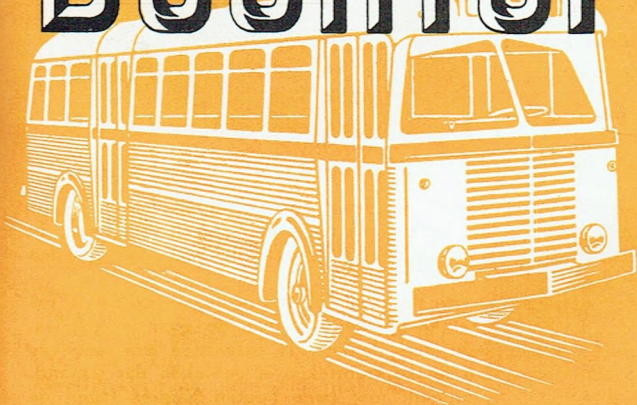


ONZE BUURTSPORWEGEN



TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N. M. V. B.
AANGESLOTEN BIJ HET VERBOND VAN BELGISCHE PERSONEELSBLADEN

— Redactiecomité : Wetenschapstraat, 14, Brussel —



De Grote Markt, te Mechelen

— (Foto Keutgena)

Kardinaal Mercier

Désiré Mercier werd in 1851 te Eigenbrakel geboren. Hij deed zijn humaniorastudies aan het Sint-Romboutscollege te Mechelen alwaar hij priester gewijd werd.



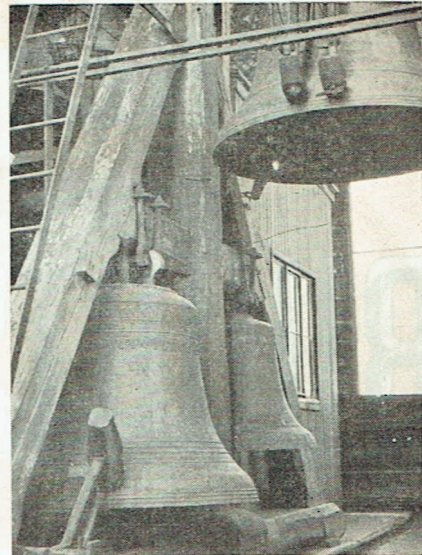
Hoogleraar en directeur van het Instituut Leo XIII te Leuven werd hij in 1906 door Pius X aangesteld tot Aartsbisschop van Mechelen en primaat van België. Zijn « Cours de Philosophie » wordt heden als een klassiek werk beschouwd.

Gedurende de oorlog 1914-1918 was hij de morele steun van gans de Belgische bevolking. Ingevolge zijn befaamde herderlijke brief van Kerstmis 1914 werd hem verbod opgelegd zijn paleis te verlaten.

's Werelds meest beroemde beiaard

*Dan mocht de beiaard spelen
Van al zijn torentransen
Dan mocht de grijsheid kwelen
Dan mocht de jonkheid dansen.*

(De Geyster).



(Foto Keutgens).

Uit welke richting ook men Mechelen nadert, de hoge stompe St-Romboutstoren is steeds van ver zichtbaar. Met de bouw van de kerk werd reeds een aanvang gemaakt in 1217; de eerste steenlegging van de toren, waarvan de 500^{ste} verjaring twee jaar geleden werd gevierd, had daarentegen slechts plaats in 1452.

De 97 m. hoge toren — de voorziene hoogte bedroeg 167 m. — bevat de meest bekende beiaard ter wereld. Hij telt in het geheel 47 klokken waarvan de grootste, « Salvator », 8.884 kg. weegt. Volgens de geschiedschrijvers danken de beiaarden hun ontstaan aan de torenuurwerken. Uit de rekeningen van de kerkfabrieken is gebleken dat iemand, gewoonlijk de koster, om het uur aan te kondigen, met twee houten hamers tegen de klokken sloeg. Het waren er gewoonlijk vier, geplaatst in de vensters van de toren.

Mechelen installeerde een klavier in 1556 en bezat van 1583 af het eerste klavier met pedalen. Er werden in de loop der jaren bijna geen veranderingen gebracht aan het klokkenspel, maar de beroemde meester Jef Denijn (1862-1941) voerde verschillende verbeteringen uit aan het mechanisme. Hij is eveneens de stichter van de Mechelse beiaardschool (1912) waarvan de leerlingen uitzwermen naar alle werelddelen. Deze beroemde kunstenaar speelde een aanzienlijke rol in de heropleving van het beiaardspel.

Staf Nees, een van zijn vele leerlingen, is zijn waardige opvolger.

Tijdens de maand Juni, de tweede helft van Juli, de maand Augustus en de eerste helft van September hebben iedere Maandagavond beiaardconcerten plaats.

Mechelen in de folklore

MANEBLUSSERS

Mechelen gaat niet alleen prat op zijn Sint-Romboutstoren maar tevens op zijn bier. Maar het « gezond en versterkend » Mechels bier, dat de stad de naam geeft van het « Belgische Dortmund », heeft haar eens een lelijke poets gespeeld.

In de nacht van 27 op 28 Januari 1687 keerde een Mechelaar, die wat te veel van dat lekker bier had geproeft, met onvaste tred huiswaarts. Ook op dit nachtelijk uur keek onze late wandelaar nog met trots naar zijn toren waarop de maan nu en dan, door de voorbijtrekkende wolken, haar vaal licht wierp. Wat zag onze brave man?... De toren stond in brand. Luidkeels verkondigde hij het onheil en spoedig was men met man en macht op de been om het onheil te keer te gaan. Maar... de brand was plots geblust, de maan had zich reeds lachend verscholen achter de wolken.

Door deze maneschijnbrand haalden de Mechelaars zich de spotnaam van « Maneblussers » op de hals.

OP-SIGNORKEN

Op-Signorken is gedurende ettelijke jaren een twistzaak geweest tussen Antwerpen en Mechelen. De Antwerpenaren, welke de bijnaam van « Sinjoren » dragen, deden gelden dat deze pop hun door de Mechelaars werd ontstolen. Opzoekingen in de archieven en stadsrekeningen van Mechelen hebben echter uitgewezen dat Op-Signorken werkelijk van Mechelse oorsprong is.

Een stadsrekening van 1647-1648 vermeldt dat voor de Ommegang een « sotscop » werd gemaakt. Deze is het hoofd van de pop, waarvan er twee jaar later sprake is in de rekeningen onder de naam van « Vuilen Bras » of « Vuilen Bruidegom ». Bij het onderzoek van het aangezicht onderscheidt men goed de trekken van een gemene dronkaard, die beneveld is door de drank en tot grove grappen gereed. Gedurende 150 jaar behield de pop deze benamingen.

Tijdens de ommegang van 1775 werd zij eveneens meegedragen en lustig de hoogte ingeworpen. Op zeker ogenblik trachtte een Antwerpenaar ze te roven

wat hem echter niet lukte. Aanstonds maakten de Mechelaars een schimplied op de Antwerpenaren en van dan af spreekt men van « Op-Signorken ».

SOCIAAL TOERISME

Een betere kennis van de toeristische merkwaardigheden langs het buurtnet en van de bouwkundige rijkdom van onze steden zal onze agenten toelaten als volvaardige vertegenwoordigers van onze Maatschappij op te treden bij het publiek.

Het « Sociaal Toerisme » is een werkelijkheid geworden en het is niet alleen een aangelegenheid die het Commissariaat Generaal van Toerisme alsook de leiders van het hotelwezen aangaat; allen die betrokken zijn bij het gemeenschappelijk vervoer moeten het hunne bijdragen om deze nieuwe behoefte te bevredigen.

*Dit nummer is gewijd
aan de Dijlestad*

MECHELEN

Bij het verlaten van het station nemen wij recht voor ons de Hendrik Consciencestraat tot aan de Kard. Mercierplaats met de twee granieten tolhuisjes. Rechts leidt de Speecqvest tot op de Raghenoplaats. Daar gekomen nemen wij links de Hanswijkstraat met de Hanswijkkerk, gebouwd naar de plannen van de Mechelse beeldhouwer Luc Fayd'herbe.

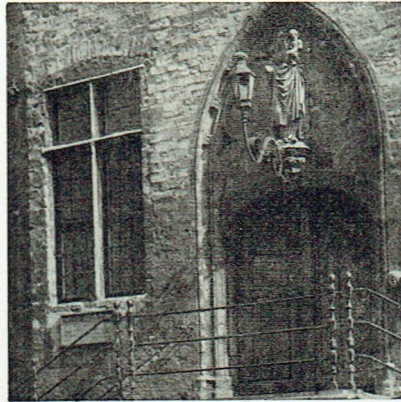
Bij het verlaten van de kerk wandelen wij verder langs de Vijfhoek en de O. L. Vrouwstraat. De kerk van O. L. Vrouw over de Dijle bezit een prachtig altaar en eveneens een mooi werk van Rubens, de « Wonderbare Visvangst ». 't Pleintje brengt ons op de Zoutwerf waar wij in bewondering staan voor het huis « De Zalm » een der mooiste woonhuizen in renaissance stijl van het land. Wij kruisen de Gildestraat, en de Beethovenstraat, genoemd naar de familie van de grote toondichter, leidt ons naar de Haverwerf.

Drie merkwaardige huizen - (Sint-Jozef, De Duivel en het Paradijs) - trekken er onze aandacht. Wij gaan over de Dijle en kuieren langs de Persoonshoek en de Melaan naar het Straatje zonder Eind, geliefkoosde plaats van de beiaardbeluisteraars. De Minderbroedersgang door en daar staan wij voor de majestueuse St-Romboutskerk. Het marmeren hoofdaltaar met het reliëf van Sint-Rombout, het praalgraf van Kardinaal Mercier en de schilderijen van Van Dijk, Coxie en Quellin dienen vooral te worden aangestipt. Na het bezoek aan de kerk stappen wij over de Wollemarkt naar de de Stassartstraat met het Aartsbisschoppelijk Paleis en even verder vinden wij een der meest typische hoekjes van de Dijlestad « het Toevluchtsoord van St-Truiden ».

Door het Klappgat zetten wij de wandeling voort naar de St-Janskerk, met de « Aanbidding der Wijzen » van Rubens. In de St-Jansstraat zelf bevinden zich de Beiaardschool en het Hof van Busleyden, dat deel uitmaakt van het Stadsmuseum en waar Op-Signorcken bewaard wordt. Wij gaan de Fr. de Meroestraat over en langs de Biest naar de Veemarkt. Links de St-Pieterskerk: het prachtig beeldhouwwerk en een mooie communiebank en doksaa zijn een bezoek overwaard. In de Keizerstraat bemerken wij achtereenvolgens, links de Stadsschouwburg, waarvan het Romaans torentje het enige overblijfsel is van het oud Keizerlijk Paleis, in hetwelk in de XVIde eeuw Keizer Karel en zijn zusters hun opvoeding genoten en verder, het O. L. V. gasthuis met de Besloten Hofjes (XVde eeuw) een uni-

cum in het land. Aan de andere kant staat het Gerechtshof, eertijds het paleis van Margaretha van Oostenrijk (1503-1530).

Keren wij nu op onze passen terug langs de Bafferstraat, met links het Stadhuis (XVde eeuw) gebouwd naar de plannen van Keldermans en waar weleer de grote raad vergaderde. Op de Grote Markt ontwaren wij naast het stadhuis de Oude Lakenhalle, en in het midden van de plaats prijkt het standbeeld van



Het vroegere schepenhuis

(Foto L. Van Baelen) Cliché T.F.P.A.

Margaretha van Oostenrijk. Aan de overzijde van de Grote Markt doet het Oude Stadhuis, dagtekenend uit de XIVe eeuw, thans dienst als Postkantoor. Daar tegenover bemerken wij het Schepenhuis. Over de IJzeren Leen en de Hoogbrug bereiken wij de Gildestraat. Op de Korenmarkt staan rechts het « Oude Gildenhuis » en links het Hof « Francfort ». Aan het einde van de Hoogstraat getuigt de Brusselse Poort (XIIIde eeuw) nog van de oude Mechelse stadspoorten en ringwallen. De Van Benedenlaan, met het standbeeld van deze wetenschapsmens en de Leopoldstraat brengen ons terug aan het station.

De Dienst voor Toerisme van de stad Mechelen is gevestigd in het stadhuis, Grote Markt, en is voor het publiek toegankelijk: in de week van 9 tot 12,30 u. en van 14 tot 17 uur. 's Zondags van 9 tot 12 uur.

Een woordje geschiedenis

Van de Mechelse geschiedenis kent men vóór het optreden van de Bert-houders, heren van Grimbergen, slechts weinig vaststaande feiten. Sint-Rombout, een lers monnik, zou in het jaar 756 naar Mechelen gekomen zijn en er de bewoners tot het christendom hebben bekeerd.

In de loop van de 10de eeuw werd Mechelen in leen gegeven aan Luik en Prinsbisschop Notger zou er een kapittel opgericht hebben dat in 1135 parochierecht verkreeg. Mechelen vormde alzo een eiland in het hertogdom Brabant. In 1213 werden de heren van Grimbergen door de Prinsbisschop van Luik als vazal erkend.

De herhaaldelijke twisten tussen de prinsbisschoppen van Luik en de hertogen van Brabant, waardoor Mechelen nu eens de leenheer werd van deze, dan weer de vazaal van gene, droegen echter bij tot het verlenen van verschillende keuren. Door de Grote Keure van 1301 verkreeg de stad het stapelrecht van vis, zout en haver. In 1356 kwam Mechelen volledig in het bezit van het graafschap Vlaanderen.

Een belangrijk feit deed zich voor tijdens de regering van Karel de Stoute (1467-1477). Het was hij die in 1473 te Mechelen de Grote Raad oprichtte, die naar het voorbeeld van « le parlement de Paris » eerst Parlement werd genoemd.

