De Ontwikkeling in het Verkeer

❖ ❖ ❖

IN DE VEREENIGDE STATEN

Wij zeiden aan het slot van ons vorig artikel dat van 1830 af de snelle ontwikkeling begon van het Engelsche spoorwegnet.

Dit Engelsche voorbeeld werd direkt in de Vereenigde Staten nagevolgd. Nog in hetzelfde jaar, waarin de lijn Manchester-Liverpool geopend was (1830), vond de opening van den eersten Amerikaanschen spoorweg (Baltimore-Ellicotsmills) plaats. Binnen enkele jaren overtrof de lengte van het Amerikaansche spoorwegnet verre die van het Engelsche. Voor de Vereenigde Staten, waar de afstanden zoo groot waren en een net van straatwegen, gelijk in West-Europa bestond, ontbrak, was 't nieuwe verkeersmiddel trouwens nog veel belangrijker dan voor Engeland. De spoorweg beteekent in Amerika nog heel wat meer dan de bespoediging en uitbreiding van 't verkeer door de machinale kracht. Hij dient er niet alleen om bestaand verkeer te bevorderen, maar om de bewoning en bebouwing zelf van nieuwe gebieden mogelijk te maken.

OP HET VASTELAND VAN EUROPA

In 1832 wordt de eerste spoorweg op het vasteland van Europa geopend, de lijn Saint-Etienne-Andrézieux, in Frankrijk. Daarna volgden België (Brussel-Mechelen, 1835), Oostenrijk en Rusland (1838). In Duitschland wordt de eerste spoorweg van meer dan lokale beteekenis, de lijn Leipzig-Dresden, in 1839 voltooid (de in 1835 geopende spoorweg Neurenberg-Fürth was een lijntje van 6 K.M.) en in hetzelfde jaar komt ook de eerste Nederlandsche spoorweg, Amsterdam-Haarlem, tot stand.

WAT BELGIE DEED...

De ijver om de nieuwe verkeersmogelijkheden te benuttigen was destijds in België heel wat grooter dan in Nederland. Reeds in Oktober 1830 werd door een kommissie van industrieelen en grondeigenaren een voorstel ingediend, strekkend om Rijn en Schelde door een spoorweg te verbinden, ten einde België in staat te stellen met de Nederlandsche Rijnvaart mede te dingen. In 1833 diende de Belgische regeering een wetsontwerp in, tot den aanleg, voor rekening van den Staat, van spoorwegen, welke de zeekust en de Schelde met de Maas en den Rijn zouden verbinden, en dit ontwerp werd in beide Kamers met een groote meerderheid aangenomen.

...EN WAT NEDERLAND

Vijf jaar later werd in Nederland door de 2de Kamer het wetsvoorstel tot het sluiten van een leening voor den aanleg van een spoorlijn van Amsterdam naar Arnhem, met... 46 stemmen tegen 2 verworpen. Eén jaar tevoren was bij koninklijk besluit koncessie verleend voor den aanleg van de lijn Amsterdam-Haarlem. Deze regeeringsdaad vond echter volstrekt geen algemeene instemming. Nog in 1837, verklaarde de Koninklijke Pruisische agent der postwagens en titulair postmeester te Arnhem, dat voor het aanleggen van den stoomweg tusschen Amsterdam en Haarlem uitsluitend het zinnelijk genot pleit en meende hij, dat een bevrediging van deze zinnelijke begeerte met ernstige ekonomische nadeelen gepaard zou gaan, doordat de doorreizende vreemdelingen, het landje als het ware doorvliegende in weinige uren, in geene de minste verteringen, hoe ook genaamd, zouden behoeven te vervallen.

