

Spoorwegadministraties en tram-, autobus- en vliegmaatschappijen geven ons „public service”. Ze hebben als zoodanig aanspraak bij de worsteling met hun problemen op meer aandacht, belangstelling en medewerking van de zijde van het publiek dan waarin ze zich tot dusverre hebben mogen verheugen. Hier in Amerika althans wordt hun arbeid soms ernstig bemoeilijkt door regelende voorschriften zonder tal van hoogere en lagere publieke machten die over hen gesteld zijn, — door steeds stijgende belastingen die ze hebben op te brengen, (in 1925 betaalden ze voor elken dollar voor dividend een dollar en vijf centen aan den fiscus), terwijl bij uitgifte van nieuwe aandelen het publiek zich koel houdt of afwendt, . . . want „the average cash dividend paid on all railroad stock” is van 5,4% in 1911, tot 3,7% in 1920 gedaald, en sedert gestegen tot 4,4% einde 1925.

Voor zoo'n vergoeding trekt dat deel van het publiek dat van een kansje op een extra-winstje houdt den neus op. Het steekt zijn spaarpenningen liever in meer speculatieve maar tevens vaak onbeproeft „Industrials” en in belastingvrije uitgaven van publieke lichamen, als staat, county, city, etc. dan in „rails”.

In 1917 waren de financiële zorgen en nooden van de railroads tot die hoogte geklommen, dat er voor het eerst in de spoorweggeschiedenis van dit land 625 mijlen „track” meer opgebroken dan gelegd werden.

Als het kon een handje te helpen om de velerlei betrekkingen tusschen onze verkeersdiensten eenerzijds en het publiek anderzijds meer zichtbaar en voelbaar te maken, en liever in een overgangstijd als waarin wij leven aan te houden op samenwerking om tot geleidelijke oplossing en bevrediging van de meest urgente problemen en verlangens te geraken, dat lijkt mij de aangewezen weg.

Dertig jaar geleden leek het alsof gas verdrongen zou wor-

den door electrisch licht. Maar het gas heeft zich gehandhaafd en zijn nuttigheidsfeer zelfs uitgebreid.

Voor verwarming hebben we de keus hier tusschen beide en enkele nieuwe mededingers, als olie en zaagsel.

Wat op het terrein van verlichting en verwarming geldt, n.l. dat het oudere en het nieuwe naast elkaar kunnen bestaan, dat zal ook wel van toepassing blijken te zijn op verkeersgebied. Zoolang het vervoer per vliegtuig viermaal zoo duur is als per wiel op rails, mag het eerste een deel van het mailtransport wegstapen, maar het personen- en zeer zeker het goederenvervoer loopen voorshands luttel gevaar van dien kant.

Het verblijvende feit is dat de railroads getrouw blijven aan hun leus: „Move on”, in welken zin je die leus ook neemt.

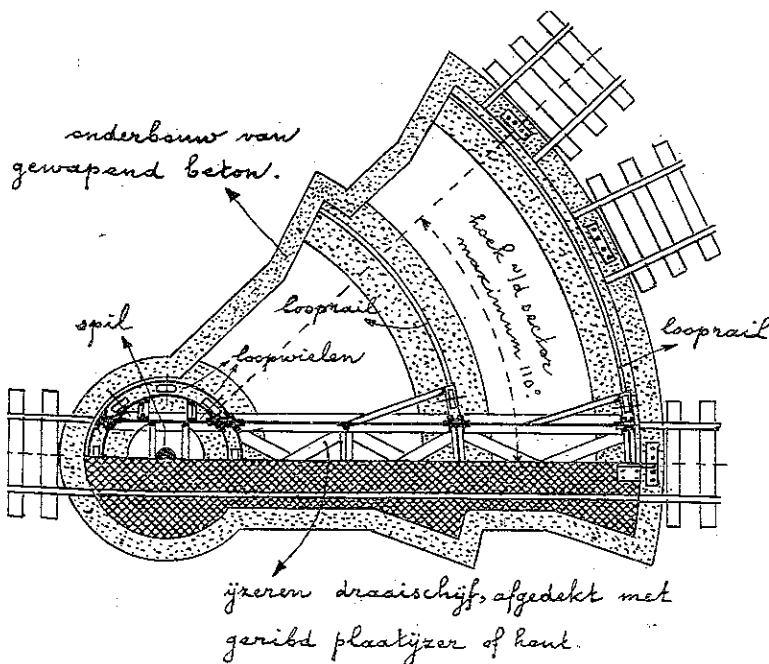
Tegenspoed leidt er het individu toe een kijkje naar binnen te slaan, en de uitwerking op zijn karakter is veelal gunstig; concurrentie heeft de „roads” wakker gehouden en hun hogere prestaties zijn het publiek ten goede gekomen.

Ten slotte een vriendelijk verzoek aan mijn lezers, die over onderwerpen in mijn schetsen besproken of wat er mee verband houdt, wat hebben te vragen, — een meningsverschil te uiten, of die mij een vuistvol „subjects” wenschen te sturen, waarover zij mij willen uithooren.

