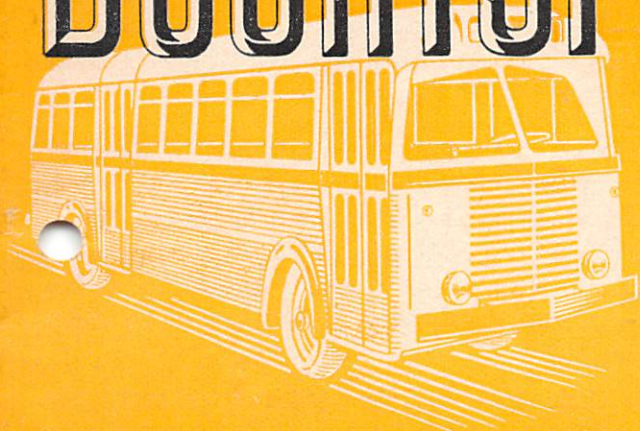
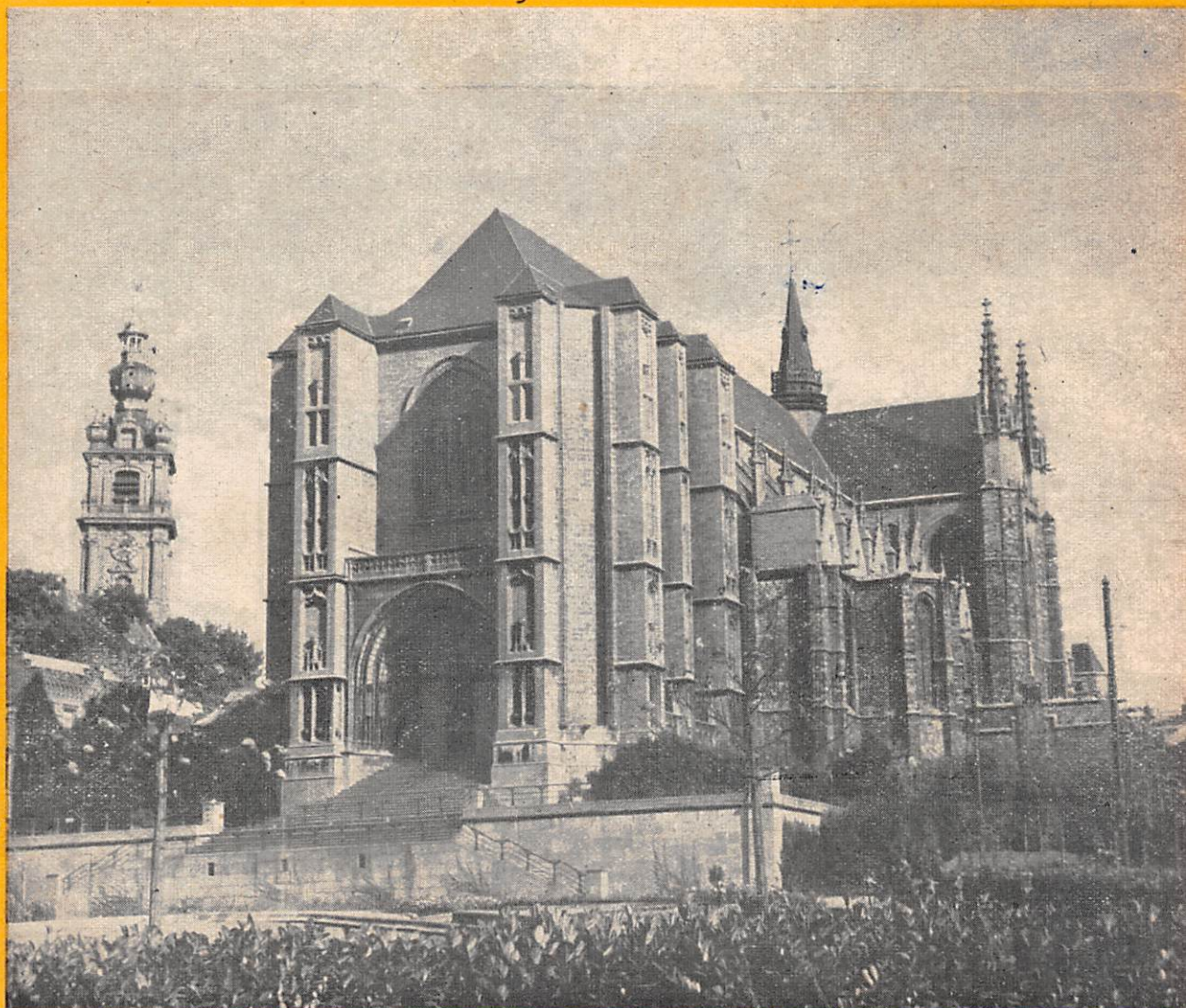


# ONZE BUURTSPORWEGEN



TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B.  
Aangesloten bij het Verbond van Belgische Personeelsbladen  
REDACTIECOMITE : WETENSCHAPSTRAAT, 14. BRUSSEL



Het Belfort en de collegiale kerk van de H. Waltrudis te Bergen.

(Foto Dédé C.G.T.)

# BERGEN

## Een woordje geschiedenis

**V**OLGENS de legende zou de stad haar ontstaan te danken hebben aan een vesting door Julius Cesar op een heuvel gebouwd. Vandaar de Latijnse benaming « mons », die door de latere stad werd overgenomen.

Daarentegen bezit men ook documenten, die aantonen dat de H. Waltrudis, dochter van een graaf van Henegouwen, er in 650 een klooster stichtte. Op dat ogenblik werd in onze gewesten het evangelie verkondigd door de H. Livinus, de H. Gertrudis, de H. Lambertus, de H. Begga...

De H. Waltrudis stierf in 686 en haar lichaam wordt bewaard in de collegiale kerk, die haar naam draagt.

In 1348 teisterde een verschrikkelijke pestepidemie de stad; hierdoor ontstond de processie van de H. Drievuldigheid, waarover verder sprake. Sedert de helft van de XV<sup>e</sup> eeuw hing Bergen af van het huis van Boergondië; in 1572 werd de stad ingenomen door Lodewijk van Nassau tijdens de veldslag van het huis van Oranje tegen de hertog van Alva. In 1691 werd zij belegerd door Lodewijk XIV, in 1701 door Malborough en in 1792 en 1794 door generaal Dumouriez, die aan het hoofd stond van het leger van de Franse Republiek.

In 1914 werd Bergen verdedigd door de Engelse troepen en bij het bevrijdingsoffensief van 1918 waren het de Kanadezen die de Duitsers uit de stad verdreven. Van 2 tot 4 September 1944 werd in de omgeving van Bergen een hevige slag geleverd tussen de Amerikaanse en Duitse legers.

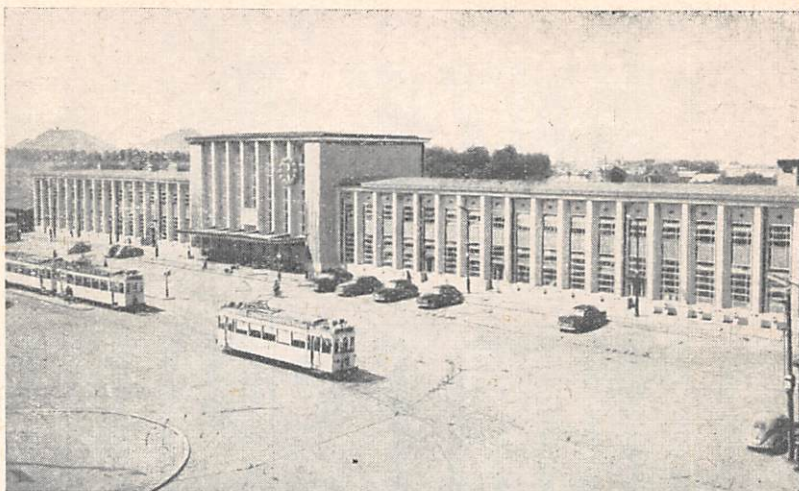
### ZIJN FOLKLORE.

Bergen is de stad van de « Lumeçon », die ieder jaar plaats heeft op de Zondag van de H. Drievuldigheid (dit jaar op 5 Juni); dit gebruik dateert uit de XIV<sup>e</sup> eeuw en is een plaatselijke nabootsing van het gevecht tussen Sint-Joris en de draak. Die dag heerst er vreugde in de stad, iedereen danst en zingt op het dolle ritme van de « Doudou ».

Het is ook op die dag dat de prachtige « gouden koets » met de relikwieën van de H. Waltrudis door de straten van de stad trekt.

### WAT MOET U ZIEN?

De collegiale kerk van de H. Waltrudis is een van de mooiste gotische kerken uit de XV<sup>e</sup> eeuw. De bouw ervan duurde meer dan een eeuw en zij werd slechts in



Vanuit de vensters van de burelen te Bergen heeft men dit uitzicht op het nieuw station van de N.M.B.S.

1582 gewijd. Het oorspronkelijk plan van Mathias de Layens, bouwer van het stadhuis van Leuven, werd behouden. Zowel van buiten als van binnen is het een wonder van gratie en gedurfde bouwkunde. Wij vestigen vooral aandacht op een schilderij daterend uit 1597 en die de verwanten voorstelt van de H. Waltrudis, patrones en stichtster van Bergen.

De Grote Markt, met het stadhuis (1440-1458), lokt eveneens de toerist, die er interessante musea vindt en niet zal nalaten er het beruchte aapje te gaan strelen want... dit brengt geluk bij.

Bergen is rijk aan musea met grote en belangrijke verzamelingen. Om er slechts een paar te noemen: het « musée du Centenaire », gelegen achter het stadhuis, bezit porselein en gleiswerk uit de XVII<sup>e</sup> en XVIII<sup>e</sup> eeuw, Belgoromeins en Frankisch aardewerk, oude munten en medailles, evenals herinneringen aan de slag rond Bergen tijdens de oorlog 1914-1918; het museum van Schone Kunsten, met werken van Mabuse, Rogier Vander Weyden en Van Dyck; het Natuurhistorisch Museum, het tweede belangrijkste van België met een enige verzameling vogels.

Men vergeet ook niet het belfort, met zijn mooie beiaard, te bestijgen. Van op dit monument, opgericht op het hoogste punt van de stad, en dat reeds van ver zichtbaar is, heeft men een prachtig uitzicht op de stad en de omgeving.

### ONS OMSLAGBLAD

De foto op het omslagblad werd ons in bruikleen gegeven door het Commissariaat-Generaal voor Toerisme. Links het belfort en in het midden de collegiale kerk van de H. Waltrudis, een van de schoonste gotische gebouwen van ons land; in deze rustige wijk treft men nog talrijke oude herenhuizen aan met indrukwekkende gevels.

# Het nieuw gebouw van de Groepsdirectie te Bergen

Zoals aangekondigd in vorig nummer, brachten wij een bezoek aan de nieuwe lokalen van de Directie te Bergen gelegen op de place Léopold, tegenover het station van de N.M.B.S.

De foto, onderaan op het blad, toont de voorgevel van het gebouw. De grote poort, uiterst rechts, is voorbehouden aan het publiek. In de hal zijn de dienst voor het afleveren van abonnementen en de inlichtingsdienst ondergebracht. De onderbouw van de loketten en de vloerbekleding zijn in marmer.

Op het gelijkvloers, toegankelijk langs de ingang van het personeel, bevindt zich een klein bureel voor de toezichters en een ander lokaal waar de ontvangers de geldverrichtingen doen. Eveneens op het gelijkvloers werd een bureel voorzien voor de maatschappelijke assistente en voor het geneeskundig onderzoek. Daarnaast is de grote vergaderzaal gelegen met, langs de muren, geëmailleerde tegels tot op een zekere hoogte en met een prachtige schouw in terra-cotta (zie foto blz. 4).

Het woonhuis van de huisbewaarder geeft uit op de achterkoer, evenals het gebouw waar het nieuw electrisch onderstation werd ondergebracht.

Wanneer men de trap beklimt, met zijn muurbekleding in geëmailleerde zandsteen, geeft men er zich rekenschap van dat de bouwmeester de nieuwste technische mogelijkheden benut heeft. De zoldering van de burelen is gemaakt uit doorboorde pleisterplaten met een tussenlaag van

glaswol. De onderbouw van de glazen afsluitingen is in Congolees limbahout in plaats van in geveerde unalut en de aluminium vensterramen zijn zeer praktisch voor de verluchting.

De keuze van de grondbekleding, gekleurde en geboende rubber, mag welgeslaagd genoemd worden.

Een andere nieuwigheid is de verwarming met lucht, dank zij een apparaat van Belgisch fabrikaat.

Het gebouw bevindt zich op een zeer drassig terrein, zodat het nodig was verscheidene heipalen te slaan alvorens het betonnen geraamte kon opgetrokken worden. Deze voorbereidende werken hebben de bouw fel vertraagd.

