een sinds lang bestaande gewone telefoon « dispatch » functioneert.

In een volgend nummer zullen wij een afzonderlijk artikel wijden aan de werking van de « dispatch » van het S. V. B. A.; in dit hoofdstuk bepalen wij ons er toe U de wijze waarop de mobiele radiotelefonie wordt aangewend, uiteen te zetten.

Met dit doel heeft het S. V. B. A. sedert lange jaren een « dispatching »-kantoor ingericht, telefooncentrale die tot doel heeft de inlichtingen betreffende het tramverkeer op te vangen en van de Directie uitgaande richtlijnen ter uitvoering rond te geven.

De dispatch, waarvan ieder agent het telefoonnummer kent, wordt verwittigd door de eerste getuige van een ongeval.

Deze post wordt dag en nacht door twee speciaal uitgekozen agenten bediend. De « dispatchers » zijn bekwaam de te nemen maatregelen vast te stellen en ze mede te delen aan controleurs, die zich voortdurend in de nabijheid van een telefoonpost op verschillende plaatsen van het net bevinden.

Deze organisatie omvat eveneens verkeersinspecteurs, geselecteerde elementen die komen uit het bedienendkader. Vroeger werden deze inspecteurs, op ronde op het net, verwittigd dat er een onderbreking was gebeurd.

Zij moesten zich naar dit punt begeven soms per auto, dikwijls per tram of zelfs te voet. Meestal kwamen ze te laat om aan reeds door controleurs genomen maatregelen te verhelpen.

Het ideaal middel om zonder verwijl een op het net reizend inspecteur te treffen, is de radio.

De « dispatching » van het S. V. B. A. bezit sedert 2 jaar een zenderontvangtoestel dat in verbinding staat met de op het net aan boord van een auto rondrijdend inspecteur. Deze auto is voorzien van een zender-ontvangtoestel dat over dezelfde golflengte werkt als de post van de dispatch.

De ter hulp geroepen inspecteur kan zich dan rechtstreeks en onmiddellijk

naar het door de dispatch aangegeven punt begeven. *Gedurende het traject* blijft deze laatste in verbinding met de inspecteur om hem bijkomende inlichtingen te verstrekken nopens de zending die hij moet vervullen en hem geleidelijk mee te delen wat hij weet over de maatregelen, die ter plaatse door het aanwezige personeel werden genomen.

Op het ogenblik dat de inspecteur ter bestemming komt, beschikt hij reeds over alle elementen die hem zullen toelaten vlug en doelmatig te handelen.

De uitgave voor een radioinstallatie overtreft nauwelijks de jaarwedde van een bediende.

Ten einde de door dit rijtuig geboden mogelijkheden tot een maximum op te voeren, werd een eenvoudig hulpgereedschap voor tramwagens hieraan toegevoegd: zekeringen, geïsoleerde tangen, rubberhandschoenen, wisselsleutel, enz...

Practische voorbeelden van toepassing.

Een Zondag in Juni, wordt een zaking van de spanning gevolgd door ont koppeling tengevolge van de opeenhoping van rijtuigen, medegedeeld aan de Dispatch, op het net door het Zoniën-woud tussen Oudergem (Woud) en Ter-vuren (hier gaat het om een halfstadslinje die te vergelijken is met een buurtlijn).

De radiowagen is vlug ter plaatse, op een punt waar geen openbare of private telefoonposten zijn, en wordt kort daarop vervoegd door de wagen van de inspecteur van de elektrische dienst.

Vervolgens komt snel een verbinding tot stand tussen deze en de onderstations die het betrokken net als volgt kunnen voeden:

- a) langs radio tussen de inspecteur van de elektrische dienst en de dispatching;
- b) dispatching en telefooncentrale van de elektrische dienst langs rechtstreekse telefoon;
- c) tussen telefooncentrale van de elektrische dienst en de onderstations langs rechtstreekse draad.

Aldus kan de inspecteur van de elektrische dienst met gemak richtlijnen geven aan de agenten van de onderstations, de duur van de onderbreking tot een minimum herleidend. Intussentijd nam de dispatching, verwittigd van de inzake stroomvoeding genomen maatregelen, de exploitatiemaatregelen die zich opdrongen.

Wij kozen ook het volgend geval, omdat het zeer typisch is.

Te 14 u. 13 wordt de radiowagen ervan verwittigd dat zich een ongeval voordeed aan de luchtlinje, op 3 km. vandaar. Te 14 u. 30 klimt de voerder van de radiowagen op het dak van het rijtuig en snijdt met de tang uit de koffer de beschermendraad, die in contact was gekomen, door en herstelt het verkeer.

Het ladderrijtuig kwam later.

Het is ook juist tussen de depannage-ladderrijtuigen en de dispatching dat het gebrek aan verbinding zich best laat gevoelen.

Het gebeurt dat het hulpladderrijtuig onderweg geen controleur ontmoet, het personeel zal dus alleen de aard van de kortsluiting moeten zoeken langsheen de lijn.

Daarenboven blijven, bij het S. V. B. A., twee ladderrijtuigen als hulp in de garage; de andere zijn dagelijks op weg voor het onderhoud en de gewone herstellingen.

Indien één van de twee rijtuigen wordt opgeroepen, zal het anders slechts voor

een ernstig geval buitenkomen. Welk voordeel het eerste ladderrijtuig, dat zijn taak beëindigde, door de radio te kunnen verwittigen dat men het vraagt op een ander punt van het net!

Dit hoopt het S. V. B. A. in de toekomst te verwezenlijken. Aldus zou de dispatch het personeel van de ladderrijtuigen van de binnengekomen inlichtingen kunnen op de hoogte houden.

België was steeds voraan waar het gaat om vooruitgang op het gebied van de radioverbindingen en het is ons aangenaam vast te stellen dat het een Belgische tramonderneming geldt die sedert einde 1948 één der eerste, zoniet de alle-reerste in Europa was om deze nieuwe techniek aan te wenden.

Bij de Buurtspoorwegen, zijn onze stadsnetten niet zeer dicht, maar als wij bv. bedenken dat tal onzer elektrische rijtuigen, te Antwerpen zoals te Luik, tot in het centrum van de stad doordringen en over lange afstanden de installaties van de Stadstramwagenschappijen benutten, ziet men onmiddellijk het belang van dergelijk dispatchingsysteem, zelfs tussen twee maatschappijen gecombineerd, vooral daar in het geval van de hogergenoemde steden, de stelplaatsen en garages voor hulprijtuigen van de Buurtspoorwegen zich zeer ver van de middenstad bevinden.

Het is onze mening dat over enkele jaren de prijzen van deze toestellen zozeer zullen kunnen worden verlaagd dat er in de vervoerondernemingen een

gewoon gebruik zal worden van gemaakt.

Laatste toepassingen.

BIJ DE N. M. B. S.

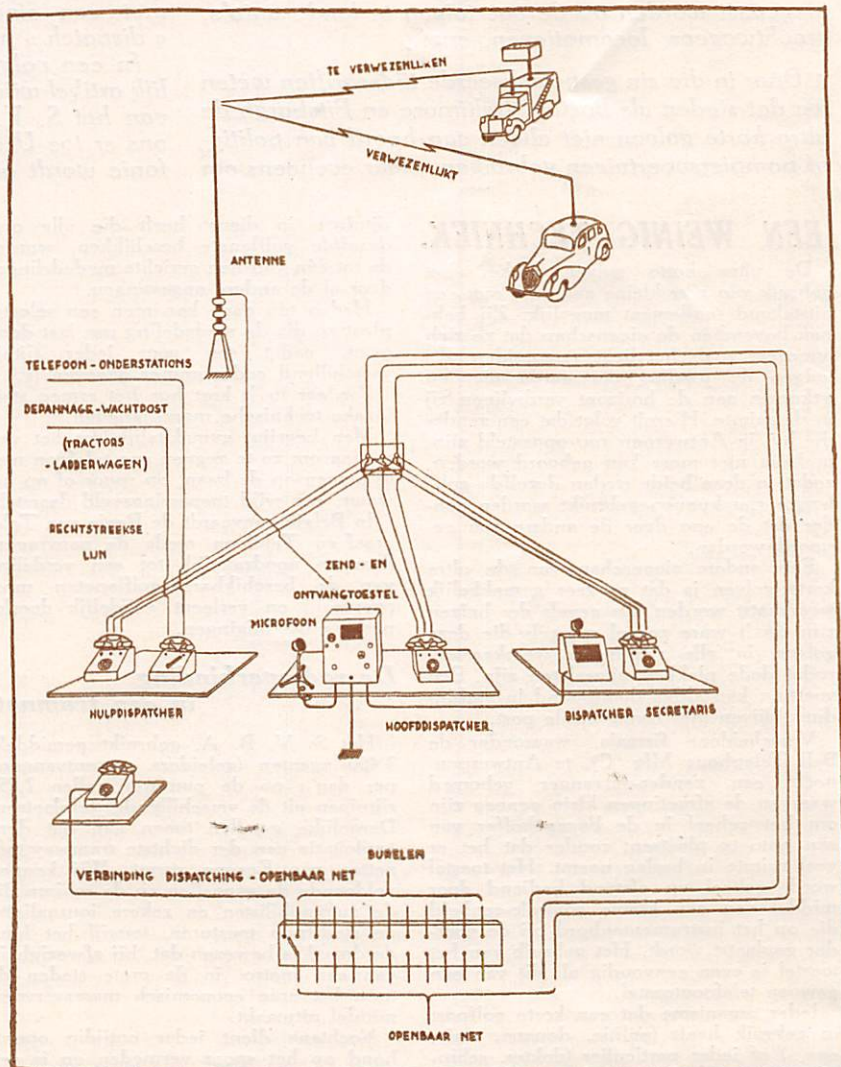
Wij menen te weten dat de N. M. B. S. de eerste is die, sedert het einde van de oorlog proefnemingen deed met radio-telefonie in auto.

Het gebeurde nochtans onlangs dat de N. M. B. S., na talrijke proefnemingen te hebben gedaan, een Engels zenderontvangstoestel en een gelijkaardig steviger Amerikaans toestel en speciaal opgevat om op locomotieven te worden gebruikt, aankocht.

Het Engels toestel is hetzelfde als dat hetgeen het S. V. B. A. in dienst heeft terwijl het Amerikaans toestel door een turbodynamo, geplaatst op de locomotief, dient gevoed.

Deze post zal ingang vinden in de sorteer- en vormingsstations, om de « loco » tot staan te brengen, aldus de signalen vervangend die totnogtoe werden gegeven door groen of rood licht en door sirene. Het rendement van de machine en de veiligheid van de bewegingen zal er worden door verhoogd.

De autopost werd gebruikt om de ploegen te beschermen die werkten aan de buitenophanging tussen zekere stations van de lijn Brussel-Charleroi. De stationoverste verwittigde de werf dat de lijn ging bezet zijn en dat de beweegbare ladders en de wagentjes dienden weggeruimd.



