

NIEUW SPOOR

Maandblad voor het Personeel der N.V. Nederlandsche Spoorwegen - 3e Jaargang - No. 11 - November 1949

NIEUW SPOOR

No. 11 — NOVEMBER 1948

REDACTIE: J. F. E. M. Aghina, Chef Afd. Perszaken; Drs. S. Buys, Chef Alg. Dienst, 2e Afd. (voor Personeelzaken en Soc. Aangelegenheden).

ATTENTIE!

In verband met het komende Kerstfeest zal het December-nummer van Nieuw Spoor omstreeks 15 December verschijnen.

REDACTIE-ADRES: Afd. Perszaken, Nederlandsche Spoorwegen, Hoofdgebouw III, k. 418, Utrecht - Tel. 15871 (t. 1369, 334).

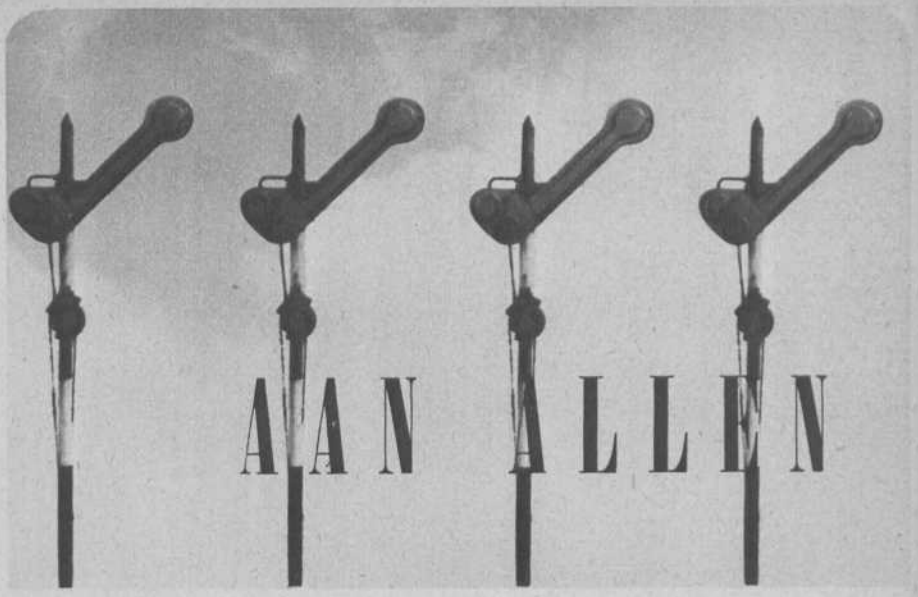
ADRESVERANDERINGEN: Onmiddellijk op te geven aan de Alg. Dienst, 1e Afd., Kmr 212, Hgb II, Utrecht. Tel. 15871 (t. 1270, 321). Wie dit blad niet aan zijn huisadres ontvangt geve dit op aan vorenstaand adres. Vermeldt steeds functie, standplaats en volledig adres, eveneens uw oud adres.

ADVERTENTIëN: N.V. Spoorwegreclame, Nobelstraat 2 B — Utrecht. — Tel. 17667. Prijs: *f* 0,50 per mm.

ABONNEMENTEN: Voor leden van het personeel der N.S. gratis. Voor gepensionneerden der N.S. *f* 1,20 p. j., voor anderen *f* 3,— p. j., op te geven aan de Alg. Dienst, 1e Afd. Kmr 212, Hgb II, Utrecht - Postgiro 87632. Tel. 15871 (t. 1270, 321).

Onze voorplaat: De eerste wagenbestuurder D. van Heezel te Hengelo kondigt een verrassing aan.





VERTROUWEN .... tussen ons is nodig, volledig en te allen tijde. Ook als wij een maatregel niet ten volle begrijpen, moeten we beginnen met daaraan ons vertrouwen te geven.

Gebrek aan vertrouwen is zo een kwaad ding. Het knaagt aan de onderlinge verhoudingen, collegialiteit, vriendschap, samenwerking. Indien dit gebrek er toch is, dan spreke men het uit om tot het goede te komen, of de band te verbreken. Doch onder geen voorwaarde ga men door in een onzuivere sfeer.

In het spoorwegbedrijf moèt men op elkaar kunnen vertrouwen, niet alleen voor de veilige loop der treinen, doch ook om het veilige voortbestaan van U allen. Veilig in de zin van gewaarborgde welvaart naar de maatstaf, welke wij op redelijke wijze kunnen aanleggen.

Kortom, onder ons allen is vertrouwen nodig. Wij hebben dit en zonder enige twijfel vrijwel allen onder U eveneens. Laten de weifelaars het echter onverwijld eveneens opvatten. Het is zo nodig om ons doel te bereiken.

Ary Hollander

Ons D.E.-BEDRIJF

in wederopbouw

Als wij u weer eens iets gaan vertellen over de wederopbouw van een der takken van ons bedrijf, is het noodzakelijk voor een goed begrip even terug te gaan naar het dieptepunt, waarop ons bedrijf zich na de spoorwegstaking bevond. Dit dieptepunt betekende voor het Diesel-electrische bedrijf tevens het nulpunt. Immers, toen de Duitsers ons land verlieten en de N. S. de balans opmaakten van hetgeen van het goed uitgeruste bedrijf van voor de oorlog was overgebleven, konden zij achter het hoofdstuk „Diesel-electrisch reizigersmaterieel" slechts een nul vermelden, hetgeen betekende, dat de op 10 Mei 1940 aanwezige 18 D. E.-vijfwagentreinstellen en 39 D. E.-driewagentreinstellen door de bezetter waren weggevoerd of vernield.

Het comfortabele stroomlijnmateriaal, dat met Dieselmotoren was uitgerust, was bij de Duitsers zeer in de smaak gevallen en wat der heren goedkeuring kon wegdragen, kon bij voorkeur reeds als verloren worden beschouwd. Na de bevrijding werd het geroofde materieel hier en daar in Duitsland en enkele andere Europese landen teruggevonden en weer naar Nederland gebracht, ofschoon geen enkel treinstel meer geschikt voor de dienst was. Uitgebrande en doorschoten bakken vormden de treurige resten die u jarenlang heeft zien staan, in afwachting van het ogenblik, dat nijvere handen zich konden gaan wijden aan de wederopbouw ervan.

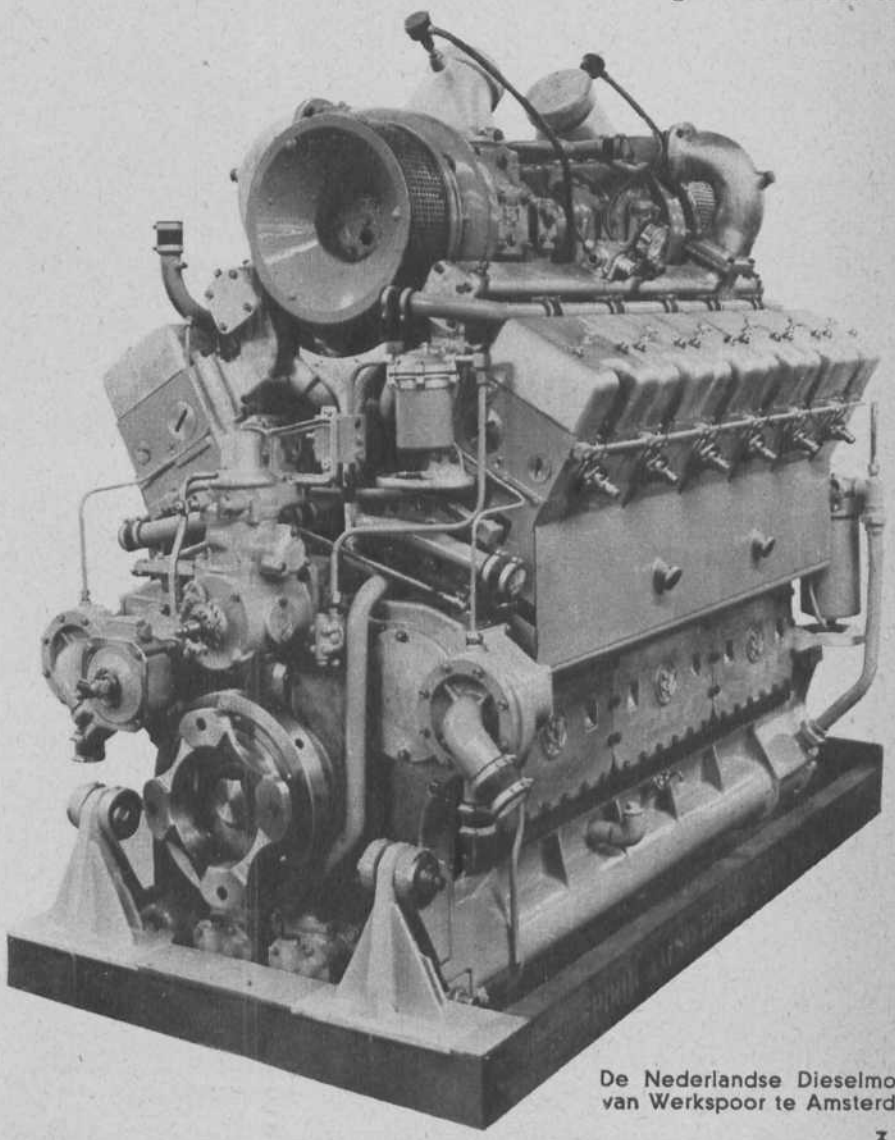
Hard is er gewerkt in de Centrale Werkplaats te Haarlem en geleidelijk kwamen er weer zoveel DE-3-trein stellen beschikbaar, dat een aantal driewagentreinen in de reizigersdienst kon worden gezet.

De achttien vijfwagentreinen, die op 10 Mei 1940 aanwezig waren, hebben practisch nooit in de reizigersdienst gereden. Na de staking zijn hiervan na herstelling vier stuks korte tijd in bedrijf geweest, doch wegens storingen in de machine-installatie moesten deze helaas buiten dienst worden gesteld.

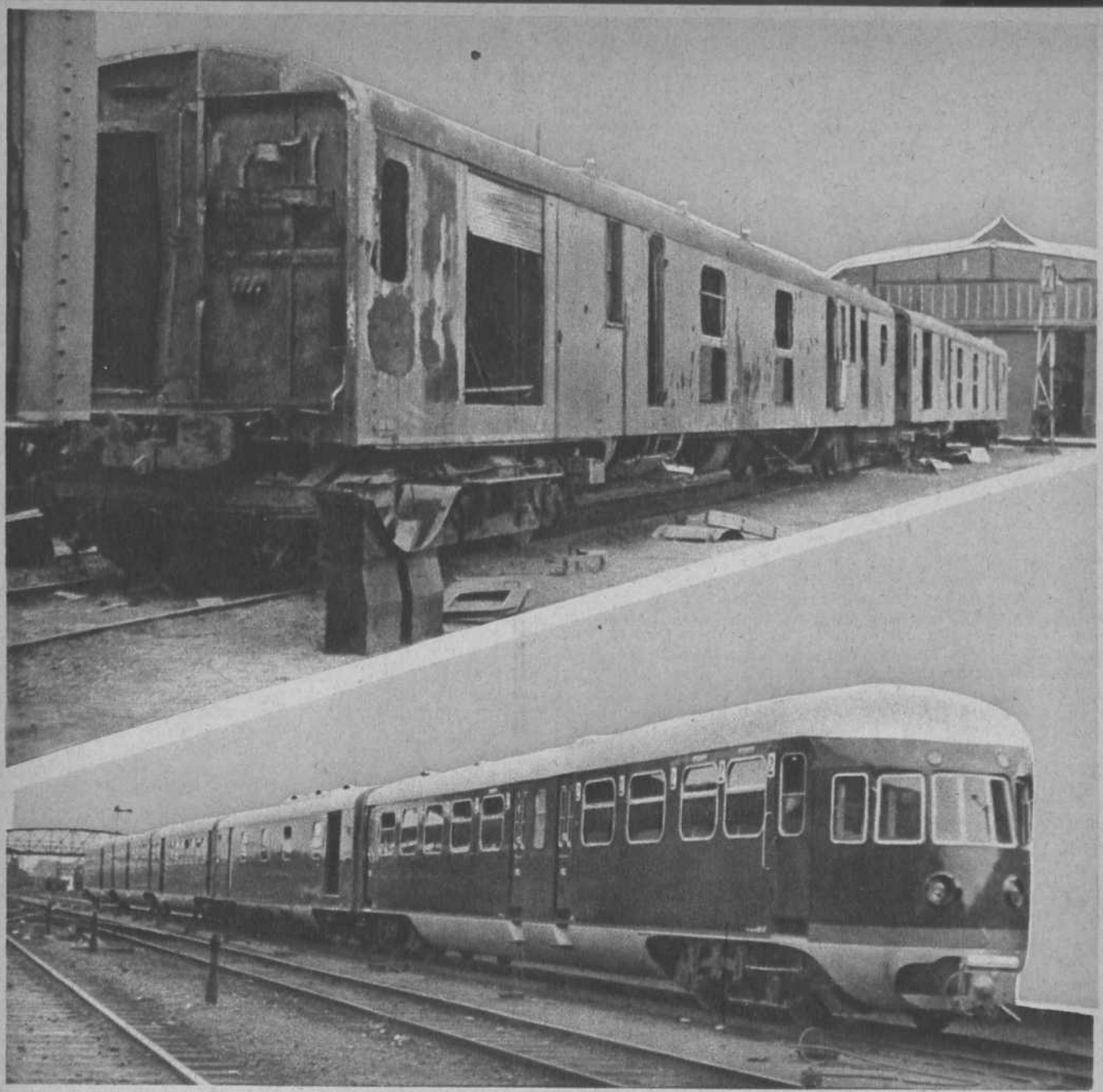
Inmiddels had N.V. Werkspoor echter een 12 cylinder Dieselmotor geconstrueerd van 650 P.K., nadat men daar zes jaar bezig was geweest met het ontwerpen van plannen. De resultaten met een 2 cylinder proefmotor waren van die aard, dat de N.S. een order plaatsten voor een aantal van deze motoren van het type R.U.B. 1612. Dit betekende een stimulans voor de Nederlandse industrie, die nu de kans kreeg te laten zien, dat ook een klein land wat presteren kan op een gebied, waar vroeger slechts buitenlandse fabrieken de toon aangaven.

Het ligt thans in de bedoeling 6 vijfwagenstellen uit te rusten met R.U.B.-motoren en zes met Maybachmotoren, waarvoor de onderdelen weer te krijgen zijn. Reeds zijn enkele DE-5-stellen met Werkspoor- en Maybach-motoren in dienst en verscheidene zullen er nog dit jaar worden afgeleverd. Met ingang van de zomerdienstregeling van het volgende jaar hopen de N.S. alle 12 vijfwagentreinen in gebruik te kunnen nemen.

Werkspoor leverde de eerste R.U.B.-motor aan de N.S. af in October 1948; in December volgden de tweede en



De Nederlandse Dieselmotor van Werkspoor te Amsterdam



Uit doorschoten en afgebrande rijtuigbakken worden weer gloednieuwe D.E.-treinstellen opgebouwd.



Een der R.U.B.-motoren in aanbouw bij N.V. Werkspoor te Amsterdam.

de derde. Hiermede werd de eerste Diesel-electrische vijfwagentrein ingericht. Of de R.U.B.-motoren op de duur zullen voldoen, is op het ogenblik moeilijk te zeggen, want dat zal de ervaring moeten uitwijzen. Dat de N.S. hierop vertrouwen, blijkt echter wel uit de order, die zij bij Werkspoor plaatsten en aan welker uitvoering met de grootste zorgvuldigheid en toewijding wordt gewerkt.

Een technische uiteenzetting van de werking van deze Nederlandse Dieselmotor zullen wij u niet geven, wel een verklaring van de type-aanduiding R.U.B. 1612: R is de eerste letter van Ricardo, wiens verbrandingssysteem wordt toegepast; U is het symbool van de V-vorm, waarin de

tweemaal zes cylinders zijn geplaatst en B betekent dat Büchi-drukvulling is aangebracht. Verder geeft 16 de cylinderboring in cm aan en 12 het aantal cylinders. Wat de grootte betreft wijkt de R.U.B.-motor weinig af van de Maybachmotor. Alleen moest in de motorbak van de treinstellen 'n kleine wijziging worden aangebracht, omdat de olie wordt opgeslagen in een grote tank, terwijl dit vroeger in vier kleinere tanks geschiedde en voorts moesten enkele luchtkoelers worden bijgeplaatst, omdat de R.U.B.-motor meer warmte afgeeft dan de Maybachmotor.

De opbouw van de DE-5-treinstellen geschiedt door de wagonfabrieken van Beynes, Werkspoor en de Centrale Werkplaats te Haarlem. Werkspoor Utrecht neemt bovendien het inbouwen van de door Werkspoor Amsterdam geleverde motoren voor haar rekening.

Van de uitgebrande bakken en truckstellen en de overige onderdelen die nog min of meer intact terugkwamen, worden zo weer gloednieuwe treinstellen afgebouwd van vier rijtuigbakken en een motorbak, waarin tevens de bagageruimte is ondergebracht.

Wat de inrichting betreft wijken de nieuwe Diesel-electrische treinstellen weinig af van de electrische gestroomlijnde treinstellen. Alleen bevindt zich aan beide kopeinden een uitzichtafdeling en wel een 2e en een 3e klasse.

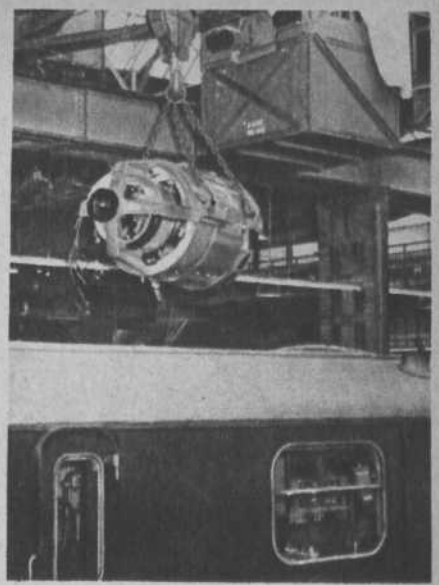
Ieder treinstel, dat wordt afgeleverd, maakt eerst een proefrit alvorens de N.S. het overnemen. Een groot aantal ingenieurs en monteurs controleert dan nauwkeurig de prestaties van de motoren en vult deze in op meetstaten, aan de hand waarvan lange berekeningen worden opgesteld, die met de gestelde eisen overeen moeten komen. Dat invullen van de meetstaten is een warm karwei, want het gebeurt temidden van de razende motoren, die ieder spreken onmogelijk maken, terwijl ook de temperatuur, vooral in deze zomerdagen, verre van behaaglijk is.

Onze fotograaf vond nog net een paar vierkante decimeters ruimte in de machinekamer om een aantal van deze in alle standen noterende mannen te vereeuwigen.

Als de gehele installatie tijdens de proefrit in alle opzichten heeft voldaan, wordt de trein als door de N.S. overgenomen beschouwd, zonder dat er verder enig feest- of ander vertoon bij te pas komt. Dit doet echter niets af aan de vreugde over het zoveelste stapje in de goede richting, waarin we ook met ons Diesel-electrisch reizigersmaterieel reeds een heel eind zijn gevorderd.



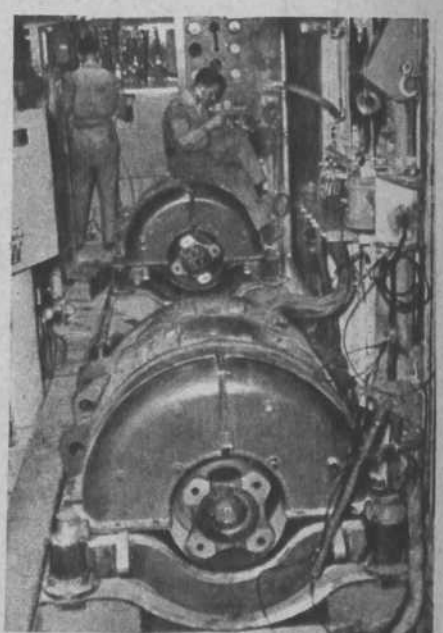
Ook de buitenkant wordt opgeknapt.



Een der generatoren wordt geplaatst.



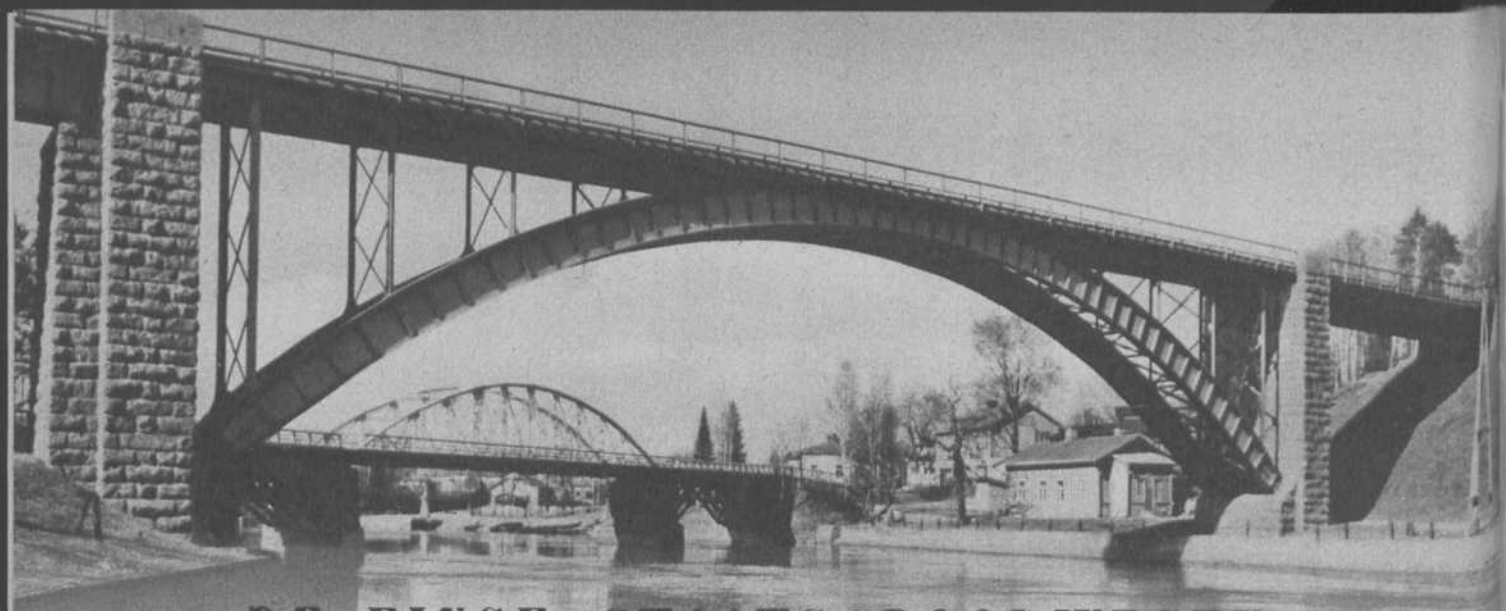
Het invullen van de meetstaten.