Het lage peil van de ekonomische ontwikkeling, het vrijwel geheel ontbreken van een moderne groot-industrie, welke een snel en massaal goederentransport zou hebben vereischt, èn de omstandigheid, dat Nederland vele goede waterwegen bezat, hadden ten gevolge, dat er destijds voor het vrachtvervoer geen sterke behoefte aan spoorwegen bestond, terwijl men voor het personenvervoer zich tevreden stelde met de knusse trekschuiten en de — heel wat minder gerieflijke — diligenties. De opening van de lijn Amsterdam-Haarlem, in 1839, was dan ook niet het begin van een snelle ontwikkeling van het Nederlandsche spoorwegnet; die ontwikkeling had integendeel aanvankelijk een uiterst traag verloop, eerst tegen 1860 begon er schot in te komen. Dat ook na den aanleg der eerste spoorwegen het leven in Nederland nog niet bepaald « met stoom » ging, blijkt uit de in het in 1844 verschenen tarief voor het vervoer van reizigers voorkomende bepaling : « De reizigers worden verzocht een kwart uur vóór den vertrektijd op de stations tegenwoordig te zijn. Vijf minuten vóór den vertrektijd worden de kantoren tot afgifte der plaatsbriefjes gesloten. »

FRANKRIJK OOK BLEEF ACHTERWEGE

Ook in Frankrijk duurde het vrij lang eer men op eenigszins groote schaal tot den aanleg van spoorwegen overging. De eerste belangrijke Fransche lijnen — Parijs-Rouaan en Parijs-Orleans — werden pas in 1843 geopend. De behoefte aan spoorwegen werd trouwens in Frankrijk niet zoo sterk gevoeld als in andere landen, omdat het reeds een, voor dien tijd, voortreffelijk net van verkeerswegen, straatwegen, rivieren en kanalen — bezat.

Welke zonderlinge spookbeelden destijds ook in de knapste koppen huisden, blijkt uit het felle verzet van den grooten natuurkundige Arago tegen het plan van een spoorwegtunnel. Hij verklaarde (het betrof een tunneltje van 800 m. bij Saint-Cloud) zonder aarzelen, dat hij bij zoo'n plotselingen overgang van warmte naar koude bezweet geraakte, dat personen onpasselijk zouden worden en dat zij zware verkoudheden, longontsteking, pleuris zouden oploopen !

De vermaarde staatsman en historicus Thiers deelde nog, in 1836, toen hij premier en minister van Buitenlandsche Zaken was, aan het parlement mede, dat naar zijn overtuiging de toekomstmogelijkheden voor het spoorwegverkeer zeer beperkt waren en dat dit zich slechts langzaam zou ontwikkelen !...

Deze meening werd gedeeld door den minister van handel, Hippolyte Passy, die, schoon een verstandig en vooruitstrevend man, zeide, dat zoo de voordeelen van de spoorwegen voor het personenvervoer onbetwistbaar waren, het geenszins bewezen was, dat zij ook ten opzichte van het vervoer van koopmansgoederen bestonden.

BEHOUDSGEZINDHEID IN DUITSCHLAND

In Duitschland stonden vóór den spoorwegaanleg de verkeerswegen — zoowel de kanalen als de landwegen — verre ten achter bij die van Frankrijk en Engeland. Hoe het destijds met het personenvervoer tusschen twee van de grootste Duitsche steden gesteld was, blijkt uit Wilhelm von Kügelgen's «Jugenderinnerungen eines alten Mannes » (Jeugdherinneringen van een oud man) : « Tusschen Leipzig en Dresden reden toentertijd twee personenpostwagens, de z. g. gele en groene koets. De eerste van deze beide reisgelegenheden schokte zoo, dat lijf en ziel gevaar liepen, van elkaar gescheiden te worden; daarom plachten voorzichtige menschen de andere, iets zachtere te kiezen. Evenwel was ook deze nog van dien aard, dat men het soms uitschreeuwde van de pijn. »

Het konservatisme was in Duitschland nog sterker dan in West-Europa en de energieke propaganda, welke Friedrich List na zijn terugkeer uit Amerika, waar hij de groote beteekenis van de nieuwe vervoermiddelen had leeren kennen, voor den aanleg van spoorwegen voerde, stuitte aanvankelijk op fel verzet.