Op het gebied van de veiligheid, hadden de door het Amerikaans leger gebruikte toestellen, en die men zich tegen lage prijzen bij de O. M. A. kan aanschaffen, grote diensten kunnen bewijzen, bv. bij mistig weder voor de vrijwaring van de werven. Ongelukkiglijk werd de bruikbare lengte door de Regie van Telegraaf en Telefoon geweigerd en werd de zaak nog niet beslecht. Zoals men vaststelt, is bij de N. M. B. S. het tijdperk van studies en proefnemingen reeds voorbij en zijn de mogelijke toepassingen veelvuldig.

BIJ DE «TAXIS VERTS».

Wij hebben eveneens vernomen dat de belangrijkste taximaatschappij van Brussel, de «Taxis Verts», er vast toe besloten is soortgelijke toestellen op hun wagens aan te brengen.

De Directeur van deze Maatschappij, de H. Souchotinsky die voor twee jaar een studiereis ondernam in Amerika, heeft ons uitvoerig beschreven hoe dit procédé in de V. S. A. wordt gebruikt. Indien aldaar het vervoer per taxi in een zekere stad door 5 maatschappijen wordt geëxploiteerd, bezitten deze 5 Maatschappijen op ieder rijtuig zogenaamde «two ways talkies». Veronderstellen wij dat een particulier naar het centraal bureau telefoneert om een taxi. Daar de stad in sectoren is verdeeld,

roept de dispatch een of ander gecodificeerd nummer van een taxivoerder welke zich in deze zone kan bevinden. Onder hen die antwoorden, wordt er één gekozen en ter plaatse gezonden. Men raadt gemakkelijk de winst aan. Tijd en materieel die aldus wordt verwezenlijkt. Dit alles zou te Brussel kunnen gebeuren, maar de Regie van T. T. verleent zeer moeilijk een golfrequentie.

De ... Souchotinsky vertelt ons een plezierige anecdote waarvan hij persoonlijk getuige was te Washington.

In Amerika mag eender wie plaats nemen in de taxi die U bezet... op voorwaarde dat hij in dezelfde richting ga als U. Een man dus bestormt de door onze woordvoerder reeds genomen taxi; na enige tijd zegt de nieuwe reiziger tot de chauffeur dat hij naar zijn bureel zou moeten telefoneren. De taximan houdt zijn wagen stil langs het gaanpad, haakt het toestel af en geeft het nummer van het bureau aan zijn centrale post; de dispatcher antwoordt: «Rijd door, we roepen U op...» Drie minuten later, roept de luidspreker van de wagen de naam van de voerder, deze haakt af, blijft staan en geeft de hoorn aan de klant die vanuit de taxi tot zijn bureel spreekt. Het plezierigste is dat, na de verbinding te hebben bekomen, de reiziger een goed drinkgeld gaf aan de chauffeur... en uitstapte; de Directeur van de Taxis Verts kon zijn reis voortzetten.

Stippen we ook nog aan het gebruik van een zender-ontvanger door de pompiers van Anderlecht, onlangs vermeld in de pers.

EN ZIEHIER DE «TROLLEY PHONE».

Steeds op «tramway» gebied leert het tijdschrift «Modern Tramway» ons, in zijn Februarinummer 1949, dat de stad Pittsburgh (U. S. A.) pas een nieuwe levering van 100 P. C. C. aankreeg; na uitvoering der bestelling, zal zij er 666 bezitten.

De P. C. C. ruituigen van de tussenstedelijke lijnen gaan uitgerust worden met het nieuw «Trolley Phone» system, dat aan de waggons zal toelaten in voortdurend contact te blijven met de centrale verkeerscontrolepost zonder zijn zetel te verlaten. Op die wijze zullen richtlijnen kunnen worden gegeven bij hoogdringendheid en in enkele seconden worden uitgevoerd; men denkt dat deze nieuwheid nog meer efficiency zal geven aan de tramesexploitatie. Men ziet onmiddellijk dat het daar gaat om een verbetering die ons speciaal aanbelangt, gezien het groot aantal geëlectriceerde tussenstedelijke lijnen die wij bezitten.

De «Trolley Phone» functionneert door het gebruik van draaggolven met modulatie op hoge frequentie langs de contactdraad.

Men ziet dat het geen eigenlijke radiotelefonie meer is; tenalotte is het alsof men er in slaagde, zonder onderlinge storing, meerdere telefoonverbindingen gelijktijdig door te zenden over één enkele draad, wat gebruikelijk is in eenvoudige telefonie.

Het toestel heeft talrijke proefnemingen ondergaan, weegt 20 kg. en geeft algehele voldoening. Meerdere trammaatschappijen wonden de proefnemingen bij.

Onze Beroepsopleiding

EEN groot aantal private en openbare ondernemingen in België en in het buitenland hebben, sedert verscheidene jaren reeds, in hun schoot een organisme opgericht dat tot taak heeft het uitbreiden van de praktische en theoretische kennis van hun agenten.

In de eerste plaats halen wij aan de N. M. B. S. waar een uitgebreide dienst voor cursussen per correspondentie bestaat en merkwaardige centra voor de opleiding van leerjongens werden ingericht; tevens werd een schooltrein bestaande uit drie wagens, aangepast aan het onderricht in de seininstallaties.

De S. T. C. R. P. (metro en autobussen van Parijs) verbetert insgelijks voortdurend haar talrijke inrichtingen ter volmaking van haar agenten. Aldus stippen wij als voorbeeld aan het buiten gebruik stellen van een lange ondergrondse bocht, die thans als school dienst doet. Daar waar voorheen het eentonig geraas der metrotreinen weergalmd, treft men nu conferentiezaalen aan met kino- en projectieapparaten, klassen, boekerijen, enz.

De Nederlandse Spoorwegen blijven ook niet achterwege in hetgeen algemeen als noodzaak aangenomen is, te weten het bijkomend onderricht in de onderneming zelf.

Stippen wij nog als typisch voorbeeld aan, de school van de T. U. B. (Brusselse trams).

Het nut van en zelfs de behoefte aan beroepsopleiding voor de agenten der grote maatschappijen wordt heden ten dage niet meer in twijfel getrokken. De ondernemingshoofden zijn even overtuigd van de waarheid van deze thesis als van die, welke de modernisatie van machines

en gereedschap voorschrijft. Beide zaken gaan samen en de ene spruit voort uit de andere.

Een maatschappij mag van haar agenten toewijding en een zekere volmaaktheid eisen in de manier waarop zij hun functies vervullen. Nochtans, in haar eigen voordeel zeker, maar tevens uit sociaal gevoel, moet zij hun alle nodige elementen voor een degelijker prestatie verschaffen.

Het spreekt van zelf dat de organisatie van een dienst voor beroepsopleiding soms zeer lastig op te lossen problemen met zich brengt.

Aldus, wat onze maatschappij betreft, vormen de verspreiding van het personeel over gans het Belgisch grondgebied, het gezamenlijk of gelijktijdig gebruik van beide landstalen naar gelang van de streek, de onzekere financiële toestand, zoveel moeilijkheden die oprijzen bij de verwezenlijking van een volledig praktisch onderwijs.

Nochtans heeft de N. M. V. B. sinds ongeveer twee jaar de grondslag van een beroepsopleiding gelegd door het inrichten van cursussen per briefwisseling. Eerst werd de Algemene Inspectie gelast met dit werk; naderhand, bij de oprichting van de Directie van het Personeel, ging de opleiding over naar de Sociale Dienst.

Heden, hebben alle agenten zonder onderscheid van graad de gelegenheid volgende cursussen te volgen:

- cursus 1-1 : De Buurtspoorwegen.
- cursus 1-2 : De Wetenschappelijke Inrichting van de Arbeid.
- cursus 1-7 : De Comptabiliteit.
- cursus 3-3 : Luchtlijnen en uitrustingen voor spoorbanen met elektrische tractie.

Een woordje over deze laatstgenoemde cursus, van de hand van de h. E. a. Ingenieur Thomas.

Verlucht met een groot aantal tekeningen, schema's, plans, enz. gaat deze cursus beslist een groot succes tegemoet bij het personeel van de technische diensten en de beweging. Ook de beampten

zullen er vele interessante noties in vinden.

Wij hebben het genoeg te mogen vaststellen dat, vergeleken met andere organismen, het percent leerlingen, welke het volgen der cursussen opgaven vooraleer deze te beëindigen, gering is. Overigens, levert de grote meerderheid der werken het bewijs van een buitengewone zorg. Dit strekt natuurlijk de leerlingen ter ere want een aanhoudende inspanning vergt meer moed dan een voorbijgaande goede impuls. Daarbij vindt deze constante inspanning noodzakelijk haar weerslag op al de verrichtingen van het individu.

Ook hebben bij de verschillende examens uitgeschreven door de N. M. V. B. voor de begeving van vrijstaande posten, verscheidene van onze leerlingen zich iedermaal tussen de eerste rangschikt.

Het is een feit dat de Beroepsopleiding bij de Buurtspoorwegen haar beginstadium noch niet ontgroeid is. De vertaling in de Nederlandse of Franse taal vertraagt het verschijnen der cursussen; de wekelijkse verbetering en inschrijving van enkele honderden werken vraagt ook een merklijke tijd.

Als besluit herinneren wij onze agenten, die hun kennis wensen uit te breiden, er aan dat zij allen het recht hebben de cursussen per briefwisseling te volgen en dit zonder onkosten van hunnen twee. Met dit doel richten zij hun aanvraag tot de Sociale Dienst der N. M. V. B., Beroepsopleiding, 14, Wetenschapstraat, te Brussel. In hun brief gelieven zij minstens twee van hogergenoemde cursussen, welke zij wenschen te volgen, te vermelden.

Als gevolg op deze aanvraag, zullen zij geregeld te hunnen huize één les van twee cursussen ontvangen, alsmede vragenlijsten. Deze vragen dienen beantwoord op een speciaal blad. Dit blad wordt geschoven in de briefomslag gevoegd bij de lessen, met het adres van de h. Directeur-Generaal. Deze brief wordt daarna, niet gefrankeerd, aan het loket van een postbureel afgegeven.

Wij raden vooral onze jongere agenten aan zich te laten inschrijven voor deze cursussen. Zij kunnen er slechts goed bij varen.

In onze
Werkhuizen

DE DRAAIBANK

DE draaibank wordt gebruikt voor het afdraaien van omwentelingslichamen die tussen centers, met klauwen of spanplaten opgespannen worden.

Beschrijving : De draaibank bestaat uit het draaibankbed, de vaste kop, de losse kop en de beitelslede.

1^o) *Het draaibankbed* dient tot steun van de verschillende onderdelen en het aandrijvings- en voedingsmechanisme; het is tevens voorzien van leidbanen waarlangs de slede geleid wordt.

2^o) *De vaste kop* bevat het aandrijvings- en voedingsmechanisme en ondersteunt de hoofdas. De hoofdas is op het uiteinde voorzien van een schroefdraad, die naar gelang de noodzakelijkheid dient tot het bevestigen van een meeneemstuk, een klauwplaat of een spanplaat.