De gelukkigste periode uit de geschiedenis van de stad is het begin van de 16e eeuw toen Margaretha van Oostenrijk benoemd werd tot regentes der Nederlanden. Zij regeerde in naam van haar broeder Philips II, koning van Spanje, van 1503 tot 1506 en in naam van haar neef Karel van 1506 tot 1515. Bij de meerderjarigheid van Keizer Karel V werd zij aangesteld tot gouvernante van 1515 tot bij haar dood in 1530. Zij hield te Mechelen een schitterende hofhouding die van de stad, reeds hoofdstad van de Nederlanden, het culturele centrum maakte van West-Europa.

Keizer Karel werd in 1555 opgevolgd door zijn zoon Philips II, onder wiens regering in 1559 het aartsbissdom Mechelen werd opgericht. In hetzelfde jaar verleende Pius IV aan de kerk van Mechelen de waardigheid van het primaatschap van de metropolitane zetels Utrecht en Kamerijk en dus meteen de geestelijke suprematie over geheel het Nederlandse grondgebied. Kardinaal Granvelle werd de eerste aartsbisschop.

Godsdiensoorlogen, economische achteruitgang, sociale wan toestanden veroorzaakten te Mechelen een periode van verval. De heropleving begon eerst in de 18e eeuw wanneer de stad opnieuw een tijdperk kende van kalmte en voorspoed.

De N. M. V. B. in het Mechelse

De Electriciteitstraat

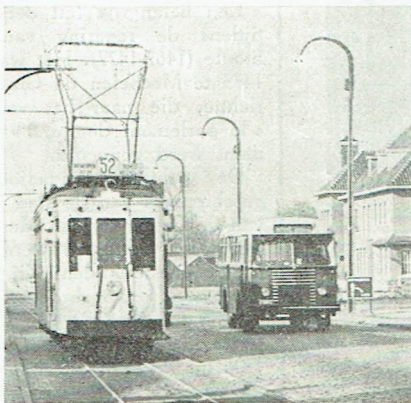
De stelplaats van Mechelen bevindt zich aan het einde van een straat, waaraan de naam werd gegeven van een uitvinding waarvan de menigvuldige toepassingen in het bijzonder hebben bijgedragen tot een omwenteling in het vervoersbedrijf.

Het betreft hier de Electriciteitstraat die uitloopt op de staatsbaan n° 1 (Brussel-Antwerpen) en gelegen is in de nabijheid van het sportterrein van Racing Club Mechelen.

Deze belangrijke stelplaats wordt sedert de openstelling van de heer Vleminckx in 1944 geleid door de heer J. Valgaeren, dienstoverste 2de klasse. Hij heeft 105 agenten van Mechelen onder zijn orders, evenals het personeel van de stelplaatsen Heist-op-den-Berg en Rumst; dit laatste station, op de lijn Mechelen-Antwerpen, staat onder de leiding van de heer K. Leenaerts en is vooral gekend als vertrekpunt van een druk steenvervoer.

Sinds 22 December 1952 werden de stadstrams in Mechelen vervangen door autobussen en, op het ogenblik, gebruikt men voor de exploitatie van deze diensten 15 autobussen Chevrolet met benzinemotor en 11 Dieselautobussen met groot vervoervermogen.

In verscheidene straten werden de palen en spoorstaven reeds weggenomen. Op sommige plaatsen van de stad, inzonderheid op de Grote Markt, kan men zich aldus nog met moeite de zware tramkonvoien inbeelden die naar de verre gemeenten leidden. De bus heeft hier ook het pleit gewonnen en de tram naar de buitenrand van de stad verdrongen. Mechelen veranderde van uitzicht...



Op de weg Antwerpen-Mechelen rijdt de autobus naast de elektrische tram van de lijn 52 (Antwerpen-Boom-Mechelen).

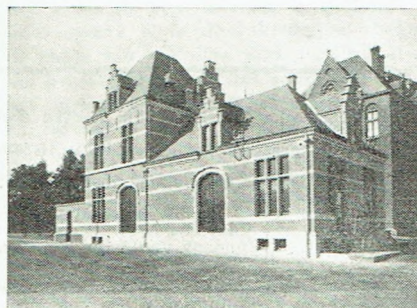
NEKKERSPOEL

Vóór 1940, maar vooral gedurende de oorlog, was Mechelen een belangrijk centrum voor goederenverkeer, dat niet alleen bestond uit de aanvoer van groenten, maar ook uit de zendingen bakstenen van de steenbakkerijen uit de Rupelstreek en eveneens uit de toevloed van wagens voortkomend van de overladingen van de grote spoorwegen. Het overlaadstation is gelegen in de nabijheid van de halte Nekkerspoel op de elektrische lijn Brussel-Antwerpen, waar tegenaan het gelijknamige goederenstation van de N.M.V.B. gelegen is, dus tamelijk ver van de stelplaats en de burelen (zie kaart).

Het goederenbureau, waarvan wij een foto publiceren, wordt op het ogenblik omgebouwd tot een elektrisch onderstation.

Naar het oordeel van ambtenaren van de N.M.B.S. zou het verbindingsspoor van Nekkerspoel een van de belangrijkste, zoniet het belangrijkste, van het land zijn.

Het is moeilijk een dagelijks gemiddelde op te stellen van het aantal over te laden wagens, nochtans kunnen wij



bevestigen dat de autotractors van Mechelen naar gelang het seizoen 20 tot 60 wagens per dag verplaatsen.

Het steenvervoer wordt in het bijzonder beïnvloed door het seizoen en niet-tegenstaande de mededinging van de vrachtwagens is er van de maand April af telkens een herneming te bespeuren.

Zoals men ziet is Mechelen een van de zeldzame stelplaatsen waar de drie vervoermiddelen — wij schreven bijna : de drie wapens — nog gebruikt worden. Om te eindigen brengen wij hier hulde aan de kleine onzichtbare ploeg van het werkhuis die zich heeft moeten aanpassen aan de overgang van elektrische tractie naar benzine- en dieselmotor. De dagelijks weerkerende versterkingen op de punten eisen telkens het maximum van het materieel en vragen van het werkhuispersoneel steeds een bijzondere prestatie.



Ziehier de bedienenden van de stelplaats van Mechelen geschaard rond hun overste. Van links naar rechts : Mw Walravens, klerk 1ste klasse, de heer Van Uffel, klerk 2e klasse, de heer J. Valgaeren, dienstoverste, de heer Dignef, klerk 2e klasse.

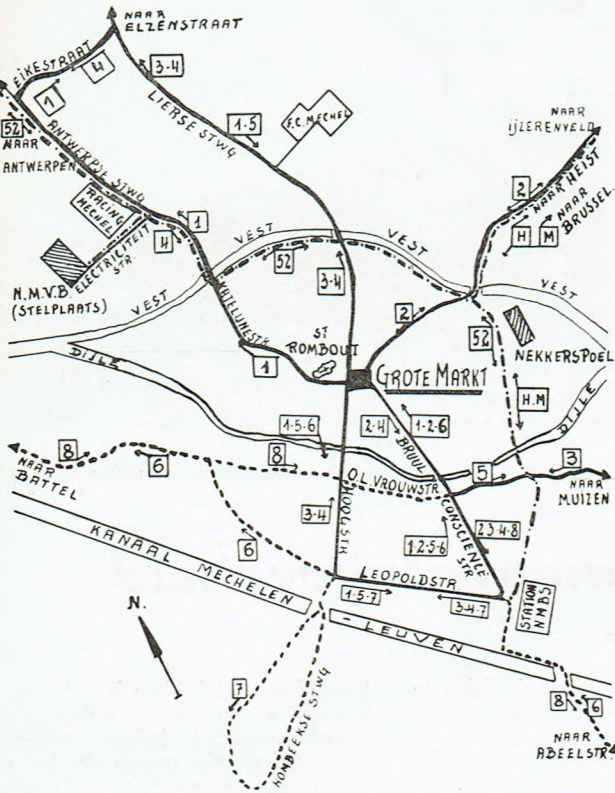


De onderhoudsiche van deze autobus vermeldt verschillende werken en het rijtuig moet om 15 u. 50 buiten rijden.

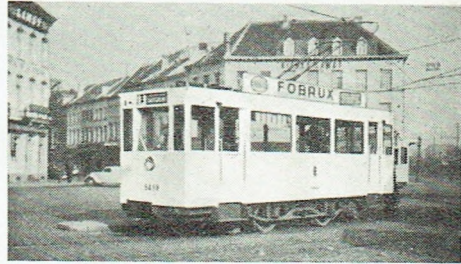
De laatste bout van het wiel werd tegen het voorziene uur aangedraaid door de ploeg Peeters en Van Heurck.

PLAN ONZER LIJNEN

Zo was het vroeger...



— : bestaande autob. lijnen.
 - - - : elektrische lijnen.
 : autobuslijnen waarvan de exploitatie voorzien is.



BOVEN : motorrijtuig type « Manage » in dienst op het stadsnet tot bij de vervanging door autobussen.

MIDDEN : na omvorming, enkele van deze rijtuigen met gesloten platformen.

ONDER : de lijn nr 2, heden geëxploiteerd door autobussen werd bediend door een drie-assig rijtuig. Foto genomen aan het vroegere eindpunt te Pasbrug (Foto h. Clessens).

De Stadsautobusdiensten

In het nummer 42 van « Onze Buurtspoorwegen » gaven wij een beschrijving van de bestaande lijnen

Wij herinneren hier in 't kort dat de lijn n° 1 en n° 4, vertrekkend aan het station en in tegenovergestelde richting rijdend, het terrein van Racing Club Mechelen en een nieuw huizencomplex aandoen.

De lijn n° 2 volgt de vroegere tramlijn n° 2 tot aan Pasbrug, doch werd verlengd langsheer de elektrische lijn naar Heist tot aan het Sint-Jozefseminarie (Ijzerenveld).

De lijnen n° 3 en n° 5 verbinden de twee afgelegen plaatsen: Muizen en Elzenstraat langs het station en door het stadscentrum; zij rijden eveneens in tegenovergestelde richting.

Voorziene uitbreidingen

Het bestaande autobusnet zal eerlang worden aangevuld met volgende lijnen :

Lijn n° 6 : Abeelstraat - Tervurensteenweg - Station N.M.B.S. - Bruul - Grote Markt - Brussel Poort - Koningin Astridlaan - Battel Kerk.

Lijn n° 7 : Station N.M.B.S. - Brussel Poort - Ridder Des-sainlaan - Vrijbroekpark - Hombeekse steenweg - Brussel Poort - Station N.M.B.S.

Lijn n° 8 : Battel Kerk - Adegemstraat - O.L.V. straat - Station N.M.B.S. - Tervurensteenweg - Abeelstraat.



Bij ons bezoek aan Mechelen kwam de toezichter-onderdichter juist toe met een nieuw rijtuig met grote vervoer capaciteit. Dit rijtuig uitgerust met motor Magirus-Deutz, is bestemd voor de lijn Mechelen-Aarschot. Van links naar rechts : Coenen, Bus Jan (een voorbestemde naam !), Testelmans A., Mens E., Verstappen A. en Van Haevre E. Al de foto's van deze reportage werden genomen door de heer Keutgens.



De stadbus vóór enkele typische huisgevels op de Grote Markt.



De exploitatie door autobussen laat toe nieuwe wijken te bedienen. (Foto's Keutgen)

De Mechelse meubelnijverheid

★

De kunstmeubelnijverheid heeft in ons land steeds een bijzondere plaats ingenomen, maar het is vooral van de Renaissance-tijd af dat het Vlaamse meubel zijn gouden tijd heeft gekend. Een weinig later genoot de meubelkunst de invloed van Rubens, die zowel de meubilering als de schilderkunst hervormde en menig decorateur van die tijd inspireerde zich van deze school.

Tot in de 19^{de} eeuw werkten de Mechelse kunstenaars, evenals deze van andere steden, op bestelling, maar omstreeks 1850 leidde een zekere nivellering van de luxe tot de schepping van type-meubelen. Het is in deze periode dat Mechelen een oorspronkelijke versieringsmode ontwierp die men « Vlaamse Renaissance » noemde.

Heden ten dage is Kortrijk gespeciali-

seerd in het moderne meubel, Eeklo in het kopiëren van oude meubelen en Luik is trouw gebleven aan zijn eigen versieringen, die het bekend hebben gemaakt; maar Mechelen vervaardigt vooral stijlmeubelen (Tudor en Vlaamse Renaissance) evenals trouwens ensembles ingegeven door de huidige smaak.

Het lijkt ons gepast er op te wijzen dat men zich te Mechelen alle meubelen kan aanschaffen van het meest eenvoudige af tot het duurste. Men vindt er gewone meubelen naast gepolijste en massieve luxemeubelen; sommige werkhuizen leggen zich in 't bijzonder toe op het inrichten van banken, hotels, handeldhuizen, enz... Andere firma's vervaardigen slechts seriemeubelen zoals keukensmeubelen en stoelen.

