

ay

Onze BUURTSPoorwegen

3^{de} JAAR - N^o 15

PERIODIEK TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B.
Redactie : Wetenschapstraat 14, Brussel.

SEPTEMBER 1948



(Ph. Mornard).

Een Elastisch Wiel

SEDERT enkele jaren gebruiken de Spoorweg- en Tramwegmaatschappijen lichter rollend materieel.

Op dit gebied, zoals op vele andere, heeft de N. M. V. B. in haar werkplaatsen prototypen verwezenlijkt, waarvan de proefnemingen goede uitslagen opleverden.

Aldus werden twee lichte motrices met bogies in dienst gesteld, de 10333 en 10334, minder dan 11 Ton wegend en met plaats voor een honderdtal reizigers.

Het gebruik van lichter materieel en de immer hoger opgedreven snelheden hebben een diepere studie van de dynamische slijtage der rijtuigen gevergd.

Om deze sleet tegen te gaan, zocht men het totaal gewicht te verminderen van de organen die op het spoor rusten zonder tussenkomst van veren : aswielen, zelfs, eventueel, motoren en raderwerken op deze assen gemonteerd.

Kon men, zoals voor de andere rijtuigen de wielen voorzien van gummi banden, dan zou men het niet-opgehangen gewicht merklijk kunnen verminderen maar door de lichtere belasting per wiel, in dit geval vereist, werd het toepassen van het systeem zeer beperkt.

Een Zweedse Firma vond een andere oplossing : de *elastische verbinding* tussen de stalen velg en de wielband.

Zij heeft een wiel, « S. A. B. » genaamd, laten breveteren, waarvan de Scandinavische en Zwitserse Tramwegmaatschappijen reeds groot gebruik maken sedert 1939. Als proefneming

heeft het studie bureau van onze Maatschappij 16 soortgelijke wielen aangekocht.

Sedert Juni, is het bogierijtuig 10334, in dienst op de lijn Observatorium-Brussel, voorzien met S. A. B. wielen.

In dit wiel (zie schets hierbij) is de rubber verdeeld in een zeker aantal kussens (nr 7).

Deze kussens worden twee aan twee gemonteerd in cellen, (nr 2 en 3) vastgehecht op de naaf van het wiel (nr 1) en weerhouden de rand (nr 4) waarop de wielband zoals naar gewoonte vastzit.

De nodige elektrische verbinding tussen de naaf en de band voor de stroom der seinen, alsmede voor het afleiden van de stroom, wordt verzekerd door verbindingskabels.

De huidige proefnemingen zullen toelaten te beoordelen, of de sleet der wielbanden verminderd is; en of de dynamische slijtage van de wielen, het chassis enz. minder bedraagt dan gewoonlijk.

Voor zover wij er persoonlijk hebben kunnen over oordelen, valt er een merklijke verbetering te bespeuren, nl. op gebied van geluid.

Maar de technici hebben echter het laatste woordje te zeggen. Want zij zijn het die zullen te beslissen hebben of de nieuwe uitvinding werkelijk economische en technische voordelen biedt aan de Maatschappij.

Proefneming te Charleroi met een treinstel met plooideuren.

't Is niet te laat om over de proefnemingen te spreken, die doorgaan op de lijnen van de groep Charleroi, met een treinstel bestaande uit een bogiemotrice (de 10299) en een grote ahangwagen met bogies (de 19399), omgebouwd in de werkplaatsen te Curegem.

Het belang van zulk een omvorming bestaat in het feit, dat zij verwezenlijkt werd op standaardmaterieel en dat zij op merklijke wijze de innerlijke klassieke schikking veranderd heeft zonder het uiterlijke van het rijtuig zeer te veranderen.

De schuifdeuren langs de kant van het tussenspoor werden vervangen door een vast beschoot. Vooraan, voor het afstappen, en achteraan voor het opstappen bevindt zich een plooideur.

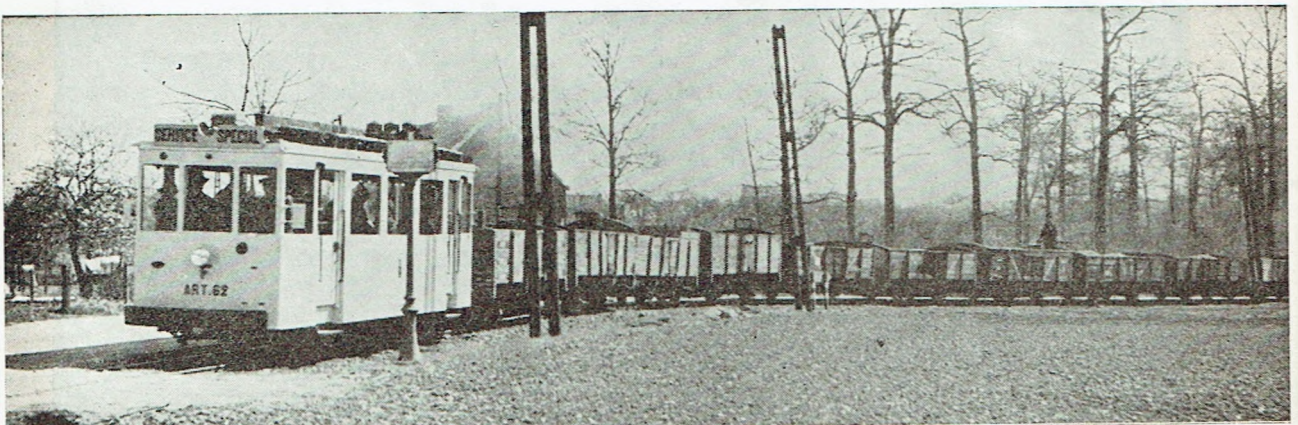
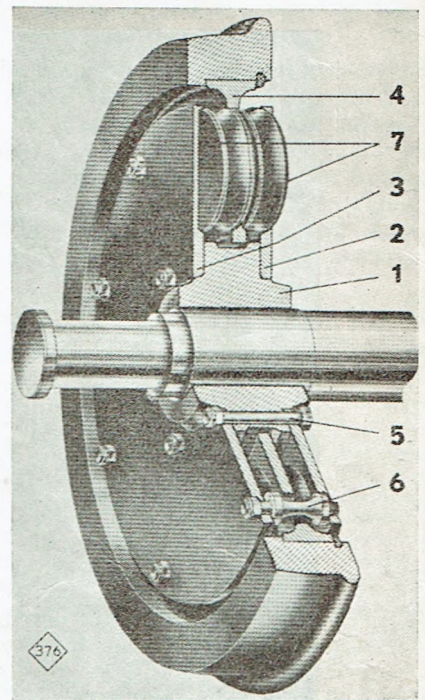
Vermits de controller en de reminrichting afgeschafte werden op het achterbalkon, biedt dit ruim platform plaats voor alle instappende reizigers.

Binnen, werden alle tussenschotten afgeschafte. De ontvanger zit achteraan naast de ingangsdeur, de rug gekeerd naar het raam. Hij beschikt over een tafeltje en een plaats om zijn lederen tas te bergen.

Bij middel van een microfoon kan hij zich tot het publiek richten. Hij zorgt voor het automatisch openen en sluiten van de deur op het achterbalkon.

Deze wijze van ontvangen heeft drie grote voordelen :

De foto op de omslagblad zijde stelt de omvormde motrice 10.299 voor aan het station te Charleroi.



De tractorauto A. T. 62, welke 18 Ton weegt, komt boven op de helling met drie wagenladingen van 10 T. grint, acht wagens met ieder 10 T. zand en een bagagewagen.

1^o) de radicale uitschakeling van be- drog vanwege de reiziger.

2^o) een grotere snelheid der ont- vangst, door het feit dat zij onmiddel- lijk kan aanvangen, terwijl gewoonlijk op de andere motrices, de ontvangst slechts begint, nadat het vertreksein ge- geven werd.

3^o) een meer gerieflijke wijze van werken voor de ontvanger.

Op het voorbalkon werd de controller schuins in de linker hoek geplaatst.

De wattman zit. Vóór zich heeft hij de stuurinrichting met de verscheidene manoeuvre- en controle apparaten.

Dit balkon biedt plaats aan 22 reizi- gers.

's Avonds wordt er een blauw gor- dijn neergeschoven achter de wattman

om de lichtweerspegeling te vermijden.

Met recht mogen wij zeggen dat onze motrices en aanhangwagens materieel vormen, dat ere doet aan de Belgische constructeurs.

Onze technici zijn er in geslaagd er de nodige wijzigingen aan te brengen, geveerd door de éénrichting zonder de algemene lijn te wijzigen.

