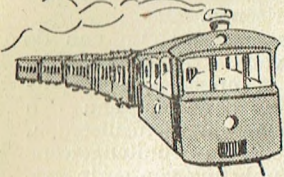
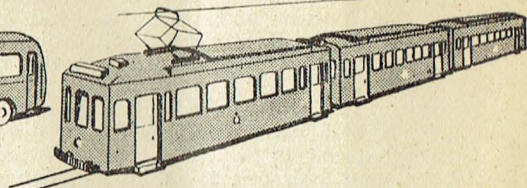
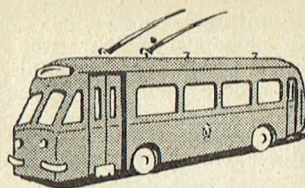
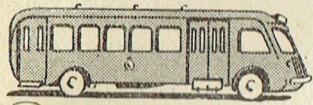


ONZE BUURTSPORWEGEN



TWEDE JAARGANG
N^o 8 - Mei 1947

Periodiek tijdschrift voor het Personeel van de N.M.V.B.
Redactie : Brussel, Wetenschapstraat, 14

Geschiedenis der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

(VERVOLG EN SLOT)



De bezettende overheid liet het echter niet daarbij. Haar eischen vermeerderden naarmate de vijandelijkheden aansleepten.

Zoo komt het, dat na tevergeefs onderhandeld te hebben over den aankoop van het rollend trammaterieel, bestemd om datgene te vervangen dat bij de luchtraids in Duitschland vernield werd, zij zich meester maakte van 20 electriche treinen, bestaande ieder uit een motrice en een aanhangwagen met vervangstukken en deze naar het Reich stuurde.

Deze eerste stap leidde naar een volgenden.

De Duitschers besloten een duizendtal kilometer Buurtspoorlijnen met gansch het exploitatiematerieel over te brengen naar de Oekraïne.

Men bood zoodanig weerstand, dat het maar pas in de Lente 1943 was, dat Belgische aannemers door den bezetter belast werden met het opbreken van lijnen over een lengte van 429 kilometer. Een deel ervan werd voorloopig opgeborgen en toen, in 't begin van het jaar 1944, bevel werd gegeven de opbreking voort te zetten, was er nog geen materieel verzonden.

Gelukkig, begon er wanorde te heerschen bij den vijand, zoodat aan zijn plannen geen gevolg gegeven werd.

Men heeft ten rechte de belangrijkheid geprezen van de rol, die de N. M. V. B. in de Economie van het land gespeeld heeft, van de eerste bezettingsdagen af.

Maar het betaamt in eerste plaats melding te maken van het uithoudingsvermogen en den moed van het personeel aan wie het te danken is, dat deze zending goed ten einde werd gebracht.

Hoe zouden we de zeer moeilijke omstandigheden, waarin het zich bevond om zijn taak te volbrengen, kunnen vergeten!

Deze minder goed gevoede mannen, tot uitputtende prestaties verplicht, onder de standvastige bedreiging van

de deportatie, blootgesteld aan de zenuwachtigheid en soms aan het geweld van de reizigers, alsook aan de brutaliteit van de vijandelijke soldaten, hebben moedig stand gehouden gedurende den geheelen oorlog. Op de treinen, op de baan, in de werkhuizen, in de bureelen, overal werd de taak volbracht met het geweten van den strijder, die weet dat zijn opoffering ten goede komt aan het gemeenebest.

Velen deden zelfs meer dan hun dagelijksche verplichtingen. Zij verrichten daden waarvan de ontdekking hun de deportatie of de terechtstelling zou gekost hebben : sabotage van opgeëischte locomotieven, onverklaarbare motorpannes, autobussen die gedurende den geheelen oorlog onder takkenbossen verborgen waren, verborgen putten vol benzine, dubbele comptabiliteit voor de brandstoffen, olie en vetten, die het mogelijk maakte diensten in stand te houden ver boven hetgeen de officieel toegekende rantsoenen het toelieten

Zoo gebeurde het, dat er enkele van deze feiten ontdekt werden.

Op 31 Oogst 1944, ging de Gestapo over tot een huiszoeking ten Maatschappelijken Zetel en de bestuurders van de Maatschappij werden gedurende enkele uren aangehouden.

Heel gelukkig, werd het Deutsche front door de bevrijdingslegers, die reeds onweerstaanbaar ons land binnenvielen, doorgebroken.

Van 28 September 1944 af, ondanks de verwoestingen die de vijand bij zijn aftocht achterliet, was er 77 % van het net weer in werking gesteld en, toen de aanval van de Ardennen ingezet werd, werden bijna alle lijnen op regelmatige wijze geëxploiteerd. Dit werd nu een ramp voor de lijnen in Luxemburg. Maar nauwelijks was de vijand teruggedreven of men zette zich weer aan 't werk, zoodanig dat de voornaamste dezer lijnen den dienst hervat hadden van Mei 1945 af.

De vijand was echter nog niet voor goed gekneveld.

Nauwelijks was ons grondgebied bevrijd of ons land, vooral in de streken van Antwerpen en Luik, werd bestookt door de akelige vliegende bommen, die puinen en ellende bijbrachten.

De eerste onrust onder het werkend personeel aldaar was gauw verdwenen. Het bleef koelbloedig op zijn post vooral bekommerd om de bedrijvigheid van die groote centra niet te ontrederen.

Wie zich het schrikaanjagende van deze nieuwe oorlogstuigen herinnert, zal de verdienstelijkheid van die agenten naar waarde kunnen schatten.

Het betaamt hier ook te herinneren aan de zware tol, die het personeel van gansch het net betaald heeft aan den slavendrijver, die ons land bezette.

