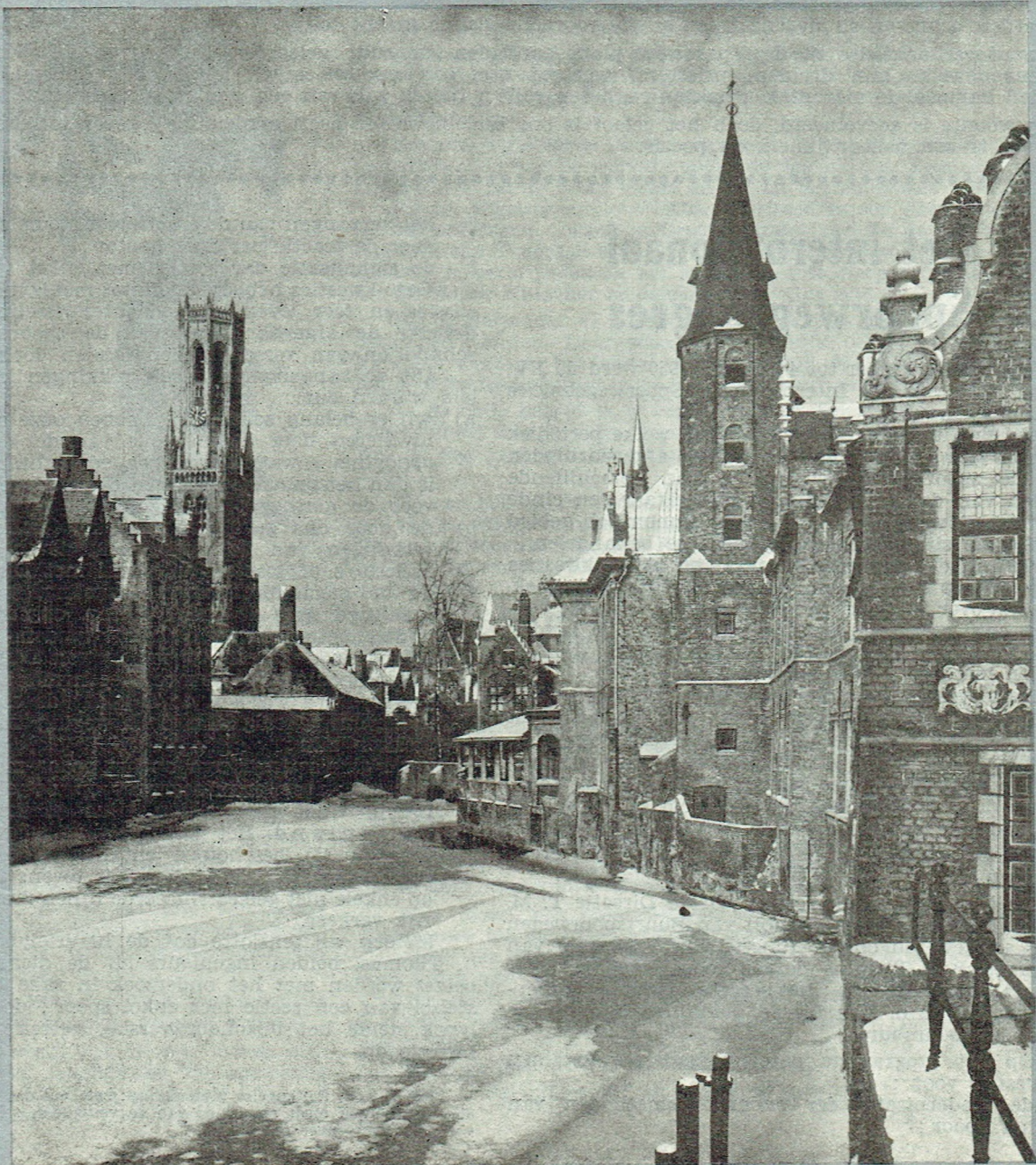


Onze BUURTSPORWEGEN

5^{de} JAAR - N^o 29

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

DECEMBER 1950



Rozenhoedkaai te Brugge.

(Foto A. S. T.)

Vanwaar komt onze Kerstboom ?

ZOWEL in Europa, als in de Verenigde Staten is de denneboom onafscheidelijk verbonden aan het Kerstfeest. Opgesmuikt met kaarsen en elektrische lampjes vindt hij zijn plaats, evengoed in de nederige huiskring als bij rijke lui.

Nochtans, weten weinigen dat de kerstboom zijn oorsprong heeft gevonden niet in christelijke gebruiken maar wel heidense. Hij komt ons inderdaad over uit een verleden, toen de afgoderij nog hoogtij vierde, door tussenkomst van de Teutonen en de Scandinaviërs. Dit gebruik werd in Duitsland, Nederland, Zweden en Noorwegen geker-

» boven het woud. De eik met zijn ontrukte wortels kantelde als een toren, » en zijn stam spleet in vieren.

» Op twee passen van de vermorzelde reus, prijkte een jonge broze en » ongeschonden denneboom met een groene tak naar de hemel gericht.

» Sint Winifred liet zijn bijl vallen en sprak tot de mensen : Dit boompje, » een jong kind van het woud, zal uw heilige boom zijn. Het is het hout van » de vrede, want ge bouwt er uw huizen mede ; het is het symbool van het » eeuwige leven, want de bladeren blijven immer groen. Zie hoe dit boompje » zijn top tot de hemel richt. Laten wij het de boom van de zoon van Chris- » tus heten. Laten wij ons rond hem scharen, niet in het wilde woud maar » in onze eigen woningen, waar hij tot geen bloedige daden zal aanleiding » geven, doch tot het geven van geschenken die de vriendschap verstevigen. »

Dit was voor Scandinavië.

Van haar kant verklaart een Duitse volkslegende dat Maarten Luther (*) (1483-1546) de uitvinder was van de kerstboom ; een zeer bekende Duitse gravure stelt de hervormer voor in familiekring met een kerstboom op tafel.

Nochtans is de werkelijke oorsprong van de kerstboom heel wat ingewikkelder om vast te stellen.

Als men de vergelijkende mythologie instudeert, vindt men in elk land sporen van verering van een **heilige boom**. De meest belangrijke was de es Yggdrasil uit de Scandinavische mythe, de Eddas (*) genaamd. Deze grote boom hing over het heelal. Hij had drie wortels, de ene in de hemel, de tweede in de hel en de derde op de aarde.

De slang die aan de wortels van Yggdrasil knaagde was natuurlijk een zuiver heidense opvatting. Nochtans vertoont ze een zonderlinge gelijkenis met de slang die symbolisch Satan voorstelt in de Joodse en Christelijke geschriften.

Zoals de verleidende slang, zoekt de slang van de Scandinavische mythe de verwoesting van de wereld : zodra de wortels van Yggdrasil zullen verblonden zijn zal de boom vallen en dit zal het einde van alles zijn.

Bij de Angelsaksers, overleefde Yggdrasil in een « Kerstblok » die met Kerstavond brandt : want, in Groot-Brittannië rooiden de missionarissen het bijgeloof van Yggdrasil uit en zetten er de christenen toe aan het afgodensymbool te verbrijzelen en het in het vuur te werpen om te bewijzen dat het Goddelijk Kind het heidendom vernietigd had.

Bij de Germanen en de Noormannen, kon de mythe van Yggdrasil niet vernietigd worden. Daar moest het gebruik omvormd worden en met Kerstmis werd de boom met een christelijk of Joods symbool, zoals het Kruis of de Levensboom in de Genesis (*) vereenzelvigd.

In de oude kalenders werden Adam en Eva op Kerstavond herdacht ; hun symbool was de boom van het Goed en het Kwaad. De volgende dag was de dag van Christus waarvan het symbool de Levensboom is of het Kruis.

Tevens hebben de eerste godsdienstige toneelstukken (de mysteriespelen van de Middeleeuwen) bijgedragen tot de verwezenlijking van dit feit. De mysteriespelen over het Kerstgebeuren begonnen met de val van de mens en zo werd de boom (de appelboom) verbonden in de volksgeest met de Geboorte.

Halen we nog aan dat het Lichtenfeest der Joden ingericht werd om de heilige boom te versieren en zo werd de kandelaar met zeven armen, voorstelling van de boom, ingebracht in de synagogen en kerken. Vergeten we niet dat dit Lichtenfeest gevierd werd van in de tijd der Machabeën, bij de winterzonnenevende.

Ook moesten er talrijke lichten fonkelen in elk joods huis te Bethlehem en te Nazareth ongeveer op het ogenblik, waarop de geboorte van Christus plaats greep.

Al deze vage samenlopende traditiën hebben eindelijk het bestendig oprichten van de Kerstboom tot stand gebracht.

De plaats van zijn ontstaan zou Straatsburg zijn. Een manuscript daterend uit 1608 en door een Straatsburgse koopman geschreven geeft de eerste authentieke inlichtingen over zijn bestaan.

Men moest nog twee eeuwen wachten eer deze gewoonte van de Germaanse tot de Angelsaksische landen overging. Een Engels schrijver, Colledge, die een bezoek in Duitsland in 1826 beschreef, geeft een omstandige uitleg van het gebruik van de Kerstboom alsof het iets was dat hij vroeger nooit gezien had. In Groot-Brittannië heeft het huwelijk van Koningin Victoria met een Germaanse Prins, de Kerstboom voor goed ingeburgerd.

Dit is de geschiedenis van de Kerstboom.

Wist U dat hij zo oud en tevens zo jong was ?

(Vrij uit het Engels).



stend vooraleer tenslotte in ons land ingevoerd te worden Het verhaal ervan wordt ontleend aan de oude mythen (*) en de Geschiedenis.

Zo leert een legende dat het in voege brengen van de eerste kerstboom toekomt aan Sint Winifred, een der eerste geloofsverkondigers van Noorwegen, die aan de oude Scandinaviërs het evangelie predikte en er in slaagde hun bijgeloof en hun druïdische (*) praktijken om te zetten in het christelijk geloof.

Daar Sint Winifred een menigte bekeerlingen wilde overtuigen, dat het voorwerp van hun aanbidding slechts een boom was en niets méér, velde hij in hun aanwezigheid een grote eik.

Een Middeleeuws kroniekschrijver schreef hierover volgend verhaal :

« Terwijl het lemmer boven zijn » hoofd zwaaide en de spaanders » hout uit de gapende kerf in't rond » slingerden, blies een stormwind

De Nationale Maatschappij en haar streven naar modernisatie

Door Graaf L. de Lichtervelde, Voorzitter
van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Het hiernavolgend artikel, van de hand van de Heer Graaf Louis de Lichtervelde, Voorzitter van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, verscheen zo pas in een tijdschrift dat uitgegeven wordt door de « Société Belge d'Etudes et d'Expansion » en over 't algemeen verspreid is in de industriële mid-dens van België.

Onze lezers zullen er het grootste belang bij hebben in grote trekken de mening onzer leiders te kennen betreffende het lot dat de Buurtspoorwegen in de toekomst weggelegd is.

Op het ogenblik dat de staatsspoorweg in België nagenoeg zijn huidige ontwikkeling bereikt had, bleven desniettemin uitgestrekte gebieden met een verspreide bevolking, beroofd van de voordelen van het vervoer per spoor.