De postmeester-generaal van Pruisen, Nagler, een man die zich zeer verdienstelijk had gemaakt door de verbetering van de straatwegen en van het postwezen, schreef nog in 1838 :

« Ik laat elken dag verscheidene postwagens met zes zitplaatsen voor passagiers naar Potsdam rijden en er zit nooit iemand in. Nu wil men zoowaar een spoorweg daarheen aanleggen ! Wanneer ge uw geld absoluut wilt kwijt raken, gooi het dan liever direkt het raam uit dan het voor zulk een onzinnige onderneming beschikbaar te stellen. »

Zijn vorstelijke meester, koning Friedrich Wilhelm III, was het gloeiend met hem eens en verklaarde : « Ik kan me niet voorstellen, dat het heel veel voor ons geluk zou uitmaken, of we al dan niet een paar uur vroeger in Potsdam aankomen. »

Ook de medische wetenschap liet zich niet onbetuigd. Het « Obermedizinalcollegium » van Beieren verklaarde : « dat het personenvervoer met stoomwagens in het belang der openbare gezondheid verboden dient te worden; de snelle beweging zou onvermijdelijk hersenziekten veroorzaken; reeds alleen de aanblik van een snel voortsuizenden trein zou die ziekten kunnen veroorzaken, zoodat geëischt moet worden, dat aan weerskanten van den spoorweg een minstens vijf voet hooge schutting wordt opgericht. » Toen de lijn Leipzig-Dresden door een tunnel geleid moest worden, waarschuwden medische adviezen, « dat menschen op leeftijd door de plotselinge verandering van den luchtdruk licht door een beroerte zouden kunnen worden getroffen ».

Toen het verzet overwonnen was, heeft men echter in Duitschland bij den spoorwegaanleg meer voortvarendheid getoond dan in Frankrijk. In 1850 was de totale lengte der Duitsche spoorlijnen ongeveer het dubbele van die der Fransche lijnen. Onder de regeering van Napoleon III heeft Frankrijk het verschil voor een groot deel ingehaald, maar toch was bij het einde van diens bewind, in 1870, de lengte van het Fransche spoorwegnet geringer dan die van het Duitsche, dat echter toen nog verre overtroffen werd door het spoorwegnet van het veel minder uitgestrekte Engeland.

ERRATUM

Wij hebben vergeten te melden dat op de landelijke vergadering van groep XI (werklieden der exploitatie) de afdeeling Kortrijk vertegenwoordigd was.

Hiermede is dit verzuim hersteld.

AUTOBUSLIJNEN

Het wetsontwerp der Engelsche Spoorwegmaatschappijen, waarbij hen verlof wordt gegeven ook autobuslijnen in exploitatie te nemen, is in tweede lezing met 399 stemmen tegen 42 in het Lagerhuis aangenomen. Het is thans zeer onwaarschijnlijk, dat bij de eindstemming eene meerderheid tegen het ontwerp zal gevonden worden. Een ernstige tegenstand in het Hoogerhuis is eveneens niet te verwachten.

Aan de Spoorwegen.

DE KWESTIE DER INGENIEURS

« De ambtenaren van den bewegingsdienst werden nooit geraadpleegd ! »

Eén onzer Antwerpsche vrienden, ambtenaar van den bewegingsdienst, schrijft ons :

« Met veel belangstelling heb ik het artikel gelezen, verschenen in de « Eendracht » van 15 dezer, waarin een antwoord gegeven werd op de vraag of de groote stations moeten bestuurd worden door ingenieurs.

Het is wel zooals in het artikel gezegd wordt. Wij, agenten en ambtenaren van den bewegingsdienst, zijn nooit geraadpleegd geworden toen er kwestie was de spoorweginstellingen uit te breiden of er nieuwe aan te leggen.

De exploitatiedienst, welke deze moest benuttigen, werd slechts — voor den vorm — geraadpleegd wanneer de plannen volledig afgewerkt waren.

Hoe verkeerd was dat ! Het is toch vanzelfsprekend, dat de exploitatiedienst, — volledig op de hoogte van de noodwendigheden van het bedrijf — het recht moest hebben de groote lijnen aan te geven van de vereischte installaties, al wat de techniek betrof aan de zorg overlatende van de bevoegde diensten.

