

Onze BUURTSPoorwegen

5^{de} JAAR - N^o 25

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

MEI 1950



Op de lijn Luik-Riemst, doorheen de bloeiende boomgaarden

(Foto E. Roels).

Het Onderstation

TE ANDERLUES

I. De uitrusting van het onderstation, dat bijna geheel vernietigd geworden was door oorlogsgebeurtenissen werd vervangen door een moderne uitrusting met volledig automatische werking.

Zij bevat hoofdzakelijk :

- twee S. E. M. gelijkrichtersgroepen met hermetisch gesloten metalen vat van 1.000 amp.
- vijf uitrustingen voor het vertrek der voedingslijnen (feeders), met automatische herinschakeling.

De eerste foto toont de kasten die de uitrusting van de algemene automaticiteit, de algemene apparaten en de uitrusting van de terugstroomkabels bevatten.

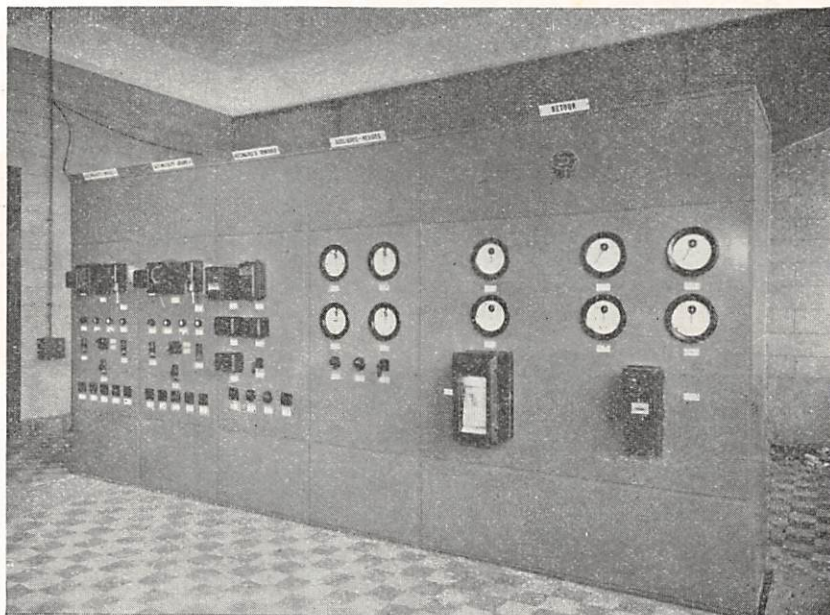


Foto S. E. M.

II. Met het oog op het verbeteren van de luchtverversing werden de gelijkrichtervaten in cellen geplaatst.

De tweede foto toont links een cel met gesloten deuren, rechts een cel met open deuren.

Men bemerkt achteraan in de cel :

1°) rechts, de ultrasnelle terugstroomschakelaar ;

2°) boven de gelijkrichter, de verbindingen tussen transformator en vat, die uitgevoerd zijn in blanke staven, en niet meer in geïsoleerde kabels. De hulpapparaten zijn op één der deuren van de cel van de gelijkrichter gemonteerd : dit maakt de verbindingen gemakkelijk bereikbaar.

Weet gij waarom ?

HOE WORDT DE VLAM VAN EEN AUTOGEENLASSER GEBRUIKT OM METAAL TE LASSEN OF TE SNIJDEN ?

De zeer hete vlam wordt voortgebracht door snelle verbinding van zuurstof (oxygeen) en acetyleen op het uiteinde van de brander.

Wanneer men het metaal doorbranden, dan laat men meer zuurstof toe dan acetyleen. Dit overschot van zuurstof verbindt zich met het gloeiende metaal (verbranding) en het aldus gevormde oxyde (roest) wordt door de drukking van de vlam weggejaagd.

Om twee stukken metaal te lassen, wordt het omgekeerde procédé toegepast. Het overtollige acetyleen onttrekt dan de aanwezige zuurstof aan de oppervlakte van het metaal, zodat deze gezuiverde metalen vlakken gemakkelijk samensmelten.

☆

Indien uw werkgezel voor een lange tijd ziek is op het ogenblik van de uitdeling van « Onze Buurtspoorwegen », vraag een exemplaar aan de uitdeler en laat niet na het hem te bezorgen ter gelegenheid van een bezoek.

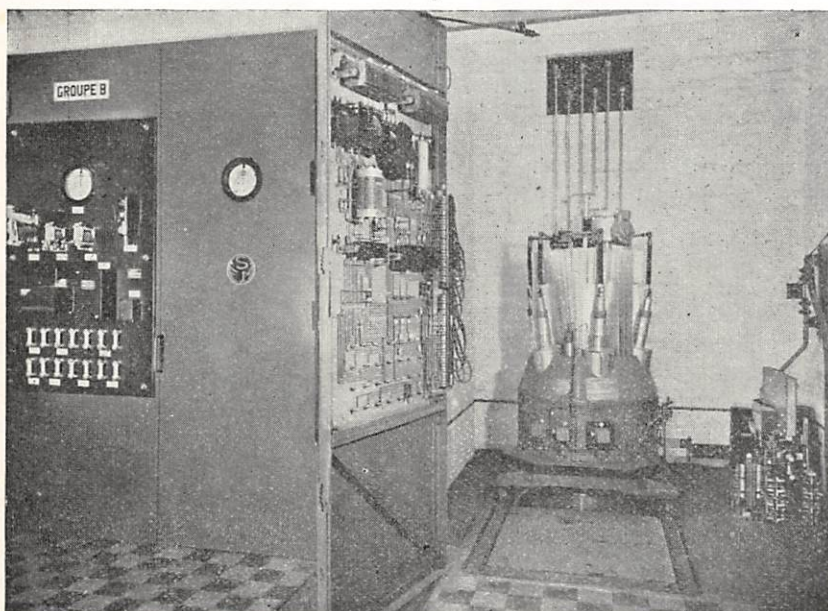
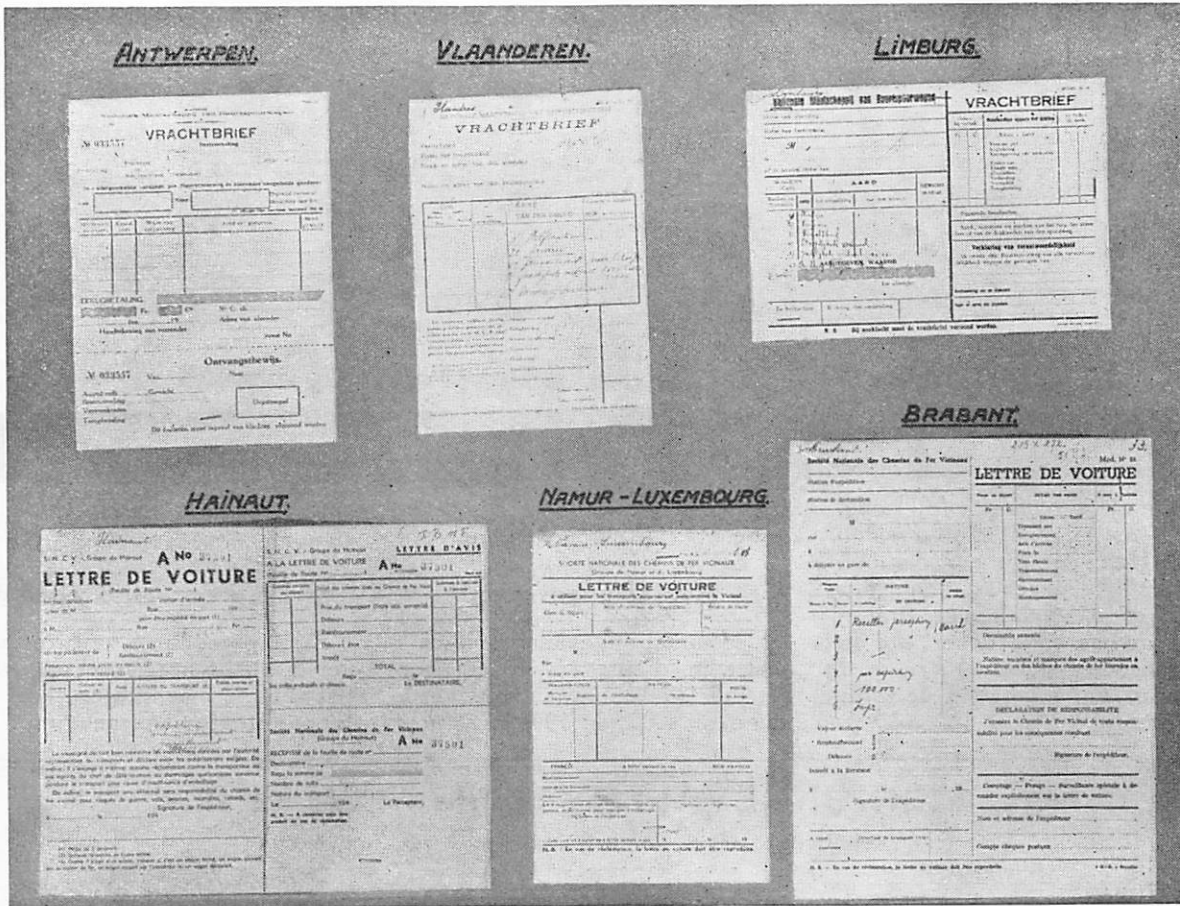


Foto S. E. M.

Organiseren is vereenvoudigen



Op zijn beurt maakte de vrachtbrief het voorwerp uit van een onderzoek van de Commissie der Normalisatie van de Ontvangstdocumenten. Dit document, waarvan het opmaken in principe gevegd wordt voor elke verzending, wordt dagelijks bij honderdtallen ingevuld.

De vrachtbrief is een basisstuk waarop de voor de goederendienst aangestelde beambte alle elementen weervindt die hem toelaten het reisblad in te vullen, namelijk de namen en adressen van de verzender en de bestemming, het vertrekpunt en de plaats van bestemming, de aard en het gewicht van de verzonden goederen, het gevraagde tarief enz.

Het éénvormig model van de vrachtbrief Nr E/623.2:4 werd zodanig opgevat, dat de verzender het zo gemakkelijk mogelijk heeft om de van hem gevregde aanduidingen te verstaan. Deze laatste komen in dezelfde volgorde voor op het vereenvoudigd reisblad, E/623.2:1, dat door de aangestelde van de goederendienst dient ingevuld.

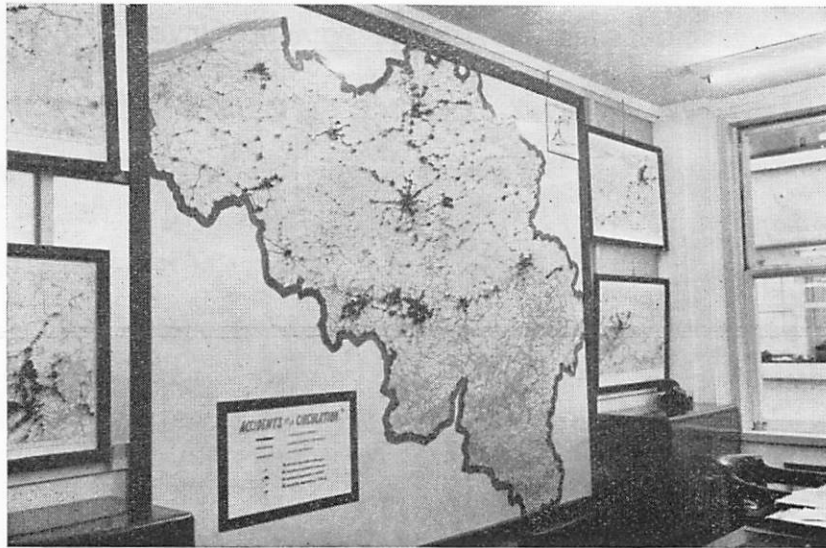
De vrachtbrief, die in al de groepen moet benuttigd worden, zal door de verzender, die zich te Brussel vrachtbrieven aangeschaft heeft, kunnen gebruikt worden voor zijn verzendingen in gelijk welk Buurtspoorwegstation van het land.