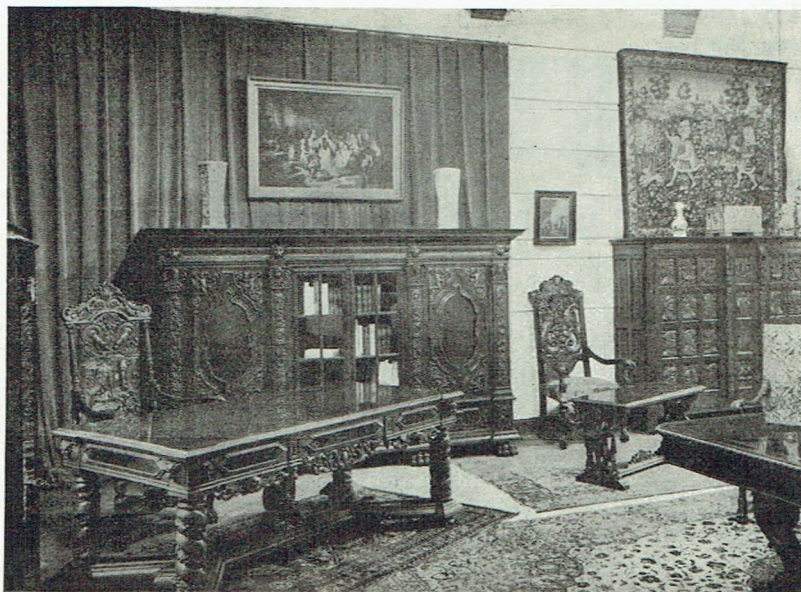
Indien sedert enkele jaren de lichtre-

clames hun deel hebben bijgedragen om de naam en de faam van de Mechelse meubelnijverheid te helpen verspreiden, mogen wij terecht zeggen dat het middelpunt van de publiciteit zich geconcentreerd heeft in de Consciencestraat die geheel van uitzicht is veranderd. Deze straat welke aan het station begint, is over een afstand van 200 meter één groot meubelmagazijn geworden; particuliere woningen werden door de meubelfabrikanten aangekocht en omgebouwd in weelderige toonzalen waar Oosterse tapijten, schilderijen, bloemen en een zee van licht de liefdevol gebeeldhouwde en zorgvuldig gepolijste meubelen goed doen uitkomen.

Gelijke tred houdend met de meubelnijverheid kent ook de tapijtnijverheid sedert het einde van de vorige eeuw een herleving. Mechelen is het voornaamste centrum van de kunsttapijtnijverheid geworden en, uitzondering gemaakt voor de kleine werkplaatsen waar in het algemeen kleine stukken en overtrekken van zetels worden gemaakt, bestaan er op het ogenblik drie grote weverijen die slechts tapijten maken met het basse lisse weeftoestel.

Spijtig genoeg brengen talrijke economische factoren de heropbloeiende tapijtnijverheid in een critische toestand. Hetzelfde geldt voor de meubelnijverheid die in het kader van Benelux aanzienlijk te lijden heeft van de Nederlandse concurrentie; het verschil in de lonen en de daarmee samengaande afhoudingen voor de Maatschappelijke Zekerheid stellen de fabrikanten in de onmogelijkheid met gelijke wapens te strijden op de binnenlandse markt en evenmin op de buitenlandse markt. Gemiddeld biedt de meubelnijverheid te Mechelen werkgelegenheid aan 6.000 werklieden.

Ten slotte raden wij U ten zeerste aan bij uw bezoek aan Mechelen niet na te laten het werk van deze kunstenaars te gaan bewonderen.



Een tentoonstelling van het Mechelse meubel

Gyrobussen in Belgisch Kongo

Een in principe ideaal vervoermiddel zal ter beschikking gesteld worden van de 270.000 inlanders van Leopoldstad

In 1948 werd de aandacht van de redactie van « Onze Buurtspoorwegen » getrokken op het belang, op gebied van vervoer, van een nieuwe uitvinding, de « Electroyro » waarmede de eerste proeven werden genomen in Zwitserland. Nog hetzelfde jaar bezorgde de Belgische firma Oerlikon ons een fotografische documentatie. Sedertdien werd de toepassing van de « electroyro » met succes toegepast op autobussen in Zwitserland en momentaan worden in Kongo voorbereidingen getroffen om deze voertuigen, « gyrobussen » genaamd, te gebruiken. Wij achten het ogenblik gekomen om het principe ervan te belichten.

* * *

Een van de voornaamste op te lossen problemen bij de conceptie en de verwezenlijking van gelijk welk rijtuig voor gemeenschappelijk vervoer is de levering van de nodige energie. De autobus gebruikt een zeer geconcentreerde brandstof : benzine of gasolie. De elektrische energie, met beter rendement, is moeilijk op te slaan en alzo moeten bijna al de elektrische rijtuigen hun toevlucht nemen tot een stroomafneming buiten het rijtuig (trolleydraad voor de trams en de trolleybussen, contactrail voor de metrorijtuigen), tenzij de kracht van een Dieselmotor omgezet wordt in elektrische stroom, zoals bij de diesel-electrische locomotieven waar een motor met zware olie een dynamo in werking stelt, waarvan de stroom de tractiemotors voedt; dit tamelijk zwaar en omvangrijk geheel, zou niet kunnen toegepast worden op de rijtuigen voor gemeenschappelijk vervoer.

Vóór de jongste oorlog werden proeven gedaan met vrachtwagens en autobussen met accumulatoren. Men noemde deze laatste « accu-bussen ».

Indien de vrachtwagens met accumulatoren grote diensten bewezen gedurende de oorlog en nu nog steeds gebruikt worden, hebben daarentegen de accu-bussen geen succes gekend, ter oorzaak van de omvangrijkheid en het gewicht van de nodige batterijen, die trouwens vlug moeten herladen worden hetgeen een betrekkelijk lange tijd vergt.

DE GYROBUS OERLIKON AANGEDREVEN DOOR EEN VLIEGWIEL

Zwitserland heeft een ander soort van elektrisch rijtuig met energieopslag gebouwd, maar bij deze is de energie beschikbaar onder kinetische vorm.

Dit vooreerst op een spoorauto toegepaste procédé werd vervolgens beproefd op een baanrijtuig voor gemeenschappelijk vervoer, « Gyrobus » genaamd. Het principe bestaat in het benutten van de mechanische energie opgehoopt in een vliegwielt met draaiende beweging.

Men zou aanstonds kunnen denken dat de as van het vliegwielt mechanisch

verbonden is met de drijfwielen, zoals dit het geval is met een gewoon rijtuig. Niets is minder waar. Mechanisch gesproken is het vliegwielt van een « gyrobus » inderdaad geheel afhankelijk van de overbrenging; zijn energie wordt eerst omgevormd in elektrische energie welke een onafhankelijke tractiemotor voedt. En het is deze motor die de wielen doet draaien door middel van het gewoon systeem : transmissie-as en brug. Er is noch een koppeling, noch een versnellingsbak, de opvoering en de verandering van de snelheid worden door elektrische inrichtingen geregeld.

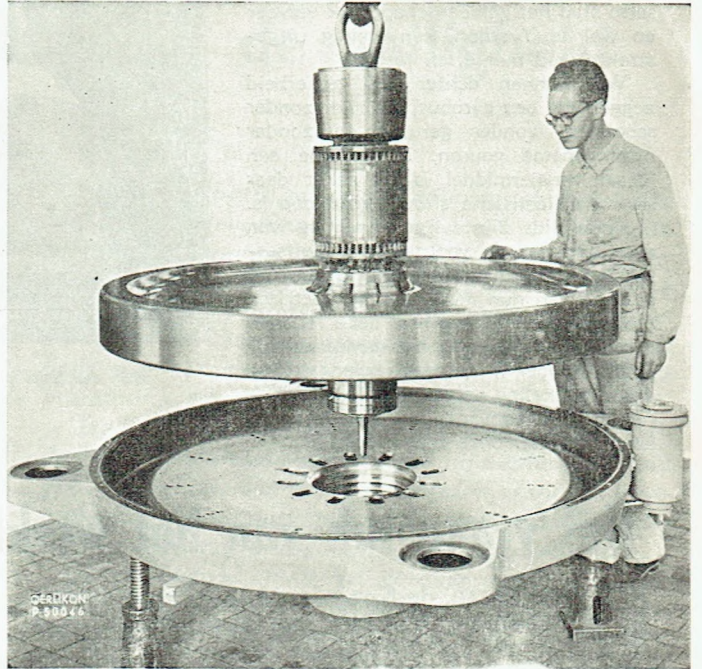
**

Iedereen weet dat, om een elektrische motor in werking te zetten, het volstaat hem met elektrische stroom in verbinding te brengen door middel van een stopcontact; de ontvangen elektrische stroom wordt omgevormd tot mechanische energie die overgaat op de as van de motor.

Bij een dynamo daarentegen doet men de as draaien, die mechanische energie voortbrengt en men neemt elektrische stroom af aan de klemmen.

Het zijn deze tegenovergestelde verschijnselen die zich voordoen bij de gyrobus.

Op de as van het vliegwielt, is de



Het vliegwielt is feitelijk een reuzentol met een middellijn van 1,60 m., een gewicht van 1.500 kg. en draaiend op 1.500 à 3.000 toeren per minuut. Op snelheid gebracht door een op zijn as gevestigde hulpmotor, staat het tijdens het rijden de energie terug af aan deze motor, die nu als dynamo dienst doet en de tractiemotor voedt.

(Cliché Auto-Touring)

« rotor » het beweegbare deel van een elektrische hulpmotor bevestigd.

Om het vliegwielt in beweging te zetten en er de nodige energie in te verzamelen om het rijtuig in gang te zetten, verbindt men gewoon deze motor met het stroomnet door middel van een stopcontact. Van zodra het vliegwielt de maximum toegelaten snelheid bereikt heeft, wordt het contact verbroken en het rijtuig is vertreksgereed.

Gedurende het rijden daarentegen doet de hulpmotor, dank zij de mechanische energie die hij van het vliegwielt krijgt, dienst als dynamo en voedt hij de tractiemotor, die zich achteraan het rijtuig bevindt.

Geplaatst in het midden van het chassis draait het vliegwielt horizontaal in een carter. Dit laatste is met tussenplaatting van dikke rubberkussens, vastgemaakt op vier punten van de langsliggers.

Tussen twee laadoperaties in kan de gyrobus ongeveer zes kilometer rijden op vlakke baan, op een helling is de afstand naar verhouding minder. Het is dus het vliegwielt dat de nodige energie levert voor de gang van het rijtuig. Vanzelfsprekend neemt de draaiende snelheid geleidelijk af; ten einde steeds een zekere reserve energie te hebben,

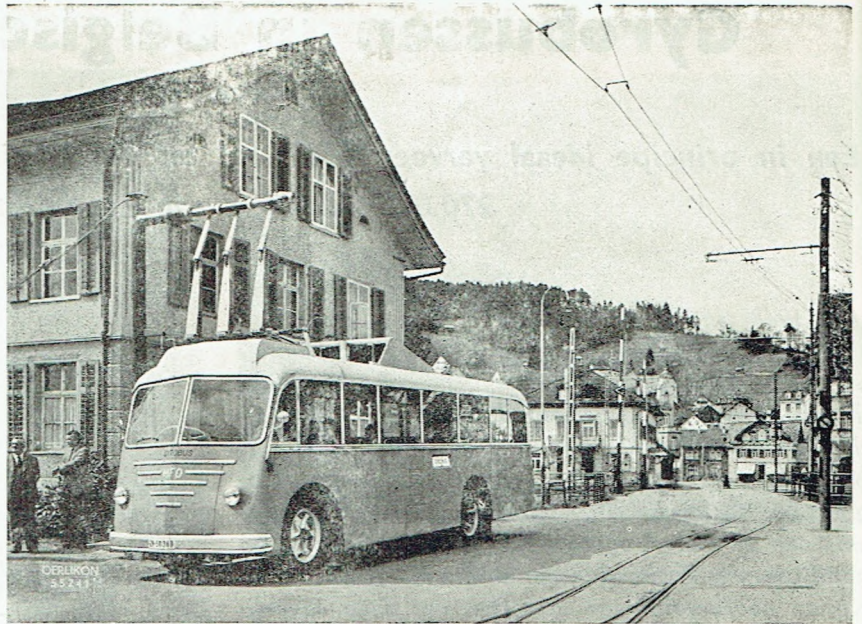
moet het vliegwiel terug op grote snelheid gebracht worden op het ogenblik dat de wenteling gedaald is tot ongeveer 2.000 t/m. Hiervoor gebruikt men de voornaamste halten en vooral de eindpunten.

De eerste openbare proeven met de gyrobus werden gedaan in 1950 in verschillende Zwitserse steden; allereerst te Altdorf, daarna te Yverdon en te Aarau.

In werkelijkheid verzekert de gyrobus op het ogenblik slechts in één Zwitserse stad het gemeenschappelijk vervoer en wel te Yverdon, een weinig uitgestrekte stad met effen terrein.

Wij kunnen echter met zekerheid zeggen dat een gyrobus, die rijdt zonder schokken, zonder gerucht en zonder onaangename geuren, in principe een ideaal vervoermiddel is en zeker daar waar de elektrische stroom goedkoop is.

Anderzijds zijn wij er nochtans van overtuigd dat de voornaamste Zwitserse steden nog niet geneigd zijn afstand te doen van hun merkwaardig elektrisch tramwagennet. Het is om al deze redenen dat de specialisten in het gemeenschappelijk vervoer met zoveel belangstelling de ontwikkeling volgen van de exploitatie, die een aanvang gaat nemen in de hoofdstad van onze mooie kolonie.



Aan een halte wordt het vliegwiel van de Gyrobus terug op volle snelheid gebracht.

(Cliché Auto-Touring)

Het vraagstuk van het werkliezenvervoer te Leopoldstad

LEOPOLDSTAD, de Kongolese hoofdstad, is in volle uitbreiding. Het plan van de urbanisatie voorziet dat Leo zich in de nabije toekomst over meer dan 20 km zal uitstrekken langs de stroom. Deze vooruitzichten steunen op concrete verwezenlijkingen, o. a. de grote verkavelingen waarop de woningbouw reeds is begonnen, het universitaire centrum voor ontwikkelde inlanders en de bestaande woningcentra op de uithoeken van de stad waar reeds 8 tot 9.000 inlanders wonen. De totale bevolking van Leopoldstad bestaat uit 270.000 inlanders en 15.000 Europeanen.



Leopoldstad aan de brede Kongostroom.
(Foto Sabena — cliché Kredietbank bulletin).

Men kan zich gemakkelijk de moeilijk op te lossen problemen voorstellen van het vervoer van de blanken naar hun werkplaatsen en van hun kinderen naar de scholen. De Regering en het stadsbestuur hebben autobusdiensten ingericht die de scholen bedienen en uitsluitend bestemd zijn voor de Europese kinderen; het vervoer van ambtenaren wordt eveneens door autobussen gedaan. Sommige werkgevers verzekeren het vervoer van hun personeel per vrachtwagen, een aantal werkliezen beschikt over een fiets maar zeer veel gaan nog te voet, wat schaadt aan hun rendement en oorzaak is van tijdverlies.