Sedert Februari 1942, werden onze mannen achtervolgd voor den «vrijwilligen» arbeidsdienst in Duitsland. De bestuurders weigerden halstarrig als tusschenpersoon op te treden zelfs niet onder vorm van berichtgeving.

Bij de verordening van 5 Oktober 1942, duidde de bezetter van ambtswege 1.308 agenten aan.

De protesten bij de hoogste overheden ingediend, het aanhalen van bepalingen uit de conventie van Den Haag, het doen inzien der noodzakelijkheid van het vervoer der bevolking, niets kon baten.

Het personeel ontsnapte zoo goed als het kon : op de 1.308 aangewezen agenten werden er 785 gevat.

Later, ter gelegenheid van een verlof in België, keerden er veel niet meer terug en de N. M. V. B. aarzelde niet hen op voorzichtige wijze aan 't werk te stellen of hen en hun familie bij te staan.

De N. M. V. B. telt ook tusschen de leden van haar personeel martelaars voor het Vaderland.

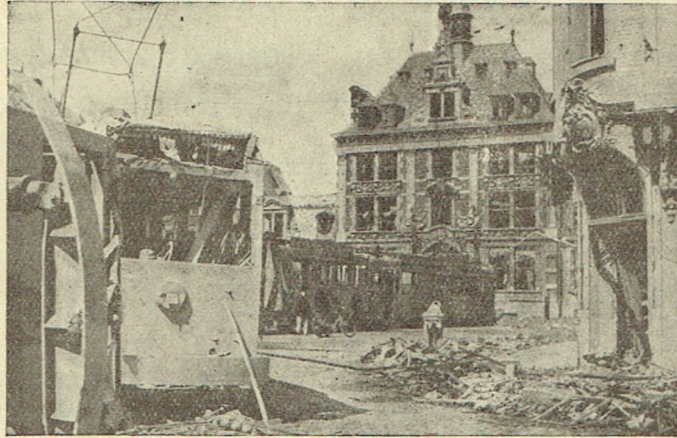
Ongetwijfeld, zijn er zwakkelingen geweest, slechts een honderdtal op 14.000 agenten. Maar daar tegenover, hebben er zich ook een groot aantal ingelijfd in de Verzetsbewegingen. Zeven onder hen vielen glorievol onder de kogels van de executiepelotons, vijf andere stierven in gevangenschap. Anderzijds, sneuvelden er in 1940 twee agenten op het slagveld, terwijl twee anderen vielen als strijders in een eenheid van het verzet. Nog een andere werd laffelijk vermoord bij een Duitse razzia.

Bovendien, werden er 31 leden van het personeel in dienst door oorlogsfeiten gedood en 162 gekwetst.

Indien de N. M. V. B. aldus op de zelfopoffering van haar personeel mocht tellen, was zij, van haar kant ook verplicht aan het personeel zooveel mogelijk hulp te verleenen.

Dit deed zij dan ook op verschillende wijzen : steun aan de families van krijgsgevangenen, politieke gevangenen, gedeporkeerden, weerspannigen aan den verplichten arbeid, gefusilleerden, vergoedingen en buitengewone hulp, verdubbeling van gezinsvergoedingen, verhooging van de jaarpremie tot 10 % van het loon, dagelijksche soepuitdeeling, teelt en aankoop van aardappelen, het bezorgen van allerlei levensmiddelen, van kledingstukken en schoenen, levering van kolenrantsoenen, aanvulling der vergoeding voor zieke en aanzienlijke toelagen voor de mutualiteiten.

Deze uitgaven, die in alle voorzichtigheid moesten geschieden, om de aandacht van de bezettende overheid niet gaande te maken, bereikten een totaal van een 200 miljoen frank.



De place d'Armes te Namen na het bombardement van 18 Augustus. (Photo Wellens.)

DE MOOIE

GESCHIEDENIS

Volgend artikel is de korte inhoud van het lezenswaardig boek van den H. Adrien de Prémorel « La Lesse, fille d'Ardenne ».

DE GROT TE HAN

VAN

Op de hoogvlakte van Recogne-Librumont, waar de Lesse haar oorsprong vindt, ontspringen verscheidene van onze mooiste rivieren. Aldus vloeien er twee, de Lomme en de Our, ontstaan uit talrijke vertakkingen, samen tot vorming van de Lesse.

Nauwelijks heeft deze haar loop begonnen, of reeds wordt zij ingedijkt door talrijke afdammingen, die watermolens in beweging brengen.

Achter de dorpjes Daverdisse, Resteigne breidt de Lesse zich uit alvorens Belvaux binnen te loopen. Plotseling neemt ze een onverwachten aanblik aan : blokken over een honderdtal meter verspreid duiken hier en daar op. Ze bieden weerstand aan de oplossende werking van het water en doen ons herinneren aan de ardeensche rotsen in de kalkaardige streek. Links van de Lesse ligt een berg, bedekt met pijnboomen, eiken en beuken.

Opeens opent zich een spitsboogvormige en rotsachtige holte. De rivier stort zich schuimend in de diepte van de spelonk en dringt met geraas in het gebergte. Die spelonk is de afgrond of holte van Belvaux. Het gebergte waar de Lesse verdwijnt in een mysterieuse duisternis, is het gebergte van Han. Die brutale verdwijning, midden in een oord van ongeschonden grootheid heeft sinds altijd indruk gemaakt op den mensch. De afgrond van Belvaux blijft, niettegenstaande de groote belangstelling waarvan hij het voorwerp is, in de wereld der geleerden, nog immer in een waas van geheimzinnigheid gehuld. Men weet niets van het grootste gedeelte van den tocht der Lesse in het gebergte. Proefnemingen, die gedaan werden met behulp van kleurende produkten, bewijzen dat ze vier en twintig uur noodig