Dit was vroeger niet mogelijk, daar elke groep haar eigen vrachtbrief bezat.

De hierbovenstaande tabel geeft een idee van de verscheidenheid van vrachtbrieven die vroeger bestonden.

UN

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.			
VRACHTBRIEF.			
STATION VAN VERTREK	STATION VAN BESTEMMING	Nummer van het reisblad	
VERZENDER Dh.		P.C.R.	
BESTEMMING Dh.		straat, nr te	
AARD van de verpakking		WAARDEN - COLLI	
van de inhoud		Herkens en Aantal	
		Gewicht in kilogram	
VRACHTVRIJ Doorhalen volgens het geval. NIET VRACHTVRIJ			
Ik vraag : (1)			
TERUGBETALING			
VOORSCHOT			
Het vervoer zal geschieden zonder enige verantwoordelijkheid van de Buurtspoorwegen voor pretek am verlokking of			
Te de			
Handtekening van de verzender			
(1) Volgens het geval : thuisbestelling weging extrass tellen bijzonder toericht, belebbing, enz...			
In geval van placht moet de vrachtbrief voorreplegt worden.			
Ontvanger van vrachtbrief moet de verzender in te geven te			
Opzamen van vrachtbrieven moet de verzender in te geven te			
Opzamen van vrachtbrieven moet de verzender in te geven te			
Opzamen van vrachtbrieven moet de verzender in te geven te			



VOORKOMEN VAN ONGEVALLEN

Einde Maart heeft de Veiligheidsdienst van het Hoofdbestuur aan de Raad van Beheer, een bondig verslag, vergezeld van statistiek-tabellen ingediend, betreffende de werkongevallen die het personeel der N. M. V. B. in de loop van het jaar 1949 getroffen hebben.

Wij hebben er voor onze lezers de belangrijkste gegevens uitgeput.

komt op een vermindering van 26 %.

Aantal ongevallen.

Het aantal ongevallen met werkverlet in dienst als gevolg voor het jaar 1949 bedraagt 803 vergeleken bij 1.085 in 1948, wat neer-

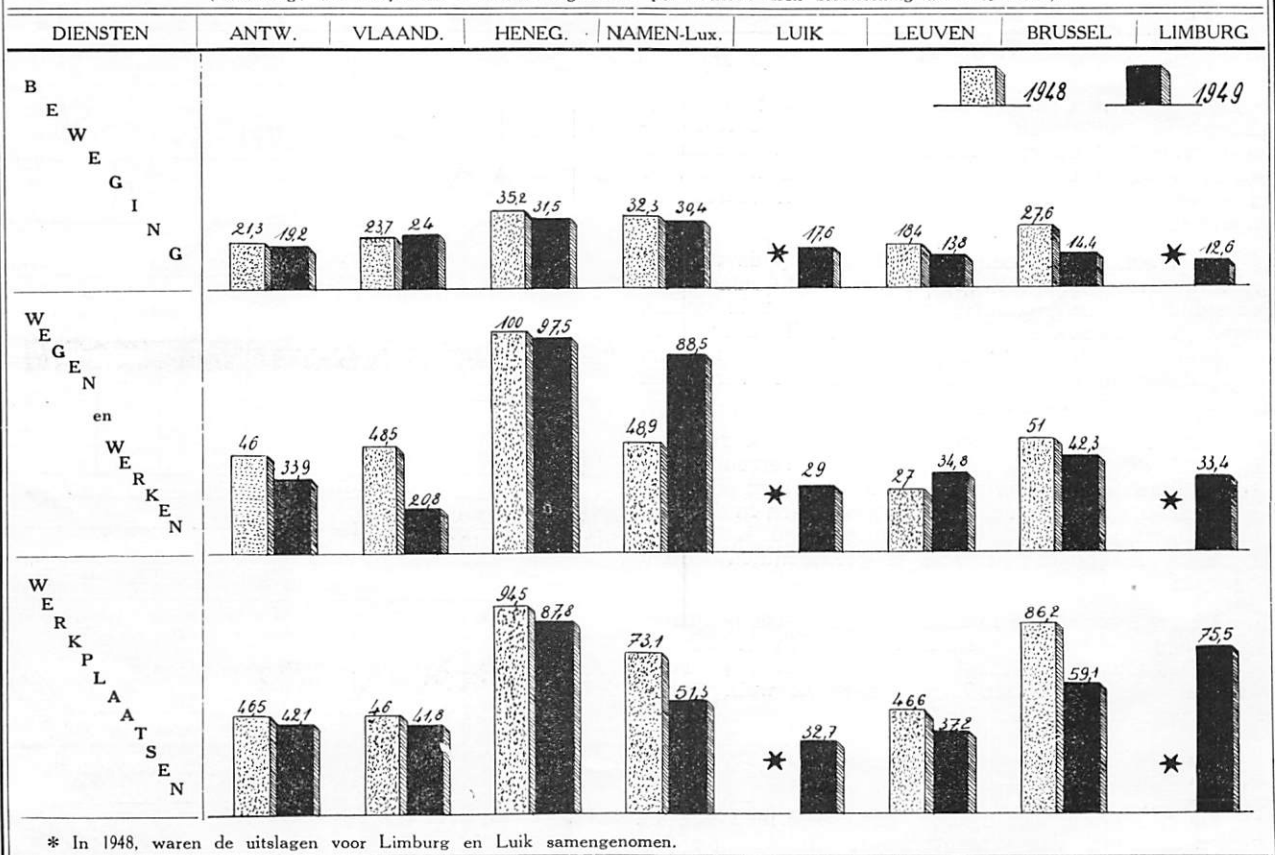
Percentage van frequentie.

Door percentage van frequentie verstaat men het aantal ongevallen per miljoen werkuren, die men blootgesteld is aan gevaren.

WERKONGEVALLEN bij de N. M. V. B.

Vergelijkende tabel van hun percentage van frequentie.

(Percentage van frequentie = aantal ongevallen per miljoen uren blootstelling aan het risico).



In het nummer van Maart gaven we het vergelijkingspercentage per groep.

Het bleek ons interessant de tabel meer in bijzonderheid afzonderlijk berekend voor de Beweging, Wegen en Werken en de Werkplaatsen, uit te wijden.

Elkeen van die diensten moet zich getroosten de hieronder gegeven cijfers met aandacht te lezen.

De respectievelijke diensten afzonderlijk beschouwd, stelt men een algemene verbetering vast van de percentages van frequentie, uitgenomen voor Namen-Luxemburg, waar men bij Wegen en Werken van 48,9 tot 88,5 overgaat; voor Henegouwen, is er een lichte verbetering, nochtans staat deze groep met haar verheven cijfer nog steeds aan de spits. Leuven, de beide Vlaanderen, en Luik spannen de kroon, respectievelijk wat aangaat de Beweging, Wegen en Werken en de Werkplaatsen. Over 't geheel genomen, is de verbetering echter belangwekkend.

Percentage van ernst.

Door percentage van ernst verstaat men het aantal dagen met werkverlet per miljoen werkuren, blootgesteld aan gevaren.

Wij gaven reeds de vergelijkings-tabel voor de jaren 1948 en 1949.

Opmerkingen.

a) Het algemeen percentage is verbeterd, vermits het van 3,14 tot 2,61 valt;

b) De groepen Antwerpen (4,70), Henegouwen (3,53), Brussel (3), Limburg (4,63) overschrijden het gemiddelde en vertegenwoordigen terzelfder tijd de groepen waar het percent verergerd is.

Deze hoge percentages zijn hoofdzakelijk te wijten aan volgende gevallen :

Antwerpen : 1 ernstig geval van 1100 % werkonbekwaamheid in de Werkplaatsen (Turnhout).

1 ernstig geval van 100 % werkonbekwaamheid in de Beweging (Mechelen).

Henegouwen : 1 ernstig geval van 50 % werkonbekwaamheid en 1 geval van 30 % werkonbekwaamheid bij de Beweging.

Brussel : 1 ongeval met dodelijke afloop in de Werkplaatsen (Eloystraat).

Limburg : 1 ongeval met dodelijke afloop in de Beweging (Lanaken).

EEN TE BREKEN RECORD :

Percentage van frequentie : 20,7

c) Groep Vlaanderen stelt zich in het beste daglicht, en wordt dicht genaderd door groep Leuven.

Deze laatste vertoont nochtans een verscherping van het percentage in de Werkplaatsen.

UIT VOORGAANDE VASTSTELLINGEN BLIJKT DAT VOORAL DE WERKHUIZEN EN VERVOLGENS WEGEN EN WERKEN MOETEN GEVOLGD WORDEN OP VEILIGHEIDSGEBIED.

Ongevallen volgens de aard van de letsels.

In deze tabel is het opvallend vast te stellen dat op een totaal van 803 ongevallen voor het net, 602 ongevallen wonden, letsels en ontstekingen veroorzaakt hebben.

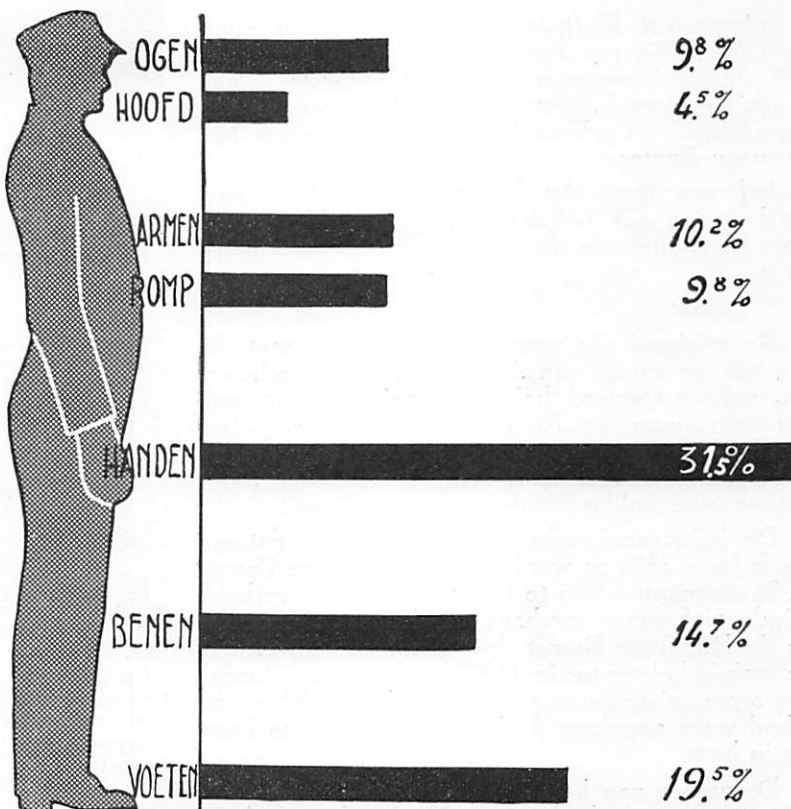
Ziehier de indeling per dienst :

Beweging	Wegen en Werken	Werkplaatsen	Net
175	192	235	602

Daar het groot aantal ongevallen wonden veroorzaken welke vergiftiging kunnen te weeg brengen, dient er herinnert dat men voor de **minste wonde** zich onmiddellijk dient laten te verzorgen door de hulpverpleger.

