

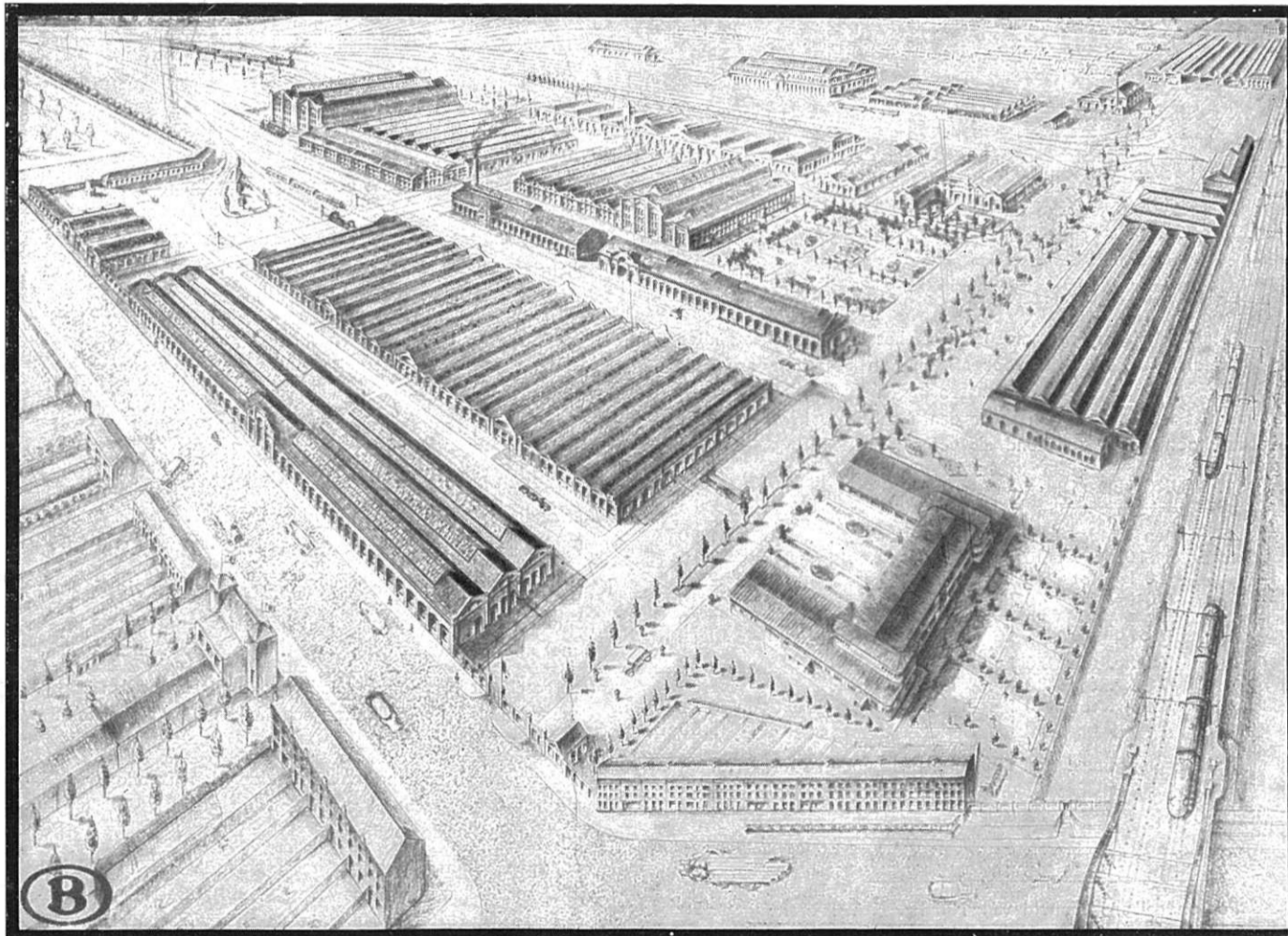
2° Jaargang. — N° 2.