Tramperoonel op Reis

Benelux in actie.

Op Zaterdag 22 en Zondag 23 Mei, werden een honderdtal agenten van groep Brussel en hun familie op rondreis in Nederland ontvangen door de Ontspanningsvereniging van het Gemeentelijke Vervoerbedrijf van Amsterdam.

De heer Directeur der Maatschappij door de steun die hij hierbij aan de Ontspanningsvereniging had willen geven, maakte het mogelijk dat op de Bilderdijskade een indrukwekkende ontvangst kon plaats grijpen. De harmonie der Trama- genten in uniform, en een honderdtal familieleden wachtten de Belgen op. Na uitvoering der Volksliederen werden de gasten in een stadsfeestzaal binnen geleid, die mooi door de nationale kleuren van beide landen versierd was. De harte- lijke stemming kwam dadelijk tot uiting in de welkom- en dankwoorden die werden uitgewisseld en het werd dan ook verder met medewerking van het orkest van de vriendenkring een stemmige en opgewekte avond, waarbij allen en in 't bij- zonder de Nederlanders heel hun hart hebben gegeven om slechts nog één familie te vormen.

's Anderendaags, zijn de Belgen gaan buigen voor het ge- denkteken opgetrokken op Den Dam tegenover het Koninklijk Paleis tot nagedachtenis van de Amsterdammers, afgemaakt, tijdens de eerste ogenblikken die volgden op de Duitse overgave in 't Noorden, door een verbeeste gewetenloze vijand.

Langs hierom danken we nogmaals de heer Directeur van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf, en dhr. Hoofdredenplichtige, Dh. A. J. Sleeking, en Dh. Van Noord, de dirigent Dh. W. G. De Buyzer, Dhr. J. F. Put, erevoorzitter, Dhr. J. Th. A. Heyselaar, voorzitter en al de Nederlandse vrienden van de Ontspanningsvereniging en harmonie.

DE «LONDON TRANSPORT BOARD» BIJ DE N.M.V.B.

Een afvaardiging van de «London Transport Board», die het openbaar vervoer van Londen en voorsteden groepeert, bracht tijdens een studiereis in België een bezoek aan de installaties der Buurtspoorwegen te Charleroi.

De afvaardiging, onder leiding van dh. Simpson, ingenieur, bestond uit vertegenwoordigers van de belangrijkste beroepsaf- delingen van dit organisme, zoals metro- en autobusgeleiders, een mechaniker, een hoofdredenplichtige, enz.

De «Barastraat» TE RIJSEL!

Het deed ons genoegen te vernemen, dat het artikel welke wij aan het tramnet van Rijsel-Roubaix-Tourcoing gewijd had- den, een staartje kreeg.

De leiders van de Brusselse sectie van de Weddetrokkenden der Buurtspoorwegen, vatten het plan op de E. L. R. T. een bezoek te gaan brengen. Ziehier wat zij van deze reis denken : «Het personeel van het «Syndicat du Personnel de Matrise de l'E. L. R. T.» heeft geen moeite gespaard om ons ver- blijf aangenaam en interessant te maken.

Een lange reis, grotendeels afgelegd per buurtspoorlijn, bracht ons te Toufflers, waar afgevaardigden van bovengenoemd syndicaat ons welkom heetten. Per speciale tram ging onze reis verder langs Roubaix en Tourcoing. Te Marcq, be- zochten de heren de werkplaatsen, terwijl de dames geleid door Mw Poirier, echtgenote van de ingenieur der exploitatie- dienst, de merkwaardige O. L. Vrouw kerk bezichtigden.

Per speciale autobus ging het dan naar Rijsel, waar na het avondmaal een gezellige avond doorging in tegenwoordigheid van de heer Directeur en andere leiders, vergezeld van hun echtgenote.

's Anderendaags, terug naar Montaleux. Daar namen wij afscheid van onze vriendelijke Franse collega's. Met onze tram vingen we de terugreis aan over Kortrijk, Tielt en Gent.

Het was mooi en leerrijk ».

Toulouse 1940.

Het doen en laten der Kruisvaarders werd in de Middeleeu- wen slechts lange jaren na de feiten neergepend door de kro- niekschrijvers.

Zo zal het ook wel eens moeten gebeuren bij de Buurtspoor- wegen, dat een kroniekschrijver zijn Biro neme om op een tragi-comische toon de wederwaardigheden van ons personeel op te tekenen, tijdens de vlucht van 1940.

Zo kwam het, dat op 15 Mei 1940, terwijl 400 agenten om 10 uur 's morgens per stroomtram naar de Vlaanderen vertrok- ken, andere trammannen, o. a. die van Dilbeek, Grimbergen en de Eloystraat, het geluk (!) hadden die zelfde dag plaats te vinden in autobussen.

Tien dagen nadien waren deze laatste te Toulouse, terwijl op dit ogenblik hun collega's, die van Brussel uit per «stoom» vertrokken waren, te De Panne aankwamen !



Hier ziet U Mej. Solange Donat op bezoek in de stelplaats van Grimbergen, omringd door dh. Van den Hoof, diensthoofd, en enkele agenten.

Onze mannen te Toulouse wendden zich tot de S. C. R. T. (Tramways) om werk te vinden; zij werden er welkom ge- heten, want de meesten van de Franse agenten waren onder de wapens geroepen en de vreemden die aangeworven werden, waren onervaren in het beroep.

Onze trammannen waren gedurig in betrekking met de se- cretaresse van het Hoofdbestuur, Mej. Solange Donat, die voor hen een ware engelbewaarder was. Na haar werkuren, met een ongeëvenaarde toewijding, wist zij het moreel van de «petits Belges» hoog te houden, gaf hen raad bij hun opzoekingen en correspondentie en kwam ter hulp van diegenen die in nood waren.

Ook zullen de agenten, bijna allen Vlamingen, nooit «Ma- moiselle Solange» vergeten !

Toen zij vernamen dat zij een paar verlofdagen kwam door- brengen in België, bereidden zij er zich toe naar op waardige wijze te ontvangen.

Op 3 Juni, werd zij welkom geheten door de Vereniging van de Weerstand en de 5de, 's morgens, door de mannen van Grimbergen. Diezelfde avond greep er een feest plaats te Dil- beek. De zaal werd versierd met de Franse kleuren en de «Marseillaise» weerklonk bij haar intrede in de zaal !

Mej. Solange, die zich aan zoveel eer niet verwachtte, was zichtbaar ontroerd bij het zien van al deze nederige agenten die hun zondagspak aangetrokken hadden om haar hun dank- baarheid te betuigen.

Na Antwerpen en Brugge bezocht te hebben, keerde Mej. Solange terug naar Toulouse, opgetogen over haar verblijf in België.

Nieuwe Railauto's te Hasselt

In voorgaand nummer spraken wij over de tractor-railauto T. R. A. 62. Zoals gezegd, bestaat deze uit een gewoon chassis, bezwaard met een merkkelijk

Het chassis van het prototype bestond uit speciale profielstaven verwezenlijkt door de private industrie. Voor de vijf nieuwe chassis, heeft men deze staven

vedraagstel een motrice nooit lan buiten dienst moet gesteld worden wa neer de motor, of versnelbak averij oppe lopen hebben.

De nieuwe automotrices, 15,45 meter lang, hebben 55 zit- en 48 staanplaatsen. De ruiten der zeven vensteropeningen kunnen slechts halfgeopend worden, zoals in zekere autobussen. Vooraan bevinden zich kleppen die voor de ventilatie van het rijtuig zorgen.

De deuren worden pneumatisch bediend. De Knorr-rem van R. A. 291, gebruikt wegens de oorlogsomstandigheden werd vervangen door een Westinghouse-rem.

Er werd voorzien dat de automotrices zouden alleen rijden. Zij kunnen echter zonder remverbinding een grote aanhangwagen meeslepen, waarvan de tarra 6/10 van het gewicht van het motorrijtuig niet overtreft (18 T.) zoals het Politierglement het vergt.