De maatschappij Colectric, met maatschappelijke zetel te Brussel, en die zorgt voor de electriciteitsverdeling in Leopoldstad, stelt zeer veel belang in het vraagstuk van het gemeenschappelijk vervoer.

Het Ministerie van Koloniën heeft deelgenomen aan de eerste studies en in de loop van 1954 zal reeds een regelmatige dienst ingelegd worden met door inlanders bestuurde gyro- en autobussen.

De overeenkomst, die de betrekkingen regelt tussen de concessiehoudende maatschappij en de Regering, voorziet dat de Staat 51 % van de aandelen bezit wat hem de meerderheid verschafft in de Raad van Beheer; de Staat zal er eveneens een commissaris afvaardigen die beschikt over het vetorecht.

Dank zij de menigvuldige bruikbare watervallen kan men de electriciteit in Kongo beschouwen als de nationale brandstof. Wanneer de tweede centrale in werking treedt, zal inzonderheid Leopoldstad over een aanzienlijke K. V. A. - reserve beschikken.

Welnu de gyrobussen zullen de door de Maatschappij Colectric geleverde nijverheidsstroom, praktisch kunnen gebruiken zoals hij is.

Inderdaad deze stroom moet niet omgezet worden van wisselstroom in gelijkstroom zoals dat het geval is voor de trams, die 600 V gelijkstroom nodig hebben voorkomend van 5 tot 6.000 V. wisselstroom. Men kan de gyro-bussen aanstands voeden op het net en het zal niet nodig zijn kostbare onderstations te bouwen; kleine omvormingscabines zullen volstaan.

De in Zwitserland gebouwde rijtuigen zullen een lengte hebben van 10,4 m en de binneninrichtingen zijn zeer eenvoudig zodat men over een groot aantal staanplaatsen beschikt.

Er kan nog niets gezegd worden over het aantal ritten, daar men slechts met 12 rijtuigen zal beginnen, doch men voorziet dat er een honderdtal zullen in dienst gesteld worden.

De kleuren in dienst van de veiligheid

In vele ondernemingen heeft men tot nog toe te weinig belang gehecht aan de voordelen die verbonden zijn aan het gebruik van rationele kleuren in de werkplaatsen.

Men was inderdaad lange tijd de mening toegedaan, dat een werklokaal voldoening geeft van het ogenblik dat men over de nodige ruimte beschikt voor het plaatsen van de machines en de doorgangen voor het personeel.

De verfraaiing van de werkplaatsen werd dan ook dikwijls als een nutteloze en renteloze uitgave aanzien.

De ondervinding heeft nochtans bewezen dat het gebruik van frisse en aangename kleuren niet alleen een gunstige invloed uitoefent op het gemoed van de arbeider, maar tevens een belangrijk wapen is in de strijd tegen de arbeidsongevallen.

De N. M. V. B., steeds bezorgd om de gezondheid en de veiligheid van haar agenten, heeft op haar beurt het gebruik van conventionele kleuren voor het schilderen van voorwerpen en inrichtingen gereguleerd.

Door toepassing van deze maatregelen, heeft de N. M. V. B. twee doeleinden nagestreefd, te weten:

- de veraangenaming van de werkatmosfeer, en
- de verhoging van de veiligheid.

Op het eerst vooropgestelde doel hoeft zeker niet aangedrongen.

Stippen we terloops aan dat, op sociaal gebied, de werkplaatsen, waar de arbeiders meer dan de helft van hun actief leven doorbrengen, een aantrekkelijk en zuiver uitzicht verdienen. Bovendien moet de schildering van deze lokalen derwijze bestudeerd worden, dat zij bijdraagt tot het veraangenamen van het werkmidden hetgeen voorzeker een gunstige invloed heeft bij het volbrengen van de dagtaak. Het gebruik van frisse kleuren is daarbij een aansporing tot het behouden van orde en reinheid.

Anderzijds is men op gebied van veiligheid spoedig tot de bevinding gekomen dat het aantekenen van gevaarlijke plaatsen door middel van conventionele kleuren, de aandacht van de agenten vestigt op de gevaren waaraan zij voortdurend blootgesteld zijn. Hierdoor zal deze aantekening ongetwijfeld een verlaging van het percentage van frequentie en van ernst van de ongevallen voor gevolg hebben.

Hierna volgen enkele bijzonderheden betreffende de praktische toepassing van deze maatregelen.

De doorgangen zullen voortaan afgebakend zijn met witte of gele lijnen van ongeveer 8 cm. breedte. Binnen deze ruimte mag geen enkel voorwerp geplaatst worden, zelfs niet tijdelijk. Zulke afbakening vergemakkelijkt grotendeels de doorgang van het personeel en van de transportwagentjes en is tevens van het grootste belang wanneer een vlugge ontruiming van de werkplaatsen noodzakelijk is.

De arbeider moet voortdurend zijn aandacht wijden aan de werktuigmachine die hij bedient. Om de gebeurlijke ongevallen te vermijden, moet hij gemakkelijk de gevaarlijke van de niet-gevaarlijke delen van zijn machine goed kunnen onderscheiden.

Op dat gebied heeft het gebruik van wel aangepaste kleuren reeds zeer grote diensten bewezen. Voor de gevaarlijke onderdelen van de machine werden dan ook levende kleuren voorzien, die deze delen scherp aftekenen op de machine, die zelf in een meer donkere kleur geschilderd wordt.

Licht-rood voor de elektrische bedieningen bv., springt in het oog, hetgeen van groot belang is wanneer een werktuigmachine vlug moet stilgelegd worden.

Het helder-rood doet in 't algemeen aan gevaar denken. Om deze reden werd het gebruik van deze kleur voorbehouden voor het brandbestrijdingsmaterieel, hetwelk steeds zichtbaar moet zijn waar men zich ook bevindt in het werklokaal.

Geel is een goed zichtbare kleur, zelfs op grote afstand.

Verenigd met zwart, onder de vorm van verticale strepen, werd deze tint voorgeschreven voor het aanduiden van plaatsen waar gevaar bestaat voor stoten, struikelen, vallen, enz...

Het oranje, dat de levendigheid van het rood en de grote zichtbaarheid van het geel bezit, trekt meer de aandacht dan gelijk welke andere kleur. Daarom werd deze tint aangenomen voor de binnenkant van de afneembare beschermstukken van de werktuigmachines.

**

Deze enkele voorbeelden van toepassing doen uitschijnen dat de N. M. V. B. geen enkel middel verwaarloost om de werkvoorwaarden en het welzijn van haar agenten te verbeteren, door ze zo goed mogelijk te vrijwaren van ongevallen waarvan de gevolgen soms zo noodlottig kunnen zijn.

Is. V. A.

DE MOOIE LOOPBANEN



Van Steenwinkel J.,
ontvanger,
43 jaren dienst.
Gr. Brabant.



Hussin H.,
ontvanger,
41 jaren dienst.
Gr. Henegouwen.



Molenberghs L.,
baanwerker,
43 jaren dienst.
Gr. Antwerpen.



Jacobs J.,
toezichter,
44 jaren dienst.
Gr. Brabant.



De Greef Ph.,
ontvanger,
42 jaren dienst.
Gr. Brabant.



Geens A.,
machinist,
40 jaren dienst.
Gr. Brabant.



Coune L.,
machinist,
44 jaren dienst.
Gr. Henegouwen.



Vanoosthuize J.,
baanwerker,
46 jaren dienst.
Gr. Vlaanderen.



Dierckx J.,
machinist,
40 jaren dienst.
Gr. Antwerpen.



Notaerts Ph.,
wattman,
42 jaren dienst.
Gr. Brabant.



Storms G.,
geschoold werkm.
42 jaren dienst.
Gr. Antwerpen.



Gilson E.,
klerk 1^e kl.
43 jaren dienst.
Gr. Vlaanderen.



Schoeters J.,
stationoverste,
43 jaren dienst.
Gr. Brabant.



Lejeune J.-B.,
geschoold werkm.,
49 jaren dienst.
Gr. Nam.-Luxemb.



Vergalle M.,
machinist 1^e kl.,
48 jaren dienst.
Gr. Brabant.

[HOOFDBESTUUR

Het jaarlijks bal ingericht door « Entre Nous » de personeelskring van het Hoofdbestuur, had op 6 Maart plaats in de salons van het hotel Atlanta te Brussel. Algemeen was men het eens het als het beste te beschouwen dat ooit werd gegeven. Het vrouwenorkest van Rina Vezaal droeg de algemene goedkeuring weg; de attracties waren uitstekend en de prachtige loten van de tombola, verzameld door mevrouw Van Belleghem, maakten verschillende gelukken.

Daarentegen hebben wij ook droevig nieuws te melden. In December 11, be-

reikte ons het bericht van het overlijden van de heer J. De Beer, onze vroegere inkasseerder, die tijdens de laatste oorlog zwaar getroffen werd door de terechtstelling van zijn zoon door de Duitsers.

In de loop van de maand overleed na een langdurige ziekte de heer Sterckx, gewezen bediende aan de Directie F., waar op het ogenblik zijn echtgenote werkzaam is. Wij bieden deze laatste onze innige deelneming aan.

Op 13 Maart overleed in de ouderdom van 70 jaar de heer L. Van Bollé. De afgestorvene was goed gekend bij de jongere agenten, daar ingevolge de talrijke ver- kopen van terreinen, de Directie opnieuw

op hem beroep had gedaan gezien zijn ondervinding.

Enkele dagen later vernamen wij het overlijden op 73-jarige ouderdom van de heer Léon Remy, Ere-E. a. Inspecteur, en vader van onze collega de heer Charles Remy, aan wie wij eveneens onze oprechte deelneming aanbieden.

En tenslotte kwam het bericht binnen van het afsterven van de h. Ceresia, Hoofdingenieur. Deze nauwgezette functionaris trad tijdens de eerste wereldoorlog in dienst bij de N.M.V.B. en bekam opeenvolgend de graad van Ea. Ingenieur in 1936 en Hoofdingenieur in 1942. Een minzaam mens heeft ons voor goed verlaten.

de Buurtspoorwegen

ONZE BEROEPSOPLEIDING

Een nieuwe cursus

Wij herinneren er aan, dat al de agenten van de N.M.V.B. zonder onderscheid van graad of functie, zich kunnen laten inschrijven op de hiernavermelde cursussen die kosteloos per briefwisseling worden gegeven.

Cursus 1-1 : De Buurtspoorwegen.

1-2 : Wetenschappelijke Inrichting van de Arbeid.

1-7 : Algemene Boekhouding.

1-8 : Burgerlijk Recht.

3-3 : Luchtlijnen en uitrustingen voor spoorwegen met elektrische tractie.

Aan deze lijst dient nu de cursus 3-6 « DE AUTOMOBIEL », door de heer Henrard, Ingenieur, toegevoegd.

Deze met allerlei schema's en figuren verlichte cursus is vooral van belang voor de agenten waarvan de prestaties bij de N.M.V.B. in rechtstreeks contact staan met de auto's, autobussen en zelfs spoorauto's (controleurs, bestuurders, ontvangers, tekenaars, mechanici, enz.).

Het doel van de cursus is hun beroepskennis te verhogen of op te frissen, opdat zij van DE MOTOR, die hun broodwinning verzekert, een beter begrip zouden krijgen en hem dan ook naar behoren zouden behandelen.

De andere agenten mogen zich insgelijks inschrijven voor het volgen van deze leergang, voor zover zij reeds minstens één studiegetuigschrift ontvangen hebben van een onzer cursussen.

DE AANVRAGEN VOOR HET VOLGEN VAN DE CURSUSSEN WORDEN GERICHT AAN DE DIRECTIE VAN HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B., WETENSCHAPSTRAAT, 14, BRUSSEL.



groot gemak bezorgt voor de uitwisseling van de munt... Tiens, dat doet me denken dat ik mijn plaats nog moet bespreken in de Muntchouwborg.

O. — Houdt gij zoveel van de Opera ? Met een mond als een schuur-

deur staan ze daar op het toneel te roepen : « kom laat ons gaan, vooruit, 't is tijd », maar na vijf minuten staan ze daar nog altijd...

Sp. — Pas op, want onze reizigers zouden 't zelfde refrein kunnen aanvragen. Kom wattman, we zijn weg.

Een
weder-
varen
van
controleur
Speurneus



Ontvanger. — Wel, controleur, het is een eeuw dat wij U nog zagen. Maar... wat hebt ge nu voor ? Met permissie gezegd, uw voorgevel heeft ergens een duchtige deuk gekregen...

Speurneus. — De vooruitgang, mijn beste, wat wilt ge, de automobiel...

O. — Toch niet in dienst zeker ? Want sedert 't begin van 't jaar hebben de Buurtspoorwegen al voldoende tol betaald aan dit vervoermiddel.

Sp. — Nee, 'k zat in de wagen van mijn schoonzoon. 't Had erger kunnen zijn en, gelukkig voor mij, hebt ge nog geen omhaling moeten doen voor een kroon.

O. — Had ge reeds uw « vademecum » van de Veiligheid gekregen ?

Sp. — Ja, en 'k heb dit boekje met interesse gelezen tijdens mijn kort herstelverlof.

O. — 'k Heb mij al afgevraagd of de bedienden van de Maatschappij daar ook een exemplaar hebben van gekregen. Een zekere Genty van het Hoofdbestuur is met de Chevrolet van de tombola « Le Soir » gaan lopen, of liever gaan rijden, en het lezen van dit boekje over de Veiligheid zou hem te pas kunnen komen !

Sp. — Wees maar gerust, hij rijdt liever per trein waar men zonder zorgen een kaartje kan leggen met een paar vrienden ! Van het Hoofdbestuur gesproken, naar het schijnt zou er een wijziging aan het tarief voor hondenvervoer aangevraagd zijn bij het Ministerie. Het gratis vervoer van kleine honden zou veralgemeend worden voor al de buurtspoorlijnen.

