



MEDEDELINGEN



van de

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Leuvense weg, 21, Brussel.

Uitgegeven door de PERS- EN DOCUMENTATIEDIENST

Tel. 13.18.70 -- toestellen 3013 en 3057

74897

Nr 75

1 Maart 1957.

NADruk GEWENST.

Wees zuinig met de energie !

In 1956 heeft de N.M.B.S. bijna 250 miljoen kWh verbruikt voor de elektrische tractie en de elektrische verwarming van de treinen.

De Maatschappij heeft er zich op toegelegd om verspiling van die dure energie te voorkomen, en de reiziger kan haar daarbij in zekere mate helpen.

Dit geldt zówel op het gebied van de tractie als op dat van de verwarming !

De voor de tractie verbruikte energie hangt af van velerlei factoren : gewicht van de trein, profiel van de lijn, snelheid van de trein.

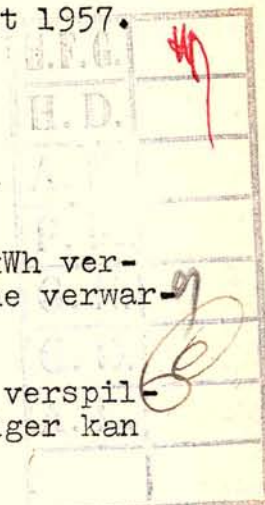
Het zou natuurlijk gemakkelijk zijn het verbruik te verminderen door de rijtijden te verlengen, doch zulks zou indruisen tegen de vooruitgang.

Maar hebt u er al aan gedacht dat, telkens als een trein in een tussenstation langer dan de voorziene tijd stilstaat, de bestuurder daarna sneller zal moeten rijden, dus meer elektrische energie zal moeten verbruiken, om de vertraging in te lopen ?

Stel u een ogenblik voor hoeveel omnibustreinen, met hun talrijke stilstanden, er alle dagen op het net lopen, dan kunt ge er u rekenschap van geven hoeveel dure achteloosheden er kunnen vermeden worden !

Voor de verwarming is het probleem anders.

U hebt misschien zelf ondervonden dat de elektrische verwarming duur is; trouwens, ondanks grote voordelen (geen stof noch reuk) is ze in België weinig verspreid.



Bij de elektrische tractie kan men evenwel bezwaarlijk een ander verwarmingsstelsel toepassen. Zulks is een reden te meer om de warme lucht niet door open vensters te laten ontsnappen !

In werkelijkheid gebeurt dit nochtans dikwijls; en vooral wanneer het weer zacht is, zonder dat de verwarming, die bij het comfort van de treinreis hoort, volledig mag uitgeschakeld worden.

De moderne voertuigen, zoals die van de elektrische motortreinen die op de meeste lijnen in gebruik worden genomen, zijn uitgerust met een stelsel van automatische regeling der temperatuur in de afdelingen.

De bestuurder drukt op een knop en ... de thermostaat zorgt voor de rest.

Maar dan mag hij niet tegengewerkt worden !

Elk rijtuig van een elektrische motortrein is verdeeld in verscheidene grote afdelingen, daar het immers nodig is de rokers van de niet-rokers en de eerste-klassereizigers van de tweede-klassereizigers te scheiden.

Bij wijze van vereenvoudiging werd slechts één thermostaat per rijtuig geplaatst, en de temperatuur van de afdeling waarin dit toestel geïnstalleerd is, bepaalt de regeling van de temperatuur voor heel het rijtuig.

Mijnheer X, die op bezoek is geweest bij een familielid te Leuven, heeft zich wat lang opgehouden en heeft zich dan gehaast om de omnibustrein nog te halen.

Terwijl hij het perron komt oplopen, zoekt hij zich een afdeling uit die bijna leeg is.

Van Leuven tot Neerwinden gaat de reis met de elektrische trein zeer vlug, en men ontziet zich de moeite om hoed, overjas en sjerp af te doen en in het net te leggen.

Voorbij Lovenjoel stelt Mijnheer X. vast dat hij alleen is in de afdeling en hij maakt gauw van die verwachte gelegenheid gebruik om een venster te openen.

Vanaf dat ogenblik komt er een kettingreactie los !

Een vleugje koelere lucht streelt ongemerkt de thermostaat, deze sluit zijn contact, de verwarming begint te werken, in de overige afdelingen van het rijtuig wordt het te warm en de reizigers zetten er eveneens een venster open ...

Indien honderd mensen doen zoals Mijnheer X., indien in honderd rijtuigen een venster een kwartier lang openstaat, dan zal er op het einde van het jaar voor 100 000 F aan elektrische energie verspild zijn.

De N.M.B.S. vraagt u alleen maar om niet te doen zoals Mijnheer X !

Ook dan als u met de dieseltrein of stoomtrein reist, want steenkolen en gezuiverd water kosten ook geld !

—