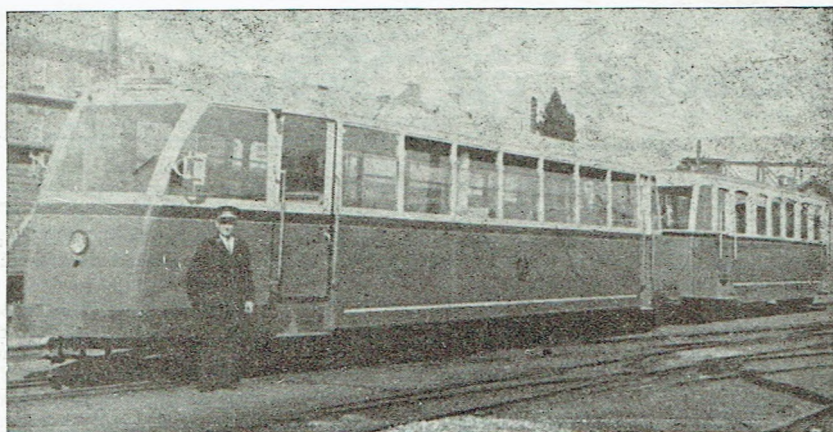
Onder de nieuwigheden, welke dit rijtuig vertoont, vermelden we de meest kenmerkende: de versnelbak met pneumatische koppelingen.

Om van snelheid te veranderen beschikt de geleider over een kleine kruk met vijf mogelijke standen en een koppelingspedaal. Hij zet eerst de kruk op de gewenste stand. Niets is tot hiertoe veranderd aan de versnelling van het rijtuig. Hij drukt op de koppelingspedaal waardoor geperste lucht binnengebracht wordt in het koppelingsysteem.

Deze schuift automatisch de in de schakelen versnelling op de juiste plaats.

Wanneer de geleider de koppelingspedaal op zijn plaats laat komen, wordt de gewenste versnelling automatisch ingeschakeld. Veranderen van versnelling is dus onafhankelijk van de handigheid van de geleider.

's Winters wordt de wagen verwarmd bij middel van het afkoelingswater van de motor genomen op de binnenleiding aan een temperatuur van ongeveer 70°.



De railauto 291 die met zijn grote aanhangwagen, meer dan 200 reizigers kan meenemen. Ph. Roels.

doed gewicht en uitgerust met een nieuwe G. M. motor, die slechts licht gewijzigd werd. Andere exploitatiegroepen kunnen andere noden hebben en bijgevolg, andere opvattingen.

Zo komt het, dat de werkhuizen van Hasselt niet de omvorming maar wel de aanbouw in serie van vijf nieuwe oogieautomotrices van 18 T. aanvingen, uitsluitend voorbehouden aan het reizigersvervoer.

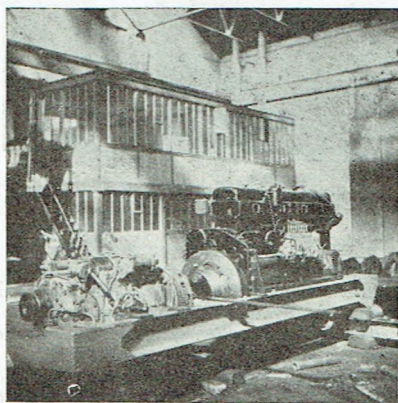
(die zeer kostelijk waren) vervangen door gewone profielstaven aan elkander gesoldeerd zonder merklijke vermeerdering van gewicht.

Deze waren onmiddellijk in de handel verkrijgbaar en de besparing was belangrijk.

Voor het voorste gedeelte werd nog beroep gedaan op de private industrie daar onze werkhuizen niet uitgerust zijn om dit werk economisch te verwezenlijken.

De draagstellen voor het motormechanisme waren eveneens in montage. Deze zijn vastgemaakt aan het chassis der automotrice bij middel van gummischokbrekers. Zij dragen de motor, de versnelbak met koppelingen, de perspomp en de dynamo.

De draagstellen kunnen vervangen worden. Zodat met behulp van een reser-



De Deutzmotor en de versnelbak.

Reeds in 1930 heeft deze groep 28 railauto's met Studebakermotor in aanbouw gesteld.

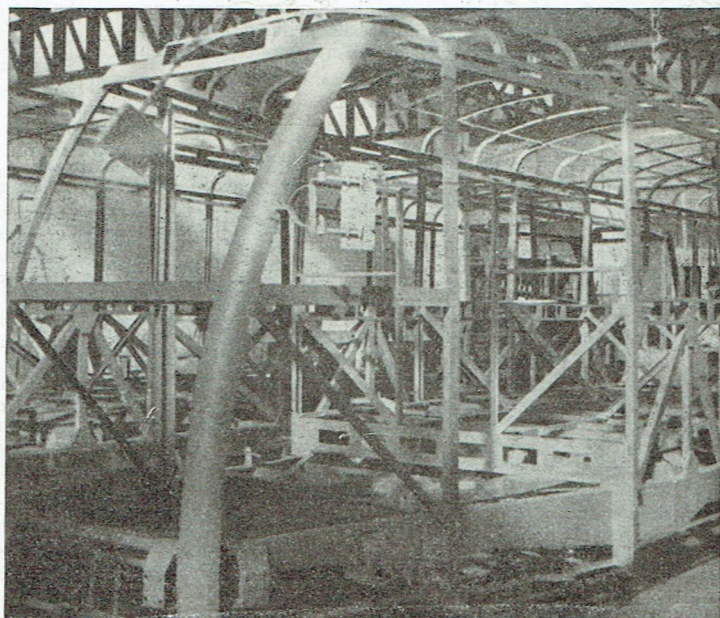
R. A. 13, de eerste der serie en de R. A. 113 met haar vooruitstekende radiator zijn nog immer in dienst.

Het prototype van de nieuwe serie, de R. A. 291 werd in December 1946 in dienst gesteld (zie « Onze Buurtspoorwegen » nr 6).

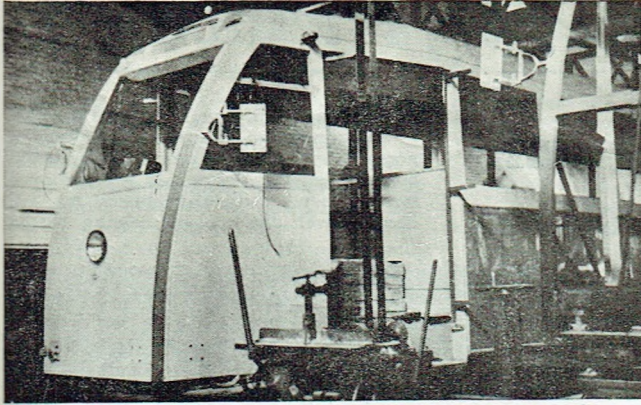
Deze automotrice vormt met haar aanhangwagen een modeltrein, die méér dan twee honderd man kan meenemen.

Na deze lange proefperiode zijn de werkhuizen van Hasselt en Luik begonnen met in serie vijf automotrices te bouwen.

Rond 15 Juni zagen wij de vijf metalen geraamten die de chassis vormen.



Ziehier het chassis van een der vijf railauto's, in reeks gebouwd in onze werkplaatsen te Hasselt. Ph. Roels.



Vervolmaking van de railauto.

Ph. Roels.

De bogies voorzien voor deze railauto's werden helemaal gebouwd in de werkhuizen van de stelplaats te Liège-Saint Gilles.

Wij hebben er de verscheidene stadia van kunnen bezichtigen.

Met behulp van een oxy-snijmachine kan men de plaatijzers uitsnijden zonder dat het nodig is er de vlakten op te tekenen.

De snijbrander wordt vastgemaakt aan 't einde van een staaf, waarvan een ander punt magnetisch het model volgt, dat nauwkeurig het uit te snijden vlak voorstelt.

De scherpe kanten van de plaatijzers worden dan geslepen zodanig dat zij voor het solderen klaar zijn.

De verscheidene delen der bogies worden dan bijeen gebracht en gesoldeerd.

De spanningen, verwekt in de bogies door deze behandeling, worden dan door uitgloeijing verwijderd. Dit wordt verwezenlijkt in de ovens der Cockerill-fabrieken. De bogies worden ten slotte gemonteerd.

Het smeren van de verscheidene steunpunten wordt verwezenlijkt bij middel van het « One shot » systeem. Elk van deze steunpunten wordt voorzien van een smeeder, waarvan de inhoud afhankelijk is van de belangrijkheid van het te smeren punt.

Deze smeeders bezitten elk een kleine windketel met twee kleppen. Deze laatste bepalen de richting van de olie. De ene laat het inlopen toe van de olie komende van de pomp, maar verhindert haar terugkeer wanneer de spanning, uitgeoefend door de pomp, verdwenen is. De andere klep laat de weg vrij naar de te smeren plaats maar belet de terugkeer naar de smeeder.

Iedere morgen wordt de pomp éénmaal door de geleider in werking gesteld.