Allen die de burelen gekend hebben in de ouderwetse en eigenaardige villa op de place des Alliés, zullen het zeker eens zijn dat onze collega's te Bergen hun nieuwe mooie burelen verdienen.

Ten einde een gunstige ligging aan haar burelen te bezorgen, aan het eindpunt van de buurtlijnen en tegenover het station van de N.M.B.S., heeft de Maatschappij het enig nog beschikbaar terrein op de place Léopold aangekocht. Het is een hoekterrein van ongeveer 11 aren. De gevels van het gebouw hebben een lengte van 38 meter en de gezamenlijke oppervlakte der burelen bedraagt 1.600 m<sup>2</sup>.

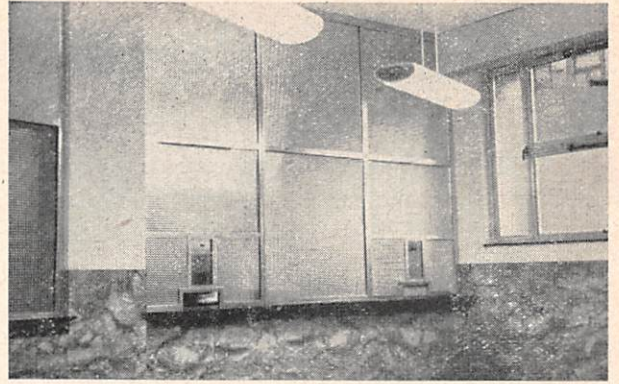
De stedenbouw beperkte daarenboven de hoogte tot 11 meter boven het voetpad.



De voorgevel van het gebouw ziet uit op de Place Léopold. — Rechts de rue de la Houssière, waarlangs alle trams rijden komende van de Grote Markt. (De foto's van deze reportage werden genomen door de h. Gilliams, agent van de N.M.V.B.)



*Van links naar rechts, de h. Descamps, de h. Maquestiau, de h. Dufrasne en de h. Verdure.*



*Een hoek van de hal voorbehouden aan het publiek. Let op de geribde glazen schutnels met aluminium geraamte.*

## Het net van Bergen

In 1926 werd Bergen gekozen als zetel van de Gewestelijke Directie van de groep Henegouwen, nadat de drie netten van Charleroi, het Centrum, de Borinage met dit van Doornik samengesmolten werden. In deze werkzame en dicht bevolkte provincie is de buurttram het gewoon vervoermiddel van de bewoner. Wie voor het eerst de streek doorkruist staat verwonderd over het groot aantal buurtlijnen, het uitstekend materieel, de hoge commerciële snelheid, de talrijke ritten en de toevloed van reizigers zelfs buiten de punturen.

### DE DIRECTIE EN HET LEIDEND PERSONEEL.

De Groep wordt geleid door de heer Kennes, Directeur. Hij wordt bijgestaan

door de heren Sirjacobs en Declercq, hoofdingenieurs, die zich bezighouden met de exploitatiediensten.

Aan het hoofd van de dienst Weg en Werken staat de heer Hanappe, Hoofdingenieur, samen met de heer Blanquet, Ingenieur, terwijl de heer Pourveur, Ingenieur, belast is met de onderstations en de aankoopdienst.

### DE VERSCHILLENDE DIENSTEN.

Het personeel van de lokettendienst, op het gelijkvloers, is van het publiek gescheiden door een glazen schutsel en ieder loket is voorzien van een apparaat met dubbele doorschijnende wand. Wij treffen er de heer Schmits aan van de abonnementendienst, en de

heer Closset, telefonist; op het einde van de week is er een bestendige dienst. Gans de dag is er een agent voor de verkoop van reiskaarten aan de ontvangers.

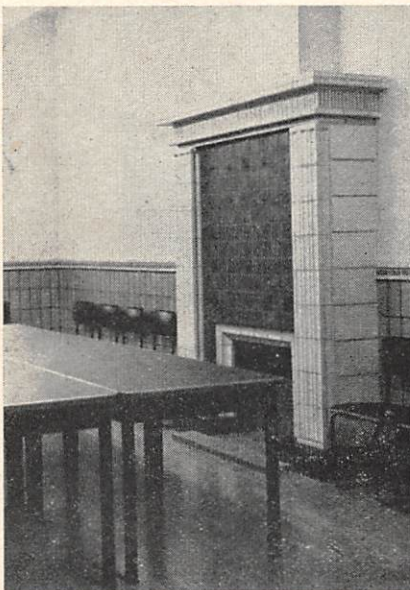
In dezelfde hal huist de dienst van de beweging, geleid door de heer Maquestiau, bewegingsoverste 1<sup>ste</sup> kl.

Op de eerste verdieping komen wij eerst in het bureel van de heer Kennes, Directeur. Van hieruit heeft men een algemeen zicht op de place Léopold, waar alle trams rondrijden.

Ernaast treffen wij het bureel aan van de heer Dehon, e.a. klerk, die zich bezighoudt met het secretariaat van de Directeur.

In dezelfde gang heeft ook de heer Watelet, diensthoofd van de boekhoudkundige diensten zijn bureel en in het volgende lokaal worden wij voorgesteld aan mejuffer Estievenart, klerk 1<sup>ste</sup> kl., verantwoordelijke voor de dactylografie.

Steeds op dezelfde verdieping zijn de diensten van de algemene boekhouding geïnstalleerd. In een klein bureel,



*De schouw in de vergaderzaal.*



*De h. Watelet en de h. Dehon.*



Mw Bauduin en de hh. Nicaise en Berger.



Links van de h. Blanquet, ingenieur, staat de h. Byl, dienstoverste, en rechts, de h. Foucart, meekundig schatler van onroerende goederen.

afgesloten door glazen wanden, werkt mevrouw Bauduin op een splinternieuwe boekhoudmachine, die ook bediend wordt door de heren Nicaise en Berger, daar de mechanisatie van de boekhouding in de verschillende diensten meer en meer uitbreiding neemt. Al deze agenten beschikken over staten meubelen en bij het betreden van de nieuwe lokalen doet men een gunstige indruk op wat betreft orde en efficiëncy.

Op de tweede verdieping hebben de heer Hanappe, Hoofdingenieur, en

de heer Blanquet, Ingenieur van Weg en Werken, hun bureel.

De heer Blanquet brengt ons in een groot en bijzonder goed verlicht tekenbureel. Het is het werkerrein van de heer Byl, dienstoverste 1<sup>ste</sup> kl. en van zijn personeel. Geregeld doen zich in de streek van Bergen grondverzakkingen voor, wat zeer gevaarlijk en nadelig is voor de sporen. De dag van ons bezoek deed zich in een van de straten van Bergen, over een dertigtal meter, een dergelijke verzakking voor, zodat de diensten van Weg en Wer-

ken aanstonds moesten inspringen. De dienst W.W. voor Bergen strekt zich uit over een groot gebied, begrensd door Bergen, Edingen, Quevaucamps en Le Rœulx.

Ons laatste bezoek gaat naar de diensten van de heer Pourveur, Ingenieur, die de aankopen en de onderstations onder zijn bevoegdheid heeft.

Wanneer wij 's middags ons bezoek eindigden, begaven de bedienden zich naar de eetzaal, eveneens op de tweede verdieping gelegen.



De h. Huart, Juffrouwen Estiévenart en D'Hainaut en de h. Depaep. Rechts, een deel van het comptabiliteitsbureel.



# DE ZELDZAAMSTE SPOORWEG VAN DE WERELD

Het verkeer op de woestijn-spoorweg van Saedië-Arabië herinnert aan de tijd van de eigenaardige Bomberg, die in volle baan aan de noodrem trok en in- en uitstapte waar het hem beliefd. Op « 's Konings-IJzerenstraat », zoals de Arabieren de 585 km. lange spoorweg noemen die Damman, aan de Perzische Golf, met Riad, de hoofstad van het land verbindt, wordt nog over de vervoerprijs bedongen, doen gewapende troepen van de woestijnsheik de trein stoppen en rijden donkerogige harem-vrouwen naar een picknick onder de prachtige palmen van een koele oase.

Deze zeldzaamste spoorbaan van de wereld, door Amerikaanse ingenieurs gebouwd en in October 1951 geopend, betekende niet alleen een technische maar vooral een sociale revolutie voor Saedië-Arabië. Met een stalen wil had de onlangs overleden koning Ibn Saud, tegen de bijgelovigheid en de vooroordelen van zijn nomadenvolk in, de bouw van deze « IJzeren straat » doorgevoerd. Wanneer de eerste dwarsliggers gelegd waren, dankten de Bedoeïnen hun profeten voor de pietselinge overvloed van hout en warmden zich bij de helle gloed van de kampvuren, die zij met de gestolen dwarsliggers aanlegden. De Maatschappij was verplicht metalen dwarsliggers te gebruiken. Om het gevaar van zandverschuiving tegen te gaan werden de zandheuvels langs de spoorbaan met ruwe olie overgoten.

De bouw van de spoorweg was niet zo lastig dan de scholing van het inheems personeel. Zo waren de zonen van Allah, die nog nooit een schroevendraaier hadden gezien, vol enthousiasme om een cylinder om te wisselen, doch zij lieten er zich niet toe bewegen stof en vuil met een vod weg te nemen.

In het vroegere dromerige havenstadje Damman heerst thans een levendige bedrijvigheid wanneer er een van de Dieseltreinen, die tweemaal per dag op de baan rijden, gaat vertrekken. Dan worden schapen uit Australië, benzine en tarwe uit Amerika geladen.

Aan het loket discussieert een slungel van Arabier met levendige gebaren over de prijs van het reiskaartje. Gesluijerdames wachten geduldig naast grote pakken tot dat hun echtgenoten zijn opgestapt. Dan ratelt de trein met een snelheid an 80 km. per uur door de woestijn.

Gewapende soldaten slenteren door de gangen en kijken aandachtig toe dat de reizigers geen ruiten uitslaan of geen kussens wegnemen. Ofschoon in de bagagewagen dikwijls kisten met zilveren munten voor een waarde van ruim 5.000.000 frank vervoerd worden, is tot nu toe nog nooit geld gestolen.

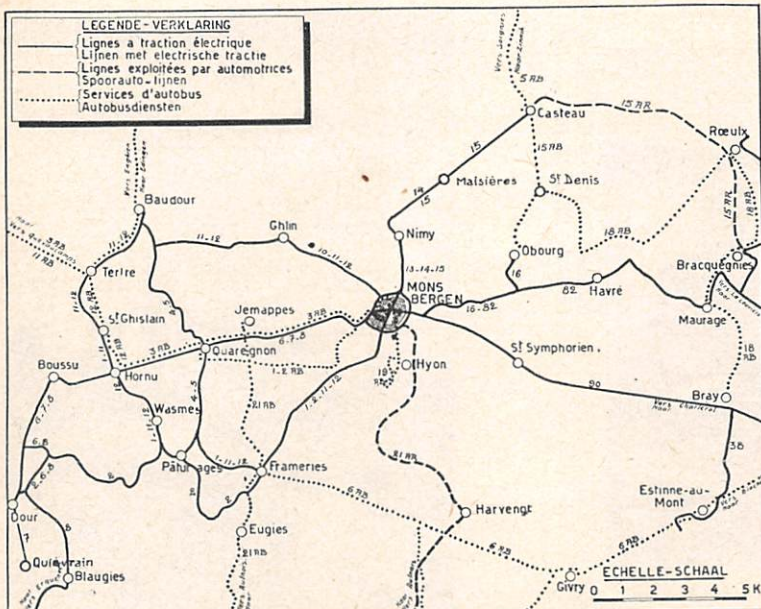
Soms wordt de trein onderweg tegengehouden door de bereden lijfwacht van een woestijnsjeik. Daar het stamhoofd op dit ogenblik dikwijls nog aan de ontbijttafel zit, moet de trein soms twee uur wachten tot dat de blootvoetse woestijnkoning het zich gewaardigt het « IJzeren paard » te bestijgen.

Wanneer een prins zich aan het hof te Riad verveelt, bestelt hij een speciaal rijtuig en trekt er met zijn harem vandoor, en wanneer de sjeik van Quartar met zijn breedheupige slavinnen naar de hoofdstad reist, ontstaat er strijd tussen het spoorwegpersoneel om als machinist, controleur en begeleider te mogen meereiden, niet wegens de gesluijerde schonen maar om de rijke fooien.

Aangezien er ten tijde van Mohammed nog geen spoorwegen bestonden, vormt het vaststellen der verantwoordelijkheid bij ongevallen een netelig vraagstuk; want niet zelden wordt een vermoeide nomaad, die zijn nachtkwartier opslaat tussen de spoorstaven, door een nachttrein overreden. Daar heden in Arabië ook nog bloedwraak heerst, is de machinist de dood schuldig indien hij niet kan bewijzen dat er een hogere macht in het spel is. Deze hogere macht is in dit geval de snelheid van de trein. Daar volgens de Koran steeds de snelste schuldig verklaard wordt — in dit geval de trein — moet de spoorwegmaatschappij het « Divah » (het bloedgeld) betalen aan de verwanten.