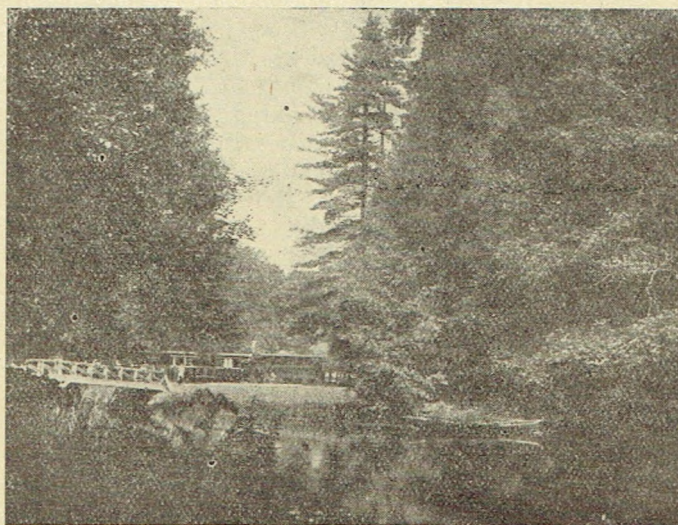
heeft om den uitgang te bereiken, na ongeveer drie kilometer in de duisternis afegelegd te hebben.

Sedert wanneer bestudeert men deze grot?

In 1711, was de abt de Feller een van de eersten, die het wonderbare van de grot aan de wereld wilde ontsluiten. Hetgeen hij er over schreef, verbaasde grootelijks de geologen en de geleerden in 't algemeen. Zoodanig dat in 1822 — vijftig jaar nadien! — de Academie der Wetenschappen er de HH. Kicks en Quetelet op afstuurden. Van toen af, vertroerde zich het publiek en expedities werden ingericht ten koste van talrijke krachtinspanningen en gevaren. Het is aan baron Edouard de Spande de l'Herze, in 1854 eigenaar geworden van de grotten dat men de eerste inrichtingen te danken heeft die den doortocht minder moeilijk moesten maken. De baron stierf in 1880. — De ontdek-

kingswerken werden echter voortgezet door zijn erfgename, die in 1895 een naamlooze vennootschap stichtten. Thans is het dank aan de wetenschap en het gezag van den H. E. de Pierpont, verleden jaar overleden, dat de toegang tot deze onderaardsche grotten vergemakkelijkt werd, zonder dat het natuurschoon der omgeving geschonden werd. Drie uur duurt nu de wandeling door de talrijke zalen en doorgangen, die den naam dragen van de eerste gidsen.

Iedereen van ons, zou de merkwaardige stalactieten en stalagmieten die slechts één millimeter bijwinnen op twee jaar en half, eens moeten bewonderd hebben. Moeten wij er aan herinneren, dat het blazoen der Buurtpoorwegen prijkt op de railauto's, die de reizigers van Rochefort naar Han voeren?



De uitgang van de Grot te Han.

(Archieven N. M. V. B.)

I. SOCIAAL DIENSTBEToon.

In nummer 5 van *Onze Buurtspoorwegen* hebben wij den tekst weergegeven van een rondschrift van dd. 19 September 1946, van den H. directeur-generaal, betreffende de werking van het Sociaal dienstbetoon bij de Nationale Maatschappij.

Wij oordeelen het nuttig er in dit verband aan te herinneren dat de agenten het recht hebben zich *rechtstreeks* te wenden tot den *Socialen dienst der N. M. V. B.* 14, Wetenschapstraat, Brussel.

De meest volstrekte bescheidenheid wordt bij de fusschenkomsten van den Socialen dienst in acht genomen.

II. PLAATSING VAN KINDEREN IN KOLONIES.

De Sociale dienst van de Nationale Maatschappij richt de plaatsing van kinderen in, tijdens de school- en verlofperiodes :

1. in de instellingen van PRO JUVENTUTE, in België en in Zwitserland ;

2. in het TEHUIS VOOR WEEZEN, te Sint-Jans-Molenbeek ;

3. gebeurlijk, in inrichtingen die van andere werken afhangen.

De aanvragen moeten aan den Socialen dienst gezonden worden. Ze moeten aanduiden : de naam en voornamen, juist adres, ouderdom, geslacht, gezondheidstoestand, studiejaar, taal van den kandidaat, alsmede den administratieven toestand van den vader.

Wat de gesproken taal betreft, zal het passen aan te duiden of het kind de tweede taal spreekt of begrijpt.

De Sociale dienst neemt de plaatsings- en reisonkosten te zijnen laste.

III. FAMILIETOESLAGEN.

Het regime van de familietoelagen voor weezen en kinderen van arbeiders-invaliden werd zoojuist opnieuw verbeterd.

Nochtans, op het oogenblik waarop wij deze lijnen schrijven, zijn de onderrichtingen van toepassing niet verschenen. De diensten der Nationale Maatschappij zullen zich geen enkele inspanning sparen opdat onze weezen en de kinderen van onze invaliden zoo spoedig mogelijk de voordeelen bekomen waarop zij recht hebben door de nieuwe reglementeering.

IV. WETTELIJK OUDERDOMSPENSIOEN.

Het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg deelt mede :

De gewezen loon- en weddetrekkenden, alsmede de weduwen van gewezen loon- en weddetrekkenden, die genieten van den ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek omtrent de bestaansmiddelen en het aanvullend ouderdomspensioen, hebben voor zichzelf, en eventueel voor hun echtgenoot, de verbintenis aangegaan elke beroepsbezigheid als loontrekkenden, weddetrekkenden of buiten dienstverbandstaande arbeiders te staken.

Bij het indienen van zijn aanvraag, werd iedere rechthebbende in het bezit gesteld van den tekst van de schriftelijke verbintenis; hij kan dus niet beweren dat hij er niet van op de hoogte is.