Een motorbak wordt nieuw ingericht.



De ingevulde meetstaten geven stof tot lange berekeningen.



DE FINSE STAATSSPOORWEGEN

De eerste spoorwegen in Finland werden onder leiding van Finse genieofficieren aangelegd. Finland was toen een Groot-hertogdom van het Russische Czarenrijk en de aanleg werd door Russische banken gefinancierd. Zo komt het, dat de spoorbreedte evenals die in Rusland 1524 mm werd (In Nederland is de spoorbreedte 1435 mm). Na de vrijheidsoorlog in 1918 bestonden er plannen de spoorbreedte in overeenstemming te brengen met die der Westerse en Scandinavische landen. De hoge kosten, die deze veranderingen met zich mee zouden brengen, hebben de uitvoering er van echter belet.

Reed in 1839 in Nederland het eerste treintje van Amsterdam naar Haarlem, in 1862 werd in Finland de eerste lijn van Helsinki naar Rühimäki voor het verkeer geopend. De Noord-Zuid verbinding Helsinki-Rovaniemi (afstand 991 km) kwam in 1909 klaar. In 1948 bedroeg de totale spoorlengte ± 4700 km, waarvan slechts 150 km dubbelspoor.

De Finse Spoorwegen (in het Fins: Valtionrautatiet, afgekort V.R.) zijn in het land der duizend meren het enige vervoerslichaam van betekenis, daar het land geen binnenscheepvaart heeft en het wegennet er slecht is. Duurt een reis bij ons maximaal ± 6 uur, in Finland is dat 24 uur. De frequentie van de treinenloop is er kleiner. In de verschillende stations wordt ten gerieve van de reizigers geruime tijd gestopt: vijf minuten voor verfrissingen en twintig minuten voor maaltijden. Op de meeste stations worden de reizigers door middel van luidsprekerinstallaties gewaarschuwd, wanneer de „schafttijd" om is. Zijn er geen luidsprekers, dan is er wel een vriendelijke spoorbeambte, die komt zeggen, dat de reizigers zich wat moeten haasten, omdat de trein staat te wachten. Zoals U ziet gaat het er gemoedelijk toe. Hoewel de tarieven voor de oorlog zeer laag waren (het laagst in Europa werd ons gezegd) rendeerde het bedrijf toch.

Door de vernielingen, die de Duitse troepen aan het materieel toebrachten, werden in 1945 de passiva ± 1.2 milliard Finmarken (1 F.M. is te vergelijken met 1 cent) groter dan de activa; in 1946 was het verschil 0.4 milliard F.M. en in 1947 zou het evenwicht hersteld zijn.

Er zijn bij de V.R. ± 39.000 personen in dienst. Op het ogenblik zijn er veel vrouwelijke arbeidskrachten, die niet alleen op de kantoren, maar ook in de buitendienst werkzaam zijn



als stationschef, in bagagedepots en zelfs als grondwerksters bij de aanleg van nieuwe spoorlijnen. Een ingenieur vertelde, dat hij over haar arbeidsprestaties zeer tevreden is.

In Finland heeft het personeel na een diensttijd van één jaar recht op 30 dagen verlof. Na vijftien dienstjaren wordt dit tot 45 dagen verhoogd. Ambtenaren zijn bij het bereiken van de 63-jarige leeftijd pensioengerechtigd, maar kunnen desgewenst tot 67 jaar blijven werken.

Het tractiepersoneel wordt op 55-jarige leeftijd gepensionneerd. Na 30 dienstjaren bedraagt het pensioen 60% van het salaris. Bij minder dienstjaren wordt 2 % per dienstjaar in mindering gebracht. Er is echter maar een klein gedeelte van de genoemde 39000 man personeel in vaste dienst, zodat de schijnbaar zo gunstige arbeidsvoorwaarden slechts weinigen ten goede komen.

De bovenbouw van de spoorlijnen is vrij primitief. Het onderhoud laat momenteel veel te wensen over, omdat er gebrek is aan geld, materieel en arbeidskrachten.

Het railprofiel is licht; op slechts enkele lijnen is het 43 kg per strekkende meter (in Nederland 46 kg of 63 kg). Bij de aanleg van een nieuwe spoorlijn (Simele-Parikkala), werd gedeeltelijk zelfs rail van 20 kg/m gebruikt, maar hiervan was gebrek aan deviezen de oorzaak.

Omdat de profielen zo licht zijn en de meeste loc's met berkenhout worden gestookt, is de maximum snelheid momenteel 85 km/uur. Naast berkenhout worden nog zeer geringe hoeveelheden van de volgende brandstoffen gebruikt: steenkool 220 ton per dag; turf 60 ton per dag: olie 6 ton per dag en benzine 1½ ton per dag.

Op de baan ligt geen ballastbed. De rail wordt uitsluitend met spoorspijkers op de Finse dwarsliggers gemonteerd. De werkwijze bij de aanleg van spoorlijnen is ruw. Het deed ons denken aan de aanleg van een hulpspoorlijn bij waterbouwkundige werken.

Behalve de bouw van grote stalen bruggen worden alle werken in eigen beheer uitgevoerd. De leiding der werkzaamheden is dus in handen van ingenieurs en technici van de V.R.



De inspectie-auto van de V.R.

Op volledige houten hulpbruggen na, zijn de bruggen hoofdzakelijk in staal uitgevoerd. De landhoofden zijn als regel van beton met natuursteen bekleed, al of niet op palen gefundeerd. De V.R. bedient zich bijna uitsluitend van stoomtractie. „Vreemd," zult u zeggen „een land, dat rijk is aan waterkrachtcentrales, en dan stoomtractie!" Ja, het is vreemd, maar als u bedenkt, dat de capaciteit van de centrales zelfs nog te klein is voor de industrie, is het te begrijpen.
De Finse Spoorwegen bezitten ± 750 loc's, waarvan er 600 dagelijks worden gebruikt en 3 motorloc's. Op de kleinere lijnen rijden nog 22 motorwagens. Het nieuwste type locomotief is in de Finse fabrieken te Tampere gemaakt. Bij een bezoek aan de werkplaats te Helsinki zagen wij de montage van de eerste van 20 Amerikaanse loc's, die voorzien zijn van een automatische oliestookinrichting.

Een paar cijfers over de Finse Staatsspoorwegen

Reizigerstarieven in de zomer van 1947

Tot 100 km	1.30	Finmark/km
100— 200 km	1.20	„
200— 500 km	1.04	„
500—1000 km	0.74	„
1000—1500 km	0.63	„

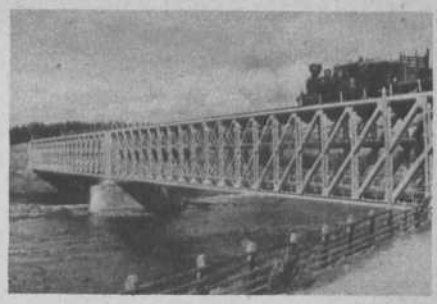
Dit zijn de prijzen voor de derde klasse. Voor de tweede klasse worden deze prijzen verdubbeld. De 1e klasse is na de oorlog opgeheven. Het aantal plaatsbewijzen, dat gemiddeld per dag wordt afgegeven is ± 150.000.

Goederenvervoer over 1945

Wagenladingen	10.500.000 ton
Stukgoederen	149.000 ton
Levende dieren	40.000 ton

Het totaal aantal treinkilometers bedraagt ± 90.000 per dag.
Het totaal aantal askilometers bedraagt ± 3.300.000 per dag.

De V.R. bezitten verder aan rollend materieel: 100 rijtuigen (2e kl, 3e kl, restauratie- en slaapwagens), 11.500 gesloten goederenwagens en 13.000 open goederenwagens.
In de toekomst willen de V.R. in Lapland een spoorwegnet aanleggen, dat met het reeds in aanbouw zijnde wegennet de ontsluiting van dit, vermoedelijk aan delfstoffen rijke gebied, mogelijk moet maken. Deze ontsluiting zal voor Finland misschien even belangrijk zijn als de ontsluiting van het verre Westen voor Amerika. Het Seinwezen zal worden gemoderniseerd door de uitbreiding van het aantal electrische blokken. In plaats van de oude, vaak nog houten stationsgebouwen, zullen moderne en doelmatiger stations verrijzen. Voorbeelden van deze stations zijn het station te Turkn en te Tampere. In de verre toekomst zal men tot electrificatie overgaan. Het wachten is echter op voldoende energie van de waterkrachtcentrales.
Uit dit artikel zult u de conclusie hebben getrokken, dat de V.R. niet up to date zijn. Dit is slechts ten dele juist, want op het rangeeremplacement te Konvala b.v. is het seinhuis van de rangeerheuvel met een ultra-kortegolfzender uitgerust en hebben de loc's ontvangstinstallaties, een snufje, dat bij ons nog niet is toegepast.



Een brug met hooggelegen rijvloer

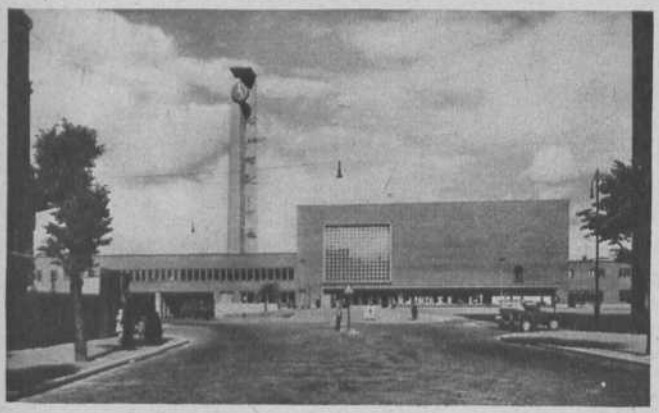


Foto boven: Station te Tampere. Foto onder: De betonnen spoorbrug te Koria ligt in een prachtige omgeving.

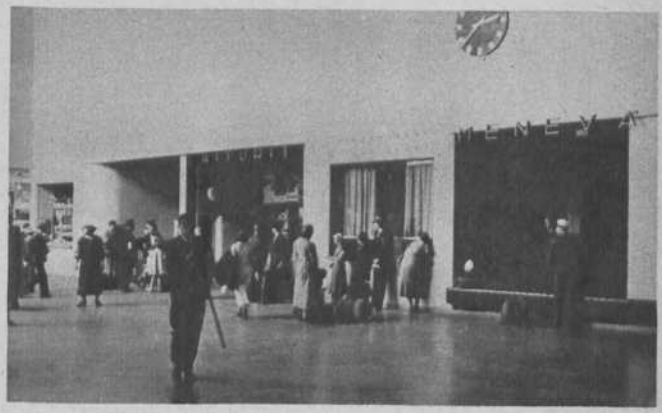


Foto boven: Hal in het stationsgebouw te Tampere. Foto onder: De in Finland gebouwde sneltreinloc. 1001.





Waar zit de fout..





?





Op deze bladzijden publiceren we de eerste puzzle van een serie van twaalf. Het worden echte spoorpuzzles. De onderwerpen hebben wij namelijk gevonden in de dagelijkse werkzaamheden van de spoorvrouwen en -mannen. Hieruit volgt, dat de ene keer de mensen van Vervoer weinig last met de oplossing zullen hebben, terwijl een andere keer het vinden van de oplossing een zacht eitje is voor medewerkers van andere diensten. Over het algemeen kan iemand die zijn gezonde verstand gebruikt met kans op succes meedingen naar de door ons uitgeloofde prijzen. Prijzen, die de moeite waard zijn! Onder de goede oplossers verloten wij iedere maand als *eerste prijs* een *Venaretfototoestel* compleet met paraattas, geelfilter en zonnekap. Mocht u weinig voor fotograferen voelen, dan kunt u in de plaats van de camera met toebehoren ook een bedrag van *vijftig gulden* (*f* 50,—) kiezen. Als *tweede prijs* stellen we een bedrag van *vijf en twintig gulden* beschikbaar.

EEN PRIJS VAN HONDERD GULDEN.

Zoals gezegd plaatsen we achtereenvolgens twaalf puzzles. Onder hen, die alle of de meeste oplossingen vonden, verloten wij, als de serie ten einde is, nog drie extra prijzen en wel een eerste van *honderd* gulden, een tweede van *vijftig* gulden en een derde van *vijf en twintig* gulden. Het is echter heel goed mogelijk, dat niemand de oplossingen van alle twaalf puzzles vindt. Daarom schreven we ook, dat de extra prijzen verloot zullen worden onder hen, die alle of de *meeste* oplossingen vonden. Laat u dus niet ontmoedigen als u de puzzle eens niet kunt oplossen. Uw kans op een der extra prijzen blijft bestaan. En, deze prijzen zijn al met al wel de moeite waard om uw krachten eens op de puzzles te beproeven.

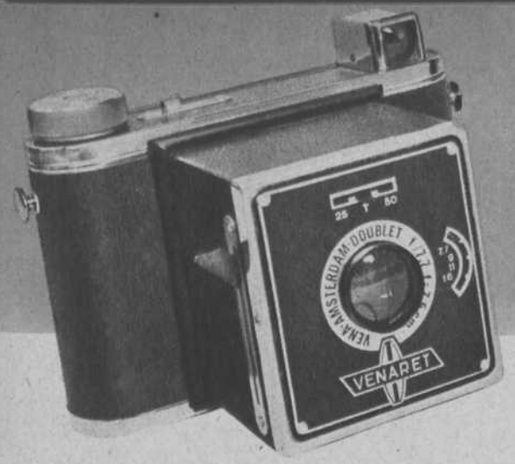
Om een indruk te geven van de komende puzzles plaatsen we hier allereerst een voorbeeld. Een collega moet het waterreservoir van een rijtuig bijvullen. U ziet hem aankomen met de slang, hij sluit eerst de slang aan op de waterleiding en daarna op de leiding van het rijtuig. Tenslotte gaat hij na gedane arbeid weg. In dit voorbeeld hebben we de fout er dik opgelegd. U heeft deze natuurlijk al ontdekt! Inderdaad: de fout zit in het laatste plaatje. Onze man laat de slang over het spoor liggen met het montuur in de ballast. Het spreekt vanzelf dat dat niet goed is en u zult het met ons eens zijn, dat u deze fout kunt vinden door uw gezonde verstand te gebruiken. De man op de foto treft geen blaam want hij maakte deze fout, op ons verzoek. In de eerste puzzle, die wij op de pagina hiernaast afdrukken zit ook zo'n kleine fout, die echter grote gevolgen kan hebben, overigens een algemene eigenschap van kleine fouten en onachtzaamheden.
Het meedingen naar de prijzen is alleen toegestaan aan leden van het personeel.

ATTENTIE!

Alleen briefkaarten.

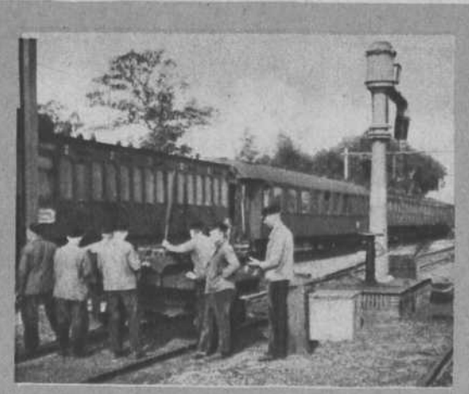
Adresseer de briefkaart, waarop u de oplossing heeft vermeld zoals hieronder bij wijze van voorbeeld werd aangegeven.
Oplossingen in omslag dus op briefpapier kunnen niet meeloten; gebruik dus uitsluitend een briefkaart als u een kans op een prijs wilt maken.
Schrijf uw naam en adres duidelijk, het liefst in blokletters. Vermeld ook uw functie!
En nu: veel succes!

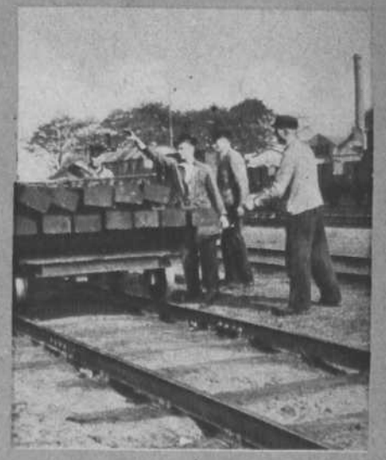






Van dit soort foto's kunt U zelf de maker zijn,..... indien U een prijs wint! De eerste prijs is EEN VENARET JUNIOR, een goed Nederlands fototoestel, compleet met paraattas, geelfilter en zonnekap of f 50,—. De tweede prijs is een bedrag van f 25,—.







?

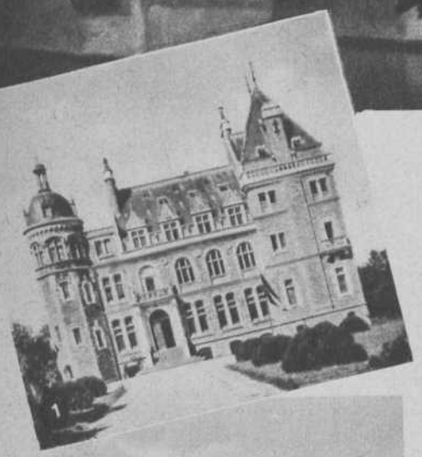


Hier is de eerste puzzle. Zoals gezegd een alledaags geval. Een ploeg gaat de baan op om oude dwarsliggers door nieuwe te vervangen. Op de eerste foto ziet u het opladen van de dwarsliggers, op de tweede wordt gereedschap op de lorrie gelegd. Op de derde foto vraagt de ploegbaas aan de blokwachter toestemming om de vrije baan op te mogen. De vierde foto toont de ploeg op de vrije baan op weg naar de plaats waar de dwarsliggers moeten worden vervangen.
Om misverstand te voorkomen delen wij u nog mee dat de ploegbaas toestemming van de treindienstleider had om over de stationssporen te rijden. Ook bij de blokwachter is alles gegaan zoals het behoort. De blokwachter verleende dus toestemming, de tijden waarop de ploeg bezig zal zijn, werden in het daarvoor bestemde boekje genoteerd en de blokwachter heeft zich alvorens toestemming te verlenen ervan overtuigd dat de treinenloop de uitvoering van de werkzaamheden toeliet. Wat dit betreft is er dus geen vuiltje aan de lucht. En toch zit in een van de hiernaast afgedrukte foto's een fout. Bekijkt u ze maar eens goed.
Heeft u de oplossing van deze puzzle al gevonden? Dan snel een **briefkaart** genomen en de oplossing daar in enkele regels opgeschreven. Als wij uw kaart met de goede oplossing vóór 1 December in ons bezit hebben, dingt u mee naar de uitgeloofde prijzen.
Doe uw best.

...en wie wint de VENARET OF VIJFTIG GULDEN?

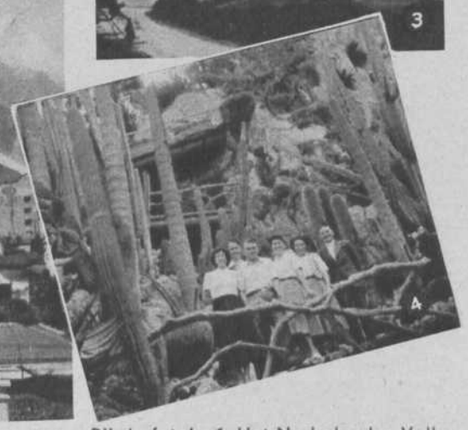


FRANKRIJK BIJ N.S.-ERS IN TREK









Bij de foto's: 1. Het Nederlandse Volkshogeschoolcentrum in Frankrijk: het Chateau de Meridon. 2. Gezicht op de Mont Blanc. 3. In dit vacantiehuis van de S.N.C.F. logeerden onze jongens. 4. N.S.-ers in de exotische tuin van Monte Carlo.

Na de vijf bange oorlogsjaren van 1940—1945 is een groeiend verlangen waar te nemen om niet alleen van het natuur- en stedenschoon in eigen land te genieten, maar ook, wanneer het maar even mogelijk is, over de grenzen te trekken. De spoormannen en -vrouwen vormen daarop geen uitzondering. Integendeel: dank zij vervoersfaciliteiten, die R.D.V.'ers in België, Denemarken, Frankrijk en enkele andere landen genieten, is de vacantietrek naar het buitenland in de grote N.S.-familie zeer sterk. En het is vooral Frankrijk, dat de onverflauwde belangstelling heeft. In het bijzonder dank zij de activiteit van de Landelijke Spoorweg Reisvereniging (L.S.R.) hebben honderden spoormannen en -vrouwen in de afgelopen maanden kunnen genieten van de zeldzame schoonheden, die „la douce France" ons, nuchtere Noorderlingen, biedt.

Met name Nice was in trek. De L.S.R. organiseerde 7 reizen naar deze parel van Z. Frankrijk en deed daarmede alleen al voor 250 deelnemers een wensdroom in vervulling gaan.

Maar er was meer: met 30 gegadigden werd een wintersportreis gemaakt, met 20 deelnemers werd Biarritz bezocht, in Juni en Juli trokken 100 N.S.'ers naar Chamonix en 48 naar Grenoble en de laatste maanden verbleven velen een weekend in Parijs.

Een 60-tal personen maakte nog individuele reizen naar Nice en het Châlet van de Franse Spoorweg Reisvereniging. Op hun beurt toonden ook vele Franse collega's belangstelling voor ons lage land aan de zee. Vooral in de bloembollentijd, maar ook in de zomermaanden, bezochten, al weer dank zij de goede zorgen van de L.S.R., bijna 250 Franse collega's ons land.