15 APRIL 1940.

(B) HET SPOOR

Maandblad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Postch. : 233 N.M.B.S. Redactie en Administratie : Leuvensche Weg, 17, te BRUSSEL TELEFOON 12.13.95



Gezicht in vogelvlucht op de Hoofdwerkplaatsen te Mechelen

Naar een tekening van den Heer LISAERDE

INHOUD : De Spoorweg verklaart : « De weg en de waterweg zijn evenzeer noodig als de spoorweg ». — Allerlei. — De resultaten van de Nationale Maatschappij in 1939. — De « Grande Compagnie du Luxembourg », door Lionel Wiener. — Een lezing van den Heer P. Gillet over « Het transportwezen in Belgisch Congo ». — De toerismediënen van den spoorweg, door R. Tack. — Mechelen vooruit!. — De moderniseering van het ontvanggebouw van Charleroi-Sud (vervolg), door N. Richard. — Bibliographie — Zij, die zich jegens den Spoorweg verdienstelijk hebben gemaakt.

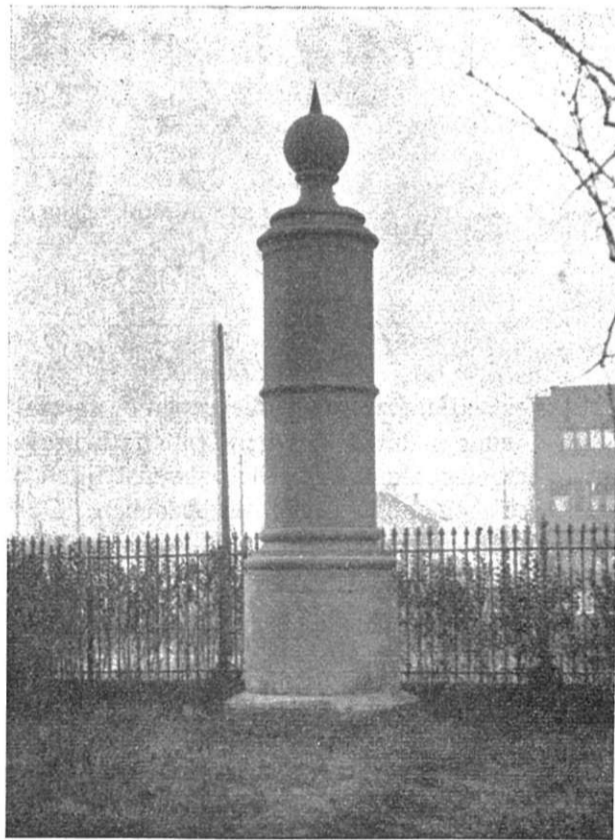
Jaarabonnement :
België 10 fr. — Buitenland 3 belga

Prijs : 1 frank

MECHELEN VOORUIT !

DE wandelaar, die, te Mechelen, van het station komende, den weg naar Tervuren opgaat treft, in de bocht links, bij de vaart en naast het seinhuis, een zuil van blauwe steen aan. Dit is de gedenksteen van een der markantste gebeurtenissen in de geschiedenis van het jonge Koninkrijk België : de reis van den eersten stoomtrein op de eerste lijn van het Europeesche vasteland, een triomfantelijke tocht die plaats had op 5 Mei 1835, tusschen Brussel en Mechelen, vóór een ontzaglijke feestvierende menigte.

Reeds op 1 Augustus van hetzelfde jaar legden de ingenieurs-directeurs Simons en Deridder den heer de Theux, Minister van Binnenlandsche Zaken, een uitvoerig verslag voor over de exploitatie-uitkomsten van de eerste drie maanden, waaruit wij, bij wijze van documentatie, de volgende regels overnemen :



Gedenkzuil, station Mechelen

<i>Arsenaal van Mechelen</i>	Mei	1 ^{ste} helft	885,90
		2 ^{de} »	511,15
Loon voor smeden, wagenmakers, schrijnwerkers en kleine benodigdheden voor onderhoud en herstellen van de wagens en locomotieven.	Juni	1 ^{ste} »	718,77
		2 ^{de} »	796,93
	Juli	1 ^{ste} »	912,40
		2 ^{de} »	1.000,—
		Fr.	4.825,15

De loopbaan van het « Arsenaal van Mechelen » vangt aan. De ontwikkeling van die kleine werkplaats van 1835 hield gelijken tred met die van de spoorwegen in België. Thans beslaan haar installaties 40 hectare, waarvan 14 overdekt zijn. Zij verzekeren de broodwinning aan 2.300 werklieden en beambten.