Het vervoer per as was het toenmalige vervoer-middel voor personen en goederen.

Ten einde aan deze toestand te verhelpen welke de economische ontwikkeling van een niet onbelangrijk gedeelte van ons land belemmerde, werd er in 1884 besloten een organisme in 't leven te roepen met als doel een spoorweg van ondergeschikte belangrijkheid en met zeer geringe exploitatie- en oprichtingskosten, aan te leggen.

Deze werkzaamheid werd toevertrouwd aan het organisme, genaamd de N. M. V. B., coöperatieve welke oorspronkelijk samengesteld was uit de Openbare machten.

Het in gebruik nemen van ontploffingsmotoren en motoren met inwendige verbranding bracht een kentering in de evolutie van de vervoersmiddelen.

Het op de markt brengen van de auto verwekte een opflukking in het individueel vervoer en was een sporslag voor de openbare vervoersondernemingen om hun bedrijf in deze richting uit te breiden.

Reeds van 1898 af waardeerde de N. M. V. B. de toekomstperspectieven van de auto in hun werkelijke verhouding en zij verzocht de toelating tot het inrichten van diensten op de weg, evenals een reglementering op de mededinging, welke zij reeds duchtte vanwege de vrachtoverders. Dit initiatief werd in 1906 zonder sukses hernieuwd.

De vooruitgang van de auto en de verbetering van het openbaar wegenisnet verplaatste het zwaartepunt van het vervoer per spoor naar de weg.

De hieruitspruitende moeilijkheden voor de N. M. V. B. brachten de wetgever er tenslotte toe de bevoegdheid van het wegvervoer uit te breiden tot de N. M. V. B.

Alzo ontwikkelde zich tamelijk vlug een autobusnet gelijk'opend met of ter vervanging van spoorlijnen. Op

31 December 1949 bedroeg zijn totale lengte 3.279 km, gevormd door 161 lijnen.

Nochtans bepaalt de krachtinspanning van de N. M. V. B. zich hoofdzakelijk tot de technische hervormingen van de spoorweguitbating, derwijze op doelmatige wijze het hoofd te kunnen bieden aan de niet te onderschatten mededinging van de auto.

Men heeft vooral getracht de snelheid van de treinen op te voeren en het gemak van de reizigers te verbeteren.

Te dier gelegenheid mogen wij er terecht op wijzen dat een groot gedeelte van het buurtspoorwegnet aangelegd werd met Vignole rails van 23 kg.

Deze werden vervangen door richels van het type 32 kg en zelfs, indien de technische noodwendigheden zulks vereisten, door een Brcka-spoorstaaf van 49 kg; in de bochten werd een rail van 51 kg, met versterkte vleugel en bredere groef, aangelegd.

Ten einde een groter gewicht van rijtuigen welke een snelheid van 60 km in het uur ontwikkelen te kunnen dragen, werd de balast in asse vervangen door steenslag, de bedding zorgvuldiger gedraineerd, terwijl het aantal dwarsliggers vermeerderd werd.

De bochten hebben in 't bijzonder de aandacht gaande gehouden, zij werden voorzien van een parabolische verbinding, hun straal werd vergroot en hun ophoging verbeterd.

Waar de lijnen niet met dubbel spoor konden aangelegd worden, namen de kruisingsbergplaatsen in aantal toe. Meerdere verhoogde of ondergrondse doorgangen werden gebouwd ten einde de overwegen met de N. M. B. S. zoveel mogelijk te mijden.

Zoals we weten was de N. M. V. B. de eerste Belgische onderneming van gemeenschappelijk vervoer, die de elektrische tractie aangewend heeft (1894).

Deze tractiewijze werd na de oorlog van 1914-1918 in ruime mate toegepast.

Ten elektrische motor met aanzienlijke rotatiesnelheid werd in gebruik genomen en een reeks motrices en aanhangwagens met bogies werden in dienst gesteld.

Aanhangwagens voor stoomtreinen werden omgevormd tot automotrices en in dienst gesteld op de lijnen waar de verminderde belangrijkheid van het verkeer de elektrische uitbating niet meer kon rechtvaardigen.

Op de vooravond van de oorlog 1940-1945 beperkte de stoomtractie zich slechts praktisch tot het goederenvervoer. Dit was het resultaat der inspanningen tot de aanpassing, welke door de N. M. V. B. tijdens de periode tussen twee oorlogen onder vorm werden gebracht.

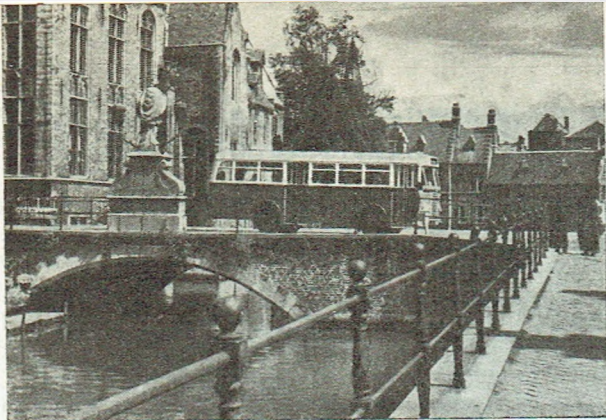
Dank zij de door de N. M. V. B. tijdens dezelfde periode uitgevoerde werken kon zij gedurende de bezetting van 1940-1944 het hoofd bieden aan de tekortkomingen vanwege de andere vervoerondernemingen.

De opvoering van de exploitatiekosten welke niet altijd met een aanpassing van de tarieven gepaard ging, heeft de N. M. V. B. er toe genoopt van 1947 af haar programma van technische hervorming, aangevat vóór de vijandelikheden, verder door te drijven.

Het steeds groeiend verschil tussen de verhoogde coëfficiënt der uitgaven en deze van de ontvangsten liet niet meer toe de lijnen met gering verkeer in bedrijf te houden.



Bezoek aan de elektrische lijnen te Brugge door een vereniging van Ingenieurs in 1914.



In 1950 wordt het reizigersvervoer in het Venetië uit het Noorden verzekerd door autobussen. (Foto Peeters).

Herinneren wij er aan dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen de lasten te dragen heeft van het oprichten, onderhouden en hernieuwen van haar onderbouw.

Deze lasten schommelen op de buiten van 30.000 tot 40.000 F. per km spoor 's jaars.

Zij zijn dus uitermate verheven en zouden volstaan om de kosten te dekken van 8 tot 12 autobusreizen per dag.

Ziehier de reden waarom de openbare autobusdiensten langzamerhand de spoorlijnen vervangen of zullen vervangen daar waar de trafiek te kort schiet om de exploitatie- en onderhoudskosten van het spoor te dekken.

Dit hervormingsprogramma van de exploitatiewijze heeft betrekking op nagenoeg 1.500 km lijn.

Men verdedigt soms dat de vervanging van het spoorweg- door wegvervoer intenser zou moeten doorgezet worden, gezien het verouderd karakter van het spoor.

Deze opinie vindt in zekere mate al meer ingang vermits de autobussen en autocars, welke onze openbare wegen doorkruisen, over 't algemeen van een zeer recente bouw zijn; daarentegen vertoont het rollend materieel onzer spoorwegen doorgaans een aftands uitzicht.

Willen we een juiste vergelijking treffen dan zouden we de voertuigen van het meest moderne type naast elkaar moeten plaatsen.

Het zou maar al te verwaand blijken van meet af aan verdedigen dat de weegschaal in het voordeel van de weg zou overhellen. Wij zullen er wat verder over uitweiden, wanneer wij handelen over de modernisatie van de motrices.

Ondertussen zullen wij onze mening te kennen geven waarom het vervoer per spoor niet in zijn geheel mag afgeschaft worden.

In de bedrijvigste nijverheids- en handelscentra van het grondgebied kennen wij een talrijk reizigersverkeer in een uiterst beperkte tijdspanne, die 's avonds en 's morgens zelden de 2 uur te boven gaat.

Wegens sociale redenen genieten deze reizigers van een zeer gematigd prijzentarief. Bovendien moeten zij met een volstrekte regelmatigheid verplaatst worden, ten einde de goede gang van de economische bedrijvigheid van het land niet in het gedrang te brengen.

Het spoorvervoer alleen is opgewassen om het hoofd te bieden aan deze vereisten.

Inderdaad, wat het spoor vooruit heeft op de weg kan samengevat worden in volgende punten :

- ten overstaan van het vervoer per as heeft het een zeer aanzienlijk vervoercapaciteit daar zijn sterk vervoersmaterieel een merkelijke overbelasting toelaat op soms betrekkelijk korte reiswegen (330 reizigers per trein van 3 rijtuigen van het laatste in gebruik genomen type) ;
- verzekert het verkeer in menige gevallen waar het wegennet ontcerekend is (sneeuw - ijzel - enz...) ;
- het spoorrijtuig bewaart een goede vastheid en verzekert een zodanig comfort dat het bijvoorbeeld mogelijk is zeer gemakkelijk een boek, dagblad of dossier in te kijken op een in beweging zijnd voertuig ;

— het spoor verschaft een grotere veiligheid dan welk ander voertuig ook dat zich voortbeweegt op de vlakke baan, vooral indien het spoor aangelegd is op eigen bedding ;

— wegoppervlakte die door een reiziger, vervoerd per spoorrijtuig, wordt ingenomen is beperkter dan een reiziger die zich verplaatst met een voertuig per as.

Het spoor volledig veroordeelen zou ons inziens een grote misstap zijn en de rampspoedige gevolgen hiervan zouden zich slechts doen gevoelen op het ogenblik dat het niet meer mogelijk zou zijn de toestand te redden.

Juist daarom heeft de N. M. V. B. vastberaden haar toevlucht genomen tot de modernisatie van haar rollend materieel dat in dienst gesteld wordt om de in bedrijf gehouden lijnen te bedienen.

Ten einde de tractie van de goederentreinen te motoriseren worden de railauto's, welke thans overtoefig geworden zijn, aangewend als tractors.

Deze zijn uitgerust met krachtige tweetijdige Dieselmotors.

Om de lokomotieven van grote tonnage te vervangen, heeft de N. M. V. B. in haar werkplaatsen een prototype-lokomotief van 40 ton, type Diesel van 36 P. K. uitgerust met bogies en mecano-hydraulische begeleiding, doen bouwen.

Op het net met elektrische tractie worden de kleine tweeassige motrices — op de uren van druk verkeer versterkt door talrijke aanhangwagens — stapsgewijs vervangen door motrices en bogieaanhangwagens van grote capaciteit en wier sterke bouw toelaat, zonder buitensporige vermoeidheid, zware vrachten te vervoeren op de uren van drukke trafiek.

Een nieuwe stap op gebied der modernisatie van het rollend materieel wordt pas verwezenlijkt. Sinds enkele weken worden 24 rijtuigen van het Amerikaans type, P. C. C. genaamd, en gebouwd in de Belgische fabrieken, progressief ten dienste van het verkeer gesteld.