De gepensioneerde, die het werk herneemt, mag van zijn verbintenis ontslagen worden, op voorwaarde dat hij voor den duur van zijn tewerkstelling den rentetoeslag en het aanvullend ouderdomspensioen verzaakt en mits daartoe voorafgaandelijke machtiging te hebben bekomen van den Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg, aan wien een schriftelijk verzoek dient gericht.

Daarentegen wordt de gepensioneerde die, niettegenstaande hij de verbintenis aanging alle beroepsbedrijvigheid te staken, soortgelijke bedrijvigheid heeft voortgezet of hernomen, door de wet uitgesloten van het voordeel op den rentetoeslag zonder onderzoek omtrent de bestaansmiddelen en van het aanvullend ouderdomspensioen, over een duur, dubbel van dezen gedurende denwelken de verbintenis niet werd nagekomen, zonder dat de strafmaatregel minder dan vier kwartalen mag bedragen.

De ten onrechte ontvangen sommen moeten terugbetaald worden.

De gepensioneerden die hun verbintenis niet nakomen en die

nalaten een aanvraag te doen om van hun verbintenis ontslagen te worden, moeten zich aan een strenge toepassing der administratieve sancties verwachten.

V. VOLKSVACANTIE.

Het Ministerie van Verkeerswezen geeft dit jaar, zooals vroeger, een « volksvacantiekaart » uit, geldig van 1 April en die aan de houders belangrijke voordeelen verschaft.

Wie kan deze kaart bekomen?

1. alle loontrekkende agenten van de exploitatiegroepen ;
2. alle weddetrekkende agenten, wier jaarlijksch bruto-salaris minder bedraagt dan :

70.000 frank in de gemeenten van meer dan 30.000 inwoners ;

55.000 frank in de gemeenten van 5.000 tot 30.000 inwoners ;

45.000 frank in de gemeenten van minder dan 5.000 inwoners.

Ten minste 15 dagen vóór het verlof wenden zich de agenten, die onder deze categorieën gerangschikt zijn, tot hun diensthoofd, die hun deze kaarten zal afleveren.

Hoe wordt de kaart geldig gemaakt?

De loontrekkende agent moet :

1. zijn kaart ondertekenen, waardoor hij aansprakelijk gesteld wordt voor de vermeldingen, die er op voorkomen ;

2. ze aan het gemeentebestuur van zijn woonplaats ter afstempeling voorleggen.

De weddetrekkende agent moet :

1. zijn kaart ondertekenen, waardoor hij aansprakelijk gesteld wordt voor de vermeldingen, die er op voorkomen ;

2. ze aan den controleur van de belastingen ter afstempeling voorleggen.

Bovendien moet de kaart door de spoorwegen geldig gemaakt worden en wel uiterlijk den eersten verlofdag.

Een enkele persoon, voorzien van de kaarten en de bewijsstukken van verscheidene gezinnen, mag al de kaarten laten geldig maken.

Voordeelen verleend door de volksvacantiekaart.

De kaart geeft gedurende het geldigheidstijdvak van vijftien dagen, recht op navermelde verminderingen :

1. *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen :*

50 % van 1 April tot 30 Juni en van 25 Augustus tot 31 October ;

35 % van 1 Juli tot 24 Augustus, voor elke reis op de Belgische Spoorwegen.

Het aantal biljetten, tijdens den geldigheidsduur van een volksvacantiekaart uitgereikt, is niet beperkt.

De kaart zal niet geldig zijn op 15, 16, 18, 19, 31 Augustus en 1 September, zelfs niet voor de terugreis wanneer de heenreis op een anderen dag geschiedde.

2. *Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen :*

35 % voor elke reis per buurtspoorweg.

Deze voordeelen worden verleend aan den houder der kaart alsmede aan de leden van zijn gezin, die op de kaart als genot-hebbende vermeld staan.

VI. AANVULLEND VERLOF.

De zes dagen aanvullend verlof waarvan het loontrekkend personeel der werkhuizen en het weggeneemd personeel reeds geniet, zullen gedurende het jaar 1947 eveneens verleend worden aan de agenten, die genieten van de 26 betaalde rustdagen.

Deze 6 dagen aanvullend verlof zullen naar rato van 1 dag per periode van 2 maanden toegestaan worden.

Zij kunnen door de agenten naar eigen goeddunken en volgens de mogelijkheden van den dienst genomen worden.

VII. EERETEKENEN.

In zitting van 10 December 1946 heeft de Beheerraad, op voorstel van den heer directeur-generaal, beslist de geldelijke belooningen toegekend ter gelegenheid van het bekomen van een burgerlijk eereteeken, van 200 frank (25 jaar dienst) en 300 frank (35 jaar dienst) respectievelijk op 400 frank en 600 frank te brengen, met terugwerkende kracht op 1 Januari 1946.

In het In Memoriam van ons Maartnummer werd door een spijtige vergelijking de naam niet vermeld van den jongen weerstander uit Spa. Het betrof hier Léo Gilan.

NIEUWS UIT DE

Hoofdbestuur

Bij Adolphe Loeckx kwam een kleine Magda de familie vergrooten. Bij Van Lint daarentegen, alhoewel hij reeds een meisjesnaam gereed had voor zijn derde kleuter, werd het een kleine Jean. Hartelijk gefeliciteerd!

Remy Charles, van den dienst W. T. stapte in het huwelijksbootje. Hollanders (dactylographie) deed hetzelfde. Deze collega is een internationale speler in het basket-ball. Wij hopen dat hij binnen enkele jaren de « coachman » zal worden van onze basket-ballploeg, die onder leiding van Simoens op eervolle wijze het seizoen heeft geëindigd en enkele vriendenmatches in 't vooruitzicht heeft voor dezen Zomer.