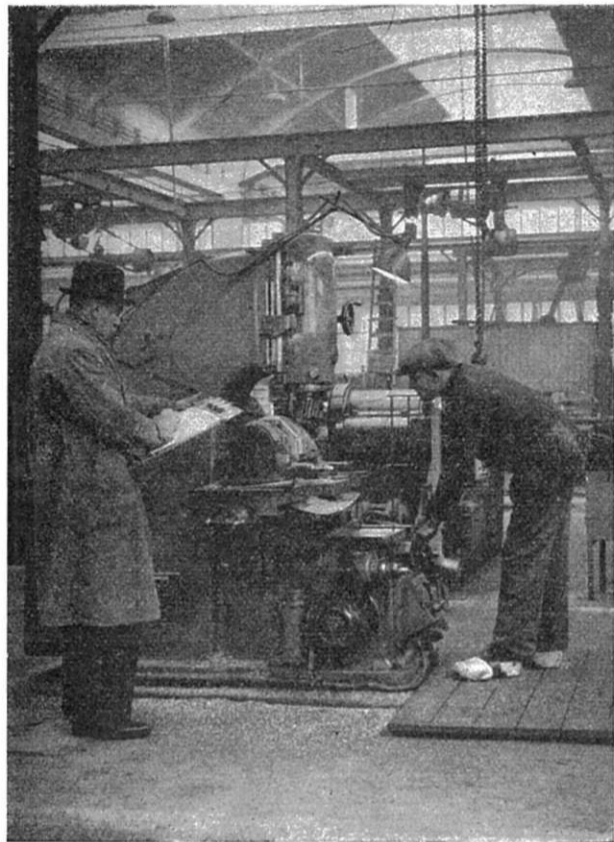
De meest verschillende ambachten worden daarin uitgeoefend, van ketelmaker tot typograaf, van kopergieter tot graveerder, van drukker tot booglasscher, waarbij men de carrosserieschilders, de schrijnwerkers en de electriciens zeker niet mag vergeten.

Deze werkplaatsen zijn belast met de groote herzieningen van het grootste deel van het locomotief- en tenderpark van het Belgisch spoorwegnet, van al de reizigersrijtuigen en van de elektrische treinen der lijn Brussel-Antwerpen; in 1938 hebben ze 270 locomotieven, 1.816 rijtuigen en 10 elektrische stellen hersteld.

Met de afdelingen van algemeen nut (gieterij, smidse, draaiërij, drukkerij voor reizigersbiljetten en abonnementen, magazijnen), zijn de rijtuigwerkplaatsen de eenige gebouwen van vóór den oorlog. De locomotiefwerkplaats werd in 1932 herbouwd. De werkplaats voor de elektrische stellen dateert van 1936, en in 1935 werden moderne bureelen gebouwd.

Binnen het kader van de algemeene rationalisatie van het spoorwegnet waarop in de laatste jaren is aangestuurd, werden de bevoegdheden van het Arsenaal van Mechelen gewijzigd om te beantwoorden aan de regels van centralisatie en specialisatie die men zich heeft opgelegd.

Om deze reden had Mechelen, ontlast van sommige werken die aan andere werkplaatsen opgedragen werden, tot taak voor gansch het net de bronzen stukken te gieten en de elektrische toestellen te herstellen.



Tijdnemer met Jaspar-machine

Bij den heropbouw der nieuwe werkplaatsen, heeft men er voor gezorgd dat de installaties zouden passen voor de vereisten van het werk aan den loopenden band het z.g. « kettingwerk », dat, algemeen gemaakt, het rendement aanmerkelijk verhoogde.

Men profiteerde van de gelegenheid om tevens de arbeidsvoorwaarden te verbeteren. De werkplaatsen werden voorzien van de meest moderne stelsels van verlichting, ventilatie, verwarming, gezondheidsinstallaties enz...

Om het vervoer binnen de werkplaatsen te vergemakkelijken en vlug van de hand te doen gaan, bouwde men een belangrijk net van betonbanen, waardoor een oordeelkundig gebruik van tractoren met aanhangwagens, van rijdende elektrische kranen enz... mogelijk werd.

Ten slotte werden de binnenpleinen verfraaid met plantsoen en grasperken.