De regering van Riad heeft reeds plannen om het spoorwernet uit te breiden tot Mekka, Medina en Jidda. Vele Arabieren, nog steeds verknocht aan godsdienstige taboes en oude tradities, hebben hun vooroordelen opgegeven, want reeds nu zijn door de voordelige vrachtkosten de levensmiddelenprijzen met 50 t. h. gedaald.

(Vertaald uit « Schwäbische Landeszeitung ».)



## DE NUMMERS VAN DE ELECTRICHE LIJNEN VAN BERGEN

- Nr
- 1 Bergen - Frameries - St-Ghislain.
  - 2 Bergen - Cuesmes - Eugies - Dour.
  - 6 Bergen - Boussu - Dour - Elouges.
  - 7 Bergen - Boussu - Dour - Quiévrain.
  - 8 Bergen - Boussu - Dour - Erquennes.
  - 9 Bergen - Boussu - Dour - Trichères.
  - 10 Bergen - Ghlin.
  - 11 Bergen - Frameries - Wasmes - Hornu - Baudour - Bergen.
  - 12 Bergen - Baudour - Tertre - Pâturages - Bergen.
  - 13 Bergen - Nimy.
  - 14 Bergen - Nimy - Maisières.
  - 15 Bergen - Casteau.
  - 16 Bergen - Obourg.
  - 82 Bergen - Charleroi over Houdeng en La Louvière.
  - 90 Bergen - Charleroi over Anderlues en Binche.

# DINANDERIE

*in vrije uren.*



*De heer Desaire.*

Het toeval speelt dikwijls een voorname rol in het leven. Zo wandelde de heer Desaire, ontvanger in de stelplaats van Charleroi, tijdens een rustperiode, door de straten van Dinant toen zijn aandacht getroffen werd door het hameren op metaal. Hij naderde en zag een kunstenaar in dinanderie aan het werk. Voor Desaire werd het een revelatie.

Eens thuis aarzelde hij geen ogenblik enkele koperen platen te bestellen en zich aan het werk te zetten. Na enkele maanden was hij reeds zo bedreven, dat hij met zijn werken een kleine tentoonstelling kon organiseren in het gemeentehuis van Jumet. De plaatselijke pers was vol lof en de 66 tentoongestelde kunstvoorwerpen werden allen verkocht.

Een oude machine, vóór de oorlog op de voddemarkt gekocht en die hij op zolder had teruggevonden, laat hem toe te nodige vormen te maken. Eerst tekent hij een decoratief motief en calqueert het over op de borden. Vervolgens begint het drijven van de omtrekken en met verschillende beitels worden de delen, die in reliëf moeten komen, uitgebeiteld. Op de zichtbare zijde wordt de bodem bewerkt met een speciale beitel om de schaduwen te bekomen, de achtergrond kan ook uitgevoerd worden in visschubben.

De heer Desaire toonde ons verscheidene polloodtekeningen, die hij maakte voor zijn menigvuldige modellen, o.m.



*Op de tentoonstelling ingericht in het gemeentehuis van Jumet stelde de heer Desaire talrijke muurborden tentoon.*

een mijnwerker met expressieve gelaatsuitdrukking, een zaaier, een Belgische leeuw, een voetballer, een druiventros, enz.

Deze muurborden zijn zeer geschikt om als geschenk te worden aangeboden; zijn voetballer werd reeds twaalf maal vervaardigd.

De heer Desaire mag fier zijn op zijn laatste werk: een bord, dat hij zelf heeft ingekaderd, een hert voorstellend dat uit de bossen komt. Het is ontegensprekelijk een waar kunstwerk.

## GROEP ANTWERPEN.

### VRIENDENKRING VAN HET PERSONEEL.

De uitstappen georganiseerd tijdens de laatste maanden van het vorig jaar kenden allen veel succes. Zo werden voor het bezoek aan de « Baudouinville » en aan de fabrieken « General Motors » respectievelijk 173 en 74 deelnemers genoteerd. De vertoning in de poppenschouwburg Van Campen werd door alle aanwezigen ten zeerste gewaardeerd, zodat besloten werd een dergelijke vertoning opnieuw te voorzien voor volgend seizoen.

Het reisprogramma van de komende maanden werd reeds gedeeltelijk samengesteld en vermeldt o.m.:

ZONDAG 1 MEI: per autocar naar de Floraliën te Gent.

Maandag 30 Mei: autocartocht naar Spa.

VAN 16 TOT 24 JULI: NEGENDAAGSE AUTOCARTOCHT NAAR VENETIE. Enkele van de voornaamste punten uit de reisweg: Vogezen, Vierwoudstedenmeer, met Luzern en Küssnacht, St-Gothardpas (2.112 m.), Lugano, Milaan, Padua, een volledige dag te Venetië, de Dolomieten, met Bolzano en Merano, de Ofenpas (2.155 m.), St-Moritz, de Julierspas (2.287 m.), Zurich, het Zwarte Woud (Titisee en Freiburg). In de loop van de maand Maart wordt in alle stelplaatsen een bericht uitgeplakt met alle bijzonderheden. Het is een enige gelegenheid om aan zulke voordelige voorwaarden deze prachtige reis te maken. Nieuwe autocar — zeer voordelige voorwaarden — degelijke hotels.

Aansluitend op deze reis wordt, op Zaterdag 12 Maart, te Mechelen, en op Zondag 20 Maart, te Merksem, een filmvoorstelling gegeven over Zwitserland.

ZONDAG 30 AUGUSTUS: naar de Begoniafeesten te Lokristi.

## IK EN DE WATTMAN

De tram ringtingde door de straat.  
De stad was kalm, het was zeer laat.  
Ik stond naast hem en wiegde door  
het schokken van de wielen op het spoor.  
Een halte: niemand in noch uit;  
zijn spiegelbeeld kwam in de ruit.  
Zijn mond stond streng, zijn wang was bruin,  
zijn oog zag ver, zijn klak hing schuin.  
Het leek mij of in 't vensterglas  
er lichte speling van gedachten was.  
Ik wist opeens hoe deze vent,  
die algebra noch Engels kent,  
mij rustig, veilig leiden mocht  
door straat en steeg, langs elke bocht...  
Ik heb bij d'halte stil gegroet,  
hij lachte, want zijn hart was goed.  
De stad was kalm, het was zeer laat,  
De tram ringtingde door de straat...

Walter WESTLAND.

Overgenomen uit « De Linie ».

# Nieuwe versnellingsbakken bij de N.M.V.B.

**D**E N.M.V.B. heeft thans ongeveer 250 autobussen met grote capaciteit (90 plaatsen) in bestelling. Deze rijtuigen — welke aan het rythme van 4 per week geleverd worden — zijn uitgerust met een nieuw type van versnellingsbak. Het betreft een bak met epicycloïdaal tandwielstel met pneumatische bediening.

Om het mechanisme van deze zeer speciale versnellingsbak te verklaren, laten wij hieronder enige nadere uitleg volgen over de epicycloïdale tandwieloverbrenging.

Op figuur 1 kan men de samenstelling van zulk een overbrenging zien. Om het verstaan van de werking van dit mechanisme te vergemakkelijken, hebben wij op figuur 2 zijn organen schematisch voorgesteld.

Een centraal rondsels RS — zonnwiel genoemd — doet een zeker aantal tandwielen S — de satellieten — rond draaien. Deze satellieten grijpen op hun beurt, in een tankroon P — planeetwiel genoemd.

Veronderstellen wij nu dat men door een of andere blokkeerinrichting, het planeetwiel belet te draaien, — Wat gebeurt er?

Indien het wiel RS draait (als op de schets aangegeven) in de richting van de wijzers van een uurwerk (positieve richting) zullen de wielen S de neiging hebben op zichzelf te draaien in een

richting tegengesteld aan deze van RS (negatieve richting).

Maar deze wielen S grijpen ook in met P, dat vast is. De negatieve rotatie der wielen S zal zo voor effect hebben, de assen van deze wielen S in een gezamenlijke rotatie rond RS mee te voeren en wel in positieve richting.

De wielen S zullen dus twee verschillende rotaties uitvoeren: een rond hun as en een andere rond RS, juist gelijk de aardbol draait op zichzelf en rond de zon. Nu kunnen wij al de assen der wielen S met eenzelfde stuk verbinden. Dit stuk zal dus door de wielen S in dezelfde draaibeweging rond RS meegevoerd worden.

Indien wij dit stuk van een as voorzien, zullen wij een stelsel van snelheidswisseling verwezenlijkt hebben. De aandrijfas draagt het wiel RS, de gedreven draagt de flens waarop de wielen S staan.

Wij zullen nu zien hoe dat alles in de nieuwe pneumo-cyclische gangwissel verwezenlijkt werd.

Er zijn in deze gangwissel vier stelsels (of epicycloïdale overbrengingen) zoals hierboven beschreven. Die vier overbrengingen verwezenlijken de 1<sup>ste</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> en de achteruitversnelling.

Opdat een versnelling ingeschakeld wordt, volstaat het dat het overeenkomstige planeetwiel geblokkeerd

wordt, de drie andere vrij zijn. Deze blokkering wordt bekomen door het opleggen op P, van een remband aangedreven door een zuiger onder druk.

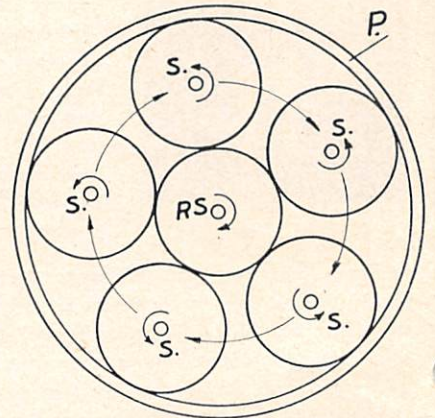


Fig. 2.

Er zijn dus vier rembanden en vier zuigers.

Een woord moet nog gezegd worden over de vierde versnelling (directe versnelling) waarin alle tandwielen samen als één geheel draaien. Deze directe versnelling wordt overgebracht door middel van een meervoudige plaatkoppeling.

Het mechanisme is zo dat om van een versnelling tot de andere over te gaan, de remband van de eerste versnelling zich eerder ontspant dan de remband overeenstemmend met de nieuwe versnelling aangespannen wordt. De overgang is dus automatisch en geleidelijk. Daardoor heeft men de koppelingspedaal kunnen afschaffen met als gevolg dat de bediening van het voertuig bijzonder gemakkelijk is.

De bediening van de wisselbak geschiedt met de hand door middel van een kleine hefboom welke in een plaat, waarin vijf groeven uitgesneden zijn (4 voor de vooruitversnelling en 1 voor de achteruit) geleid wordt.

Het onderste deel van deze hefboom is van een wielje voorzien dat op een der vijf kleppen drukt, die verzameld zijn in een kleppenkast, geplaatst in de bedieningskolom van de versnellingsbak.

Deze vijf kleppen brengen de vier zuigers der rembanden en de meervoudige plaatkoppeling van de directe versnelling in beweging.

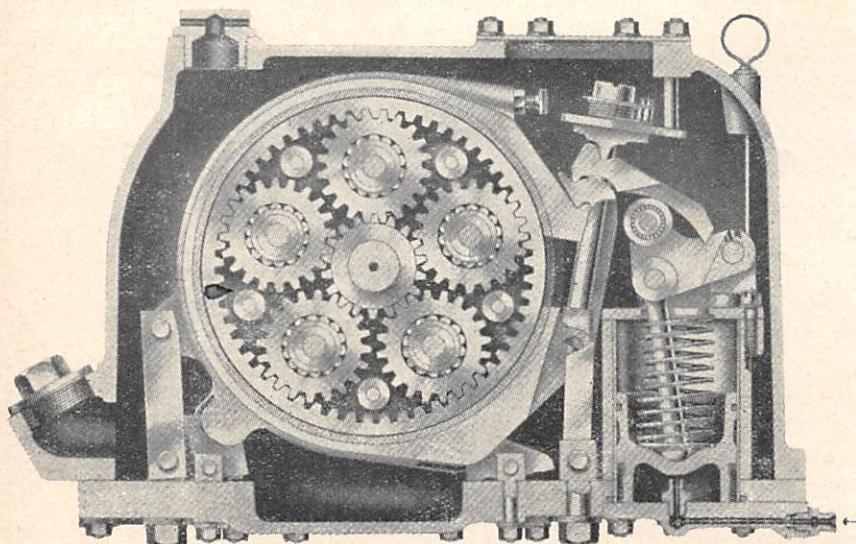


Fig. 1.