O. — Ze hebben zeker een petitie gekregen van de « Liga voor de verdediging van de schoothondjes » ? Als ik het goed voor heb zou dit dus de uitbreiding zijn van een regel die reeds aangenomen wordt op sommige autobuslijnen waarop het buurtspoor tarief niet toepasselijk is ?

Sp. — Ja, alsok reeds op sommige elektrische lijnen in het Brussels.

O. — 't Een gezegd gelijk het ander, ik kan het de reiziger niet kwalijk nemen als zij de rekening, 50 % van de volle prijs, wat geperd vindt voor het klein diertje dat zij als een pakje meedraagt. Maar wat ik vrees, dat is dat er discussies gaan ontstaan in de grensgevallen.

Sp. — 'k Heb een oplossing. Neem een Romeinse balans mee in uw sacoché om de honden te wegen.

O. — 'k Heb al genoeg met mijn geldwisselaar. Onlangs werd ik door een uwer collega's op de vingers getikt omdat ik dit toestel niet gebruikte...

Sp. — En hij had gelijk. Ge moet toch aannemen dat het U niet als versiersel werd gegeven door de Maatschappij. Het wordt gebruikt op alle netten ter wereld, en niemand kan ontkennen dat het een

De jaarlijkse vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid

De Groep Vlaanderen behaalde het laagste percent van frequentie : 8

NA één jaar toepassing van de nieuwe formule van de recordwedstrijden, had op 24 Februari 1954 de overhandiging plaats van de beloningen aan de winnende ploegen.

De grote zaal van het souterrain van het Hoofdbestuur was voor deze gelegenheid passend versierd, waardoor het gewone sobere uitzicht wat verlevendigd werd.

Van 10 tot 11 uur had de gewone driemaandelijke vergadering plaats van de Algemene Dienst voor Veiligheid.

Even vóór 11 uur werd de vergadering opgeheven om aan de afgevaardigden van de winnende ploegen en een aantal agenten van de Directie P en Algemene Inspectie gelegenheid te geven plaats te nemen.

Om 11 uur juist deed de h. Voorzitter Graaf Louis de Lichtervelde zijn intrede in de zaal vergezeld van de heer De Bruyn, ondervoorzitter van de Raad van Beheer, van de beheerders J. Leclercq en A. Roberti, van de heer Hoens, Directeur-Generaal en de heer Van Lul, Inspecteur-Generaal.

Tussen de toehoorders bemerkten wij de heren Directeurs van de Directies van het Personeel en van de Financiën, de Dienstoverste van het Secretariaat, Hoofdingenieurs, de verantwoordelijken van de Dienst voor Veiligheid evenals talrijke ambtenaren die ingevolge hun dagelijkse bezigheden in nauw contact staan met het personeel van onze exploitaties.

Op de eerste rijen ontwaarden wij verschillende nieuwe gezichten, het waren de afgevaardigden van de winnende groepen, de toezichter Poncelet en de wattman Brone van de bewegingsploeg van Oerle-Borgworm, de heer Smal, werkplaatsoverste van Jumet, vergezeld van de heren Dandoy en Rutten van het-

zelfde werkhuis; de heren Van den Hoof, dienstoverste van de stelplaats Grimbergen en de heer Vercammen, werkmans in het werkhuis van deze stelplaats. Waren eveneens aanwezig: al de oversten en hun adjuncten van de Dienst voor Veiligheid van de Groepen, de heren Cocriamont en De Meersman (Hoofdbestuur), Leenen en De Coninck (groep Antwerpen), Thybaut en Slabbinck (Groep Beide Vlaanderen), Hubeau en Defossez (Groep Henegouwen), d'Hoop en Beaufays (Groep Namen), Lebrun en

Winandy (Groep Luik), Haenen en Breels (Groep Limburg), D'Haen (Leuven), Vander Heiden en Plas (Brussel).

* * *
De heer Van Lul, Inspecteur-Generaal, nam eerst het woord en richtte zich speciaal tot de h. Voorzitter om hem te bedanken omdat hij, ook dit jaar, door zijn tegenwoordigheid meer luister heeft willen bijzetten aan deze vergadering.

« Wij zien hierin vooral » zegde hij, « een speciale blijk van sympathie voor de eensgezindheid tussen de oversten en het personeel in de strijd die wij overminderd en hardnekkig voortzetten, om de werkvoorwaarden te verbeteren en een grotere veiligheid te waarborgen ».

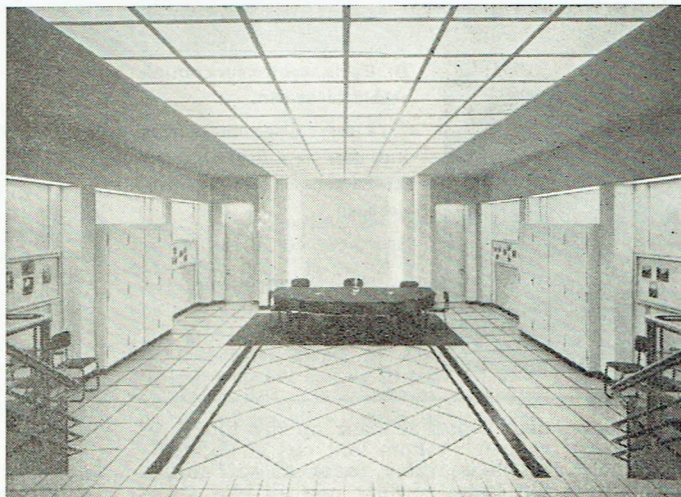
De heer Van Lul was fier te kunnen aankondigen dat de ontplooidde inspanningen onder de bescherming van onze Voorzitter hebben toegelaten dit jaar zeer merkwaardige resultaten te boeken namelijk 150 ongevallen minder dan in 1952.

« Denken wij een ogenblik aan de som van lijden, moeite en zorgen die besloten ligt in de 150 ongevallen die wij dit jaar hebben kunnen vermijden » voegde de heer Van Lul er aan toe, en hij besloot met hulde te brengen aan het meesterpersoneel en de werklieden die zich aan een strenge tucht onderworpen hebben om deze overwinning in de strijd voor de preventie, of het voorkomen van de ongevallen, te verzekeren.

De heer Voorzitter hield vervolgens, zoals ieder jaar, een belangrijke rede waarin hij niet alleen verwees naar de omvang van de aangepane strijd en de schitterende resultaten, maar waarin hij eveneens de noodzakelijkheid beklamtoonde van het bestaan van de Algemene Dienst voor Veiligheid.



De heer Slabbinck, adjunct van de chef voor Veiligheid, de h. Thybaut (Beide Vlaanderen) ontvangt.



De vergaderzaal van de benedenverdieping krijgt het licht langs een groot bovenlicht dat zich uitstrekt over gans de zoldering en uitgeeft op de binnenkoer.

In 1949
was het algemeen
percent
van frequentie :
33,3

In 1953
daalde het algemeen
percent
van frequentie tot :
23,9

Wij vragen nadrukkelijk aan al onze lezers deze rede aandachtig te lezen. Na lezing van deze overtuigende uiteenzetting zal zelfs de grootste scepticus moe-

ten toegeven dat de geest van veiligheid in enkele jaren de curve van onze arbeidsongevallen volledig heeft gewijzigd.

De rede van de heer Voorzitter

HET ONGEVAL WIJKT OVER HEEL DE LIJN

De Raad van Beheer, ten zeerste bezorgd voor de verbeteringen van de werkvoorwaarden, volgt aandachtig de inspanningen die in de schoot van de Maatschappij verwezenlijkt worden ten einde de veiligheid van onze werknemers te waarborgen.

Het is hem dan ook een waar genoegen vandaag een prachtig zegebulletin te kunnen voorleggen, bekomen na vijf jaar hardnekkige strijd onder de kundige leiding van de hoofden en de afgevaardigden van de Dienst en de Comité's voor Veiligheid, en met de deelneming van ailen.

Het is sedert 1948 dat bij ons de oriënting van een systematische en wetenschappelijk geordende preventieve

25,8 en tot 23,9 rekening houdend met de weddetrekkenden.

Hiermede gelijklopend verminderde de graad van ernstigheid, t.w. het aantal dagen werkonbekwaamheid per duizend werkuren, van 3,41 tot 1,25. Gevolg van het toeval? Factor geluk?

Het kan zijn! Dit belet echter niet dat iedere vermindering van het aantal arbeidsongevallen een element vormt van aard om de mogelijkheden van arbeidsongevallen met ernstige gevolgen in een gunstige zin te beïnvloeden.

Het voorbije jaar is overigens een uitzonderlijk jaar daar wij geen enkel dodelijk of zeer ernstig ongeval te betreuren hebben.

Maar in het geheel en van uit welke gezichtshoek men deze successen ook beschouwt, het staat onbetwistbaar vast dat de achteruitgang aanhoudt **wat een werkelijk bewijs vormt dat de aanhou-**

De strijd tegen de ongevallen van de eerste categorie is van zuiver technische aard en hier hebben wij vooral het oog op de verbetering van de werkplaatsen, zoals de verwarming van de lokalen, hun luchtverversing, hun verlichting, hun uitzicht, het vrijmaken van doorgangen, het aanduiden van de gevaarlijke plaatsen, enz... evenals de studie van de afdekking van de machines ter bescherming van de werklieden, en deze van de individuele bescherming aangepast aan de aard van het te bestrijden gevaar.

Het is niet altijd mogelijk de invloed van zekere voorzorgsmaatregelen te berekenen. **Met stelt echter vast dat orde en reinheid steeds aan de basis liggen van alle goede voorzorgsmaatregelen.**

STATISTIEKEN EN PREVENTIE

De statistieken van de Mecnografie laten geregeld toe rekening te houden van de invloed van deze of gene maatregel op het aantal ongevallen. **De periodieke kennis van deze elementen vormt een essentiële factor in de strijd tegen de ongevallen.**

Alzo is het ons mogelijk op bijzondere wijze de gelukkige gevolgen aan te stippen van sommige individuele beschermingsmaatregelen.

Sedert dat het dragen van een bril en van een veiligheidsgordel verplichtend geworden is, is het aantal ongevallen aan de ogen gedaald van 94 op 34 en is er geen enkel werkman meer van een ladderwagen gevallen.

De reglementering voor het dragen van handschoenen en schoenen met versterkte toppen is nog te recent om de resultaten te kunnen beoordelen, maar wij stellen reeds een zekere daling vast van het aantal gekwetsten aan handen en voeten.

Treffende voorbeelden van deze soort ontbreken niet, en om er zich van te overtuigen volstaat het de tabellen na te gaan met de gedetailleerde statistieken, opgesteld door de Algemene Dienst.

Maar ons doel is niet zozeer de cijfers te vergelijken, maar te onderlijnen wat enerzijds de tucht van de werkman - is het dragen van een bril of een veiligheidsgordel niet hinderlijk? - en anderzijds de vlijt van onze diensten bij het zoeken naar praktische oplossingen, vermogen.

Verliezen wij vooral niet uit het oog **dat de persoon die het dichtst bij het werk staat, het best geplaatst is om bij te dragen tot de verbetering van zijn eigen werkvoorwaarden.**

Laten wij er onze medewerker van maken.

En zo betreden wij het terrein van de arbeidsongevallen van de tweede categorie, t.w. deze waarin de menselijke factor een hoofdrol speelt.

Hier zal een aantal menselijke zwakheden moeten overwonnen worden door opvoedende propaganda zoals daar zijn: voordracht, filmen, lichtbeelden, slagzinnen, aanplakbrieven, enz.

Maar vandaag is het vooral onze bedoeling terug te komen op het meest populair en doeltreffend hulpmiddel: **de competitie of recordwedstrijd.**



De heren Haenen en Breels afgevaardigden van de groep Limburg ontvangen een check van 7.500 f voor het beste percentage van frequentie bij Weg en Werken.

actie dateert, waarvan wij reeds de vruchten oogsten.

Dat de herinnering aan de te bovengekomen moeilijkheden, aan de overwonnen gewoonten en vooroordelen voor U een stimulans weze, die U helpe U een passende gedachte te geven van de inspanning die U in de toekomst nog zult te vervullen hebben.

De lijst van de prijswinnaars van dit jaar wijst op **een schitterende overwinning: het aantal ongevallen is over gans de lijn verminderd.** Ten titel van inlichting halen wij hier enkele cijfers aan.

Van 1948 tot op heden daalde het aantal ongevallen met werkverlet achtereenvolgens van 1085 tot 803 - 749 - 660 - 601 en 456 of respectievelijk 9,4 - 8,1 - 7,9 - 7,3 - 7 en 5,6 arbeidsongevallen op 100 werknemers.

Het percentage van frequentie overeenstemmend met het aantal arbeidsongevallen per miljoen werkuren, daalde voor dezelfde periode van 42,3 tot

dende actie bijdraagt tot het voorkomen van de ongevallen.

DE IN TE SLAGEN WEG

Verleden jaar hebben wij een kort overzicht gegeven van de algemene neiging naar dewelke volgens onze mening de preventie zich moet richten:

— eensdeels, de ontwikkeling van de techniek van de veiligheid, en

— anderdeels, de opwekking van de geest van veiligheid.

De ongevallen zijn inderdaad van verschillende oorsprong:

— deze die toegeschreven worden aan materiële oorzaken, onafscheidelijk van het werkmiddel, de instellingen, de machines of het gereedschap, en ten slotte aan de aard van het werk, en

— deze met oorzaken van psychologische oorsprong, d.i. voortkomend van de zielstoestand eigen aan de persoonlijkheid van ieder individu.



De heer Van de Hoof, dienstoverste te Grimbergen vergezeld van de heer Vercommen, ontvangt de check van 2.000 f. toegekend aan vier kleine werkplaatsen van Brussel.