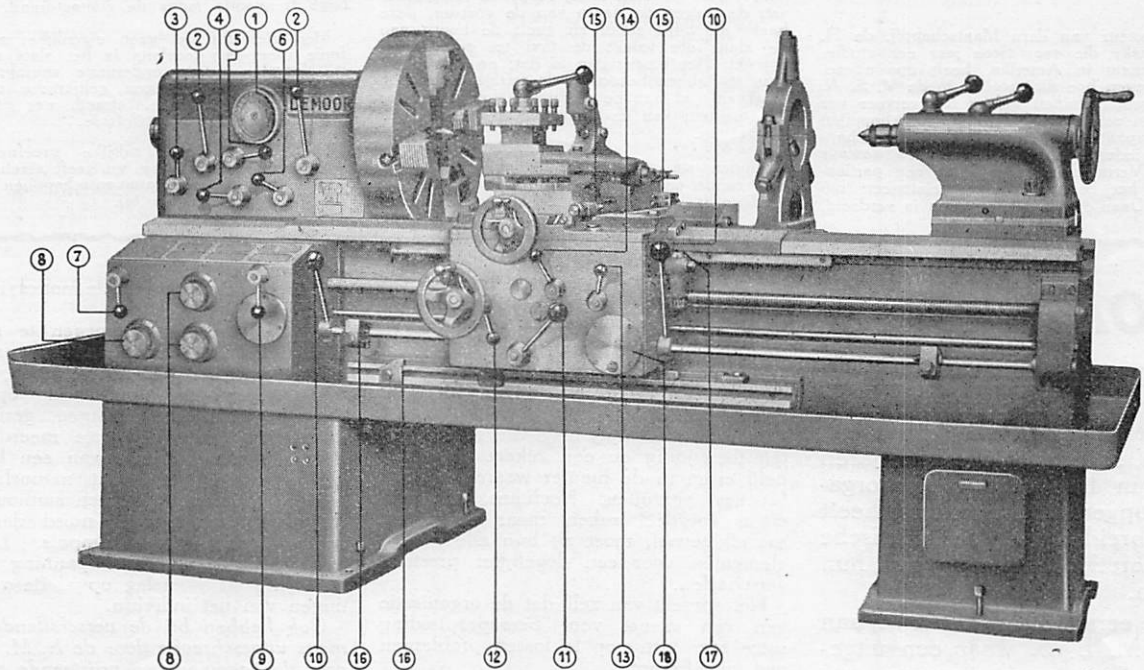
3^o) *De losse kop* draagt de losse centerpunt die dient tot tweede, niet meedraaiende, ondersteuning van de werkstukken die tussen centers draaien.

De kop en de punt kunnen afzonderlijk verplaatst worden.

4^o) *De beitelslede* bestaat uit :

a) *De langsslede* die dient voor het langsdraaien, zij wordt automatisch bewogen door een schroefspil met moerslot. Ze kan ook met de hand verplaatst worden door middel van een tandwiel en een tandlat.

b) *De dwarslede* die dient voor het vlakdraaien en inzetten van de beitel bij langsdraaien. Het automatisch bewegen gebeurt door een mechanische overbrenging van op de schroefspil of van een bijgevoegde spil. Handbeweging is mogelijk door een handwiel.



Cliché At. Demoor.

1. «Toveroog» dat toelaat aan de hoofdspil een snelheid in te leggen, die overeenstemt met de diameter van het draaiende stuk en de snijsnelheid, en dit zonder gelijk welk ander mechanisme met de hand te verplaatsen.
2. Handels die terzelfder tijd de deelschaal van het «Toveroog» en de schuifwielen van de hoofdspillen controleren.
3. Langzame beweging van de beitel voor hoge snijsnelheden Diametraal-Pitch of moduul.
4. Rechtstreekse versnelling en spoed-terugkeer
5. Rechte en linkse stap
6. Normale en grote stappen.
7. Metrische en Withwort stappen.
8. Verandering van stap
9. Langsdraaien en draadsnijden.
10. Platenkoppeling.
11. Afslaan van de sledebeweging. Bescherming tegen overbelasting.
12. Gangverandering voor langsdraaien
13. Sluiting van moerslot en moedervijs
14. Langs of vlakdraaien
15. Stootpunt voor afslaan van vlakdraaien
16. Stootpunt voor afslaan van langsdraaien.
17. Inzetindicator van draadsnijder
18. Smeerpomp voor aandrijfmechanisme, de sleden en leidbanen, die door de handel van de platenkoppeling bevolen wordt.

c) De draaibare slede op beitelsupport die dient voor het inzetten van de beitel bij vlak draaien en voor het conisch draaien. Op deze slede is de beitelhouder met de beitel bevestigd; de beitelhouder is draaibaar zodat de beitel verschillende standen kan innemen.

Werking : de hoofdas wordt aangedreven door een motor met regelbare of met vaste snelheid. Bij deze laatste gebruikt men traprienschijven of een raderkast, ten einde verschillende snelheden aan de hoofdas, dus tevens aan het werkstuk, te kunnen geven.

Van de hoofdas wordt de beweging door middel van tandwielen overgebracht op de schroefspil of bijgevoegde spil.

Bewerkingen :

Langsdraaien : Cylindrisch stuk ver-

minderen van diameter, cilindrisch stuk van verschillende delen voorzien, die elk een ander diameter hebben, (b. v. assen van rijtuigen).

Vlak draaien : stuk van gelijk welke vorm, aan de hoofdas vastgehecht, vlak draaien.

Draad snijden : een cilindrisch stuk voorzien van een regelmatige min of meer diepe gleuf waarop een moer zal draaien, hetzij om stukken samen te spannen, hetzij om een beweging te bekomen, (b. v. bouten, vijzen van vijzels).

Conisch draaien : een cilindrisch lichaam zodanig draaien dat het ene uiteinde van een kleinere diameter voorzien is dan het andere, (b. v. ronde spieën, tappen voor het dichtmaken van vlampijpen van stoomketels).

Bijzonderste soorten

van draaibanken :

De centerdraaibank : hierboven beschreven :

De revolverdraaibank : Deze draaibank bezit een revolverkop waarin een compleet stel van gereedschap bevestigd wordt nodig voor het bewerken van een bepaald massa-onderdeel. Bovendien is ze voorzien van een speciale inrichting voor het snel en juist opspannen van het werkstuk.

Bij het begin van het werk worden alle gereedschappen geregeld en door middel van een pal wordt gezorgd dat de kop bij het verdraaien altijd dezelfde stand inneemt.

Op een revolverdraaibank is het mogelijk met een in korte tijd geoefende arbeider, zonder dat het een geschoolde vakman hoeft te zijn, goed en nauwkeurig werk te verrichten.

De automatische draaibank : De automatische draaibank is een zelfwerkende revolverbank. Na het inrichten en regelen der bank en gereedschappen gebeuren alle bewerkingen automatisch zonder de tussenkomst van een arbeider. Men moet alleen toezicht uitoefenen en zorgen dat de afgewerkte stukken weggebracht worden.

Eén man kan meer dan één machine bedienen.

De kopdraaibank : Deze draaibank wordt hoofdzakelijk gebruikt voor het vlakdraaien. Ze bestaat uit een vaste kop met grote spanplaat en een dwarsbed met beitelsupport.

De wielendraaibank : die dient om de stalen banden van spoorwagwielen aan de buitenkant voor en na te draaien. Het profiel van de wielband wordt bekomen

door de werking van een speciale profielslede die gans automatisch werkt.

Hoedanigheden geëist van een goede draaier.

Een goede draaier moet kalm en opletend zijn; bij juiste en ingewikkelde werken kan een verkeerde beweging, veroorzaakt door zenuwachtigheid of onoplettendheid, het stuk of de bank beschadigen.

Hij moet kunnen plans lezen, zodat het hem mogelijk is een werk uit te voeren volgens plan zonder hulp van de meester-gast.

Hij moet zorg dragen voor het meetgereedschap, het snijgereedschap en de bank, o. a. invetten, zodat ze niet roesten, en geen harde voorwerpen op de leidbanden der bank leggen.

De draaier moet kunnen meten met schuifmaat en micrometer zodat het hem mogelijk is juist werk af te maken.

Het meten, vooral met de schuifmaat, eist een scherp zicht daar het moeilijk is

de deelstrepen die overeenkomen te onderscheiden.

De draaier moet ten slotte zijn werk goed verzorgen, zodat het een schoon uiterlijk heeft.

Moet er nog aan toegevoegd worden dat dit soort werk bestendige aandacht vraagt om een mooi resultaat te bereiken? De goede draaier is meester van zijn machine. Zij gehoorzaamt aan zijn bevel.

De geringste beweging wordt op het stuk overgezet en de vormloze stof wordt weldra een nuttig voorwerp. Wanneer dan eindelijk het werk ten einde is, en een nauwkeurige controle bewezen heeft dat het plan nauwkeurig weergegeven is, dan mag de draaier fier zijn verwezenlijking bewonderen.

Op zekere dagen zal hij de ware vreugde kennen van de artist. En dit is voor hem de grootste beloning.

A. Van Steenberghe,
tekenaar aan de N. M. V. B.
werkhuis Destelbergen.
Groep der Vlaanderen.

Chauffeurs, weet U dat ...

er in België gedurende de zes eerste maanden van 1948, 18.385 verkeersongevallen te betreuren vielen ?

AANTAL SLACHTOFFERS :

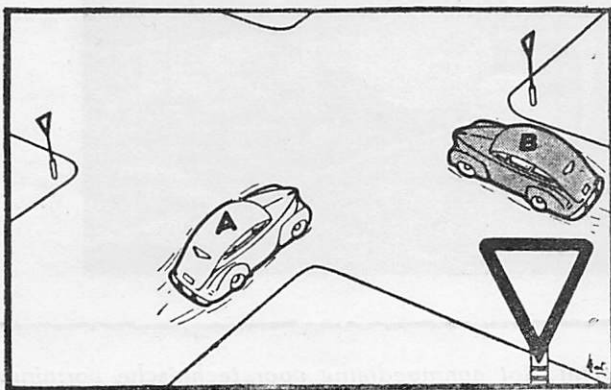
Gedood ter plaatse : 314 ; zwaar gekwetst : 1.199 ; licht gekwetst 4.995 ; totaal : 6.508 slachtoffers.

VOORNAAMSTE OORZAKEN DER ONGEVALLEN.

Overdreven snelheid	1.887
Een bewegend of stilstaand rijtuig voorbijrijden	3.145
Linksrijden	1.031
Niet in acht nemen van het voorrangrecht	5.260

U kunt bemerken dat de grote meerderheid der ongevallen het niet in acht nemen van het voorrangrecht tot oorzaak hebben.

Bestudeer dus aandachtig volgende schets.



Op de door « B » gevolgde weg bevindt zich een omgekeerde driehoek; hij is secundair, « A » heeft de voorrang op « B ».

Wanneer gij van een secundaire weg op een hoofdweg aankomt, geef voorrang aan het voertuig dat op de hoofdweg rijdt; rijd deze weg nooit op als er een ander voertuig aankomt.

Onthoud dat op het kruispunt van twee gelijke wegen, alsook op de openbare pleinen, rechts vóórgaat.