Maar jawel ! Het was de ingenieur, die nooit treinen gevormd had en nooit de rangeeringen bestuurd, die dus niet de minste ondervinding opgedaan had betreffende de werkzaamheden in een groot station, welke in 't kraam moest komen van het plan eener ideale statie.

Ik heb altijd opgemerkt, dat wie geen aanleg had, toen hij de banken van het atheneum verliet, deze ook niet verkreeg op de banken der universiteit.

De hoogeschool leert aan den verstandigen leerling een stiel e n n i e t s m e e r .

Welnu, onze staties zijn o n z e universiteiten. Daar leeren wij den stiel, menschen te leiden en wagens te maneuvreeren.

Wij hebben geen universitaire studiën gedaan; dat belet niet dat men ons medezeggenschap had moeten verleenen bij de opvatting der plannen; dan hadden de werken een maximum van voordeelen geboden en slechts een minimum van nadeelen.

Wil dit zeggen dat, in onze huidige stations, alles slecht of alles goed is ? Wel neen ! De treinen rijden in en uit; de wagons worden gerangeerd en geklasseerd. Versperringen doen zich echter al te dikwijls voor. W worden er mede bedreigd iedere maal dat de mist zijn donker floers over de Schelde-wateren verspreidt.

Indien wij er in gelukken den toestand te redden, is zulks te danken aan de wilskracht en het wijs beleid van eenen staf van ambtenaren en agenten van den bewegingsdienst, die een verstandig gebruik weten te maken van de onvoldoende instellingen en al hunne krachten inspannen om de spoorlijnen der reizigerstreinen vrij te houden.

De ambtenaren van den bewegingsdienst hebben de bewijzen van hunne kunde geleverd. Zij hebben moeten deelnemen aan moeilijke wedstrijden. Zij hebben hunn graad slechts verworven na een leven van moesten arbeid (waarvan ongeveer 2,000 nachten).

Mijn bescheiden meening is dat zij waardig zijn aan dezelfde tafel te werken als ingenieurs, die slechts op nuttige wijze hun arbeid kunnen aanvangen, nadat zij de voorstellen van de eersten onderzocht hebben.

Vindt gij zulks ook niet? »

Ons even bescheiden oordeel is, dat onze Antwerpsche kameraad volkomen gelijk heeft.

Het kader der boekhouders

Een delegatie van het N. S. heeft een onderhoud gehad met den heer bestuurder van het personeel over de agenten, welke gelukt zijn in het examen van boekhouder.

Aan de delegatie werd gemeld, dat de Nationale Maatschappij besloten had, dat de boekhouders van derde klasse eene nieuwe proef zouden moeten doorstaan gelijk aan deze welke opgelegd wordt aan de tusschengeschakelde klerken voor de bediening van ambtenaar.

De boekhouders van tweede klas zullen automatisch overgaan tot de eerste klasse.

Binnen kort zal een nieuw examen uitgeschreven worden voor vier bedieningen van hoofdboekhouder.

Aan dit examen zal heel het personeel mogen deelnemen.

Ten aanzien der bezoldiging der boekhouders van derde klas werd ons medegedeeld dat hun barema is bepaald geworden in overeenstemming met dit der klerken.

De overeenstemming, die in 1927 bestond tusschen de bedragen van het barema der boekhouders van derde klasse en deze van het barema der klerken, is behouden gebleven in 1928.

Zoo wordt, bijv., het oude bedrag van 6,700 (11,000 op 1-1-1927) van den klerk 14,800 met het jaar ancienniteit.

De boekhouder van derde klas, die destijds aan 6,700/11,000 genoemd werd, kan dus slechts 14,800 bekomen met één jaar ancienniteit.

Maar daar hij de tegoedmaking van één jaar moet bekomen krachtens zijn welgelukken in het examen van boekhouder, zal hij bevorderd worden tot 14,800 met twee jaren dienstouderdom of liever tot 16,000 met 0 dienstouderdom, vermits eene bevordering van 14,800 tot 16,000 toegekend wordt na twee jaar.