DE GROOTSTE BELANGHEBBENDE : DE ARBEIDER ZELF

Onze Maatschappij mag er fier op gaan, begrepen te hebben dat indien de propaganda ter voorkoming van ongevallen door middel van woord en beeld een zekere belangstelling vindt bij de werklieden, haar actie niettemin altijd geremd zal zijn door de geestesgesteldheid van de mens, die zich geen rekenschap geeft van het feit dat hij in de eerste plaats de voornaamste bevoordeligde is van de genomen maatregelen.

Dit is de reden waarom wij het systeem in voege gebracht hebben, dat de gezamenlijke of afzonderlijke inspanning ter voorkoming van ongevallen beloont. Vandaar de gedachte wedstrijden in te richten of premies toe te kennen in de mate van de vermindering van de ongevallen.

Van zodra de Mecnografie in staat was ons de controleerbare en juiste statistische inlichtingen te geven, was het ons mogelijk de inter-groepen en inter-diensten wedstrijden in te richten.

Alzo hebben wij vandaag het genoeg voor de derde maal sedert de oprichting van onze dienst voor Veiligheid deel te nemen aan de bekendmaking van de ploegen-prijswinnaars welke het beste percentage van frequentie verwezenlijkten in de loop van het jaar.

De toekenning van de beker van de Maatschappij aan de winnende groep, voor het laagste percentage van frequentie van gans het net, zal steeds een merkwaardige gebeurtenis blijven.

Bij het zien van de lijst van de prijswinnaars van dit jaar, kunnen wij niet anders dan onze levendige voldoening uiten, daar het aantal ongevallen in de verschillende diensten is verminderd.

Zonder twijfel mogen wij een groot deel van dit succes toeschrijven aan het doorlopend systeem van toe te kennen premies aan de ploegen die zich onderscheiden door lange periodes zonder ongeval. Dit systeem ingevoerd op initiatief van onze Directeur-Generaal, en steunend op de recordwedstrijden valt in de smaak van de Belgische arbeider, gkend voor zijn gehechtheid aan de sport.



Graaf L. de Lichtervelde wenst de afgevaardigden van het groot werkhuis van Jumet, de heren Dandoy en Rutten, geluk.

Hun ploeg was 325 dagen zonder werkonageval en zij slepen hierdoor een check van 5.000 f. in de wacht.

DRIE PLOEGEN ZONDER ONGEVAL

Wij beschouwen het vandaag als een plicht onze gelukwensen over te maken aan drie ploegen, die zich bijzonder hebben onderscheiden en gedurende een gans jaar geen enkel ongeval hadden te betreuren. Het zijn :

- de ploeg van het werkhuis van Jumet met een effectief van 141 agenten;
- de ploeg van Asse - Grimbergen - Dilbeek - Londerzeel met een effectief van 59 agenten;
- de gemengde ploeg van Borgworm - Oerle met een effectief van 57 agenten.

Deze ploegen verdienen ten volle de verrassingsprijs welke hen werd toegekend. Aanstonds zullen wij de gelegenheid hebben hun vertegenwoordigers toe te juichen.

Zo de door de ploeg van Jumet verwezenlijkte krachtinspanning in het bijzonder merkwaardig is, kunnen wij nochtans niet nalaten de ploeg van Doornik - Wasmes - Frasnes - Vloesberg - Geraardsbergen te vermelden die op slechts 12 dagen van het einddoel werd uitgeschakeld.

Dergelijke uitslagen, op zulke grote schaal bekomen, bewijzen wel dat onze agenten van meet af aan het doel van onze wedstrijden begrepen hebben : hen op een aangename en aanhoudende wijze te interesseren aan hun eigen veiligheid.

DE VEILIGHEID OP DE WEG, EN ONZE AUTOBUSSEN

Wij maken ons echter geen illusies. Het is mogelijk dat de belangstelling zal verminderen. Dan is het ogenblik gekomen om de wedstrijdformules te wijzigen; deze ontbreken ten andere niet. En hier denken wij aan de uitbreiding genomen door onze autobusdiensten. Deze uitbreiding echter verwekt bij ons echter een zekere bezorgdheid; want, niettegenstaande dat onze Maatschappij de nodige veiligheidsmaatregelen heeft genomen, blijft er nog altijd het feit dat de vooruitgang van het autoverkeer niet steeds gepaard gaat met een grotere voorzichtigheid vanwege de andere weggebruikers.

Vandaar ons zeer begrijpelijk verlangen zowel de gezamenlijke als de individuele actie te versterken.

Hoe zullen wij hierin het beste slagen? Door het beoefenen met wederzijds begrijpen van een gezonde en oprechte samenwerking van al de leden van het personeel.

De preventie of het voorkomen van ongevallen zal nooit het werk zijn van de enkeling, maar het resultaat van samenwerking d.i. het werk van allen. Hierin heeft de Directie haar taak : de opdracht al de inspanningen te bundelen met het oog op de vermindering van het aantal ongevallen, de opvoeding van het personeel, het bestuderen van de middelen om het gevaar te bestrijden, het regelmatig opmaken van de balans van de bekomen resultaten, de toepassing van de aanbevolen maatregelen controleren en er de doeltreffendheid van na te gaan.

Bij het nazicht van de statistieken is het haar taak de preventieve actie te oriënteren, de ingeslagen richting te wijzigen of te beklemtonen, nieuwe middelen te beproeven, de zwakke punten te ontdekken en bijgevolg te reageren. In een woord, zich op het nationaal plan beijveren om oplossingen te vinden voor het geheel van de problemen die de preventie stelt, de reglementen en voorschriften uitwerken.

DE PLICHT VAN DE COMITE'S

Maar het volstaat niet maatregelen te treffen, zij moeten nog aanvaard worden door diegenen welke bestendig in verbinding staan met het gevaar. Hier is voor de plaatselijke besturen en de comités van Veiligheid een essentiële taak weggelegd. Uw medewerking is onontbeerlijk bij de opleiding van het personeel, om erover te waken dat de houding van de agenten overeenstemt met de aanbevelingen die hun werden gemaakt, om de wedijver op te wekken, om de initiatieven aan te moedigen, om de goede werking van de diensten te volgen en er voor te zorgen dat de geest van veiligheid, altijd en overal, behouden blijft.

VEILIGHEID IS EEN GEWETENSKWESTIE

Maar de Veiligheid is niet alleen een zaak van tucht : het is vooral een kwestie van geweten zowel voor de oversten en het meesterpersoneel als voor de werkmans.

Opdat de Veiligheid heerse is er een volledige samenwerking nodig tussen Directie, meesterpersoneel, agenten en werklieden. Vormt zij niet het geschikte terrein waar de goede wil van allen zich het best kan uiten?

In deze gemeenschappelijke strijd tegen de ongevallen en het lijden moeten de oversten blijk geven van waakzaamheid, dienstwilligheid, geduld en goedheid. Het personeel zal zulks beantwoorden door bewijs te leveren van tucht en begrip.

Alzo zullen wij nieuwe resultaten kunnen boeken.

* * *

Vervolgens nam de heer Directeur-Generaal het woord.

Hij bracht eens te meer hulde aan de invloed die de h. Voorzitter in de schoot van de Raad van Bekeer uitoefent om alle genomen initiatieven ten gunste van de Veiligheid van de arbeiders te bevorderen en te doen aannemen. Hij verheugde zich over de schitterende resultaten en vroeg aan ieder om te volharden.

De slotrede van zijn toespraak maakte vooral indruk op de Nederlandstalige toehoorders.

In de hem eigen stijl wist de heer Directeur-Generaal de gevoelige snaar te raken bij alle aanwezigen, daar hij opzettelijk het vraagstuk van de preventie op het menselijk plan stelde : « Alleen kunnen wij weinig of niets ; geschaard rond een man, om een gedachte, voor een doel, zijn wij sterk en de zege komt

er. Voor het werk en voor de veiligheid van het werk moeten wij samen voelen en streven.

Werkmakers, ik heb vertrouwen in U, uw verleden staat er borg voor. Verder noest aan't werk, voor de eer : ja ; voor de beker : ja ; voor de premie : ja ; maar ook voor vader's gezondheid, voor moeder's rust, voor kinder's lach, voor méér levensvreugde en geluk ».

Deze gloedvolle toespraak verwekte een fel applaus.

De heer Van Lul ging vervolgens over tot de naamafroeping van de afgevaardigden van de winnende groepen. Iedere afvaardiging werd fel toegejuicht en de foto's tonen duidelijk de tevreden glimlach op ieders gelaat.

Vermelden wij hier speciaal de groepen die in 1953 geen enkel ongeval hebben opgelopen :

— De ploeg van het werkhuis van Jumelet (141 agenten) ;

— De ploeg van de kleine werkhuisen van Asse - Grimbergen - Londerzeel - Dilbeek (59 agenten) ;

— De gemengde ploeg van de beweging van Borgworm - Oerle (57 agenten).

Na de uitreiking van de checks overhandigde de h. Voorzitter de door iedereen

begeerde beker aan de afgevaardigden van de Groep van de Beide Vlaanderen, de heren Thybaut en Slabbinck. Deze laatste dankte de h. Voorzitter en verzekerde dat het personeel al het mogelijke zou doen om het behaalde coëfficiënt te behouden.

Terwijl schikkingen genomen werden voor de filmvoorstelling, werden door liefvallige dactylo's exemplaren uitgedeeld van het Vade-mecum voor de Veiligheid.

Daarna werden twee welgelukte filmen afgerold. De eerste, « De Banaanshil », ontwikkelt het thema « ruimt de oorzaken van de ongevallen uit de weg en onvermijdelijk zal men, door de wet van het aantal en van het toeval, veel minder ongevallen tellen ». De andere strekt de Belgische productie tot eer : het is de sappige geschiedenis van de engelbewaarder, die op aarde terugkomt om een opdracht van gids te vervullen.

En dit vormde dan het optimistische slotpunt van de vergadering waarna elkeen voldaan naar zijn werkplaats terugkeerde, fier het zijne te hebben bijgedragen tot de merkwaardige verbetering van de Veiligheid bij de Buurtspoorwegen.



Uitdeling van het Vade-Mecum voor Veiligheid.



Bij de aanvang van de filmvoorstelling. Vooraan hebben plaats genomen : de heer Roberti, Graaf L. de Lichtervelde, de heer De Bruyn en de heer Hoens in gesprek met de heer Van Lul.

DE RECORD-WEDSTRIJD

Uitslag op 28 Februari 1954

Om goed de ontwikkeling van de wedstrijd te volgen herinneren wij onze lezers er aan dat er enerzijds rekening gehouden wordt met het aantal ongevallen met werkverlet opgelopen sinds 1 Januari 1954, maar dat anderzijds ook het aantal opeenvolgende dagen zonder ongeval met werkverlet sedert het begin van de wedstrijd in aanmerking wordt genomen.

Alzo merken wij dat te Luik de ploeg n° 5 Oerle-Borgvorm op het einde van Februari, 424 werkdagen zonder ongevallen telt.

De groepen Brussel en Leuven werden samengevoegd en vormen thans de Groep Brabant, waar wij de ploeg n° 8 Asse - Grimbergen - Dilbeek aantreffen die op 28 Februari nog steeds haar positie handhaaft met 42 dagen zonder ongevallen.

Stippen wij terloops aan dat de ploeg n° 5 van Henegouwen (werkhuis van Jumet) na 404 dagen te hebben stand gehouden opnieuw aan de lijn moet beginnen.

Een ploeg die in 't oog moet gehouden worden, is deze van de beweging van Bressoux-Rocour (n° 6) die zonder zichtbare inspanning het hoofdpeloton heeft ingehaald. Daar het mooi weder in aantocht is en bijgevoegd de risico's verminderen, zou zij een dezer dagen wel de leiding kunnen nemen.

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur- Lux. Namen- Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	2 20	0 128	1 20	2 22	3 25	3 4	0 80
2	0 184	1 39	0 125	3 25	3 39	1 41	2 5
3	0 146	0 164	2 1	0 60	1 18		2 3
4	0 187	0 167	0 207	1 23	0 292	0 95	0 137
5	0 137	0 196	1 20	4 23	0 424	1 33	
6	1 0		1 20	0 94	0 387	0 66	
7	1 43	2 32	2 29		1 4	1 5	
8	0 234		1 22		2 18	0 424	
9	4 37		0 117		3 20	2 14	
10			0 151			0 93	
11			4 11			1 34	
12			0 64			1 51	
13			2 23			3 8	
14			1 12			2 6	
15			1 27			0 110	
16			3 6			0 89	
17			1 55			1 32	
18			0 72			0 90	
19						2 39	
20			4 31				
21			1 15				

Onze speciale bladzijden

Indien de nieuwe formule aangenomen door « Onze Buurtspoorwegen » aan de agenten reeds toegelaten heeft een betere kennis op te doen van ons Luikse net, zullen onze lezers daarentegen ook begrepen hebben dat, omwille van plaatsgebrek, wij slechts terloops het historisch, folkloristisch en economisch aspect met betrekking tot die belangrijke streek hebben kunnen aanroeren.

Er zou o. a. nog zoveel te zeggen zijn over de glasblazerij van Val-St-Lambert, die reeds 127 jaar bestaat, zich uitstrekt over een oppervlakte van 75 hectaren en 3.000 arbeiders in dienst heeft, over de « Fabrique Nationale » en het nieuw Belgisch geweer uitgevonden door een Luikenaar; wij hadden kunnen spreken over Grétry, C. Franck en Ysaye en de geschiedenis vertellen van « Rennequin », de ontwerper en bouwer van de gekende machines van de waterwerken van Marly (Frankrijk).

Hetzelfde probleem stelt zich nu voor

Teller : aantal ongevallen met werkverlet in dienst sinds 1 Januari 1954.

Noemer : aantal opeenvolgende dagen zonder ongevallen met werkverlet in dienst (lopende periode).

De vet omlinjde uitslagen hebben betrekking op de grote werkhuisen.