Het is een verheugend verschijnsel, dat vooral ook de jongere N.S.'ers en de zonen uit onze N.S.-gezinnen in de gelegenheid gesteld kunnen worden Frankrijk te leren kennen.

Evenals in 1948 werd daartoe door S.&.O. de uitwisseling van Nederlandse en Franse „spoorwegkinderen" mogelijk gemaakt.

Gedurende drie weken waren 59 Nederlandse jongens te gast in „le Pas de l'Echelle" en zij kwamen terug met een schat van ervaringen en indrukken en.... evenzoveel Franse jongens, die op hun beurt drie weken genoten van al hetgeen ons land zoal te bieden heeft.

Zo werden blijvende contacten gelegd tussen de Franse en de Nederlandse jeugd; zo leerden de jongeren, aan wie de toekomst is, elkaar kennen, begrijpen en waarderen.

En dan was daar tenslotte het Volkshogeschoolcentrum „Méridon" in Chevreuse, dat ook dit jaar twee groepen van N.S.-meisjes tot zich trok en de jeugdige deelneemsters niet slechts een aangename vacantieweek bezorgde, maar door lezingen en excursies belangstelling wekte voor vele bezienswaardigheden van het onvolprezen Frankrijk, dat, meer dan welk ander land ook, onze reisgrage spoormensen lokt en .... in verrukking brengt.

ONTSPANNING

S.S.V.U. maakt handbal-propaganda

S.S.V.U., de enige spoorweg-sportvereniging in ons land, waarin de handbalsport beoefend wordt, hield op 4 September j.l. haar jaarlijkse handbaltournooi.

Mogen weldra ook andere spoorweg-sportverenigingen gewonnen worden voor het handbalspel, opdat het volgend jaar een dergelijk tournooi in spoorweg-verband mogelijk wordt.

S.S.V.G. naar Göteborg

Herinnert U zich nog, dat een groep Zweedse collega's een bezoek bracht aan S.S.V.G. te Groningen? Welnu, in de eerste week van September j.l. heeft een gezelschap van 20 Groningers op zijn beurt een trip gemaakt naar Göteborg.

De Zweden hadden geen mogelijkheid ongebruikt gelaten om het de Groningers zo aangenaam mogelijk te maken. In de voetbalwedstrijd geven de technisch uitstekend spelende Zweden onze landgenoten wederom een lesje. Vooral door een beter uithoudingsvermogen. Na de rust werd het 4—0.

De Zweedse reis is voor onze Groningse vrienden onvergetelijk. De vriendschap en gastvrijheid, in Göteborg gevonden, hebben indruk gemaakt. Maar ook in Zweden is het bezoek van S.S.V.G. zo in de smaak gevallen, dat men niet scheidde zonder elkaar te beloven, dat het jaarlijks tot een weerzien zal komen.

B.S.S.-veldloop in Bilthoven

Met de opzet de athletiekbeoefening en met name het starten op de loopnummers over de langere afstanden te stimuleren organiseert de B.S.S. op 4 December a.s. in Bilthoven een nationale spoorweg-veldloop over ± 3 km.

De inschrijving staat open voor personeelsleden van de N.S. en haar Dochterondernemingen. Deelnemers moeten zich vóór 15 November schriftelijk opgeven bij de secretaris-penningmeester van de B.S.S., Moreelsepark 1 te Utrecht.

Het inschrijfgeld bedraagt *f* 0,50 per persoon en dient te worden gestort op postrekening 333299 t.n.v. G. J. C. Velthuis te Utrecht.

O.V.S.T. vierde haar tweede lustrum

Na tien jaar hard werken heeft O.V.S.T. te Tilburg de bloemetjes eens buiten gezet en met enthousiasme het tweede lustrum gevierd.

De feestcommissie heeft een programma samengesteld, dat zich over drie maanden uitstrekt. De feestelijkheden begonnen reeds medio Augustus met kinderspelen en een voetbaltournooi, maar het hoogtepunt was toch de bonte avond op 17 September in het grote Koepelgebouw. Midden in het bonte programma, dat de bloeiende afdelingen van de jubilaressen verzorgden, werd hulde gebracht aan de vijf oprichters van O.V.S.T., de heren De Jongh, Princen, Hageman, van der Zilver en van Berkel, die — en dat getuigt van grote clubliefde en trouw! — allen tien jaar hun vereniging als bestuurslid hebben gediend.

En nog waren de feestelijkheden niet ten einde: op 15 en 16 October werden twee grote balavonden in het Koepelgebouw gehouden en op 29 en 30 October kon de grote O.V.S.T.-familie genieten van het boeiende toneelstuk „Dorp in Onrust".

In het Waaggebouw op de Nieuwe Markt te Amsterdam wordt tot 20 November een door het Spoorwegmuseum in samenwerking met de Gemeente Amsterdam, ingerichte tentoonstelling gehouden over „Amsterdam en de Spoorwegen" ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan van Amsterdam CS en het 10-jarig bestaan van de stations Amsterdam Amstel en Amsterdam Muider Poort.



Het eerste elftal van S.S.O.V H., uit Heerlen won dit jaar de Eeuwfeestbeker



N.S. sportveld in Roosendaal in gebruik genomen

Zaterdag 24 September was een belangrijke dag voor de Spoorwegsportbeoefenaars in het Zuiden des lands en met name voor S.S.V.R., de Spoorweg Sport Vereniging Roosendaal. Toen werd nl. het sportterrein, waarvan de aanleg geheel door S.&.O. is verzorgd, officieel geopend en overgedragen aan het bestuur van S.S.V.R.

Er bestond voor deze plechtigheid, waaraan een gecostumeerde voetbalwedstrijd tussen WW en Tc voorafging, grote belangstelling. Na een korte inleiding van de heer Zoet, voorzitter van S.S.V.R., droeg de heer S. Heijers, chef S.&.O., het terrein over aan de goede zorgen van de Roosendaalse Spoorweg Sportverenigingen.

Het lint was nauwelijks doorgeknipt, toen de eerste elftallen van S.S.V.R. en H.V.W. (Eindhoven) het nieuwe terrein betraden voor het spelen van een erewedstrijd, die door de Roosendalers met 5—1 werd gewonnen (rust 2—0). Aanvoerder Mengde van H.V.W. bood zijn Roosendaalse collega bloemen aan.

Na afloop werd de spelers en genodigden een Brabantse koffiemaaltijd aangeboden en daarbij werd de vreugde over het prachtig gelegen S.S.V.R.-veld met zijn natuurlijke tribune, niet onder stoelen of banken gestoken.

KEES DE RANGEERDER VERTELT

Tot lof van de gepensionneerden

Gisteren hebben ze ouwe Driekus begraven. Die zullen de meesten van jullie geen eens kennen. Hij is al heel wat jaartjes gepensionneerd. In de negentig is hij geworden. Toch is hij nog schielijk gestorven vóór iemand het in de gaten had. 's Morgens was hij nog even een wandelingetje gaan maken, want hij was kerngezond. Toen hij thuis kwam, zei hij: „Ik kan toch merken, dat ik een dagje ouder word. Ik ben moe van dat wandelen. Ik ga er maar eens op mijn gemak bij zitten." Zo zei hij dat: „Ik ga er maar eens op mijn gemak bij zitten" — nou, hij is niet meer overeind gekomen. Toen zijn dochter, bij wie hij thuis was, hem wilde roepen, gaf hij geen sjoegem. Zij er heen. Hij was toen al een ogenblikje dood. Zoals ik zei, hebben ze hem gisteren begraven..

Die ouwe Driekus was een merkwaardige kerel. De gekste verhalen gingen er over hem rond. Ik heb ze ook maar van horen zeggen, want ik heb hem zelf nooit meegemaakt — ik was zogezegd maar een broekje bij hem vergeleken. Ze vertelden van hem, dat hij de mist kon verdrijven. Ja, daar moet je niet om lachen. Het moet gebeurd zijn op een nacht, dat het terrein hardstikke dicht zat van de mist. Ze riepen ouwe Driekus, omdat hij altijd zei, dat hij over geheime krachten beschikte.

„Driekus, jongen, zorg jij eens, dat die mist hem smeert," zeiden ze tegen hem. „Je kan je eigen geeneens meer zien — hoe kunnen we dan nog werken?"

„Dat is goed," zei oude Driekus. Hij nam zijn pet af, legde die op de grond voor hem, strekte zijn handen uit en stond zo wat te prevelen. Nou kan je me geloven of niet, een kwartier later was de mist foetsjie. Nou ja, het was nog wel een beetje dampig, maar ze konden tenminste weer behoorlijk werken. Het kan natuurlijk toeval geweest zijn, maar sterk was het! Ze hebben natuurlijk allerlei gekke streken met hem uitgehaald, want hij was een goedgelovige kerel, zo groot als hij was. Eerlijk: het was een boom van een vent, maar hij geloofde alles, wat je hem wijs maakte. In schafttijd begon er een bij voorbeeld ineens heel erg te kreunen, omdat hij pijn in zijn buik had. Dat was afgesproken werk, want meteen pakten de anderen hem beet en legden hem op een tafel. Dan gingen ze Driekus halen, om de zieke te belezen. Nou, dan zette Driekus zijn pet weer af, weet je niet, en hij legde zijn handen op de buik van die snurker, die zogenaamd ziek was maar intussen zo wat werkelijk buikpijn had gekregen omdat hij zijn lachen bijna niet kon inhouden.... Wanneer Driekus klaar was met zijn prevelementje, was die tinus beter. Driekus voelde zijn eigen natuurlijk!

• HET LIED •



Nou moet je ook weer niet denken, dat het een sul van een kerel was. Dan zit je er glad naast. Hij was alleen te goedig. Je kon bij wijze van spreken over hem lopen, omdat hij niemand kwaad wilde doen. Dat is hem eens een keer duur te staan gekomen. Dat zal ik je vertellen..

Het is zeker al een tachtig jaar geleden, dat hij bij het spoortje kwam. Ja, moet je je eens voorstellen: tachtig jaar geleden. Toen reed er niet veel meer dan zo'n aggenebbes treintje, dat je nou in een museum kan bekijken. Wanneer je toen bij het spoor werkte, werd je zo'n beetje als het uitschot van de maatschappij beschouwd. Je kon bij wijze van spreken in die tijd beter als koloniaal naar Indië gaan, dan bij het spoor werken. Dat deed geen behoorlijk mens. Toch zijn het de kerels van die dagen geweest, die het spoor gemaakt hebben. Ze moesten toen ploeteren. Wij moeten hard aanpakken, maar dat is nog niks vergeleken bij hen. Als zo'n ouwetje daar over begint te praten, staan je oren gewoon te klapperen.

Enfin, Driekus trekt zich in zijn tijd geen snars van de kletspraatjes van de mensen aan — hij gaat bij het spoor werken. Waarom? Joost mag het weten. Waarom ben jij erbij gekomen? En jij? Kan je toch ook niet precies zeggen? Heus niet alleen om je verlofboekje en je pensioen, is het niet zo? Het is wat anders — maar je kan het niet onder woorden brengen. Je weet alleen, dat je er graag bij bent. Zo was het ook bij Driekus.

Het gaat allemaal heel best met hem, tot hij op een goede dag tegen een meisje oploopt. Dat is de dochter van de kastelein, die bij Driekus in de straat woont. Het is al gauw koek en ei tussen die twee — alleen dat spoortje, hè? Dat vindt dat meisje — Marie heet ze — maar niks. Ze vindt Driekus een bovenste beste knul; ze wil ook graag met hem trouwen, maar dan moet hij bij het spoortje vandaan. Een fatsoenlijk meisje vrijt niet met een spoorjongen. Ja, moet je meemaken, zeg.... D'r is toch wel heel wat veranderd sinds die tijd. Nou zijn de meisjes blij als ze een spoorjongen kunnen krijgen....

Driekus zegt: „Meid, ik hou van mijn werk. Ik kan het niet in de steek laten."

En dat meisje vraagt: „Van wie houd je meer? Van mij of van het spoor?" Ja, wat moet je als verliefde knul daar nou op antwoorden. „Van jou natuurlijk!" zegt Driekus, terwijl hij haar een zoen geeft.

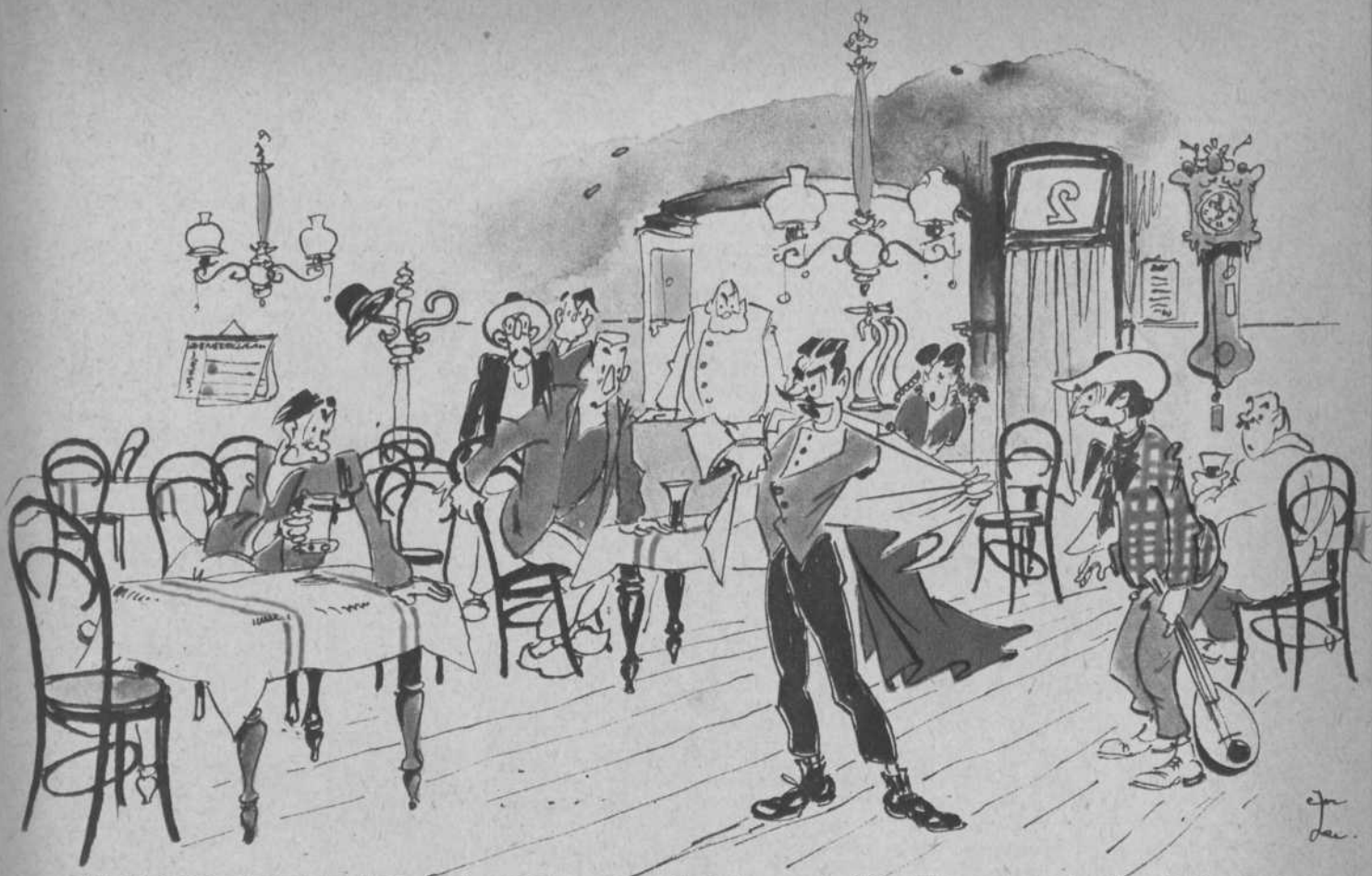
„Nou dan," komt Marie, die ook niet achterlijk is, „dan laat je het spoor toch schieten."

„En wat moet ik dan beginnen?" vraagt Driekus met pijn in zijn hart, want de spoorwegen is alles voor hem.

„Daar heb ik het met vader al over gehad. Je moet er met hem maar eens over praten." Dat doet Driekus. En wat stelt de kastelein voor?

„Driekus, jongen," zegt hij, „je weet dat Marie mijn enigste kind is. Er is geen opvolger voor de zaak. Het is een beste zaak, nietwaar? Het zou me spijten als ik die aan een wildvreemde moest overdoen. Kom jij nou bij mij in de zaak, dan kan ik me over een paar jaartjes terug trekken en dan is het geval van jou. Jullie kunnen gauw gaan trouwen en de zaak is gezond."

Driekus luistert wel, maar hij voelt er geen halve cent voor. In zo'n kroeg staan — al is het nog zo'n goede — en dan een glaasje donker rond brengen of een lichte angst, niks voor hem. Dat denkt hij en hij zegt het ook. Maar daarmee is de kous



niet af. Marie gaat er op door. Niet diezelfde avond, maar wel de avond er op en de avond daarna ook weer. En dan zegt ze ineens op een keer: „Driekus, nou moet je het zelf weten. Je moet kiezen tussen mij en het spoortje. Een van de twee, maar niet allebei. Als je bij het spoortje wilt blijven, dan geef ik je mijn ring terug."

Daar staat Driekus.... Nou zeggen ze wel, dat je je hart verliest, wanneer je verliefd wordt, maar je bent net zo goed je hersens ook kwijt. Of niet soms? Nou, bij Driekus is het in elk geval zo, want hij zegt het spoortje goede dag. Hij wordt nu zogezegd kellner. Hij trekt een wit jasje aan en bedient nu voortaan de klanten. Niks voor hem. De eerste dagen gaat het nog wel, maar al gauw loopt hij zich op te eten van puur chagrijn. Hij is niks geen reclame voor de zaak, want hij loopt rond met het gezicht van een ter dood veroordeelde. Als het niet om Marie was, smeet hij er direct de boel bij neer. Wat is dat nou voor hem, die gewend is in de buitenlucht te werken en zijn spieren te gebruiken, om nu de hele dag binnen te zitten en maar glaasjes rond te dienen. Marie merkt dat wel, maar ze denkt bij zichzelf: dat zal wel slijten. Hij went wel. Maar het went niks. Helemaal niet. Driekus probeert zijn eigen goed te houden, maar hij krijgt er met de dag meer de dood in. Dat duurt zo een tijdje en dan komt op een goede dag zo'n liedjeszanger de tent binnenzeilen. Die had je in die tijd nog, van die rondtrekkende zangers, die stad en land afgingen met liedjes over de oudste en nieuwste gebeurtenissen: over Adam en Eva en de Moord van Raamsdonkveer. De mensen luisterden er wat graag naar. Zo is het nu ook. Die knaap is nog niet koud binnen, of er wordt hem al om een lied gevraagd. Hij wil wel, want er schiet allicht iets op over en daarom is het hem te doen. Hij zal het nieuwste lied zingen. Hij begint:

Wat hoor ik praten?
Een ijzeren spoorweg die men maakt,
Zo langs de straten,
Tot ons vermaak,
Dit rijtuig is een fijn model,
Het is een kunst, verstaat gij wel,
Men rijdt in twintig minuten tijd
Van Amsterdam tot Haarlem.
Stap, stap in een wagen,
Ja, ja, ik heb ze van alle soort,
Men rijdt alle dagen, zo het behoort.
Het is een heel vertier,
Te rijden zonder paard of zweep,
't Is voor uw plezier,
Vat gij die kneep?
Een rijtuig trekt er vele voort,
Men is er spoedig, waar men hoort,
Men vliegt gelijk een kogel heen,
En kunt geen tijd verliezen,
Stap, stap in een wagen.

Het lied is helemaal niet nieuw. Maar dat is nu van geen belang. Er is heel iets anders. Marie staat met een spierwit gezicht te luisteren. En Driekus? Eerst staat hij doodstil. Het is alsof hij een klap in zijn facie heeft gehad, zo voelt hij zich. Dan knijpt hij zijn vuisten in mekaar. „Lafbek," scheldt hij zijn eigen, „waarom heb je het spoor in de steek gelaten? Je hoort langs de baan en niet hier in de kroeg. Dát werk heeft wat te betekenen. Dát wordt iets moois. En hier is het niks anders dan bier en klare...." Zo staat hij in zijn eigen te praten. Al de ellende van de laatste weken komt naar boven zetten. Hij voelt zich rot. Hij heeft het spoor in de steek gelaten.

Wat doet Driekus dan? Hij rukt het witte jasje los. De knopen springen in het rond, zo woest doet hij dat.

„Barst," schreeuwt hij dan tegen de kastelein, die hem als van de donder geslagen aanziet. „Houd jij je zaak maar. Ik ga naar het spoor. Daar hoor ik." Het wordt doodstil in de kroeg. De liedjeszanger houdt van schrik zijn mond.

Driekus gaat naar Marie toe. „Marie," zegt hij. „Ik houd van je. Dat weet je. Ik heb voor jou het spoor laten schieten. Maar ik kan het niet. Je trouwt met mij als spoorjongen of we trouwen helemaal niet."

Hij gaat met grote stappen naar buiten en smijt de deur achter zich dicht. Marie is niet zo gek, dat ze hem gelijk achterna rende. Ze moet dat eerst eens allemaal verwerken. Een van de volgende dagen komt ze hem — heel toevallig natuurlijk — tegen, als hij van zijn werk terugkeert. Ze staan wel een hele tijd met elkaar te praten, maar het komt toch voor mekaar. Die twee zijn getrouwd en twee van hun jongens zijn later ook bij de maatschappij gekomen. Marie had er geen enkel bezwaar tegen....

Ja, jongens, dat is een heel oud verhaal. Tegenwoordig zou zo iets niet meer kunnen gebeuren. Waarmee ik maar zeggen wil.... Nou ja, we kunnen nou wel eens lachen om die ouwetjes en zeggen dat ze maar de krant zitten te lezen — maar zij hebben het spoortje toch maar gemaakt, hè.... En vaak in heel wat moeilijker omstandigheden dan wij. Je kan ze slecht meer spoorjongens noemen, want ze zouden je vader kunnen zijn — maar evengoed: ze horen nog steeds bij het spoortje! En je kan er rustig een voorbeeld aan nemen..

HERMAN PIJFERS.