In de Post.

Bij de Brievenbestellers te Antwerpen

EEN ONGEHOORDE TOESTAND

DE BESTELLERS WORDEN ALS MUILEZELS BELADEN !

Onlangs werden wij in de gelegenheid gesteld een bezoek te brengen aan het bureel van Antwerpen I.

Nooit hadden wij durven vermoeden dat de brievenbestellers onzer groote havenstad in zulke slechte voorwaarden moesten arbeiden !

Tot de zaal van den uitreikingsdienst geraakt men langs een gebrekkigen trap. In de zaal zelf stinkt het letterlijk. Bedorven lucht, stof en ziektekiemen worden er met volle teugen ingeademd. Hoe onze Antwerpsche broeders het in zulke atmosfeer kunnen uithouden is ons een raadsel !

De zaal is veel te klein. Bij gebrek aan plaats staan de banken der bestellers zoo dicht bij elkander dat de goede uitvoering van den dienst er grootelijks door belemmerd wordt.

Dat de ruiten van sommige vensters bijna ondoorschijnend zijn geworden, zal niemand verwonderen wanneer men weet dat ze zoo ongeveer elke maand é é n m a a l gekuischt worden !

Wij hebben ook opgemerkt dat de meeste bestellers hun mantel opgevouwen op hun schap legden of hem eenvoudig aanhielden. Kapstokken zijn er namelijk bijna niet... althans niet in de zaal. In de zaal is er geen plaats voor en ze liggen in den kelder te verroesten !

Er bestaat ook een lift om de stukken op en af te voeren, maar... hoe dikwijls is hij buiten dienst ?... De kantoorloopers moeten dan ook met zware manden op hun schouders van beneden naar boven en van boven naar beneden. Waarom geen ploeg dokwerkers aangeworven ?

Deze toestand is de Hoogere Overheid niet onbekend, vermits sedert lang vóór den oorlog tot het heropbouwen der zaal van het personeel besloten is. Doch om de gewoonte er van niet te verliezen schuift men de uitvoering op de lange baan. Dat het personeel in afwachting moet voortsukkelen is immers maar bijzaak ?

Natuurlijk is de besparingspolitiek der laatste jaren aan dezen toestand niet vreemd. De vraag is echter of zulke « besparingen » niet eerder tot verkwistingen leiden ?

Wat er van zij, aan den toestand dient een einde gesteld, zoowel met het oog op de waardigheid van het beheer als op de goede uitvoering van den dienst en op normale arbeidsvoorwaarden voor onze kameraden.

Wat het voorbereidende werk van de eerste uitreiking betreft, kan niet betwist worden dat de brievenbestellers blijken gaven van de grootste toewijding en zelfopoffering.

Hier werd eens te meer bewezen dat de reglementen grootendeels slechts theorie zijn.

Hoe sommige bestellers het aan boord leggen om hun ronde te doen, terwijl ze als muilezels beladen zijn, kunnen we maar niet begrijpen. Talrijk waren diegenen, die het bureel verlieten met een vracht van 2 5 à 3 0 k i l o g r a m ! Totnogtoe wordt het vaststellen der maximumvracht aan het oordeel der onmiddellijke oversten overgelaten. De kwestie is juist aan een studie onderworpen in de vakgroepen der afdeelingen van het Nationaal Syndikaat. Het beheer moet, kost wat kost, stelling nemen in deze zaak, want de huidige toestand grenst werkelijk aan het onmogelijke.

Het Nationaal Syndikaat zal niets verwaarloozen om hoogervermelde wantoestanden te doen verdwijnen.

Wij hopen dat onze Antwerpsche kameraden ons zullen steunen, dat zij met man en macht zullen werken aan de versterking onzer organisatie en dat ze niet zullen rusten zoolang de laatste postman niet tot onze organisatie behoort.

Telegraaf en Telefoon.

De hulpelektriekwerkers

WAAKT !