Deze voertuigen verenigen het zacht en geluidloos rijden van de autocars met de vastheid der spoorvoertuigen. Het inschakelen en het krachtig en geleidelijk stoppen, overtreffen dit in ruime mate van de autobus ; het comfort en de veiligheid, welke door de reizigers ondervonden worden mogen vergeleken worden met dit wat hun aangeboden wordt door de luxerijtuigen, ingesteld op de grote netten. De P. C. C.-car, welke plaats biedt voor nagenoeg 110 personen is voorzien van bogies.

Zij laat versnellingen van 2 meter per seconde² toe en vertragingen van 3 à 3.5 meter per seconde².

Dank zij de automatische besturing ondervinden de reizigers niet het minste ongemak van deze plotselinge, krachtige manoeuvres.

De maximumsnelheid, met een volledige lading op vlak terrein, kan 70 km per uur bedragen.

Tot slot beschouwt de N. M. V. B. het spoor en de weg als twee vervoersmogelijkheden, die zich op dezelfde hoogte dienen te ontwikkelen, met elkeen een gebied waar zijn mogelijkheden de andere overtreffen en de exploitatiekosten kleiner zijn.

Dit principe als basis nemende, werd de structuur van het buurtspoorwegnet als zodanig herzien dat zij er thans als volgt uitziet :

- een spoorwegnet van 1.525 km met aanzienlijke vervoerscapaciteit, uitgerust voor de elektrische tractie en begiftigd met modern en goed rollend materieel, alsmede automatische onderstations ;
- een spoorwegnet van 2.700 km, dat geleidelijk in omvang afneemt en slechts bediend wordt door tractors en railauto's met Dieselmotor ter vervanging van de stoomlokomotieven ;
- een geheel van autobuslijnen, waarvan 4.200 km uitgebaat worden als openbare dienst en 11.600 km als bijzondere dienst, inzonderlijk voorbehouden aan het vervoer van werkkrachten.

Door haar beschikbare fondsen op te offeren aan de wederuitrusting van de nog leefbare spoorlijnen en aan de technische omvorming van de lijnen, die slechts een sterk verminderde trafiek verzekeren, is de N. M. V. B. zich er ten volle van bewust, zo afdoend mogelijk, het belang van de gemeenschap te dienen.

Vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid te Charleroi

DE vergadering van het 3^e kwartaal van de Algemene Dienst voor Veiligheid en Hygiëne had plaats te Charleroi op 12 October jl. De h. Van Lul, Inspecteur-Generaal, groette de aanwezige leden.

Na goedkeuring van het proces-verbaal van de vorige vergadering, gehouden te Destelbergen, werd overgegaan tot het onderzoek van de uitvoerige statistieken van de arbeidsongevallen, overkomen gedurende het 2^{de} kwartaal.

De voorzitter deed uitschijnen dat, voor een aantal van 9.771 werklieden, 182 ongevallen te betreuren waren, welke 4.538 dagen werkverlet voor gevolg hadden. In feite, wanneer men geen rekening houdt van de dagen werkverlet, toe te schrijven aan de gedeeltelijke bestendige onbekwaamheid zijn er praktisch 3.038 dagen werkverlet.

Het is nog altijd een groot cijfer, alhoewel wij met vreugde een merkelijke verbetering vaststellen in de groep Namen-Luxemburg.

Het tweede punt op de dagorde was de bespreking van de ernstige ongevallen. Elke afgevaardigde, in bezit van een korte beschrijving met de vermoede oorzaken, kon deze droevige herinnering volgen, waarvan elk voorgelegd geval minstens 60 dagen werkverlet veroorzaakte.

Zeker zijn er ongelukkige gevallen : zoals de ontvanger die uit zijn rijtuig stapte om de trolley terug op de rijdraad te plaatsen en die, tegen een steen stuitte, zich de enkel ontwrichtte en 3 maanden werkonbekwaam bleef. Andere gevallen, in tegen-deel, hebben onregelmatigheden doen uitschijnen betreffende het gebruikte materiaal, namelijk in zake ladderwagens, ofwel onvoorzichtigheden of nalatigheden vanwege onze arbeiders. Alzo gebeurde het bij het herstellen van de luchtlijn, dat een werkman zich in alle vertrouwen vastnam aan de dwarsdraad, en... een schok van de 600 V. kreeg, door het feit dat de beschermingsdraad, aan de massa verbonden, de dwarsdraad raakte.

Vervolgens wordt een speciaal geval voorgelegd. De motor van een autobus vatte vuur, gedurende het reinigen, bij middel van een borstel, gedrenkt in mazout. Twee gelijkaardige ongevallen hebben zich voorgedaan in een korte tijdruimte in stelplaatsen van twee verschillende groepen. Een lange bespreking volgt hierop, waaruit blijkt dat op de eerste plaats het gebruik van borstels met metalen huls moet verboden worden, want ontegensprekelijk heeft deze de kortsluiting voortgebracht; vervolgens zou het wenselijk zijn dat de batterijen kunnen afgesloten worden. Het afsluiten van elke stroombron in een rijtuig geparkeerd in een garage zou ons misschien van branden gespaard hebben; branden waarvan de oorzaken nooit opgehelderd werden.

De heer Van Lul deelt vervolgens de beslissing mede van de heer Directeur-Generaal, dat de wedstrijd tussen de werkhuizen te organiseren gedurende het jaar 1951, volgens een programma waarvan de bijzonderheden binnenkort zullen verschijnen, begiftigd zal zijn met prijzen in geld. Melden we terloops dat de wedstrijd voor doel heeft het werkhuis te doen kennen dat het grootste aantal dagen zonder ongevallen met werkverlet boekt.

Te dien einde wordt gebruik gemaakt van pijlenborden waarvan de foto reeds verschenen is in ons

nummer van de maand Maart en waarvan de heer Follon de werking uitlegt.

De voorzitter kondigt dan aan, dat de Nederlandse vertaling van het Vade Mecum van de Veiligheid beëindigd is en zal onderworpen worden aan het advies van de Vlaamse afgevaardigden.

De Inspecteur-Generaal stelt voor het te drukken en telkens enkele bladzijden in te lassen in elk nummer van « Onze Buurtspoorwegen » ten einde elke agent toe te laten zijn eigen « Vade Mecum » te vormen.

Men komt thans aan de resultaten bekomen met de proefnemingen van verschillende types van veiligheidsbrillen. De afgevaardigden zijn vlug akkoord voor het aannemen van twee modellen.

Vervolgens worden de vragen, behandeld tijdens de vergadering van de subcomités voor Veiligheid, onderzocht.

De heer d'Hoop (Namen) en Thybaut (Vlaanderen) stellen enkele vragen. Deze betreffende het plaatsen van verbandkasten en eetkoffers op de rijtuigen worden voorgelegd. Dikwijls zijn de verbanden bevuild, maar men geeft er zich rekenschap van dat het niet gemakkelijk is het binnendringen van het stof in onze rijtuigen te beletten.

Menige andere vragen werden nog gesteld en onze lezers zullen zich rekenschap geven, niettegenstaande deze bondige samenvatting, van het belang van deze vergaderingen van Veiligheid waar 18 afgevaardigden, gekomen uit de vier hoeken van het land, voor hun kameraden veel zekerder en veel waardiger werkvoorwaarden en -methoden trachten te bekomen.

Een moeilijkheid, die andere landen en eveneens de veiligheidsraden van grote fabrieken gevestigd in Vlaanderen of in Wallonië niet kennen, is het feit dat de besprekingen in de twee talen moeten gevoerd worden.

Wij hopen dat elke afgevaardigde zal doorgaan met blijk te geven van goed begrip, voor zoveel de rechten van elk geëerbiedigd worden.

Bij het binnenkomen van de zaal, hadden de afgevaardigden een mooi cinemaapparaat opgemerkt, hetwelk onlangs door de Algemene Dienst werd aangekocht.

Op het einde van de vergadering werd een betrekkelijke verduistering gedaan en... het werd een ontdekking.

Ja, ontdekking. Daar het nut van de documentaire film reeds bewezen is, zijn wij overtuigd dat elke afgevaardigde die iets kent van de honderden stelen welke uitgeoefend worden in een spoorwegonderneming, getroffen zal geweest zijn door de kracht van de overtuiging welke uitgaat van een samengesteld spel van beeld en klank.

Het is alsof een onzichtbare hand U door de fabriek leidt. Ziedaar een inslaande voorkoming van ongevallen, gelijk een goeie borrel op de maag. Het is te hopen dat de Algemene Dienst voor Veiligheid binnenkort in de voornaamste werkhuizen en stelplaatsen cinemavertoningen kan organiseren, gewijd aan het voorkomen van ongevallen.

Op gebied van opvoeding van het personeel zijn wij nog ver ten achter.

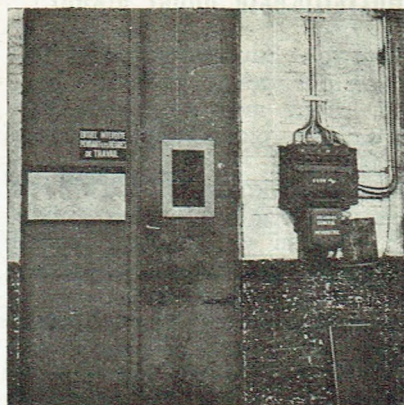
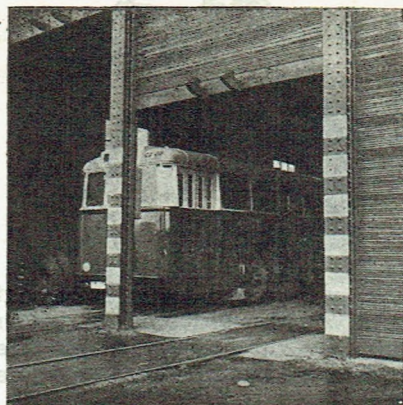
Een voorwaartse stap is verwezenlijkt,

Maar het is een reuzestap !!

NA afloop van de vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid en Hygiëne, op 12 October 11. gehouden te Charleroi, werden de leden per F. C. C. - car naar de stelplaats van Jumet gevoerd, ten einde hen toe te laten een algemeen gedacht te vormen van de verwezenlijkingen welke in deze instelling uitgevoerd werden op gebied van het voorkomen van ongevallen.

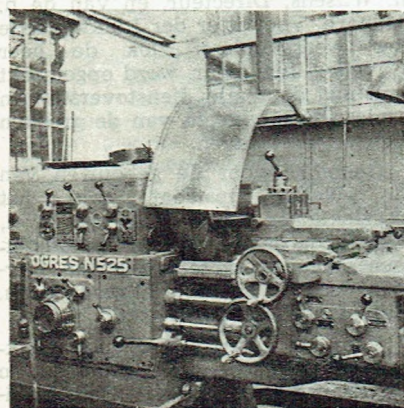
Alvorens de gebouwen binnen te dringen, werden de blikken van de bezoekers alras gevestigd op de witte banden welke, zoals de lezer kan onderscheiden op de hiernevens afgedrukte foto, de pijlers van de ingang aanduiden.