Wij begroeten de volgende nieuwbinnengekomen collega's : de juffrouwen L. Geysenbergh (meganographie) en N. De Ruyter (beroepsonderwijs).

De handbalafdeeling van de Sportvereniging der Buurtspoorwegen zal de beker, verleden jaar gewonnen, terug in competitie brengen.

Het tornooi zal te Schaarbeek op de Vaderlandplaats, hetzelfde handbalplein van verleden jaar, op Zondag 31 Oogst plaats grijpen.

Vier ploegen zullen aanwezig zijn : Henegouwen — Namen — Brabant en de ploeg van het Hoofdbestuur.

De eliminatie zal door het lot beslist worden.

De finale grijpt plaats tusschen de twee overwinnaars.



De Union Lyrique der Buurtspoorwegen van Charleroi (15 muzikanten) zal zich laten hooren tijdens de wedstrijden.

Prijzen zullen uitgedeeld worden aan de deelnemende spelers en een zilveren bal zal aan den speler, die zich bij de wedstrijden het meest onderscheiden heeft, overhandigd worden.

We hopen dat een groot aantal supporters zal aanwezig zijn.

Nieuws van het Rustoord te Wenduine

We vernemen dat de bijdrage van de werkende leden van de V. Z. W. « Rustoord van het personeel der N. M. V. B. » van 60 frank tot 20 frank kon teruggebracht worden. We herinneren er aan dat de verblijfsaanvraag gedaan moet worden op een speciaal formulier. Dit formulier is verkrijgbaar in de bureelen of stelpplaatsen en moet behoorlijk ingevuld, vóór 1 Juni aan den beherenden directeur gezonden worden.

Voorrang wordt verleend aan de kroostrijke gezinnen.

Voor de weekends moeten de aanvragen acht dagen op voorhand gedaan worden.

ER BESTAAN GEEN « DOMME » VRAGEN !

De klant die U een vraag stelt aangaande den dienst is ernstig.

De vragen schijnen maar dwaas te zijn voor wie het antwoord kent.

Gij moet U in de plaats kunnen stellen van dengene die U aanspreekt.

Antwoord dus niet op ongeduldige wijze of met minachting.

Geef echter een klaar en duidelijk antwoord, in termen welke ieder reiziger kan begrijpen.



BESCHOUWINGEN VAN EEN FRANSCHMAN OVER DE BUURTSPOORWEGEN

Met genoegen laten wij hier ten behoeve van onze lezers enkele vertaalde deelen van een langen brief volgen, die ons gestuurd werd door den H. DANIEL CAIRE, directeur van het tijdschrift van de « Association française des amis des chemins de fer ».

Enkele exemplaren van Onze Buurtspoorwegen waren mij in handen gevallen. Ik ben er met des te meer belang in verdiept geraakt, daar ik zelf dikwijls in België reis en vermits ik dan van de Buurtspoorwegen gebruik maak, ben ik veel in betrekking geweest met hun personeel, heb hun ontwikkeling gevolgd en heb van de vele voordeelen genoten, die ze den reiziger aanbieden.

Wat kan zoal een Franschman treffen, als het toeval hem in de gelegenheid brengt van de Buurtspoorwegen gebruik te maken?

Het antwoord is eenvoudig. — « Ze in werking te zien ». — U kunt niet vermoeden, vrienden uit België, welk een vervoerstelsel U bezit! — Door inertie, door de verkeerde politiek, die het persoonlijk belang de bovenhand geeft op het algemeene, hebben wij onze locaalspoorwegen laten te niet gaan.

Er is niets meer bij ons, op enkele zeer schaarsche uitzonderingen na, die aan uwe Buurtspoorwegen doet denken.

Een ander kenmerk van de Buurtspoorwegen dat mij treft en dat ook op veel bij veel anderen van mijn landgenooten, is de openruimte van het personeel en zijn houding.

Bij ons ziet het rijdend personeel er soms ellendig uit en, jammer genoeg, in feite zijn ze het ook; hun gedrag en hun stemming dragen er de gevolgen van.

Ik zou hier graag ook de agenten van de Buurtspoorwegen willen bedanken, Walen zooals Vlamingen, die zich altijd de

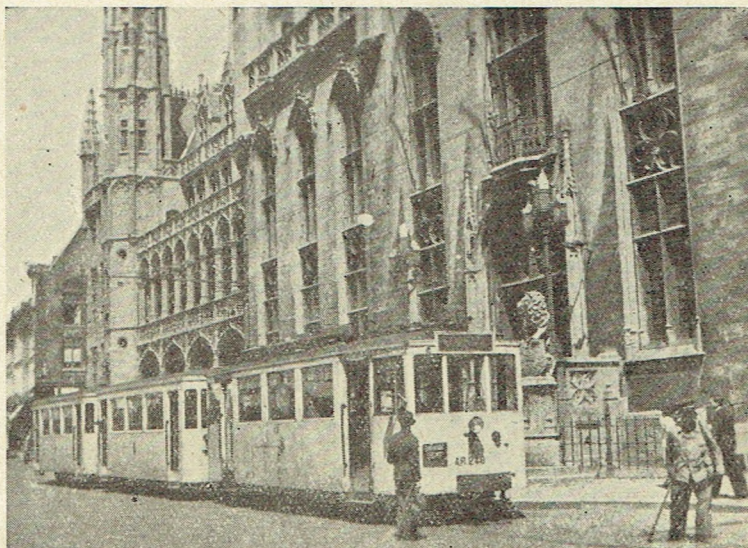
mocite gegeven hebben om de gevraagde inlichtingen te verschaffen. Zoo denk ik o. a. aan dien ontranger uit Antwerpen, die als tolk diende bij zijn Franschkundige makker, de wattman, om mijn nieuwsgierigheid te bevredigen over sommige punten betreffende de werking van zijn electrische motrice.