Mechelen. Graag hadden wij gesproken over de beeldhouwers Faydherbe en Colin, de vervaardiger van de twintig bas-reliefs van de grafombe van Maximiliaan I in de hofkerk te Innsbruck; over de bouwmeestersfamilie Keldermans, waarvan o.m. de stadhuizen van Gent, Vere, Middelburg en Gouda nog steeds getuigen van hun talent;

over Coxie, de « Vlaamse Rafaël », over de plantenkundige Dodoens, schrijver van het vermaarde « Crujdtboek », over de natuurkundige Van Beneden en nog zoveel andere beroemde Mechelaars.

Ook het St-Romboutskoor en het Lemmensinstituut zouden speciaal moeten vermeld worden.

Agenten die op rust gesteld worden aan 65 jaar

December - Januari - Februari

Vergalle M., machinist 47	id.	Brabant.
Jacobs J.-B., toezichter 44	id.	id.
Schoeters J., stationoverste 43	id.	id.
Van Steenwinkel J., ontvanger 43	id.	id.
De Greef Ph., ontvanger 42	id.	id.
Notaerts Ph., wattman 42	id.	id.
Van Hauter J., wattman 41	id.	id.
Geens A., machinist 40	id.	id.
Elseviers F., ontvanger 39	id.	id.
Lurquin V., ploegbaas 31	id.	id.
Pierre F., baanwerker 25	id.	id.

Van Oosthuize J., baanwerker 47	id.	Vlaanderen.
Giison E., klerk 1° kl 43	id.	id.
Arents J., ploegbaas 34	id.	id.
De Berdt K., bewegingsoverste 34	id.	id.
Verhelst R., wattman 29	id.	id.
Christiaan R., baanwerker 28	id.	id.
Maes A., wattman 25	id.	id.
Borghmans F., geschoold werkm 48	jaren dienst,	Antwerpen.
Molenberghs L., baanwerker 48	id.	id.
Van Aelst G., bewegingsoverste 43	id.	id.
Storms G., geschoold werkm 45	id.	id.
Dierckx J., machinist 40	id.	id.
Moonen P., draaier 34	id.	id.
Van der Bleecken J., ontvanger 33	id.	id.
Marica F., baanwerker 32	id.	id.
Christians A., baanwerker 31	id.	id.
Vanden Kieboom J., baanwerker 28	id.	id.

Een nieuw experiment te

BRUGGE

IN vijf steden (Aalst inbegrepen) verzekeren wij nu het openbaar vervoer met een geheel van 90 autobussen.

Benzinemotoren bieden het voordeel bijna geruisloos te zijn en zeer zacht te starten. Maar na enkele maanden exploitatie kwam men tot de vaststelling — mede in acht genomen de verhoging der benzinetaksen — dat de brandstof te duur was, en het plan ter vervanging van de benzinemotoren door lichte Dieselmotoren werd ter studie gelegd. En zo kwam men tot een geleidelijke overgang naar de gasolie als brandstof.

Maar het Bestuur der N.M.V.B., dat zich niet wil laten voorbijstreven door de voorneming en er voortdurend op uit is de laatste verbeteringen in toepassing te brengen begon zich ook te interesseren aan het gebruik van een brandstof waarvoor nog zolang niet geleden in ons land een afzetgebied werd gevonden: het propaan. Dit gas is een bijproduct uit de destillatie van de ruwe petroleum, een bedrijvigheid die nu ook in ons land wordt uitgevoerd.

Dit artikel wil het belang doen uitkomen van de sinds Maart 1953 ondernomen proefnemingen met propaan op de Brugse autobussen.

Deze stad werd uitgekozen omdat het propaan het bijna geruisloze werken van de motor verzekert, zonder onaangenaam riekende verbrandingsgassen, hetgeen van groot belang is voor de bij uitstek toeristische stad waarin ieder jaar duizenden en duizenden bezoekers rondwandelen.

WAT IS PROPAAAN ?

Propaan is een derivaat van de petroleum waarvan de chemische formule deze van het metaan (mijn-gas) en butaan benadert.

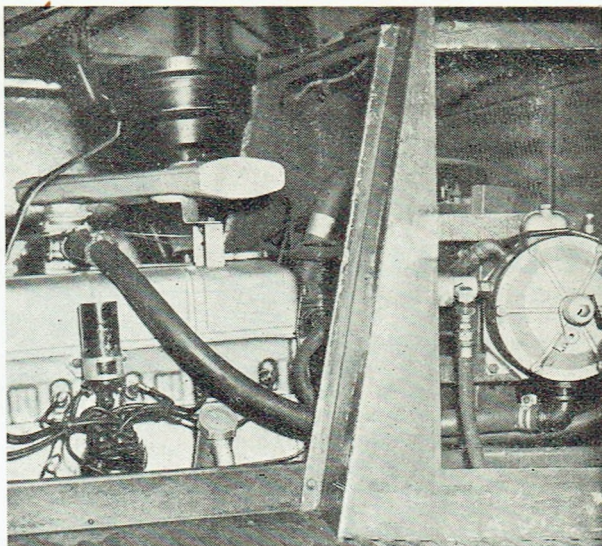
Wat in de handel voorkomt onder de benaming van propaan is een mengsel waarin het propaan gas overheersend is. Dit product wordt onder druk in vloeibare toestand in luchtdichte stalen flessen geleverd.

DE VERSCHIEDENE TOEPASSINGEN VAN HET PROPAAAN.

Als gemakkelijk verplaatsbare calorievoorraad, vindt het propaan allerlei toepassingen in de nijverheid: metaal doorbranden met snijbrander, blank maken der metalen, metallisatie... Daarbij komt nog het huishoudelijk gebruik in keuken, badkamer, enz., de verwarming in de gebouwen en de infra-rode verwarming.

Rechts het apparaat dat het propaan uitzet en verwarmt. Een slang leidt het gas naar de mengkamer, die de carburator van de benzinemotor vervangt.

(Foto De Mey)



In de voorbije Winter werd deze laatste uitvinding toegepast voor de verwarming van de drukke « Lange Munt » straat te Gent.

Maar het propaan kan ook profijtelijk gebruikt worden als brandstof voor de explosiemotoren.

VOORDELEN VAN HET PROPAAANGAS ALS BRANDSTOF.

1. — Zijn octaangetal is zeer hoog. Het is dus zeer anti-detonierend en de drukverhouding mag dus opgevoerd worden door het volume van de verbrandingskamer in de cilinder te verminderen. Zo kan o. m. aan de zuigerbodem een koepelvorm gegeven worden.

2. De verbrandingssnelheid van het vloeibaar gas is minder hoog dan deze van de benzine, de drukstoten op de zuiger zijn minder hevig, de werking geschiedt dus zachter.

3. — Het is een vaststaand feit dat het mengsel « lucht + propaan » een meer volmaakte verbranding ten gevolge heeft dan het mengsel « lucht + verstoven benzine » dat in de carburator tot stand komt.

4. — Door het feit dat in iedere fase van gebruik er alleen « gas » aanwezig is in de motor en geen « verstoven vloeistof », bestaat er geen gevaar dat de smeermiddelen verdund worden. Dit euvel kan zich voordoen bij benzinemotoren wanneer benzinedruppeltjes tussen cilinderwand en zuiger doorsijpelen en aldus in de krukkast terechtkomen; met het verminderen van de viscositeit der olie, gaat dan een vermindering van de smerende eigenschappen gepaard. Dit komt niet voor met propaan, zodat het aftappen en vernieuwen der olie minder vlug mag geschieden.

Kortom :

zachtere werking van de motor ;
minder vlugge sleet ;

minder kosten voor de smering ;
geen nadelige gasuitwasemingen.

★★

Sedert Maart 1953 reeds werden twee Chevrolet-bussen (de 824 en de 825) op het Brugse net uitgerust voor het propaanverbruik, en geen enkele reiziger kon maar enige onaangename verandering bemerken. Sedert Januari 1954 worden de te Assebroek geborgen autobussen eveneens voor propaanverbruik gereed gemaakt.

De aan de bestaande motoren aan te brengen wijzigingen zijn technisch niet ingewikkeld en niet kostbaar. Zonder in bijzonderheden te treden, kunnen we hier toch aanstippen dat er een luchtdichte vergaarbak vereist is voor het vloeibare gas, met kranen en peiltoestel, een filter twee regulators die met de verwarmmer een blok vormen, de omvormmer genaamd en dat bestemd is om het vloeibaar product om te zetten in een volledig droog gas. Dit gas wordt aan de motor geleverd op een nauwkeurige constante druk, na langs geleidingen in de mengkamer — die de rol van carburator speelt — te zijn gevoerd.

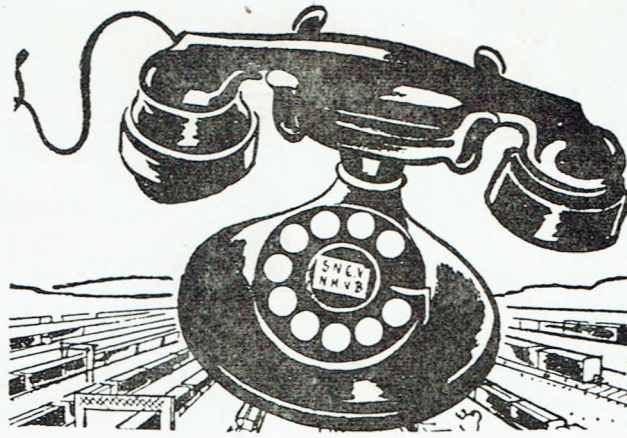
Aanvankelijk gebruikten wij de gewone welgekende stalen flessen. Maar naderhand (Augustus 1953) hebben wij een reservoir geïnstalleerd te Assebroek dat tot 5.000 liter propaan kan inhouden.

Sinds Maart 1954 is er nu een bijkomende inrichting voor gaslevering bestaande uit twee reservoirs waarin tot 20 ton propaan kan opgeslagen worden.

★★

En zo mag er gesproken worden van een tweede Brugs experiment. Het is echter nog te vroeg om besluiten te trekken. Om cijfers bekend te maken moet er nog gewacht worden tot op 't einde van 't jaar, want de veralgemening der exploitatie per propaan te Brugge heeft nog maar pas een aanvang genomen.

Het gebruik



van de Telefoon

Het is onbetwistbaar dat de telefoon thans voor de onderneming een onmisbare installatie is.

Het was dus logisch dat de N.M.V.B., in het bericht betreffende de eenmaking van de werkmethode, enkele paragrafen wijdde aan het gebruik van de telefoon om uit dit prachtig werktuig zoveel mogelijk nut te halen.

De telefoon bewijst niet alleen grote diensten aan het personeel door hem het uitvoeren van zijn taak in grote mate te vergemakkelijken, maar hij is ook een van onze belangrijkste contactpunten met het publiek.

Uitgaande van het standpunt dat de buitenstaander, die inlichtingen per telefoon wenst te bekomen, de N.M.V.B. beoordeelt volgens de manier waarop hem geantwoord wordt, is het noodzakelijk dat de telefonische gesprekken met de grootste hoffelijkheid geschieden.

Ten gebruike van onze jonge agenten — en ook van de oudere — die dagelijks de telefoon gebruiken, zullen wij hierna aan enkele principes herinneren die er toe zullen bijdragen een goede indruk te laten bij de vreemden die de N.M.V.B. opbellen.

Het spreekt vanzelf dat deze principes niet alleen van toepassing zijn voor de agenten die gelast zijn met het verstrekken van inlichtingen, maar ook en vooral voor de telefoniste. Zij is immers de eerste persoon die de buitenstaander bij de N.M.V.B. ontvangt.

1. Als uw toestel belt, reageer onmiddellijk en meldt U met een « glimlach in de stem ».

2. Zeg niet « Hallo » of « Ja » als U afhaakt, maar zeg aan de persoon die U vraagt dat hij in betrekking is met de « Buurtspoorwegen-Dienst X ». Het is ook niet nodig te herhalen « Hier de Buurtspoorwegen » als U opgebeld wordt door tussenkomst van een standaardiste. De persoon met wie U spreekt, weet immers al dat hij met de N. M. V. B. aangesloten is. Het zou een onnodige herhaling zijn van wat de telefoniste reeds gemeld heeft.

3. Vergeet niet dat uw stem de stem van de N. M. V. B. is. Inderdaad, de persoon die U opbelt wenst niet met U persoonlijk te spreken. Geef dan ook aan « een gebeurlijke klant » de kans niet zich te beklagen over een slecht onthaal vanwege de N. M. V. B.

4. Indien U een inlichting gevraagd wordt die alleen na zekere opzoekingen kan gegeven worden, zeg niet « een ogenblik » terwijl U weet dat dit ogenblik wel enkele minuten kan duren. Zeg precies hoe lang uw afwezigheid zal duren en als U oordeelt dat deze vrij lang zal zijn, vraag naam en telefoonnummer van uw correspondent en zeg hem dat U hem zult opbellen zodra U kunt. Maar vergeet het dan niet en doe het zodra U in het bezit zijt van de nodige gegevens.

5. Zorg er voor dat U altijd papier en potlood bij de hand hebt. Uw geheugen is niet onfeilbaar.

Schrijf de nodige elementen neer en schrab door wat afgehandeld is. Zodoende zijt U zeker niets te vergeten.

6. Spreek langzaam en klaar, articuleer duidelijk zonder overdrijving, wees kort en antwoordt met juiste bewoordingen. Vooral niet roepen en niet te luid spreken. Zulks is erg onaangenaam voor de persoon die U beluistert en bovendien stoort U de collega's die naast U werken.

Om de juiste intonatie aan uw stem te geven, spreek alsof uw correspondent juist vóór U zat.

7. Door te vlug aan te haken kan de goede indruk die U tijdens het gesprek gelaten hebt, verloren gaan.

Eindig met een beleefde groet en verbreek niet vooraleer uw correspondent heeft aangehaakt.

Een plotselinge afsluiting stemt overeen met het aan de deur zetten van een bezoeker.