Ongevallen volgens de plaats van de letsels.

De tabel hieronder vestigt eens te meer de aandacht op de frequentie van ongevallen, ten minste voor de verwondingen aan handen, benen, voeten en ogen.



Verzorg spoedig de kleinste wond

dan blijft uw lichaam gaaf en gezond

De STEENBAKKERIJEN

van de
Rupelstreek

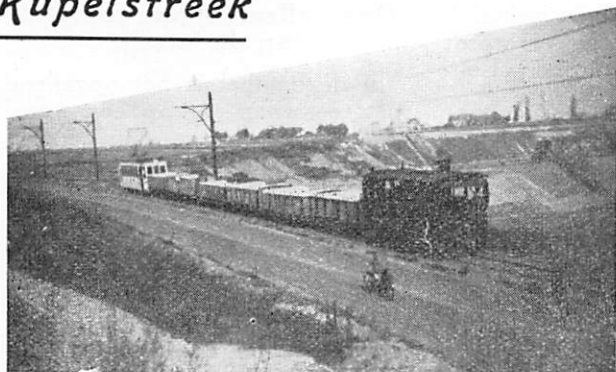


Foto Neyens.

L O F over de Baksteen

JN ons land zijn de slechte weergesteldheden gevaarlijke en vernielende factoren voor de gevels onzer woningen.

De vochtige atmosfeer en de rook der steden geven snel een somber en terugstotend uitzicht aan de kleuren der bekleding.

Integendeel blijft onze baksteen, onder vuur beproefd en die een vereiste graad van porositeit bezit, een buitengewoon populaire bouwstof, daar hij aan de strengheid van de Winter weerstaat en tevens proper en schoon blijft, niettegenstaande het stof in de Zomer.

Iedereen weet dat het grootste centrum van voortbrenging der bakstenen in de streek, tussen Boom en Rumst aan de oevers van de Rupel gelegen is.

De reiziger, die voor de eerste maal met de tram van de lijn 52 van Antwerpen naar Mechelen rijdt, zal verwonderd hebben opgekeken wanneer hij tussen Boom en Rumst niets anders zag dan droogloodsen, kleigroeven en schoorstenen. Want ja, hij bevindt zich hier in de Rupelstreek, het voornaamste steenbakkerijcentrum van ons land.

De baksteennijverheid in deze streek dateert van de jaren 1235 en werd ingevoerd door de Paters der St. Bernardusabdij te Hemiksem. De nijverheid breidde zich langzamerhand uit langs de boorden van de Rupel tot Rumst. Het bleef een nijverheid van weinig belang tot in 1596 toen een grote brand Antwerpen teisterde en er vanwege het stadsbestuur verbod werd opgelegd de huizen weder op te bouwen in hout.

De aanleg van het kanaal Brussel-Rupel (1560-1570) en Brussel-Charleroi (1832) bracht een hele verandering. Het eerste zorgde voor een nieuw afzetgebied, het tweede liet toe dat de steenkolen in grote hoeveelheden konden aangevoerd worden tot op de boorden van de Rupel.

Van 1235 tot 1868 is het steenbedrijf omzeggens onveranderd gebleven. Er bestonden slechts « hand-

gelagen » met kleine produktie-mogelijkheid. In 1868 werd de eerste ringoven gebouwd nl. een oven met doorlopend vuur. Een evolutie in het bedrijf bracht eveneens het in werking stellen van de kleibagger in 1911. Op het ogenblik zijn al de steenbakkerijen met de meest moderne machines uitgerust.

De bakstenen worden door het grootste gedeelte verzonden per schip; een ander gedeelte bereikt zijn bestemming per autovrachtwagen of per buurtspoor. Negen verbindingsspooren maken het mogelijk de steen per spoor te vervoeren, hetzij rechtstreeks tot op zijn bestemming, hetzij tot in de stations van overgave te Reet of te Mechelen.

In 1948 werden er in de Rupelstreek 13.656 wagens steen geladen, wat een gemiddelde uitmaakt van 2.600 Ton per week. Al deze wagens worden verhandeld door de stelplaats Rumst. Hiervan werden er 8681 overgeladen te Reet, 2086 te Meche'len en 2889, merendeels voor de Provincie Brabant, bereikten hun eindbestemming per buurtspoor. Er zijn weinig of geen plaatsen op het net waar nog zo'n intens wagenverkeer bestaat dan wel in de Rupelstreek.



Foto Neyens.

Groepen welke wensen een bezoek te brengen aan een steenbakkerij in werking, kunnen steeds de nodige inlichtingen bekomen op het bureel der stelplaats Mechelen.

TOERISME

De N. V. van de Grotten van Remouchamps laat ons weten dat op vertoon van de dienstrijkaart N. M. V. B., volgende voordelen aan al onze agenten alsook aan hun familieleden verleend worden :

Volwassenen : 50% vermindering op de toegangsprijs van de grotten; hetzij 25 fr. in plaats van 50 fr.
Kinderen : onder de 16 jaar, vergezeld, 75% vermindering; hetzij 12 fr. 50 in stede van 25 fr.

De op rust gestelde agenten kunnen van dezelfde voordelen genieten, mits een schriftelijke aanvraag in te dienen, gericht aan « Onze Buurtspoorwegen ». Zij zullen een gunstkaart bekomen, geldig voor een of meerdere personen.

Om een verklarende gevouwen prospectus te bekomen, gelieve men zich te wenden tot de h. Van Der Sande, 14, Maurice Maeterlincklaan, Brussel III.

Remouchamps ligt in de Amblève-vallei, in de nabijheid van de stad Spa.

Het Toeristisch Verbond van de Provincie Antwerpen komt een « Vade-Mecum doorheen de Provincie Antwerpen », uit te geven, hetwelk een werkelijk toeristische zakencyclopedie is. Dit werk, bestaande uit 213 bladzijden, behelst o. a. 13 gewestelijke kaarten, 100 illustraties en een artikel over elkeen van de 151 gemeenten uit de provincie. Dit werk kan besteld worden per postgiro (franco 32 fr.), Toeristisch Verbond van de Provincie Antwerpen, Schoenenmarkt, 2, Antwerpen.

MEDISCHE KRONIEK

Het Redactiecomité van « Onze Buurtspoorwegen » heeft het genoegen U te laten weten dat dokter Petre, hoofd van de medische dienst, ons geregeld een kroniek zal laten worden. Het zal hoofdzakelijk handelen over onderwerpen met betrekking op de dagelijkse hygiëne van de arbeider en vooral deze van de tramman.

HYGIENE VAN DE DRANK

1. — De rol van het water in ons organisme.

Al de levende organismen, planten en dieren zijn grotendeels samengesteld uit water, hetgeen een groot physiologist er toe bracht zich in volgende zin uit te drukken : « Al de organismen leven in water en zelfs in lopend water ».

Het leven zonder het water is niet denkbaar. Er zijn dieren van lagere orde die men kan uitdrogen en die zodoende ophouden enig levenseigenschap te vertonen, doch het verschaffen van het nodige water volstaat om bij hen terug de levenstekens op te wekken. Daar, waar volledig gebrek is aan water schijnt het leven onmogelijk; het is het midden waarin al de chemische activiteiten van de levende wezens zich voltrekken.

De waterinhoud verschilt volgens het weefsel : de spieren en klieren bijvoorbeeld hebben een veel groter gehalte dan de beenderen.

Gemiddeld bevat het menselijk lichaam 65% water. Alzo een mens, 66 Kg gewende, heeft een waterinhoud van 44 Kg.

Dit water komt voor onder twee vormen. Onder de eerste verstaat men het water, in nauw verband met ons cellulair bestanddeel, genoemd het blijvende water, chemisch medevormer van het lichaam : dit water is standhoudend en dient niet hernieuwd te worden.

In de tweede vorm, veruit de belangrijkste in hoeveelheid, treedt het water op als oplosser van al de stoffen te verspreiden in het innerlijke van het lichaam ; het is een werkelijk voertuig, toerend in het uiterst complexe net van ons organisme. Het voert in onze organen de menigvuldige stoffen aan, bestemd om hen in werking te brengen en ontlast hen tevens van de resten die het wegruimt langs speciale organen, zoals de nieren.

Een bijzonder net is het bloedvatstelsel, samengesteld uit slagaderen en aderen, en in hetwelk het « water-voertuig » niet alleen « goederen » doch eveneens « reizigers » ten aanzien van 5.000.000 per mm³ vervoert. Deze reizigers zijn de rode bloedlichaampjes, geladen met een kostbare coll : de zuurstof, die ieder bloedlichaampje zich toeëigent in de longen, om ze daarna uit te wisselen in al de weefsels tegen koolzuur, die verder langs de longen naar de buitenlucht terugkeert.

Bij het volbrengen van dit vervoer gaat er elke dag een zekere hoeveelheid water verloren. Het is het water dat dient om de resten van het organisme naar buiten weg te spoelen ; het betreft een betrekkelijk standvastige hoeveelheid van ongeveer anderhalve liter — ten minste bij diegenen die door het overvloedig innemen van dranken geen belangrijkere filtratie vanwege hun nieren vergen.

Bedoeld water zal geregeld moeten hernieuwd worden door middel van een evenredige inname van dranken.

Een andere waterhoeveelheid, ditmaal uiterst veranderlijk, wordt naar buiten gevoerd door het zweet. Het « zweet-water » is ook als middel van vervoer te betitelen, daar het zekere opgeloste stoffen met zich

draagt en we zullen zien dat bij zeer overvloedig zweeten dit een zeer belangrijk gevolg kan hebben. Doch hierin ligt niet het doeleinde van de zweet-functie.

De onontbeerlijke rol van deze functie bestaat in het handhaven van de warmtegraad van ons lichaam en in 't bijzonder deze temperatuur te verhinderen te stijgen, in geval het verschil tussen de lichaams-warmte en het omringende midden onvoldoende is of zelfs omgekeerd (lucht warmer dan het lichaam), en bijgevolg, het lichaam zich in de onmogelijkheid bevindt afstand te doen van zijn warmte aan de omringende lucht.

Wij weten dat alle werkzaamheden van het organisme een warmte-uitstraling als gevolg hebben, zowel de werking der spieren als deze der klieren ; dit alles heeft een gunstig verloop zolang wij niet overdrijven in deze warmtevoortbrengst en we steeds over een verbruik beschikken om onze temperatuur van 37° in een kouder midden te handhaven. Doch bij zometijd of bij het voorkomen van een hevige werking der spieren zien wij ons verplicht warmte-eenheden te verkwalen ten einde ons niet te verbranden aan onze eigen levensgloed.

Dit verlies aan calorïen doet zich voor op een zeer eenvoudige

en physische wijze : door het uitwasemen van water aan de oppervlakte van de huid.

Zoals U weet slorpt de omvorming van water in waterdamp warmte op, t. t. z. ze verwekt koelte.

De zweetklieren, in aantal van 2 à 3 miljoen en verspreid over gans de huidoppervlakte, zijn gelast met het tot zich nemen van de hoeveelheid water, die zich in het bloed bevindt, en haar op de huid te verspreiden om te verdampen.