Dit kostte hem veel zweet. Graag had ik hem daarvoor een lekkere pint Trappistenbier betaald, waarvan ik zoo een aangename souvenir behouden heb.

Wat heb ik de fierheid van de trammannen der Buurtspoorwegen voor hun machines kunnen waardeeren, de hun toevertrouwde machines die steeds prachtiger worden!

Wij kunnen echter insgelijks goed de critieken aannemen, die uitgebracht worden over hun ouwe, kleine, twee-assige aanhangwagens, die thans nog zooveel dienst bewijzen maar gebrek aan comfort vertoonen.

Ik ben gelukkig de gelegenheid te hebben om aan geheel het personeel van de Buurtspoorwegen te mogen verklaren al het goede, dat men mag denken en zeggen van hun arbeid en hun verwezenlijkingen; want, de goede uitwerking van een openbaren dienst zooals den hunnen, is essentieel het gevolg der inspanning van allen.



Railauto Gent—Brugge op de Grootte Markt te Brugge. (Photo Roels.)

BUURTSPoor WEGEN

EEN MOOIE FAMILIE!

De familie van toezichter Dreesen, wonende te Rekem bij Lanaken (lijn Tongeren-Maaseik) telt 16 kinderen.

Het oudste kind, een meisje, is 22 jaar en het jongste kind, eveneens een meisje, werd in den nacht van 1 Januari 1947 om half één geboren.



Van de 9 meisjes en de 7 jongens waarmede dit gelukkig gezin gezegend werd, zijn reeds 2 jongens in dienst van de Maatschappij.

Gedurende den oorlog waren vijf jongens werkzaam in het verzet.

Toezichter Dreesen was onder-sectie-overste van het verzet voor den sector Rekem.

BEIDE VLAANDEREN

HAEGHENS, EVARIST, ging op 1-4-47 op pensioen. Te dier gelegenheid werd hij door zijn Bestuurder ontvangen, voor zijn diensten bedankt en gelukgewenscht.

Geboren op 3-3-82, kwam hij bij de Maatschappij in dienst op 7-9-03 als werkhuislokomobielmachinist en kreeg reeds tamelijk vroeg een zekere verantwoordelijkheid te dragen. Hij mocht later dan ook als voorbeeld voor de jongeren aangewezen worden. Daarbij betoonde hij immer een welgemoed karakter en was gekend voor zijn geestige zinnen.

Ons verlaat een beste kameraad om, zooals wij het hem van harte wenschen, van een nog lange, aangename en welverdiende rust te genieten.



EEN WEDERVAREN VAN CONTROLEUR SPEURNEUS

— Hawel, hoe laat moest gij hier zijn?

— Chef, dat es 'n giele histore.

— Deze vertelt gij mij later, gij hebt tien minuten vertraging.

— Hoe es't gods-meugelijk den tijd goad toch ziere!

— Raadpleeg eens uw uurtabel.

— Chef mijn vreiwe hee ter heur strijkijzer op geprobeerd.

— Nog beter, hoe laat hebt gij 't nu?

— 't Vijftig, tien minuten veur den elven.

— 't Is nu juist 55! Hebt gij geen radio thuis?

— Joa jom, mijne zeune heid ons ne superkweitniewa met een geel'uge tuupegestoke, en gisteren ek mee mij wijf ons pronostieke ingevuld en mee al da lawijt, en me alins de « gongslag » ni guurt.

— Dus, ten eerste, uw uurwerk loopt achter en gij weet er niets van en ten tweede : gij hebt geen uurtabel.

— Hebt gij uw algemeen Exploitatie-reglement bij?

— Jo jek, 't es in *Ons Buurtspoorwegen* gedrooid.

— Een schoone geste ! Zie even naar art. 18 par. b en c.

b) « HET OFFICIEELE UUR, door de sprekende klok aangegeven, wordt in de stelplaatsen, stations en bewaakte wachthuizen medegedeeld ».

c) « Iedere agent moet den UUR-ROOSTER van den trein bezitten, die hij, gebeurlijk, alvorens zijn dienst aan te vangen, vraagt en na het einde van zijn dienst teruggeeft. De treinchef is verantwoordelijk voor de naleving ervan ».

— Eh... hoe komt gij aan die vertraging ?

— Ze woare doar bezig me kolen lossen. Ik ginge nie voorbij rijden, ik en wille Aziel Zarbon gien struud in de wige legge, moar aja Tzeef...

— En dan ?

— Awel 'ken oa nog gienen oasem gehaald en me zaten tegen hulder keire... een zakske van twijftig kilos tegen de kasseien, vloeken en tieren en... afin onzen Tzeef mag te bichte goan.

— Nu... van mij krijgt gij den zegen...

— 't es maar zust uuk chef. Nè, nu zie'k da mijn arloge stille stoat.

BERICHT

De termijn vastgesteld voor de inschrijving van het examen voor exploitatiecontroleur bij het Hoofdbestuur werd verlengd.

De belanghebbende, die de noodige voorwaarden vervullen kunnen aan hun overste of aan het Hoofdbestuur het programma en andere inlichtingen vragen.