HOGE BELANGSTELLING

Hoewel over het verloop en de opbrengst der 17 Septembercollecte nog niet veel bekend is, willen wij onze lezers toch alvast het volgende voorval vertellen. De collecte in Amsterdam was in volle gang, en in de hall van het Centraal Station waren vele collectanten ijverig bezig. Een van hen, de heer J. van der Straten, werd plotseling aangesproken door een heer, die hem verzocht naar buiten te gaan, waar een auto voor de ingang van het C.S. wachtte. „U moet de dame, die daar zit, met Hoogheid aanspreken" waarschuwde de onbekende. Tot grote verrassing van de jeugdige collectant bleek de dame, Hare Koninklijke Hoogheid, Prinses Wilhelmina, te zijn, die op deze eenvoudige en onopvallende wijze Haar gave voor het werk van onze vereniging kwam brengen. Dit was weer een bewijs, hoezeer onze voormalige Landsvrouwe medeleeft met alle noden van ons volk. Wij behoeven nauwelijks te zeggen, hoe zeer wij door deze hoge belangstelling zijn getroffen!

Opbrengsten Damescomité's:

In totaal *f 1931,76*, ondanks de vacanties, waardoor vele comité's niet bijeenkwamen, toch een prachtig bedrag. Onze hartelijke dank, dames, voor al het werk, dat aan dit bedrag vastzit!

Almelo *f* 29,30 over Juni; Apeldoorn *f* 40,80 over Juni; Arnhem *f* 54,30 over Juni; Delft *f* 22,95 over Juni en Juli; Dordrecht *f* 79,10 over Juni en Juli; Enschede *f* 30,10 over Juni; Gorinchem *f* 32,37 April—Juni; Gouda *f* 28,70 Juni—Juli; Groningen *f* 77,— over Juni; Heerenveen *f* 17,25 April—Juni; Hoogeveen *f* 23,65 over Juli—Aug.; Hoek van Holland *f* 5,50 over Juni; Leeuwarden *f* 26,50 over Juni; Maastricht *f* 35,— over Juli; Middelburg *f* 21,80 over Mei—Juni; Nijmegen *f* 73,25 over Juni; Onnen *f* 14,75 over Augustus; Roosendaal *f* 38,85 over Juni; Rotterdam *f* 207,34 over Juni en Juli; Schiedam *f* 18,10 over Juni; Tilburg *f* 146,75 over Juni; Utrecht *f* 696,10 over Juli en Augustus; Vlaardingen—Maassluis *f* 12,45 over Juni en Juli; Woerden *f* 12,95 over Mei en Juni; Zutphen *f* 34,75 over Juni; Zwolle *f* 152,15 over Juni.

Giften.

Aan giften kwam van 15 Augustus tot 15 September via correspondenten, damescomité's en ook rechtstreeks een bedrag van *f 52,03* binnen, waarvoor wij alle gevers vriendelijk dankzeggen.

Omslagen Vrijvervoer.

Het blijkt een goed idee te zijn geweest om nieuwe omslagen te laten maken! De bestellingen blijven aanhouden.
Naar aanleiding van onze vorige oproep hebben verschillende personeelsleden individueel één of meer omslagen besteld. Hoewel wij dit zeer op prijs stellen, verzoeken wij u toch vriendelijk, zo mogelijk bij de correspondent van uw dienst deze omslagen te bestellen, daar wij anders naar verhouding zeer hoge portokosten hebben!

Dames, wilt U bij de zegelverkoop de gezinsleden van de spoormannen wijzen op het belang van de massadoorlichting, ook voor hen?

D.O.888

De wintermaanden zijn weer op komst; we verwachten, dat vele en goede ideeën uit de bus zullen komen.
En nu .... een goede raad, welke tijd en werk spaart. Richt uw voorstel in volgens onderstaand model.

Naam: ..... Functie: .....

Stamboeknummer: .....

Standplaats: .....
Particulier adres: .....

Voorstel: (Kort en duidelijk) .....

.....

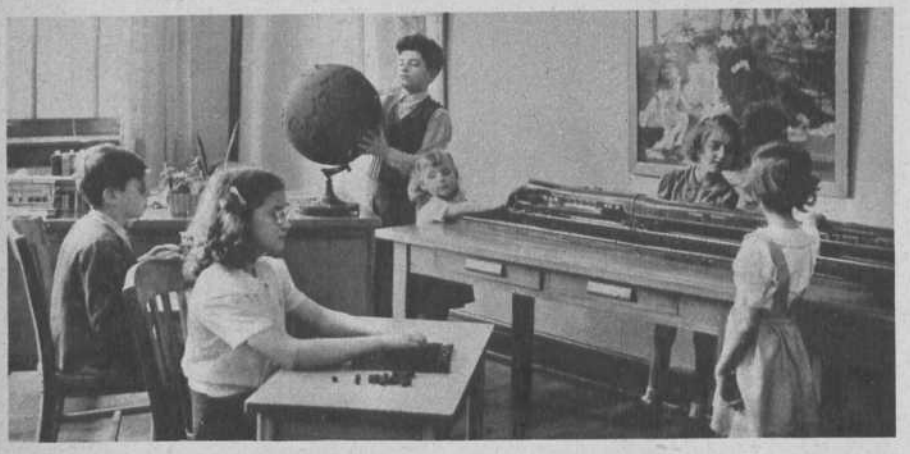
Motivering: (zo kort mogelijk) .....

.....

Publicatie toegestaan ja/neen.

Handtekening.

Eventuele schetsen of tekeningen gaarne afzonderlijk bijvoegen.



Een ruim vier meter lang model van de „Green Diamond", de eerste dieselstroomlijntrein van de Illinois Central Railroad heeft een uiterst nuttige bestemming gevonden op de Alexander Graham Bell-school in Chicago-Noord. Deze school is een openbare lagere school voor blinde en doofstomme kinderen. Op verzoek van de Chicago Philantropic Club heeft de president van de Illinois Central, Mr. Wayne A. Johnston het model van de „Green Diamond" afgestaan. Dit model werd vrijwel gelijktijdig met de echte trein in 1936 gebouwd, en het werd gebruikt voor tentoonstellingen, vertoning in reisbureaux e.d. Thans kunnen de blinde kinderen zich door betasten van dit grote model een indruk vormen van de manier waarop het railverkeer plaats vindt, en het is moeilijk, zich een nuttiger doel voor deze model-„Green Diamond" in te denken!

In de afgelopen periode slechts vier beloningen.
De voorman **W. H. Jansen** te Haarlem Wpc heeft een apparaatje gemaakt voor het buigen van kabelschoenen, dat voorheen met de hand geschiedde. Het resultaat is een belangrijke besparing aan arbeidsuren. Beloning *f* 10,—. De 1e hoofdconducteur **C. M. Kamp** te Alkmaar deed de suggestie de drinkgelegenheid op het 4e perron te Amsterdam C.S. weer te herstellen. Hij ontving *f* 5,—. De stofafdichting van de retourstroomkappen bij het electrisch materieel 1940 zal worden gewijzigd overeenkomstig de reeds in 1943 bij het materieel 1937 toegepaste wijziging. De bankwerker **J. J. Kok** te Haarlem Wpc, die aan deze goedkopere en betere afdichting herinnerde, ontving *f* 5,—. Naar aanleiding van een voorstel van de adjunct-commies **J. L. van Roeijen** te Venlo zal het bord op het tweede perron, waarop de vertrekuren zijn aangegeven, worden verlicht. Het is simpel, maar een uitkomst voor onze reizigers. Beloning *f* 5,—. Verder ontvingen de arbeider **B. A. Mensink** te Haarlem en de 1e ploegbaas **C. M. v. d. Broek** te den Haag een aanmoedigingspremie.

KEES

De nacht is gekomen. Er heerst rust in het verblijf van de onderofficieren, dat eenzaam, aan de rand van het kampement, bij de draadversperring ligt. De stilte wordt verbroken door het eentonige geluid van talloze krekels en kikvorsen. Ook de tokhè laat zijn roep horen.



De wacht doet getrouw zijn ronde op de meest ongeregelde tijden en staat zo nu en dan stil om de geluiden, die van de verschillende kanten komen, op te nemen.

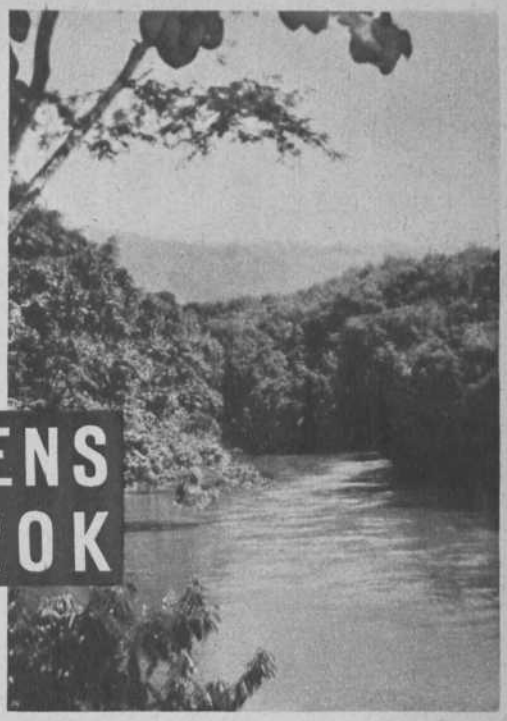
Buiten de draadversperring van het kampement ligt een figuur verscholen tussen de alang alang. De donkere gestalte komt steeds dichter bij de versperring, niet wetende, dat er al geruime tijd een paar ogen op hem zijn gericht, die steeds de afstand tussen haar en de wacht meten. Na enige ogenblikken is de wacht in de duisternis verdwenen. De donkere gestalte komt weer in beweging en sluipt geluidloos door de alang alang om enkele meters van de draadversperring stil te houden.

Wederom doemt een wacht op, die langzaam naderbij komt en plotseling stilstaat. Zijn zintuigen zijn tot het uiterste gespannen, want de rust van de nacht is enigszins verbroken. Hij weet niet, dat er twee paar ogen naar hem kijken, waarvan één paar steeds van hem naar de donkere massa dwaalt.

Dan klinkt er een luide gil door de nacht, de wacht snelt toe en lost enige schoten in de richting van het geluid. Het zoeklicht flitst aan en na enkele ogenblikken ziet de wacht een man onbewegelijk in de alang alang liggen. Een kleine gestalte waggelt op de draadversperring toe. Meteen schieten de wacht de verhalen te binnen, die zijn kameraden hem hebben verteld. Een glimlach komt over zijn gelaat en een dankbare stem roept zacht: „Kees, goeie ouwe jongen." Zijn hand strekt zich over de draadversperring uit naar een kleine aap, Kees, de trouwe vriend van al de jongens, die op wacht zijn geweest. Het aapje springt op zijn arm, klemt zich vast aan het groene jasje en gromt nog na naar de donkere gestalte, die in de alang alang ligt.

De baas gealarmeerd door de schoten, voegt zich bij de wacht. Nog even wordt er gefluisterd over wat er is gebeurd. De volgende ochtend maakt een hand de ketting los. De aap troont nog even op de paal en gaat dartelend zijn herwonnen vrijheid tegemoet. Twee stemmen roepen hem een soldaten vaarwel achterna: „tabé Kees, tabé ouwe jongen".

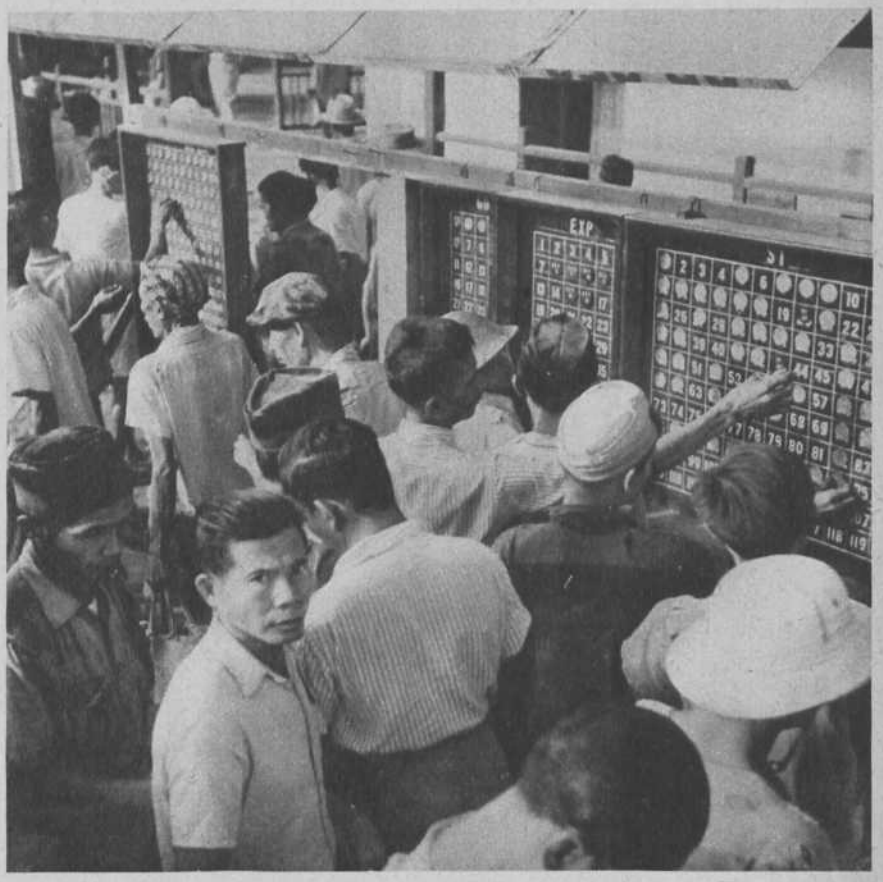
Tegen het vallen van de avond komt een soldaat uit het eenzame wachthuisje aan de draadversperring en staart naar de verte, waarin zijn kleine vriend is verdwenen.



Een zachte maar dankbare stem groet zijn kleine vriend door de avondnevels heen, een welterusten toe.

Sergeant J. Koers.
Wagenpark Malang.

SPOORJONGENS IN WAPENROK



DJOKJA OPNIEUW AAN DE ARBEID

Bij de aanvang der werkzaamheden. Werklieden aan de Spoorwegwerkplaatsen hangen hun persoonspenningen aan de daarvoor bestemde borden. Voor de administratie is de aanwezigheid van een penning het bewijs, dat de betreffende persoon is binnengekomen.

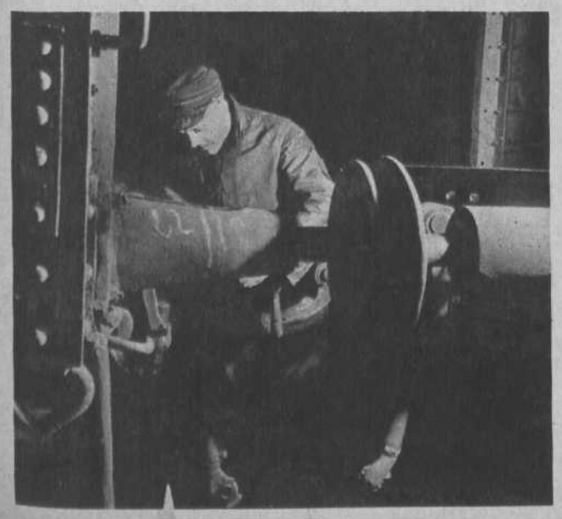
SPOORMANNEN IN DE NACHT



Iets als een gevoel van berouw kwam in ons op, toen wij voor de tweede maal binnen korte tijd er 's nachts op uittrokken om U opnieuw eens iets te kunnen vertellen over het nachtleven van de spoorman. Wij beseften, dat we het te veel overdag zochten als een gevolg van een voor een spoorman eigenlijk zeer ongewone gedachtengang, dat de mens 's nachts behoort te slapen.
Het is voor de man, die een geregeld leven van overdag werken en 's nachts slapen leidt, altijd iets bijzonders, als hij er onverwacht in het duister op uit moet trekken om zijn dagelijks (of nachtelijk?) brood te verdienen. De stilte van de nacht en de wetenschap, dat bijna heel de wereld slaapt, geven aan de arbeid in het duister een aparte, romantische sfeer, die de ervaren nachtbraker, zoals ons spoorweglegioen er zovelen telt, niet meer voelt, maar die de nieuweling in een wereld plaatst, waarin hij zich aanvankelijk niet thuisvoelt. Niemand verwondert zich over zijn nachtelijke activiteit en elkeen, die hij ontmoet, is even fris als hij, die in het licht van de zon zijn werk verricht. En de conclusie, die hij trekt, is, dat het spoorwegbedrijf beschikt over frisse, immer uitgeruste mannen, op welk uur van een etmaal hij ook met hen in aanraking komt.
Dit was zo ongeveer onze gedachtengang, toen wij in het holst van de nacht met de kraag van onze jas hoog opgeslagen ter bescherming tegen de neersijpelende motregen, ons vege lijf toevertrouwden aan de hoede van de waarnemend chef van het grote, doch thans verlaten station. Wij vroegen hem eens de sluier op te lichten van het waas van geheimzinnigheid, dat in het duister over een goederenemplacement hangt.
Over wissels en rails, langs hopen sintels en hoge stapels locomotiefkolen voert hij ons in de richting van geluiden, die wij vaag herkennen van onze daagse escapaden, maar die in de nacht toch anders klinken. Tegen elkaar stotende wagens, fluitende rangeerlocomotieven, van alle kanten dringt dit karakteristieke lawaai tot ons door en wij staan daar, enigszins hulpeloos met onze niet aan natriumlicht gewende ogen, blij met de zorgzaamheid waarmee onze gids onze schreden geleidt. Lichtjes doemen plotseling voor ons op, onverstaanbare groeten worden gewisseld, een schim gaat voorbij: een rangeerder, die zijn weg door de doolhof van rails en wissels en tussen de schijnbaar systeemloos heen en weer dazende driftige locomotiefjes kent als een Amsterdammer zijn Kalverstraat.
De opzichter van het goederenterrein, die wij aanklampen, vertelt ons dat thans de laatste hand wordt gelegd aan het klaarmaken van een goederentrein, die over enkele minuten zal vertrekken. Enkele uren is een aantal mannen bezig geweest met het samenstellen van deze trein. Zij hebben hun bedoelingen aan collega's duidelijk gemaakt door middel van tekens met lampen, ze zijn in het donker tussen de zwarte wagens gekropen en hebben ze los en vastgekoppeld en wat anderhalf uur geleden een groot aantal losse wagens, verdeeld over verschillende sporen, was, is thans een trein van een veertig wagens, waarvan, als laatste phase van de voorbereidende arbeid, de remmen door de wagenmeester worden gecontroleerd. Als deze zijn fiat geeft en de seinhuiswachter het uitrijsein, komt de zware goederenloc, die al geruime tijd ongeduldig heeft staan stampen en blazen, in actie. Veel stoom en veel gesis getuigen van de krachtsinspanning, die de grote Jumbo zich moet geven om de lange sleep op gang te brengen, maar steeds vlugger tiktakken de wielen over de raillassen tot de bagagewagen, waarin de conducteur en uw verslaggever, benevens een musicus, het zich zo gemakkelijk mogelijk maken, voorbijrijdt en de reis naar bekende, doch eveneens in het duister gelegen bestemmingen is begonnen. „Eerst even mijn administratie bijhouden", lacht de man met de twee sterren op zijn pet en hij verdiept zich in de staten en rapporten, die hij straks ingevuld op het eindstation moet inleveren. Voor de musicus, die iedere nacht met deze goederentrein meereist, omdat de laatste reizigerstrein te vroeg gaat, heeft zo'n reisje zijn romantische bekoring reeds lang verloren en dus neemt hij alvast een voorschot op zijn dagelijkse portie slaap. Als de conducteur zijn administratieve plichten heeft vervuld, haalt hij pijp en tabak te voorschijn en steekt van wal met verhalen over zijn ervaringen bij „het spoortje", terwijl hij zo nu en dan over onze schouder door het raampje van het hokje langs de trein gluurt, ofschoon hij er nauwelijks twee wagens van zien kan. Macht der gewoonte.
Buiten flitst een licht voorbij. Een blokpost, waarin een eenzame wachter naar de trein tuurt, of er niets onregelmatigs valt te bespeuren. Voor op de loc ook twee paar scherpe ogen, die de duisternis voor de trein trachten te doorboren. Daar doemt een rood licht op. Knersend en piepend slaan de remmen aan en langzaam komt de zware trein tot stilstand. De zwarte knuisten worden aan een dot poetskatoen afgeveegd en de machinist begint aan een der zestien boterhammen, die hij op het menu van zijn nachtelijke maaltijden heeft staan. Zo treffen we hem, hangend over de rand van het machinistenhuis, als we van de bagagewagen naar voren wandelen om de rest van de reis op de loc mee te maken. „Kom erop", nodigt hij gastvrij, als hij onze identiteit te weten is gekomen, „de kachel brandt". Houterig en onhandig beklimmen we het steile laddertje en komen dan in het domein van de duivel op aarde, naar we menen. Een ontzettende hitte slaat ons tegen van de wijd geopende, gulzige muil van de vuurhaard uit, waarin de stoker scheppen vol kolen smijt. De aandacht van deze twee mensen op hun hete en eenzame post in de donkere nacht is volledig geconcentreerd op hun werk en ze wijzen ons een plekje aan, waar we rustig kunnen staan zonder in de weg te lopen, maar een stof- en roetvrije plaats kunnen ze ons niet bieden. We voelen ons een pottenkijker en verhuizen bijna naar de tender als de loc met een schok optrekt. Het sein is veilig. „Dit is toch wel wat anders dan zo'n dode electrische loc", zegt de meester met zijn mond vlak bij ons oor om zich ondanks het lawaai verstaanbaar te kunnen maken. We beamen dit en denken aan de zindelijke klapstoeltjes in de cabine van die moderne trekkrachten. „Het is niet altijd zo'n pretje als vannacht", gaat hij voort, in het midden latend welke pret hij nu eigenlijk bedoelt, „als het regent of als het mist kun je hier je lol wel op, maar ik zou mijn machine toch nog niet voor een electrische willen ruilen". Ieder zijn meug.
Als we het eindpunt van de reis naderen, breekt het grauwe daglicht reeds door. Onze trein zig-zagt over de wissels van het rangeerterrein, totdat hij eindelijk op een langgerekt goederenspoor tot stilstand komt. „Zo, dat is dat, en nou mag m'n collega het verder doen." Hij, zijn leerling en de conducteur, die zijn rapporten heeft afgeleverd, pakken hun spullen bij elkaar en verdwijnen na een korte groet in de ontwakende stad. De mannen van de vroege ploegen komen op, die het werk van hun nachtdienstcollega's overnemen. De mensen rusten, maar het bedrijf rust nooit.