Hierdoor, wordt de olie onder spanning naar de verscheidene smeeders gestuurd. Deze olie perst de lucht in de windklok samen. De bekomen kracht zal op deze wijze dienen om de olie naar de te smeren plaatsen te sturen naar gelang de behoeften.

Op een van deze rijtuigen zullen veerplaten benuttigd worden met dubbele groef. Wij menen te weten dat zulkdanige veren onder de oorlog gebruikelijk waren bij de Duitse Spoorwegen.

De dubbele groef is komvormig en verhindert het wegvloeien van de olie.

Deze railauto's werden geheel ontworpen en vervaardigd bij de Buurtspoorwegen.

Wij zullen niet nalaten onze lezers op de hoogte te houden van de dagelijkse prestaties van deze rijtuigen, hetgeen de beste test is in zulke gevallen.

**LICHT
SIERLIJK,
STEVIG,
Dit zijn de
eigenschappen
van de
PHILIDYNE
SPORT**

de elektrische rijwieluitrusting, die steeds veel licht voor weinig inspanning geeft.

De Philidyne " Sport " weegt maar 610 gram en kost slechts 295 Frank.

**MAAR ... IK VERKIES PHILIPS,
TOCH STEEDS BETER.**

Voor onze Opstellers.

Om te weten of U een goed verslag opgemaakt hebt, moet U met « ja » kunnen antwoorden op de 13 volgende vragen.

1° Is mijn verslag volledig, m. a. w. :

- a) Geeft het alle nuttige inlichtingen ?
- b) Beantwoordt het alle vragen, die kunnen gesteld worden betreffende de behandelde zaak ?

2° Is mijn verslag bondig ?

- a) Bevat het slechts essentiële zinnen ?
- b) Bevat het slechts essentiële woorden ?

3° Is mijn verslag klaar en duidelijk ?

a) Is de taal aangepast aan de persoon die het moet lezen ? Zijn de gebruikte woorden de eenvoudigste ?

b) Geven de woorden de juiste weergave van mijn gedachten ?

c) Is de vorm van mijn zinnen klaar ?

d) Bevat iedere paragraaf een volledige gedachte ?

e) Komen de paragrafen voor in logische volgorde ?

4° Is mijn verslag correct ?

a) Zijn de inlichtingen nauwkeurig ?

b) Bevat het geen fouten tegen de spelling, de spraakkunst, de punctuatie ?

5° Is mijn verslag juist ?

a) Bevat het geen tegenstrijdige woorden of zinnen ?

b) Werd er alle hoogdravende en opgeschroefde stijl uit geweerd ?

FOOT-
BALL
in



ONZE
GROEPEN

Nieuws uit

Sedert twee jaar ongeveer hebben zich in elkeen van onze exploitatiegroepen voetbalploegen gevormd.

Na het seizoen 47-48 hebben wij gedacht, dat het ogenblik gekomen was een nader onderzoek in te stellen.

Onze opsteller heeft dit werk op zich genomen al werd hem geen officiële opdracht gegeven om de mogelijkheid op te zoeken een N. M. V. B. - kampioenschap in te richten.

De gevolgtrekkingen uit de bekomen inlichtingen binden slechts hem zelf.

Veertien ploegen hebben dit seizoen deelgenomen aan sportcompetities.

1. F. C. Tramboys Gent, secretaris : G. Kets, stelplaats N. M. V. B. Destelbergen - Gent.

2. Tramboys F. C. Kortrijk - secretaris : J. Bultthé, De Smet De Nayerlaan, 2, Kortrijk.

3. Tramboys Assebroek gesticht in 1947, secr. B. Carpels Vryheidstraat, 3, Assebroek.

4. Cercle Sport Vicinaux, Mons - Voorzitter : Bohy; secretaris : De Paeppe S. N. C. V., place des Alliés, Mons.

5. Curegem-N. M. V. B. (sectie Espoir Vicinal). Voorzitter : Ed. Van Cam, N. M. V. B. Eloystraat, Curegem.

6. S. N. C. V. Liège F. C. - Secretaris : Cornélis, Hubert, rue St-Nicolas, 70, Liège.

7. Tramway F. C. Leuven. Voorzitter : Vandermarck, N. M. V. B., Diesterse steenweg, Leuven.

8. Tram Football Club Hasselt. Secretaris : Haenen, Paul, Boomkenstraat, 34, Hasselt.

9. F. C. Vicinaux La Louvière. Secretaris : Broodhuys, Impasse Gilson, 71, La Louvière.

10. Het vliegende « Rad » neemt regelmatig deel aan het kampioenschap van de stelplaatsen der Brusselse Tramways.

11. De stelplaats van Dilbeek heeft een volledige ploeg maar die slechts nu en dan speelt.

12. De voetbalclub « Hironnelles » - Vicinaux Tournai - werd pas opgericht op 15 Juni jl.. Afgevaardigde : dh. Vanlacke, A., Steenweg op Brussel, 256, Doornik.

13. Mechelen bezit eveneens een volledige ploeg; secretaris : dh. Nackers, N. M. V. B. - stelplaats, Electriciteitstraat, Mechelen.

14. De stelplaats van Assche heeft een ploeg die deel neemt aan het kampioenschap der T. U. B.

De ploeg van het Hoofdbestuur, geheel geëquipeerd in 1946, werd in 1947 ontbonden en de ploeg uit Namen heeft dit jaar niet veel van zich laten horen.

Voetbalseizoen 47-48.

Tramboys Gent - behaalde dit seizoen de 4de plaats in het corporatief kampioenschap. Verleden jaar, bij een ontmoeting met de ploeg van Kortrijk, won deze laatste 4-2.

Voetbalclub Kortrijk - hoopt in het corporatief verbond op de 9 ingeschreven ploegen, de 5de plaats te behalen.

Zij ontmoetten de Gentse ploeg op hun terrein.

De F. C. Vicinaux La Louvière heeft aan het corporatief kampioenschap niet deelgenomen.

N. M. V. B. Mons ontmoette Curegem.

Curegem N. M. V. B. plaatste zich 6de in het corporatief kampioenschap. Zij ontmoetten reeds « Mons » en wonnen met 5-0.

S. N. C. V. - Liège-F. C. behaalde de 1ste plaats bij het laatste kampioenschap in afdeling bevordering van de « Inter-corporation Liégeoise ».

De ploeg zal in eerste divisie overgaan in 48-49.

Twee matches tegen Hasselt in 1947, werden door Luik gewonnen (1-3 en 7-3).

Tramway F. C. Leuven blijkt een zeer sterke ploeg te zijn, vermits zij de eerste plaats wegkaapte vóór 13 andere met 24 gewonnen matches op de 26, en het indrukwekkend totaal van 97 goals, en 9 tegen ! Maar zij hebben geen enkele N. M. V. B. - ploeg ontmoet.

De Tramvoetbalclub Hasselt behaalde de 3de plaats in Corporatief, met 10 ge-

wonnen matches, 3 verloren en 5 draws. Wij zijn ervan overtuigd, dat het opnoemen van deze sportbedrijvigheden een aangename verrassing is voor onze trammannen voetballiefhebbers en wij denken wel dat een ontmoeting tussen *Leuven* en *Luik* sensatie zou verwekken !

Daar is echter een maar bij !

Deze extra-bedrijvigheid is bedreigd door mangel aan financiële middelen.

De ervaring bewijst, dat de bals ingebracht 's winters nog het gemakkelijkst de nodige fondsen binnenbrengen. En nochtans heeft Leuven, waarvan de ploeg wegens haar plaats in de rangschikking een flink moreel moet bezitten, een S. O. S. gezonden en vrees niet meer in staat te kunnen zijn, toekomstig jaar te blijven spelen.

In 't algemeen, hebben al onze clubs soortgelijke lasten, maar dikwijls variëren de oorzaken van deze kwaal, volgens de groep. Hier geniet de werkplaats niet van de Engelse week en de « back » die paswerker is, dient vergoed te worden; daar is het een baanwerker, die ook 's Zaterdag moet werken maar die tevens de onontbeerlijke centervoort is. En verder bestaat de ploeg slechts uit agenten van het rijdend personeel en indien de keeper 's Zaterdag namiddags zijn lederen tas moet gebruiken, worden de zaken onder kameraden geregeld. Op dit gebied loopt het op wiertjes maar er worden daarentegen geen feesten ingericht en men valt zonder geld !

Maar laat ons de invloed van het klinckend metaal niet al te erg overdrijven.

Hetgeen vooral nodig is bij een ploeg, om stand te houden, is het *moreel*, een *zwak voor de sport*, het *fair-play* op het terrein en het *woord houden*, met andere woorden gezegd, dat een voetballer zich niet twee uur vóór de match mag verontschuldigen, als het toevallig regent of koud weer is.