Bij weinig warmte is het uitbreken van zweet niet belangrijk, de verdamping geschiedt onmiddellijk en de opperhuid is zelfs niet klam.

Bij grote hitte is het verschijnen van zweet overvloedig, druppeltjes vormen zich op de huid en het verdampen moet door verfrissende luchttoevoer bespoedigd worden.

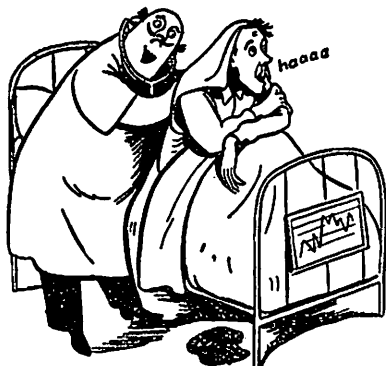
Tijdens het koude seizoen, wasemt een man bij het uitvoeren van een matig werk in een gemiddeld warm lokaal, op deze wijze ongeveer een liter water per dag aan zweet uit. Maar bij een aanzienlijke verandering der spieren in de zomer of in een warm lokaal (koperslager, ijzersmelter, smid) kan dit verlies 6 liter en meer per dag omvatten.

Om een temperatuurstijging, welke niet ontbloeit is van oververhitting, te vermijden, dient men dus water uit te wasemen. Dit verbruikte water, getrokken uit de vloeistoffen van het lichaam, moet terug vervangen worden, en in deze noodzakelijkheid laat het phenomeen van de dorst zich voelen.

De dorst is een gevoel verwekt door een zekere droogte van de mond of van de keel en voortspruitend uit een gebrek aan speeksel.

De speekselklieren, als goede hoedsters van onze waterinhoud, vertragen hun speekselafscheiding op

(Zie vervolg blad. 14).





Vervaeet S.
commis - Vlaanderen
44 jaren dienst.

Deloose A.
baanw. - Vlaanderen
42 jaren dienst.

Neyrinckx A.
machinist - Brabant
47 jaren dienst.

Verschuieren K.
ontvanger - Antwerp.
38 jaren dienst.

Van Daele A.
controleur - Charleroi
38 jaren dienst.

Rouw in de Algemene Directie

Op 27 April jl., trof ons het droevig nieuws van het overlijden van de heer Albert VLAMYNCK, Directeur de Financiën.

Na een lange ziekte was hij terug in ons midden en hield hij er aan persoonlijk aan het opstellen van de balans mede te werken.

Tijdens een nieuwe rustperiode is hij voor goed heengegaan op de ouderdom van 64 jaar.

Op 12 April 1907 kwam hij bij de Buurtspoorwegen in dienst.

In 43 jaren zou hij een merkwaardige carrière verwezenlijken.

Van 1920 tot 1939 nam hij de functies waar van kassier, waarna hij tot schatmeester benoemd werd.

Hoofdinspecteur in 1944, bracht hij het tenslotte als opvolger van de heer Laurent, tot Directeur der Financiën in 1946.

De heer Vlaminck was een functionaris van gehalte, een begrijpende overste en een goed mens; zijn verscheiden wordt eenparig betreurd.

Ook het Rustoord verliest in hem een toegewijd beheerder; hij was schatmeester van deze Vereniging van bij de stichting in 1935.

Aan zijn weduwe, zijn dochter en zijn zoon Jacques, onze oud collega, bieden wij onze gevoelens van innige deelneming.

† Te Zurenborg



Op 18 Maart 1950 overleed, na een kortstondige ziekte, de heer Alfons Nijs, op rustgestelde rekenplichtige 1^o kl. van groep Antwerpen.

De Heer Nijs ging op rust op 1 Oktober 1946.

Daags vóór de begrafenis van de heer Nijs, werd zijn oudste zoon Jozef, wifheer in de orde der Norbertijnen, tot Prelaat der abdij van Leffe (bij Dinant) gewijd.

Wij bieden de diep beproefde familie onze innige deelneming aan.

Uitreiking van Eretekens in Groep Antwerpen

De Directie van groep Antwerpen heeft de Zondag 5 Maart 11. uitgekozen om de burgerlijke eretekens aan haar in aanmerkingkomende agenten uit te delen.

Ze waren met ruim over de honderd, zodat het onbegonnen werk is ze allen met naam te vermelden, stippen we eenvoudig aan dat een veertigtal van hen meer dan 35 jaar dienst tellen.

De h. Vermeire, Hoofdingenieur-Groepshoofd, sprak hen heel gemoeidelijk voor de vuist toe en men voelde goed aan dat de woorden uit het diepste van zijn hart op zijn lippen borrelden.

Hij dankte vooreerst zijn medewerkers die zich met de materiele organisatie van dit feestje bezig gehouden hebben. Hij vond een vriendelijk woordje voor de Redactie van «Onze Buurtspoorwegen» en stelde de aanwezigheid van Mej. Cornélissen, Maatschappelijke Assistent, ten zeerste op prijs.

«Deze dag», zei hij «heeft een grote betekenis en wij vieren diegenen, die zich toegewijd hebben aan de bloei en groei van de Maatschappij». Hij herinnerde aan het bijzonder karakter van onze onderneming als zijnde «een openbare dienst», en drukte op de noodzakelijkheid van ieders volledige medewerking; «Het leven van een spoorweg hangt van veelvuldige kleinigheden af; om zijn taak te volbrengen moet men hand in hand werken».

Zich tot zijn trouwe agenten richtende zei hij: «Wees een voorbeeld voor de jongeren».

Vervolgens riep de h. Keutgens de gedecoreerden voor de micro.

Tijdens een pauze, hadden wij het genoegen een klein orkest te beluisteren, volledig samengesteld uit elementen van de Buurtspoor-

Hoofdbestuur

Na op voldoende wijze het grote nieuws grondig onderzocht te hebben en het door de bevoegde instanties te hebben laten echt verklaren en goedkeuren, mogen we het hier verklaren: de Directie T. M. komt erlang naar de Wetenschapstraat overgevaaid!

Het is ook in deze Meimaand dat de h. P. Hauchart, onderbureelhoofd bij W. W. op rust gaat na 44 jaren dienst alsook de h. J. Germeaux, onderbureelhoofd bij de drukkerij, na 47 jaren dienst. Deze laatste heeft zo maar eventjes bijna een halve eeuw de navet gedaan tussen Baulers en Brussel!

Hun weze nog lange, rustige jaren weggelegd!

Bij de jongeren mogen we het huwelijk melden van vriend Florentin Pletinckx.

Beste heilwensen!

Sedert enige tijd heeft de Dienst der Mecanographie van het Ministerie van Financiën onderdak gevonden bij ons.

In goede verstandhouding leven met «huurders» die zo nauw in verbinding staan met onze belastingsbrief... dat wordt een gewetensvraagstuk!

En als laatste nieuwsje, aan onze vriend Henri Hollanders die zo flink optreedt in onze internationale Basket-ballploeg, werd door een reporter van «Sportclub» een interview afgenomen in het bureel waar hij werkzaam is. Hij werd er gefotografeerd naast een papier... korf!

de Buurtspoorwegen

wegen. Het geheel was perfect en het muzikaal duo Florent Maes en August Van Echelpoel was uitstekend in zijn repertorium van cow-boys-refreinen en Nederlandse liedjes. Ongelukkelig zullen we nooit weten wat er aan «Het Scheveningse strand» gebeurde!

Elk nummer ging vooraf van een humoristische zet, geplaagd door de chef-controleur Janssens, die zich als eerste klas ceremoniemeester ontpopte. Bovendien deed zijn sketch in samenwerking met de h. Schotanus, de ganse zaal het uitgieren van 't lachen.

Het lokaal was beter verlicht dan verleden jaar; ongelukkigig genoeg veroorzaakten de honderden sigaren een dik rookgordijn. Hierdoor kunnen wij onmogelijk de foto's laten verschijnen die te dezer gelegenheid genomen werden.

Onze Buurtspoorwegen feliciteert van harte de inrichters; deze feestelijkheid was buitengewoon goed gelukt en zal nog lang bij iedereen een mooie herinnering nalaten.

■ ■ ■

Uit 'de Ideeënbus

Zodra een buurtlijn iets of wat uitgebreid is en bijzonder voor wat een autobuslijn betreft, wordt het berekenen van de prijs van het biljet een hoofdbrekend werk voor een beginneling.

Wij spraken reeds over de uitvinding die verwezenlijkt werd door een Luikenaar. Nu komt agent HANCKE Henri van de Groep der Beide Vlaanderen, een klein toestel uit te voeren, op zeer vindigrijke wijze samengesteld en dat de taak zal vergemakkelijken van de ontvanger in dienst gesteld op een lijn die hij niet gewoon is te bedienen.

Hancke Henri ontving ten titel van aanmoediging een premie van 500 fr.

■ ■

In het eerstvolgend nummer zullen wij een uiteenzetting geven van de wijzigingen die kortelings aan de exploitatie der elektrische lijnen van het stadsnet van Namen en zekere spoorlijnen van groep Leuven zullen gebracht worden; de grote pers heeft dit gerucht reeds verspreid.

■ ■

Aandacht !!!

De uren van de zitdag op de 3^{de} woensdag van elke maand en gehouden door Mej. Cornelissens worden als volgt gewijzigd :

Van 10.10 u. tot 11 u. : Stelplaats Rumst.

Van 11.30 u. tot 15 u. : Stelplaats Mechelen.

Lentebal te ASSE

De vereniging der weddetrokkenden van de Buurtspoorwegen (sectie van Brussel) gaf een groot Lentebal te Asse.

Dh. Bauters had alles fijn ingericht, zodat het feest het gewenste succes kende.

Het is voor ons een gelegenheid het dansorkest der Buurtspoorwegen te feliciteren voor de grote vooruitgang wezenlijkt onder de leiding van controleur Bosmans. Wij bedanken tevens de virtuoos-harmonicaspeler L. Hamelrijck voor de medewerking met zijn orkest van 15 accordeonisten.

■ ■

Onze Biljartspelers te Merksem

Op 4 en 5 Maart j. l. ging het kampioenschap van België 2^o categorie kader 47/2 door te Oostende. Zonder de nederlaag te kennen veroverde de heer Snoeys bediende bij de N. M. V. B. te Merksem zijn tweede titel op zijn gereputeerde tegenstrevers.

De biljartclub opgericht in de schoot van de bediendenvriendenkring te Merksem blijft niet bij de pakken zitten.

Na voor de tweede maal haar jaarlijks kampioenschap te hebben ingericht, ditmaal gewonnen door de Heer G. DINGEMANS, baantoezichter te Merksem, werd de actie uitgebreid en werd een wedstrijd tegen een andere club gespeeld.

De eerste wedstrijd werd een eervolle nederlaag tegen Biljart club GOED AF te Merksem, met de score 127 - 87.

De herkansing van deze wedstrijd werd voor onze club een schitterend succes. De uitslag luidde :

N. M. V. B. — B. C. GOED AF 115 - 59.

Een prachtig plaket hieronder voorgesteld was aan de winnende club voorbehouden.



van de maand, en houdt vooral die personen in 't oog die U met een beschermend glimlachje «abonné» zeggen, als waren ze de Minister in eigen persoon.

O. — Ge kunt er op rekenen, Chef, dat ik mijn ogen zal openspalken.

Een
weder-
varen
van
controleur
Speurneus



S. — Hewel, zijt ge aan 't loeren of er geen vliegende schotels in aantocht zijn?

Ontvanger. — Nee, nee Chef. Wat ga il zeggens... Wel, sedert dat de Post spreekt van helicoptères te gebruiken, begin ik in hogere sferen te leven.