De doorgang van een afdeling naar een andere is doorgaans afgesloten door een metallieke deur,

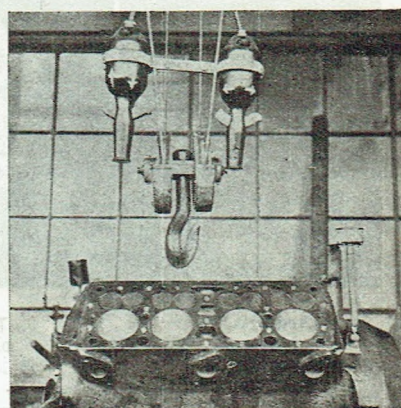


machines werd de beschermer van de draaibank, Progrès 525, voorramelijk opgemerkt; deze bestaat uit een doorzichtig, omkeerbaar scherm en een metallieke boord,

bracht om de verspreide verfstofdeeltjes op te slorpen; de agent, die een pistool hanteert, is nochtans gehouden een masker met filter te dragen.



Bezoek van de leden
van de
Dienst voor Veiligheid
aan de
werkplaats te Jumet



voorzien van een kijkgat dat aangebracht is opdat de nachtwaker zich zou kunnen vergewissen wat er tijdens zijn nachtronde in de gesloten lokalen aan de hand is.

Stippen wij tevens de versterkte plaat aan, die de elektrische schakelborden beschermt, alsmede de aanduiding van de voltage en de bestemming van de toestellen.

In de werkplaats der werktuig-

zoals we duidelijk kunnen onderscheiden op de foto.

De hijstoestellen worden in beweging gebracht door elektrische drukknoppen; de stand der beweging wordt door pijlen, welke de richting der uitgevoerde beweging aanduiden, aangegeven (zie hiernevenstaande foto).

In de werkplaats van pistoolschilderen is een zuigkap aange-

Op het gebied van het voorkomen van brand beschikt de instelling over verschillende brandweerposten.

Op de hiernevenstaande foto wordt een brandweerpost afgebeeld, bestaande uit een toestel, door hout beschut tegen de vorst; eveneens bemerken wij een zandschop, een houweel en een brandweeremmer.

Het dient geweten dat het gebruik van dergelijke knotvormige emmer toelaat van waterstralen van 8 tot 10 m. te bekomen. Zijn gebruik is vanzelfsprekend van geen nut voor het zand.

Een schriftelijke mededeling op een bordje legt het verbod op gebruik te maken van het materieel voor andere doeleinden dan bij brandgevaar; een pijl vestigt van verre de aandacht op de ligging van deze brandweerpost.

Met genoegen stellen wij vast dat er nuttige inspanningen verwezenlijkt werden om de arbeidsvoorwaarden in onze werkhuzen te verbeteren.



Hoffelijkheid onder elkaar!

Om de Buurtspoorwegen 365 dagen per jaar in bedrijf te houden, dient men te beschikken over een ploeg van ongeveer 11.000 man.

Om dit belangrijk werk op een doeltreffende manier te verrichten, moeten wij kunnen samenwerken in een geest van onderlinge verstandhouding.

Daarom is de « **hoffelijkheid onder elkaar** » in de schoot van de onderneming des te belangrijker.

Het betreft hier geen hoffelijkheid waarvan men in zekere boe-



ken van wellevendheid spreekt. Het woord wordt bij ons in zijn breedste zin opgevat: « **goed gezien worden tegenover de anderen** ».

De anderen, t. t. z. uw collega's, zowel als onze reizigers.

Nieuws uit

Huldebetoon aan de doden van beide oorlogen

Op Zondag 26 November greep het huldebetoon plaats, ter ere van onze doden van beide oorlogen, dat op touw gezet werd door de Nationale Verbroedering der Weerstanders van de Buurtspoorwegen.

Een indrukwekkende stoet werd gevormd op de Barrikadenplaats en voorafgegaan van de Harmonie van het Geheime Leger trok de lange sliert naar de Wetenschapstraat.

Achter de vaandels der weerstandersverenigingen, stapten Luikse weerstanders en familieleden van de afgestorvenen onder leiding van de h. Wilsens, Directeur, en van de h. Manard, Voorzitter der Luikse sectie der weerstanders. Ook de heer Cuvelier, Ingenieur, werd opgemerkt omringd door zijn dienstoversten en andere trammannen van de groepen Brussel en Leuven.

Gekomen vóór de gebouwen van de Wetenschapstraat nam het muziekkorps plaats vóór de gevel, terwijl de deelnemers de erehal binnentraden waar ze ontvangen werden door de hh. Voorzitter en de h. Directeur-Generaal.

Vóór de zwartmarmere gedensteen herinnerde de h. Manard, in de Franse taal, aan het grote sacrifice van de helden. De h. Janssens bedankte, in het Nederlands, de leiders van de Nationale Maatschappij voor de oprichting van het prachtig gedenkteken. Hij verzocht de aanwezigen hen die vielen voor een goede zaak immer dankbaar te gedenken.

Na deze plechtigheid begaf de stoet zich naar het graf van de Onbekende Soldaat.

Dodenbericht

Wijgerde, E., klerk 6^e kl., overleden op 16.10.1950 — Gr. Antwerp.

Heirman, L., brigadier, overleden op 29.10.1950 — Gr. B. Vlaand.

Sainlez, M., machinist, overleden op 29.9.1950 — Gr. Henegowen.

In 't begin van de maand December werd tenslotte de heer Rongvaux, gewezen Minister van Verkeerswezen en lid van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, op het Hoofdbestuur verwelkomd.

De uitnodiging die hem daartoe werd gestuurd was zeker een passende geste, want hij was het die met overtuiging bij de hogere instanties aandrong voor het uitwerken van het ontwerp van het nieuw gebouw.

DE MOOIE LOOPBANEN



Bogaerts, C.
ploegbaas
47 jaren dienst
Gr. Antwerpen.



Turf, C.
ploegbaas
42 jaren dienst
Gr. Beide Vl.



De Clerck, M.
stoker
42 jaren dienst
Gr. Antwerpen.

Een ministerieel bezoek aan het Hoofdbestuur

NA de inwijding der nieuwe lokalen werd het Hoofdbestuur door een ministerieel bezoek vereerd.

Op 30 November jl., werd de heer P. W. Segers, Minister van Verkeerswezen, vergezeld van de heer Degive, zijn Kabinetssecretaris, onthaald door de heer Graaf L. de Lichtervelde, Voorzitter van de Raad van Beheer en door de heer De Vos, Directeur-Generaal. In de erehal werden de heren Directeurs voorgesteld. Na het Bestuur gefeliciteerd te hebben, werd de hoge gast naar de dienst van de Mekanographie geleid waar de h. Chantrenne, ea. Inspecteur, bijgestaan door de moniteurs Barette en Hagedorn, een bewerking van opmaken van loonstaten, pensioenstaten en allerlei statistieken, door de machines liet uitvoeren.

De heer Minister bezocht vervolgens de Algemene Dienst voor Veiligheid waar de heren Courtens en Follon een uiteenzetting gaven over het geheel der sinds enkelen jaren genomen maatregelen voor de veiligheid der arbeiders, alsook over de gehouden statistieken die de coëfficiënt weergeven van de verhoging of vermindering der ongevallen.

De bezoekers begaven zich dan naar de Dienst der Archieven, waar de h. Fontaine in detail uiteenzette hoe het aangenomen principe voor de uitdeling van de documenten en dossiers wordt toegepast.

De heer Voorzitter nodigde dan de heer Segers uit in zijn kabinet om er in grote trekken de algemene vraagstukken te bespreken in verband met de exploitatiemethodes van het net.

De heer Minister beoefde de nodige steun te verlenen aan de Maatschappij en drukte zijn tevredenheid uit voor de verwezenlijkte rationalisering.

De heer Minister zal zeker hebben kunnen vaststellen dat de N. M. V. B. iedere activiteit zorgvuldig bestudeerd heeft ten einde ze in overeenstemming te brengen met de strenge regelen van een gezonde organisatie.

De volgende dagen ontving het Hoofdbestuur het bezoek van de heer Graaf de la Barre d'Erquelinnes, senator en gewezen Minister, en van de heer Delvaux de Fenffe, Directeur-Generaal bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

(Zie vervolg onderaan volgende kolom).

de Buurtspoorwegen

Te Kuregem

Elk jaar laat de afdeling Brussel, van de Nationale Vereniging der Weerstanders van Tram- Buurtspoorwegen en Autobus een mis opdragen ter nagedachtenis van drie harer leden : Bernard Gérard, De Coninck Camille en Michel Joseph, die tijdens de laatste oorlog door de Duitsers gefusilleerd werden.

Op 5 November jl., werd een Heilige mis gelezen te Scheut, in het bijzijn van de families der afgestorvenen en talrijke kameraden.

Talrijke vaandels van Weerstands-groeperingen der gemeente waren aan-

wezig voor het altaar. De H. Cuvelier, Hoofdingenieur, de H. Janssens, Diensthoofd, en twee vertegenwoordigers van het Hoofdbestuur woonden de plechtigheid bij.

Bij het klaroengeschal van het « Te Velde », werden de aanwezigen er aan herinnerd dat onze collega's, onbekende strijders uit de ondergrondse beweging, als soldaten gevallen zijn onder de vijandelijke kogels.

Na de godsdienstige plechtigheid werd, op het binnenplein van de stelpaats te Kuregem, een garve neergelegd voor de herdenkingsplaat.

Uitreiking van eretekens in groep Brussel

Dezelfde dag nodigde de Directie der groep een honderdtal agenten uit om de eretekens en diploma's te ontvangen welke hun toegekend werden voor hun 25 en 35 jaren trouwe dienst aan de maatschappij.

De H. Cuvelier, Hoofdingenieur, omringd door de H. Hellebuyck, ea. Ingenieur, en door zijn diensthoofden, overhandigde de diploma's en speldde de eretekens met blijkbare vreugde. Voor elkeen plaatste hij een woordje want hij heeft een sterk geheugen.

De Sociale dienst had Mw. Brocké, Maatschappelijke Assistent, afgevaardigd, en de H. Vanden Eede, afgevaardigde van « Onze Buurtspoorwegen », was niet de laatste om de bijzonder fijne portio zeer op prijs te stellen.

Hier volgen de namen van de agenten welke gedecoreerd werden op 5 November 1950 :

35 JAREN DIENST

Burgerlijk Kruis 1^{ste} Kl.: De h. Denis L. bureeloverste.

Burgerlijk Kruis 2^e Kl.: De hh. Dierickx Th., bewegingoverste, Jenquin J., Verbelen Fr., Portenart Ch., Olbrechts G., Van Nieuwenhuizen G., Willems A., Verbaanderd J., Paternoster J., De Schuyteneer P., De Bot E., Waterplas J., De Smedt V., Musch G., Raspé J.

Burgerlijke medaille 1^{ste} Kl.: De hh. Van Laetchem L., Weyverkehs A.

Burgerlijke medaille 2^e Kl.: De hh. De Rechter C., Van Aken P., Segers L., Wauters E., Dennauw J., Tree L., Van Houter J., Pollenus A., Stevens L., Roelands E., Stas J., Rimaux J., Vetsuyers K., De Vits D., De Meuter V., De Mayer Ed., De Groef A., Geeroms Fr., De Bot J., Huybrechts J.

Ere diploma: De hh. Janssens L., Mayne J., Van Zeebroeck H.

25 JAREN DIENST

Medaille van 1^{ste} Kl.: De hh. De Ridder G., Langhendries Fr., Simon F., Van Hoek Fr.