## DE VOORDELEN

Wij vatten hierna de voordelen van deze nieuwe versnellingsbak samen :

- 1° Gemakkelijke besturing door middel van slechts twee pedalen.
- 2° Vlugge versnellings-overschakeling; er bestaat een afstand van slechts enkele centimeters tussen twee posities van de schakelhefboom.
- 3° Door de bestendige ingrijping van de tandwielen der epicycloïdale overbrengingen wordt de synchronisatie overbodig, en, steunend op hetgeen hierboven onder 1° en 2° gezegd is, zal de geleider aangemoedigd worden de hellingen af te rijden in een kleine versnelling.
- 4° Gemakkelijk starten op een helling, dank zij de hydraulische koppeling.
- 5° Dank zij het systeem van snelle aanspanning der rembanden is het snelheidsverlies zeer gering bij de overschakelingen, met als gevolg een geluidloze, snelle en zachte werking.
- 6° Geringe onderhoudskosten daar zich in het systeem met epicycloïdale overbrenging geen schokken tussen de rondsels meer voordoen, en ook wegens de inrichting voor autocompensatie van de sleet op de rembanden.

Men kan zich aan de hand van deze enkele regels, een oordeel vormen over de mooie verwezenlijking, die deze nieuwe versnellingsbak is. Ongeveer 250 exemplaren er van zullen op de autobussen der N.M.V.B. in dienst gesteld worden wat eens te meer bewijst dat de N.M.V.B. aan de spits van de vooruitgang staat.

## De jacht is gans het jaar open !

Op de rijtuigen van de stadsnetten, uitgerust met automatisch sluitende deuren en waar een eenheidsprijs zonder vermindering in voege is, is de ontduiker praktisch verdwenen.



Ontvanger Pannekoek.

Nochtans op een aantal van onze lijnen, en vooral op het dichte elektrisch net van Henegouwen, stellen onze toezichters nog dagelijks inbreuken vast.

Zeker, door het gebruik van rijtuigen, waar het op- en afstappen volgens bepaalde regels geschiedt en waar de ontvanger een vaste plaats heeft, zijn de gevallen van « niet-gediende » fel verminderd, maar in de grote standaard-motorrijtuigen heeft de reiziger met een weinig nauwgezet geweten nog de mogelijkheid om zijn oneerlijk opzet uit te voeren.

Wij hebben reeds menigmaal in ons blad laten uitschijnen dat het, voor de goede gang van onze Maatschappij, onontbeerlijk is dat DE REIZIGER DE

### VASTGESTELDE VERVOERPRIJS BETAALT.

Tegenover een reiziger, die wetens en willens zijn sectie overschrijdt of die een vermindering vraagt zonder in het bezit te zijn van de overeenstemmende kaart, MOET een door het A.E.R. voorziene sanctie getroffen worden.

Alzo kunnen wij met genoegen, bij dagorde, de ontvanger PANNEKOEKE van de stelplaats La Louvière vermelden, die sedert jaren zijn dienst met uiterste nauwgezetheid uitoefent. Hij trad 14 jaar geleden in dienst bij de N.M.V.B. en werkt gewoonlijk op de lijnen 80, 82, 30, 31 en 36. Hij verzekert ons dat hij aan geen haarklieverij doet, maar dat hij o.m. telkens de abonnementskaart vraagt en naziet en goed weet waar ieder reiziger moet afstappen.

Zoals men weet, betaalt de Maatschappij 5 frank aan de agenten voor ieder aangeslagen abonnement, dat op onregelmatige wijze wordt gebruikt. Op deze manier ontving Pannekoek de laatste jaren meermaals een zeker bedrag per postmandaat.

Indien deze kleine sommen hem altijd welkom zijn toch, zo verklaarde hij, ondervindt hij vooral een persoonlijke voldoening van het gewetensvol uitgevoerde werk.

Reizigers, die hun kaart « vergeten » hebben, of hun plaatsbewijs « verloren » hebben, of die doen alsof zij het in Keulen horen donderen wanneer men hen op een onregelmatigheid

wijst, zullen er altijd bestaan. Met een beetje mensenkennis en dank zij de opgedane ervaringen, zal de ontvanger er in slagen het opzettelijk bedrog te onderscheiden van de onwetendheid of de verstrooidheid.

Want het zou verkeerd zijn te handelen alsof we van ALLE reizigers vermoeden dat zij iets loens in 't schild voeren. Het komt er op aan dat de ontvanger de eerlijkheid doet zegevieren met al de vereiste tact en vastberadenheid.

### Eervolle vermeldingen

STEEN, Maurice.

Bij Koninklijk Besluit van 3 Januari 1955 werd de titel en het Ereteken van « Laureaat van de Arbeid van België » verleend aan de heer Maurice Steen, van Diksmuide, draaier in het werkhuis van Destelbergen.

Onze hartelijke felicitaties !

CUYPERS, Louis.

Voor de derde maal in enkele maanden werd ons melding gemaakt van een eerlijke daad van een onzer agenten.

Op 15 Februari vond ontvanger Cuypers, Louis, op dienst op de lijn Turnhout-Mol (Groep Antwerpen), bij het verlaten van het rijtuig, een handtas. Bij nazicht werd vastgesteld dat deze niet minder dan 115.000 fr. in bankbiljetten bevatte.

Dank zij de eerlijkheid van onze agent had deze dure vergetelheid geen dramatische gevolgen en kwam de eigenares in het bezit van haar eigendom.

## De tentoonstelling van de miniatuurspoorwegen



**Picarelle A.,**  
hoofdontvanger  
45 j. dienst  
Gr. Vlaanderen



**Van Nieuwenhuyzen G.,**  
ontvanger  
41 j. dienst  
Gr. Brabant



**Van Peteghem G.,**  
baanwerker  
45 j. dienst  
Gr. Vlaanderen



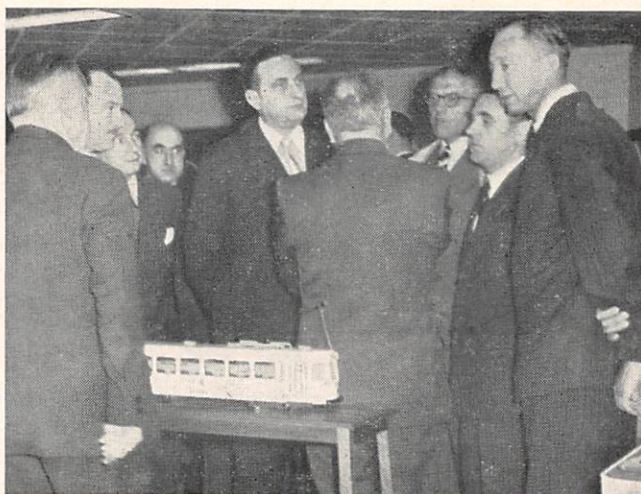
**Van Kaert P.,**  
machinist 1<sup>e</sup> kl.  
49 j. dienst  
Gr. Antwerpen



**Van Calster K.,**  
machinist 1<sup>e</sup> kl.  
47 j. dienst  
Gr. Antwerpen



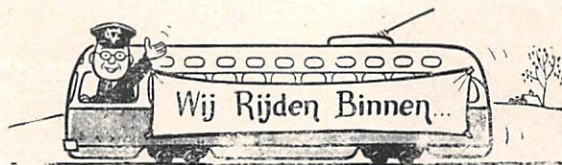
**De Becker Ph.,**  
chef-wattman  
48 j. dienst  
Gr. Brabant



Alhoewel deze foto wat laat toekwam, toch verdient zij opgenomen te worden in ons blad. Genomen tijdens de openingsplechtigheid van de tentoonstelling van de « Miniatuur Spoorwegen » te Brussel, enkele maanden geleden, toont zij ons de heer Anseele, Minister van Verkeerswezen, die aan de stand van de Buurtspoorwegen ontvangen wordt door de heer Cuvelier, Directeur van de Groep Brabant, en de

heer Daubresse, Hoofdingenieur op het Hoofdbestuur. Links erkent men de heer Hausman, Technisch Ingenieur.

Deze functionarissen mogen terecht fier zijn over hun gemeenschappelijk werk, nl. het motorrijtuig type « N » waarvan er reeds 75 rijden in de hoofdstad en waarvan een mooie maquette, gemaakt in het werkhuis van Kuregem, werd tentoongesteld.



## Lijst der Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden December 1954 en Januari 1955.

	Jaren dienst	Groep
Van Kaert, Petrus, machinist 1 <sup>e</sup> kl.	49	Antwerpen
Janssens, Victor, geleider	41	»
Denies, August, AR. geleider	29	»
Debruyne, Gustaaf, geleider	42	Vlaanderen
Reyniers, Arthur, AR. geleider	40	»
Otte, Emiel, ontvanger	35	»
Beele, Gustaaf, machinist 1 <sup>e</sup> kl.	32	»
Derue, Auguste, machinist	48	Henegouwen
Menart, Léon, AR. geleider	35	»
Verstraeten, Gérard, geleider	29	»
Duval, Alexandre, baanwerker	25	»
Pirotte, Jean, baanwerker	20	Luik-Limburg
Lecocq, Jean, AR. geleider	47	Brabant
Van Hemelrijk, Pieter, geleider	44	»
Gochet, Frans, manoeuvre	42	»
Stevens, Louis, AR. geleider	39	»
Van Heerbeek, Omer, baanwerker	37	»
Breynaert, August, baanwerker	37	»
Frederickx, Herman, overste W.W.	36	»

# Buurtspoorwegen

## Vreugde en leed

### GEBOORTEN.

#### BEIDE VLAANDEREN

Rita, bij de h. Platteuw, J. (Destelbergen); Josiane, bij de h. Witdouch, A. (Geluwe); Johnny, bij de h. Mommerency, O. (Kortrijk); Ronny, bij de h. Bauwens, M. (Destelbergen); Ghislain, bij de h. Herpoel, F. (Moeskroen); Patrick, bij de h. Van Mossevelde, A. (Destelbergen); Ingrid, bij de h. Deboëuf, J. (Poperinge); Willy, bij de h. Coppens, R. (Oordegem); Jean-Pierre, bij de h. Ghekiere, R. (Kortrijk).

#### ANTWERPEN

Carine bij de h. F. Keutgens (Italiëlei); Johan bij de h. G. Lasters (Italiëlei); Ferdinand bij de h. L. Domus (Merksem W.); Nicole bij de h. J. Geerts (Blauwhoef).

#### LIMBURG

Magda bij de h. L. Remans (Hasselt); Jaak bij de h. A. Mellen (Wellen); Guillaume bij de h. Thielens (Elen); Marleen bij de h. H. Ceunen (Beringen).

#### BRABANT

Martin bij de h. M. Van Casteren (Haacht); Linda bij de h. M. Gillekens (Barastraat); Jean-Pierre bij de h. Rooseleir (Het Rad); Godelieve bij de h. G. Vonck (Kuregem); Willy bij de h. P. Pauwels (Asse); Jacqueline bij de h. Bellemans (Molenbeek); Danielle bij de h. M. De Bot (Kuregem); Victor bij de h. E. Schoukens (Kuregem); Françoise bij de h. K. Evenepoel (Kuregem); Anne-Marie bij de h. M. Hellinckx (Kuregem); Etienne bij de h. M. Verherbrugge (Asse).

### HUWELIJKEN

#### LIMBURG

De heer Martin Boutsen met mej. M. G. Gonnissen.

#### BRABANT

De heer Jozef Segers met mej. J.M. Van den Borre.

### OVERLIJDENS.

Met leedwezen vernamen wij het overlijden van :

Lecocq F., keurwerkman 1<sup>o</sup> kl., Luik; Rasseneur F., A.R.-geleider, Henegouwen; Van Hoogten A., keurwerkman 1<sup>o</sup> kl., Brabant; Sevenant M., ploegbaas, Henegouwen.

## IN MEMORIAM



Mej. Maria Vervoort, bediende in de stelplaats van Haacht (Brabant), werd in de nabijheid van haar woning het slachtoffer van een dodelijk verkeersongeval. De afgestorvene telde 36 jaren dienst en werd door allen zeer geacht voor haar dienstvaardigheid en innemendheid. De begrafenisplechtigheden werden door een groot aantal agenten bijgewoond.

## Een ramp vermeden

In de straten van een grootstad een electrisch motorrijtuig met twee grote sleepwagens besturen, eist steeds een onverflauwde aandacht. De verzoeken « Gelieve de bestuurder niet te storen » dienen dan ook strikt in acht genomen te worden, vooral op de spitsuren. Bovendien kunnen er altijd de meest vreemde en onverwachte gevaren opduiken.

Alzo bemerkte wattman Gustaaf De Coninck op 15 Februari, rond 17 u. 40, te Anderlecht, dat de straatstenen tussen de rails gedeeltelijk waren weggezakkt. Hij bracht aanstonds zijn trein tot stilstand en ontvanger Demuyter verzocht de reizigers uit te stappen.

Toen later de kasseien werden weggenomen, bemerkte men dat een buis van de waterleiding gesprongen was en dat also een holte van 4 meter diepte was ontstaan over een lengte van vier dwarsliggers.

Onze agenten hebben bewezen initiatief te kunnen nemen.

Een  
wedervaren  
van



## Controleur SPEURNEUS

Ontvanger : Hewel, chef, ik zie dat ge ook met de tijd meegaat. Zo'n plasticke overtrek voor uw kepi, da's fijn!