Voor die correspondentie via Kamer 63, Hoofdbureau Ned. Spoorwegen, Utrecht, houd ik mij warm aanbevolen. Ik zal ze niet lang op bescheid laten wachten.

Zooals een kerk het milieu is waar geen hoorder het spreekmonopolie aan predikant, pastoor of rabbi betwist, zoo kan een tijdschrift er slechts bij winnen, als de belangstelling in wat uit den kathedraal komt levendig genoeg is om een echo onder het gehoor te wekken.

## De Sectordraaischijf.



Afb. 1.

L. B. — Draaischijven zijn onmisbare onderdelen van de uitrusting van een spoorweg.

Locomotieven moeten omgedraaid worden, wagens wensch-

men van richting te doen veranderen, zonder daarvoor veel ruimte in te moeten nemen.

Zoo heeft de spoorweg dus locomotiefdraaischijven, waaraan vooral wat middellijn en draagvermogen aangaat, steeds hogere eischen worden gesteld en bovendien wagensdraaischijven, waarvan noch het draagvermogen, noch de constructie in de laatste veertig jaren belangrijk zijn veranderd.

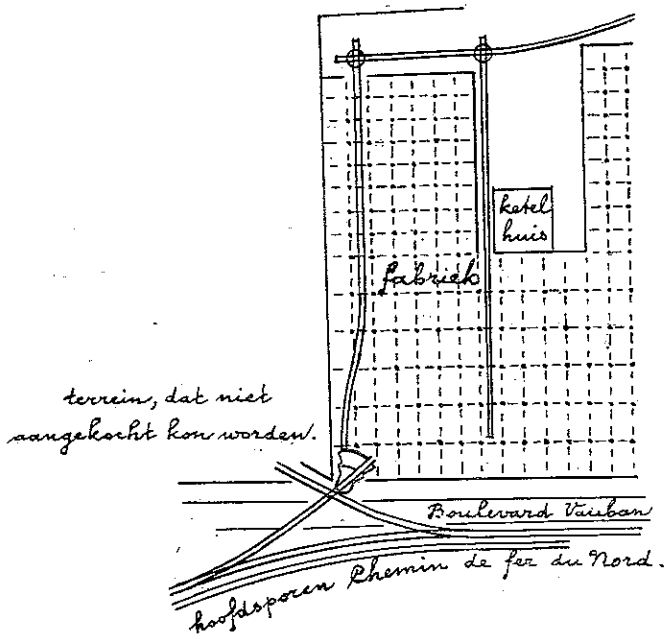
Echter is op dit gebied thans iets nieuws verschenen. De Société de Construction d'Embranchements Industriels te Parijs brengt een mij tot nu toe onbekend type in den handel, dat zij de „sectordraaischijf” noemt.

Alvorens aan de hand der aan een prospectus ontleende teekeningen een korte beschrijving te geven van deze draaischijf, wil ik er op wijzen, dat wagensdraaischijven in het buitenland, vooral in Frankrijk, België en Engeland, op ruime schaal toegepast worden, zoowel op goederenemplacementen als bij spoorverbindingen op particulier terrein.

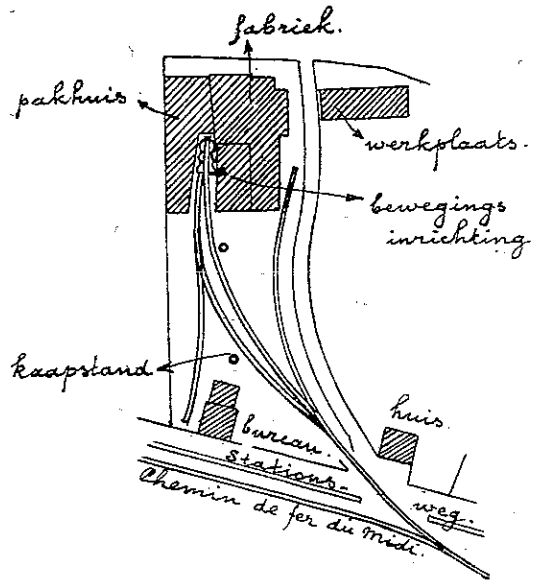
Trof men ook in ons land ter bediening van goederenloodsen en loswezen op oudere stations vroeger meermalen draaischijven aan, deze zijn thans meerendeels verdwenen en waar dit mogelijk was vervangen door wisselverbindingen, die tot een veel vlottere bediening met rangeerdeelen van een groot aantal wagens in staat stellen, terwijl de draaischijf gelegenheid geeft slechts wagen voor wagen over te brengen.

Toch zijn er op de goederenstations nog verschillende gevallen, waarin bijzondere omstandigheden de toepassing van wagensdraaischijven noodig maken, men denke slechts aan de bediening van kolentippen.