S. — Gij denkt zeker dat gij de postzakken zult overreiken aan het vliegtuig opgesteld in «ter plaatse» boven uw spoorauto bij de terminus van de lijn?

O. — En waarom niet?

S. — Natuurlijk, alles is mogelijk. En de vliegende facteur zal zelfs uw motrice tegemoet komen indien zij ten achter is op de dienstregeling. En van op 10 m. hoogte zal hij vragen wat er aan de hand is. Weet gij dat te Brussel vliegtuigen langzaam de straten overvliegen terwijl hun luidspreker allerlei advertenties brult?

O. — Wat gaan we nog allemaal beleven. Ik kan mij al zo iets voorstellen : «Hallo, zijt gij van de stelplaats Aardegem? Ja. Wil't ge eens aan uw kameraad Vanderbus zeggen dat zijn schoonmoeder van avond met de laatste trein toekomt?»

S. — Zou zulk nieuwsje uit de hemel kunnen vallen?

O. — Ja! Maar wie gewarshuwd is, kan ook voorzorgen nemen! Wat mij betreft voor 't ogenblik heb ik meer geluk, ten minste in mijn dienst. In veertien dagen tijd heb ik twee vervallen schoolabonnementen a f g e n o m e n. Gisteren onderzoek ik het abonnement van een reiziger en ik begin zo stillekens een beroemd airke te fluiten. «Hewel, wad' is 't?», zegt h'j zo. «Ge zijt de third man» geef ik hem als antwoord. 't Was inderdaad het derde verbeurd verklaarde abonnement en voilà... dat maakt nu 30 bal'ekes. Vele kleintjes maken één groot!

S. — Hebt ge deze premies al getrokken?

O. — Nog nie. Maar 'k ben ze aan 't sparen.

S. — Welnu doe maar zo voorts. Let vooral op de 1^{ste}, 2^{de} 16^{de} en 17^{de} (zie vervolg onderaan vorige kolom).

SOCIALE KRONIEK

Het wettelijk pensioen

In de reeks artikelen, gewijd aan de uiteenzetting over het regime van het wettelijk pensioen, hebben wij in het voorlaatste n^o (n^o 23) het onderzoek aangevat van de voordelen, toegekend aan de loontrekkende gepensioneerden. In bedoeld nummer spreken wij reeds over de rente, verworven door de stortingen bij de Algemene Spaar- en Lijfrentekas.

Ingang der ouderdomsrente.

De ouderdomsrente der loontrekkenden, gevestigd door de stortingen op hun persoonlijke rekening bij de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, mag aangevraagd worden :

- a) voor de mannen : van 60 tot 65 jaar ;
- b) voor de vrouwen : van 55 tot 65 jaar.

De loontrekkende mannelijke of vrouwelijke verzekerde die vóór 65 jaar de uitkering der ouderdomsrente wil bekomen, moet daartoe, ten minste 12 maanden vóór de ouderdom waarop hij in het genot der rente wil treden, bij de Algemene Spaar- en Lijfrentekas een aanvraag indienen (die datum kan enkel de eerste zijn der maand volgend op de verjaringsmaand van de verzekerde). In dat geval wordt de rente, die de belanghebbende op 65 jarige ouderdom zou genoten hebben, overeenkomstig een bij Koninklijk Besluit vastgesteld barema verminderd. Bovendien zal, bij ingenottreding der ouderdomsrente vóór 65 jaar de Rijksbijdrage worden verlaagd, terwijl de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek der bestaansmiddelen en het aanvullend ouderdomspensioen worden geweigerd. Zij die ten vroegste op de ouderdom van 60 jaar alle winstgevende beroepsbedrijvigheid staken, moeten evenwel, ten einde vanaf 65 jaar de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek en het aanvullend ouderdomspensioen te bekomen, tot deze ouderdom stortingen als vrijwillig verzekerde verrichten.

Zoals uit het voorgaande blijkt hebben de loontrekkenden er dus alle belang bij de ouderdomsrente niet vóór 65 jaar aan te vragen.

Indienen van de aanvraag om lijfrentebrevet en wijze van uitbetaling der rente.

Wanneer de verzekerde de ouderdom van oppensioenstelling bereikt, zal hij bij de Algemene Spaar- en Lijfrentekas een aanvraag om lijfrentebrevet indienen op het daarvoor voorziene formulier (model 09), dat kosteloos verkrijgbaar is in de postkantoren of ten zetel van de Algemene Spaar- en Lijfrentekas.

Het is noodzakelijk al de op dit formulier gevraagde inlichtingen nauwkeurig aan te duiden; ontbrekende of onvolledige inlichtingen geven vaak

aanleiding tot aanzienlijke vertraging in de aflevering van het rentebrevet.

Wij doen hier opmerken dat bij de Nationale Maatschappij bedoelde aanvraag gewoonlijk rechtstreeks door de Groepsdirectie wordt ingediend.

Op het brevet, dat voor ieder gepensioneerde een afzonderlijk nummer draagt, worden onder meer het bedrag der verworven rente en de data van betalingen vermeld.

De ouderdomsrente wordt per trimester, na de vervaltijd, uitgekeerd; de betalingen geschieden per postassigatie.

Wij wijzen er eveneens op dat iedere adresverandering onmiddellijk aan de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, Wolvengracht, 48, te Brussel, dient medegedeeld, met vermelding van het nummer van de lijfrenterekening of van het rentebrevet.

Naast de ouderdomsrente, waarop elke gepensioneerde loontrekkende een absoluut recht heeft, worden er door de Staat, onder sommige voorwaarden, nog volgende kosteloze voordelen verleend :

- de Rijksbijdrage,
- de ouderdomsentetoeslag, en
- het aanvullend ouderdomspensioen.

Wij zullen elk dezer voordelen in de hiernavolgende paragrafen onderzoeken.

II. — De Rijksbijdrage.

Vanaf het ogenblik waarop de ouderdomsrente ingaat, verleent het Rijk een jaarlijkse bijdrage waarvan het bedrag verschillend is naar gelang het geboortjaar van de verzekerde.

Vermelde bijdrage verhoogt de door de stortingen gevestigde rente met 100 % voor de verzekerden geboren vóór 1875; met 75 % voor deze binnen de jaren 1875 tot en met 1879 geboren; met 60 % voor deze binnen de jaren 1880 tot en met 1884 geboren; met 50 % voor de andere.

Het jaarlijks bedrag der Rijksbijdrage mag in geen geval 1.200 fr. per jaar overschrijden wanneer de ouderdomsrente ingaat op 65 jaar. Indien het in genot treden der rente op een vroegere ouderdom wordt aangevraagd, wordt het bedrag der Rijksbijdrage overeenkomstig een bij Koninklijk Besluit bepaald barema verminderd.

De Rijksbijdrage wordt niet verleend aan de verzekerden van vreemde nationaliteit, tenzij er een verdrag van wederkerigheid werd afgesloten met hun land van herkomst, d. w. z. wanneer de wetgeving van hun land van herkomst de toekenning aan de Belgen van gelijkwaardige voordelen voorziet. Dit is het geval met Nederland, Frankrijk en het Groot Hertogdom Luxemburg.

Het bedrag der Rijksbijdrage wordt aangeduid op het door de Spaar- en Lijfrentekas afgeleverd lijfrentebrevet en samen met de ouderdomsrente per trimester, na de vervaltijd, uitgekeerd.

(Wordt vervolgd.)

DE NIEUWE VERMINDERINGSKAARTEN

geldig op onze spoorlijnen

Het Staatsblad van 9 Maart 1950 heeft het ministerieel besluit van 27.2.50 uitgevaardigd, in zaken de wijzigingen gebracht aan artikelen 14, 14 bis en 14 quater der algemene reglementaire bepalingen (bundel A) welke betrek hebben op de verminderingen die verleend worden aan militaire en gewezen militaire oorlogsinvaliden en oudstrijders.

Verminderingen werden aldus verleend aan **8 nieuwe** categorieën van rechthebbenden, op vertoon van nieuwe identiteitskaarten. Practisch, komt het neer op 5 werkelijk nieuwe kaarten, die hiernaast weergege-

ven worden. De nieuwe identiteitskaart voor oorlogsinvaliden en gelijkgestelden, met jaartal 1950 - 1955, is reeds van nu af in omloop; de identiteitskaart met jaartal 1946-1950 blijft niettemin nog geldig tot 31 December 1950.

Wel te verstaan is deze nieuwe identiteitskaart voor invalide geldig zowel op onze autobus- als op onze spoorlijnen.

Wat de vijf andere identiteitskaarten betreft, recht gevende op 50 %, worden de nodige stappen gedaan bij het Ministerie van Verkeerswezen; in afwachting dat een

besluit genomen wordt, zijn deze identiteitskaarten **niet** geldig op onze autobuslijnen, uitgenomen op de autobuslijnen die buurtspoorlijnen vervangen en waarop het buurtspoorstarief toegepast wordt.

TER HERINNERING

Onze lezers weten door ondervinding, dat het aantal identiteitskaarten sedert 1918 afgeleverd door de Ministeries en recht gevende aan tariefverminderingen, vrij omvangrijk is.

Wij vestigen hun aandacht op het feit dat de eenmaking van het formaat en het drukwerk der identiteitskaarten, **alsmede de aangenomen kleur naar mate het verleende percentage**, een zeer goede uitslag geeft.

Zijn rood-roos :

de identiteitskaarten die recht geven op 25 % vermindering (reserve officieren en oprustgestelde officieren).

Zijn groen :

de identiteitskaarten die recht geven op 50 % vermindering.

Voorbeeld : de kaarten voorgesteld op de foto hieronder.

Zekere kaarten met 50% zijn doorgehaald met een **rode streep**; dit is eenvoudig een teken ontworpen door de organismen die de uitgifte in handen hebben ten einde onmiddellijk de oudstrijders van de oorlogsgepensioneerden te kunnen onderscheiden.

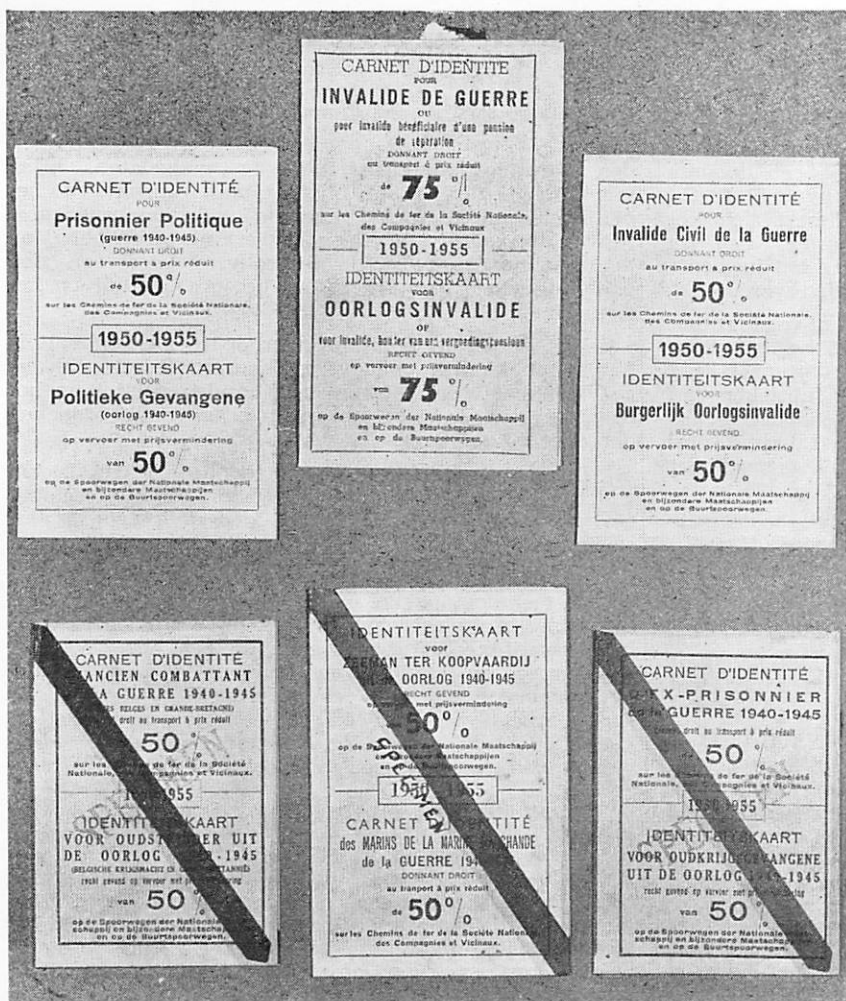
In de categorie van 50 % bestaan er nog twee modellen van **blauwkleurige** identiteitskaarten, die verleend worden aan de Beroeps-Order-officieren in werkelijke dienst en aan de officieren van 't Werkdadjig Leger.