Speurneus : Zeer praktisch, man! Vooral op dagen wanneer ge in de plassende regen op de tram moet wachten.

O. : Ja, en ge kunt toch moeilijk met nen « chamberlain » op dienst gaan.

Sp. : Ge zegt dat al. Nu, vóór enkele dagen las ik in mijn dagblad dat in Zwitserland de reizigers bij het verlaten van de trein een kleine regenscherm kunnen huren.

O. : Geen slecht idee, maar hoe komen de spoorwegen terug in het bezit van deze spuiten?

Sp. : Dat zal een werkje zijn voor de stationchef. Zulke dienst zouden wij ook wel kunnen inrichten met de voorraad uit de « verloren voorwerpen ».

O. : In de rijtuigen zou men lezen : « Draagt uw eigen paraplu niet mee, Huurt er een bij de N.M.V.B. »

Sp. : Met ons klimaat zou dat een goede bron van inkomsten zijn en een hulpmiddel in de strijd, die onze leiders voeren, tegen de deficitaire spoorlijnen. Ik ken minstens een half dozijn lijnen, die vóór de Zomer, zullen vervangen worden door autobusdiensten. Gisteren was het een spoorauto van de lijn Aarsele-Kortrijk, die bij zijn laatste rit door het personeel in de bloemen werd gezet en met een rouwfloers omhangen, en, naar ik verneem, zou de eigenaardige spoorauto met pantograaf van de lijn Moorsele-Kortrijk eveneens de plaats moeten ruimen.

O. : Naar het schijnt, komen nu de Oostendse stadstrams aan de beurt?

Sp. : Inderdaad, de operatie « Perkins » moet beëindigd zijn met Pasen.

O. : Men zal zich dus moeten haasten om nog een foto te kunnen nemen van de kleine trams, die zo vergroeid zijn met het Oostendse stadsbeeld.

Sp. : Maar nu van wat anders gesproken. Men heeft nog altijd niet de gangsters, die de postzakken op de tram van Gembloers hadden gestolen, bij de kraag kunnen vatten.

O. : Gelukkig is het personeel er nog goed vanaf gekomen, want die streek is gekend voor haar messenijverheid...

Sp. : Hola, nu ben ik weg, want het onderwerp wordt te gevaarlijk.

# DE HYGIËNE IN DE LOKALEN

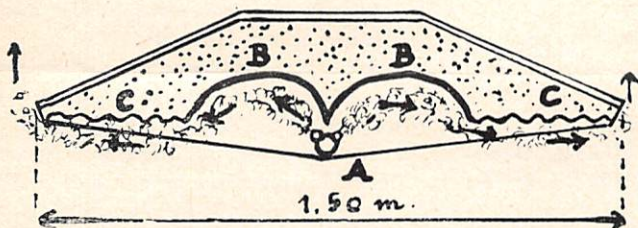
## De verwarming door straling in de werkhuizen Merksem

Tot vóór enkele jaren was het werk aan de machines tijdens een strenge Winter niet altijd aangenaam ; de werklieden stonden te trappelen van de kou en verloren dikwijls veel tijd met het verwarmen van hun verstijfde handen en met te wachten totdat hun machines normaal konden « draaien ».

Na de oorlog werden de vuurpotten en de kachels overal vervangen door verwarmingstoestellen van allerlei merken, die dikwijls het principe huldigden van de verwarming door uitstoting van warme lucht. Maar onze bedoeling is niet een vergelijkende studie te maken, doch eenvoudig de uitstekende resultaten te doen kennen van een ander procédé, dat op grote schaal beproefd werd te Merksem, nl. het gebruik van gas volgens het principe van warmtestraling.

### BESCHRIJVING VAN DE INSTALLATIE.

Voor de verwarming van deze grote werkplaats werden onder de dakstoel stralingspanelen geplaatst, die de warmte



naar beneden uitstralen. De stralingspanelen zien er uit als volgt : de branders (A) zenden hun vlammen naar twee gebogen lichamen (B-B), die op hoge temperatuur worden gebracht. De verbrande gassen verwarmen vervolgens de gegolfde platen (C), recuperators genaamd. Om warmteverlies naar boven te vermijden zijn de gebogen lichamen en de recuperators zorgvuldig geïsoleerd met glaswol en asbest (door stippletkening aangeduid op het schema).

De branders kunnen, hetzij automatisch door een thermostaat, hetzij, in geval van defect, met een staak geregeld worden.

### EIGENSCHAPPEN VAN DEZE VERWARMINGSMETHODE.

De verwarming door uitstraling is vooral geschikt voor hoge lokalen (minstens 6 meter) waarvan het dak niet hermetisch gesloten is.

De in de nabijheid van de zoldering geplaatste apparaten, vormen geen belemmering, wat van groot belang kan zijn, zoals in het werkhuis van Merksem.

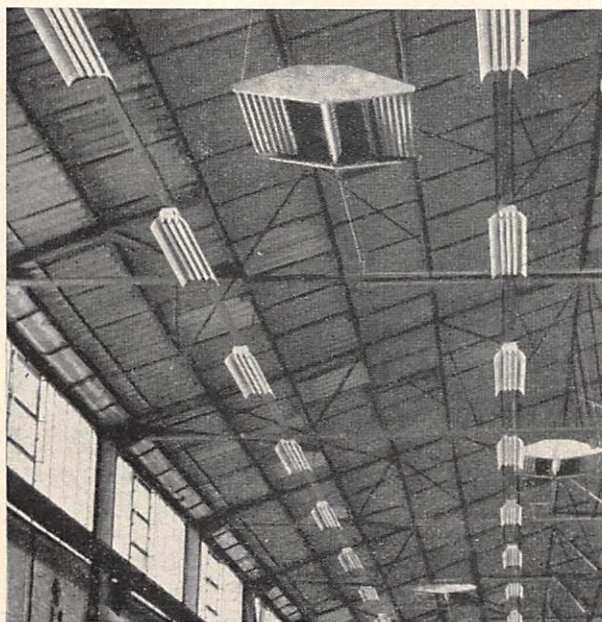
Ieder apparaat bestrijkt ongeveer een oppervlakte van 100 m<sup>2</sup> en de uitstralingen van de verschillende apparaten vloeien in mekaar.

De uitstraling verwarmt de lucht niet, maar de uitgestraalde warmte wordt opgeslorpt door de voorwerpen, die de uitstraling ontmoeten. Deze voorwerpen stralen op hun beurt uit en verwarmen alzo de omringende lucht. Dit schijnt mooie theorie en misschien zullen sommige lezers hiertegenover sceptisch staan ; maar wij kunnen hen verzekeren dat de indruk van warmte werkelijk en doeltreffend is. Men staat waarlijk verstomd wanneer men de eerste maal deze apparaten in werking ziet op 8 meter van de grond onder een glazen dak, waar ongetwijfeld een lage temperatuur heerst.

In een gelijkaardig werkhuis, waar proeven werden gedaan, bewezen de thermometers, op verschillende hoogten geplaatst, dat de warmte toenam naarmate men dichter bij de grond kwam.

### Voordelen.

- 1<sup>o</sup> Er is geen luchtverplaatsing, dus geen stof en geen tocht.
- 2<sup>o</sup> Indien nodig kan men slechts een gedeelte van de lokalen verwarmen, bijgevolg besparing van brandstof.
- 3<sup>o</sup> De vloer wordt verwarmd, dus geen koude voeten meer ; de machines en het gereedschap worden verwarmd,



Tussen de twee rijen luminescentielampen onderscheidt men, op het voorplan, een stralingspaneel met in het midden de branders en aan beide zijden de gegolfde platen.

vandaar een beter rendement. Het verwarmen van verkleumde handen aan de vuurpot behoort tot het verleden.

4° De warmte doet zich zeer snel gevoelen in al de hoeken van het werkhuis zodat de verwarming slechts een half uur vóór de aanvang van het werk moet in gang gezet worden en een half uur vóór het eindigen kan uitgeschakeld worden.

5° Eens geplaatst vraagt dit eenvoudig apparaat geen onderhoud, er is geen voorraad brandstof nodig, wat een besparing aan arbeid en plaats met zich brengt.

Zoals wij het te Antwerpen zagen werken, gaf het apparaat geheel voldoening. In het begin had het personeel nochtans enige moeite om zich aan te passen wegens het ongewoon karakter van deze warmtebron.

Voegen wij er aanstonds aan toe dat deze installatie niet overal kan geplaatst worden. Inderdaad het lichtgas moet gans de dag kunnen geleverd worden, met een voldoende druk en aan een schappelijke prijs.

Deze voorwaarden waren te Antwerpen allen aanwezig en lieten de bouw toe van een uitstekende installatie, die als voorbeeld kan dienen.

## De nieuwe autobuslijnen

### GROEP LUIK-LIMBURG.

- De exploitatie van de bijzondere autobusdienst Vaals - Eupen - Verviers - Micheroux, werd overgedragen aan de N.M.B.S.; de reisweg Vaals - Gemmenich - Moresnet - Hendrik-Kapelle - Kalmis - Micheroux blijft ons toegewezen.
- Sedert 13 December werd het reizigersvervoer afgeschaft op de elektrische lijn Luik - Vottem - Milmort en vervangen door autobussen.
- De openbare autobusdienst Hasselt - Leopoldsburg, met uitbreiding tot Zolder, werd verlengd tot Viversel.
- Aan de openbare autobusdienst Mol - Meerhout - Eindhout - Zichem (met uitbreiding naar Geel en Tessenderlo), werd een uitbreiding Zichem-Diest (8,320 km.) toegevoegd.

### GROEP NAMEN-LUXEMBURG.

- Sedert 1 Januari exploiteert de Groep een openbare autobusdienst Dinant - Custinne als uitbreiding van de dienst Dinant - Florennes.
- De autobusdienst St-Hubert - Arville werd door onze directie van Namen opnieuw in dienst gesteld.
- Sinds 1 Januari worden de openbare autobusdiensten Dinant - Beauraing en Beauraing - Wellin - Graide rechtstreeks geëxploiteerd door de Groep Namen-Luxemburg.

## 50<sup>e</sup> verjaring van een Buurtspoorwegmutualiteit

Op Zaterdag 4 December 1954 ging, in de grote eetzaal van de werkhuizen van de N.M.V.B. te Kuregem, de 50<sup>e</sup> verjaring door van de mutualiteit « Onderlingen Bijstand der Agenten van de Buurtspoorweg Brussel-Uitbreiding », gesticht in 1904 door de heer Frankart, Directeur van de Maatschappij, die op dit tijdstip de lijn Brussel-Hut exploiteerde.

De heer Pellegrim, vertegenwoordiger van de Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg, de burgemeester van Anderlecht, de schepenen van deze gemeente, de heer J. Cuvelier, Directeur van de Groep Brabant, de heer Frankart en de heer Christ'aens, Voorzitter van de Federatie van de vrije Mutualiteiten, woonden de plechtigheid bij.

De heer Deblust, voorzitter van de jubilerende vereniging, herinnerde aan het ontstaan en het doel van de bond en bracht hulde aan zijn stichter, de heer Frankart.

De heer Pellegrim wees op het belang dat Minister Troclet hecht aan de mutualiteiten en deelde mede dat verscheidene eretekens werden verleend ter gelegenheid van het jubileum van de vereniging.

De heer Deblust werd gedecoreerd met de Zilveren Palmen van de Kroonorde, de heer Manheulles, secretaris en organisator van de plechtigheid, met het speciaal mutualiteitsereteken 1<sup>ste</sup> klasse, evenals de heer Magné. De heer Van Belle ontving het mutualiteitsereteken 2<sup>o</sup> klasse.

Onze hartelijke gelukwensen aan de nieuw gedecoreerden.



Van links naar rechts: de h. Bracops, burgemeester van Anderlecht, de h. Deblust, voorzitter van de mutualiteit, en de h. Pellegrim, tijdens zijn toespraak.

# De rationalisatie van de arbeid in de werkplaatsen

Zekere werken, zoals het lichten van rollend materieel en de behandeling van zware stukken, vergen moeilijke en soms gevaarlijke inspanningen. Deze in de mate van het mogelijke uitschakelen verlicht de taak van de arbeider en zijn werk zal hierdoor beter uitgevoerd worden.