Kort geleden was er in de hoogere sferen sprake van het afdanken van honderden hulpelektriekwerkers. Het zijn natuurlijk de jongsten, die het eerst zouden zijn getroffen geworden, de jongeren bij wie de onverschilligheid juist het grootst is !

Wij stellen vast dat de administratie steeds meer en meer hare toevlucht neemt tot particuliere ondernemers voor het uitvoeren van allerlei werken.

Het gevaar der afdankingen blijft hierdoor bestaan.

Te Charleroi, namelijk, zouden minstens een vijftigtal hulpelectriekwerkers afgedankt worden, indien de droom van den netoverste verwezenlijkt moest worden.

Een hulpelektriekwerker, die onverschillig blijft aan onze beweging, die zich niet sch art onder de banier van het Nationaal Syndikaat, delft zijn eigen graf.

Zullen de hulpelectriekwerkers luisteren naar onze waarschuwende stem ?

ROND DE PEREKWATIE

Tot hiertoe kwam de Perekwatie-Kommissie nog niet bijeen. De verschillende voorstellen van het N. S. zijn dus nog niet onderzocht geworden.

Men heeft ons nochtans verzekerd, dat, binnen kort, eene vergadering der kommissie zal plaats hebben en dat eene beslissing zal genomen worden betreffende de verschillende kwesties, die de agenten van ons departement aanbelangen.

DE TOEKOMST VAN DE TELEGRAFIE

◆ ◆ ◆ ◆ ◆

Ten titel van dokumentatie geven wij een artikel verschenen in het veelgelezen blad : « Ekonomisch-statistische Berichten » onder handteekening van den heer Forge te Londen.

De effektenbezitters en tot op zekere hoogte ook het publiek in Engeland zijn onlangs onthaald op een serie berichten betreffende de telegrafische verbinding met overzeesche gebieden, die in een acuten vorm de tegenstelling tusschen de respektievelijke verdiensten van de kabeltelegrafie en de draadlooze telegrafie hebben opgewekt. Het gevolg is geweest, dat er veel over dit onderwerp gesproken en geschreven is, maar het grootste gedeelte was erop gericht de bezitters van effekten van kabelmaatschappijen gerust te stellen over de waarde van hun beleggingen en er is slechts weinig gezegd over de situatie,die ontstaan is en haar waarschijnlijke ontwikkeling. Toch is deze kwestie van wereldbeteekenis. Niet alleen in dien zin, dat eventueel de kabelmaatschappijen overal de invloed zullen ondervinden van de konkurrentie met het draadlooze « beam » systeem (met gerichten zender) of latere verbeteringen, maar meer in algemeenen zin, want er bestaat weinig twijfel, dat het draadloos zenden van berichten, nieuws en zelfs van foto's van dokumenten, enz. in toenemende mate algemeen zal worden, wanneer de kosten verminderd en de methoden verbeterd zijn.

Zooals ik den toestand op het oogenblik zie, schijnen er twee verschillende standpunten te zijn, n. l. dat van den effektenbezitter en dat van den telegramverzender. Deze zijn niet met elkaar in strijd, integendeel, zij moeten met elkaar in overeenstemming worden gebracht, maar het is noodzakelijk hen gescheiden te houden. Van het standpunt van den Britschen bezitter van effekten van kabelmaatschappijen schijnt er geen reden te zijn voor paniek. Van het standpunt van dengene, die een goedkoope en betrouwbare verzending wenscht, gekombineerd met snelheid voor berichten over lange afstanden, schijnt de draadlooze telegrafie met alle wettige middelen te moeten worden gesteund en aangemoedigd. Op het oogenblik bedekt een netwerk van kabels alle landen van de wereld, die in sommige gevallen in het bezit zijn van en gekontroleerd worden door partikuliere maatschappijen en in andere gevallen geheel of ten deele geexploiteerd worden door de verschillende regeeringen of op grond van exploitatie-overeenkomsten met overheidsorganen. Aan den anderen kant staat de Marconi-company met haar tallooze dochtermaatschappijen, die met gelijke concerns samenwerkt, waarmede zij patenten en berichten uitwisselt, zooals met de Radiomaatschappijen in Amerika, Brazilie en Argentinië. **Sinds de nieuwe « Beam »-diensten in werking zijn getreden, zijn de ontvangsten van de kabelmaatschappijen, die op dezelfde routes werken, aanzienlijk verminderd.** De laatste zijn gedwongen geworden hun tarieven meer dan eens te verlagen en alleen door al te lang uitgestelde bezuinigingen, zijn zij in staat geweest hun winsten te handhaven, ten minste op papier, tot aan de publikatie van hun jongste verslagen. De uitlatingen, eenige jaren geleden, van hun direkteuren, die ten slotte kulmineerden in een verzoek aan de regeering om een subsidie, zijn dan ook een duidelijke aanwijzing van de vrees, dat zij niet in staat zullen zijn in een niet al te ver afgelegen toekomst op een kommercieele basis met de draadlooze maatschappijen te konkurreeren.