Rijd voorzichtig en kijk goed uit wanneer gij een waarschuwingsbord passeert dat U een onbewaakte spoorwagovergang aankondigt.

Neem de linkerbocht zo ruim en de rechterbocht zo kort mogelijk.

Steek voorbij langs de linkerzijde van de vóór U uitrijdende weggebruiker.

Voor

alle was...

VIXIL

Volmaakt zeepsoedat voor alle was

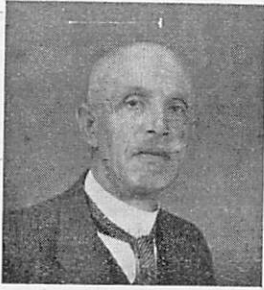
Het is een product Persil

Het is een product

Persil

MOOIE LOOPBANEN

Nieuws uit



De heer Dosogne,
Stationoverste 1ste klasse,
te Ohey gepensionneerd na 40 jaren dienst.



De heer K. Versmissen,
wattman te Zurenborg,
gepensionneerd na 41 jaren dienst.



De heer P. Van Menxel,
machinist te Westerloo,
gepensionneerd na 42 jaren dienst.

TE KUREGEM.

Op 1 April vierden de agenten van de werkplaats te Kuregem de oppensioenstelling van hun weigekende collega magazijnier R. Henaux. Het werd een mooi feest waarop de feesteling twee zetels en een prachtige pijp



overhandigd werd. Deze, zichtbaar ontroerd, bedankte zijn vrienden.

De zanger Anatole en het orkest van de A. N. A. V. verleenden hun medewerking.

De H. Limpach wist er het fut in te houden en de gezellige avond nam slechts zeer laat een einde.

PING-PONG.

Tot hertoe ontbrak ons de gelegenheid te spreken over de tafeltennisploeg van de kring «Entre-Nous» van de agenten van het Hoofdbestuur.

Deze afdeling, opgericht ruim drie jaar geleden, kent een merkwaardige bloei en heeft dit jaar medegedongen in het korporatief verbond van de U. B. R. A. S. C. O.

Wat ons nog meer interesseert, is het feit dat deze ploeg een vriendenmatch gespeeld heeft tegen de ping-pong-ploeg van de bedienden uit de Barastraat (Brussel). Deze laatste ploeg bestaat uit zeven spelers geleid door de gebroeders Rombaux; zij beschikken over een lokaal nabij de stelplaats aldaar.

O. B. zou gaarne te weten komen of er nog andere Ping-pong groeperingen bestaan.

Toeristische documentatie.

Op initiatief van «O. B.» en met goedkeuring van de Directie van het Personeel, werd er besloten in ieder groot centrum van het net een documentatie bijeen te houden bestemd om de verplaatsingen van onze agenten tijdens hun verlofdagen te vergemakkelijken.

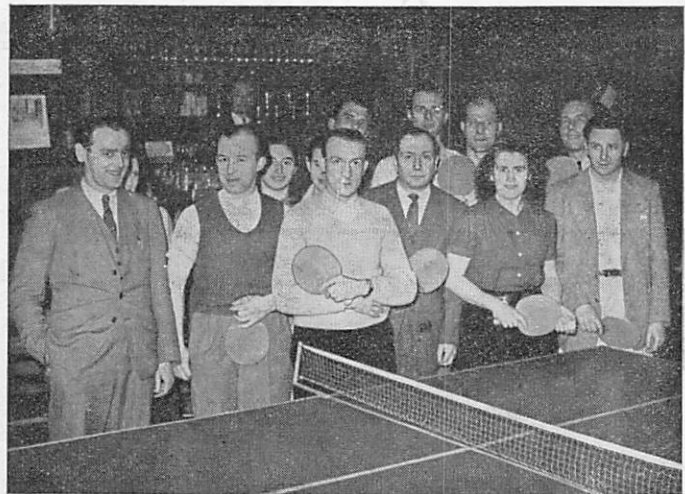
De uitbreiding van deze proefneming zal afhangen van het gebruik dat het personeel er van zal maken. In de meeste gevallen zal de documentatie toevertrouwd worden aan een agent welke in nauw contact is met zijn collega's. Zij bestaat uit kaarten, beschrijvingen van steden en wandelpaden, dienstregelingen in de exploitatiegroepen, een kaart van het net, enz...

Heruitrustingsvergoeding.

Een bijzondere heruitrustingsvergoeding, ook «premie voor Plechtige Communie» genaamd, werd uitgekeerd voor elk kind geboren in 1937, voor hetwelk de gezinsvergoedingen door de N. M. V. B. worden uitbetaald en waarvan de vader op 15 December 1948 in dienst was.

De dagen afwezigheid wegens ziekte of ongeval, de rustdagen en jaarlijkse verlofdagen werden als gepresterde dagen beschouwd.

Het bedrag van de premie werd op 1.000 fr. per kind vastgesteld.



Gedurende twaalf dagen — van 9 tot 20 Mei 1949 — zal er in gans het land propaganda voor de veiligheid gevoerd worden.

De Dienst der Veiligheid van de N. M. V. B. hoopt hieraan actief deel te nemen.

Het personeel zal te bekwamer tijd op de hoogte gesteld worden.

Premie tot aanmoediging voor technische vorming.

Van 1 Januari 1949 af, wordt de premie tot aanmoediging voor technische vorming aan de nieuwe rechthebbenden niet meer uitgekeerd vanaf het begin van het schooljaar of sinds de datum, waarop het kind de beroepsleergangen heeft aangevat, maar vanaf de maand gedurende dewelke de aanvraag van de premie werd ingediend bij de Sociale Dienst, Wetenschapstraat, 14, te Brussel.

de Buurtspoorwegen



De Voetbalploeg van Doornik. « Les hirondelles ».

In het Juli-nummer zullen wij de uitslagen nagaan van onze voetballers. De meeste clubs hadden enkele moeilijkheden te doorworstelen omwille van de ontslaggevingen welke vooral de jongere agenten trof.

In het Septembertijdschrift bespreken we de Basket-ball, een sport die gemakkelijk kan beoefend worden, daar er slechts een klein terrein en een gering aantal spelers voor vereist is. Wij vergeten dus de sport niet.

EEN BILJARTKAMPIOEN

Reeds werd hier gesproken over de internationale Basket-ballspeler alsook over een beroemde tennisspeler, die beiden leden zijn van ons personeel. Ditmaal hebben wij het genoegen U de heer Snoeys voor te stellen, bediende in de burelen van de stelplaats Merksem, die onlangs op schitterende wijze het Belgisch kampioenschap verwierf in Biljart kader 38/2 integraal.

Biljart is geen sport welke grote volksmassa's aantrekt. Haar practijk echter eist vanwege de beoefenaar grote hoedanigheden van koelbloedigheid en kalmte.

Het deelnemen aan een kampioenschap veronderstelt een geregelde training en een diep doorzicht in de techniek der classieke stoten. Het komt er niet alleen op aan punten te maken (caramboleren) maar tevens de ivoren ballen bijeen te houden.

De gewestelijke ziftingen begonnen op 15 Februari jl... In Antwerpen eindigden deze op 24 Februari. Onze kampioen werd eerste op 12 deelnemers geclasseerd in de categorie kader 38/2 integraal.

Kader 38/2 betekent dat de oppervlakte van de biljart verdeelt is in 9 vakken, 3 vierkanten met 38 cm. als zijde aan ieder uiteinde en 3 rechthoeken in 't midden.

In ieder vak mogen slechts twee caramboles achtereen gemaakt worden, met dien verstande dat bij de tweede stoot een der ballen het vak moet verlaten. Men kan zich voorstellen welke moeilijkheden zulks medebrengt. « Integraal » betekent dat deze regel ook van toepassing is op het middenvak (nieuw reglement).

Vijf deelnemers vatten de strijd aan voor het eindkampioenschap. De laatste partij werd gespeeld tussen Snoeys en de h. Duysens van Luik, die zelf de drie andere provinciale kampioenen had verslagen.

Ziehier de technische uitslagen van deze partij :

	Punt.	Beurt.	Gemid.	Hoog. r.
Snoeys	360	10	36	105
Duysens	309	10	30,9	112

Snoeys werd kampioen benoemd met een algemeen gemiddelde van 30 punten en een hoogste reeks van 105.



Het Verbond stelt veel hoop in de toekomst van Snoeys. Wij van onze kant feliciteren hem van harte voor zijn flinke prestatie en wensen hem een opvolger te zien worden van een Van Belle of een Moons..

Een
Weder-
varen
van
controleur
Speurneus



— Dag, chef, Zodus ge komt onze nieuwe autobus bezichtigen ?

S. — Ja. Men moet zich aanpassen. Ik veronderstel toch dat ge de tijd niet betreurt waar ge op de stoomtram van de ene wagen in de andere moest stappen...

— ... in de kletsende regen of door het roet van de locomotief? Nee, zulle. Maar wat vervelender is bij de autobus, dat is het ingewikkeld barema.

S. — Dat neem ik aan. Voor mij, die controle uitvoeren op lijnen van de groep en op verpachte lijnen, is dat nog erger. Om er wat van te krijgen, soms. Er zijn lijnen welke 0,50 fr., andere 0,70 fr. en nog andere welke 1 fr. per Km. rekenen. Daarbij komen de prijsverminderingen, die verschillen naar gelang de toestemming voor het oprichten van de lijn op deze of gene wet steunt.

— En ge vergeet de honden. Op één lijn zal voor Max de volle prijs moeten betaald worden...

S. — ... en op een andere lijn zal Mops voor niets de reizigers mogen aanblaffen, ten minste als hij dat doet van op de schoot van zijn meesters.

— Da's van pure jalouzie...

S. — Maar, à propos, van vermindering gesproken. Onlangs kwam ik 'n goeie tegen. Een reiziger, als gewoon burger gekleed, spreekt mij aan tijdens de controle op een autobus. Hij verklaart dat hij niet akkoord kan gaan met het feit, dat de ontvanger hem de volle prijs heeft doen betalen; hij is immers gendarm en maakt deel uit van het voetbalelfatal van zijn eenheid. Hij moet een match gaan spelen, dus is hij in dienst, dus 50 % vermindering...

— Ge moet maar durven!

S. — Tiens. Wat is dat?

— Een colli voor een hotel. Ze zullen betalen bij aankomst.

S. — Ja, maar dat moet U niet belleten er het middenste gedeelte van het speciale goederenbiljet op te plakken. Hebt ge ten minste zulke biljetten in voorraad?

— Wat wilt ge, chef. Acht dagen geleden stond ik nog op de stoom.

S. — Hewel, ge zult er bestellen als ge voorbij de stelplaats komt. En geef nu maar 't vertreksein, 't is meer dan tijd.

— Da's ook iets triestig, zie. Twintig jaar lang heb ik het sein geblazen en nu...

S. — Voelt ge zo'n behoefte om uw longen leeg te blazen?

— Wel, dat zijn van die gewoonten, zie. En ik begin er ernstig aan te denken als compensatie mij te laten inschrijven bij onze fanfare.