Het gebeurt dat de voetballers zich laten ontmoedigen omdat hun ploeg dikwijls verslagen wordt. Maar wat kan het maken, dat in het elftal X of Z een jammerlijke knoeier is, als de aanwezigheid van deze elfde speler aan de tien anderen de mogelijkheid biedt alle Zaterdag



De ploegen van Mons en Curegem staan verenigd voor de foto-graaf ter gelegenheid van een vriendenmatch.

de Buurtspoorwegen

gen de bal aan 't rollen te brengen en de roes te kennen van een tackling, een sprint en een onberispelijk centeren!
Naar een N. M. V. B. - kampioenschap?
 De tramvoetbalclub van Hasselt heeft ons enkele principes voorgelegd voor een N. M. V. B. - competitie.

dat, wegens de financiële toestand van onze Maatschappij er *legenwoordig geen sprake van kan zijn* voor het Bestuur, een N. M. V. B. - voetbalkampioenschap in te richten en te subsidiëren. Wij zijn nochtans de mening toegedaan, dat dit kampioenschap wel eens zal plaats grijp-

Een
Weder-
varen
van
controleur
Speurneus



De ploeg van Luik, eerste in promotie van de « Intercorporation liégeoise », gaat toekomstend seizoen over tot Afdeling I.



1) Het kampioenschap heeft plaats onder de reglementen van de K. B. V. B. en zou in totaal minstens een vijftiental wedstrijden moeten bieden.

2) De deelname mag geen financieel verlies (loon - wettelijke verlofdagen) betekenen voor spelers of clubafgevaardigden.

3) De afstand van de verplaatsingen heeft geen belang. Maar de Club bevindt zich in de onmogelijkheid de kosten van het vervoer te dekken, tenzij dit per Buurtspoorweg kan gebeuren.

4) De matches mogen niet 's Zondags worden betwist. (N. V. D. R. : *tenzij deze matches na het voetbalseizoen worden gespeeld, t. t. z. in Juni, Juli, Augustus, maar dan zou het voetbalseizoen 10 maanden duren!*)

We moeten er geen doekjes omwinden,

pen! En waarom zou men, in afwachting, niet alleen zijn plan trekken? Zo zou de overwinnaar tussen Gent, Kortrijk en Assebroek de overwinnaar tussen Mions en Curegem kunnen ontmoeten en deze laatste zou de winnaar van Leuven-Hasselt-Luik ontmoeten.

De keuze van het voetbalterrein voor deze laatste match zou in gemeen overleg besloten worden, volgens de respectievelijke plaats der clubs van de eind-match.

Wij hebben de zaak slechts eens nader willen beschouwen en de verantwoordelijken van onze clubs feiten en voorstellen willen voorleggen.

Het woord is nu aan de leiders van onze clubs en de secretaresse van « Onze Buurtspoorwegen » zal eventueel zorgen voor een flinke aftrap.

Laatste Bericht

De stelplaats van Doornik heeft ons laten weten, dat er aldaar een ploeg gevormd werd. De spelers dragen rode trui en witte broek, kleuren der stad.

Zij beschikken over een plein en bij een eerste match tegen de ploeg der gewestelijke gendarmerie, ondanks het slechte weder, behaalden zij de zege met 6-4!

Misschien zullen de Doornikse « Zwaluwen » wel eens de Over-Moerdijkse « Zwaluwen » evenaren!

*Afgevaardigde : Vanlacke; Adjunct : Bernard.
 Trainers : Vincent G., Menart Ch.*



Reisclub « Waarheen », van Destelbergen, te Wenduine.

— Goën avond, chef. Rijdt ge mee naar de depot?

Sp. — Ja, ik moet nog eens telefoneren.

— Ja, voor mij is dit het schoonste ogenblik van de dag; een rijtuig zonder reizigers en een comfortabele plaats om mijn ontvangstblad in te vullen.

Sp. — Niets bijzonders, anders?
 — Nee, chef! Zie, ik riek al van hier de lekkere koffie thuis.

Sp. — Maar... Verdorie... die deur schuift niet meer! Ne mens zou er zich een breuk in trekken.

— Ja, wat wilt ge. En zeggen dat ik dit gans de dag heb moeten verdragen.

Sp. — En uwe pantograaf? 't Is een echte sterrenregen...

— Haha, chef, het vuurwerk op 21 Juli is daar niets tegen, he?

Sp. — Jammaar, jammaar... Geef mij eens uw diensblad.

— Alstublieft.

Sp. — Ik had het wel gedacht. Ge hebt daar niets van vermeld in het verslag. Daarbij heb ik bij het opstappen nog gezien dat vooraan de linkerwenker niet meer werkt.

— Ja, luister chef, ik heb de indruk dat...

Sp. — En mijn indruk is, dat gij het A. E. R. over het hoofd ziet. Kijk maar art. 21, paragraaf n. blz. 57:

« Op 't einde van de dag, vermeldt de ontvanger op het dienstblad, gebeurlijk... de gebrekkigheden en beschadigingen van het spoor, van de luchtlijn en haar materieel... »

— En denkt ge, dat daaraan gevolg wordt gegeven?

Sp. — Daar hoeft ge U niet mee bezig te houden. Gij doet uw plicht. Dat de andere de hunne vervullen. Zo zal alles van een leien dakje lopen.

— Da's waar, chef!
 Maar à propos van lopen, hebt ge het vernomen dat te Wembley de 100 m. in 10" 3 afgelegd werden?

Sp. — Ja, dat is zo wat de tijd, nodig om op 20 f. terug te geven.

— Zie, dat zou ik eens willen lezen in « Onze Buurtspoorwegen »: « Ontvanger De Schuyffe'aere heeft alle record gebroken. In 7 u. 50' had hij een ontvangst van 3.895 f. en gaf hij 856 reisbriefjes ».

Sp. — Dat zou dan in de sportrubriek moeten staan. Maar in afwachting, vergeet niet dat alle beschadiging moet vermeld worden. Ge zult wel zien dat deze wagen voor enkele dagen op rust gaat!



Een terechtwijziging voor onze lezers uit Nederland.
 In vorig nummer werd een spijtige lapsus calami overgedrukt.
 De naam van de heer, die ons de foto van Oostmalle overhandigde, moe' van Rec en niet Reeskamp gelezen worden. Deze laatste is de naam van de sympathieke directeur van « Stichting Tram-Archief ».

:: Veiligheid

Onlangs hadden wij twee zeer erge ongevallen te betreuren, waarvan de verantwoordelijkheid door de feiten worden aangewezen.

1. *Te Andenne*, moest een railauto achteruit op een zijspoor rijden om een andere railauto, komende van tegenovergestelde richting, te laten voorbijrijden.

Te dien einde werd de wissel omgeslagen, maar niet terug op zijn plaats in de verlenging van het hoofdspoor gelegd. De railauto uit de andere richting sloeg dan ook in op het zijspoor en kwam met een snelheid van ongeveer 30 km. per uur op de stilstaande railauto terecht.

GEVOLG: Een twintigtal gekwetsten, met voor sommigen min of meer lange werkonbekwaamheid.

Verantwoordelijkheid: Enerzijds, de verantwoordelijke voor het manoeuvre van de eerste railauto, die het *naliet* de wissel terug op de goede plaats te draaien, zoals art. 2 van het politiereglement het voorschrijft.

Anderzijds, de geleider van de tweede railauto, die de voorschriften van art. 16 van het Alg. Exploitatiereglement miskende, dat luidt : « De geleider moet vertragen bij het aanrijden van spoortoestellen, bijzonder wanneer hij een wisseltong langs de spits aanrijdt. Hij mag ze slechts aanrijden wanneer hij zich van haar goede stand heeft overtuigd ».

Agenten der beweging ! Denk aan de veiligheid van het publiek !

Onderhoudt, zelfs met overdreven nauwgezetheid, de reglementen.

2. *Te Luik*, heeft een ongeluk op een bijzondere wijze het leven gekost van een van onze brigadiers.

Agenten der beweging ! Denk immer aan het gevaar dat U bedreigt. Zorg voor uw veiligheid. Wees voorzichtig !

BRANDGEVAAR

WAARSCHIJNLIJK hebt U reeds een brandweereglement uitgeplakt gezien in uw stelplaats. Hebt U dit al eens aandachtig gelezen ?

Zo ja, in hoever past U het toe ?

Zo neen, haast U, want voor U staan er aanduidingen in, die U zeer nuttig kunnen zijn en die U verplicht zijn te kennen.