NAAM

Beroep

Stambureel

Datum van oppensioenstelling

Aantal jaren dienst

| | | | | |
|--------------------|--------------|-------------------|--------|----|
| Bosmans, Victor | Schouwer | Cureghem | 1-4-47 | 30 |
| Brulé, Jules | Schilder | Cureghem | 1-4-47 | 42 |
| Cloes, Nicolas | Baanwerker | Luik | 1-4-47 | 18 |
| Cleiren, J.-B. | Stationschef | Zandvliet | 1-5-47 | 38 |
| Douhard, Fernand | Werkhuisbr. | Groep Luik | 1-4-47 | 48 |
| Dejond, Gilles | Paswerker | Groep Luik | 1-4-47 | 27 |
| Gailly, Henri | Machinist | Groep Luik | 1-5-47 | 38 |
| Haegenheens, Ev. | Boorder | Destelbergen | 1-4-47 | 43 |
| Jeanson, Victor | Controleur | Cureghem | 1-4-47 | 39 |
| Liefoghe, Frans | Machinist | Stelplaats Veurne | 1-5-47 | 44 |
| Loddewijk, Pr. | Baanwerker | Tienen | 1-4-47 | 41 |
| Maitse, Elisabeth | Kuischvrouw | Groep Luik | 1-4-47 | 16 |
| Mattert, Joseph | Baanwerker | Marloie | 1-4-47 | 28 |
| Pierson, Louis | Baanwerker | Leuven | 1-4-47 | 41 |
| Schoemans, Martin | Brigadier | Hasselt | 1-3-47 | 35 |
| Smolders, Jean | Baanwerker | Oreye | 1-3-47 | 25 |
| Theeuwissen, Jos. | Brigadier | Bree | 1-3-47 | 43 |
| Van Calster, Jan | Machinist | Rumst | 1-4-47 | 42 |
| Vanhoutte, Gustaaf | Mekaniker | Werkhuis Kortrijk | 1-5-47 | 47 |

LIMBURG

Op 1-4-47 werd Theeuwissen, Mathieu, op pensioen gesteld, na gedurende 43



jaren onze Maatschappij trouw gediend te hebben.

Theeuwissen trad op 16-4-1904 als baanwerker in dienst der N. M. V. B. en bracht het in 1922 tot ploegbaas.

Hij mag gerust als een mooi voorbeeld gesteld worden als men denkt dat hij gedurende 34 jaren nooit één dag op zijn werk ontbrak wegens ziekte.

Op 7 Juli 1944 werd hij door de Gestapo gevangen genomen om slechts op 9 Oogst te worden vrijgelaten.

Dit kwam natuurlijk niet ten goede aan zijn gezondheid.

Wij hopen echter dat dhr. Theeuwissen nog lang van zijn verstokt vrijgezellenleven mag genieten en een rustigen ouden dag slijten te midden der Limbursche Kempen.



HALLO!

HIER

DE BUURTSPOOR- WEGEN

Sedert 15 October jl., heeft de N. M. B. S. een telefooncentrale opgericht, die op bestendige wijze bediend wordt en die kan bereikt worden door het vormen van het eenig nummer 18.30.00. Zij werd opgericht met het doel het publiek alle nuttige inlichtingen te verschaffen aangaande tarieven, dienstregeling, goederenvervoer, enz...

Het Augustusnummer van *Nieuwspoor*, tijdschrift van het personeel der « Nederlandsche Spoorwegen », geeft een prettige beschrijving van een gelijkaardigen dienst te Amsterdam, Den Haag, Arnhem, enz..., en verzekerd door vrouwelijke bedienden.

Dit alles bewijst het belang, dat deze maatschappijen voor vervoer per spoor er in stellen hun cliënteel juiste inlichtingen te verschaffen. Welke les kunnen wij hier uit trekken voor onze eigen diensten?

Eerst en vooral, dat het noodzakelijk blijkt een verantwoordelijk agent aan te duiden, die niet alleen goed op de hoogte is van zijn taak, maar tevens over een uitgebreide documentatie beschikt.

Is het wel te moeilijk en te kostelijk om in iedere groepsdirectie een speciale lijn voor te behouden aan een inlichtingsdienst, toch moet alles in 't werk gesteld worden, opdat een klant niet van den eenen dienst naar den anderen zou overgeschakeld worden, met het dikwijls onaangename gevolg, dat de verbinding verbroken wordt door het slecht gebruik van den afzonderingsknop.

Stelt U maar eens in de plaats van den reiziger of van den nijveraar, die op een serie afgebeten of onverschillige « Hallos » ontvangen wordt.

Laat ons een groote inspanning doen om ons cliënteel in alle gebied te bewaren. Dat zij, die voor den inlichtingsdienst aangeduid zijn, het groote belang van hun taak begrijpen. Een juiste inlichting verschaffen volstaat niet. Ook de vorm moet verzorgd zijn. Voeg er aan toe : « Tot Uw dienst » of eenige andere beleefdheidsformule. Geef den indruk, dat gij de inlichting ten persoonlijke titel geeft en dat gij werkelijk niets anders te doen hebt.

De reputatie van de gediensstigheid van ons personeel wordt niet alleen op de proef gesteld op het rijtuig of aan het loket van den goederendienst. Het telefoongebruik breidt zich immer uit. 't Is dikwijls van zulke gesprekken, dat de ontvangst afhangt die ons loon en de goede faam van onze Maatschappij verzekert.



De Antwerpsche Kempen te Kasterlee, buurtspoorweglijn Turnhout-Westerloo.
(Photo C. E. T. Alexis.)

VEILIGHEID!

ONZE vorige artikels hebben bewezen dat er nog te veel ongevallen gebeuren op de buurtspoorwegen.

Veiligheid is van eerste belang in de vervulling van de dagelijksche taak.

Tucht en volstrekt ontzag voor het reglement zijn essentiële voorwaarden voor de veiligheid.

U moet begrijpen dat de maatregelen genomen door de oversten, t. t. z. door al diegenen, die de verantwoordelijkheid dragen voor het werk van anderen, in uw belang getroffen worden, met het oog uw gezondheid te bewaren en U voor ongelukken te vrijwaren.