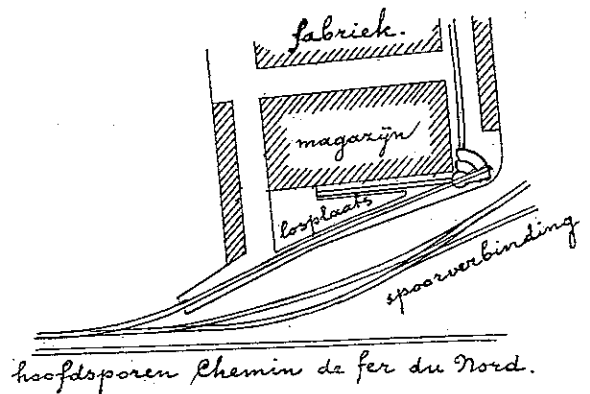
Veelvuldiger treft men draaischijven in ons land aan in de centrale werkplaatsen en op particuliere spoorverbindingen,



Afb. 2.



Afb. 3.



Afb. 4.

waar het bezwaar, dat slechts één wagen tegelijk overgebracht kan worden, zich minder doet gevoelen. Dat ook met behulp van een draaischijf een betrekkelijk groot aantal wagens per dag behandeld kan worden, leeren ons de bovengenoemde draaischijven bij kolentippen en in spoorverbindingen als van de Gist- en Spiritusfabriek te Delft.

Toch is de betrekkelijke groote ruimte, die een wagentraaischijf met cirkelvormigen kuip inneemt, nog meermalen een bezwaar om voor den spoorwegdienst of voor den gebruiker eener spoorverbinding de meest gewenschte oplossing van het sporenplan toe te passen. De sectordraaischijf zal ons ongetwijfeld tot oplossingen in staat stellen, die met een cirkelvormige schijf niet te bereiken zijn.

Wat is nu het kenmerkende van een dergelijke sectordraaischijf?

Zooals uit afb. 1 blijkt, bestaat zij uit een stalen liggerconstructie, waarop de spoorstaven rusten en welke constructie om een as kan draaien, daarbij door wielen rustend op drie looprails. De looprail, die het dichtst bij de as is gelegen, vormt een geheel cirkel, de twee meer naar buiten liggende looprails echter strekken zich uit over een gedeelte van de cirkels, die men om de as kan beschrijven.

De draaischijf kan zich dus slechts bewegen over den sector, bepaald door de lengte der twee buitenste looprails, maar het groote voordeel is, dat zij ook veel minder plaats inneemt.

Hoe men daarvan partij kan trekken, blijkt uit de afbeeldingen 2, 3 en 4, die ik eveneens aan het prospectus ontleende en die slechts weinig toelichting zullen behoeven.

Afb. 2 geeft een oplossing van het geval, waarin door de onmogelijkheid om aangrenzend terrein te koopen, de toepassing van een cirkelvormige draaischijf uitgesloten is en men met behulp van een sectordraaischijf toch de fabriek met een spoor weet binnen te komen. Afb. 3 geeft aan, hoe men in de beperkte ruimte naast een magazijn toch nog een sectordraaischijf heeft weten onder te brengen, die het mogelijk maakt sporen aan twee zijden van het gebouw te bereiken. Met een cirkelvormige draaischijf ware dit niet gelukt.

Een aardige toepassing geeft ook afb. 4, waar men twee naast elkander liggende sporen aan den kop in een nauwe opening tusschen de gebouwen verbonden heeft door een sectordraaischijf en niet door een wissel met kopspoor, waarvoor de benodigde lengte ontbrak of door een rolwagen, die een grootere breedte zou vereischen dan beschikbaar was.

Deze paar voorbeelden (het prospectus geeft er nog enig meer) toonen wel aan, dat de sectordraaischijf in moeilijke gevallen een oplossing kan geven, daar waar de cirkelvormige draaischijf, de wisselverbinding of de rolwagen ons in de steek laten.

## Nieuwe Uitgaven.

*Indische Reclame voor Toerisme.*

R. — Bij de firma Kolff te Weltevreden is een nieuwe door S.S. en Tr. uitgegeven folder (no. 3) verschenen getiteld „Vl. East-Java and Bali!”

Evenals de eerste twee van deze serie, welke tot een bezoek a Sumatra en Java uitlokten, is ook deze laatste in den trits buitengewoon smakelijk uitgevoerd. Talrijke foto's van den Teng Tosari en de Idjen hoogvlakte, dus van Oost-Java, verlichten eene zijde van den folder, terwijl de andere zijde door platen, kaarten van Balineesche tempels, volksspelen en natuurtafereel wordt ingenomen.

Deze folderuitgave, welke met de verschijning van deze derdreefste complete is, zal niet nalaten de aandacht van Amerikaansche toeristen op ons mooi Insulinde als toeristenland te vestigen.

*The Beyer-Peacock Quarterly Review, Oct. 1928. Vol. 2. No. 4.*

R. — Van dit keurig uitgevoerde periodiek maken we afzonderlijke melding, omdat daarin voorkomt het 2e stuk van The development of the Locomotive Practice of the Former Company for work of the Dutch State Railways met talrijke afbeeldingen van materieel, stadsgezichten van Utrecht, Delft enz., administratieve gebouwen der Ned. Spoorwegen.