Voor een zestigtal stelplaatsen werden er reeds brandweereglementen opgesteld. De andere zullen volgen.

Dit wil echter niet zeggen dat in deze stelplaatsen alle gevaar van brand is uitgesloten of dat de andere nog moeten wachten om de noodzakelijkste voorzorgsmaatregelen toe te passen.

In een onderneming als de onze, waar dag en nacht voor honderden miljoenen materieel geraangeerd staat, is het onvoldoende nu en dan deze maatregelen in acht te nemen. Zij moeten voortdurend onze aandacht gaande maken en deze kwestie mag zeker niet lichzinnig opgevat worden.

Elk begin van brand kan een ramp worden, want eenmaal dat het vuur begonnen is, zal het zonder deinken zijn vernielingswerk voortzetten.

Enkele voorzorgsmaatregelen, die stipt dienen nageleefd :

- Daar waar het rookverbod is opgelegd, moet dit streng toegepast worden.
- Betreedt nooit de olie- en petroleumopslagplaatsen, de lokalen voor acetylene-generatoren, enz., met brandende cigaret, pijp of lantaarn.
- Op de plaatsen waar het toegelaten is te roken, zullen de sigaretteneindjes en lucifers gedooft worden alvorens deze weg te werpen. Werpt deze laatsten vooral niet in papiermanden. Zorgt voor asbakjes.

● Houdt de lokalen steeds proper want de orde en het goed onderhoud zijn de voornaamste factoren tot het voorkomen van brand.

● Reinigt bijzonder goed de schrijnwerkerijen. Alle houtafval moet 's avonds opgeruimd zijn.

● Verwittigt uw onmiddellijke overste van de plaatsen waar brandgevaar bestaat, te wijten aan slechte staat of gebrek aan onderhoud.

● Ga zorgvuldig de verwarmingsapparaten na.

● Zijn de buizen van de kachels, zandovens, enz., goed afgeschermd ?

● Zorgt voor een regelmatig nazicht van de brandkranen, spuiten, blusapparaten, emmers, enz.

● Kent U de plaats van het alarmsignaal ?

● Houdt gij U op de hoogte van het gebruik der blusapparaten ? Vraagt uitleg aan uw overste bij de minste twijfel.

● Werpt de kuisvodden in een metalen bak na gebruik.

● Zorgt er voor dat de gaanpaden, blusapparaten, brandkranen, nooduitgangen, enz. steeds vrij blijven.

● Draagt zorg voor de elektrische instellingen. Is alles goed geïsoleerd ? Vermijdt de noodleidingen.

● Verwijdert regelmatig de vogelnesten van de daken.

NACHTWAKERS.

Wet U waar U kunt telefoneren in geval van brand ? Kent U het nummer van het op te roepen pompierkorps ?

En om te eindigen vragen wij aan de baanwerkers : Zijn de grachten op degelijke wijze geruimd ?

Bevindt het geruimd struikgewas zich op voldoende afstand van de sporen ?

Indien U de brand voor ogen houdt, zult U hem nooit op het geweten hebben.

OPGEPAST

- **LOOP NIET TUSSEN DE BUFFERS VAN DICHT BIJEENSTAANDE RIJTUIGEN.**
- **INDIEN U ACHTER EEN RIJTUIG MOET DOORGAAN, KIJK EERST GOED UIT OF ER GEEN GEVAAR IS.**
- **PAS ALTIJD DE VEILIGHEIDSMATREGELEN TOE DIE U VOORGESCHREVEN ZIJN**

De Provincie Antwerpen bezit te Antwerpen 16, Kolveniersstraat, een bezienswaardig Veiligheidsmuseum. Sinds de maand Augustus heeft deze inrichting een rondreizende tentoonstelling opgericht, die zich reeds te Herentals, Gent en Zwevegem enkele dagen opgehouden heeft.

Van 9 tot 13 October zal zij te Boom doorgaan in de Provinciale technische School.

Van 16 tot 24 October: te Turnhout, in de bovenzaal van de cinema Cinex, Bruul, 35.

De agenten uit de omliggende wijken ten eerste aan, deze interessante tentoonstelling te gaan bezoeken.

!!! Hoe een Engelse Autofabriek een nieuwe werkmans ontvangt !!!

Wij menen dat het nuttig kan zijn onze lezers enkele uittreksels te geven uit het boekje « *Something about Vauxhall* », uitgegeven door de Sociale Dienst van de Automobielfabriek Vauxhall en dat aan de 11.000 werklieden werd overhandigd op het ogenblik van hun aanwerving.

In dit boekje wordt er onder meer aan herinnerd, dat de dienst der veiligheid sedert lang een belangrijke afdeling uitmaakt van de inrichting. Verder :

« Wij mogen fier zijn over onze Algemene veiligheidsstandaard, alhoewel wij slechts voldaan zullen zijn als wij een stadium van exploitatie zullen bereikt hebben, geheel vrij van ongevallen, t. t. z. met 100 % goede uitslag... »

« Soms is het alsof dat diegenen die nutteloze risico's op zich nemen, niet genoeg aan de gevolgen denken, die door een ongeval kunnen verwekt worden.

Al te vaak gebeurt er inderdaad een ongeluk door het feit dat iemand het verzuimt de preventieve middelen te gebruiken, te zijner beschikking gesteld, of het Reglement van de werkplaats, of hetgeen nog erger is, de algemene regelen, vastgesteld door onze Veiligheidsdienst en gegrondvest op onze eigen ervaring, tracht te overtreden... »

« De reglementen, die men U zal vragen te onderhouden in zake Veiligheid, zullen U door de afdeling waartoe U zult behoren, afgeleverd worden.

Daarom zullen wij in dit boekje eerder over de voorzorgen in 't algemeen handelen, ingegeven door het gezond verstand en toepasselijk in eender welk gedeelte van de fabriek.

Elkeen van onze 18 Departementen bezit zijn eigen Veiligheidscomité, bestaande uit mannen die zeer vertrouwd zijn met de risico's en de gevaren van de fabriek en haar machines.

Elkeen van deze afgevaardigden draagt een kenteken.

Een vertegenwoordiger van de Veiligheidsdienst zetelt in elkeen van deze Comité's.

De Comité's ontvangen maandelijks een lijst met alle bijzonderheden over de ongevallen, welke zich voorgedaan hebben in hun respectievelijke departementen en op zulke wijze hebben zij een brede kijk over het « menselijke » van de veiligheid en tevens over de maatregelen, die kunnen en moeten genomen worden, om de herhaling van sommige feiten te voorkomen.

Een lid van het Veiligheidscomité van uw departement zal U inlichten over de Veiligheid tijdens de eerste dagen van uw aanwezigheid op de werkplaats.

Wij vragen aan elk werkmans, niet alleen de Veiligheidsmaatregelen te onderhouden en de beschermende uitrustingsstukken te gebruiken — zoals schermen, brillen enz... — maar ook te trachten het gemeenschappelijk belang in te zien van het veiligheidsproblema en aldus het welzijn van de kameraden in acht te nemen, die in de nabijheid werken.

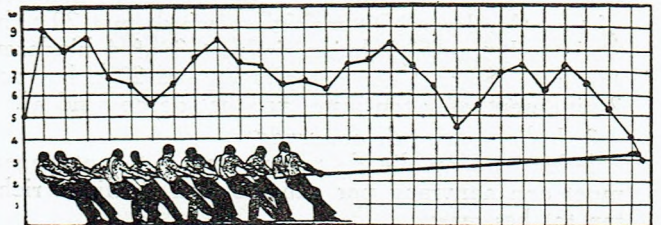
Ziehier bvb. enkele voorzorgsmaatregelen, die iedereen op eender welk ogenblik zou moeten in acht nemen :

1. Ga na of niet alleen alle « schermen » op hun plaats staan op de machine, maar ook of zij *behoorlijk vastgemaakt* zijn, alvorens de machine in gang te stellen.
2. Kijk of er rondom U geen olie op de grond verspreid ligt.
3. Maak de gevaarlijke ophopingen van materieel bekend, die in uw nabijheid of rondom U liggen bij het uitvoeren van uw werk.
4. Zorg ervoor, dat al de gereedschappen welke U gebruikt in goede staat zijn, dat de moersleutels passen, dat de kop van de hamer aan de steel goed vast zit, dat het bovendeel van de beitel geen scherp omgebogen randen heeft...
5. Indien U een werk uitvoert dat stof verwekt of stukjes metaal doet wegspringen, vraag dan glazen om U er tegen te behoeden (en gebruik ze !)
6. De maatschappij onderzoekt en beproeft regelmatig de katrollen, de takels enz. Indien U echter een kraan benuttigt, probeer ze elke morgen alvorens uw werk aan te vangen; indien U de geringste twijfel hebt, verwittig de ploegbaas. Handel op dezelfde wijze voor de ketting en de haak, een barst kan zich voorgedaan hebben of een schroef kan los gekomen zijn sedert de laatste inspectie.
7. Wat U ook bemerkt, dat de oorzaak zou kunnen worden van een ongeval, hetzij in uw afdeling, hetzij in de omgeving, of op de trap, *zelfs indien het U niet aangaat*, gelieve onmiddellijk uw ploegbaas te verwittigen. »

Wij hopen dat al diegenen die bij ons zopas binnentraden, vooral diegenen die vroeger bij ondernemingen gewerkt hebben, waar minder belang gehecht werd aan de Veiligheid, het ter harte zullen nemen met hun reeds in dienst gestelde kameraden mee te werken om Vauxhall's record van Veiligheid op het hoogst mogelijke peil te behouden.