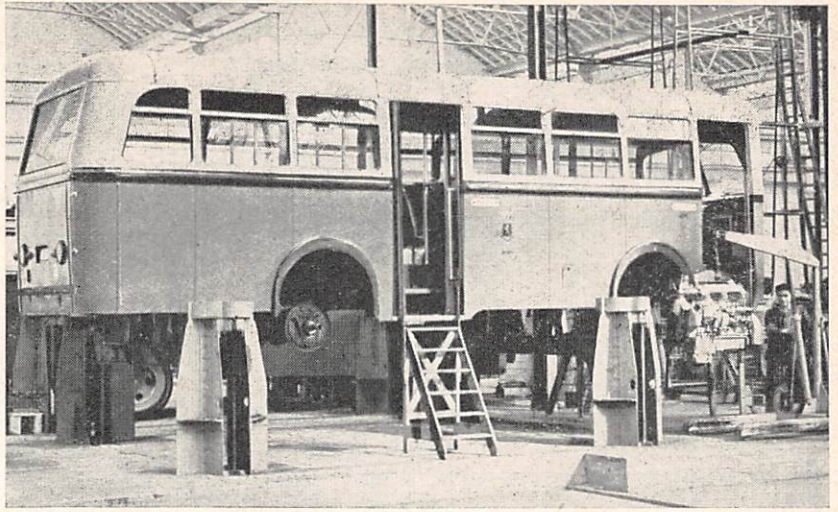
Het is met dit doel dat onze werkleiders, geholpen door hun personeel, er zich op toeleggen deze werken te mechaniseren en te vereenvoudigen om alzo een sfeer van comfort en veiligheid te scheppen.

De bijgaande foto, genomen in de werkhuisen van Kessel-Lo, toont een toestel dat toelaat een autobus snel en zonder inspanning op te lichten. De vier dommekrachten, nodig voor het hijsen van het rijtuig, zijn stevig in de vloer vastgemaakt en ondergronds verbonden door een stel tandraderen en stangen. Een kleine elektrische motor van 5 Pk., 5 000 toeren, zet door tussenkomst van een snelheidsreductor, de vier dommekrachten gelijktijdig in beweging. Om het plaatsen van zware dwarsbalken op de dommekrachten te vermijden krijgen zij een vaste plaats en worden zij zodanig in de vloer ingewerkt dat het rijvlak niet onderbroken wordt en de rijtuigen tot op de plaats kunnen rijden, waar zij moeten opgelicht worden. Verschillende modellen van steunen, aangepast aan de verschillende rijtuigtypes, kunnen op de dwarsbalken aangebracht worden.

Het hijsen van een rijtuig neemt, met het plaatsen van de steunen, nauwelijks 15 minuten in beslag; het is zodanig gemakkelijk dat men niet aarzelt deze bewerking te doen zelfs voor zeer kleine herstellingen, die aldus met een maximum van comfort en bijgevolg met doeltreffendheid worden uitgevoerd.

De foto toont eveneens een ander nieuw toestel, de « giraffe » genoemd, en gebruikt in het werkhuis van Kessel-Lo om het verplaatsen van zware stukken en motors te vergemakkelijken.

Dit apparaat, met U-vormige basis gemonteerd op losse rolletjes, kan in alle richtingen bewogen worden. Op de basis is een kolom geplaatst met een beweegbare hefboom waarvan de lengte kan verhoogd of vermindert



Het koetswerk van de autobus werd in enkele minuten opgelicht en de « giraffe » heeft er de motor uitgenomen.

(Foto Gilliams.)

worden naar gelang van de op te nemen vracht of de te bereiken plaats.

Die hefboom, waaraan de vracht vastgemaakt wordt door middel van een ketting en een haak, wordt bewogen door een hydraulisch drijfwerk met slechts een minimum van inspanning.

Deze giraffe heeft een hefvermogen van 500 kg. op een afstand van 1,5 m. of van 150 kg. op 2,5 m. Dank zij dit

toestel kan het uitnemen en het plaatsen van de motors in de kleine autobussen met 40 plaatsen, op veel eenvoudiger wijze geschieden.

\*\*

Er wordt eraan herinnerd dat iedereen, hetzij rechtstreeks, hetzij door middel van de ideeënbuss, deel kan nemen aan de verbetering van de veiligheid en het comfort in onze werkhuisen.

## HET AUTOSALON 1955

In het autosalon van dit jaar werden geen autobussen, bestemd voor de N.M.V.B., tentoongesteld; inderdaad de firma Brossel, die de onderstellen met Leyland-motor bouwt, had er geen stand.

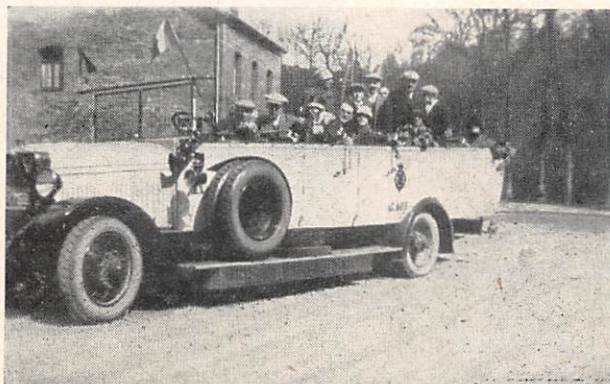
Nochtans hebben wij er enkele autobussen opgemerkt van onze exploitanten, evenals meerdere rijtuigen aangekocht door pachters van de N.M.B.S.

Wij hebben vastgesteld dat, indien de N.M.B.S. het plaatsen van aluminium bagagenetten toelaat, de binneninrichting gelijkt op deze van de autobussen van de N.M.V.B. als gevolg op

de standaardisatie opgelegd door het Ministerie van Verkeerswezen.

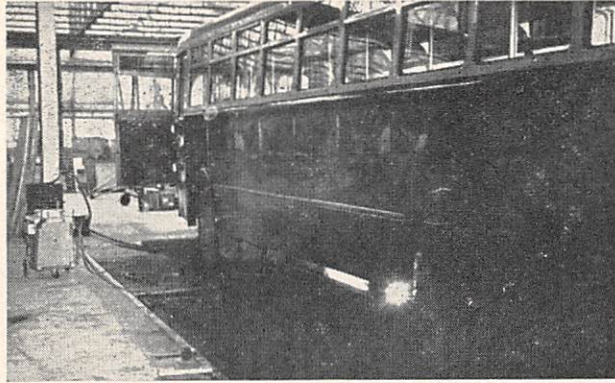
Terloops bewonderen wij de prachtige touringcars, die uitgerust zijn met alle comfort; zo zagen wij er een gecarosseerd door de firma Jonckheere, met een volledig lavatory, met gootsteen, waterreservoir en een stopcontact van 220 volt (wat een krachttoer is), voor het gebruik van een elektrisch scheerapparaat.

Tussen de rijtuigen voor gemeenschappelijk vervoer troffen wij een schone trolleybus, gebouwd en gecarosseerd door F.N. met A.C.E.C.-motor. Dit rijtuig biedt plaats voor 100 personen en is voorzien van fluorescente verlichting.



Neen, neen, dit is ons laatste autobus-type niet. Maar toch was het een autobus van de N.M.V.B. Dit eigenaardig model deed vóór 25 à 30 jaar dienst als auto-car. De kleine jongen, rechtstaande in het midden van het rijtuig, is de heer Lucien Cornélis, keuragent bij het Hoofdbestuur. Verscheidene van zijn reisgenoten zijn reeds gepensionneerd.

## De veiligheid in de



## Groep Henegouwen

*In het werkhuis van Jumet. De autobus staat boven een schouput, de vloer, voor de deur, kan over gans de lengte van het rijtuig verschoven worden.*

**A**LS gevolg van een campagne ter bevordering van de geest van Veiligheid hebben wij in de groep een gevoelige daling van de arbeidsongevallen kunnen vaststellen.

De Directeur, de ingenieurs, de dienstoversten, de werklustoversten, de meestergasten en de werklieden, hebben alles in het werk gesteld om de ongevallen, te wijten aan een materiële oorzaak, tot een minimum te herleiden.

In elke stelplaats werden de sociale inrichtingen verwezenlijkt volgens het Algemeen Reglement op de Arbeidsbescherming en in iedere dienst worden de agenten regelmatig onderworpen aan een onderzoek voor opsporing van de beroepsziekten.

Zowel in de werkhuisen als in de dienst Weg en Werken, heeft de organisatie van de Arbeid zeer in het bijzonder de aandacht gaande gehouden van de leiders en ook daar werden de individuele beschermingsmaatregelen voldoende kenbaar gemaakt.

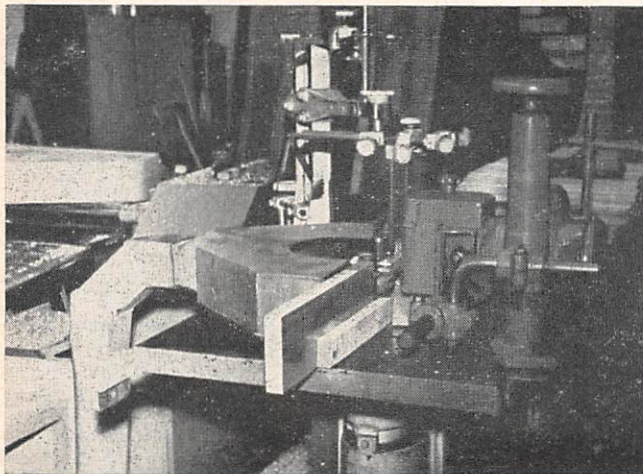
De gunstige resultaten zijn voor een groot deel te danken aan de samenwerking van het personeel, dat progressief doordrongen wordt van de geest van veiligheid.

Bij het merendeel van de ongevallen, die nu nog voorkomen is het niet meer het materieel dat in gebreke blijft en hier zijn wij het eens met de V.B.N. (almanak 1955) waar zij zegt :

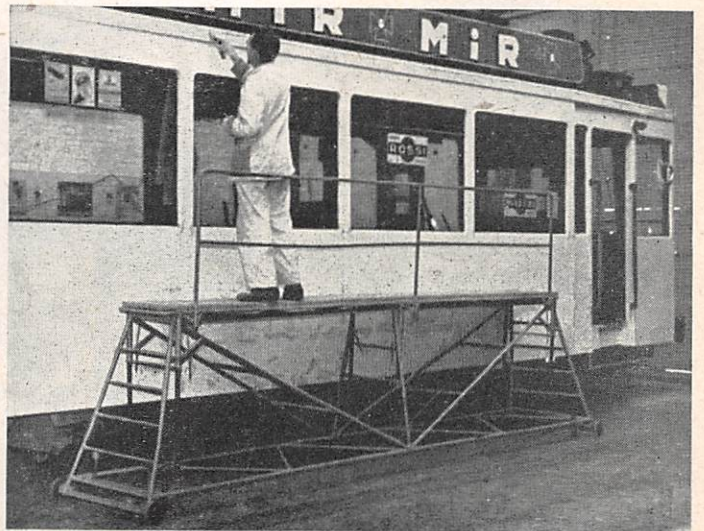
« Heb de besliste wil de oorzaken van ongevallen weg te ruimen die aan uw gedraging te wijten zijn en, vooral, beschuldig het noodlot niet U te hebben betoverd. Sommigen beweren dat inzake ongevallen, het toeval dezelfde rol speelt als bij een loterij. Niets is minder waar, want U kunt uw lotsbestemming beïnvloeden door een vrijwillige discipline. »

De studie van de preventieve actie leidde er ons toe allerlei aanbevelingen te noteren. Zo, onder meer, de volgende die in hoofdzaak bestemd zijn voor meestergasten en werkleiders en door Amerikanen werden geformuleerd :

- 1° Het werk voldoende kennen; zelf een werker zijn en de machines, de mensen en de fabricatiemethodes tot in de minste bijzonderheden kennen.
- 2° Opgaan in zijn werk en aan de anderen niet alleen het hoe, maar ook het waarom uitleggen.
- 3° Klaar en vriendelijk zijn bij het geven van bevelen; kalm blijven en er zich van vergewissen dat men goed begrepen heeft.
- 4° Organisiegeest bezitten. De bekwaamheid van ieder kennen en hun werk geven in verhouding met hun kundigheden. De mannen aan 't werk houden, zonder overdaad nochtans.
- 5° De normen van prestatie en hoedanigheid handhaven.



*Werkhuis van Jumet. Aanzuiging van de metaalafval.*



*Dit rollend verhoog, dat in alle Groepen werd aangenomen, werd ontworpen en gebouwd in het werkhuis van Jumet.*

*(Foto's Jos. Keutgens.)*

- 6° Zich met het werk van ieder afzonderlijk bezighouden en iedereen eerlijk en enkel volgens de verdiensten prijzen : **IEDEREEN MOET WETEN WAT ZIJN TAAK IS.**
- 7° Iedere eerlijke inspanning prijzen. Elk geleverd werk, dat de gewone maatstaf overtreft, erkennen. Indien het werk slecht is, een onderzoek instellen en de verantwoordelijkheid bepalen.
- 8° Een zo vrij mogelijke doch krachtdadige tucht bewaren. Niemand in het openbaar berispen en het op een onpersoonlijke wijze doen. Aan ieder de gelegenheid geven zich te verantwoorden. Nooit driftig worden.
- 9° In de veiligheid geloven en degelijke richtlijnen geven.
- 10° Zich verzekeren dat de nieuwelingen weten hoe ze hun

werk moeten uitvoeren en dat zij over de geschikte werktuigen beschikken ; er voor zorgen dat ze zich thuis voelen.