Op Vrijdag 30 September j.l. heeft de President, Ir. F. Q. den Hollander, in tegenwoordigheid van de beide andere Directieleden, de heren G. F. H. Giesberger en Drs. D. J. Wansink, de Secretaris, Ch. AD en een aantal andere genodigden, de nieuwe cantine in het sousterrain van Hgb I te Utrecht in exploitatie aan de stichting S.O.V.-cantines overgedragen. Ir. P. Brouwer, voorzitter van genoemde stichting, aanvaardde de overdracht gaarne en bracht dank aan allen, die vrijwillig hebben medegewerkt aan de totstandkoming van deze vijfde cantine der S.O.V. De nieuwe cantine verzorgt thans de voorziening van het in de Hgb's I en II werkzame personeel met thee en koffie op de daartoe vastgestelde uren, terwijl ze tijdens de middagpauze openstaat voor al het ter standplaats Utrecht verblijvende personeel. De foto toont de President tijdens een korte toespraak.

WAT ZOU UW VROUW ERVAN ZEGGEN...

als in uw huis op één dag:

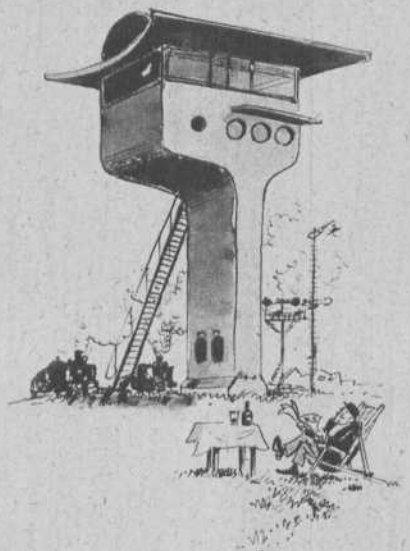
1. door onoplettendheid van Pa bij het oppoken van de kachel gloeiende kolen een paar gaten in het vloerkleed brandden?
2. door onoplettendheid van Marietje alle melk uit de pan was gekookt?
3. door onoplettendheid van knutselend Jantje alle stoppen van het electrisch licht doorsloegen?
4. door onoplettendheid van Annie, uw jongste spruit van drie maanden van de tafel rolde?
5. door onoplettendheid van het daghitje de grote ruit van de keukendeur in gruzelementen ging?
6. door onoplettendheid van Mien tien kilo aardappelen van de trap rolden?
7. door onoplettendheid van Annie de kat er met de baklapjes vandoor ging?
8. door de lummelachtigheid van Gerrit, tante Bets, op wie u zo zuinig moet zijn vanwege haar hoge leeftijd en dito tegoed bij de spaarbank, kwaad de deur uitgelopen was met de verzekering, dat ze nooit meer terug zou komen?

UW VROUW ZOU MET RECHT HELS ZIJN!

WAT MOETEN N.S. ERVAN ZEGGEN

als er op één dag op acht verschillende plaatsen op de lijn:

1. door onoplettendheid van een rangeerder een rangeerdeel een auto ramt?
2. door onoplettendheid van een seinhuiswachter een wissel opengereden en beschadigd en een trein 30 minuten vertraagd wordt?
3. door onoplettendheid van een seinhuiswachter het blok onjuist wordt bediend en een trein 18 minuten vertraging krijgt?
4. door onoplettendheid van een machinist een rangeerdeel door een onveilig tonende stoplantaarn rijdt, een wissel beschadigt en een trein vertraagt?
5. door onoplettendheid van een seinhuiswachter twee treinen vertraging krijgen?
6. door onoplettendheid van een seinhuiswachter, die een blok onjuist



bedient, een trein moet worden geloodst en vertraging ondervindt?
7. door onoplettendheid van een seinhuiswachter en onjuiste blokbediening een trein vertraging krijgt?
8. door onoplettendheid van een seinhuiswachter een wissel wordt opengereden en beschadigd en drie treinen vertraagd worden?

WAT MOETEN N.S. ZEGGEN VAN AL DEZE ONOPLETTENDHEDEN, die helaas géén fantasie zijn, maar de treurige werkelijkheid van Maandag 3 October 1949?

Dat kan beter! **Doe het beter!**

Brand voorkomen

Door onvoorzichtigheid van enige arbeiders van een loodgietersbedrijf brak op 27 September j.l. op 't dak van de houten douaneloods A te Rotterdam Fijenoord brand uit. De loodgieters voerden herstelwerkzaamheden aan de mastiekdakbedekking van deze loods uit en hadden, tegen de voorschriften in, een pot met mastiek op het dak verhit. Op een onbewaakt ogenblik kookte de zeer brandbare inhoud van de pot over en enkele seconden later stond een oppervlakte van 30 m² van het dak in brand. Twee gemeentewerklieden, die op korte afstand van de loods werkzaam waren, ontdekten de brand het eerst en spoedden zich terstond naar een op het terrein aanwezige brandkraan. Via een ladder bereikten zij de vuurhaard en begonnen onmiddellijk met het blussingswerk. Nadat nog drie mannen, leden van een brandstoffeninkoopcentrale, zich bij de blussers gevoegd hadden, verschenen zes spoormannen, die in en nabij de loods werkzaam waren en die aanvankelijk niets hadden gemerkt, ten tonele en stelden ook een tweede brandkraan in werking. Met behulp van een kleine ladder bereikten zij via een goederenwagen de andere zijde van het dak en richtten vandaar een tweede straal water op de langs het dak lekkende vlammen.

Dit alles speelde zich in ongeveer vijf minuten af en toen de Rotterdamse brandweer arriveerde, was de brand reeds geblust. In de 200 meter lange loods waren zeer aanzienlijke voorraden kostbare douanegoederen opgeslagen, die door het snelle ingrijpen van de blussers voor vernietiging gespaard zijn gebleven. De schade bedroeg thans slechts ongeveer *f* 600,—. Een woord van hulde aan de mannen, die direct paraat waren, toen het op hun activiteit en snelheid van handelen aankwam om het bedrijf een aanzienlijke schadepost te besparen, is hier zeker op zijn plaats.

Een beloning van Directie-wege voor hun moedig en kordaat optreden zal dan ook niet uitblijven.

MOOIERE BANDEN VOOR VEEL MINDER GELD

Vele van onze abonné's hebben gebruik gemaakt van de gelegenheid om de eerste twee jaargangen van ons blad te laten inbinden. Ook de derde jaargang, die thans bijna volledig is, kunt U laten inbinden. De banden zijn veel mooier dan de voorgaande jaren — zij zijn namelijk geheel van linnen met goudstempeling — en.... veel goedkoper, dank zij een bijzondere overeenkomst met een boekbinderij. In het Kerstnummer volgen nadere bijzonderheden omtrent prijs en inzendingstermijn.

VOOR VAARDIGE HANDEN

BENT U EEN LANGSLAPER?

Ja? Dan moet u zich een electrisch kamerhitje aanschaffen. Als u 's morgens wakker wordt, staat de thee vers gezet naast uw bed. Toen we Amerikaanse tijdschriften doorbladerden, om eens te kijken, wat de moderne techniek de mens aan comfort kan bieden, ontdekten we een grote advertentie van een schakelklok-wekker-theezet-apparaat. In het dollararme Nederland zuchten we: wat zijn die Yanks toch gelukkige mensen. Maar... nood — ook dollarnood — bevordert de vindingrijkheid en zo kwamen wij tot het zelf-fabriceren van een electrisch kamerhitje. Wij maken zelf een schakelklok. Wat hiervoor nodig is, is een gewone wekker en een schakelaar uit een telefoon-relais. Iedere wekker kan voor dit doel worden gebruikt, want de werking van de schakelklok berust op de uitzetting van de veer, wanneer de bel gaat rinkelen. Wordt de wekker opgewonden, dan zal de veer strak gespannen achter het kamrad verscholen zijn, maar als de bel gaat rinkelen, ontspant de veer zich en haar omtrek wordt steeds groter; zo soms, dat bij verschillende wekkers de veer helemaal tegen de wand wordt gedrukt.

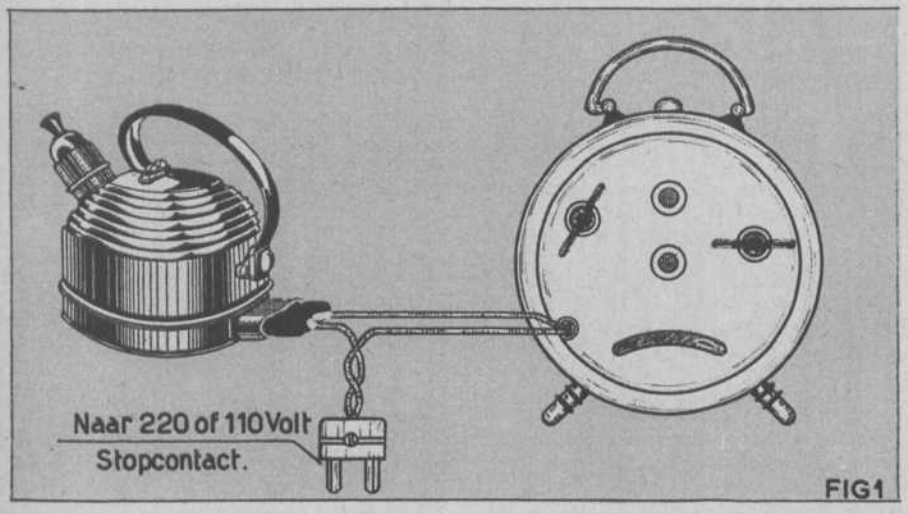


FIG1

Van deze hebbelijkheid maken we nu gebruik door de uitzettende veer twee contactveertjes tegen elkaar te laten drukken. Dit betekent dat er een automatisch werkende tijdschakelaar tot stand is gekomen. De contactveren, die hierbij nodig zijn, zijn in elke zaak voor tweede hands radio-onderdelen voor een prikje te krijgen. Verder zijn er voor de isolatie een paar stukjes ebonieť nodig. Daar waar de contactveer tegen die van de wekker drukt, schuiven we een stukje isolatiekous er over heen. We kopen een stel veercontacten en bevestigen deze door middel van een paar montageboutjes aan de wekkerrand. Echter zó (fig. 2) dat alle metalen delen volkomen van elkaar gescheiden blijven. We moeten er wel om denken, dat ook de montageboutjes niet met de schakelveren in aanraking mogen komen. In de telefooncontacten is daarom om de boutjes een isolerend hulsje aangebracht. Deze hulsjes blijven we gebruiken. Als ze iets te lang zijn, kunnen we er een stukje af zagen of vijlen. Vanzelfsprekend moet eerst de plaats worden bepaald van de in het omhulsel van de wekker te boren gaatjes. Het is het beste, dat de schakelaar pas gaat werken als de wekker bijna is afgelopen. Enig buigen en eventueel een volgplaatje onder het linker boutje (van achteraf gezien) verricht wonderen. Nu nog een stukje snoer aan de contacten, een rubber-tule in de wekkerrand, waar doorheen het snoer naar buiten wordt gevoerd en onze schakelklok is klaar om te worden gebruikt. Figuur 1 toont duidelijk hoe de schakeling moet zijn om het gewenste effect te krijgen. 's Avonds zet u de ketel op een roostertje, stelt de wekker normaal af en de volgende morgen bij het opstaan, staat naast het bed of op de wastafel de ketel te fluiten.

Zo zijn er nog veel meer mogelijkheden. Wanneer het geratel van de wekker bij het aflopen een bezwaar is, kan het wekkermechanisme zodanig worden veranderd, dat het op verlangen geen lawaai maakt. Gaat dit niet zo gemakkelijk, dan haalt u het lawaaimechanisme er helemaal uit en laat de wekker een electrische schel in werking stellen, die het oude systeem vervangt. Ook kunt u met behulp van de wekker de radio op een mooi concert laten inschakelen. De hier genoemde toepassingen zijn met tientallen andere aan te vullen, maar ongetwijfeld zult u zelf al verdergaande mogelijkheden zien.

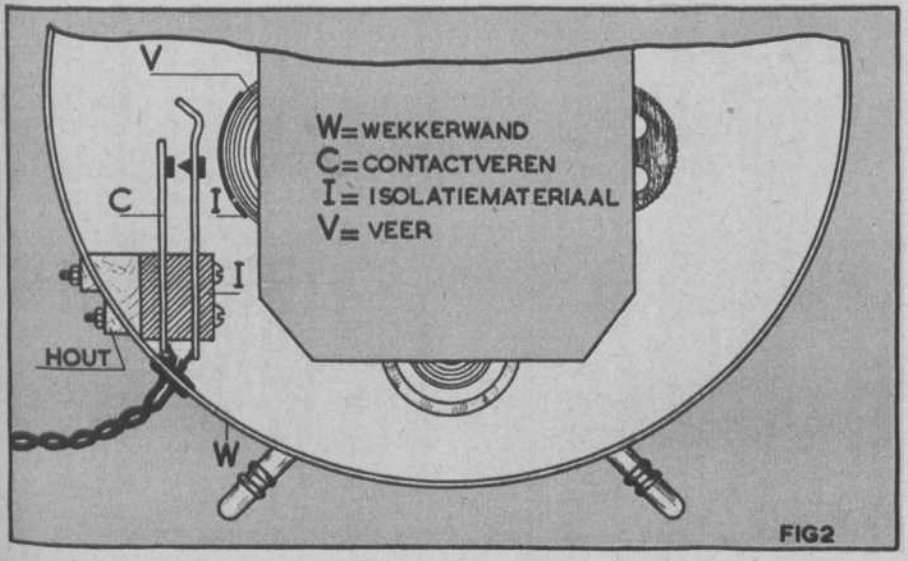
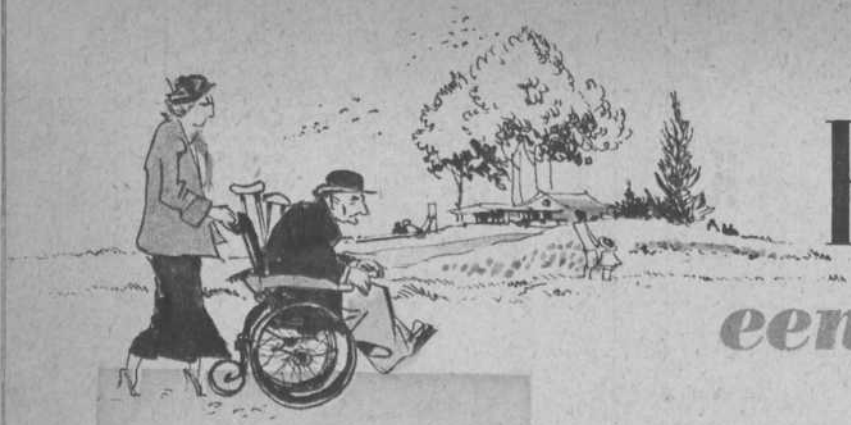


FIG2

Maak 't zelf
LEES HB
HET TIJDSCHRIFT VOOR
HOBBY-ISTEN EN
KNUTSELAARS
PROEFNUMMER GRATIS OP AANVRAAG
DE MUIDERKRING - BUSSUM
KAPELSTRAAT 12a - GIRO 83214



RHEUMATIEK
een Volksziekte

Voor lichte aandoeningen:

niet in het vochtige gras
niet op de koude stenen
tijdig wollen ondergoed

Met ernstige zieken:

naar de specialist
naar het consultatiebureau
naar één van de rheumacentra

Voor de meeste Nederlanders is de rheumatiek geen onbekende ziekte. Al diegenen, die zelf met deze kwaal behept zijn, weten er uit eigen ervaring alles van; aan anderen, die in hun naaste omgeving een rheumatiekpatiënt hebben, zal deze ziekte zeker niet onopgemerkt voorbijgaan. De rheumatiek is in ons land algemeen verbreid en er is zeker niet teveel gezegd, wanneer men over dit lijden als over een volksziekte spreekt. Over de oorzaken tast men nog goeddeels in het duister. Zeker, voor een deel liggen die ongetwijfeld in het klimaat: het is guur en vochtig in de lage landen aan de zee. Toch moeten er nog andere omstandigheden zijn, die invloed hebben op heel veelvuldig voorkomen van rheuma. In een land als Zwitserland bijvoorbeeld, dat wel winterse nevels kent, maar een groot deel van het jaar toch heerlijk droog en zonnig is, maakt deze zelfde ziekte talloze slachtoffers en ook daar is het eveneens noodzakelijk het rheuma als algemeen verbreide kwaal krachtig aan te pakken.

Er zijn verschillende redenen om een energieke strijd tegen de rheumatiek te voeren. In de eerste plaats is daar het ongemak en het leed dat de ziekte met zich brengt. Voor sommigen betekent dat alleen: een beetje voorzichtig zijn: des zomers niet in het vochtige gras of op de koude stenen gaan zitten, in de herfst tijdig het wollen ondergoed voor de dag halen. Helaas zijn er ook velen voor wie het leven door de rheumatiek tot een kwelling wordt door de nooit aflatende pijnen in gewrichten, spieren of zenuwen; door verstramming en verstijving van de ledematen of wervelkolom en door de volslagen invaliditeit die daarvan het gevolg kan zijn.

In de tweede plaats is de maatschappelijke factor van zeer grote betekenis, zoals dat ook bij elke andere volksziekte het geval is. Een aandoening, die zoveel personen aantast, kost de gemeenschap schatten, door het arbeidsverzuim, door het ziekengeld en de uitkeringen wegens invaliditeit. Natuurlijk moeten we met dankbaarheid erkennen dat de verschillende sociale voorzieningen voor de verzekerden een weldaad betekenen, maar een ieder die zich een ogenblik in dit probleem wil verdiepen, zal met schrik bemerken, dat een belangrijk deel van de op te brengen lasten door henzelf als belastingbetaler werden gedragen.

Rheumatiek veroorzaakt meer verzuim dan de vooral 's winters zo veelvuldig voorkomende griepgevallen, deze ziekte kost de gemeenschap meer geld dan de algemeen gevreesde tuberculose.

Wanneer we over rheumatiek spreken, denkt ieder wel in de eerste plaats aan de zogenaamde chronische vorm, een ziekte die soms met heftige, soms met vage pijnen gepaard gaat en die veelal tot gewrichtsverstijving voert. Daarnaast bestaat er nog een andere zeker niet minder belangrijke vorm: het acute rheuma. In zijn verschijnselen heeft deze acute ziekte maar weinig met het „gewone" rheuma te maken. Het betreft hier een plotseling optredende ziekte met hoge koorts, meestal zetelend in slechts één gewricht en in het verdere verloop op andere gewrichten „overspringend". Uit het acute rheuma kunnen nogal eens hartgebreken overblijven, die zo zij al niet tot volledige invaliditeit leiden, toch een schaduw over het verdere leven van de patiënt kunnen werpen, doordat hij steeds „last van het hart" houdt.

Staan de medische wetenschap alsook de geneeskundige verzorging in Nederland over het algemeen op een zeer hoog peil, wat de rheumatiekbestrijding betreft is ons land in vergelijking met het buitenland beschamend ten achter. Vooral in de Scandinavische landen en in Zwitserland is er op dit gebied veel gedaan, (om nu niet eens van de Verenigde Staten te spreken, waar alles „veel mooier en veel duurder" is).



Gelukkig zijn wij thans bezig onze achterstand met grote spoed in te halen. Het was Dr. P. Muntendam, de tegenwoordige directeur-generaal van de volksgezondheid, die in 1936 in een voortreffelijke verhandeling de aandacht vestigde op het belang van een energiek aanpakken dezer volksziekte. Hij publiceerde in deze studie ontstellende cijfers, omtrent het aantal lijders aan rheumatiek in de Noordelijke provinciën van ons vaderland en de daarmee samenhangende schade, zowel aan levensvreugde als aan welvaart van de bevolking. Nederland werd hierdoor wakker geschud.

Sedert een tiental jaren is men er algemeen van doordrongen, dat het kwaad veel te lang heeft voortgewoekerd. Om hieraan een einde te maken, werden nu alom, zowel in de wetenschappelijke centra, als door individuele onderzoekers de aard van de ziekte, de voorwaarden voor het ontstaan en de mogelijke geneesmethodes, grondig bestudeerd. Daarnaast ziet men aan de doktershuizen het bordje: "specialist voor rheumatische ziekten" verschijnen, worden er poliklinieken en consultatiebureaux in het leven geroepen en druppelen er in de dag- en weekbladen berichten door over nieuwe behandelingsmethodes.

Het aantal instellingen waar de rheumatieklijder hulp en raad kan krijgen, opdat hem en zijn gezin het treurige lot van blijvende invaliditeit of van een vroegtijdige dood — indien mogelijk — bespaard wordt neemt gestadig toe.

Centra voor rheumatiekbestrijding zijn o.a. gevestigd in enige ziekenhuizen van de Rijksuniversiteiten b.v. in Leiden en in Groningen.

Consultatiebureaux vindt men al op verschillende plaatsen van ons land. Onlangs werden er verslagen gepubliceerd over de ervaringen in de drie noordelijke provincie's: sedert een jaar werkte hier een aantal bureaux, die over het algemeen druk werden bezocht. De bevolking beseft blijkbaar de grote betekenis van het vroegtijdig inwinnen van advies. Moge dit overal het geval zijn waar inmiddels centra van rheumatiekbestrijding zijn of zullen worden ingericht.

Het is daarbij van belang, dat men zich **tijdig** bij zulk een instelling vervoegt, want in het beginstadium van rheuma is door doelmatige behandeling gelukkig toch al heel veel te bereiken. Wie weten wil waar het naastbij gelegen rheumacentrum gevestigd is, raadplege de huisdokter.