Medaille 2^e Kl.: De hh. Walraevens M., Stouffs M., Vandevelde L.

Medaille van 3^e Kl.: De hh. De Hauweire J., Matthijs P., Vanderschriek G., Rampelberg V., Terweoren E., De Schouwer J., Van Capellen K., Stas L., Vander Elst A., Puttemans H., Walravens Ch., Pierret H., Vander Plas G., De Mey E., Bury Fr., De Mol G., HERNARDIN H., Leclercq H., Fontaine G., Denis J., Lattenist J., Bisschot A., Van Achter P., D'Hulster J., Seha F., Manheulles Fr., Heyvaert J., Van Geite S., Olbrecht A., Geeroms P., Walkiers P., De Clercq G., Fortier E., Fievét A., Mostinck M., De Groef I., Roelants F., Dierickx E., Mathurin Fr., De Backer R., Van Nemberg R.



De foto van hierboven, welke wegens de uitgave van een speciaal nummer, gewijd aan het gebouw van het Hoofdbestuur, wat laattijdig verschijnt, werd op 28 October ll. genomen op het stadium van St-Niklaas te Zuen bij Brussel, ter gelegenheid van de overhandiging van de vlag van « L'Espoir Vicinal ».

Na het houden van de redevoeringen door Tom Vanden Broeck, in 't Frans

in naam van de voetbalploeg, en in 't Vlaams door Fr. Lambrecht in naam van de handbal-ploeg, werd in aanwezigheid van de HH. Cuvelier, Hellebuyck en Detant een prachtig vaandel aan Voorzitter Van Cam, overhandigd.

Deze dag overwon « L'Espoir Vicinal » de ploeg van « Werklozensteunfonds » met 3-1.

Wij wensen onze vrienden veel geluk.

Een
weder-
varen
van
controleur
Speurheus



Ontvanger. — Chef, het bijtend Decemberwindje geeft U kleuren. Ge ziet er werkelijk fris uit.

Speurheus. — Gij rekent er zeker op dat ik U een nieuwjaarsgeschenk ga doen ?

— Maar neen, waarom peinst ge dat ?

S. — Ik begin zo iedereen te verdenken. Gisteren nog zei mijn coiffeur : «t Is ongelooflijk hoe de haren van Meneer terug aan 't groeien gaan!» En hij borstelde mijn overjas met een zorg die ik hem niet meer kende sedert elf maand.

— Ah, nu begrijp ik U. Dat doet me denken dat ik nog kaarten en enveloppen kopen moet.

S. — Van enveloppen gesproken. Verleden week reed ik een eindje mee met een autorail op de buiten. Aan een halte komt een vrouw aangelopen die een niet gefrankeerde brief overhandigt aan de ontvanger, vragende deze brief twee stations verder af te geven.

De ontvanger neemt aan, berekent de minimumtaks voor een colli en voegt er de taks van 5 F. bij voor een spoedbestelling.

— En dan ?

S. — Dan ben ik er natuurlijk tussengekomen. Want de ontvanger ging aldus concurrentie doen aan de Postadministratie die het monopolie bezit voor het vervoer van briefwisseling.

— Maar die op haar beurt met haar helicopter in concurrentie komt met het vervoer per spoor...

S. — ... of te water !

— Moest deze onverwachte ontvanger dan geweigerd worden ?

S. — Ongetwijfeld, en deze bekoerende Eva beleefd afgewezen.

— Spreekt mij niet van bekoring en van Eva 's. Wij zijn weeral in December. En dat is de maand waarin mijn vrouw zich altijd buitengewoon interesseert aan het leven der bonddragende d'eren !

S. — Waarop wacht ge toch ook om haar die mantel te kopen die haar al zo lang de ogen uitsteekt ? Denk er aan de eerste woorden van Eva waren : « Ik heb niets om mij te kleden » !

— Maar zij had tenminste geen buurvrouw waarop ze kon jaloers zijn. En gisteren komt die verdraaide Van K'oeftnagel, mijn geboort, mij zijn innige deleneming betuigen. Hij had zijn vrouw een bonte kraag ten geschenke aangeboden.

S. — Ziedewel. Nu kunt g'er zeker niet meer van tussen. Doe het dan maar met blij gemoed.

Supporters gevraagd. Zich richten tot de heer Van Cam, te Kuregem.

Wettelijk pensioen

(vervolg)

Nadat wij in de n^{rs} 26 (Juli 1950) en 27 (October 1950) het bedrag en de toekenningsvoorwaarden onderzocht hebben van de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek, zullen onze lezers en vooral zij die de ouderdom van oppensioenstelling weldra bereiken of al bereikt hebben graag willen vernemen welke formaliteiten er dienen vervuld om van bedoeld voordeel te kunnen genieten of gebeurlijk een herziening van hun geval aan te vragen.

Wij zullen de belanghebbenden hieronder een antwoord verstrekken op volgende vragen :

- a) waar moet de aanvraag worden ingediend ?
- b) welke autoriteiten zijn met het nemen van de beslissing gelast ?
- c) op welke wijze geschieden de betalingen ?

3° Indiening der aanvragen en beslissing nopens deze laatste. — Wijze van uitbetaling.

- a) Waar moet de aanvraag worden ingediend ?

Zeggen wij al maar dadelijk dat de formaliteiten betreffende de aanvragen gevoelig werden vereenvoudigd, ingevolge de wijziging aan de wetgeving sinds 1946 aangebracht.

De gewezen arbeider die de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek wenst te genieten, moet zich daartoe aanmelden op het gemeentebestuur zijner werkelijke verblijfplaats. Doch de arbeiders van Luxemburgse nationaliteit welke in hun land vertoeven, moeten de aanvraag indienen bij de administratieve overheid, aangeduid door het ministerie van bedoeld land, tot wiens bevoegdheid de sociale verzekeringen behoren.

De aanvrager is er toe gehouden zich persoonlijk op het gemeentebestuur aan te melden. In geval van ziekte of gebrekkelijkheid, behoorlijk door een medisch getuigschrift vastgesteld, mag de aanvrager zich laten vervangen door een derde aan wie hij hiertoe volmacht heeft verleend.

Bij het indienen zijner aanvraag moet de verzekerde zijn identiteitskaart voorleggen, alsmede gebeurlijk deze van zijn echtgenote; de lasthebber zal zijn persoonlijke identiteitskaart terzelfdertijd als deze van de aanvrager tonen.

De arbeider heeft het recht zijn aanvraag in te dienen met ingang van de eerste dag der tweede maand welke die voorafgaat in de loop waarvan hij de ouderdom van ten volle 65 jaar zal bereiken, ofwel vanaf het ogenblik waarop hij zijn beroepsbedrijvigheid stopzet, indien hij deze voortgezet heeft na 65 jaar.

Voorbeeld : De loontrekkende wordt 65 jaar oud in de maand Januari 1951 en zal vanaf 1-2-1951 zijn beroep staken. Hij mag vanaf 1.11.1950 zich op het gemeentebestuur aanmelden.

Indien hij evenwel voortgaat met werken tot bij voorbeeld 1-5-1951, mag hij zijn aanvraag slechts indienen vanaf deze laatste datum.

De aanvraag om de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek wordt door de burgemeester of diens afgevaardigde opgemaakt op een daartoe speciaal bestemd formulier.

De aanvrager zal op dit document de verbintenis

ondertekenen alle beroepsbedrijvigheid te staken (in voorgaand nummer hebben wij klaar de draagwijdte van bedoelde verbintenis toegelicht). Tevens zal hij nauwkeurig een reeks inlichtingen moeten verstrekken betreffende onder meer naam en adres van zijn werkgever (s), n^r van zijn lijfrenterekening, gebruikelijke uitoefening van onafhankelijk beroep en eventuele toekenning van een pensioen door andere instellingen, dit ten einde de Dienst voor Ouderdomspensioenen in de gelegenheid te stellen zijn rechten op de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek met zekerheid te kunnen bepalen of gebeurlijk nadere documenten aan belanghebbende te vragen om zijn toestand te kunnen regelen (laattijdige stortingen, ziekte, werkeloosheid, enz.).

Hier moeten wij er de bijzondere aandacht onzer gewezen agenten op vestigen dat de toelage, welke hen door de K. U. B. wordt uitgekeerd, niet als « pensioen » mag beschouwd worden, en derhalve (met uitzondering in sommige gevallen van de gepensioneerden geboren vóór 1867, wiens bruto inkomsten 12.000 fr. niet mogen overschrijden) hun het recht op de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek niet kan ontnemen. Bedoelde toelage K. U. B. moet dus (behalve voor de agenten geboren vóór 1867) niet bij de gemeentedienst worden aangegeven.

Wij hebben inderdaad vastgesteld dat in sommige gevallen onze gepensioneerde agenten van dit wettelijk voordeel verstoken blijven omdat de betrokken diensten ten onrechte de K. U. B. toelage als ancienniteitspensioen ten laste der openbare besturen beschouwden.

Na de ondervraging zal de verzekerde een verklaring ondertekenen, waarbij hij bevestigt dat de door hem verstrekte inlichtingen oprecht en volledig zijn.

Anderzijds zal het gemeentebestuur hem een bewijs overhandigen met vermelding van de datum waarbij de belanghebbende zich heeft aangemeld om zijn aanvraag in te dienen. De arbeider moet dit document eisen om het gebeurlijk naderhand als bewijs voor te leggen dat zijn aanvraag werd ingediend of om de uitbetaling van zijn ouderdomsrentetoeslag vanaf de normale datum te bekomen.

Wij doen ook opmerken dat de aanvraag om de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek tevens geldt als aanvraag om het aanvullend ouderdomspensioen (thans 17.200 fr. voor de gehuwde mannelijke gerechtigden, 11.500 fr. voor de andere).

- b) Welke overheden beslissen over de aanvraag ?

Eenmaal de aanvraag op het gemeentebestuur ingediend, zal dit laatste ze onmiddellijk overmaken aan de Dienst voor Ouderdomspensioenen, Koninklijke straat, 158, te Brussel, welke, na onderzoek van het dossier, een beslissing zal treffen en de toekenning of gebeurlijk de weigering met vermelding van de reden (en), per aangetekend schrijven, ter kennis van de belanghebbende zal brengen.

Alvorens uitspraak te doen wordt in sommige gevallen, door de Dienst voor Ouderdomspensioenen, een vragenlijst aan de gepensioneerde overgemaakt, lijst welke binnen de 15 dagen behoorlijk ingevuld hoeft teruggezonden, wil men alle moeilijkheden vermijden. Wanneer de loontrekkende zijn aanvraag tijdig heeft ingediend, zal de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek worden toegekend met ingang van de eerste dag der maand volgende op de 65^e verjaardag. Indien de verzekerde na 65 jaar voortgaat met werken, doch zijn aanvraag indient binnen de 30 da-

gen na de werkelijke stopzetting van zijn beroepsactiviteit, zal de toeslag worden verleend vanaf de eerste dag van de maand volgende op die waarin hij zijn beroepsbezigheden heeft gestaakt.

Bij laattijdig indienen van de aanvraag heeft de beslissing slechts uitwerking de eerste dag van de maand, volgende op die waarin de aanvraag werd ingediend.