S. — Vragen ze een trompet?

— Neen; nen bombardon...

Sociale Kroniek

IN de twee voorgaande kronieken hebben wij U, in grote trekken, de principes en de werking van de K. U. B. uiteengezet.

Vandaag zullen wij handelen over een andere sociale instelling, ingericht ten voordele van het personeel der N. M. V. B. namelijk de Kas tot Uitdeling van Invaliditeitstoelagen (K. V. I.).

1. — Doel van de K. V. I.

De K. V. I. is opgericht met het oog op het toekennen van een toelage aan de definitieve of gedeeltelijke werkonbekwame agenten.

2. — Voeding van de K. V. I.

De kas wordt gevoed door stortingen van de effectieve of er mede gelijkgestelde agenten in actieve dienst en door de bijdragen van de N. M. V. B. De storting van de agent vertegenwoordigt 1 % van zijn loon of wedde en deze van de N. M. V. B. 3 % van hetzelfde loon of van dezelfde wedde.

3. — Aangeslotenen.

Al de effectieve en er mede gelijkgestelde agenten worden ambtshalve aangesloten: de tijdelijke agenten zijn niet aangesloten bij de K. V. I.

4. — Voorwaarden van toekening.

— De toelage K. V. I. kan onder de hiernavolgende voorwaarden worden toegekend :

- a) De agent moet effectief of er mede gelijkgesteld zijn en ten minste 10 jaar dienst tellen;
- b) De agent moet door het Bestuurscomité als invalide worden erkend.

— De toelage K. V. I. kan geweigerd worden wanneer de invaliditeit voortvloeit uit abnormale feiten of omstandigheden waarvan de beoordeling aan het Bestuurscomité wordt overgelaten.

— De toelage K. V. I. zal niet meer betaald worden wanneer de invalide de ouderdom van 65 jaar zal bereikt hebben; op dit ogenblik zal hij ten laste van de K. U. B. worden overgenomen.

— De toelage K. V. I. zal worden ingetrokken zo de belanghebbende een om het even welke beroepsbezigheid uitoefent zonder voorafgaandelijke toelating van het Bestuurscomité.

— De toelage K. V. I. mag gebeurlijk gecumuleerd worden met de vergoedingen die anderzijds de invalide toekomen uit hoofde van zijn invaliditeit, zonder dat het geheel der aldus samengestelde inkomsten de 85 % van zijn activiteitsloon of wedde mag overschrijden.

5. — Modaliteiten van berekening der toelage K. V. I.

Het bedrag der toelage K. V. I. wordt berekend volgens het aantal jaren dienst, ten bedrage van 1 % van de laatste activiteitsbezoldiging per jaar dienst.

Wanneer, zoals dit gewoonlijk het geval is, de vergoeding K. V. I. toegekend wordt na een afwezigheidsperiode wegens ziekte van twee jaar, wordt deze periode gelijkgesteld met actieve dienst voor het vaststellen van het aantal jaren dienst.

6. — Beheer van de K. V. I.

De Kas tot Uitdeling van Invaliditeitstoelagen wordt beheerd door het Bestuurscomité van de K. U. B.

De classificatie wegens physische onbekwaamheid.

De Kas tot Uitdeling verleent eveneens, onder voorbehoud van gunstig advies van het Bestuursco-

mité, een vergoeding aan de agenten die ten minste 55 jaar oud zijn of 25 jaar dienst tellen, en die in een lagere categorie gerangschikt worden wegens natuurlijke physische onbekwaamheid.

Het bedrag van de vergoeding vervolledigt het nieuwe loon zodanig dat aan de belanghebbende zijn vroegere bezoldiging aan 100 % wordt verzekerd.

Voor de toekomstige moeders.

Wij herinneren nogmaals aan de agenten, waarvan de echtgenote de 8ste maand zwangerschap bereikt, dat zij bij hun onmiddellijke overste de volgende documenten moeten aanvragen, met het oog op het verkrijgen van de luiermant, de uitbetaling van de geboortepremie en, eventueel, de premie voor borstvoeding :

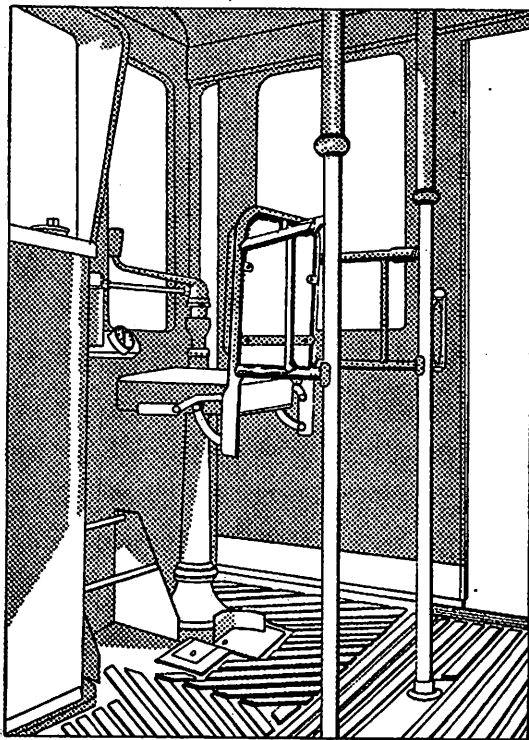
1. — Formulier voor aanvraag van geboortepremie.
2. — Boekje voor borstvoeding.
3. — Instructies betreffende de premie voor borstvoeding.



VOOR ONZE WATTMEN

DE N. M. V. B. heeft, ten behoeve van de geleiders, een nieuwe beweegbare zitplaats op de elektrische treinen aangebracht. Het bereiken van het hoogst mogelijk comfort werd hierbij nagestreefd.

Aldus kan de agent naar believen, rechtstaand of zittend, de motrice besturen.



In zekere groepen had men reeds vaste zitplaatsen ingericht voor de geleiders ; voortdurend neerzitten echter kan zo lastig worden als lange tijd te staan, vooral bij warm weder.

De nieuwe zitplaats is dan ook breed genoeg en elastisch, zonder te verhitten nochtans. De installatie ervan betekent een hele stap vooruit op het « fietszadel »-type ; in geval van gevaar kan de zitting in een oogwenk worden dichtgeklapt.

Laat ons hopen dat het gezeten zijn tot geen onoplettendheid of gevaarlijke slaperigheid aanleiding geeft. Het staat evenwel vast dat de meeste wattmen, hoewel ze van de zetel gebruik maken buiten de stadsmuren, liever over volledige bewegingsvrijheid beschikken in de bebouwde kommen.

Het personeel heeft deze verbetering met zichtbaar genoegen aanvaard.

Algemene Dienst voor Veiligheid

Op 21 Februari jl. kwamen volgende hoofden der veiligheid van de groepen en hun adjuncten in vergadering bijeen :

Groep Antwerpen : hh. van Aalst en Peeters,
Groep Vlaanderen : hh. Thibaut en Slabbinck,
Groep Henegouwen : hh. Detaille en Abrassart,
Groep Namen-Luxemburg : hh. D'Hoop en Wafflard,
Groep Limburg : hh. Haenen en Janssens,
Groep Luik : hh. Lebrun en Winandy,
Groep Leuven : hh. Geysens en Latour,
Groep : h. De Smet.

Bij het openen der zitting meldt de h. Van Lu! dat het de h. Directeur-Generaal spijt de openingszitting van de nieuwe dienst niet te kunnen bijwonen, daar hij op het laatste ogenblik, om dringende dienstredenen, verhinderd werd. Hij wijst op de belangstelling die de h. Directeur-Generaal voor de nieuwe dienst voelt en op de werken en verantwoordelijkheden die de leden wachten bij de uitoefening van hun opdracht. Deze laatsten zullen wederkerig op zijn aanmoedigen kunnen rekenen, daar zijn volledige sympathie uitgaat naar het prachtig werk van sociaal hulpbetoon, waaraan wij besloten hebben onze waakzame en volhardende bijdrage te wijden.

De h. Van Lu! richt zich vervolgens tot de aanwezige leden in de volgende bewoordingen :

Er zijn ongeveer 12.500 arbeiders werkzaam bij de N. M. V. B.

Hebt U reeds nagedacht aan het doorlopend gevaar waaraan deze massa mensen, die onze werkgezellen zijn, dagelijks blootgesteld is ?

Is er een schoner ideaal dan zich om deze mensen te bekommeren, in het werkhuis, langs onze lijnen, op onze treinen, en vastberaden alle gezichtspunten der problemen, die door hun onveiligheid gesteld worden, aan te pakken ?

U werd uit die 12.500 door uw oversten en uw collegas gekozen om een eite te vormen, die alleen tot doel zal hebben de gezondheid en het leven van uw werkbroeders te beveiligen en aan hun gezinnen een gevoel van veiligheid te verschaffen. U zult dit apostolaat met de grootst mogelijke toewijding vervullen, want dat is het wat van ons verwacht wordt.

Heren, U zult steeds in alle omstandigheden tonen dat U het vertrouwen, in U gesteld, waardig zijt. U zult uw opdracht zonder inzinking vervullen. Wij weten dat wij op U mogen rekenen.

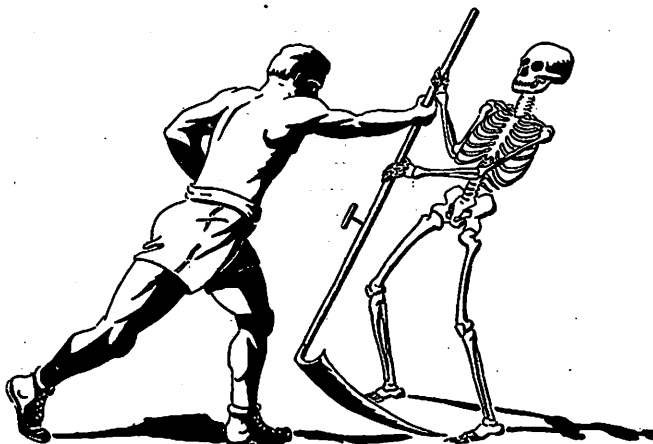
De taak, die U wacht, zal ongetwijfeld van de zwaarste zijn. De af te leggen weg zal lang en lastig zijn. Met al de ijver en de toewijding waartoe wij bekwaam zijn, zullen wij ons voor die taak inspannen, in volmaakte overeenstemming van gedachten en ideaal, zonder andere persoonlijke bezorgdheid dan de edelste taak te dienen.

Altijd en overal het gevaar weren, dat zal voortaan onze leus zijn.

De h. Van Lu! licht vervolgens uitvoerig de verschillende aspecten toe van de gevaren en hun gevolgen die de arbeiders bedreigen, om te besluiten dat de ongevallen een gesel geworden zijn.