Zijn zeemkleurig :

de identiteitskaarten die recht geven op 75 % vermindering.

Deze kaart wordt verleend aan de **oorlogsinvaliden** en geeft hun recht op de vermindering **zonder** inning van het gebruikelijk minimum. Deze zelfde zeemkleurige kaart, **doorgehaald met een rode streep** wordt verleend aan de oudstrijders van de oorlog 1914-1918 en geeft hun recht op het vierde van de prijs, mits inning van het minimum, thans vastgesteld op 2,75 fr. op het merendeel van de lijnen en 2,50 fr. op het stadsnet van Brussel, Leuven, Mechelen, Brugge en Oostende.

In de volgende nummers zullen wij de andere modellen van verminderingsskaarten inlassen. In het huidige nummer geven we de kaarten weer, welke **in omloop gebracht werden** bij het Ministerieel Besluit van 27.2.50.



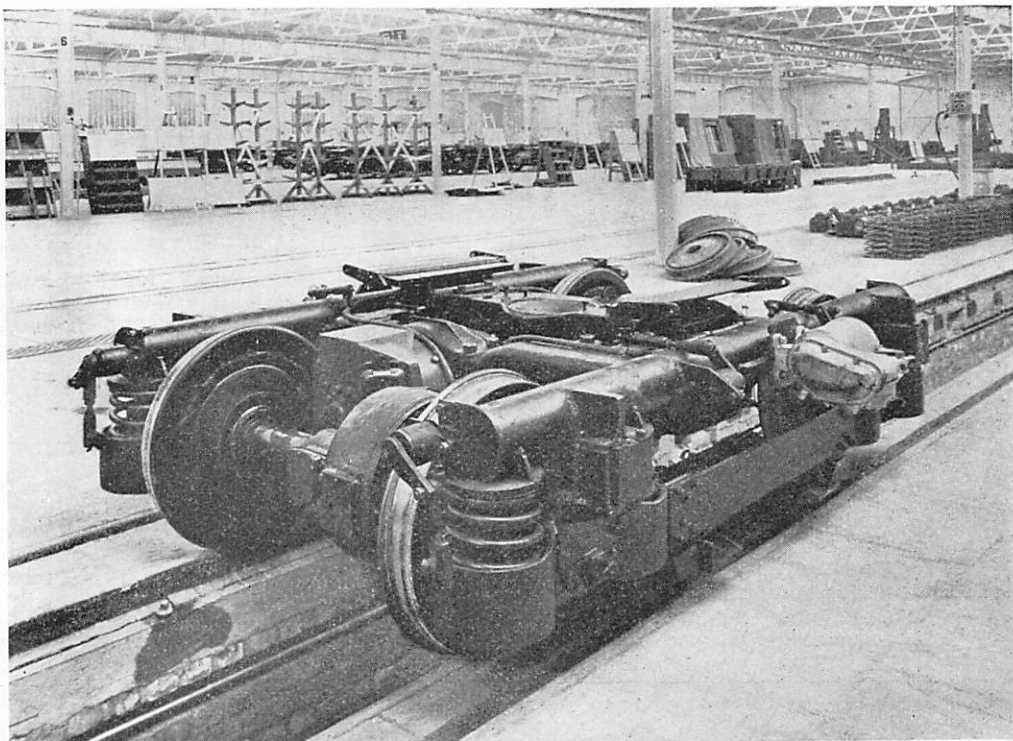
De hierboven weergegeven tabel stelt ons de identiteitskaart voor (zeemkleur) uitgeleend aan oorlogsinvaliden en gelijkgestelden en recht gevende op 75% vermindering. Zij wordt verleend aan drie nieuwe categorieën rechthebbenden :

- 1) aan de invaliden van de Gewapende Weerstand;
- 2) aan de gewezen agenten van de inlichtings- en actiedienst van 1940-45, gepensionneerd in hoedanigheid van invalide (S. R. A.);
- 3) aan de Belgische Zeelieden in militaire dienst in 1940-45, gepensionneerd als invalide.

Het cliché geeft tevens de vijf nieuwe in omloop zijnde kaarten weer, recht gevende op 50% vermindering en verleend aan:

- 1) de politieke gevangenen 1940-45;
- 2) gewezen krijgsgevangenen van de oorlog 1940-45;
- 3) aan de burgerlijke invaliden van de oorlog;
- 4) aan de oudstrijders van het Belgisch Leger in Groot-Brittannië;
- 5) aan de Belgische Zeelieden der koopvaardij 1940-45.

De
P. C. C.
rijtuigen
van de
N. M. V. B.



De bogie P. C. C., geheel gemonteerd.

Na in ons nummer van November jl. een opname van de eerste Europese en in België gebouwde P. C. C.-car bewonderd te hebben, moeten onze lezers zich wel afgevraagd hebben wat er ging geworden van de levering der 24 P. C. C. rijtuigen, waarvan het in dienst stellen voor begin van dit jaar aangekondigd werd.

Alvorens deze vraag te beantwoorden volstaat het een klein relaas te verschaffen rond het beginstadium van de P. C. C. in België. Het eerste prototype rijtuig werd geheel gemonteerd ingevoerd uit de fabrieken van St-Louis (U. S. A.); na een proefperiode doorgemaakt te hebben op het net van de Brusselse en Luikse Tramways, werd dit rijtuig door de N. M. V. B. aangekocht (cfr « Onze Buurtspoorwegen Nr 16).

Genummerd 10.419 en uitgerust met bogies die aangepast zijn voor onze spoorbreedte werd de P. C. C. car tijdens de sluitingsdagen van het badseizoen 1948 op de kustlijnen in dienst gesteld. Het jaar 1949 verliep in het kader der proefritten, die na enig rondtasten, geleid hebben tot een gelukkige en volmaakte aanpassing op ons net, van ultra modern materiaal, dat primitief uitgerust is om aangewend te worden op lijnen van verschillende spoorbreedte.

De explicatieproeven tot dewelke de N. M. V. B. is overgegaan hebben tot bevredigende resultaten geleid. Naar gelang de aard van de lijn verwezenlijkte men handelssnelheden die schommelden tussen de 30 à 40 km per uur; na 400 m rijden bereikte men een snelheid die 12 % hoger was dan voor de overige rijtuigen, wat een onomstotelijk bewijs is van zijn hoog versnellingsvermogen.

Het Amerikaans prototype rijtuig, nr 10.419, wordt thans te Kessel-Lo gebergd en wordt tijdens de namiddag geregeld in dienst gesteld op de lijn Brussel-Leuven, waar het te 17 u 18 de ontubbeling van het vertrek van 17 u 20 op de St-Joost-Plaats verzekert.

Het aanwenden van dit enig rijtuig is onvoldoende doch zijn volledige inschakeling in een gewone dienst zou een ontreddering van de uurrooster voor gevolg hebben.

Dit voertuig, door een chef-wattman bediend speelt tevens een vitale rol bij het opleiden van de wattmen der groep Leuven. Men kan niet genoeg drukken op de merkwaardige werking en gemakkelijke bediening van deze motrice.

Laten we even de wattman nagaan; onze interesse wordt aldra gevestigd op een omwenteling van de aan het beroep doorgaans verbonden handelingen. De han-

den worden omzeggens volledig vrijgelaten, bijna inactief; de linkervoet blijft totaal gedrukt op het veiligheidspedaal, ook genaamd « dodemanspedaal », terwijl de rechtervoet alleen in werking blijft, hetzij op het tractiepedaal (die de controller beheerst en zich onder de vloer van het rijtuig bevindt), hetzij op het rempedaal.

Wat er tevens ook bijzonder op te merken valt is het ogenblikkelijk openen der deuren. Bij de gewone rijtuigen heeft de wattman zijn handen vol tot op het ogenblik van de stilstand, wat bijwijlen het openen der deuren vertraagt.

Daarentegen heeft de wattman op de P. C. C. cars gedurig beide handen vrij en het openen geschiedt electrisch. De deuren laten een doorgang voor 2 personen tegelijk. Het dempen van het geluid werd eveneens weer ver doorgedreven.

De technici, die elke onderdeel van de uitrusting van dit rijtuig bestudeerd hebben, erkennen zijn onbetwistbare kwaliteiten. Antwoordende op een onzer vragen, verklaarden de Belgische constructeurs ons dat, telkenmale omvormingen aan een onderdeel van de P. C. C. car gebracht werden, ten einde te voldoen aan de behoeften van de Vervoersondernemingen, deze wijzigingen geenszins een verbetering brachten.

DE EERSTE EUROPESE P. C. C. CARS.

Begin van het jaar 1949 monteerde de N. V. « La Brugeoise » voor rekening van de Haagse Tramweg Mij, twee P. C. C. rijtuigen; deze werden in onderdelen ingevoerd uit Amerika. Nochtans drong de noodzakelijkheid zich op, de breedte van het rijtuig terug te brengen op 2 m. 20 en op de lengte een venster uit te schakelen (13 m 84).

Zoals bekendgemaakt ving de eerste Europese P. C. C. car haar loopbaan aan op het net van Den Haag. De 1001 werd na 3 maand aangevuld door de 1002.

Niettegenstaande de tramweglijn van Den Haag naar Scheveningen uitgerust is met uiterst modern materieel hebben de P. C. C. cars, door hun verbazingwekkend geruisloos glijden over de rails, diepe indruk gemaakt op het publiek.

Onmiddellijk na deze levering legde de N. V. « La Brugeoise » zich toe op het vervaardigen der 24 voor de N. M. V. B. bestemde rijtuigen; hiervoor is het nodig gebleken voorafgaandelijk over te gaan tot het opmaken der plans alsmede het samenbrengen der essentiële materialen.

Terwijl de destijds in Holland afgeleverde voertuigen slechts de arbeid voor het monteren gevegd hebben, zullen de P. C. C. cars voor de N. M. V. B. en deze, sindsdien besteld door de andere vervoerondernemingen, het ter plaatse vervaardigen van het volledig chassis en de bogies vergen, zodat also een aanzienlijker Belgische handenaarbeit zal kunnen aangewend worden.