Door deze uittreksels zien onze lezers de *belangrijkheid* in welke de beheerders van deze fabriek aan het principe « *Veiligheid vóór alles* » hechten.

In dit boekje brengt men de « *nieuwe* » degelijk aan het verstand, dat er geen oneer of kleinering mee gemoeid is in het eerbiedigen van de Veiligheidsreglementen, vastgesteld na tientallen jaren ervaring.



Gemeenschappelijke inspanning, Ongevallenvermindering!



Een wet van 29 Mei 1948, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 10 Juni 1948, verleent nieuwe gemakkelikheden voor het bouwen of de aankoop van goedkope woningen.

Tot heden toe mochten de leningen toegestaan door de officiële organismen voor hypothecair credit, zoals de Spaar- en Lijfrentekas, de Nationale Maatschappij van de Kleine Landeigendom, enz. het bedrag van 70 t. h. van de totale waarde van het bouwen of de aankoop van de onroerende goederen niet overschrijden.

Dit had voor gevolg dat de arbeiders over een betrekkelijk hoge geldsom moesten beschikken vooraleer aan een lening te kunnen denken.

De nieuwe wet staat leningen toe gaande tot 90 t.h. van de waarde van het goed.

Anderzijds, zal de Staat voortaan een premie toekennen bij het bouwen van een goedkope woning, alsook bij aankoop van een woning *gebouwd door een erkende maatschappij voor goedkope woningen of van de kleine landeigendom of door een openbaar bestuur of openbare instelling.*

Deze premie komt in mindering van het bedrag der lening voor de aankoop of de bouw.

Hieronder, enkele inlichtingen welke ons op officiële wijze werden medegedeeld betreffende het bedrag en de mogelijke toekenningsvoorwaarden van bedoelde premie :

1. Bedrag.

De premie zou 22.000 fr. bedragen.

In de grote agglomeraties (Brussel, Luik, Gent, Antwerpen, Charleroi, enz.) zou zij met 20 t. h. verhoogd worden en, in de gemeenten met meer dan 30.000 inwoners en de hiermede gelijkgestelde gemeenten met 10 t. h.

Bovendien zou een verhoging van 20 t. h. toegepast worden per kind ten laste van de aanvrager.

2. Voorwaarden.

a) *De aanvrager zal de bouwgrond moeten bezitten.*

In de grote agglomeraties zal deze grond *niet méér* dan 3 are mogen bedragen of, indien hij deze oppervlakte overschrijdt, een waarde moeten bezitten van beneden 54.000 fr.

In de gemeenten van méér dan 30.000 inwoners, *niet méér* dan 6 are, of een waarde beneden 48.000 fr.; gelijkgestelde gemeenten, 8 are of een waarde beneden 42.000 fr.

In de andere gemeenten, *niet méér* dan 20 are of een waarde beneden 36.000 fr.

b) De woning zal de oppervlakte van 95 m² niet overschrijden voor een huisgezin zonder of met een of twee kinderen. Dit maximum wordt met 20 t. h. verhoogd voor een huisgezin met 3 of 4 kinderen ten laste, en met een complementaire 20 t. h. voor 2 kinderen méér ten laste, van het derde kind af.

3. Indienen van de aanvraag.

Ieder persoon die de premie wenst te ontvangen moet een aanvraag per aangetekend schrijven richten tot het

Ministerie van Volksgezondheid,
Dienst der goedkope woningen,
3, Koninklijke Plaats, Brussel,

welke alle nuttige inlichtingen voor het samenstellen van het dossier zal verschaffen.

DAAR HET GEZAMENLIJKE BEDRAG DER PREMIE EEN ZEKER PLAFOND PER JAAR NIET ZAL MOGEN Overschrijden, RADEN WIJ AAN ONZE AGENTEN, DIE BELANG STELLEN IN DEZE NIEUWE MAATREGELEN, HUN AANVRAAG ZONDER UITSTEL AAN BOVENSTAAND ADRES OP TE STUREN.

POSTNATALE VERGOEDING.

Daar meerdere agenten ons reeds vroegen of hun echtgenote kon genieten van de postnatale toelage, voorzien bij het Regenteel Besluit van 5 Juni 1948 (B. S. van 1-7-48), achten wij het nuttig te melden dat krachtens dit besluit, de nieuwe premie niet mag verleend worden aan de personen die reeds een gelijkaardige premie ontvangen ten laste van een Compensatiekas voor Gezinsvergoedingen.

Daar dit laatste het geval is bij de N. M. V. B., waar de premie voor borstvoeding (500 fr. per maand gedurende 6 maanden) betaald wordt door toedoen van de Sociale Dienst, kunnen de echtgenoten van onze agenten geen aanspraak maken op deze nieuwe premie (globaal bedrag 500 fr.).

Iedere gebeurlijke wijziging aan het thans in voege zijnde regime zal onmiddellijk ter kennis van de belanghebbenden gebracht worden.

VOOR U, MOEDER EN HUISVROUW

Voor de jonge moeders en om tevens talrijke aanvragen te beantwoorden, geven wij hier enkele wenken, betreffende het voedselregime, te volgen door de moeders die hun kinderen zelf voeden.

Het is gemakkelijk te begrijpen, dat een voeding van supplementaire waarde onontbeerlijk is voor de vrouw die de borst geeft. Hiervoor moet en de gezondheid van de moeder en deze van het kind in 't oog worden gehouden. Vooraleerst moet het gezegd, dat een moeder alles mag eten en dat er niets van de gewone voedingsmiddelen als nadelig moet beschouwd worden, met uitzondering nochtans van de hierondervermelde spijzen.

Overvloed van voedsel is te vermijden. Dit veroorzaakt moeilijke spijsvertering, nadelig aan de melkvorming.

Het regime van de moeder weze eerder eenvoudig.

Vlees is vereist, maar niet te veel; een regime met melkproducten en groenten als hoofdbestanddelen is aan te bevelen.

De voornaamste voedingsmiddelen gekend voor hun wel-doende eigenschappen voor melkvorming zijn : linzen, bonen, aardappelen, verse groenten, vers en rijp fruit en ten slotte, het spreekt van zelf, melk, boter en vetstoffen.

Om de melkvorming te bevorderen moet de voedster veel drinken, minstens drie liter per dag.

Hetzij omdat zij aan de melk een slechte smaak geven, hetzij omdat zij de melkvorming belemmeren, moeten volgende voedingsmiddelen vermeden worden : kolen, look, uiën, prei, asperges en in 't algemeen jonge groenten, zuur fruit, azijn en kruiden.

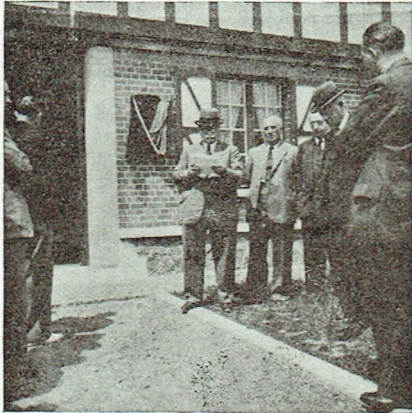
Alcohol en sterke dranken dienen onmedogend geweerd. Het is bewezen, dat er zich een deel van de alcohol, gedronken door de vrouw, in de melk bevindt.

En het hoeft zeker geen nader betoog, dat gealcoholiseerde melk stoornissen teweegbrengt in et organisme van de baby.

Rust is in even grote mate nodig als gezond voedsel voor de voedende moeder. Zij moet minstens acht uur per nacht slapen en rond de middag een uur rust nemen.