In geval de Dienst voor Ouderdomspensioenen de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek weigert, mogen onze gewezen agenten zich *onmiddellijk* in verbinding stellen met de Sociale Dienst der N. M. V. B., Wetenschapstraat, 14, te Brussel, welke hun alle nuttige inlichtingen zal verstrekken ten einde gebeurlijk tegen de getroffen beslissing beroep te kunnen aantekenen.

Zo de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek niet wordt verleend, wordt aan de aanvrager de mogelijkheid gelaten om, niettegenstaande het beroep

dat hij mag instellen, binnen de 15 dagen vanaf de datum van in ontvangsneming der beslissing, een aanvraag om de ouderdomsrentetoeslag *na onderzoek* omtrent de bestaansmiddelen in te dienen (hierover naderhand meer inlichtingen).

De aanvrager is er toe gerechtigd bij het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg in beroep te gaan binnen de 15 dagen na de ontvangst der notificatie, waarbij hem de in eerste aanleg getroffen beslissing wordt bekend gemaakt.

In dat geval zal de Gewestelijke Commissie van Beroep de belanghebbende oproepen om al de nodige inlichtingen te verstrekken en de getroffen beslissing wordt eveneens per aangetekend schrijven aan de verzekerde medegedeeld. Zo de beslissing niet overeenstemt met de wet, zal de Minister het dossier aan de Hogere Commissie voor Ouderdomspensioenen voorleggen.

(Wordt vervolgd.)

J. NEYENS.



Agenten die tijdens de maanden Oktober en November op rust gesteld worden

	Jaren dienst	Groep
Bogaert, K., ploegbaas	47	Antwerpen
Vervecken, A., ploegbaas	45	Antwerpen
De Nef, K., ploegbaas	42	Antwerpen
De Clerck, M., stoker	42	Antwerpen
Bruynseels, L., hoofdontvanger	40	Antwerpen
Boey, F., baanwerker	30	Antwerpen
Dupont, G., baanwerker	37	Antwerpen
Vanden Broek, J., remmer	40	Antwerpen
Dillen, A., machinist 1 ^o klas	42	Antwerpen
Debuck, L., dd. hoofdontvanger	39	Beide Vlaanderen
Turf, K., ploegbaas	42	Beide Vlaanderen
Gobijn, K., stelplaatsoverte 1 ^o kl.	45	Beide Vlaanderen
Barbry, R., wattman	31	Beide Vlaanderen
Nuytten, A., klerk 1 ^o klas	38	Beide Vlaanderen
Van Brabant, F., ontvanger	37	Henegouwen
Neven, V., paswerker	37	Luik-Limburg
Dussart, J., machinist	30	Luik-Limburg
Van Rode, F., draaier	47	Brabant
Walravens, G., hulpklerk	40	Brabant
Morsaint, A., machinist	31	Brabant
Sterman, E., wattman	45	Brabant
Verbelen, F., ontvanger	37	Brabant

Bevordering van de Arbeid

Kort na de oorlog, richtte het Commissariaat Generaal der Regering voor de Bevordering van de Arbeid wedstrijden in verscheidene deelen van het land in, voor de aanwijzing van de beste soldaats van België.

Bij deze gelegenheid stelde de N. M. V. B. haar lokalen en materieel ter beschikking van de examinatoren, en meerdere van onze ingenieurs maakten deel uit van de jury.

Tijdens een plechtigheid, waar de gedachtenis aan wijlen Koning Albert de ereplaats innam, en in aanwezigheid van H. M. Konigin Elisabeth, ontving de afgevaardigde van onze maatschappij een prachtige medaille als dankbetuiging.

Indien, in het vervolg, nog soortgelijke wedstrijden plaatsgrijpen, zullen we niet nalaten de werklieden van onze werkplaatsen aan te sporen om er deel aan te nemen.

Is het niet mooi voor een bevoegd werkman een onderscheidingsteken te mogen ontvangen hetwelk hem als de beste ambachtsman van zijn corporatie zal rangschikken?

Onze maatschappij telt onder haar schrijnwerkers, schilders, draaiers... uitstekende arbeiders die door de private industrie benijd worden.

Men moet hun de gelegenheid geven zich te onderscheiden in deze wedstrijden ingericht ten voordele van arbeid van eerste kwaliteit.

Onderwerpen voor bespreking

Wij hebben, ter attentie van de diensthoofden, enkele « Praktische punten van het beroep van controleur » uit een onderrichting der groep Brussel, getrokken. Al deze punten kunnen het voorwerp uitmaken van een vrije discussie tussen het diensthoofd en zijn controleurs.

1. — Opstellen van algemene en bijzondere verslagen.
2. — Kleine en zware fouten — herhaling.
3. — Stempel - tang - briefomslagen - brievenvassen.
4. — Verzameling der uurroosters.
5. — Het houden der dienstorders - berichten - omzendbrieven van het politie- of uitbatingsreglement.
6. — Lijst met de oproepnummers van het net.
7. — Lijst met de aangestelden van het net.

8. — De onderstations van het net.
9. — De goederenstations van het net.
10. — Dienst der gewone abonnementen, school- en werkabonnementen.
11. — Postrekening van de N. M. V. B.
12. — Kilometrisch plan der lijnen waaraan men gehecht is en de verdeling in sectiën van het net.
13. — De kruispunten, verbindingen en rangeersporen dezer lijnen.
14. — De organisatie van de diensten dezer lijnen.
15. — De dagelijkse onderrichtingen.
16. — De maandelijks vergaderingen.
17. — Wat mag men geldig maken?
18. — Roken, eten of drinken tijdens de dienst.
19. — De controleur in het burgerleven.
20. — De hiërarchie bij de N. M. V. B.

Inwijding van de nieuwe lokalen van het Hoofdbestuur

Op 14 November jl. werden de lokalen van het Hoofdbestuur der N.M.V.B. officieel ingewijd.

Na de zitting van de Raad van Beheer, begaven zich de Heren leden van de Raad, onder de leiding van de Heer Voorzitter, naar het gedenkteken opgericht ter nagedachtenis van onze helden van beide oorlogen, in de erehal van het herenhuis van de Algemene Directie.

In aanwezigheid van het Personeel, werd, in naam van de Nationale Maatschappij, door de H. Graaf L. de Lichtervelde een kroon neergelegd. Een afvaardiging der oudstrijders 1914-1918 bracht eveneens een kroon bij.

1914-1918 ! Dat schijnt al lang voorbij voor de jonge agenten, maar voor de drie oudstrijders, fiks in houding, was de oorlog in de modder aan de

IJzer nog maar van gisteren, en de namen, die ze op de gedenksteen lazen, brachten hun voor ogen het gelaat van collega's die zoals zij de oproep van de Koning-Soldaat hadden beantwoord.

Een afvaardiging, vaandel voorop, van de Vereniging der Weerstanders der Buurtspoorwegen legde een grote tuil neer aan de voet van de steen.

De leiders van de Kring « Entre-Nous » kwamen eveneens groeten en brachten prachtige rozen aan.

In een indrukwekkende stilte werd dan een symbolische minuut gewijd aan de nagedachtenis van de dierbare overledenen.

Deze hulde aan de afgestorvenen der beide oorlogen was eenvoudig en waardig, volgens de wens uitgedrukt door de Raad van Beheer.

Na de ceremonie bezocht het personeel de verscheidene nieuwe lokalen.

Pioniersters der Schrijfmachine

Toen in het begin van dit jaar de Britse Vakgroep van Typistes te Londen haar 25-jarig bestaan vierde, werd bekend gemaakt, dat op dat ogenblik meer dan een half miljoen vrouwen als typiste de kost verdienden in Engeland.

Maar, zo lezen wij in de *Sunday Express*, het was dit jaar zestig jaar geleden, dat op een goede morgen in Londen twee meisjes, verlegen en beschroomd het hoofdkantoor der Belastingen binnentraden, waar talloze mannen haar verontwaardigd en geschokt aanstaarden. Zij waren zeer stemmig gekleed in donkerblauwe rok, witte blouse met een stijf wit boordje, lange celluloid-manchetten en zwarte kousen. Deze twee meisjes waren de eerste typisten, die door de Engelse regering in dienst waren genomen. Wij, die ons thans geen kantoor of bureau kunnen voorstellen zonder één of meer hulpvaardige en bekoorlijke typisten, moeten de grootste eerbied hebben voor die twee Engelse meisjes, die onder een kruisvuur van streng afkeurende blikken haar intrede deden in een werkgemeenschap van mannen. Ambtenaren-schrijvers, die bevreesd waren, dat hun bestaan in gevaar zou worden gebracht, behandelden hun vrouwelijke collega's niet al te hoffelijk. Afdelingshoofden meenden, dat zij een verderfelijke invloed zouden uitoefenen op de mannen en namen strenge maatregelen om haar te isoleren. De typisten werden in een afzonderlijk kamertje geïnstalleerd, terwijl haar het werk door een loket werd aangereikt. Wanneer zij haar salaris moesten ontvangen, werden zij op de gang voorafgegaan en gevolgd door een bode.

Maar toch verklaarde enige maanden later de hoofdinspecteur van belastingen, Sir Algernon West: « Deze vrouwen aan haar schrijfmachine schrijven

twee keer zo vlug als ik. Zij kunnen zelfs een brief overbrengen van de derde persoon in de eerste, zijn goedkoop en hoeven geen pensioen te hebben. »

Wij vernemen, dat de eerste schrijfmachines achter slot en grendel werden bewaard. Zij mochten slechts door de firmahoofden worden gebruikt en dan nog bij wijze van experiment, omdat « zij nooit zouden kunnen bezielen tot hoffelijkheid en principes in het zakenleven. » Nu zijn in Engeland 1 1/2 miljoen schrijfmachines in gebruik.

Een Brits werktuigkundig ingenieur, Henry Mill, vroeg reeds in 1714 patent aan op een schrijfmachine. Een inwoner van Manchester construeerde in 1850 een machine voor blinden. Maar de Amerikaan Remington bracht in 1875 de eerste machine voor commercieel gebruik in de handel. Sindsdien is het toetsenbord nooit veranderd, hoewel deskundigen het er over eens zijn dat een hergroepering der letters het typen veel gemakkelijker zou maken.

De schrijfmachine veroorzaakte een invasie van vrouwen in de kantoren. Men ging ernstig rekening houden met speciale verlangens van de typisten. Talrijke machines werden versierd met bloemmotieven en typetafeltjes werden vervaardigd, waarvan de poten krullen hadden.

In 1889 verscheen een boekje, getiteld : « Machineschrijven in de Practijk », waarin typisten werd aangeraden halteroefeningen te houden om eventuele nadelige gevolgen van lang zittend werk te compenseren. Als type-oefeningen werden zinnen gegeven als : « Het loon der zonde is de dood; schone handen, schoon geweten. »

Ut « HAAGSCHE POST »,

ORGANISEREN

is

VEREENVOUDIGEN

DE PRESENTATIE VAN DE BRIEFWISSELING

In een vorig artikel hebben wij de aandacht van de lezer getrokken op het belangrijk punt van de presentatie van de briefwisseling.

Het is inderdaad onbetwistbaar dat een huis beoordeeld wordt naar de brieven die het verzendt. Een gunstige beoordeling hangt grotendeels af van de typist.