TUINIEREN

Zodra de maand November in het land is, moeten de bloembollen in de grond. De eigenlijke planttijd van de meeste soorten is weliswaar October, maar begin November gaat ook nog wel. Er zijn ook soorten, die niet voor begin December mogen worden geplant, zoals b.v. de **Iscia's** een niet algemeen bekend bolgewas, dat echter wel de aandacht verdient. Aan zeer dunne, doch sterke stengels zitten de vele gracieuse bloempjes met prachtige warme kleuren. Iscia's zijn niet duur, 3 à 4 ct per stuk en bij grote hoeveelheden 2½ à 3 ct. Ze worden 40 à 60 cm hoog, doch moeten zeer dik gedekt worden met stro of riet (turfmolm is geheel onvoldoende). Ze houden van een voedzame bodem en vooral volle zon; ze bloeien in Juni.

Turkse ranonkels plant men ook niet voor het einde van November, begin December; bloeitijd Juni. Nog een ander bolgewasje verdient vermelding, nl. de **fritillaria meleagris** ook wel kievits-eitjes genoemd. Dit zijn allersierlijkste gewasjes met hun hangende klokvormige witte of purper-bruin gevlekte bloemen, die inderdaad de kleuren en enigszins de vorm van kievitseieren hebben.

In de najaarsprijscouranten, die verschillende firma's reeds begin September verzonden, vindt men een grote collectie van tulpen, hyacinthen, narcissen; te veel om op te noemen. De bloeitijd is van begin April tot eind Mei, begin Juni. Wist u, dat men behalve de gewone algemeen bekende tulpen en Darwintulpen nog de dubbele pioenbloemige tulpen, de Triumph-tulpen, de Parkiet- of Papegaaitulpen, de Rembrandt-tulpen, de leliebloemige tulpen, de reeder tulpen, de Cottage-tulpen en de Botanische tulpen heeft? Sommige dezer soorten zijn wel erg prijzig, zoals b.v. de papegaai-tulpen, die 20, 30 en zelfs 40 cent per stuk kosten.

Plant nimmer tulpen in uw tuin op een plaats waar een jaar tevoren ook tulpen hebben gestaan. Dit zou de teelt wellicht doen mislukken.

Wat de laatste jaren op het gebied van narcissen is gepresteerd, mag men verbazingwekkend noemen; alle vroegere soorten staan hierbij verre ten achter.

November is ook de maand, waarin men rozen en vruchtstruiken kan aanplanten.

De mollenverdrijver of propeller komt in December aan de beurt.

ER WAS EENS

een man met een heel gevoelige huid, die zich toch iedere morgen zorgvuldig schoor, hetgeen telkens bijna een heldendaad en een bloedbad was. Hij was een zeer zorgvuldig man, want mensen, die ongelukkig zijn met vuile boorden en ruwe kinnen, zijn ordelievende lieden, veelal gesierd met de eigenschappen, die de goede huisvader maken.

Toen de oorlog kwam, begonnen hem meer en meer zorgen te drukken. Allereerst de scheermesjes en de scheerzeep, dan de boorden en de sokken. Zou hij van dat alles voldoende kunnen krijgen, zolang de oorlog duurde? Het zag er niet naar uit, maar nú kon het nog. Dus maar hamsteren: 2000 scheermesjes, ruim voldoende voor vijf jaar; zeep naar evenredigheid. Hij dacht echter niet alleen aan zichzelf. En passant nam hij ook vele kilo's bruine bonen, vet, suiker, zout, ingeblikte melk en zo voor moeder en de kinderen mee. Dat kostte natuurlijk veel geld en het grootste deel van het spaarbankboekje was al verdwenen, toen hij plotseling ontdekte, dat hij hard aan een nieuw pak toe was. Bij wijze van troost deelde zijn vrouw hem mede, dat zij er met haar wintermantel net zo voorstond. Maar toen bleek, dat ook de kleren van de kinderen voorziening behoefden en er nieuwe gordijnen in de woonkamer moesten komen, bleek tevens, dat de overgebleven geldmiddelen voor al deze aankopen niet toereikend meer waren.

Hij was zo'n zorgvuldig man en hij had in alles zo goed willen voorzien.
Had hij dan toch iets verkeerds gedaan?
Hij had te veel voorraad gekweekt, in verhouding tot zijn geldmiddelen.

Sommige N.S.-ers lijken op die man. Hamsteren maar! Als er nog een voorraad ligt voor een jaar, beginnen ze maar vast nieuwe schroefjes nummer zoveel, boutjes model zus en plaatjes model zo aan te vragen, want je kunt niet weten. Wat kun je niet weten? Of er weer een oorlog komt? Inderdaad, dat kan niemand weten en daar hoef je dus bij je bevoorrading ook geen rekening mee te houden. Zolang zich zo'n buitengewone omstandigheid echter niet voordoet, weet je wel, dat doodgewone, courante artikelen, ballastschoppen, potloden, vloeipapier en lampfittings om maar een paar uiteenlopende dingen te noemen, overal verkrijgbaar en snel leverbaar zijn. Je kunt bovendien weten, dat de prijzen eerder een neiging tot dalen dan tot stijgen vertonen, zodat het verstandig is het kopen zo lang mogelijk uit te stellen. Wij leven allemaal nog min of meer in de hamster-mentaliteit van een paar jaar geleden. Die moeten wij eens van ons afschudden. Heus, van de meeste artikelen, die wij gebruiken, is een voorraadje voor drie à zes maanden ruim voldoende. En laten wij dan maar beginnen met niets nieuws meer aan te vragen, totdat de voorraden, die wij thans hebben, zijn ingekrompen tot het peil, dat voldoende is voor die drie à zes maanden.

Want anders gaat er te veel van ons schaarse geld in zitten en dan zouden wij in de situatie kunnen komen van de man, die van alles en nog wat in voorraad had, maar geen kleren meer kon kopen. Dat wil zeggen: dan zou het wel eens moeilijk kunnen worden om de spullen te betalen, waar we ons geld eigenlijk mee moeten verdienen, zoals de nieuwe electrische loc's, de nieuwe treinstellen en rijtuigen. Want d a a r is wat geld voor nodig! Zo'n electrisch 4-wagenstel kost maar even een millioen, een rijtuig 2 ton en alleen de nieuwe NX-beveiliging in Den Bosch kost even veel als 100 goederenwagens.

Dus oude voorraden opgebruiken en niet nodeloos aanvullen. Door zuinig en verstandig beheer van de voorraden kan ieder van ons de bedrijfsleiding steunen in haar financieel beleid en haar helpen om met ons geld een maximum te verdienen, ook voor onszelf tenslotte.

Candide



Parade der HOBBY-ISTEN

„En dat, mijnheer", zei ldm P. M. Neuen te Venlo, toen hij ons rondleidde in zijn dahlia-lusthof, „is de „Generaal Eisenhower"," en hij gaf ons volledigheidshalve ook maar de Latijnse naam van deze prachtige dahlia. Wij knikten begrijpend, ofschoon de laatste aanduiding letterlijk én figuurlijk Latijn voor ons was. Men moet het een hobby-ist echter nooit euvel duiden, als hij tot in de finesses uitweidt over zijn liefhebberij, want die is een van die dingen in zijn leven geworden waarvoor hij alles over heeft en waarover hij dan ook graag vertelt. Al spoedig lieten we de hoop varen om hier iets over dahliateelt en -kennis op te steken, want het duizelde ons van de veellettergrepige Latijnse namen, die de heer Neuen met evenveel gemak opzegde als een schooljongen de tafel van 2. We hebben ons toen maar bepaald tot het koesteren van een grote bewondering voor de kennis en de toewijding, waarmee deze spoorman zijn liefhebberij bedrijft.

In 1919 is hij ermee begonnen. Hij bouwde toen een kasje, waarin hij met zorg de eerste planten kweekte en thans, 30 jaren later, beschikt hij over 2000 planten van meer dan 110 soorten dahlia's, verdeeld over twee terreinen, een bij het station te Venlo en een langs de spoorbaan naar Roermond. Een groot deel van zijn vrije tijd kunt U hem hier vinden tussen





Bij de foto's: 1. Geen stationsbeplanting, doch „baanbeplanting". 2. Ldm Neuen vertelt uw verslaggever over de kleinste dahlia ter wereld. 3. De heer Neuen temidden van zijn zelfgekweekte bloemenpracht. Foto's: Renes

zijn dahlia's, bezig met wieden, zaaien, uitplanten enz. De kroon op het werk volgt in het najaar, als de planten bloeien: een bezoeker waant zich in een wondertuin. Het critische oog van de heer Neuen ontdekt echter nog tal van gebreken: hier heeft een rups het topje van een der ontelbare rose blaadjes, die te zamen een enorme bloem vormen, afgevreten en daar is de grond te droog, want de kleur van de bloemen is wat flets. Als de bloemen zijn uitgebloeid, verzamelt hij uit de verdorde knoppen het zaad, dat dan gedroogd en in de kas uitgezaaid wordt om nieuwe plantjes te telen voor het volgende jaar. Lang niet alle bloemen worden hiervoor gebruikt. Een groot deel van de „oogst" vindt zijn weg naar bruiloften, geboorten, jubilea en dergelijke feesten. Nooit klopt men tevergeefs aan bij ldm Neuen als men voor een bepaald doel bloemen nodig heeft. Eenmaal, in 1946, heeft hij op een tentoonstelling ten bate van de Tbc-bestrijding zijn dahlia's geëxposeerd en dat bracht het organiserende comité 1200 gulden in het laadje.

Al deze bijzonderheden vertelt ons deze spoorman-bloemist, staande temidden van de kleurrijke producten van zijn vrije-tijdsbesteding, terwijl de bijen om hem heen zoemen. Wij hadden reeds diverse sprongen en zwaaiende armbewegingen gemaakt om een vermeende aanval van zo'n nijver diertje af te slaan, dat het echter alleen gemunt bleek te hebben op de dahlia in ons knoopsgat. „Ze doen niets", glimlachte Neuen, „ze hebben me nog nooit gestoken". Een vriendelijke terechtwijzing van een man, wiens hobby hem een grote liefde voor de natuur heeft bijgebracht. En dat is een van de onschatbare voordelen, die het er op na houden van een hobby met zich brengt. Men verrijkt zijn geest en tevens zijn kennis. Ldm Neuen is er een sprekend voorbeeld van. Alsof het de gewoonste zaak van de wereld was, liet hij ons ongeveer twaalf diploma's zien, die van zijn bekwaamheid op het gebied van fruitteelt, plantenteelt, bemesting, grondkennis, enz. getuigden. Al deze diploma's heeft ldm Neuen uit liefhebberij gehaald en nog neust hij dagelijks in encyclopaedieën en standaardwerken op het gebied van de plantkunde om zijn kennis uit te breiden.

Een enthousiast hobby-ist, die ldm Neuen, een goed spoorman en een rustig en tevreden mens. Kan men meer goede eigenschappen in één mens verenigd wensen te zien?

Twee vindingen van Engelse wevers



JAMES HARGREAVE, een arme Engelse wever, vond de spinmachine uit. Hij wilde zijn uitvinding gebruiken voor het welzijn van zichzelf en zijn mede-arbeiders. Maar de arbeiders zagen alleen de werkloosheid, die de machine zou kunnen veroorzaken. In hun woede en vrees mishandelden zij Hargreave's gezin en sloegen zijn uitvinding aan stukken. Zij vergaten echter, dat men door een machine te vernietigen de vooruitgang niet kan tegenhouden. Het was een dure les, die zij leerden. Want de machine kwam er toch, — nu niet in handen van een arbeidersvriend. doch van handige zakenlieden, die de uitvinding wisten te bemachtigen en die haar zó gebruikten dat zijzelf de voordelen ervan plukten, terwijl de arbeiders de nadelen ondervonden.

Acht en twintig andere Engelse wevers, even arm en even vindingrijk als Hargreave, hebben hun ontdekking weten te beschermen tegen vernielend onverstand en misbruik.

In een wereld, waarin de stelregel „Ieder voor zich — en de duivel hale de achterste" als hoogste wijsheid gold, predikten zij: samenwerking, gemeenschapszin en rechtvaardigheid. Om die gedachten in praktijk te brengen, stichtten zij bedrijven: eigendom van de gezinnen, werkend voor de gezinnen. Niet de winst stelden zij als hoogste doel van het bedrijfsleven, maar het dienen van de dagelijkse gezinsbelangen.

Hun denkbeelden verspreidden zich over de hele wereld. En heden ten dage zijn millioenen gezinnen in alle landen verenigd in de Coöperatie

DIESELTJES

Rubriek kleine advertenties van en voor de lezers van „Nieuw Spoor". Kopy onder vermelding van het gewenste aantal regels (minimum 5 regels à f 3,75, elke regel méér 75 cts) moet vóór de 1e van de maand gezonden worden aan: N.V. Spoorweg-Reclame, Nobelstraat 2 B, Utrecht. Gelijk met inzending kopy verrekening per postwissel onder vermelding „Dieseltje".

Welke **arbeider N.S.**, uit Oosten des lands, wil ruilen met arbeider uit Rotterdam, standplaats D.P. Liefst Deventer of Hengelo en omstreken.

Arbeider N.S. A. Rademacher, p/a Binnenweg 115 A, R'dam-C.

Beschaafde

HUISHOUDSTER,

42 jr. b.z.a. bij heer alleen of klein gezin. Brieven onder no. 118 N.V. Spoorwegreclame, Nobelstraat 2 B, Utrecht.

Ongehuwd wegwerker te R'dam Fijenoord zoekt

RUILING

met collega in Limburg, liefst in het Zuiden. Brieven onder No. 119 N.V. Spoorwegreclame, Nobelstraat 2 B, Utrecht.

40.000 EXEMPLAREN VAN DIT BLAD

WORDEN IEDERE MAAND GELEZEN IN

40.000 NEDERLANDSE GEZINNEN

DIT BLAD BEHOORT DAAROM OOK OP UW BUDGET VAN 1950 THUIS

VOOR INLICHTINGEN: N.V. SPOORWEGRECLAME - NOBELSTRAAT 2 B - UTRECHT

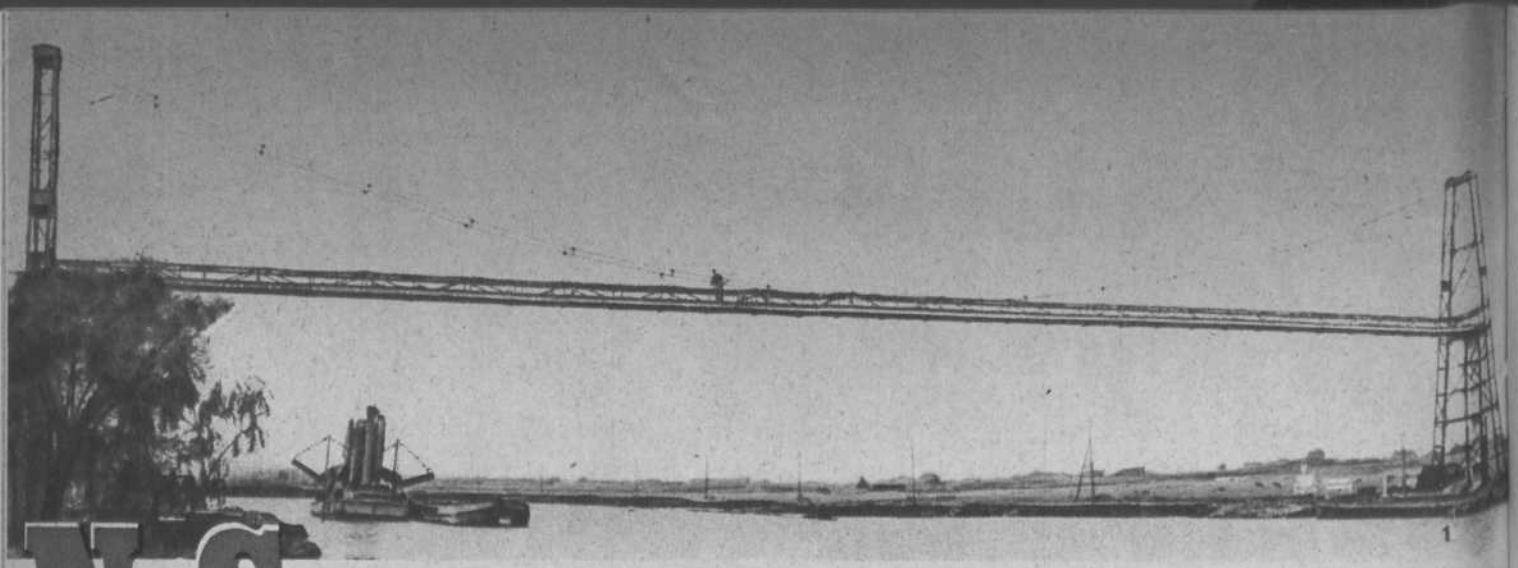
* *EEN GEZELLIG INTERIEUR*
* *GOEDE CONSUMPTIES en ....*
* *LAGE PRIJZEN*

DAT VINDT HET PERSONEEL TER STANDPLAATS UTRECHT IN DE

NIEUWE S.O.V. CANTINE, HGB I

SOV

STICHTING S.O.V. CANTINES



1

N.S. GRAVEN EEN KANAAL

maar dempen het direct weer

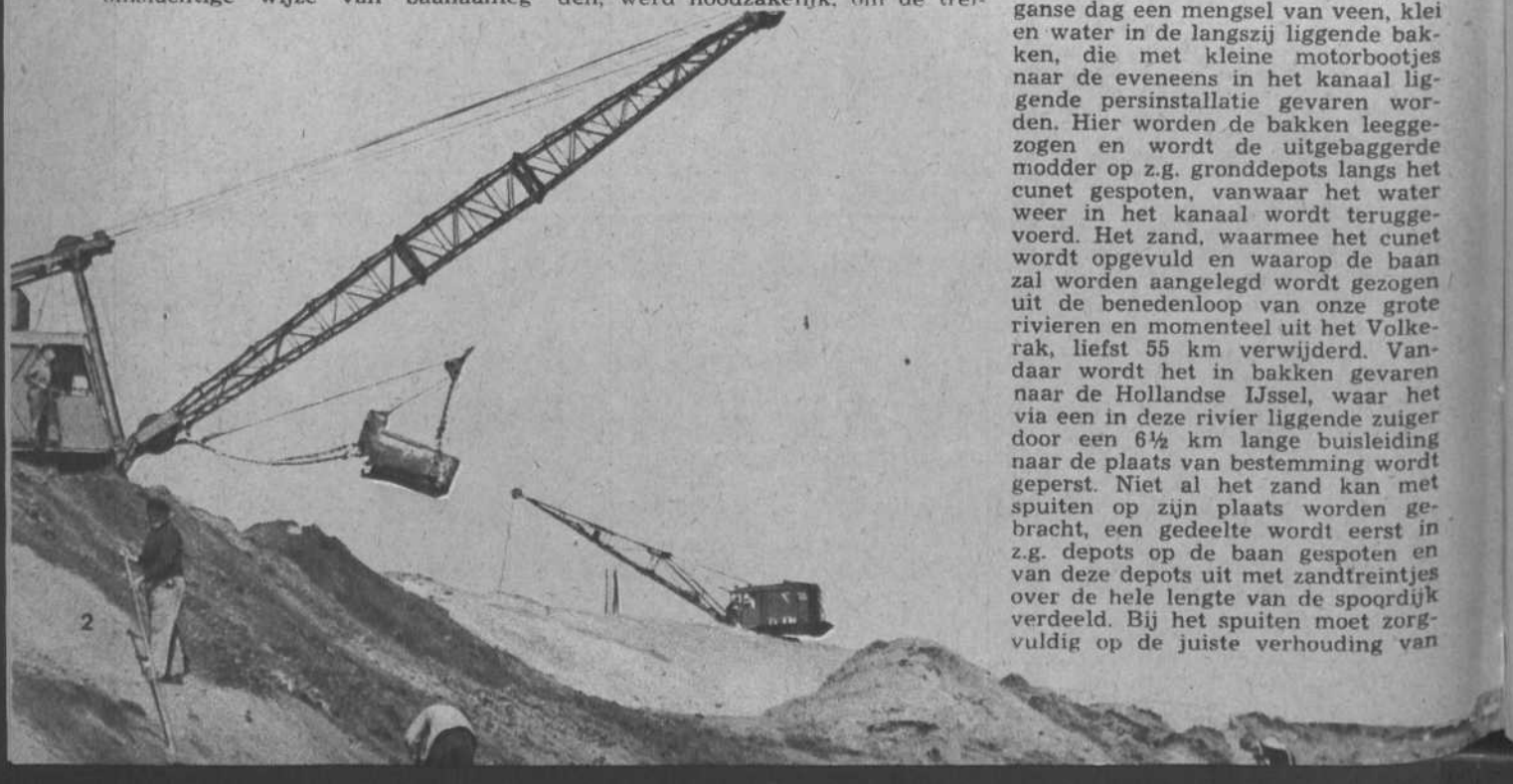
Om misverstand te voorkomen, allereerst dit: we hebben geen geld te veel en ook lopen er in ons bedrijf geen mensen rond, voor wie we totaal geen emplooi hebben en die we dus maar bezighouden met de in de kop vermelde, zinloos schijnende arbeid. Het is bittere ernst met het graven van dat kanaal en het wederom dichtgooien ervan. Dat hebben we ervaren tijdens ons bezoek aan Nieuwerkerk, waar we de aanleg van de nieuwe spoorbaan naar Rotterdam via het ontworpen rangeerterrein Hillegersberg, in ogenschouw namen. Op het eerste gezicht was het inderdaad een zeer tegenstrijdig beeld, dat we daar te zien kregen: twee baggermolens beijverden zich een breed kanaal verder uit te diepen en achter hun rug zorgde een nimmer aflatende zandstroom uit een dikke buisleiding voor het dempen ervan.

De slechte bodemgesteldheid van de polders noopt de N.S. ertoe, deze omslachtige wijze van baanaanleg toe te passen, wil men het nageslacht niet eens voor dezelfde problemen plaatsen als waarvoor wij ons thans tussen Gouda en Oudewater gesteld zien. We leven daar in het Westen nu eenmaal op een soort moeras en ingrijpende wijzigingen in de ondergrond van een toekomstige spoorbaan zijn noodzakelijk voor een veilig en snel treinverkeer.

De aanleg van deze lijn houdt direct verband met de wederopbouwplannen van Rotterdam. Het Maasstation in deze stad zal namelijk gaan verdwijnen en de treinen uit alle richtingen zullen in de toekomst behandeld worden in een nieuw te bouwen centraal station Delftse Poort, dat ongeveer op de plaats van het huidige D.P.-station komt. De aanleg van een nieuwe rechtstreekse spoorbaan, die voor het grootste deel een dijk van ongeveer 6 meter hoogte zal worden, werd noodzakelijk, om de treinen van en naar Gouda naar dit nieuwe station te voeren. De nieuwe lijn werd geprojecteerd van even voor Nieuwerkerk tot de Ceintuurbaan achter het Kralingse Bos, een afstand van rond 9 kilometer.