Zowel de openbare diensten, de nijveraars, grote en kleine, de werkgevers als de werknemers van alle landen, werden er ten laatste door geroerd. Er kwamen sociale wetten van allen aard Maar tot wat baat het pensioenen toe te kennen indien de werker er niet kan van genieten, indien hij de ouderdom van de opruststelling verminkt bereikt ? Heeft men reeds voldoende ge-

dacht aan de morele armoede, — om s'echts van deze te spreken — die heerst in vroeger gelukkige huisgezinnen, omdat de huisvader, de broodwinner voor vrouw en kinderen, in beklagenswaardige toestand verkeert tengevolge van een ongeval, en, alhoewel hij een vergoeding opstrijkt, onbekwaam is nog geluk te verwekken ?



Schets van De Muelenaere.

Het is dus niet zonder reden dat de strijd onverbiddeijk aangeboden wordt met de vijand van de arbeider : het gevaar en zijn gevolgen.

Sprekend wij thans over het voorkomen van de ongevallen en verwijzen wij naar de sluitingsrede van de onlangs belegde Veertiendaagse Veiligheids campagne, uitgesproken door de h. Hertsens, Ere-Inspecteur-Generaal. In feite, zegt hij, dient het tot niets alle mogelijke voorzorgsmaatregelen te nemen voor de conditionering der machines, der gereedschappen, van het midden waarin de arbeider zich beweegt, indien deze laatste uiteindelijk slachtoffer wordt van zijn eigen gedraging en zijn onbezorgdheid.

Wij zijn dus voor een haast onbegrensde taak geplaatst. Wij moeten inderdaad trachten door onze samengebundelde krachten het aantal arbeidsongevallen en gevallen van beroepsziekte te verminderen en tevens het arbeidsmidden zo aangenaam en aantrekkelijk mogelijk te maken.

Om dit doel te bereiken beschikken wij in de eerste plaats over een ganse wetgeving, die pas verscheen en waarop wij ons gesteund hebben om ons eigen veiligheidsstatuut op te stellen. Deze wetgeving heeft tot doe de veiligheid en de gezondheid der arbeiders te verzekeren en, te dien einde, doet zij beroep op de medewerking van oversten en arbeiders.

» Het is niet nodig te zeggen dat deze medewerking » der oversten ruimschoots verworven werd, want zij » zijn er van overtuigd dat de zorgen die zij besteden » aan de veiligheid en de gezondheid van de arbeider er » toe bijdragen de betrekkingen tussen directie en personeel te bevorderen.

» Als de arbeiders een grotere voldoening zullen » aanvoelen bij het uitoefenen van hun taak, zullen wij » hun medewerking bekomen. Zij zullen zich tevens » kenschap geven, door alles wat hen omringt, van het » grote belang dat wij in hen stellen. Deze weldoende » indruk zal het personeel aanzetten tot de verplichting » aan deze veelvuldige attenties te beantwoorden door » een verdubbeling van aandacht en waakzaamheid » bij het werk, door een grotere zorg te besteden aan » zijn eigen veiligheid alsmede aan deze van zijn werkmakkers.

» De comité's voor Veiligheid en Gezondheid, die » van hen deze gelukkige samenloop van omstandighe- » den genieten, hebben als opdracht de arbeiders te » wijzen op de gevaren die hun omringen en op de te » nemen maatregelen om deze te vermijden en hun » tevens voortdurend aan te zetten om zich te bescher- » men tegen alles wat hun gezondheid en veiligheid in » gevaar kan brengen ».

De h. Van Lul besluit als volgt :

De Comité's en hun afgevaardigden bij de Algemene Dienst zijn zonder twiifel het best geplaatst om de zwakheden der huidige beschermingsmiddelen te kennen en om de aandacht van de Algemene Dienst er op te vestigen.

Maar uw invloed en uw actie, door voorbeeld en woord, zullen meest doeltreffend zijn in de strijd die wij aanboden, door rechtstreeks in voeling te treden met de man terwijl hij werkt.

In deze strijd zullen wij steeds aan uw zijde staan om U te helpen en raad te geven.

Het tijdschrift «Onze Buurtspoorwegen» stelt zijn kolommen open voor alles wat de gezondheid, de veiligheid en het welzijn van onze arbeiders aanbelangt. Brengt dit blad de vrucht van uw ondervinding, van uw medewerking op dit gebied en gij zult het recht verworven hebben op de erkentelijkheid van de Maatschappij, van uw oversten en van uw werkmakkers.

Dus, Mijne Heren, of beter mijn beste medewerkers in deze menswaardige taak, rekest op ons, zoals wij op U zullen rekenen.

Morgen zullen wij ons aan het werk zetten met de onwankelbare wil de edelste der taken op de beste wijze te dienen.

In de daaropvolgende besprekingen werd toegegeven dat de onmiddellijke oversten niet altijd het gewenste belang hechten aan het bepalen der oorzaken, waaruit een neiging voortvloeit de toevallige gevallen te overdrijven.

Sommige leden van de dienst hebben bepaalde vraagstukken opgeworpen en namelijk aangaande : het gebruik en het type van brillen — de bescherming van voeten en handen — de vorming van secouristen — de samenstelling der hulpkisten met gebruiksaanwijzing der geneesmiddelen.

Al de leden maken melding van onvoldoende gezondheidsinstallaties in 't algemeen. Hiervan zal een lijst opgesteld worden.

Nog andere suggesties werden naar voren gebracht.

Alvorens uiteen te gaan, hebben de leden aanvragen van administratieve aard ingediend aangaande vergoeding der verplaatsingskosten en de aan hun opdracht te besteden tijd.

ALGEMENE BESLUITEN AANGAANDE DE WERKONGEVALLLEN.

Hieronder, de percentages van frequentie en ernst per groep gerangschikt.

N ^o	Groepen	Percentage van frequentie zonder bedienden	Percentage van ernst
1	Antwerpen	30,1	3,06
2	Beide Vlaanderen	34,2	4,86
3	Henegouwen	61,8	2,15
4	Namen-Luxemburg	47	6,17
5	Luik-Limburg	42,75	4,1
6	Leuven	26,0	2,9
7	Brussel	46,1	2,31
Totaal voor gans het net		42,3	3,41

De hiernavolgende tabel plaatst de percentages van frequentie en ernst tegenover elkaar, volgens de aard der werken en per semester :

Nrs	Aard der Werken	Frequentie		Ernst	
		1 ^o sem.	2 ^o sem.	1 ^o sem.	2 ^o sem.
1	Beweging	25,6	26,2	2,65	2,55
2	Weg en Werken	58,9	62,3	0,90	10,10
3	Werkhuizen	78,7	58,0	3,34	4,58
Totaal :		44,0	40,2	2,49	4,40

Bij vergelijking van de afzonderlijke cijfers met deze van de totaal en kunnen nuttige gevolgtrekkingen genomen worden.

De strijd is aangebonden...

Weg met het gevaar ! Overal en altijd !

WAT JEFKE ONS SCHREEF...

Vader most iets
kijken en evert
de vlygeit mor
hei is gevallen
van de
tram



hei wilde
rap en kaart
afkopen
van zijn
hammeroet
van de
motrice mor



hy wachte
nie tot
de tram
stilstont.

Nu heit hy
pijn
in
zyn



Moeder is
duvels
kwot

Zy zeit : tis
oe eigen fout



hei het
Wa moeten oren!
Dus :

"Motten we
altheid
veurzichtig
zyn.."

En pa het gezet
datei en boek
got sgraven



Osten mo gien
prosses aan
zyn bien
krijgt ! Jefke

BRAND!

HET KOOLZUURSNEEUWAPPARAAT

In het laatste nummer van « Onze Buurtspoorwegen » hebben wij de studie van verschillende blusapparaten aangevat met het schuimblusapparaat.

Wij vervolgen thans onze studie met een tweede type van apparaat het koolzuursneeuwapparaat.

Dit apparaat mag niet verward worden met het poederkoolzuurapparaat, dat uit twee naast elkaar gelegen stalen flessen bestaat, de ene gevuld met koolzuuranhydride (CO_2) onder druk, de andere met een bluspoeder.

Beschrijving.

Het koolzuursneeuwapparaat bestaat in hoofdzaak uit een tot 250 kg./ cm^2 gestempelde stalen fles in de aard van deze gebruikt door de oxy-acetyleenlassers. Zij is gewoonlijk in 't wit geschilderd en bevat vloeibaar, zuiver en watervrij koolzuuranhydride (CO_2).

De fles is voorzien van een bijzondere kraan met hefboom die het uitlaten van het gas toelaat.

Ten einde een onvoorziene werking te voorkomen is de hefboom met een messing sluitspeld vastgemaakt en bovendien gelood. Bij de kleine apparaten, « handapparaten » met een inhoud van 2 kg. en een gewicht van 5 à 9 kg., is een tromblon — een in 't zwart geschilderde kegelvormige buis — dadelijk op de uitgangskraan vastgeschroefd.

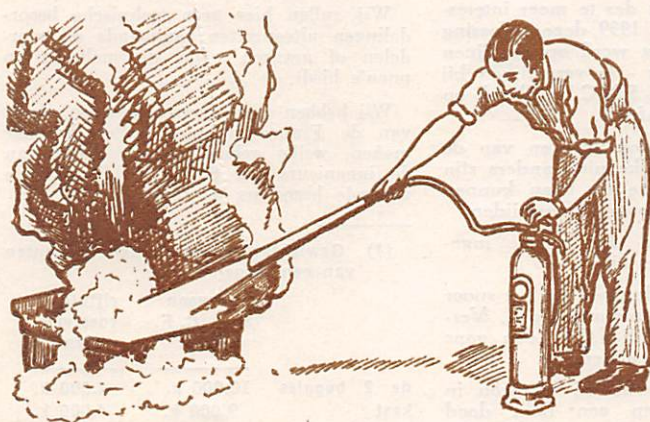
Bij de « draagbare » apparaten — inhoud : 5 à 6 kg.; gewicht : 20 kg. — alsmede bij omvangrijke modellen, is er op de uitgangskraan een plooibare maar sterke slang vastgehecht, die op haar uiteinde de tromblon voorzien van een handvat draagt.

De toestellen op wielen zijn uitgerust met tromblon voorzien van een sluitklem, die toelaat het CO_2 debiet naar willekeur te regelen eenmaal dat de hoofdkraan geopend is.

Hoe worden deze apparaten gebruikt ?

Wanneer het een handtoestel betreft, houdt men de fles in de palm van de linkerhand, trekt de sluitspeld uit en drukt met de rechterhand op de hefboom van de kraan.

Het vloeibare CO_2 komt aldus vrij aan de ingang van de tromblon waar het zich omzet in sneeuwvormig koolzuurgas en onder deze vorm ontwijkt.



Dit resultaat wordt bekomen door de uitzetting van het in de fles samengeperste gas (50 kg./ cm^2 op 15°).

Dit mengsel van gas en sneeuw, heeft een temperatuur van 70° onder nul en verkoelt de brandende materialen. Daarbij onbrandbaar en een anderhalf maal zwaarder dan de lucht, verspreidt de CO_2 zich als een nevel over de vuurhaard en belet de lucht de vlammen te bereiken en de verbranding te voeden.