Het Rustoord te Wenduine

Te Wenduine, werd, met twee jaar uitstel wegens de oorlogse omstandigheden, de tiende verjaardag gevierd der oprichting van het Rustoord van het Personeel.



Bij deze gelegenheid werd er, als herdenking, een bronzen plaat op de muur van het gebouw aangebracht.

Na de inhuldiging werd de beheerders van het Rustoord, dh. Directeur van het Personeel en verscheidene gewestelijke afgevaardigden een smakelijk middagmaal opgediend.

Wij hebben op het verhaal van deze ceremonie gewacht om aan te kondigen dat de h. Fromont, de beherende Directeur van het rustoord, officieel bij de N. M. V. B. op pensioen ging op 2 Juni 1948. Zijn lange loopbaan eindigt met de titel van e. a. technisch inspecteur.

Om zijn toewijding aan de goede zaak te belonen, werd de h. Fromont tot ridder in de Leopoldsorde benoemd, bij Regenteel Besluit van 24 Juni 1948.

De redactie van «Onze Buurtspoorwegen» is hier de tolk van iedereen om hem van harte te feliciteren voor deze welverdiende benoeming.

Onze Kinderen in Colonie

Vele kinderen van onze agenten hebben aangename en gezonde verlofdagen kunnen doorbrengen in vacanciecoloniën aan zee, op de buiten, in de Ardennen, tot zelfs in Zwitserland, Holland, Frankrijk en het Groot-Hertogdom.

Ziehier enkele toevallig gefotografeerde groepen.



Hier de jongens te «Lucht en Zon» (Oostduinkerke); vooraan Louis Jacquemeyns (Anderlecht), Paduart Alphonse (Houdeng-Aimeries), Van Damme Frans (Steendorp), achteraan Notaert René (Pamel), Frausen Lambert (Tongeren), Jacquemeyns Edmond (Anderlecht).

De h. Fromont trad in dienst bij de Maatschappij op 1 September 1902 als jonge tekenaar in de burelen van Oost-Vlaanderen.

In 1935 ontwierp hij de plannen van het rustoord te Heist. Men weet met welk succes zijn ondernemende geest de moeilijkheden overwon en de onverschilligheden wist warm te maken voor het werk.



Het kampeerterrain te Wenduine kende niet het verhoopte succes. Nochtans heeft de h. Fagnoul, van Luik, goed het belang van deze economische manier van verlof doorbrengen begrepen. Zijn familie heeft voor de tweede maal 45 dagen onder de tent doorgebracht.

Wij herinneren er aan dat de kampeerders nabij dit terrain over drinkbaar water en stortbaden beschikken. 's Middags kunnen zij soep verkrijgen in de keuken.

De zeer actieve club «Waarheen» van Destelbergen heeft onlangs een excursie per speciale tram naar het Rustoord ondernomen.



En hier op het strand te Middelkerke, staande van links naar rechts: Gisèle François (Pâturages), Paulette Descamps (Wasmes), Ghislaine François (Pâturages), Christiane Canon (Lobbes), en zittend: Micheline Canon (Lobbes), Liliane Cambier (La Louvière).



Rosette en Amelie Van Damme (Steendorp) met Bertha Diels (Merksem) in het midden, te Oostduinkerke, «Lucht en Zon».

Neem deel aan onze grote fotowedstrijd 1948. De inschrijvingen worden aangenomen tot en met 15 Oktober.

Voor méér dan 1.000 frank prijzen.

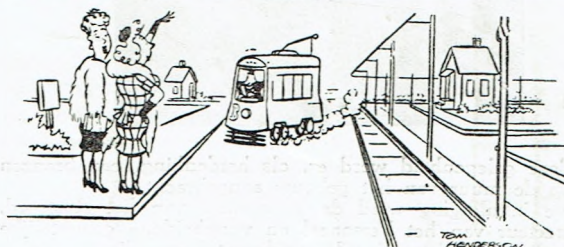
Deze foto genomen in Brugghe, die scone, loor Jan Meyers (ploeg der luchlijn, stelplaats Vander Meerestraat, Brussel), werd bekroond op onze fotowedstrijd van verleden jaar.

“
Het
examen
 van
organisatie
moniteur
 ”

De schriftelijke en mondelinge proef van dit examen, dat in alle stelplaatsen van het Buurtspoorwegnet aangekondigd werd, grepen respectievelijk plaats op 30 Juni en 6 Juli jl.

Op de 17 aanwezige deelnemers waren er 12 van het Hoofdbestuur, 1 van de groep Brussel, 2 van de groep Henegouwen en 2 van de groep der beide Vlaanderen.

Verscheidene afgevaardigden van de Syndicaten woonden deze proeven bij. Op het mondeling examen namen de heren Van Lul, Inspecteur Generaal, Van Hemeldonck, Directeur van het Personeel en Borgerhoff, e. a. Inspecteur, de functies van examinator waar.



Hou op met wenken. Hij heeft ons gezien.

DE WIELERWEDSTRIJD TE LUIK

OP 18 Juni ging de grote wielervedstrijd door, ingericht door de sportkring der stelplaats van Luik-Saint-Gilles. Niettegenstaande de betrokken hemel, werd het een succes!

Op 22 ingeschreven, waren er 16 wielrenners aanwezig aan de startplaats te Seraing. Tijdens de eerste rit Luik-Namen loste Simonis zijn makkers bij Tihange, maar werd te Andenne door Hauben ingehaald.

Aan de brug van Jambes, komt Hauben alleen voorbij. Op de helling van de Boulevard Rempart de la Vierge, komt hij de eerste voorbij en legde aldus 59 km. af in 2 U. 2'35".

Boussu komt 35" daarna tweede aan en Vandeweyer volgt op één lengte juist vóór Catoul, eerste Naamse wielrenner.

Daar de deelnemers met tegenwind gereden hadden, werd er besloten de rit Namur-Andenne tegen het uur te 14 U. te beginnen. De senior Burton vertrekt tweede en de Luikenaars, die van grappen houden, roepen hem toe « *Vergeet de seinen niet onderweg* »! Nummer 7, die spatborden heeft op zijn

fiets, wordt met kwinkslagen bestormd!

Wij volgden na het laatste vertreksein en konden geen enkele deelnemer inhalen! 't is Vandeweyer die deze rit wint; hij legde de 24 Km. af in 34'40", gevolgd door Hauben: 35'09"; Jenkens: 35'4"; Dumont: 35'52"; Catoul 36'07", enz.

De laatste rit Andenne-Luik werd gewonnen door Boussu. Vandeweyer volgde op één lengte vóór Catoul op 15".

't Is de struise Limburger Vandeweyer, autogeleider bij de stelplaats van Luik, die eerste is in de Algemene Rangschikking. Hij legde de 132 Km. af in 4 U. 19'05"; hetzij, gemiddeld, 30 Km. in het uur.

Het kampioenschap werd meesterlijk ingericht, met controledienst langs de baan, begeleidende ruituigen enz.

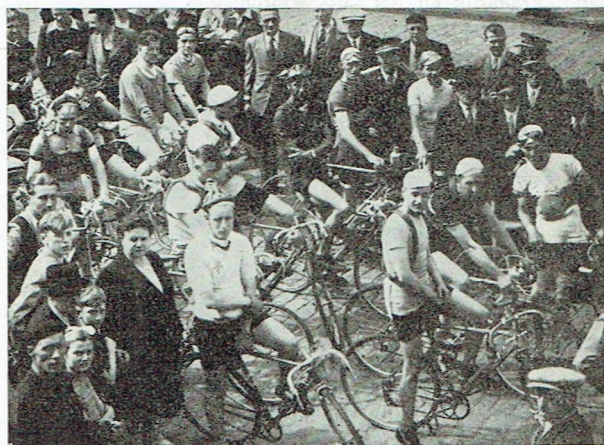
Dh. Brandt en zijn collega's mogen gefeliciteerd worden voor de uitstekende regeling van de aankomst te Namen.

Wanneer een wielervedstrijd met een rit langs de Wetenschapstraat te Brussel?



Rechts, Vandeweyer, winnaar van de wielervedstrijd, doet zich te goed aan een flinke teug koffie, alvorens de laatste etappe te ondernemen. Links, Boussu, die de tweede plaats veroverd, vindt dat sinaasappelsap niet te versmaden is!

Ph. M. Carlier, Bvd d'Avroy, 48, Liège.



Bij het vertrek Andenne-Luik. Vandeweyer is de middenste van de drie wielrenners rechts; naast hem, rechts, Catoul, de eerste wielrenner uit het Naamse.