- 11° Het in voege zijnde tuchtreglement toepassen met inschikkelijkheid, doch vastberadenheid. Zij, die gegronde klachten uiten, niet afwijzen maar ze met aandacht beluisteren.
- 12° Zijn belofte houden en ze tijdig inlossen ; niets beloven wat men niet kan volbrengen.
- 13° Gediensig en innemend zijn. Gedane suggesties aanvaarden en de verdienste erkennen van degenen die ze doen.

R. HUBAU,  
Technisch Ingenieur.

**De heer Directeur-Generaal heeft zijn instemming betuigd met een voorstel, uitgaande van het Algemeen Diensthoud voor Veiligheid, betreffende de recordwedstrijden. De premies voor « geen arbeidsongeval » zullen met 20 % verhoogd worden wanneer, gedurende de overeenstemmende periode, op de weg van het werk, aan geen enkel lid van de winnende ploeg EEN ONGEVAL MET WERK-VERLET OVERKWAM.**

Een reden te meer om voorzigtiger te zijn op de weg van en naar het werk.

## Goede buurschap

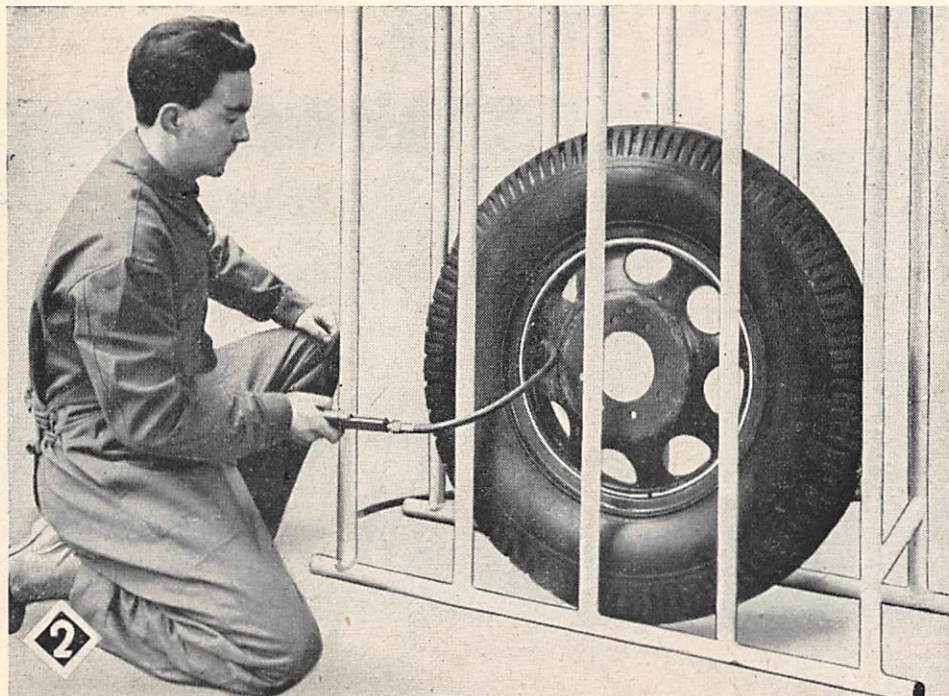
De dag, waarop de autobuslijn Grimbergen-Melsbroek (Groep Brabant) verlengd werd tot Zaventem, was onze eerste klant een oude dame waarvan familieleden een herberg hielden juist aan het eindpunt van de autobuslijn. Onze agenten sloten spoedig vriendschap met deze dame, die hen in de winter steeds een warme tas koffie aanbood, die, niettegenstaande haar 70 jaar, nog ettelijke keren een ritje deed met de bus.

Vóór enkele maanden overleed deze bejaarde dame en, op de dag van de begrafenis, waren de familieleden aangenaam verrast drie van onze agenten in uniform in de begrafenisstoet te zien opstappen.

Heel toevallig vernamen wij dit detail uit het dagelijks leven van enkele onzer agenten.

Het is dan ook niet de bedoeling namen te noemen of gelukwensen toe te sturen, maar het gebaar van onze collega's uit Grimbergen verheugt ons, daar het gesteld werd in de geest die wij steeds hebben voorgehouden : het personeel moet zich verstaan met de reizigers, vooral op de buiten, en hen beschouwen als « goede burens ».

In een wereld van egoïsme, waar het persoonlijk belang maar al te veel op de voorgrond treedt, steekt het een hart onder de riem vast te stellen dat erkentelijkheid en naastenliefde niet immer ijdele woorden zijn.



### Wij lezen voor U...

Wanneer een band van een vrachtwagen of een auto moet opgeblazen worden, moet men er voor zorgen zich niet over het wiel te buigen. Het is aan te raden zich op afstand te houden om buiten de gevaarlijke zone te zijn, in geval de ring moest lossen tijdens het opblazen.

Er werden trouwens veiligheidskooien uitgevonden, die gebruikt worden bij het opblazen van de banden van vrachtwagens en autobussen (zie foto).

In onze garages werden de zelfde veiligheidsmaatregelen getroffen. De werktuigkundigen worden dringend verzocht deze inrichting te gebruiken ten einde zich te beschermen tegen dit soort van ongeval, dat steeds zeer ernstige gevolgen heeft.

Artikel en cliché werden welwillend in leen afgestaan door « Englebert Magazine ».

# ONZE VEILIGHEID

## SLAGZINNEN

In onze strijd tegen de ongevallen mogen wij geen enkel middel onbenut laten.

Wij maakten reeds gebruik van slagzinnen, én in de werkplaatsen, én in onze rijtuigen, zelfs op de betalingsstroken.

Ons doel is steeds de idee van het voorkomen van ongevallen levendig te houden, op de gevaarlijke ogenblikken de aandacht gaande te houden, de oorzaken van de meest voorkomende ongevallen in herinnering te brengen.

Gij, die alle dagen met het gevaar in aanraking komt; gij, die uw kameraden aan het gevaar blootgesteld ziet, helpt ons de juiste zin, de uitdrukking, het woord dat inslaat en dat de aandacht trekt, te vinden.

Indien gij het potlood kunt hanteren om

schetsen, tekeningen en karikaturen te maken, laat dan ook uw inspiratie werken in het domein van de veiligheid.

Alzo helpt U ons in **onze** actie voor uw veiligheid en **kunt U een prijs winnen**, die uw verbeelding en uw kunstzin zal belonen.

De bekomen uitslagen zullen in ons blad verschijnen.

Veel geluk.

\*  
\*\*

## WEES VOORZICHTIG !

Onvoorzichtigheid is een stap naar het kerkhof.

Als gij 30 jaar oud zijt, blijven U nog ongeveer 20.000.000 minuten te leven.

Om één dezer in te winnen, stelt gij U bloot de overige 19.999.999 te verliezen.

## Uitslag van de wedstrijd op 31 December 1954

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur- Lux. Namen- Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	12 10	1 179	13 21	3 102	8 86	7 11	0 386
2	2 45	1 345	0 431	5 16	4 42	11 120	7 27
3	5 4	1 62	10 80	6 41	2 234		6 52
4	4 37	1 60	3 128	8 179	2 107	4 182	0 443
5	5 13	0 502	5 77	9 15	2 36	5 2	
6	3 115		1 326	4 140	3 59	0 372	
7	7 35	2 338	5 103		10 73	7 7	
8			3 37		5 105	0 730	
9			5 38		11 9	7 200	
10	5 149		10 31			4 31	
11	3 192		10 33			2 286	
12	4 88		4 100			12 49	
13			10 49			21 0	
14			5 70			18 7	
15			7 81			1 184	
16			15 8			10 2	
17			2 33			3 18	
18			10 8			1 81	
19						8 18	
20							
21			10 46				
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	50	6	128	35	47	121	13

## COMMENTAAR

Het jaar 1954 eindigde op prachtige wijze. Nagenoeg vijftig ongevallen minder dan in 1953, hetzij een verbetering van meer dan 10 %!

Voor de laatste maanden van vorig jaar is de algemene stand van de ploegen schitterend. Ook heeft de bel van de registreerkas van de N.M.V.B. meermalen geklonken, en een onzichtbare hand heeft er enkele bankbriefjes uit weggenomen om er de hulpkassen van de ploegen mee aan te dikken.

Er werd ons gevraagd te vermelden dat deze of gene ploeg spontaan haar premie gestort heeft aan de een of andere kas voor steun aan « lang zieken ». Wij zouden graag aan die verzoeken voldoen maar anderzijds vernemen wij dat dit mooi gebaar in alle Groepen gedaan wordt. Het is een bewijs dat het principe, de overwinnaars de vrije keuze te laten om over de gewonnen sommen te beschikken, uitstekend is. Wij feliciteren al de milde schenkers.

De Groep Beide Vlaanderen zal van zich doen spreken, daar zij met 703 agenten slechts 6 ongevallen heeft opgelopen gedurende gans het jaar, wat getuigt van een algemene en volgehouden inspanning in ALLE werkmilieus.

In de Groep Brabant, waar het ongevallen-gemiddelde nochtans kan verbeterd worden, stellen wij vast dat de ploeg n° 11 (luchtlijnen en onderstations Brussel), na 2 ongevallen, nu aan haar 286<sup>ste</sup> dag is, en dat de ploeg n° 9 (Beweging Dilbeek), na 7 ongevallen, het heeft kunnen brengen tot 200 dagen zonder een 8<sup>ste</sup> ongeval. Proficiat.

Een bewijs dat wanneer een ploeg een resultaat WIL bekomen, zij het kan.

# HET SLIJPEN VAN DE WIELBANDEN

## HET VRAAGSTUK

### « WIEL-SPOORSTAAF » .

De wielband, het deel van het wiel dat rechtstreeks in contact komt met de spoorstaaf, heeft theoretisch de vorm van een cirkel.

De rollijn, die zuiver cirkelvormig is na de revisie, verliest spoedig deze vorm en vertoont daarna positieve en negatieve afwijkingen met betrekking tot de oorspronkelijke lijn. Met deze eerste misvorming doet er zich een tweede voor; ten gevolge van de vorming van menigvuldige facetten op de wielband, veroorzaakt door het glijden van het wiel op de spoorstaaf (remmen, aanzetten) en de ongelijkmatigheid van de grondstof, wordt de rijlijn veelhoekig.

Bijgevolg verwekt het contact van de wielbanden met de spoorstaven tijdens de rit trillingen, voornamelijk bij grote snelheid. Hieruit ontstaan energieverspillingen, die enerzijds inwerken op het spoor (onderbouw, bekleding), en anderzijds op het rollend materieel (drijfwerk, borstels, collectors, kogellagers, wrijfkussens, enz.).

Deze trillingen zijn tevens een van de oorzaken van de golfvormige slijtage (zie O.B. n° 47).

Het is uitgemaakt dat HET EFFENEN VAN DE SPOORSTAVEN hun levensduur verhoogt met 25 à 30 t.h. en het onderhoud van de onderbouw en de bekleding aanzienlijk vermindert. De groep Henegouwen bezit twee motorrijtuigen voor het effenen van de rails.

Anderzijds kan men aantonen dat

indien de gedane vaststellingen het effenen van de rails rechtvaardigen, zij dat NIET MINDER DOEN VOOR DE WIELBANDEN.

Voegen wij hieraan toe dat het zachter rijden, resultaat van het tweevoudige slijpen, veel bijdraagt tot de geluidloosheid van de rijtuigen, een comfort dat zeer op prijs gesteld wordt door de reizigers en door de personen, wonende langs de spoorlijnen.

### HET VRAAGSTUK : « WIELBAND » .

Tegenwoordig worden de wielbanden opnieuw geprofileerd na een afstand te hebben doorlopen van 40 à 90.000 km.

Daar voor deze bewerking de rijtuigen moeten opgelicht worden, worden tezelfdertijd de kleine (40.000 km.) en de grote herstellingen (80.000 km.) uitgevoerd.

Men kan dus zeggen dat het profiel van de slijtage van de wielband de frequentie oplegt en bepaalt van het nazicht in het werkhuis.

Het profiel van slijtage is gekenmerkt, met betrekking tot het oorspronkelijk profiel, door de valse flens en de afplating van de flens.

Welke zijn de oorzaken van deze abnormale slijtage? Zij zijn talrijk en verscheiden.

1° Gebrek aan parallelisme van de assen.

2° Gebogen assen.

3° Vorm van het normaal profiel van de wielband.

4° Slecht onderhouden banen en niet parabolische bochten.

5° Misvormde rijcirkel.

6° Ongelijkheid van de diameters der wielbanden van eenzelfde wielstel.

7° Ongelijkheid van de hardheid van de wielbanden van eenzelfde wielstel.

8° Vorm, hardheid van de remblokken, enz...

De wielbanden behorend tot eenzelfde fabricatiereeks en gemonteerd op hetzelfde wielstel, kunnen een voldoende verschillende hardheid hebben om spoedig abnormale slijtage de veroorzaken.

Dit slijtage-verschil zal nog verhoogd worden indien de remblokken relatieve waarden van hardheid hebben t.o.v. de wielbanden.