Ten einde een doelmatige werking te bekomen moet men de tromblon op minder dan 1 m. van de vuurhaard houden en koelbloedig optreden. Bij het naderen van het vuur richt de blusser de tromblon op de vlammen en drukt hij op de hefboom van de kraan, zodoende wordt hij tevens beschermd tegen de hevige hitte dank zij de verkoelde luchtlaag voortgebracht door het koolzuurgas.

De werking mag maar enkele seconden duren daar de kansen om het vuur te overmeesteren zeer snel verminderen naar mate de brand zich uitbreidt.

Het is aan te raden de tromblon gedurende de werking niet aan te raken en vooral de uitspattingen te vermijden, daar dit brandwonden kan veroorzaken.

De draagbare apparaten worden op dezelfde manier gebruikt, met dien verstande dat men het handvat van de fles in de linkerhand houdt, de duim op de hefboom en dat men met de rechterhand de tromblon richt.

De apparaten met sluitklem op wielen worden tot op enkele meters van de vuurhaard getrokken. De slang, gewoonlijk enkele meters lang, wordt ontrold, de kraan wordt geopend en de tromblon wordt in werking gesteld door op de sluitklem te drukken.

Wanneer worden deze apparaten aangewend ?

1° — Telkens men te doen heeft met een vlakke vuurhaard; vooral vloeistoffen zoals benzine, petroleum, gasoil, e. a. branden altijd aan de oppervlakte.

2° — Telkens het een brand van een electrisch apparaat onder spanning betreft daar de CO_2 een volledig isolerende stof is en de installaties niet beschadigt.

In het algemeen worden koolzuursneeuwapparaten gebruikt voor branden in gesloten ruimte daar waar geen tocht bestaat. Aldus zal het in een motrice niet baten de plankenvloer in brand gestoken door de aanzetweerstand, met een CO_2 apparaat te willen blussen, daar de luchtstroming aldaar het gas belet zijn werking uit te oefenen. In dit bijzonder geval zal de Pyrene gebruikt worden. Dit toestel bespreken we later.

Om te sluiten willen wij de aandacht trekken op volgende veiligheidsmaatregel: **DE KOOLZUURSNEEUWAPPARATEN MOGEN NOOIT AAN DE ZON NOCH AAN EEN ANDER WARMTEBRON BLOOTGESTELD WORDEN** daar de drukking in de fles welke 50 kg. bedraagt op 15°, 75 kg. wordt op 30° en zou kunnen gevaarlijk worden voor een temperatuur hoger als 40° zelfs wanneer de fles omtrent ledig is.

■ ■ ■

Een taxichauffeur te Detroit in de Verenigde Staten, die met zijn wagen reeds één miljoen kilometer had afgelegd zonder één ongeval, werd uitgenodigd om gedurende vijftien minuten een spreekbeurt te houden voor de radio.

Toen hem het woord gegeven werd voor de micro verklaarde hij: « Het zal mij geen 15 minuten vragen om U uiteen te zetten hoe ongevallen vermeden worden. 't Is inderdaad heel eenvoudig. Bestuur uw auto met de overtuiging dat alle andere chauffeurs en alle personen op straat gekken zijn. » (UIT COLLIER'S).

DE PNEU

Wij horen in ons land zeggen: « Wij nemen de Michelin naar die of die stad ». Deze benaming is synoniem geworden van een snelle railauto en vloei! klaarblijkelijk voort uit de verwezenlijking van het idee van de bandenfabrikant Michelin in 1929.

De N. M. V. B. heeft ook veel railauto's in gebruik en haer ingenieurs spannen zich onophoudend in om het ideale vervoermiddel te vinden op de niet geëlectriceerde lijnen.

Ook moet al wat de verbetering van comfort en geluidloosheid op de motorwagens aangaat, onze aandacht gande maken.

Uitgaande van het idee « pneu-rail » waarvan wij hier de geschiedenis laten volgen, hebben de ingenieurs van de N. M. der Franse Spoorwegen de sneltrain op banden verwezenlijkt.

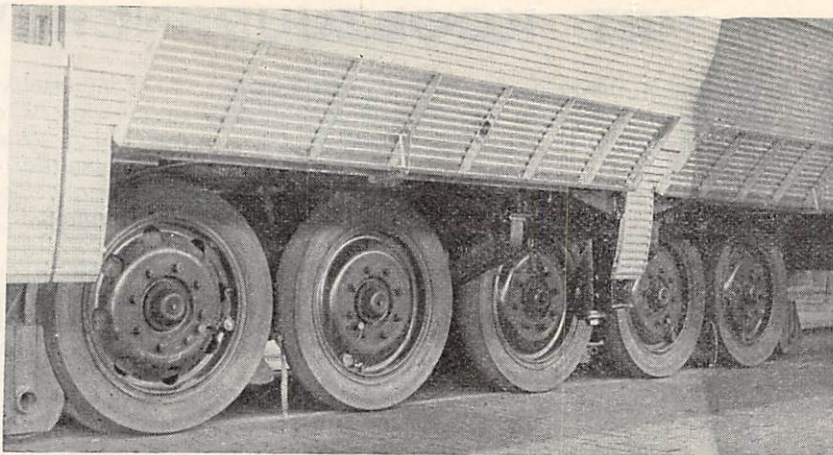


Foto S. N. C. F.

Alleen de eerste en vijfde wielen zijn richtwielen. Links en rechts ziet men hulpwielen in geval verscheidene banden op hetzelfde ogenblik leeglopen. Sleepcontacten verzekeren de werking der signalen.

OP HET SPOOR

IN Februari 1929, nam de nijveraer André Michelin de trein « Paris-Cannes » om de bloeiende mimosa's te gaan bewonderen. Hij had een slaapwagen gekozen maar het gedaver en de schokken beletten hem slaap te vatten. In deze nacht werd het idee « trein op luchtbanden » geboren.

Destijds scheen dit probleem onoplosbaar en de ingenieur, belast met de studie door de gebroeders Michelin, riep uit: « Een lastdragende pneu op een spoorstaaf? Dit is hetzelfde als barrevoets op de snede van een mes lopen ». Nochtans in October van hetzelfde jaar, deed een eerste Michelin-Renault op vier wielen proefritten op de binnenplaats van de fabriek.

Op 10 September 1931, behaalde een Michelin het record « Paris-Deauville » door de 220 km. af te leggen in 2 u. 3', met een gemiddelde snelheid van 107 km/u. Dit record werd nog niet gebroken.

Op 21 Maart 1932 wordt een Michelin voor de eerste maal in geregelde dienst gezet.

Zij heeft vijf wielonderstellen en biedt 24 zitplaatsen. Van dit ogenblik af wordt de aanbouw niet meer stilgelegd. In 1933, biedt een Michelin in dienst op de lijn der Alpen 56 plaatsen. De uitstekende motor wordt opgegeven en de vorm « railauto », welke wij kennen, definitief aangewend.

Ten slotte, in 1936, verschijnt het prototype van de Michelin met 96 plaatsen. De S. N. C. F. beschikte in 1939 over 140 eenheden.

Dit kort overzicht was nodig om aan de lezer te bewijzen dat het stadium der proefnemings sinds lang voorbijgestreefd is. De miljoenen kilometer afgelegd door pneu's op spoorstaven hebben bewezen dat het hier geen utopie geldt.

De last per pneu is van 650 kg., in 1932, tot 1.200 kg., in 1937, gestegen en nochtans duurt het leven van de band

nu tweemaal zo lang en overtreft de 35.000 km.

Het gebruik van de pneu-rail laat een verlichting van het materieel toe; de smalheid van het spoor begrenst anderszids de last welke de pneu kan dragen. De chassis der rijtuigen op banden zijn zo licht, dat zij nooit zouden kunnen gebezigd worden voor wielen met stalen banden.

Van luchtbanden voorzien rijdt de trein op een weg van lucht tussen de wielen en de baan, hetgeen een onovertroffen comfort daartelt. Daarbij is het adhesievermogen van caoutchouc op de stalen spoorstaaf driemaal zo hoog als dit van het stalen wiel.

De luchtband wordt gevuld zoals een gewone autoband en is gevestigd op dezelfde soort velg als deze gebruikelijk op de zware vrachtwagens. Daarbij komt nog een stalen flens.

Het lichtere materieel en het grote adhesievermogen maken het mogelijk de snelheid van 80 km/u. te bereiken na 1.000 m. De remafstand bij deze snelheid bedraagt 120 m.

Dit alles moet ons des te meer interesseren, omdat tot in 1939 deze oplossing met succes toegepast werd op de lijnen met beperkt verkeer - te vergelijken bij buurtlijnen - van de S.N.C.F. alsook op het net van Noord-Afrika.

Wij zullen later ook spreken van de railauto's Floirat, welke niets anders zijn dan autobussen welke de baan kunnen verlaten en op het spoor verder rijden.

De vindingrijkheid der Franse ingenieurs bleef daar niet bij.

Tot hertoe werd de pneu op het spoor slechts toegepast op motorrijtuigen. Verleden jaar heeft de S.N.C.F. een gans treinstel met banden uitgerust.

Met dit doel bouwde zij rijtuigen in roestvrij staal-hetgeen een licht dood gewicht met zich brengt, en met boggies met vijf assen. Alles hing af van de verwezenlijking van deze boggie.

Daar de luchtbanden een groot deel der oneffenheden van het spoor opnemen, zijn de assen onbeweeglijk en de wielen draaien om de assen door bemiddeling van rollagers.

De vijf assen zijn aan het chassis van de boggie elastisch vastgehecht. Het chassis van de boggie, de assen en de wielen vormen aldus een sterk geheel zodat bij het plots leeglopen van een pneu, de last verdeeld blijft over negen andere wielen.

Iedere wagen bezit 2 boggies en weegt 17 T. Frie treinstellen werden aldus reeds gevormd. Een eerste in roestvrij staal, een tweede in lichte legeringen, een derde in gewoon staal (1).

Het gelijktijdig in dienst brengen van deze drie stellingen zal een zeer leerrijke ondervinding vormen voor wat de relatieve waarde betreft van ieder procédé.

Deze treinstellen worden door een stoom- of Diesellocomotief geslept. Zij verzekeren de dienst tussen Parijs en Straatsburg. Bij de proefnemingen in November jl. werd de snelheid van 120 km./u. behouden op verscheidene plaatsen.

Wij zullen hier geen technische beoordelingen uiteenzetten aangaande de voordelen of gevaren welke de sneltrain op pneu's biedt.

Wij hebben onze lezers alleen een aspect van de Franse techniek willen kenbaar maken, welke geheel ter ere strekt van de ingenieurs der S. N. C. F. en vele vreemde bezoekers aantrekt.

(1) Gewichtsvergelijking der elementen van een wagen:

	gewoon S. N. C. F. rijtuig.	rijtuig in roestvrij staal.
de 2 boggies	10.000 k.	4.600 k.
kast	9.000 k.	4.000 k.
inrichting	14.500 k.	5.400 k.
Totaal:	33.500 k.	14.000 k.

Het nieuw genormaliseerd Systeem van Weekabonnementen

HET weekabonnement in voege sinds de 1ste April is van eenvormig type voor gans het net van de Buurtspoorwegen. Het bestaat uit een identificatiekaart van grijze kleur die een gedrukt volgnummer draagt en een kwijtschrijftkaart, betiteld « Ticket-Abonnement », waarop de geheven prijs en de geldigheidsduur aangegeven zijn.