EEN BEZOEK AAN DE N. V. « LA BRUGEOISE »

De redactie van « Onze Buurtspoorwegen » was sinds geruime tijd bezield met het verlangen op de hoogte gehouden te worden van de staat van vordering der bestelde P. C. C. cars.

Dank zij de bereidwilligheid en vriendelijkheid van de h. Mahieu, Secretaris-Generaal van de N. V. « La Brugeoise » kon een bezoek belegd worden. Wij werden geleid door de h. Ingenieur De Loof.

In zijn gezelschap traden we eerst in de ruime monterhall; waar men èn spoorauto's voor de N. M. B. S. èn rijtuigen voor de Spoorweg van Mozambique vervaardigde.

Beweren dat er eèn « zoemende bedrijvigheid » heerste, zou een van deze al te vaak gebezigde en verbleemende uitdrukkingen zijn van journalisten die nog nimmer nader kennis gemaakt hebben met het fabrieksbedrijf.

Inderdaad, men arbeidt hier in een hels en oorverdovend lawaai, voornamelijk in de plaatslagerij.

De h. De Loof loodste ons weldra voor twee chassis, die door ons dadeijk geïdentificeerd werden als het geraamte van de P. C. C. car.

Volgens onze gids bestaat een der constructieëigenschappen van de kas hierin dat, bij het afwerken, er nog zwaar profiel-, noch « U »- ijzer gebezigd wordt; integendeel, wordt het geheel vervaardigd uit gestampt plaatijzer, ten einde een hogere graad van lichtheid te bereiken.



De « 1001 » der Haagse Tramweg Maatschappij, op de lijn Den Haag-Scheveningen.
(Foto H. T. M.).

Voor de buitenzijde gebruikt men koper plaatijzer dat een zeker gehalte tegen invreting weerstand biedend koper inhoudt; voor de andere onderdelen van het chassis wendt men staal met hoge elasticiteitsgrens aan. Nochtans kunnen alle vormen niet door het slaan van de plaat bekomen worden; soms moeten zij ter plaatse bewerkt worden.

Wij hebben de bewerking van het plooiën van het plaatijzer, bestemd voor de lange langsliggers van het chassis, van dichtbij kunnen volgen.

Deze platen worden bewerkt door grote persen. Een werkmán drukt met de voet op een pedaal en een breed mes valt op de krijtlijn die op de plaat aangebracht werd; vervolgens lichten twee man met een ruk de plaat op en een boord van 15 cm breedte, juist geplooid alsof het karton betref, wordt bekomen.

Onze woordvoerder deed ons vervolgens opmerken dat het aaneenbrengen der verschillende onderdelen van de kas geschiedt door elektrische, ononderbroken lassing. Voor de elementen, aan hoge weerstand onderworpen, wordt het puntlassen uitgevoerd in de werkplaatsen met de daartoe geschikte en meest moderne machines; slechts het warm uitdrijven van de plaat wordt in andere ondernemingen uitgevoerd.

Vervolgens kwam de « schrijnwerkerij » zonder schrijnwerkersbanken aan de beurt; het is alhier dat de volledige montage zal plaatsgrijpen.

In een lijn opgesteld bemerkten we op de grond een twaalfal gietstalen bogies die volgens Amerikaans plan in de N. V. « La Brugeoise » gefabriceerd werden. Daarnaast lagen de cardanassen, de elastische wielstellen, alsmede de rollagers. Deze uitrusting is herkomstig uit Amerika.



Het chassis van de « P. C. C. » der N. M. V. B.

Wat verder konden we onze bliken laten dwalen over de Westinghouse motoren van 55 P. K. elk. Herinneren wij er aan dat 4 motoren, parallel in serie gekoppeld, standvastig werken. Elke motor draait dus onder een spanning van nagenoeg 300 V. Deze motoren, die zeer licht zijn (300 kg.), slaan uiterst vlug aan.

Langsheen de montageketting bemerkten we eindelijk een der essentiële stukken : de « actuator », die een der remmen beveelt.

In de zaal, die paaft aan de montagehall worden de menigvuldige, op voorhand vervaardigde elektrische draden en schakelaars aangebracht. Op de werkbanken lagen slierten kabeltjes, die door enkele gespecialiseerde arbeiders met gekleurde plastische banden omwonden werden.

Einde Maart 1950 werd aldus een laatste hand gelegd aan het voltcoien van de twee eerste P. C. C. chassis.

De zichten, die dit artikel opluisteren, werden einde April 1950 genomen in de z. g. schrijnwerkerij, waar de rijtuigen uiterst werden met de elektrische toebehoren en hun uiterlijke bedekking.

Voortgaande op de quantiteit van de vereiste onderdelen, die wij opgehoopt en klaar om gemonteerd te worden hebben zien liggen, staat het vast dat de rijtuigen van Juni af de fabriek langzamerhand zullen verlaten.

De N. V. « La Brugeoise » heeft insgelijks een zeker aantal P. C. C. rijtuigen in bestelling voor de Brusselse Tramways (het chassis is minder gestroomlijnd en toont veel gelijkenis met hun type Nr 5.000).

Laten we hopen dat andere landen zullen volgen om hun bestellingen van P. C. C. rijtuigen aan onze Belgische fabrieken toe te vertrouwen.; deze gelukkige beslissing zou arbeid verzekeren voor onze nijverheid van spoorwagematerieel, nijverheid die lange tijd een bron van inkomsten was voor ons land.

Besluiten wij met de hoop, dat binnen afzienbare tijd de Directeurs der buitenlandse maatschappijen van gemeenschappelijk vervoer de voordelen en mogelijkheden van deze rijtuigen die de volmaaktheid van de Amerikaanse techniek en de Belgische afwerking belichamen, mogen komen bestuderen.

MEDISCHE KRONIEK

(vervolg bladz. 7)

het ogenblik dat zich een tekort aan water in het bloed en de weefsels zich voordoet en vestigen also onmiddellijk de aandacht op de naderende vereiste van inname van een zekere hoeveelheid water.

Het gevoel van dorst stemt dus overeen, behalve in geval van ziekte, met een waarlijke behoefte van het organisme, hetgeen wil zeggen als men dorst heeft, dient men te drinken.

« Wat en hoe dient er gedronken ? » zal het voorwerp vormen van een volgend onderhoud waarbij we samen de hoedanigheden en de gebreken van een zeker aantal dranken zullen bestuderen.

(wordt vervolgd).

DE DRANG NAAR ZEE!

OM onze Kust te bereiken, kan men het vliegtuig, de trein of de auto nemen. Dit is klassiek en banaal. Daarentegen, doen, elk jaar, talrijke agenten van de Buurtspoorwegen de reis per « tram »; wij kennen geen enkele die het zich betreunde deze reis, doorheen de velden meegemaakt te hebben!

In het Julinumner van 1948, hebben we een uurrooster gepubliceerd. Twee jaar nadien is de reisweg nog niet gewijzigd. Maar de uurrooster onderging wel enkele wijzigingen.

Brussel-Noord - tram van Aalst.
Brussel-Noord V. 7,02

Aalst	A. 8,10
Aalst - Wetteren - Gent.	
Aalst	V. 8,45
Wetteren	A. 9,50
Gent-St-Pieter	A. 11,00

Aankomst vóór het station, de plaats oversteken om de rijtuigen der E.T.G. (plaat : Z) te nemen, die de buurtlijn van Gent-Zomergem uitbaten (dienstkaart geldig).

Gent-St-Pieter	V. 11,23
Zomergem-Kerk	A. 12,13
Zomergem-Brugge (spoorauto)	V. 12,15
Brugge (nieuw station)	A. 13,37

Brugge (nieuw station)	V. 13,43
Knokke-station	A. 14,23
Indien U zich naar het Rustoord van Wenduine begeeft is het onnodig tot Knokke-Dijk te rijden.	

De tram Knokke-Wenduine-Oosten-de komt aan Knokke-station voorbij om 14,30.

De rit Knokke - Wenduine duurt 40 minuten.

En nu een uurrooster voor de terugkeer.

Wenduine	V. 7,35
(geldig voor de ganse Zomer)	
Knokke-station	A. 8,09
Knokke-station	V. 8,22
(geldig voor de ganse Zomer)	
Brugge	A. 8,56
(afstappen aan 't Zand [oud station]).	
1 u. 30' reisonderbreking.	
Brugge-'t Zand	V. 10,42
(spoorauto)	
Zomergem-Kerk	A. 12,10
	V. 12,20

Tram der E.T.G. - dienstkaart geldig. Bij het inrijden van de stad Gent, vraag de halte « Palingshuizen » aan - A. 12,55 - steek de brug van het kanaal over, neem de doorstreepte 3 op de vluchtheuvel (dienstkaart NIET geldig) tot de Antwerpse Poort (Dampoort) waar U de tram Gent-Wetteren van 13,20 afwacht, welke Gent-station verlaat om 13 h.

Wetteren	A. 14,00
	V. 14,10
Aalst-Pieter-Corneliskaai	A. 15,14
	V. 15,30
Brussel	A. 16,37

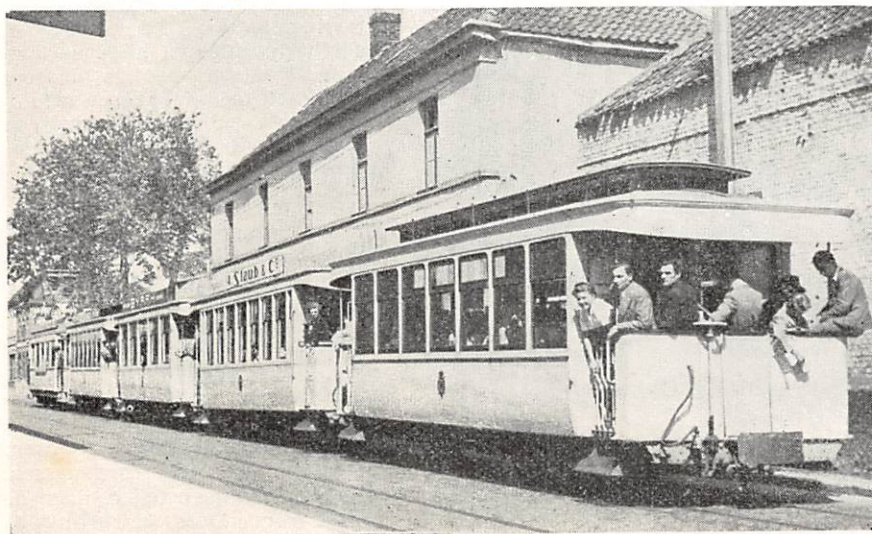
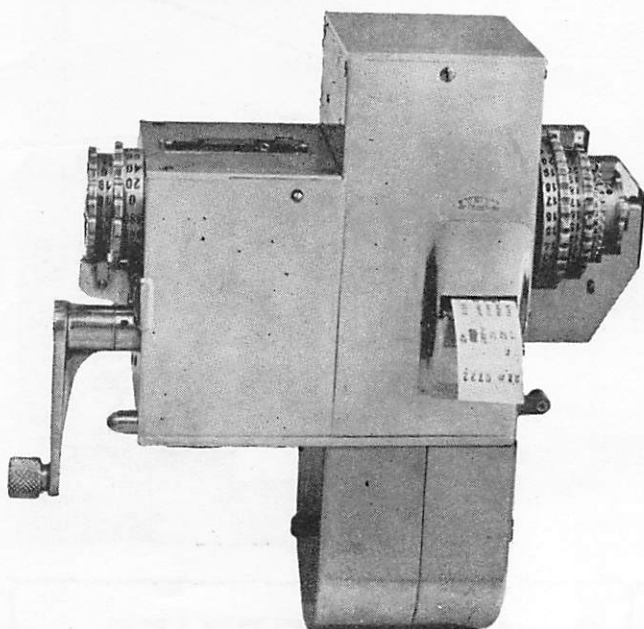


Foto Voerman.