Het is dus vanzelfsprekend dat de wielbanden met eenzelfde hardheid moeten gemonteerd worden per wielstel, per bogie en zelfs indien mogelijk per rijtuig.

Niettegenstaande al de genomen voorzorgen, met het doel boven aangehaalde oorzaken geleidelijk uit te schakelen, komt men nooit tot een ideale toestand.

Alzo merkt men reeds na enkele duizenden kilometers een tamelijk merkbaar verschil tussen de doormeters van de wielbanden van EEN ZELFDE wielstel.

### DE OPLOSSING.

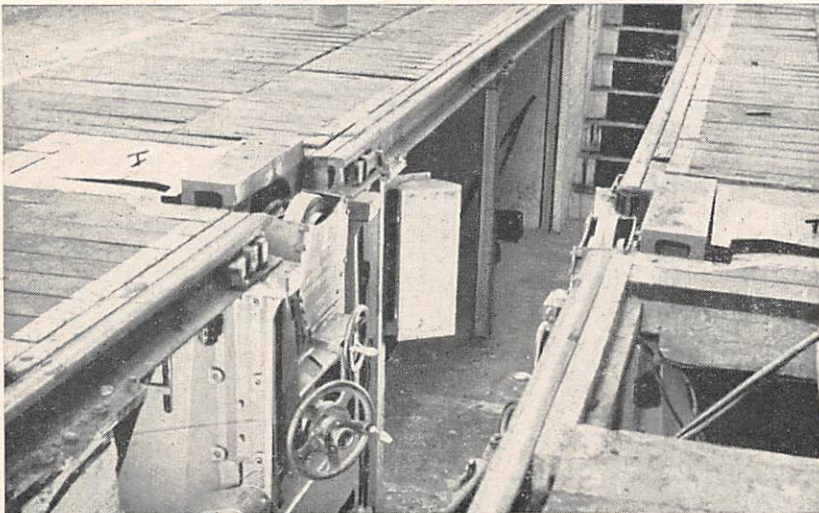
Een oplossing drong zich op : periodisch verbeteren van de ongelijke doormeters. De moderne techniek heeft een toestel ontworpen dat het effenen van deze wielen toelaat, zonder het rijtuig volledig op te lichten en a toelaat gelijktijdig de eventuele vervormingen van de rijcirkel en van het rolvlak te verbeteren.

De Maatschappij heeft de eerste machines in Duitsland aangekocht en in onze werkplaatsen gemonteerd.

Sedertdien, daar doormeters en rolvlakken voortdurend verbeterd worden, moeten de rolvlakken niet meer mechanisch bewerkt worden op de draai-bank.

Het rijtuig zal dus meermalen geslepen worden alvorens naar het werkhuis gezonden te worden voor revisie.

De verbeteringen van de doormeters verminderen aanzienlijk de slijtage van de flensen (in zekere gevallen verdwijnt deze sleet geheel), zodat het aantal kilometers kan verhoogd worden alvorens er een revisie nodig is.



Men ziet de slijpstenen op de plaats waar de stukken spoor werden weggenomen.  
Men bemerkt eveneens de stutten voor het oplichten van de rijtuigenbak.

## BESPARINGEN.

Dit nieuw procédé heeft niet alleen een verbetering aan het rijtuig en aan het rijden ten gevolge, maar verwezenlijkt vanzelfsprekend een aanzienlijke besparing. Wij laten hier de toegepaste formules buiten beschouwing, maar wij kunnen wel zeggen dat een

exploitatie die b.v. 5.000.000 km.-rijtuigen per jaar aflegt een besparing doet van 200.000 fr. Hieraan moeten de onrechtstreekse besparingen toegevoegd worden, die voortspruiten uit de verhoging van het aantal kilometer alvorens dat tot een revisie moet worden overgegaan.

Een werkhuis dat de rijtuigen naziet na 80.000 km. zal dit nazicht slechts moeten doen na 120.000 km. Vandaar de afschaffing van één revisie op drie. Het is moeilijk een juiste benadering van deze besparing te schatten, maar zij overschrijdt zeker deze verwezenlijkt door de post « wielbanden ».

\*  
\*\*

## Hoe gaat men te werk bij het slijpen van de wielbanden ?

De slijpmachine bestaat uit twee verschillende machines, die door hun bouw meer de rectificatie-machine dan de slijpmachine benaderen; inderdaad zoals elke werktuigmachine laat zij verscheidene transversale en verticale bewegingen toe, gecommandeerd hetzij door een kruk, hetzij door een motor.

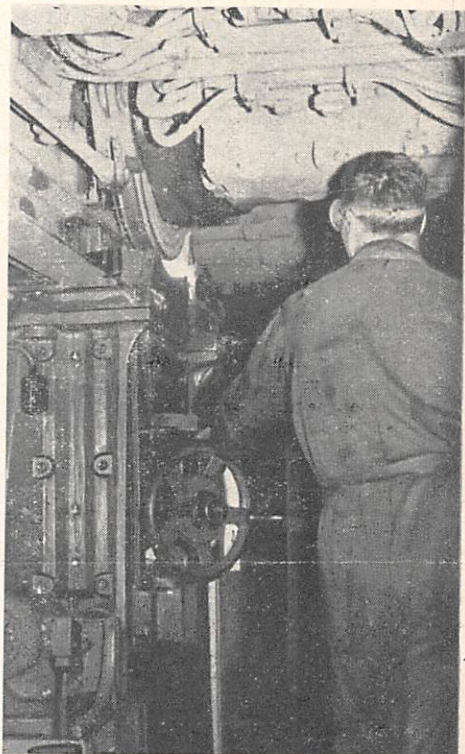
Het motorrijtuig wordt op eigen kracht ter plaatse gebracht, zodanig dat het wielstel, dat moet nagezien worden, op de plaats komt waar het moet geslepen worden. Na de steun onder de rollagers gespiegd te hebben, wordt het motorrijtuig gelicht door een electro-mechanisch toestel, ingebouwd in de machine; dit laat toe het stuk spoorstaaf weg te nemen dat zich onder elk wiel van het na te zien wielstel bevindt en de slijpsteen, door een transversale verplaatsing, in de vereiste stand te brengen onder de wielband.

De slijpstenen worden aangedreven door individuele motors van 10 PK. met automatische ster-driehoekschakelaar. Ze bezitten een hoeksnelheid van 1.480 t/min.

De tractiemotor, behorend tot dit wielstel, wordt uit de stroomkring van het motorrijtuig geschakeld en overgeschakeld op een bron van gelijkstroom van 30 V. — 100 amp., samengesteld uit droge gelijkrichters; de tractiemotor in kwestie draait in tegenovergestelde draairichting van de slijpsteen.

Op hygiënisch gebied werden de nodige maatregelen getroffen; sterke zuigtoestellen, die het vijlsel en het stof opnemen, werden aangebracht.

Deze rectificatie heeft enkel plaats op het loopvlak van de wielband en duurt anderhalf uur per wielstel. Nauwkeurige opmetingen, gedaan vóór en na het werk door middel van een meetklok, laten toe de juistheid van het werk na te gaan en deze bevindingen op te nemen voor de dienst van de statistieken.



De slijpmachine in werking. De slijpersploeg bestaat uit Leroy Roger, in de schouwput, en Renard Augustin.

(Foto Jos. Keutgens.)

## De sportbedrijvigheid van het Londens Trampersoneel

De « London Transport Board » (Metro en autobus) telt 100.000 agenten. Deze maatschappij geeft een maandblad uit van 30 bladzijden, dat aan een zeer voordelige prijs verkocht wordt en een oplage heeft van 45.000 exemplaren, wat meteen de grootste oplage is van de ondernemingsbladen in Engeland.

Wat ons het meest getroffen heeft tijdens de lezing, is dat 11 bladzijden gewijd zijn aan de sport. Onze Londense collega's beoefenen: atletiek, voetbal, bowls, bowls, lijnvissen, boksen, tafeltennis, billard, vogelpik, karabijnschieten, roeisport en zelfs golf. Wij vonden bovendien nog rubrieken van schaakkringen, van kwekers van exotische vissen en van dansverenigingen.

## TE GENT DIAMANTEN BRUILOFT

Op 19 December 1954 vierden de echteligen Lod. Van Wesemael en Maria Rogiest de 60<sup>e</sup> verjaaring van hun echtverbintenis.

De heer van Wesemael, geboren op 1 Maart 1875 trad in 1919 in dienst bij de N.M.V.B. en werd op 1 April 1940 als paswerker oprustgesteld.

Wij wensen beide jubilarissen nog veel gelukkige jaren.

## Ons blad over de grenzen

De lezerskring van ons tijdschrift neemt steeds uitbreiding. Naast de inschrijvingen uit eigen land mochten

wij eveneens enkele nieuwe abonnementen uit Nederland noteren. Dank zij de werkzame vereniging « Stichting Tram Archief » uit Den Haag, werd het aantal door hen aangeworven abonnementen niet alleen behouden, maar komt tevens een inwoner uit Indonesia voor op hun lijst. Na Amerika en Afrika... thans Azië!

\*\*

De prijs van het jaarabonnement (zes nummers) blijft vastgesteld op 25 fr. (Belg'ë) en 30 fr. (buitenland).

Deze som dient gestort op postrekening N<sup>o</sup> 32.27 van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, Wetenschapstraat, 14, te Brussel.

Men gelieve op de keerzijde der strook van het stortingsbulletin, te vermelden: « Onze Buurtspoorwegen » — Abonnement.

# Een opklapbaar bibliotheek-tafeltje

## BENODIGDHEDEN

Dennenplanken van 20 mm dikte : 2 van 0,25×125 (A); 2 van 0,25×0,60 (B); 3 van 0,20×0,60 (C).

Een paneel 0,60×0,90 aan beide zijden gefineerd, genageld op dennen draaglijstjes of planken van 20 mm samengebracht tot sponningen (F).

Dennen latten van 40 mm×20 mm : 2 van 0,70 (D); 2 van 0,60 (E). 2 mm plaat : 2 platen 30 mm×150 mm (G); 2 scharnieren type hengsel (H); 2 geluiddempers in rubber (J); 2 springsloten (K); 30 houtvijzen, 3 mm, met platte kop, 45 mm ; 22 houtvijzen, platte kop van 20 mm.

Nagels met platte kop 20 mm.

## SAMENSTELLING

1° Alle stukken (A, B, C, D, E, F) op de vereiste lengte zagen en alle zijden met zorg schaven.

2° De afrondingen van de stukken (A) uitsnijden.

3° Het meubel zelf in elkaar zetten door middel van 3 vijzen per plankzijde met tussenvoeging van een onderlegschijfje onder de kop van de vijs (fig. 2) indien het hout natuurlijk blijft ; met afwijking van de kop van de vijs indien

zij in het hout wordt ingewerkt als het meubel moet geschilderd worden.

4° Inkepingen ter halve dikte snijden in de stukken D en E volgens fig 3 en samenvoegen door middel van vier nagels na eerst de twee delen bestreken te hebben met schrijnwerkerslijm.

5° In de plaat van 2 mm de zijhaak (G) uitsnijden volgens figuur 4. Deze twee stukken monteren op het voetstuk, elk met drie vijzen. (Het voetstuk moet 2 mm uitgesneden worden voor het aanbrengen van de plaat.)

6° Het blad (F) maken door twee stukken, dubbel gefineerd, van 5 mm te nagelen op de latten van dennenhout van 10 mm dikte of door het samenbrengen van planken van 20 mm dikte.

7° Het voetstuk op het blad monteren. Een keep maken over gans de dikte van het blad, van 2 mm breedte en 40 mm lengte om het stuk (G) te plaatsen (fig. 7); het voetstuk op het blad schroeven door middel van een vijs met platte kop. Indien het ineenzetten juist is, moet het voetstuk gans rond de vijs kunnen draaien en plat neervallen op het blad (zie fig. 1).

8° Het lange blad van de scharnier (H), dat na de nodige inkeping op het blad zal gevezen worden, plooiën. Vervol-

gens het andere blad op de plank (B) vijzen in dezelfde voorwaarden (fig. 5);

9° Twee geluiddempers in rubber aanbrengen onder de poten (D) (fig. 6).

10° Twee springveren plaatsen, een aan iedere zijde van het blad, na eerst de overeenstemmende slotgaten te hebben gemaakt (volgens de grootte) (fig. 7).

Het meubel aan de muur vastmaken zodanig dat het onderste van de plank (B) 0,70 m van de grond blijft.

Overdag zal het meubel een eenvoudige bibliotheek zijn die de boeken en schrijfboeken bergt ; 's avonds zal het volstaan de tafel uit te trekken.

## BERICHT AAN DE KNUTSELAARS

De redactie van het Franse tijdschrift « La Vie du Rail » gaf ons welwillend toestemming dit knutselwerk over te drukken. Indien U er van houdt dat deze rubriek voortgezet wordt, laat zulks dan weten, per gewone briefkaart, aan het redactiecomité van « Onze Buurtspoorwegen ».