Zonder de persoonlijke smaak van de typisten, noch hun voortdurende zorg om behoorlijk werk te leveren, in twijfel te willen trekken, was het echter noodzakelijk hun richtlijnen te verstrekken teneinde een eenvormige voorstelling van al de brieven te bekomen.

NATIONALE MAATSCHAP VAN BUURTSPOORWEGEN
Postbeoord. 32.27 - Handelaar 36.12 - Tel. 12.01.80 (3 lijnes).
Brussel, 30 November 1950.
Wetenschapstraat, 14.

Uw referentie :
Onze referentie : IG/crg/215.
Bijlage :

Werkhuizen PELLETTIER,
Linthoutstraat, 65,
BRUSSEL.

Mijnheren,

Betreft: Prijisaanvraag.

Wij verzoeken U

Het aanbod moet ons

De leveringstermijn

De levering moet

De facturen, in drievoud,

Wij vestigen uw aandacht op

Hoogachtend,
Voor de Directeur - Generaal:
De Inspecteur Generaal,

De normalisatie van het briefpapier heeft tevens toegelaten de regels vast te leggen voor de uitvoering van de briefwisseling op eenvormige wijze.

Een brief moet steeds zodanig voorgesteld zijn, dat hij een indruk van orde, methode en netheid verwekt. De schikking moet oogstrelend zijn en de lezer er toe aanzetten de brief volledig door te lezen.

Het hierbijgevoegd cliché stelt een schikking voor, die speciaal ingestudeerd werd om een snelle, vereenvoudigde en goed voorgestelde uitvoering te bekomen.

Inderdaad, zij stelt zich tot doel alle overbodige verrichtingen, zoals hoofdletters, onderstrepingen, enz., uit te schakelen.

De eenmaking van de « briefhoofdingen » laat toe de datum, de referenties en het aantal bijlagen steeds op dezelfde plaats te typen. 4 punten op het briefpapier duiden de plaats aan waar het adres moet komen. Deze

plaats stemt overeen met het venster van de briefomslag, die zal gebruikt worden om de brief te verzenden.

De naam van de bestemming en de lokaliteit komen in het adres in hoofdletters voor. De lokaliteit wordt onderstreept. Achter elke vermelding komt een komma, achter de lokaliteit een punt.

Stippen wij aan dat de eigenlijke tekst van de brief op 4 cm van de linkerboord aanvangt en dat elke lijn tenminste op 1 cm en ten hoogste op 2 cm van de rechterboord van het papier eindigt.

Het opschrift komt tegen de vrije boord, 3 lijnruimten lager dan de ruimte voorzien voor het adres.

Het onderwerp, dat in de brief behandeld wordt, wordt aangeduid door een korte vermelding op een afstand van 3 lijnruimten onder het opschrift. Dit onderwerp wordt onderstreept.

Twee lijnruimten scheiden het onderwerp van de eerste alinea van de brief.

Voor lange brieven wordt de enkele lijnruimte gebruikt, tussen elke alinea komt echter een dubbele lijnruimte.

Elke alinea vangt aan met een insprong van 3 tussenruimten.

De dubbele lijnruimte wordt gebruikt voor korte brieven, teneinde een schoone voorstelling van het geheel te bekomen.

Wanneer de beleefdheidsformule een volledige zin uitmaakt (b. v. Aanvaard, M..., enz...) moet ze steeds een afzonderlijk alinea vormen. De korte beleefdheidsformules (b. v. Hoogachtend) worden getypt onmiddellijk boven de hoedanigheid van de ondertekenaar, 't is te zeggen rechts van de brief, drie lijnruimten onder de laatste lijn.

De toepassing van deze schikkingen heeft toegelaten het rendement te verhogen door de stilstanden tijdens het typen, te wijten aan het tasten en twijfelen, uit te schakelen. De brief geeft tevens in zijn geheel een indruk van goede standing en prestige.

VAN AENROYDE.

« Wat gaat er niet » ?

Een der nuttigste vragen welke een efficiënt mens zich kan stellen is : « Wat gaat er niet » ?

Wanneer hij de gewoonte neemt zich herhaaldelijk te ondervragen, zal hij ontsnappen aan de toefelijheid.

Wel te verstaan, hij dient ze zich te stellen met het doel verbeteringen te verwezenlijken en niet om iemand te krenken. Hij zal zich veel nadeel berokkenen wanneer hij bekend staat als een jager op fouten.

Het is bekend dat we datgene niet meer zien, wat we alle dagen zien. Daarom is het dat we ons geweld moeten aandoen om uit te maken wat in onze eigen fabrieken, magazijnen en burelen niet gaat.

Neem een bekwaam meestergast : er mogen een heel dozijn dingen zijn die niet gaan in zijn werkplaats en hij zal aan geen enkele de minste aandacht schenken.

Maar wanneer hij in een andere fabriek komt, zal hij vanaf de eerste week een heel dozijn dingen vinden, welke niet gaan en hij zal zijn best doen om ze op punt te stellen.

Zoals U ziet is deze vraag nodig en nuttig aan gelijk welk praktisch mens : « Wat gaat er niet » ?

Uittreksel uit de Revue de l'Efficiency.



Trams in de wijde wereld

De « Cable-Cars » te San Francisco

De « cable car » was einde van de voorgaande eeuw een zeer verspreid mechanisch tractiesysteem bij de tramway's in verschillende steden uit Amerika : o. a. te San Francisco, New-York, Chicago, Pittsburgh, Cleveland, St-Louis en Seattle.

Met uitzondering voor de steden Londen, Birmingham, Glasgow en Edinburg in Engeland, en Belleville in Frankrijk, was dit voertuig maar weinig gekend op ons vasteland. Er zouden tevens ook verschillende « cable cars » bestaan hebben in Australië.

In deze verschillende steden werden de trams, voortgetrokken door paarden, verdrongen door de « cable cars » ; op hun beurt dienden ze de plaats te ruimen voor de elektrische trams, die het voordeel hebben sneller te zijn en waarvan de uitbatingskosten niet zo verheven zijn.

Sindsdien worden de « cable cars » nog slechts aangewend in straten waar de scherpe helling de elektrische tram met eenvoudige adhesie niet toelaat. Onlangs nog bracht de opkomst van de trolleybus een zware slag toe aan het instandhouden van de « cable cars » en thans rijden de overlevenden van deze rijtuigen nog slechts te San Francisco, waar ze alle schijn geven van niet spoedig te zullen verdwijnen.

Alvorens enkele bijzonderheden te beschrijven aangaande de exploitatie van de « cable cars » in deze stad, geven wij U hier een korte beschrijving van het systeem in 't algemeen.

Het spoor van de « cable car » bestaat uit drie rails. Het middenspoor is meer een ononderbroken gleuf die toegang verleend tot een ondergrondse leiding, welke zich onmiddellijk onder de bestrating bevindt. In dit kanaaltje wordt een eindeloze stalen kabel door een regelmatige en standvastige beweging, door een vaste machine aangedreven.

Snaarschijven die oordeelkundig verdeel zijn in het kanaaltje ondersteunen en richten de kabel terwijl een toestel met tegengewicht voor een zekere strakheid zorgt. Een kabel gaat zo wat 4 à 12 maanden, dit naargelang het percent van de hellingen.

Ziedaar wat de vaste instelling van dergelijk bedrijf betreft. Men kan zich reeds een gedacht vormen van de omvang der kosten die de oprichting en het onderhoud van dergelijk systeem vergen.

De samenstelling van deze voertuigen is nochtans uiterst eenvoudig, ze zijn zelfs niet voorzien van een motor.

Volgt hieronder de verschillende toestellen die het rijtuig aandrijven : een groot vlak ijzer dat gehecht is aan het chassis en dat door de gleuf van de middenrail in het kanaaltje dringt.

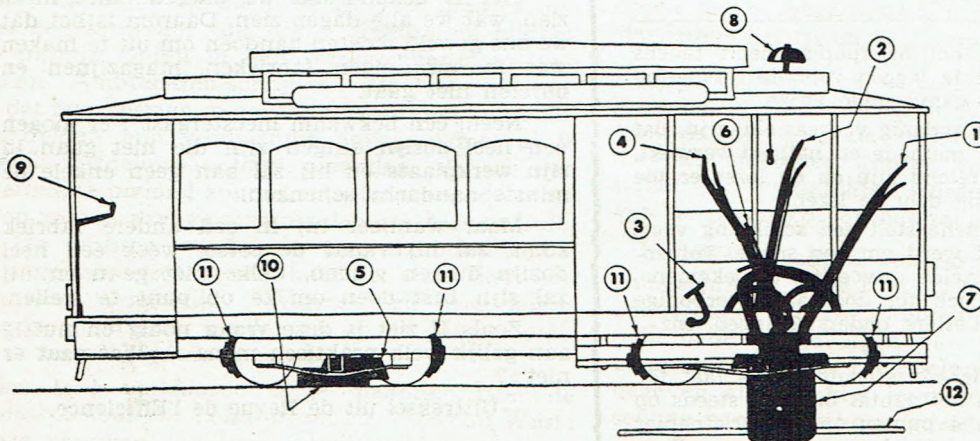
Aan het onderste uiteinde van deze plaat kan zich een krachtige tang (z. g. « grip ») openen of sluiten, dit naargelang zij contact moet onderhouden of niet met de in beweging zijnde kabel.

Om aan te zetten haalt de « gripman » of de conducteur van een « cable car » een hefboom over die het geleidelijk spannen van de « grip » op die kabel bekomt. Na een periode van een zekere wrijving op die kabel wordt de grip door deze laatste voortgedreven en het rijtuig, verbonden met de grip volgt de beweging van de kabel.

Bij het stoppen opent de « gripman » de « grip » en brengt de remmen in werking. Vermits de « cable tram » bolt in straten met sterke hellingen is hij uitgerust met slofremmen die inwerken op de rails, en die de werking van de bckremmen op de wielen aanvullen.

De maximumsnelheid van de rijtuigen, die trouwens deze is van de kabel, bereikt ongeveer 15.5 km. Deze snelheid kan nogal gering schijnen doch ze is bestendig, zowel voor baanvakken op vlak terrein als voor hellingen van 23 %.

De rijtuigen, ten getale van 74, zijn van een nogal speciaal oud type, dat een klein gesloten compartiment en een open afdeling met zijlings geplaatste zitplaatsen bevat. Ze wegen 6 T. en hebben een lengte van 7 meter.



1. Handvat van de noodrem.
2. Handvat van de rem op de spoorstaven.
3. Handvat van de rem op de wielen.
4. Handvat van de « Grip » (toestel dat de kabel grijpt).
5. Noodrem.
6. Handvat van de regelaar.
7. De « Grip ».
8. De bel.
9. Handvat van de rem op het achterwiel.
10. Rem op de spoorstaven.
11. Slofrem op de wielen.
12. Kabel.

Niettegenstaande deze geringe lengte, worden boggies gebruikt die een gemakkelijke doortocht in de scherpe bochten toelaat.

De kabeltrams van San Francisco hebben 3 remmen :

1. — de blokrem op de wielen ;
2. — houten s'lofrem op de rails en
3. — een hulprem samengesteld uit een stuk dat zich kan vastzetten in de spleet van de middenrail.