Voordat in Maart 1942 met de werkzaamheden begonnen kon worden, was de structuur van de bodem, waarop de spoorbaan zou komen te rusten, het onderwerp geweest van langdurige en diepgaande studie. Deze bodem bestaat hier uit een dikke laag veen en zeeklei, die rust op een vaste ondergrond van zand. Nadat de structuur nauwkeurig in kaart was gebracht en de resultaten van de drukmetingen waren bestudeerd, kon de eerste spade in de grond worden gestoken om de plannen tot het graven van het kanaal, dat in vaktermen cunet heet, uit te voeren.

Twee baggermolens storten thans de ganse dag een mengsel van veen, klei en water in de langszij liggende bakken, die met kleine motorbootjes naar de eveneens in het kanaal liggende persinstallatie gevaren worden. Hier worden de bakken leeggezogen en wordt de uitgebaggerde modder op z.g. gronddepots langs het cunet gespoten, vanwaar het water weer in het kanaal wordt teruggevoerd. Het zand, waarmee het cunet wordt opgevuld en waarop de baan zal worden aangelegd wordt gezogen uit de benedenloop van onze grote rivieren en momenteel uit het Volkerak, liefst 55 km verwijderd. Vandaar wordt het in bakken gevaren naar de Hollandse IJssel, waar het via een in deze rivier liggende zuiger door een 6½ km lange buisleiding naar de plaats van bestemming wordt geperst. Niet al het zand kan met spuiten op zijn plaats worden gebracht, een gedeelte wordt eerst in z.g. depots op de baan gespoten en van deze depots uit met zandtreintjes over de hele lengte van de spoordijk verdeeld. Bij het spuiten moet zorgvuldig op de juiste verhouding van



2

water en zand worden gelet om een vlot doorlopen van het zand te bevorderen. Het leed zou niet te overzien zijn, als de buisleiding verstopt zou raken, hetgeen te begrijpen is als men weet, dat er zo'n 250 m^3 zand in de leiding gaat alvorens er aan de andere kant iets uitkomt.
Met het baggeren van het cunet en het opvullen daarvan met zand, waarmee men dus een slappe ondergrond vervangt door een stevige, is men niet van alle grondmoeilijkheden af. Het contact met de sponsachtige veen- en kleilagen blijft onvermijdelijk bestaan aan de schuine zijkanten van het cunet en op de slapste plaatsen ziet men in de aangrenzende bouw- en weilanden de z.g. kattenruggen, kleine oppersingen van de grond, veroorzaakt door de zware druk, die de zanddijk op de zijkanten van het cunet uitoefent, doch die spoedig tot staan komen en later geen moeilijkheden opleveren.
Het werk is ingedeeld in twee bestekken. De werkzaamheden aan het eerste bestek, lang 5½ km, die door een bouwverbod van de Duitsers en door de oorlog van Augustus 1943 tot Februari 1946 stillagen, naderen hun voltooiing. Het tweede bestek, de 3½ km lange afstand van de kruising van de spoorbaan met de hoofdverkeersweg Gouda—Rotterdam af tot de Ceintuurbaan, is sinds Juni van het vorig jaar onder handen. Het eerste bestek vorderde ongeveer 1½ millioen m^3 zand en voor het tweede zal waarschijnlijk dezelfde hoeveelheid nodig zijn.
In de aan te leggen spoordijk moeten drie grote kunstwerken en een aantal kleinere worden gemaakt. Er is n.l. gestreefd naar vermijding van gelijkvloerse kruisingen met het wegverkeer, zodat enkele viaducten gebouwd moeten worden, terwijl ook het maken van enkele waterdoorlaten noodzakelijk is. De afwatering van de polder loopt n.l. in Noord-Zuidelijke richting en de spoordijk van Oost naar West. Naast de aan weerszijden van de dijk aangelegde bermen worden spoorsloten gegraven, die mede een functie vervullen bij de afwatering.
Het aanleggen van de eigenlijke spoorbaan op de dijk zal nog enige tijd duren. Het zand moet door de belasting eerst zetten, waartoe men de dijk een overhoogte gegeven heeft. De grond, die op de gronddepots na het afvloeien van het water achterblijft, wordt na enige tijd vruchtbaarder dan het oorspronkelijke land. Geen der eigenaren van de landerijen langs het nieuwe tracé voelde er in het begin iets voor een gronddepot op zijn land te krijgen. Eerst nadat in laboratoria aan de hand van monsters was uitgemaakt, dat dit mengsel van klei en veen heel gunstig was voor de landbouw, stemden enkele boeren toe en de cultuurwaarde van hun land steeg aanzienlijk. Ze zijn er thans in het geheel niet meer afkerig van, ofschoon ze hun land een hele tijd kwijt zijn, waarvoor ze echter door N.S. schadeloos worden gesteld.
Moeilijkheden van andere aard rezen bij de leidingen, die bij de kruising van een weg het cunet sneden. De eerste hangbrug in Nederland bracht hier een oplossing, omdat er geen andere weg was dan hoog over het cunet heen.
Zo wordt hier zo goed als onopgemerkt een groot werk uitgevoerd. Een grandiose grondverbetering, die onze reputatie op het gebied van waterbouwkundige- en grondwerken ondubbelzinnig bevestigt. Een fase van de nimmer eindigende strijd tegen het water, dat hier vriend en vijand tegelijk is. Vijand door zijn onberekenbaarheid en eigenlijk allereerst door zijn aanwezigheid, vriend door zijn goedkope transportmogelijkheid.



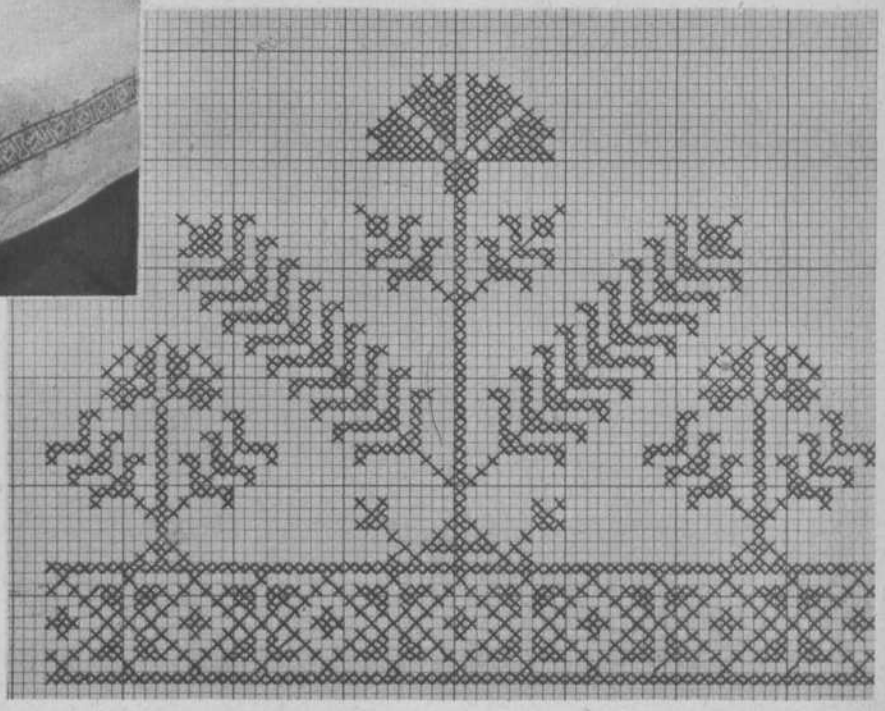




Bij de foto's: 1. De eerste en enige hangbrug in Nederland. Zij is speciaal gebouwd voor de leidingen, die hier het cunet sneden. 2. Het begint er op te lijken: Draglines verdelen het in depots gespoten zand over het opgevulde cunet. 3. De in het cunet gebaggerde grond wordt uit de bakken gezogen en op gronddepots gespoten. 4. In de Hollandse IJssel ligt een zuiginstallatie, die het met bakken uit het Volkerak aangevoerde zand via een buisleiding naar het cunet perst. 5. Aan het andere einde van de 6½ km lange buisleiding zorgt een niet aflatende zandstroom voor het opvullen van het cunet. (2 en 3 door J. v. Rhijn).

VOOR MOEDER





Een prachtig geschenk voor de jonge bruid

NIETWAAR, wanneer uw zuster, uw liefste vriendin, of iemand anders uit uw intieme familie- of vriendenkring gaat trouwen, zou u de jonge bruid dan niet willen verrassen met een zelf-vervaardigd cadeau, waarvan zij misschien haar hele leven plezier heeft?

Een geborduurd tafelkleed met een bijpassend kussen is een bijzonder gewaardeerd bruidscadeau, vooral als u het eigenhandig hebt vervaardigd. Het borduren zelf is een genoegen. Natuurlijk moet u vroeg beginnen, want het borduren vergt veel tijd. Het hierbij afgebeelde kleed doet het als geschenk zeer goed; het is door de neutrale kleuren bijna voor iedere huiskamer geschikt.

Om te borduren kunt u het best een warme roest-rode of bruine kleur gebruiken; desgewenst kunt u ook in twee kleuren werken.

Voor het kleed zelf stellen wij voor naturelkleurig (d.i. geel/beige) linnen. De maten van het kleed zijn 140x170 cm, het kussen is 40x55 cm.



Met welk SPEELGOED *spelen onze kinderen het liefst?*

Ouders zijn maar al te gauw geneigd om kinderen zoveel mogelijk mooi en duur speelgoed te geven. Ze denken, dat de kinderen alleen aan het dure het meeste plezier beleven. Maar hoe vaak komt het voor, dat kinderen, die veel mooi speelgoed hebben, het in het begin eens aankijken en het dan verder in een hoek laten liggen, terwijl kinderen met speelgoed, dat een minder rijke aanblik biedt zoveel genoeglijker kunnen spelen? Kostbaar speelgoed vereist altijd voorzichtigheid. De dure pop moet zorgvuldig worden behandeld; ze mag niet worden gewassen en het haar mag niet worden gekamd. Moeder moet de poppenwagen de trap afdragen; de wieg mag je niet zelf verschuiven en het beddegoed mag vooral niet inderhaast op de grond worden gelegd. De pop is te groot om op schoot te worden genomen. Bij het aan- en uitkleden van de pop willen de benen en de armen nooit zoals het kind wil. Dan is een niet al te grote eenvoudige pop, die eventueel door moeder zelf is gemaakt, prettiger. De kleren bestaan uit lapjes, een sigarenkistje is het ledikantje en de lapjes, die eerst kleren waren, kunnen later als dekens dienst doen. Het kind kan nu zijn speelgoed beheersen, het kan zijn spel ook ongestoord wijzigen en zijn fantasie de vrije loop laten.

De bal is het meest geliefkoosde speelgoed van het kind. Reeds op driejarige leeftijd kunnen wij de kinderen door middel van ballen de kleuren bijbrengen, door b.v. van wol, ballen van verschillende kleuren te breien. Als het kind wat ouder is, kan vader een doos maken met een deksel er op, waarin de ballen worden opgeborgen. Alleen het open en dichtschuiven van de doos vindt het kind al leuk. De doos is dan het huis en de ballen zijn de kinderen. Lege garenklosjes zijn ook altijd erg dankbaar materiaal voor dit doel. De doos kan tevens als boot dienst doen. De doos, welke Fröbel, die heel veel studies van kinderen heeft gemaakt, als speelgoed vervaardigde, heeft in de deksel twee gaatjes. Als in één gaatje een stok wordt gestoken, wordt de doos een ratel en wordt in elk gaatje een stok gestoken, dan kan de doos als stoomboot met twee pijpen dienst doen. In de doos ligt een balkje waarin zes gaatjes zijn aangebracht. Dit balkje past weer dwars op paaltjes. Door de gaatjes kunnen mooi gekleurde linten worden getrokken zodat de stoomboot dan is versierd. Het kind vindt het fijn, wanneer het één ding voor verschillende doeleinden kan gebruiken.

Het tweede zeer geliefde speelgoed is de blokkendoos. Het kind kan er mee verdelen en samenstellen en vermaakt er zich tot zijn zevende jaar mee. De grote dozen, waarmee verschillende bouwwerken kunnen worden vervaardigd, zijn meer geschikt voor latere leeftijd. Want geven wij de kinderen dit speelgoed te vroeg, dan wordt het te moeilijk voor hen om de hoeveelheid te overzien. De doos alleen inpakken kunnen zij niet en zo gebeurt het, dat het speelgoed wordt verwaarloosd.

(Zie verder pag. 27)

ONZE JUBILARISSEN








VEERTIG JAAR. VERVOER: A. L. C. van Immerzeel, Ct 1, Rotterdam, 22 Nov. TRACTIE: G. de Jong, Opz ma, Rotterdam, 23 Nov. WEG EN WERKEN: P. C. van Mourik, Plb wo, Hengelo, 22 Nov.

WEG EN WERKEN (vervolg): L. J. van de Velde, Wwk, Hulst, 3 Nov.; H. Wegereef, Wwk, Hengelo, 15 Nov. SEINWEZEN: L. N. Zwaan, Ispr, Utrecht, 8 Nov.








VIJF EN TWINTIG JAAR. VERVOER: W. Brock, Rgr, Zutphen, 18 Nov.; J. Heiner, Ecs, Zwolle, 20 Nov.; J. W. Karsenbarg, Acst 2, Amsterdam, 3 Nov.

VERVOER (vervolg): G. D. Leeflang, Ldm, Amsterdam, 23 Nov.; Th. C. van Nimwegen, Acs, Amsterdam, 27 October; T. J. Rademakers, Acs, Arnhem, 10 Nov.








VERVOER (vervolg): A. Schuit, Acs, de Klomp, 18 Nov.; L. T. van Zalinge, Ecs, Amsterdam, 8 Nov. TRACTIE: C. Jansen, Mcn, Zutphen, 24 Nov.

TRACTIE (vervolg): J. D. Jolink, Stlocl, Arnhem, 14 Nov. WEG EN WERKEN: J. M. Donkers, Vwk, Breda, 11 Nov; H. Nijland, Blwt, Utrecht, 19 Nov.





WEG EN WERKEN (vervolg): P. H. Sampers, Aswt, Maastricht, 12 Nov.

Op 13 October was het 60 jaar geleden, dat de heer Tummers, oud Wwt en Wwk in het huwelijksbootje stapte. De heer Tummers is thans 86 jaar oud; zijn vrouw 82 jaar.



VEERTIG JAAR. VERVOER: J. K. Hoekstra, Ecs, Arnhem, 20 Nov.; J. A. Sonnenberg, Ct, Utrecht, 8 Nov. **VIJF EN TWINTIG JAAR.** VERVOER: A. van den Besselaar, Earb, 's-Hertogenbosch, 23 Nov.; G. J. Blom, Acs, Haarlem, 1 Nov.; H. Franken, Acst 2, Amsterdam, 2 Nov.; A. J. Grijpma, Ct, Hengelo, 15 Nov.; B. C. Minderhout, Acs, Vlissingen, 22 Nov.; H. B. Morsink, Ehct, Oldenzaal, 16 Nov.; P. A. van Opstal, Rgr, Fijenoord, 8 Nov.; J. A. Reiz, Eshwt, Amsterdam, 8 Nov.; J. van Rootselaar, Acst 2, Zwolle, 15 Nov.; C. F. Spermon, Earb, Naarden Bussum, 3 Nov.; G. A. Westendorp, Acs, Amsterdam, 27 Nov. TRACTIE: J. A. Margaroli, Mcn, Maastricht, 12 Nov.; J. Meijer, Eel, Utrecht, 18 Nov.; H. Sevenen, Cwgr, Winterswijk, 15 Nov.; H. van Vliet, Mcn, Haarlem, 24 Nov.; A. A. van der Vlugt, Mcn, Eindhoven, 3 Nov. WEG EN WERKEN: A. Brohm, Wwt, Utrecht, 26 Nov.; J. van den Heuvel, Eplb wo, Rotterdam, 25 Nov. MAT. EN WERKPLAATSEN: F. Fooij, Bwkr, Tilburg, 30 Nov.; J. H. Scheen, Wta 1, Utrecht, 2 November.

Stuk scheuren vinden kleine kinderen altijd prachtig. Uren kunnen zij zich vermaken met een krant, die door vader achteloos ergens is neergelegd. Later gaat de lust tot scheuren over in die tot knippen. Kinderen van 3 à 4 jaar kunnen wij reeds een klein schaartje met stompe punten toevertrouwen. Zij vinden het leuk om iets stuk en daarna weer heel te maken.

Wij zouden nog wel even kunnen doorgaan, maar dat laat de ruimte niet toe. Wij besluiten daarom met de kinderen een algemene uitroep in de mond te leggen, die zij zelf zouden formuleren, als zij dat konden: „Het speelgoed moet onze lust tot bezig zijn, tot onderzoeken en samenstellen prikkelen. Het moet onze kinderlijke fantasie gelegenheid geven zich uit te leven en wij moeten door met het speelgoed te spelen in staat zijn ons kennen en kunnen te vermeerderen."

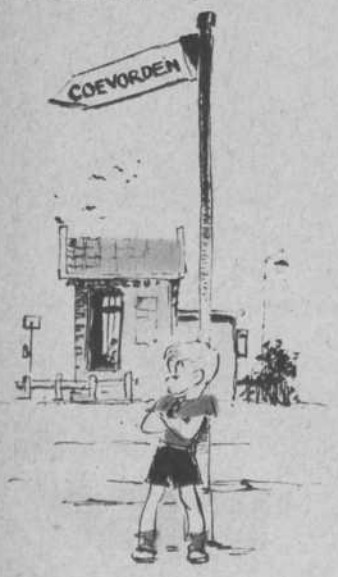
TUSSEN U



...EN ONS

COEVORDEN

Woensdagmiddag rinkelde de telefoon op het station te Coevorden voor een niet alledaagse mededeling.
De ambtenaar in Bergentheim belde, dat er een jongetje uit de trein was gestapt, zonder kaartje, want het was nog geen vier jaar.
Volgens zijn eigen verklaring was hij Henkie de Roode, wonende te Coevorden.
Onmiddellijk werd de familie de Roode gewaarschuwd.
Achteraf bleek nu, dat Henkie op de hoogte is geweest van het bezoek, dat zijn moeder zou brengen in Bergentheim.
Hij vond het onnodig om op zijn moeder te wachten en was alvast vooruit gegaan. De ambtenaar in Coevorden vond het beter, dat de jeugdige reiziger maar zo gauw mogelijk weer teruggebracht werd naar zijn woonplaats. Met de trein van 16.24 uur stapte de kleine avonturier in Coevorden uit de trein, onder geleide van twee dames.
„De Nederlandsche Spoorwegen bezorgen alles wat zoek geraakt is, zelfs kleine kinderen" schreef de Nieuwe Drentse Courant, waaruit we dit bericht overnamen.



MAROKKO

Had U niet gedacht hè, dat Nieuw Spoor zelfs in Marokko wordt gelezen, toch is het zo. De Chef van de Dienst van Materieel en Tractie van de Marokkaanse Spoorwegen, kreeg Nieuw Spoor onder ogen, waarin de reportage „De electrificatie in Brabant in een jaar gereed" was opgenomen.
Het artikel interesseerde hem en prompt schreef hij een brief naar Ir. J. P. Koster (MWE 5), waarin hij nadere bijzonderheden vroeg. Het spreekt vanzelf, dat hij die gekregen heeft.

INGEWIKKELD

Het Vrije Volk heeft ons een pluim op de hoed gestoken. Hier volgt het artikeltje, dat wij in dat blad aantroffen.
„De twee oude dametjes hadden het bij het loket nog goed gedaan: één enkele reis Den Haag en één perronkaartje. Daarna waren ze het perron opgewandeld in de tevreden zekerheid, dat er vandaag nou eens niets mis kon gaan, ondanks de bezorgde raadgevingen van neven en nichten, die altijd denken, dat oude dametjes van achter in de zeventig verstrooid zijn, verkeerde kaartjes nemen, of in de trein naar Amersfoort stappen in plaats van naar Den Haag. Pas na het hartroerende afscheid bleek, dat er toch iets niet helemaal in orde was. De juffrouw in de trein had namelijk een perronkaartje en de wegbrengende juffrouw het kaartje naar Den Haag. Want bij de uitgang-contrôle zag een spitse controleur zich een kaartje Amsterdam—Den Haag in de hand gedrukt, waarop hij „Hè!" riep en vroeg wat dat wel allemaal betekende. Het was duidelijk, dat de dame op weg naar Den Haag in grote moeilijkheden zou komen, als zij in Den Haag met een Amsterdams perronkaartje naar buiten wilde.
Maar de N.S. heeft niet voor niets pas beloften gedaan voor „vermeerderd dienstbetoon". Den Haag werd ijlings opgebeld, de dame werd netjes opgevangen, kreeg geen procesverbaal of niets. Mocht gewoon door naar huis.
Wel zijn de dametjes met kloppende harten van schrik naar huis gegaan, één in Amsterdam, de ander in Den Haag. De neven en nichten glimlachten...."

VANDAAG

Ook in de Provinciaal Overijsselse en Zwolse Courant vonden wij een bericht, waarvan wij U graag in kennis stellen. Hier komt het:
„Na de Post nu eens een goede beurt voor de Spoor. In de trein tussen Utrecht en Den Haag blijkt een reiziger bij contrôle zijn kaartje (naar Delft) kwijt te zijn. Verloren, vermoedelijk bij het nogal haastige, stormenderhand overstappen in de Jaarbeursstad. Geen kaartje — geldig vervoerbewijs heet dat, geloof ik — dus opnieuw betalen met iets er boven op. Daarmede was het echter niet afgelopen met de (administratieve) zorgen van de N.S. In Delft kreeg de onfortuinlijke reiziger bij de uitgang het verzoek, even mee te gaan naar het stationsbureau, zijnde achter de schermen der kaartjesverkoperij en hier werd hem het in de trein betaalde tot de laatste cent weer ter hand gesteld. Het verloren kaartje was op het perron te Utrecht gevonden; even een dienstbericht — telefoon, telegraaf of telex — naar Delft: daar kan een trein niet tegen rijden, en de Spoor kon volledige service geven, tot en met.
Vandagenaar, die dit van een Zwolse medereiziger vernam, is er stil van. Van verbazing en van bewondering. Hulde voor de mensen van ons actieve Spoorwegbedrijf. Laat die maar lopen. Of liever rijden."