Het binnentreden zelf is al een verrassing voor wie het arsenaal in jaren niet meer bezocht heeft. Reeds aan den ingang doet de ordelijke aanblik der installaties, waar lange rechtlijnige dreeven zich uitstrekken tusschen rozenperken en groene hagen, aangenaam aan.

* * *

Intusschen stegen de bezoldigingen volgens een zelfde curve. Het gemiddeld loon van een werkmán uit de werkplaats bedroeg 3,30 goudfrank in 1910 en 45 frank in 1938.

Reeds in 1910 werd het zoogenaamd Rowanpremiestelsel ingevoerd, waarbij een overloon wordt toegekend naar verhouding van de productie van den werkmán.

In dit stelsel bepaalt de werkgever de dagtaak niet nauwkeurig; elke werkmán moet een bij benadering geschatte taak volbrengen en ontvangt een premie die afhankelijk is van zijn overproductie en in % van het opgelegde werk geraamd wordt; maar hoe grooter de overproductie, hoe kleiner de fractie van de premie. Dit is een indirecte wijze om eventueel de nadelige gevolgen, die uit een foutieve schatting van de taak kunnen voortvloeien, weer goed te maken. Maar in den loop der laatste jaren heeft men zich toegelegd op de nauwkeurige meting der in de veelvuldige takken van bedrijvigheid van de werkplaats op te leggen taak.



Binnenaanzicht van de werkplaats voor de constructie der lichte motorwagens

Het komt er wel op aan te noteeren dat de Mechelsche werklieden hun volle medewerking verleend hebben voor de tijdstudie, terwijl het verschijnen der tijdopnemers in de Amerikaanse industrie een dertigtal jaren geleden aanleiding gegeven had tot een oproerbeweging onder de arbeidsbevolking.

Tienduizend tijdmetingen werden aldus gedaan; ze hebben toegelaten den tijd voor al de elementaire verrichtingen nauwkeurig te bepalen en vormen den onbetwistbaren en onbetwisten grondslag van al de handenarbeidsbestekken ter werkplaats Mechelen.

De organisatie van het werk is gegrondvest op deze bestekken, alsmede op de stoffenbestekken, opgemaakt door de bedienden die met de omschrijving van het uit te voeren werk zijn belast. Uit de gegevens van die bestekken worden de bons voor handenarbeid en de bons voor stoffen gehaald.

Deze laatste zijn als geld voor het magazijn. Wat de bons voor handenarbeid betreft, deze dienen als uitgangspunt voor de verdeling van het werk, welke in elke afdeling geschiedt door middel van grafieken, « planningtabellen » geheeten.



Fabricatiebureau



Vervoer met tractor Fordson en Fenwick

De met deze organisatie bekomen uitkomsten blijken uit de onderstaande cijfers :

	Vroeger	Nu
Uren handenarbeid voor de groote herstelling van een locomotief	6.500	3.800
Immobilisatie van een locomotief voor groote herstelling (in werkdagen)	60	18

Door dit verhoogd rendement is het werklidencijfer sinds 1935 van 4.000 gedaald op 2.200.

Door de evolutie van het rollend materieel is het personeel gedwongen zich aan de veranderde omstandigheden aan te passen.

Aldus moest het personeel van Mechelen, dat gespecialiseerd was in de herstelling van houten rijtuigen, zorgen dat het in staat is het metalen en het electrisch materieel te herstellen. Er zijn schrijnwerkers en stofseersers die, op 45-jarigen leeftijd, zich toegelegd hebben op het aanleeren van het vak van lasscher, werkman bij de werktuigmachines, enz...

Bovendien zal, door de periodieke werving van leerjongens, kunnen voorzien worden in al de vraagstukken van gespecialiseerde arbeidskrachten welke hun oorsprong vinden in het

in dienst stellen van het nieuw materieel :
metalen rijtuigen, elektrische treinen, motor-
wagens, moderne locomotieven, enz...

Deze leerjongens krijgen te Mechelen een
uitgebreid onderricht. Zij maken zich paraat om
de fakkel over te nemen !

Allen zijn zoons van spoorwegbedienden. Hun
zijn de eigenschappen van hun ras : levenslust,
hardnekkigheid, goede wil en moed, ten deel
gefallen; zij hebben hetzelfde streven en spre-
ken hetzelfde smeug dialect.

Mechelen vooruit !