Wanneer men naar de reden daarvan vraagt, is het antwoord niet ver te zoeken. De aanlegkosten van kabels zijn, vergeleken met de oprichting van draadlooze installaties volgens het « Beam »-systeem, die hetzelfde werk doen, aanzienlijk veel grooter en de onderhoudskosten zijn eveneens veel hooger. De Marconi-company stelt de verhouding op tien tot één.

Verder zijn de bedrijfskosten voor de draadlooze maatschappijen nu reeds iets geringer en men kan op verdere belangrijke verlagingen rekenen, indien de methode van facsimile-reproduktie, waarmede nu proeven genomen worden, blijkt te voldoen. Het laatstgenoemde punt houdt eveneens de belangrijke kwestie van snelheid van verzending in, want de maatschappij zal niet tevreden zijn met een fotografische methode, waarin de factor tijd een groote rol speelt. Dit punt brengt den onderzoeker tot de kern van de geheele zaak. In de afgeloopen twintig jaar zijn er groote verbeteringen aangebracht in de techniek van de kabelverzendig, waardoor het aantal woorden, dat per uur verzonden kan worden, zeer vele malen is vermeerderd. Het belang van de draadlooze telegrafie is echter zoo uitgebreid en opent zooveel nieuwe wegen voor exploitatie, dat de Marconi-company, wil zij haar voorrang behouden, betere verbindingsmethoden zal moeten ontdekken of ten minste die, welke reeds in haar bezit zijn, moeten verbeteren. Indien zij dat niet doet, zal een ander het doen. Voor de kabelmaatschappijen schijnt een dergelijke ontwikkeling niet waarschijnlijk. Tegenwoordig zegt men echter, dat het gebruik van kabels drie hoofdvoordeelen heeft, omdat zij geheimer, betrouwbaarder en in sommige gevallen vlugger werken. Vooral oppert men, dat zij noodzakelijk zijn in oorlogstijd, daar draadlooze mededeelingen opgevangen kunnen worden.

Wat de snelheid en de betrouwbaarheid betreft, schijnt er geen reden te zijn te veronderstellen, dat deze na verloop van tijd niet beter zullen worden en het schijnt twijfelachtig of het argument van betere geheimhouding zooveel waarheid bevat. Toegevende, dat het gemakkelijker is een draadlooze mededeeling op te vangen, dat het mogelijk zou zijn een code uit te vinden, die het zeer moeilijk zal maken om boodschappen te ontcijferen binnen een zoo korte tijdsruimte, dat die van waarde kan zijn voor den vijand. Aan den anderen kant zou het gemakkelijker zijn een kabel door te snijden dan een draadlooze mededeeling in de war te sturen; vooral indien en wanneer het systeem van draadlooze wereldverbinding volmaakt is en alternatieve wegen voor verzending verschaft.

Nochtans vervullen de kabels een zeer nuttige funktie en zullen het waarschijnlijk nog wel doen in de eerstkomende jaren. (1).