EERLIJKHEID

Zoals gewoonlijk hebben wij ook nu weer loftuitingen van reizigers gepubliceerd naar aanleiding van door collega's bewezen diensten. Laten wij daarom de rollen eens omdraaien. Enige tijd geleden kocht een reizigster uit Dordrecht een retour tweede klasse Dordrecht— 's-Hertogenbosch. De lokettist vermeldde de tweede klasse en berekende echter de derde klasse prijs.
De reizigster bemerkte later het verschil in prijs tussen dit plaatsbewijs en de prijs, die ze vroeger al eens had betaald en prompt kwam ze het te weinig betaalde aan het loket voldoen.
Het vertrouwen in de mensen is hierdoor gelukkig weer eens versterkt, concludeerde de commies Verkaaik, die ons dit voorval schreef. We zijn het volkomen met hem eens en hebben dan ook graag een plaatsje voor deze goede ervaring ingeruimd.



Herinnert U zich nog dat stukje over een bezoek, dat een echtpaar bij een familielid in Elst moest brengen? Welnu, onze tekenaar had daar een illustratie bij gemaakt, die echter wegens gebrek aan plaatsruimte moest vervallen. De goede man was er helemaal voor naar Elst gegaan en wij willen U het tekeningetje niet onthouden. U vindt het hierboven.

de Jeugdexpres

Vertrekt eens in de maand van Utrecht uit met Meester Rikus en Annemieke aan boord. Briefadres: N.V. Ned. Spoorwegen, Kamer 418, Hoofdgebouw III, Utrecht.

Daar vertrekt de Jeugdexpres voor de reis van de herfst. En wat zullen we onderweg doen? Wie weet iets? Ik geloof, Reini Kluin! Want hij heeft mij er aan herinnerd, dat ik heb beloofd verder te vertellen over de koninklijke rijtuigen. Dank je wel Reini! Waar waren we gebleven? Bij de motorkamer, is het niet? Ik heb verteld van de motor, die electriciteit levert. Dit is een grote dieselmotor. Deze dieselmotor drijft een dynamo aan (zoals je in het klein aan je fietslantaarn hebt; de jongens weten hier wel iets meer van). Deze grote dynamo levert electrische stroom; op deze stroom kunnen via een gelijkrichter en een transformator het licht en de verwarming branden. Op de foto zie je iemand tussen de motoren, kranen en meters aan het werk. Het is



mijnheer Hoppener. Hij weet precies hoe de motoren moeten werken en hij heeft er de zorg voor wanneer de trein wordt gebruikt. Tijdens een reis is hij dag en nacht bij zijn machines. Ja, 's nachts ook, want de motoren kunnen niet geheel alleen gelaten worden. Mijnheer Hoppener heeft een eigen slaapkamertje. Tussen de machines is een kleine cabine gebouwd. Hierin staat een gemakkelijke stoel met een tafeltje, maar.. het tafeltje kan opgeklapt worden en dan kan er een bed uit de muur te voorschijn worden getoverd; een heerlijk zacht bed met een peluw en kussen er bij. Wat zeg je daarvan? Er is een klein raam in het kamertje en voor 's avonds electrisch licht. Je merkt, dat, wanneer de trein enkele dagen onderweg blijft, zijn verzorgers er ook gerieflijk in kunnen overnachten.

Van de motorkamer uit zie je een kleine gang met veel deuren. De eerste deur is van de bijkeuken. Hier kunnen bagage en levensmiddelen geborgen worden.

De volgende vier zijn van



vier diepe legkasten, voor handdoeken en linnengoed. De laatste deur is van de keuken. Je kunt beter zeggen het keukentje. Het is zó grappig klein. En toch is alles wat je bij het koken nodig kunt hebben aanwezig: een electrisch fornuis, een aanrecht met gootsteen, waarboven kranen voor warm en koud water. Schappen voor pannen en deksels. Kasten aan de muur voor kopjes, borden en schalen; voor brood en groenten. En ook een koelkast en een koffiemolen. De keuken is volledig uitgerust, al is de ruimte nog zo klein.

Het volgende vertrek is een zit-slaapkamercoupétje. Als je binnenkomt, zie je alleen een bank met zachte kussens. Daar kan men overdag zitten. Als men gaat slapen, trekt men de rugleuning naar voren en beurt ze op: zó wordt het bovenste bed gevormd. De zitbank kan als tweede bed gebruikt worden. Onder de zitbank is een ruimte, waar overdag de matrassen geborgen worden. Bij ieder bed is in de muur een klein leeslampje aangebracht. In de wanden bevinden zich nog twee kastjes en lampjes. Een wastafel zie je niet. Maar maak deze deur eens open: daar heb je hem, met kranen voor warm en koud water; met twee spiegels en in een af te schermen hoek een douche. Dit is dus de badkamer. Het slaapkamertje, waarvan ik dit vertelde, is voor een of twee hofdames. Zo is er nog een voor de secretaris, één voor de heer Schöttelndreier en een voor de kamenier en de secretaresse. Deze verschillen allemaal wel enigszins in de kleur van de bekleding der kussens en de houtsoort van de wanden. De kamenier en de secretaresse hebben bovendien een luidspreker van de radio in de wand.

Zo komen we in het slaapvertrek van Hare Majesteit zelf. Dit heeft een verbinding



met een ruime badkamer. In de slaapkamer staat langs een van de vier wanden eenzelfde bank met kussens als in de kamertjes van de hofhouding. Op deze bank kan dus ook een bed worden opgemaakt. Voor de brede ramen waarvoor gevoerde gordijnen hangen, bevindt zich een opklapbare tafel met stoel.

In de ene hoek is de kaptafel, in de andere een spiegelkast. De wanden zijn met goudbrokaat bekleed. De vloerbedekking bestaat uit kostbaar handgeknoopt materiaal. Ook de Koningin heeft een radioluidspreker in haar slaapvertrek.

De werkkamer van de Koningin is het volgende appartement. Een mahoniehouten tafel, een grote en een kleine fauteuil, aan de wand ingebouwde kastjes, een telefoontoestel en een schrijflamp vormen de uitrusting van het vertrek, waar Hare Majesteit kan werken.

Haar slaapkamer was heel lichtgroen van kleur, haar werkkamer daarentegen heeft een harde donkerblauwe bekleding van vloer, gordijnen en fauteuils. De wanden zijn van grijs brokaat. Van haar werkkamer kan de Koningin in de salon komen, waarvan je de vorige maand een foto hebt gezien.

De salon is zo breed als het rijtuig zelf. Alleen door de noodrem word je er aan herinnerd, dat je in een trein zit. De wanden en de meubels zijn van licht esdoornhout. Hier is het radiotoestel in de wand ingebouwd. In deze salon voel je dat je in een voornaam vertrek bent. Hier worden gasten ontvangen en hier worden ook de maaltijden gebruikt. Dit is het einde van de trein, ten minste bijna. Achter de salon is nog een vestibule met garderobe. Nu weet je precies hoe de trein, waarmee de Koningin zo nu en dan een reis maakt, er uit ziet. Vind je het niet nèt een sprookje, zo'n mooie woontrein?

DE REKENOPGAVE

Ja, spoorkinderen, ik heb de deling goed gemaakt; maar de drukker heeft bij vergissing inplaats van 'n 4 'n 7 gezet. Jullie hadden de fout wel moeten verbeteren. De cijfers waren 7639, 21795, 156975 en 296. Wie dat gedaan heeft en alles goed had, mocht meeloten.

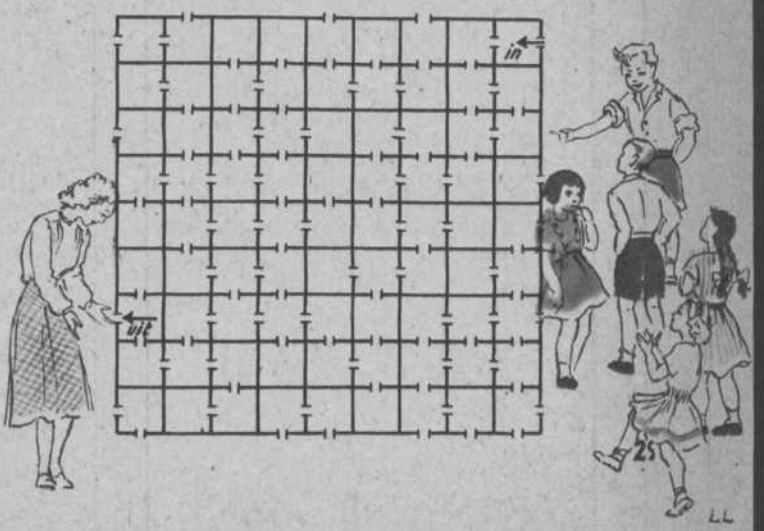
Wie krijgen een fijn boek? Hettie Schaffers, Amsterdam; Joop Meenderink, Haarlem; W. Koelega, Deventer; Theo van Steijn, Rotterdam; Tineke Visser, Haarlem; Antonia Zegelink, Elst; Huub Biezeveld, Zwolle; W. Quint, Ochten; Ria Sweers, Grootebroek; L. H. Vernhout, Amsterdam.

DOOR EEN DOOLHOF

De doolhof, waar ik jullie nu naar toe breng, is wel griezelig en je moet een hele tijd zoeken en dwalen eer je de uitgang gevonden hebt, maar.... je kùnt er uitkomen; echter alleen... als je de **langste** weg kiest en je **dapper** toont onderweg. Ik zet je bij de ingang af en zal je aan de andere kant opwachten. Wie zie ik het eerst uit de lange schemerige gangen naar buiten kruipen? (Teken op een **briefkaart** de doolhof en teken duidelijk de weg, die je gevolg hebt. Schrijf er bij: naam en voornaam, leeftijd, jongen of meisje, en je adres.)

Tot de volgende maand!

ANNEMIEKE





EEN VAN ONS

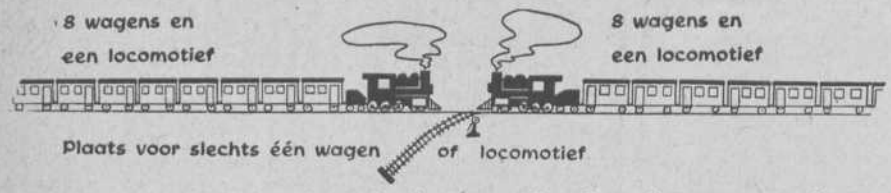
De krabbeltjes onder de kop „Een van ons" komen soms in de meest merkwaardige omstandigheden tot stand. De aanleiding tot dit krabbeltje was echter al heel bijzonder, n.l. een dreigend proces verbaal.

Toen ik op een goede Maandag — natuurlijk gebeurt iets vervelends altijd op Maandag — de controle van het stationnetje Heemstede-Aerdenhout verliet (deftig zo'n dubbele naam voor slechts twee perrons, zonder wachtkamers en zelfs zonder Ako), werd ik in mijn kladden gegrepen door F. Beuckens, die meende, dat ik me voor andere doeleinden dan voor pers en publiciteit, zoals mijn persvergunning vermeldde, op het station had opgehouden. Misschien was 't te wijten aan mijn Maandagse stemming, dat ik het „conflict" hierover nog al hoog liet oplopen, zodat er gedreigd werd met een proces-verbaal en mijn personalia reeds genoteerd werden. Toen kwam ik tot de conclusie, dat de man niet anders dan zijn plicht deed en de zaak werd opgelost. Ik wilde echter mijn gram terughalen en begon toen op mijn beurt F. Beuckens alle mogelijke vragen te stellen. Hier volgen dan zijn personalia in de trant van een proces verbaal: Oud 29 jaar; geboren in Woudsend (dat dit plaatsje in Friesland ligt, hoefde hij me niet eens te vertellen. Dat had ik allang aan zijn vasthoudendheid gemerkt!). Van Maart 1943 af in dienst van de N. S., eerst in Amersfoort; na de oorlog werd hij overgeplaatst naar Haarlem (op verzoek, omdat zijn meisje — intussen zijn vrouw — in Hillegom woonde) en sinds Mei '46 is hij eerste arbeider te Heemstede — bij de reizigers bekend als „de krullenkop". De reizigers mogen hem wel, al vinden ze hem niet gemakkelijk. Hij verlangt nl., dat iedereen zijn abonnement toont, ook al is hij nog zo'n trouwe „stamgast". „Dat heeft me in het begin heel wat moeite gekost om het zo ver te krijgen. De mensen dachten: je kent me nou onder de hand wel, dus ik kan wel zo doorlopen. Maar als je je werk doet, moet je het ook goed doen, dus....."

Ik vroeg hem, of hij nog geen ander werk had dan de controle. En of. Ik moet hier de boel schoon houden en dan moet ik ook zorgen voor het afleveren van de fietsen. Daar heb je, nu in de zomermaanden, je handen vol aan".

Toen ik informeerde, hoe hij bij het Spoortje was gekomen, vertelde hij me, dat hij vroeger bakker was geweest. „Onder de oorlog was ik ergens in de kost, waar ook enkele spoorjongens waren. Door hun verhalen kreeg ik er zin in, naar de N.S. te gaan. Dat is voor elkaar gekomen, al heeft het me heel wat zweetdruppels gekost, om de cursussen door te komen. Maar ik heb het toch in één keer gehaald. Ik heb nooit spijt gehad van mijn besluit, want ik heb nog altijd plezier in mijn werk en ik doe het graag". Ik kijk hem eens aan, omdat ik dit laatste steeds weer opnieuw van iedere spoorjongen te horen krijg. Zegt hij dat er nu maar om, of.... Hij schijnt mijn twijfel te merken en zegt: „Dat meen ik werkelijk. Ik zeg dat heus niet, omdat het zwart op wit in Nieuw Spoor komt te staan. Ik houd er van, altijd eerlijk voor mijn mening uit te komen en dat doe ik nu ook. De reizigers hier kunnen wel eens een keertje lastig zijn — maar dat is een uitzondering en meestal komt het direct voor elkaar. Ik sta voor mijn werk en ik wil het goed doen. De mensen zien dat al gauw in en dan rolt het verder wel". Op dat ogenblik nadert er een trein en hij moet naar de controle. Ons vraaggesprek is daarmee afgelopen, want het werk gaat voor. Als ik hem verlaat, voel ik in mijn zak het paperas, dat bijna een proces verbaal was geworden. Achteraf moet ik toegeven, dat het aan mijn eigen optreden was te wijten, dat het zover kwam. Beuckens deed zijn plicht — maar daarom staat hier dan ook zijn foto.

HOE KUNNEN DE TREINEN ELKAAR PASSEREN?



Zend de oplossing aan de redactie van Nieuw Spoor, Kamer 418, Hgb III, Utrecht.

De puzzle van September

Het uitzoeken van de plaatsnamen is wel gelukt. De Nederlandse plaatsen waren: Terneuzen, Helmond, Sittard, Stadskanaal, Stavoren.

Er zijn veel oplossingen binnengekomen. Om de prijzen moest daarom weer worden geloot.

Winnaar van de maand zijn: J. G. Bresser, Velp, won *f* 15,—; Bea Hendriks, Rozendaal, won *f* 10,—; Th. D. Goosen, Amsterdam, C. J. v. Dam, Wageningen en G. H. de Bruijn, Nijmegen, ontvangen ieder een vrijvervoerbiljet 2e klasse met bestemming naar keuze.

Verkeer en Vervoer in Juni 1949

Treinkilometers × 1000 km	Juni '49	Juni '48	Jan. t/m Juni '49	Jan. t/m Juni '48
Reizigerstreinen	3090	2663	16796	15676
Goederentreinen	1123	1085	6479	6171
Totaal	4213	3748	23275	21847
Reizigersvervoer				
Reizigerskm (in millioenen)	548	551	3046	3311
Goederenvervoer				
Tonkilometers (in millioenen)	201	198	1323	1218

RIJDT OP TIJD

Gemiste aansluitingen. Zal de trein niet te laat zijn? Zullen wij die aansluiting wel halen? Dat zijn de vragen die wé ons stellen als we een belangrijke reis maken.

In Augustus 1949 kwam 63 % van de treinen op tijd, 89 % kwam met hoogstens 4 minuten vertraging aan; 4 % had een vertraging van 11 minuten of meer. Maar als een aansluiting gemist wordt, is de vertraging voor de reizigers aanmerkelijk groter. Het aantal gemiste aansluitingen in Augustus 1949 was 1316 d.i. 42 per dag over het gehele net. Op slechts 8 stations werden **gemiddeld** per dag 1 of meer aansluitingen gemist en wel te Uitgeest 1; Winterswijk 1,5; Amersfoort 1,5; Leiden 1,5; Heerlen 3; Zwolle 5; Amsterdam CS 5; Utrecht 10. Voor Winterswijk met 15 aansluitingen per dag betekent dit, dat we 10 % kans hebben deze te missen. Voor Utrecht met meer dan 300 aansluitingen ongeveer 3 %.

Te Amsterdam is de kans om een aansluiting te missen al zeer gering. Toch zouden we zover willen komen dat een aansluiting gegarandeerd kan worden.

Daar is maar één ding voor nodig: RIJDT OP TIJD.

Kodak

Het Wereldmerk voor Foto en Ciné

CAPACITEIT VAN 8 WASPLAATSEN IN ÉÉN Ocriet WASFONTEIN,

met slechts 1 aanvoerleiding, 1 afvoerleiding en 1 tappunt!



Laat U vrijblijvend volledig inlichten omtrent sanitair, bestand tegen ruw gebruik, door

OCRIETFABRIEK N.V., BAARN, TEL. 2380

HELPT ONZE KINDEREN

Gevraagd **enige vrijz. Prot. pleeggezinnen** voor 4 jongens van 14 tot 17 jaar in Amsterdam. Vergoeding *f* 15,— per week. Schriftelijke aanmelding bij „Tot Steun" Pieter de Hooghstraat 18 bv, Amsterdam Zuid.

Wij verzoeken onze lezers, de gelezen exemplaren van dit blad, voor zover men deze niet wenst te bewaren, op te zenden aan het Bureau voor gratis verspreiding van lectuur aan zieke en eenzame Nederlanders over de gehele wereld.

Leider: J. P. C. MEEUWSE,
Amstelveenseweg 253, Amsterdam-Zuid.



A.S.S.O.

Instituut voor GOEDKOOP BRIEFONDERWIJS.

Oude Stationsstr. 12 - Arnhem

Dir. J. van der Bij, Hoofdonderwijzer

A-CURSUSSEN: voor heren: ontwikkeling voor politie, marechaussée, hulpkommies, jachtopziener, politie-diploma, leerlingverpleger, besteller, magazijnchef, hulpkeurmeester (slagers), reiziger, etaleur, kantoorbediende, administrateur, middenstandsdiploma, makelaar-taxateur, inspecteur van een verzekeringsmij., directeur van een woning- en assurantiebureau, assurantiemakelaar. **voor dames:** ontwikkeling voor leerling-verpleegster, cassière, reizigster, etaleuse, kantoorbediende, privé-secretaresse, middenstandsdiploma, kinderverzorgster, kinderjuffrouw, fröbelen, kinderpsychologie, assistente bij dokter of tandarts.

B-CURSUSSEN: voor dames en heren: boekhouden voor de practijk, handelskennis, handelsrecht, handelsrekenen, statistiek, boekhouddiploma van de Ned. Associatie, landbouwboekhouden, landbouwkundig bedrijfsleider, techniek der landbouwwerktuigen, machineschrijven, Ned. taal (nieuwe spelling), Ned. handelscorr., Frans, Duits, Engels, Fr.-, D.- en E.- handelscorr., stenografie, rekenen, meetkunde, algebra, wiskunde, algemene ontwikkeling, handschriftverbetering-schoonschrijven, hoteladministratie, loonadm., huizen- en landerijadm., beschavingsleer - goede omgangsvormen.

SPECIALE CURSUSSEN

Televisie-techniek
Theorie voor rijbewijsexamen
Ned. taal (nieuwe spelling)
Engelse conversatie
Spreken in het openbaar (functie van voorzitter en secretaris)
Rechtskennis voor het dagelijks leven.

C-CURSUSSEN: onder leiding van bekwame, technische leraren: autotechniek, automonteur Bovag, garagehouder-diploma Vakbekwaamheid, rijwielhersteller diploma Vakbekwaamheid, autoverkoper (autoverzekering), autodiesel-techniek, vliegtuigtechniek, electrotechniek, zwakstroom-techniek, adsp. monteur diploma V.E.V., sterkstroommonteur dipl. V.E.V., zwakstroommonteur dipl. V.E.V., filmoperateur, radiotechniek, lastechniek, stoommachinist, motormach., koelmach., landmach., smid, machine- en constructiebankwerker, fabrieksmonteur, centrale verwarmingstechniek, erkend gasfitter, erkend waterfitter, gezel timmeren, gezel metselen, betonbouw, wegenbouw, bedrijfsleider-werkmeester, bouwkundig opzichter B.N.A., plaatwerken,

bouwkundig-
meubel-
machine-
scheepsbouwkundig
electrotechnisch-
illustratief-
reclame-
mode-
} tekenen

ERKEND DOOR DE INSPECTIE SCHRIFTELIJK ONDERWIJS

BON *Ik verzoek zonder enige verplichting inlichtingen omtrent cursus voor*

.....

Naam .....

Straat en huisnummer .....

Woonplaats..... Leeftijd.....



Mevr. C. Kempers-Koster te Enschedé schrijft ons dit. Ondanks haar veelzijdige beoefening van de muziek, blijft haar huishouden nummer één. Zelf doet ze de was. Met Sunlight natuurlijk. In haar brief lezen we nog:

„Het was een cadeau op mijn koperen bruiloft. Nooit zou ik de sprei met iets anders dan Sunlight willen wassen, want alleen dàn ben je er zeker van, dat zo'n mooi stuk helder wordt en toch niets in het sop te lijden heeft. Een huisvrouw, die lang met haar goed wil doen, gebruikt Sunlight en niets anders, want dank zij deze zuivere zeep is er in de was niet de minste slijtage."

Gun Uw wasgoed een lang leven met

SUNLIGHT ZEEP



S 87-06