

Aan de „New-Yorksche Herald Tribune“ ontleende „The Travelers Insurance Company“ bovenstaand plaatje. „They call us civilized“, noemde de levensverzekeringmaatschappij haar geschrift. Het geeft in beeld het-geen er gedrukt aan toegevoegd is: „De Romeinen doodden 4941 gladiatoren in 117 Romeinse feestdagen, nuww met al onze moderne verbeteringen halen wij op zijn best 35000 in 365 dagen.“ Bij ons bedroeg het aantal verkeersongevallen in 1931 „alleen op de Rijkswegen“ 3123 met 206 doden, 405 zwaar gewonden, 590 gewonden en 715 lichtgewonden!

zeggan: in de kanalen mag niet met te groote snelheid worden gevaren om beschadiging der beschoeiingen te voorkomen. Herstel daarvan kost ook geld aan de overheid. Maar op den openbaren weg mag dagelijks gemoord worden en tegen de oorzaak der redelooze snelheden treedt niemand op. Een menschenleven schijnt in Nederland geen waarde te hebben. Alle menschelijk gevoel schijnt afgestompt te zijn. En als de Telegraaf van Maandag 27 Juli j.l. melding maakt van de motorongelukken, welke op den voorafgaanden dag des Heeren hebben plaats gehad en welke niet minder dan twee kolommen beslaan — in werkelijkheid is dit nog maar een fractie van den dagelijkschen oogst —, dan barst de redactie niet uit in heilige verontwaardiging over het kwaad, dat even erg is als een pestilentie, doch schrijft zij.... „Het verkeer cischt zijn tol!“

Uit welke woorden wel volledige berusting blijkt. Men heeft zich willig voor de fataliteit gebogen. Want is niet op den openbaren weg iedere staatsburger „Freiwild“ geworden?

Te verwachten, dat de weggebruikers zichzelf snelheidsbeperking zullen opleggen is niet aan te nemen. Alleen een gebod kan hier uitkomst bieden. En dat gebod dient in de wet vastgelegd te worden. Het woord is dan verder aan de politie voor effectieve controle en aan den rechter voor strenge bestraffing van overtredingen.

Te lang reeds is door het doden en verminken van menschen op den openbaren weg een golf van ellende over Nederland gebracht. De onveiligheid mag niet nog grooter afmetingen aannemen, dan nu reeds het geval is.

## Een Diesel-Electrische Trein in België.

Onze Belgische medewerker schrijft ons:

Ook België bezit thans zijn Diesel-electrische trein. Evenals zijn Duitse voorganger, bestaat hij uit twee kortgekoppelde rijtuigen, samen lang 44.350 m, wegende ledig 67,5 ton, en rustende op drie draaistellen (hartafstand der spillen 18.125 m). De V-vormige 12-cylindermotor heeft een vermogen van 410 pk en is op één der buitendraaistellen geplaatst; de electriche tractiemotoren bevinden zich in het middelste draaistel. Deze beide draaistellen hebben 3.500 m radstand; de derde, die enkel loopassen bezit, heeft slechts 3.000 m radstand. De remmen werken op speciale, met „ferode“ bekleede remtrommels; zij worden met druklucht (Westinghouse) of met de hand bediend.

Over de inwendige inrichting wordt met veel lof gesproken. Ieder der twee rijtuigen bevat een afdeling 2e klasse met 24 zitplaatsen, en een afdeling 3e klasse met 60 zitplaatsen; op de twee midden- en de twee eindportalen kunnen samen nog 17 personen op klaphankjes plaats nemen; in 't geheel vervoert de trein dus 185 personen. De afdelingen 2e en 3e klasse zijn in ieder rijtuig gescheiden door een W.C. en een verwarmingsafdeling (warm water); boven het draaistel met de loopassen is er een bagage-afdeling.

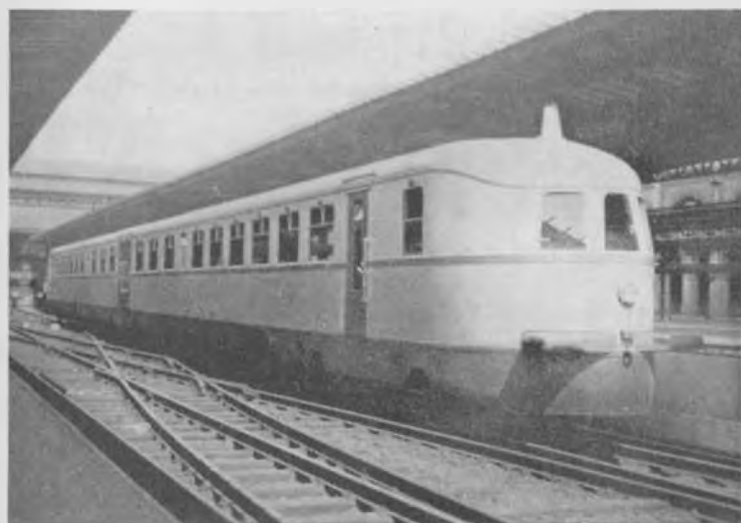
De uitvoering van het geheel werd toevertrouwd aan de fabriek „La Brugeoise et Nicaise & Delcuve“ te La Louvière (België).

Het treinstel doet sedert 22 Mei dienst op de lijn Brussel (Zuid)—Gent St. Pieters. Op deze baan, waarvan we het laatst voltooide gedeelte bespraken in *Spoor- en Tramwegen*, nrs. 23 en 24 van November 1933, bestaat geen enkel tussenstation en ontmoet men, behalve aan de beide uiteinden, geen enkele snelheidsbeperking.

Aan één der proefritten, op 30 April j.l. op deze lijn gehouden, namen eenige leden van den Raad van Beheer der N.M.B.S., en onder hen hun voorzitter, de Minister van Verkeerswezen, deel. Het 52 km lange traject werd in 27 minuten afgelegd, dus met een gemiddelde snelheid van 115,5 km/h; de topsnelheid bedroeg 144 km/h. Over hetzelfde traject rijden de snelste stoomtreinen (de zgn bloktreinen) volgens de gewone dienstregeling 33 minuten; met een proefrein werd het evenwel reeds in 31 minuten afgelegd, waarbij de topsnelheid in gunstige omstandigheden iets meer dan 120 km/h bedroeg. Voorloopig zal evenwel het motorrijtuig de gewone dienstregeling blijven aanhouden.

Ook op andere lijnen van het net werden met den Dieseltrein proefritten uitgevoerd; op 7 Mei maakte 't tweelingrijtuig met een groep journalisten de reis Brussel (Noord)—Luik, 100 km lang, met bestendige snelheidsbeperking te Brussel, te Leuven, en tusschen Ans en Luik. De heenreis duurde 69 minuten, waarbij de snelheid van 136 km/h werd bereikt; de terugreis nam iets minder tijd in beslag, wegens het dalende profiel; 67 minuten, met 138 als hoogste snelheid. De snelste stoomtreinen rijden 75 minuten over de heenreis, en 72 over de terugreis; deze rijtijden houden echter geen rekening met eventuele tijdelijke snelheidsbeperkingen voor werken aan het spoor, terwijl de Dieseltrein hierdoor wel eenige belemmering ondervond.

Daar de proefritten goede uitslagen hebben geleverd, is er reeds sprake van nieuwe treinstellen te bouwen, doch nu van het drie-rijtuig-type, zooals in Nederland.



Belgische Dieseltrein op station Brussel-Zuid.

Kleuren: boven room-geel, beneden licht blauw met donker blauwe bieszen, zooals overigens alle andere motorrijtuigen en autobussen der B.S.M.