Toestellen om biljetten af te leveren worden op proef gesteld

Het is geen nieuwigheid dat de Vervoersondernemingen toestellen gebruiken die bestemd zijn de snelheid van ontvangst te verbeteren.

Sedert 1930, hebben de «Tramways Unifiés de Liège» hun ontvangers draagbare stempel- en registreertoe- stellen «met voorafgaande betaling», ter hand gesteld; inderdaad, de reizigers bieden aan de ont- vanger op voorhand gekochte tickets aan.



Het C. A. M. P.-apparaat.

In diezelfde periode bracht een Franse firma machines op de markt om de vervoerbewijzen te drukken en terzelfder tijd te registreren; deze van een hand- kruk voorziene toestellen zijn speciaal vervaardigd voor het intercommunaal- en baanvervoer.

Daar talrijke maatschappijen, vooral Franse, heden deze toestellen met succes gebruiken, werd de N.M.V.B er toe gebracht, op haar beurt, de kwestie te onder- zoeken.

De toepassing van de «one man car» - exploitatie leidde er tevens toe in het gebruik van deze toestellen een vereenvoudiging te zoeken van het werk van het personeel.

De maatschappij-vervaardigster «CAMP» stelde, te dezer gelegenheid, een twaalfstal toestellen ter be- schikking van de N. M. V. B. met het oog proeven te doen die thans op meerdere van onze lijnen aan gang zijn.

Beknopte beschrijving van het toestel.

De foto hiernaast toont het toestel zoals het door onze diensten gebruikt wordt. Het is voorzien van 6 wiel- tjes waarvan er zich twee aan de rechterzijde bevinden (zijde van de draaier) en dienen om de prijs van het biljet, opgaande van 0,50 F. tot 0,50 F. te vormen.

Van de 4 andere wiel- tjes, aan de linkerzijde, dienen er 2 om het instappunt aan te duiden (00 à 99). Het derde wiel- tje, waarop de cijfers van 1 tot 32 in het rood staan gedrukt, geeft het nummer van de reis.

Het buitenste wiel- tje (4de) duidt door middel van verkortingen zoals «T» = volle prijs, «75» = 75% vermindering, «IN» = Invalide, enz..., het toegepaste tarief aan.

Het toestel levert tickets af met de aanduidingen, zoals hiernaast afgedrukt.

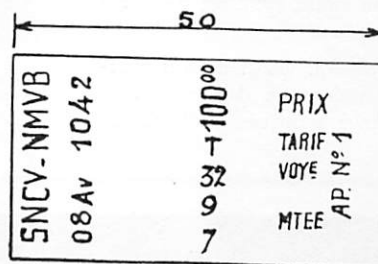
Eindelijk, «last but not least», bezit het toestel 2 tellers, waarvan de ene de ontvangst enregistreert (kasteller) en de andere het aantal uitgegeven tickets (reizigersteller). Het toestel is bovendien uitgerust met een controleband, die enkel door het bureel der ontvangsten mag behandeld worden en die al de veranderlijke elementen van de uitgegeven tickets weergeeft.

Deze enkele korte aanduidingen zouden de indruk kunnen geven dat het afleveren van tickets een moei- lijke bewerking is en dat dit buitengewoon veel tijd vergt. Daar is niets van. Het behoort niet aan «Onze Buurtspoorwegen» zijn beoordeling daarover te geven terwijl de proeftijd van het toestel nog niet beëin- digd is; wij hebben echter kunnen vaststellen dat het afleveren van de biljetten werkelijk vlug ge- schiedt. Het aanwenden van het toestel is onbetwist- baar voordelig op het ogenblik dat de ontvanger, bij het einde van zijn dagelijkse taak, afrekent bij het nazien der ontvangsten, en eindelijk ook bij het af- schaffen van gedrukte biljetten aan vaste prijzen.

Spreek wij niet over de uitgebreide mogelijkheden die de controleband verschaft bij het opmaken van statistieken.

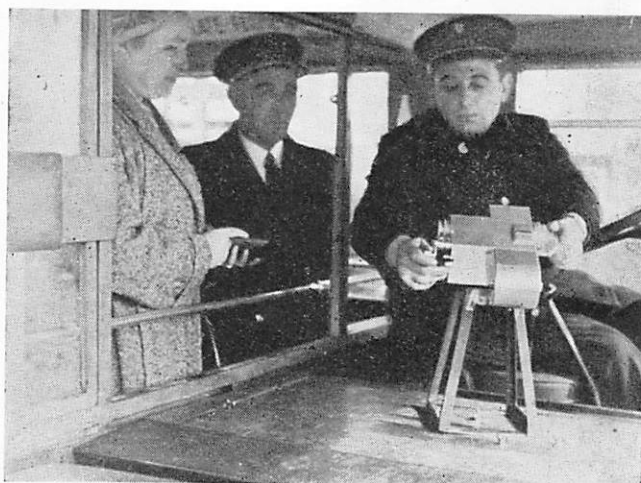
Maar, keerzijde van de medaille, zal het mecha- nisme duurzaam genoeg zijn om op onze Belgische banen benuttigd te worden?

We zullen de uitslagen van de proeftijd afwachten, die naar we hopen afdoende zullen zijn.



Het hierboven gefotografeerd biljet is in zijn werkelijke grote weergegeven en is voorzien van de volgende aanwijzingen:

- 1) de firma;
- 2) de datum, in het onderhavig geval, 8 April;
- 3) het volgnummer;
- 4) de prijs. Het aangeduide cijfer toont aan dat het honderdtal franks kan bereikt worden (in geval van verzending van goederen);
- 5) de aard van het tarief;
- 6) het nummer van de reis;
- 7) het sectienummer van waar de reiziger opgestapt is; het cijfer kan van 00 tot 99 schommelen.



Het apparaat wordt op onze lijnen op proef gesteld.
(Foto Roels).

Nieuwe motrices voor het net VAN BRUSSEL

Op de foto hiernaast wordt ons de motrice n° 10.421 voorgesteld, die in Februari II. de werkhuizen van de Eloystraat verlaten heeft.

Dank zij de constructie in reeks is de groep Brussel bij machte één rijtuig per maand te vervaardigen.

De rijtuigen worden gebouwd op het mal van 2 m. 32, zodat er ruimte voorzien is van een brede gang. Op deze wijze kunnen de reizigers zich gemakkelijk verplaatsen in het rijtuig, zelfs indien de rechtstaande plaatsen bezet zijn.

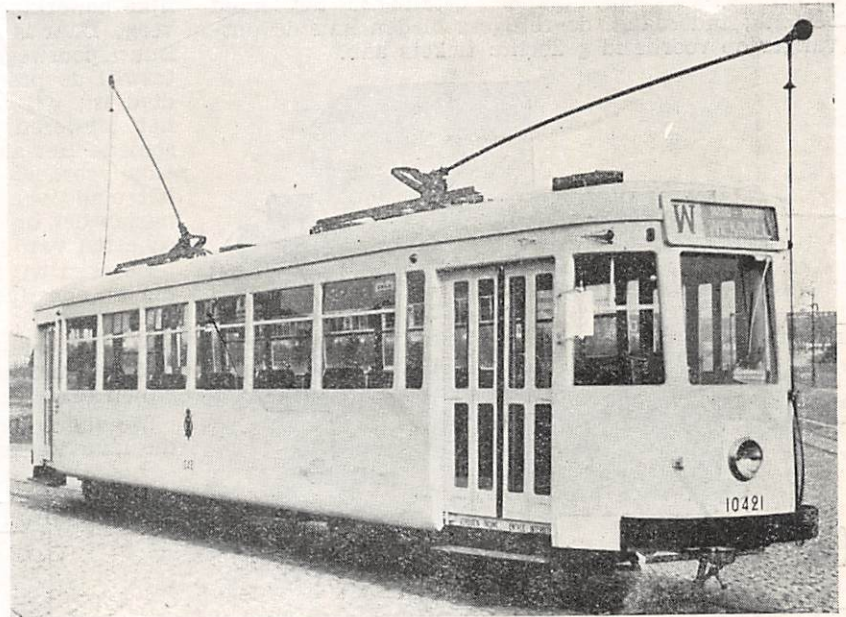
De fluorescentie-verlichting is aangebracht volgens de lengteas door een reeks van tegen elkaar geplaatste tuben, beschermd door een metaalschede van een uiterst modern opgevat uitzicht.

Volgens huidig rythme zullen een overgroot gedeelte van de tweessige motrices tegen einde 1952 uit de dienst verwijderd worden.

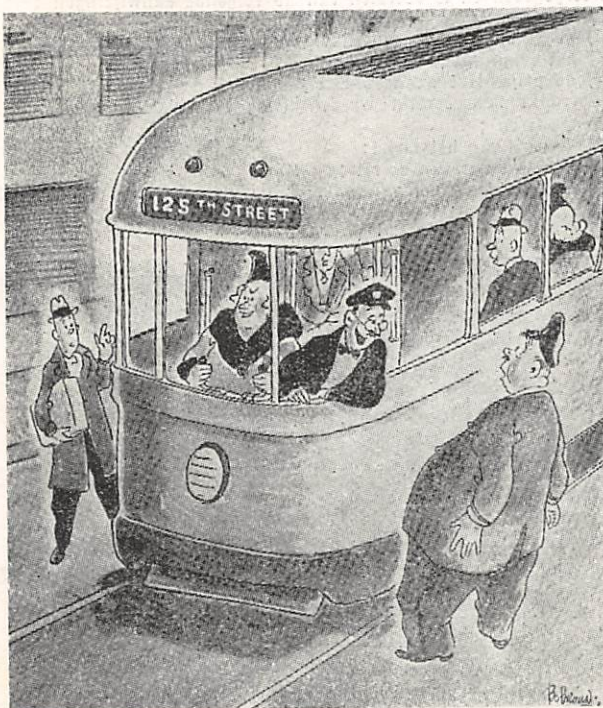
Sinds 1 April j.l. wordt de lijn Brussel-Wemmel tijdens de dag uitsluitend door de nieuwe motrices bediend. Op

de uren van druk verkeer wordt de dienst beurtelings verzekerd door een bogiemotrice en een dubbele trein. Het aantal vertrekuren werd vermeerderd,

derwijze dat niet alleen de vervoersvoorwaarden der reizigers, doch tevens de diensten van het personeel verbeterd werden.



HUMOR



Mijn vrouw wilde het absoluut ook kunnen!

S. A. GLACERIES REUNIES

JEMEPPE s/SAMBRE

Veiligheidsspiegelglas met hoge weerstand aan schokken, buigingen en wringingen. - Geplakt spiegelglas GLACETEX. - Geplakt vensterglas VERACETEX.



Deze producten schaffen het gevaar af voor verwondingen door glasscheren verwekt. — Zij worden aanvaard namelijk door : de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, het Ministerie van Verkeerswezen, de voornaamste autobusfabricanten.



Deze producten beantwoorden geheel de keuringsvoorwaarden van de American Standards Associations (A.S.A.).

Algemeen Verkoopsagentschap :

**UNION COMMERCIALE
DES GLACERIES BELGES, S. A.**

81, Steenweg op Charleroi, te BRUSSEL