Er zijn rijtuigen met 2 stuurposten en andere met een enkele stuurpost. Voor deze laatste wordt de terugkeer aan de terminus door middel van een draaischijf in de steenweg opgesteld, verzekerd. Bij aankomst aan de terminus, laat de gripman de kabel los en door de verkregen snelheid plaatst het rijtuig zich op de draaischijf, « turntable » genaamd. Het volstaat dan het rijtuig met de hand te draaien en op het spoor te duwen, waar het de tractiekabel terugvindt die rond een horizontale snaarschijf loopt.

Dit manoeuvre van terugkeer op de draaischijf, in het centrum van de stad, is van schijldrachtigheid niet ontbloot, en groot en klein steken bereidwillig een handje toe.

Zoals gezegd is San Francisco nog de enige stad waar nog « Cable trams » in bedrijf gehouden worden. Thans worden er nog slechts 5 lijnen bediend, met een totaal van 30 km spoor, geëxploiteerd door twee verschillende maatschappijen : de « California street Cable railroad C^o » en de « Municipal railway of San Francisco ». Het dient gezegd dat de « cable cars » in San Francisco ingelegd worden in straten met een uitgesproken scherpe helling, welke soms 23 % bedraagt, en die niet enkel door de gewone trams maar ook door de autobussen en trolleybussen moeilijk kunnen beklimmen of afgedaald worden, zelfs bij droog weder.

Het is in deze stad dat in 1873 een zekere A. S. Hallidie de eerste « cable cars » in dienst stelde.

Andrew S. Hallidie was een fabrikant van het « metalen touw of kabel », een uitvinding van zijn vader. Hij kreeg medelijden met de arme, uitgeputte paarden die de scherpe hellingen van de nieuw ontworpen straten te San Francisco met moeite beklimmen.

Waarom, zo dacht hij, geen kabels aanwenden om de rijtuigen op de heuvels te trekken.

Daar Hallidie ingenieur was, duurde het niet lang om de bouw van een « cable tram » te ontwerpen. Op de dag van de inhuldiging, na met zijn ploeg de ganse nacht gewerkt te hebben, wilde Hallidie reeds van 5u in de morgen een proef ondernemen met dit nieuwsoortig rijtuig.

Niets kon beter het vertrouwen weergeven dat deze Schot in zijn uitvinding stelde, dan het feit dat hij bij het aanzetten het hoogste punt van een lijn verkoos. Een gewone doorsneemens zou zeker en vast het rijtuig laten aanzetten aan de voet van de heuvel, waar het gevaar alleszins minder groot is. Deze gedachte moet eveneens de « gripman » op dit ogenblik bezield hebben. Na op het rijtuig plaats genomen te hebben wierp hij een argeloze blik op de indrukwekkende daling. De rails in de laagte werden hem door een dichte morgenmist aan het gezicht onttrokken. De man werd vaalbleek, stapte af en verdween. Hallidie was er de man niet naar om zich door zo weinig te laten ontmoedigen, hij haalde de schouders op, nam zelf de leiding en alles werkte zoals hij het voorzien had.

Dit vervoersysteem kende een onverwachte opgang, vermits er alleen in San Francisco reeds 8 maatschappijen een spoorlengte van 185 km exploiteerden.

Getuigen van meerdere generaties, blijven de « cable cars » van San Francisco, met hun zonderlinge maar praktische rijtuigen, voortrijden, want ze beantwoorden aan de speciale exploitatievoorwaarden en ook omdat ze beproefde veiligheidswaarborgen bienden.

Voor enkele tijd was er nochtans sprake van ze af te schaffen. Dit verwekte een algemene verontwaardiging in de pers en petitieën werden opgesteld.

In feite zijn de mensen van « Frisco » aan hun « tram oud systeem » op sentimentele wijze gehecht, maar ze weten ook dat die exploitatie, enig ter wereld, een merkwaardige toeristische attractie vormt, zoals meerdere uitslaande prenten van de stad der « Gouden Deur » het getuigen.

Vertaling van een artikel van
L. CLESSENS.

De invloed van de fluorescentie verlichting op het gezicht

Zekere geneesheren, alsook andere personen hadden de indruk dat de fluorescentie verlichting een zekere nadelige invloed uitoefende, wat niet het geval was met de andere soorten van kunstmatige verlichting en het daglicht. Het waren zowel de ultra-violet- als de infra-rode samenstellingen die bedoeld werden.

De « Joint Committee of Industrial Ophthalmology » kwam, na vakmannen van de voortbrenging geraadpleegd en het licht toegepast te hebben, tot volgende besluiten :

1. de ultra-violet energie, welke in de zomer, gedurende een klare dag zonder wolken, door het daglicht uitgestraald wordt is per lux drie tot viermaal groter dan dit van de fluorescentie verlichting ;
2. het door de fluorescentie lampen uitgestraald licht benadert veel dichter het daglicht dan om het even welke wolframlamp met gloeidraadje. Deze gelijkenis met het daglicht is een gewenste hoedanigheid ;
3. de infra-rode energie, welke voortgebracht wordt door de fluorescentie lampen, zoals ze tegenwoordig vervaardigd zijn, levert geen enkel gekend fysiologisch effect op, tenzij dit, toe te schrijven aan de warmte. Het fluorescentie licht verwekt per lux minder warmte dan de Wolframlampen ;

4. elk verlichtingssysteem veroorzaakt een zekere schittering. De oplossing van dit problema hangt af van de ingenieurs die zich met de verlichting bezig houden ;
5. er bestaan individuele verschillen, wat betreft het verlichtingspeil in lux nodig opdat het uit te voeren werk het gezicht niet zou vermoeien. Voor het lezen wordt er b. v. een verlichting gevegd van 220 lux. Te meer, hoge verlichtingspeilen worden gewenst indien men een voorwerp tamelijk lang moet bekijken, indien wij zeer fijne bijzonderheden of lichte verschillen willen onderscheiden. Deze geschikte verlichtingspeilen kunnen ter plaatse gemakkelijk behouden blijven, dank zij het gebruik van een aangepaste fluorescentie verlichting ;
6. een overdreven lichtuitstraling zal vermoeienis-symptomen van het gezicht veroorzaken bij zekere personen, om het even ook welke de gebruikte lichtbron zij.
Er dient dus zowel rekening gehouden met het gestel van de personen, die met bedoeld licht moeten werken, als met de hoeveelheid en de aard van het te gebruiken licht.

CONCLUSIE

De fluorescentie verlichting oefent niet de minste invloed uit op het gezicht.

Zij zou geen vermoenis mogen veroorzaken indien ze behoorlijk aangelegd en gebruikt wordt.

(Getrokken uit het tijdschrift « Connaître » — orgaan van administratieve documentatie).

Tramexploitatie in Rusland

Verschillende types van moderne tramrijtuigen werden, sinds de oorlog in Rusland gebouwd en deze, in dienst gesteld na 1946, werden derwijze gemoderniseerd dat ze geen afzonderlijk chassis hebben en de overbrenging van de motorkracht wordt verwezenlijkt door kardanassen.

Tussen de laatste verwezenlijkingen bevinden zich meerdere types van twee-wagenstellen; het grootste type de A. K. H. -8 is 30 m. 50 lang, 2 m. 60 breed, weegt 28 1/2 ton en kan tot 201 reizigers vervoeren (99 zitplaatsen).

Het twee-wagenstel, type A. K. H. -4, heeft 8 wielen en 4 motoren. Het is 15 m. 25 lang, weegt 15 ton en biedt plaats aan 108 reizigers; het versnellingsvermogen bedraagt 2 m. per seconde en de maximum snelheid

61 km. per uur (N. V. D. R. : Binnenkort zullen we een artikel over de twee-wagenstellen publiceren).

De Russische tram is voorzien van de trolley-stang of van de beugel-pantograaf. De gewone sleepcontacten in aluminium worden meer en meer vervangen door deze uit koolstof vervaardigd.

Meerdere tramexploitaties, waaronder deze van Tbilisi (Tiflis) en Riga werden volledig gemoderniseerd en acht nieuwe tramnetten zijn in opbouw; vier in Europa en vier in Azië.

Te Moskou, niettegenstaande het afschaffen van meer dan 50 lijnen in het centrum van de stad, vervoeren de trams nog een groot aantal reizigers. Zoals voorzien in het kader van het huidig vijfjarenplan, zullen deze tramwegen geperfectionneerd worden; sporen op afzonderlijke bedding en uitrustingen zijn in opbouw en men schat dat ze op het einde van de voorziene periode, 45 % van het reizigersverkeer zullen verzekeren (metro 22 % — autobus 18 % — trolleybus 15 %).

Uitleg van de met een sterretje aangeduide woorden

Maarten Luther : stond aan het hoofd van de godsdienstige hervorming in Duitsland (1483-1546).

Was hoogleeraar in de wijsbegeerte, als monnik in de Augustijnen orde ondernam hij in 1511 een reis naar Rome waar zijn vertrouwen in het Pausdom geschokt werd.

Hij scheurde zich van de Kerk los en verzette zich te Wittenberg tegen de leer en de uitoefening van de aflaten.

Was tevens een der grondleggers van het Duitse proza.

Mythe : uit het Grieks muthos = fabel.

Fabelachtige vertelling uit de voorhistorische tijd.

Vertolking die onder de allegorische vorm een groot natuurlijk, historisch of filosofisch feit laat kennen.

De Druïden waren de Priesters bij de Kelten en Galliers.

Druïde :

Genesis : het eerste boek van de Pentateuch (Heilig Schrift van de Joden) en van de Bijbel met het verhaal van de Schepping en het Oud Testament.

Eddas : bestaande uit twee bundels van mythologische en legendarische traditiën van de oude Scandinavische Volkeren. De ene dateert uit de 11^e eeuw, de andere uit de XIII^e.

Machabeën : Joodse familie van de heidense caste waartoe meerdere grote priesters behoorden en waarvan de stichter aan het hoofd stond van het verzet tegen Antiochus Epiphanius in 167 ante-Christus.



2.50 F
PER DAG
OF 75 F PER
MAAND

MODEL 1951

VANAF 1950 F

3 golflengten - alle stroom - Luxemeubel gepol. notelaar - Fabrieksgarantie - Gekleurde luxe-catal. - Inlicht en KOSTELOZE DEMONSTR. ZONDER VERPLICHTING overal in België.

OVERNAME VAN OUDE RADIO'S

Radio O.C.R.

55 RUE DU CROISSANT
BRUSSEL TEL. 57.20.27

verzekerde garantie - firma gesticht in 1927

Bijzondere voorwaarden voor de lezers van dit tijdschrift.



Deze foto werd genomen in de stelplaats Gent in 1909, ter gelegenheid van de 25^{ste} verjaardag van de N. M. V. B.

Dank zij de h. Albert, op rust gestelde exploitatiecontroleur, hebben we de namen kunnen terugvinden van enkele deelnemers.

Gezeten, van links naar rechts : de h. De Jaegher, Van Houte; Gérard Steur; Vermeire, Camille; de jonge ingenieur Rodigas, die aan het hoofd kwam van de directie der groep; de h. Favoreel, overleden exploitatiecontroleur; de h. Albert (met een panama); de controleur Soetaert, Achille Verlacht en De Clerck.