De identificatiekaart zal altijd door een bureel van uitgifte opgemaakt worden volgens de aanduidingen vermeld op het getuigschrift afgeleverd door de werkgever.

In geval de houder van het vrouwelijk geslacht is, zal men zorg dragen klaar de melding « Mevrouw » of « Mejuffter » vóór de naam en voornamen van de houder, op de identificatiekaart aan te brengen.

Dit is belangrijk om misbruik te vermijden, gezien men geen fotografie eist en de controle slechts kan uitgeoefend worden door het doen overhandigen van de identiteitskaart. Het opmaken van het « ticket-abonnement » werd herleid tot het aanbrengen van twee getallen : het

nummer der week van geldigheid en het nummer der kaart.

De vervallen ticket-abonnementen zullen onmiddellijk hernieuwd worden op het uitgiftebureel, tegen inlevering van een oud ticket. Geen enkele uitzondering op deze regel zal geduld worden en in geval het ticket verloren werd, zal de identificatiekaart op het uitgiftebureel moeten binnengebracht worden, waar men er het verlies van het ticket-abonnement zal op aanduiden.

In beslag nemen van abonnementen op de treinen.

Zullen van de houder afgenomen worden :

— elk abonnement, dat niet volgens de reglementaire voorwaarden wordt gebruikt, namelijk waarvan het ticket-abonnement vervallen is ;

— ieder ticket-abonnement, dat zou aangeboden worden zonder identificatiekaart of omgekeerd ;

— elk abonnement, waarvan de drager

niet de houder van het abonnement zou zijn ;

— ieder abonnement, dat zou gebruik worden op een andere reisweg dan deze die op de identificatiekaart voorkomt enz... (zie reglementering inzake abonnementen).

Art. 42 van Bundel A. voorziet dat de abonnent, die niet in het bezit is van zijn kaart, een gewoon plaatsbewijs moet nemen.

De in deze omstandigheden geheven prijs wordt niet terugbetaald.

Ontvangers, opgelet !

Een premie van vijf frank zal toegekend worden aan de ontvanger, die een weekabonnement in beslag neemt, dat niet volgens de reglementaire voorschriften wordt gebruikt. De ontvanger zal dan op zijn dagelijks verslag de reden der inbeslagneming aanduiden, evenals de nummers van het gewone reizigersticket en van het reizigersticket « Bijslag », die werden afgeleverd.

Het werk van de uitdeler werd dus vergemakkelijkt en de weekabbonnent zal bediend worden in een minimum tijd.

Het komt er slechts op aan op zijn hoede te zijn voor eventueel misbruik, vooral in periode van gedeeltelijke werkloosheid.

Ontvangers, houdt een oog in 't zeil.

HET AANGENOMEN GEWOON ABONNEMENT IS VAN EENVORMIG TYPE VOOR GANS HET NET VAN DE BUURTSPOORWEGEN.

Het bestaat uit :

1) een identificatiekaart van rode kleur, die een gedrukt volgnummer draagt ;
2) een ticket-abonnement welk altijd een vaste waarde zal hebben.

De perforatie van het vakje, dat het cijfer draagt van de maand der vervalddag, zal aldus de uiterste datum van geldigheid aanduiden.

De abonnementen, die aanvagen op de 16de van de maand, zijn gekenmerkt door een streep dwars door de identificatiekaart.

Vernieuwing

Bij de vervalddag worden de ticket-abonnementen rechtstreeks vernieuwd en steeds tegen afgifte van vervallen ticket-abonnementen. Dus wordt er nooit meer dan eenmaal per kaart geknipt.

Controle

De identificatiekaart — getekend door de abonnent — is slechts geldig indien het ticket-abonnement er bijgevoegd is. Opgepast voor vervanging van de foto.

Deze zal op de kaart in het daartoe voorziene vak aangebracht zijn en een stempel met datum van uitgifte zal deels op de foto en deels op de abonnementskaart geslagen zijn.

Inbeslagneming van de abonnementen op de treinen

Zullen van de houder afgenomen worden :

— elk abonnement, dat niet volgens de reglementaire voorwaarden wordt

gebruikt, namelijk waarvan het ticket-abonnement vervallen is (zelfs de eerste dag na de vervalddag der geldigheid van het abonnement) ;

— ieder ticket-abonnement, dat zou aangeboden worden zonder identificatiekaart of omgekeerd ;

— elk abonnement waarvan de drager niet de houder van het abonnement zou zijn, enz... Het abonnement zal onmiddellijk binnengebracht worden in de stelpplaats waarvan de agent, die het inge-

trokken heeft, afhangt. Een premie van 10 fr. zal toegekend worden aan de ontvanger, die een abonnement in beslag neemt dat in niet reglementaire voorwaarden werd gebruikt.

De waarborg zal in beslag genomen worden en onmiddellijk in rekening gebracht.

Geen enkel bureel, geen enkele agent mag aan de houder een in beslag genomen abonnement terugbezorgen zonder voorafgaande schriftelijke toelating van het groepschouf.

Vrachtwagens - Tractors - Autobussen - Automotrices

BROSSEL

Leverancier van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorweg:n.

■ ■ ■

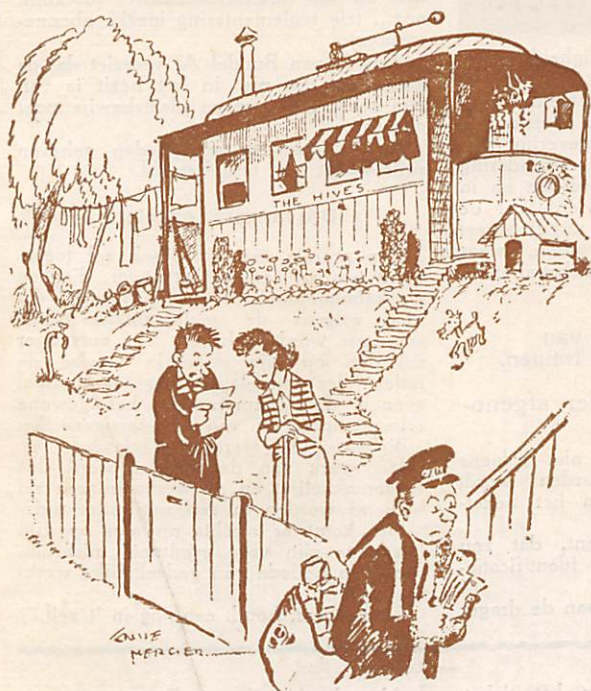
NIJVERHEIDSAUTOMOBIELEN

BROSSEL Frères BOVY-PIPE, S. A.

14 - 20, Pedelaan, 14 - 20 — ANDERLECHT

TEL. : 21.00.50 - 21.00.57 - 21.00.58 - 21.00.59

LACHEN !



— 'k Had het wel gepeisd. Nog eens een opslag van 0,50 fr. per sectie...

(Tram Tracks - Australië.)

ENGLEBERT



DE RIJWIELBAND VAN KWALITEIT.

Afdanking van Rijtuigen.

In ons laatste nummer maakten wij melding van de verkoopprijs der kasten van oude rijtuigen. De redactie kreeg meer dan één telefoontje over dit onderwerp. De belangstelling opgewekt voor deze soort geprefabriceerde woningen zette er ons toe aan onze inlichtingen nader te onderzoeken.

In feite was de prijs van Fr. 1.800 slechts voor één ouwe wankle kast vastgesteld geworden. Natuurlijk steeg de waarde der andere kasten tot rond de 3.000 Fr., maar om voor deze prijs over een bungalow met afdeling rookalon te mogen beschikken... laat ons bekennen dat het een koopje is !

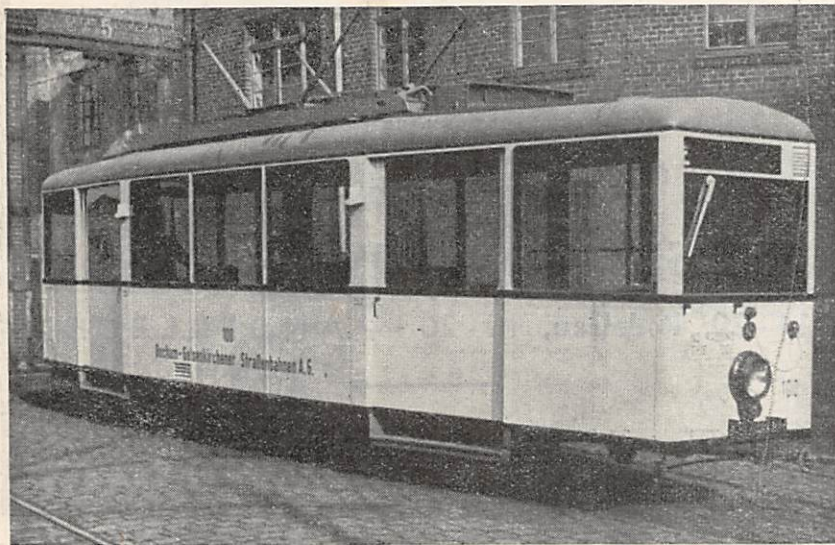
Nagels met Koppen.

In een autobus, twee krijsende dames. De eerste : « Als ge dat venster niet opent, dan... dan stik 'k. »

De tweede : « En als gij dat venster niet gesloten houdt, dan.. dan sterf ik van de kou. »

Ondertussen beloeren zij vals de reacties van de arme ontvanger, die besluiteloos aan 't prakkezeren is, wie van de twee hij zal durven in 't ongelijk stellen...

Een reiziger, in een hoek gezeten, hakt de knoop door. — « Houdt het venster gesloten, receveur, dat zal de eerste naar de bliksem helpen. Schuif het daarna open, dat zal de tweede van kant maken. Zodoende zullen we rustig kunnen verder reizen. »



In 1938, had de tentoonstelling van Hollands materieel te Dusseldorf als gevolg het bouwen van enkele motrices naar een bepaald model, waarvan enkele te Bochum en Gelsenkirchen in dienst werden gesteld. Maar voor de Duitsers ging het maken van kanonnen vóór boter... en trams. De plans van deze motrice werden nochtans in 1944 uit de vergetelhoek gehaald en, na enkele wijzigingen en vereenvoudigingen, gebruikt tot het bouwen van een « oorlogs »-tram.

In West-Duitsland zijn deze plans onlangs terug hernomen. Niettegenstaande het tekort aan materialen, werden er ditmaal weinig wijzigingen aan gebracht.

Kenmerken : lengte van het chassis : 10,4 m. ; breedte : 2,2 m. ; 16 zitplaatsen ; tarra : 10,4 kg. ; 2 motoren 60 Pk. ; plaats voor 81 reizigers.

Onze lezers zullen ongetwijfeld bemerken dat deze wagen het niet tegen onze 10.336 haalt, eveneens gebouwd in een geest van eenheidswagen met grote capaciteit en gering gewicht.