(1) Dezer dagen is in Engeland een rijkskonferentie gehouden, waar de voorzitter Sir John Gilmour in herinnering bracht, dat de konferentie bijeengeroepen is om een onderzoek in te stellen naar den toestand, die is ontstaan tengevolge van de konkurrentie tusschen gerichte draadlooze telegrafie en het kabelverkeer.

Er zal een aanbeveling gemaakt worden aan de verschillende regeeringen met het oog op de door haar te volgen politiek in deze kwestie. RED.

HOE MOET HET WACHTGELD BEREKEND WORDEN DER OUD-STRIJDERS, WELKE IN BESCHIKBAARHEID GESTELD WORDEN ?

Een beslissing van den heer Jaspar

Volgens het Koninklijk Besluit van 6 Mei 1923 moet het wachtgeld der in beschikbaarheid gestelde agenten op denzelfden grondslag berekend worden als het pensioen.

Dit wil zeggen dat men voor het bepalen, zoowel van het wachtgeld als van het pensioen, hetzelfde aantal dienstjaren in aanmerking neemt.

Onze kameraden weten dat de oorlogsjaren voor de oud-strijders dubbel of driedubbel tellen.

De heer Jaspar heeft thans eene beslissing genomen, luidende dat de militaire diensten, voor wat het wachtgeld betreft, slechts v o o r h u n n e n w e r k e l i j k e n d u u r kunnen in rekening gebracht worden.

Zulks is onaanneembaar en in strijd met het Koninklijk Besluit. Deze beslissing benadeeligt de oud-strijders en oorlogsinvaliden. Het spreekt dan ook vanzelf, dat wij onmiddellijk in deze zaak zullen optreden.

IN DE POST

Uit onze Internationale

Wij lezen in « Postnachrichten » van Maart l.l., volgende nieuwsjes, medegedeeld door onze Internationale van P. T. T.

« Toelating tot de I. P. T. T. heeft gevraagd en vereeniging « Eastern Staff's Association » genaamd in Athene (Griekenland). Deze vereeniging telt 350 leden.

» De Australische Postbond « Amalgamated Postal Workers » is in verzet gekomen tegen de bepaling, welke aan Overheidspersoneel een candidatuur voor het Parlement verbiedt.

» In Dantzig is naast den bestaanden Dantziger Beambtenbond, eene moderne organisatie opgericht, welke laatste in onderscheiding met den ouden bond, voor een onbeperkt vereenigingsrecht voor beambten opkomt.

» Als dat beteekent, schrijft nu de oude (neutrale) bond « dat voor het recht van werkstaking zal worden opgekomen, dan zijn wij met alle staatsrechtleeraars van oordeel, dat zij hierin een vergrijp tegen de bestaande wetten moeten zien. »

« En op grond hiervan waarschuwt de oude bond het personeel tot de moderne organisatie toe te treden, onder de leuze: Gij zult er slechts treurige gevolgen van ondervinden !

» Ruim 10 t. h. denkt de Minister van Posterijen in Duitschland te kunnen bezuinigen, wanneer in 48 steden met 16.8 millioen inwoners, de verplichting tot aanbrenging van brievenbussen (Hausbriefkasten) wordt ingevoerd. In deze 48 steden zijn 15,000 personen met bestelddienst belast. Noodig zijn 4.3 millioen Hausbriefkasten.

» De Oberpostdirektion (Inspecteur) in Frankfurt am Main heeft het wenschelijk geacht de hoogere ambtenaren er nog eens op te wijzen, dat zij met tact tegenover het un ondergeschikte personeel hebben op te treden. Het eergevoel van dit personeel mag niet worden gekwetst. Het prestige van de hoogere functie moet liggen in meerdere vakkennis. In de ondergeschikte ambtenaren moeten onontbeerlijke mede-arbeiders worden gezien wier liefde voor den dienst door tactvolle behandeling bestendig moet worden. Wanneer terechtwijzingen noodig zijn, moet vermeden worden deze in bijzijn van ander personeel of publiek te geven. Zij zullen de meeste indruk maken, wanneer zij onder vier oogen worden gegeven.