8. Een laatste punt. De boekhouder staat soms verwonderd op te kijken naar het hoge bedrag van de post « Algemeene Onkosten — Telefonische verbindingen ». Met uw medewerking is het mogelijk dit bedrag te verminderen. Het aan te wenden middel is eenvoudig :

— Telefoon slechts als het absoluut noodzakelijk is.

— Vermijd de buitenstedelijke verbindingen wanneer de inlichtingen tijdig per briefwisseling kunnen verstrekt worden.

Is. V. A.

De geschiedenis van de stoomfluit

1833 tot 1953)

Vertaald uittreksel uit « Slow Train to Yesterday » (Boemeltreinen uit voorbije jaren) door Archie Robertson.

HET geheim van de emotieve kracht die van de stoommachine uitgaat en die wij zullen onderscheiden van haar trekkracht, zit hem vooral in haar bijna menselijke kenmerken.

Het is een wetenschappelijk vaststaand feit dat een stoommachine werkelijk ademt, zowel wanneer zij op een helling naar meer lucht snakt, als op 't ogenblik dat zij op effen baan haar rook uitblaast op een vlugger rythme.

Er is geen diagram nodig om het over deze indruk eens te zijn.

Een andere waarlijk menselijke trek van deze bewegende machine is haar bevoegdheid om op verstaanbare wijze te fluiten (de kleine machines van de lokaaltreinen doen zulks dolgraag en veel meer dan de locomotieven op de grote lijnen nemen zij iedere gelegenheid te baat).

De oorsprong van het gebruik van de fluit op de stoommachine dateert van 4 Mei 1833. Op bewuste dag naderde een marktswagen geladen met vier en twintig dozijn eieren en vijftig pond boter een onbewaakte overweg tussen Bogworth en Thornton in Engeland.

De voerder van deze kar kon niet tijdig verwittigd worden van de doortocht van de « Samson » één van de eerste locomotieven vervaardigd door George Stephenson. Een aanrijding was onvermijdelijk... en het werd een grote eierkoek terwijl de boter langs alle kanten in het stof rolde. Het was een erg geval. De beheerders van de exploiterende maatschappij werden bij hoogdringendheid in vergadering geroepen, en de directeur Ashlen Bagster vroeg aan Stephenson of het niet mogelijk was op de locomotieven een hoorn aan te brengen waarin de stoom kon geblazen worden.

Tien dagen later kwam een fabricant van muziekinstrumenten voor de dag met een 18 duim hoge stoomfluit, in de vorm van een geluidsversterker.

Zijn diaphragma bewogen door de stoomwolk verwekte een toon min of meer gelijkend op de sirenes welke voor het ogenblik gebruikt worden op de pakketboten.

De stoom heeft echter, zoals in de kookketel - die aanleiding gaf tot de bouw van de eerste stoomlocomotief - een persoonlijke neiging om te fluiten, en spoedig werd de hoorn op de spoorwegen in Engeland en Amerika vervangen door de stoomfluit.

De eerste met hout gestookte locomotieven brachten gewoonlijk een hartverscheurende kreet uit. Het was een welkomstgroet gericht tot de kolonisten; hij verschrikte echter de Roodhuiden. Maar na enkele tijd begon hij eveneens de blanken zenuwachtig te maken daar, naarmate de stoomdruk verhoogde, het gefluit heviger werd.

In de dagbladen verschenen foto's van zenuwzieke kinderen, ten prooi aan stuip trekkingen na het horen van het klagend gehuil van de locomotieven.

Om deze reden werd rond 1880 de « Bull-whistle » ingevoerd die een zwaardere toon voortbracht en ook een soort klokkenspel dat lange tijd in gebruik was op de grote boten. Dit laatste bestond uit een klankdoos die zodanig ingedeeld was dat bij het doorlaten van de stoom verschillende tonen verkregen werden. Het was schitterend. Het enige betwisbare punt, schreef een journalist, is dat de nieuwe fluitseinen zodanig aange naam zijn dat zelf de koeien er door aangetrokken worden in plaats van zich van de sporen te verwijderen.

Maar de machinist kon nog geen wijze spelen. Tot op zekere dag, door de toegelaten stoomdruk in de buis te wijzigen, de machinisten zich eindelijk op een persoonlijke wijze konden uitdrukken, hetzij om het sein te geven dat de remmen moesten aangezet worden bij het naderen van een kruispunt, hetzij om hun doortocht te melden wanneer zij hun woning voorbij reden.

Een zekere George Nelson, een oprustgestelde van de Maatschappij van Minneapolis en St-Louis en tevens oudstrijder van de burgeroorlog, vertelde dat hij steeds opgeruimd was en zich in de handen wreef, wanneer hij het Albert Lea Station binnenreed na met een fluitsignaal zijn vrouw er attent op gemaakt hebben : « de warme koffie voor George niet vergeten ». En zijn vrouw heeft zich nooit vergist.

Het merendeel van de machinisten zijn familie vaders (de maatschappijen houden eraan dat zij het worden), maar er was ook een vrolijke kerel die geleerd had het fluitsignaal van zijn rivaal na te bootsen, en wanneer de trein door de stad passeerde berichtte bij de geliefde zich gereed te houden voor een wandeling of voor een avondpartijtje.

Een machinist van de lijnen van Kentucky speelde op Oudejaarsavond werkelijk « Home Sweet Home ».

In Florida verwittigden de treinen,

komende uit het Noorden, de boeren voor de komende vorst.

Ongelukkig is de huidige strekking gekand tegen de persoonlijke uitdrukking en helt men over naar een banaal conformisme.

Wij moeten teruggaan tot 1895 om te zien hoe de super-intendant-generaal van de spoorwegen van Fitchburg E. W. Erving, een groep onhandige machinisten rond een tafel verenigde om hen de kunst van het fluiten aan te leren.

De volgende jaren werden zij even geleerd, als « fluiters » wel te verstaan, dan gelijk wie van de andere spoorwegen.

In 1936 rustte de « Florida East Coast » een van haar locomotieven uit met een fluit met zes orgelpijpen, gaande van de gewone hoge noot van vroeger tot de ultra moderne gutturale beiaardtonen.

Tijdens een speciale reis hield de locomotief stil in negentien verschillende stations waar men stemburelen had opgericht.

De meest gehate toon werd door een kiezer als volgt beschreven : « een doodscreet op een eenzame plaats bij avondschemering ».

De door iedereen verkozen beiaardtonen had een diepe en gedempte klank.

Op een locale lijn van dertig à veertig kilometer kunnen wij meer sappig gefluit horen dan op een grote lijn van tweehonderd vijftig kilometer. Op een secundaire lijn is er overigens meer gelegenheid om te fluiten en ieder fluitsignaal heeft zijn betekenis in het bedrijf... of in het privaat leven. Ziehier enkele voorbeelden :

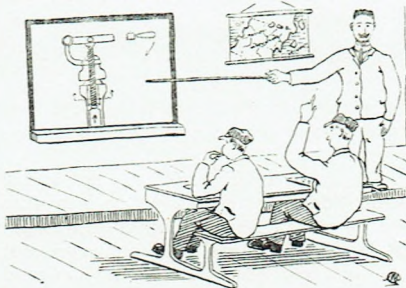
- een koe op de weg (een specialiteit van de boemeltrein) : korte opeenvolgende stoten;
- bij het naderen van een belangrijk kruispunt : twee lange, een kort en een lang fluitsignaal (het meest voorkomende verwittigingssignaal);
- bij het naderen van een station of van kruisplaatsen : een lange stoot;
- bij het aanzetten van de remmen aan een halte : een korte stoot;
- bij het lossen van de remmen : twee lange stoten.

De interpretaties van de andere fluitsignalen zijn een geliefkoosd onderwerp geworden voor de discussies van de spoorwegmannen.

Indien wij ons verlaten op de verklaringen van de kinderen, die de ouderlijke woning zijn ontvlucht, was de stoomfluit dikwijls de wekroep naar het avontuur.

Op het ogenblik kan men in de grote steden nog met veel moeite de kreten van de locomotieven onderscheiden uit het dagelijkse geroezemoes.

In de provincie is het anders. Wanneer verleden winter o.a. de stoomfluit



van een snelrein geblokkeerd was, telefoneerden talrijke boeren om de algemene directie te verwittigen.

De treinfluit en de kerkklok hebben ons dikwijls uit onze slaap getrokken... Herinneringen schieten ons te binnen die met niets te vergelijken zijn.

De oude stoomlocomotief is een nachtridder, een ongelovige; zijn stem en deze van de kerkklok wendden zich onverpoosd tot de twee strevingen van de ziel. Inderdaad beide stemmen schijnen een boodschap tot ons te richten, alle twee zeggen zij van niet te wachten, van ons te haasten in onze geestelijke reis naar de plaats waar wij het antwoord zullen vinden op de vragen die zij stellen aan onze onrustige ziel.

De Volksvacanties

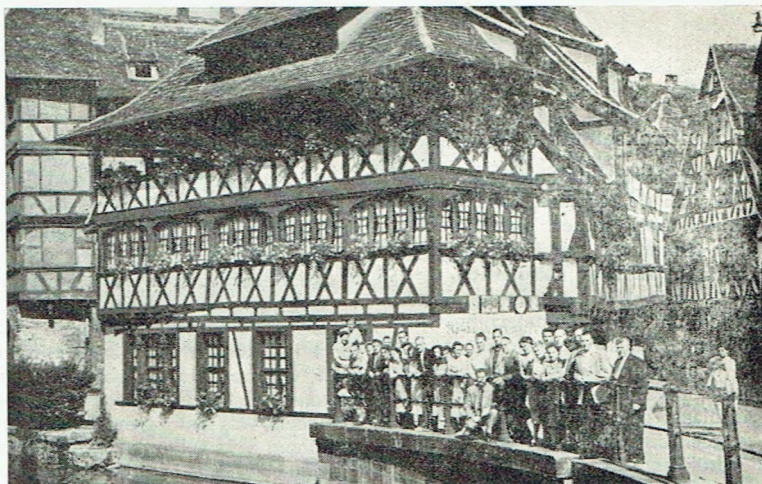
Zoals vorig jaar heeft de N.M.B.S. besloten een geldigheidsduur van 20 dagen toe te kennen aan de biljetten heen en terug, 3^o klasse, genomen vóór 31 October, ter gelegenheid van het jaarlijks verlof.

Deze biljetten worden aan onze agenten en hun echtgenote afgeleverd op voorlegging van een door de N.M.V.B. afgegeven stuk, dat de begin- en einddatum van 't verlof aangeeft alsook de samenstelling van het huisgezin.

Voor meerdere details, leze men het bericht in het nummer 44 (Mei - Juni 1953) van « Onze Buurtspoorwegen ».

We herinneren er aan dat, zoals verleden jaar, **DE ECHTGENOTEN** en **DE MINDERJARIGE KINDEREN** de terugreis **AZONDERLIJK** mogen afleggen, voor zover zij het documentvoorleggen waarmee de biljetten werden verkregen.

Vriendenkring — Groep Antwerpen



Niettegenstaande wij reeds een vijf en twintig inschrijvingen mochten noteren voor de reis naar Lourdes zien wij ons verplicht deze reis af te lassen. In vervanging hiervan wordt echter een zevendaagse autocarocht naar Tirol georganiseerd van 17 tot 23 Juli. Als bijzonderste punten van deze reis kunnen wij aanhalen; bezoeken aan de waterval van Triberg en aan Innsbruck, een rit per Oostenrijkse autocar naar de Gross Glochner (2.500 m.), een boottochtje naar het kasteel op Herrinsel, bezoeken aan de zoutmijnen van Hallein en aan het Germaniadenkmal te Rudesheim.

De prijs is ongeveer 2.250 fr. Er zijn nog een vijftal plaatsen beschikbaar in een autocar van 38 plaatsen. Raadpleeg voor verdere inlichtingen de berichten in de stelplaatsen.

Verder zijn volgende uitstappen voorzien: bezoek aan de Koninklijke serren te Laken, autocarocht naar het Blindengesticht te Grave en de H. Landstichting te Nijmegen op Zondag 13 Juni, een bezoek aan een maritieme instelling te Antwerpen en aan de bloemmolens Coppens te Turnhout.

De foto's van de maand

Wij deden beroep op de Heer J. Gérard, officieel fotograaf en cineast bij de N.M.B.S. om een keuze te doen tussen de door onze lezers ingezonden foto's voor de wedstrijd 1953 en tussen deze van de vorige wedstrijden.

De foto gekozen tussen de inzendingen 1953 behoort toe aan de Heer Hougardy van de Directie der Financiën van het Hoofdbestuur, en die in de loop van verleden jaar op rust ging.

Het leuke snapshot, dat wij hier afdrukken werd genomen met een Voigtlander. Ziehier wat de Heer Gérard er van denkt:

Het is een verdienste van de fotograaf zijn beeld op het gepaste ogenblik te hebben vastgelegd en daarbij een gelukkige en evenwichtige samenstelling te hebben gemaakt. Ingesloten in een typisch kader staan de voorwerpen uitstekend op hun plaats en werd de gezichtshoek goed gekozen, wat er op wijst dat de ontwerper tezelfdertijd een opmerker en een humorist is.

De foto werd genomen in de « Alpes Maritimes » (Fr.); de geit is met een ketting vastgebonden aan het pakzadel van de ezel en zohaast Mieke ziet dat haar meester in de kroeg verdwijnt



neemt zij de gelegenheid te baat om, zonder toelating, ook haar deel te nemen...

Bij de inzendingen van de vorige wedstrijden viel de keuze op een foto van de Heer Edm. De Backer (lijn Brussel-Wemmel). Deze foto genomen met een gewone box, zal in het volgend nummer worden opgenomen ter illus-

tratie van een artikel over de abdy van Orval.

De Heer Gérard commentarieert zijn keuze als volgt:

De abdy van Orval leeft verder over haar puinen heen.

De twee agenten ontvangen elk een premie van 100 frank.