ONDERLINGE BIJSTAND BIJ HET WERK

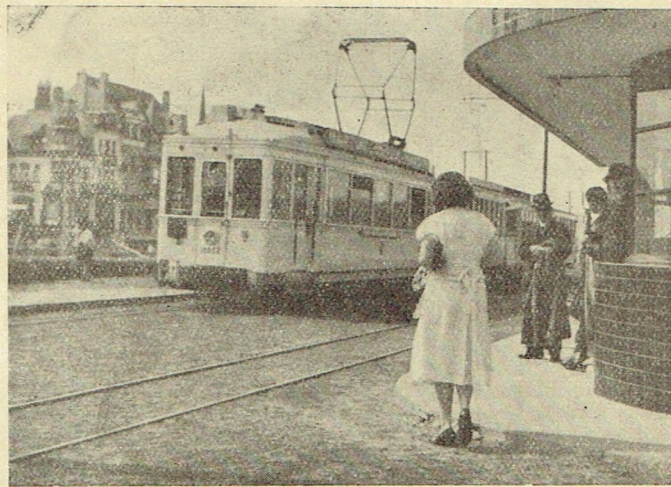
TEN gevolge van de uitgebreidheid van het net en het geringe belang van vele kleinere stelplaatsen, berust de goede organisatie van de Buurtspoorwegen vooral op den goeden wil van gansch het personeel. Zeer dikwijls is het dank zij een grooten opofferingsgeest, dat de treinen 's morgens regelmatig uit bepaalde kleine stelplaatsen kunnen wegrijden.

Deze bereidwilligheid ontbreekt zelden in onze Maatschappij. Er bestaat nochtans mogelijkheid de samenwerking tusschen het rijdend personeel en het personeel van stel- en werkplaatsen te verbeteren.

Om Uw dagelijksch leven aangenamer te maken, moet gij belangstelling zoeken en vinden in de U toevertrouwde machine. Of het nu een locomotief, een railauto, een elektrische motrice of een autobus geldt, bestudeer Uw materieel en gaat er inniger mee om.

Hebt U er wel eens aan gedacht dat U een derde van Uw actief leven met dit materieel doorbrengt? Het loont, dus wel de moeite dat U er zich aan interesseert en zelfs dat U het helpt in de vervulling van zijn dagelijksche taak.

Zoo zult U, door het te ontzien, er in slagen volle rendement te bekomen.



De tram Oostende—Knokke aan het station van Bredene.
(Photo C. E. T.)

Tevens zult U mogelijke haperingen voorzien. Waak vooral dat eenmaal Uw dagtaak achter den rug is, U het materieel aan Uw makker overhandigd in den zelfden staat als dat U wenscht het te vinden.

Verzuim dus nooit, dengene die U vervangt of het personeel der stelplaats op de hoogte te brengen van de fouten welke U opgemerkt hebt tijdens Uw diensturen.

Beter voorkomen dan genezen. Gij, die gansch den dag met het materieel op de baan zijt, kunt ook het best diegenen, die belast zijn met het herstel, inlichtingen bezorgen. Moest deze regel altijd onderhouden geweest zijn, hoeveel schade ware er vermeden geworden en hoeveel uren vertraging ook!

Zulke samenwerking tusschen dezen, die het materieel gebruiken en dezen, die het herstellen, zal Uw dagtaak vergemakkelijken en bijdragen tot het handhaven of het verbeteren van de plaats, die onze Maatschappij inneemt tusschen de andere vervoermaatschappijen.

R. C. M.

ONZE AUTOBUSSEN

AUTOBUS.

De N. M. V. B. heeft de toelating verkregen de volgende lijnen uit te baten :

Groep Brabant :

De lijnen Ukkel-Kallevoet-Alsemberg en Ukkel-Kallevoet-Beersel zijn op 1 April door deze groep terug overgenomen.

Groep Antwerpen :

Mechelen - Putte - Tremeloo - Aarschot.

Groep Namen-Luxemburg :

Ohey - Courrière - Lustin - Profondeville.

EEN UITMUNTEND IDEE VAN DE GROEP LUIK.

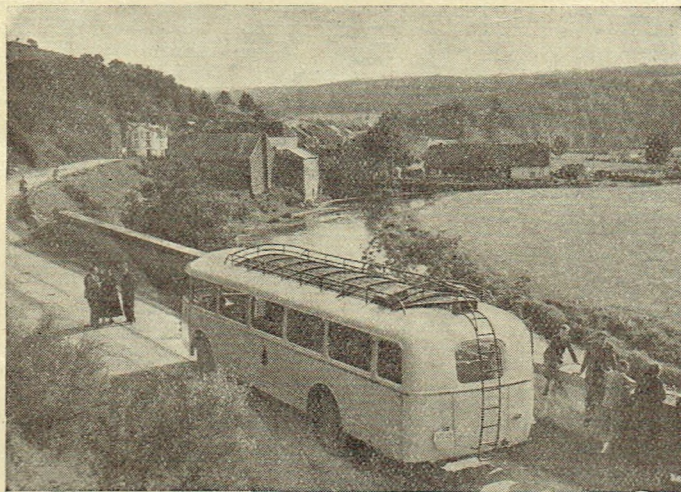
De chauffeurs van een zeer lange autobuslijn, die door deze groep uitgebaat wordt, hebben een lijst in hun bezit gekregen, met de namen van enkele particulieren en koffiehouders uit een vijftiental dorpen waarlangs de autobuslijn loopt.

Zoo beschikt het personeel, in geval van panne, op bepaalde afstanden over telephonische posten, die bekend en toegankelijk zijn om het bestuur van de groep te verwittigen.

De Toeristische rit langs de Semois

Verleden jaar heeft het bestuur van de groep Namen-Luxemburg van Florenville uit, een heerlijke toeristische rit per autobus, in de Semoisvallei, ingericht.

Deze dienst was een ontubbeling van den regelmatigen dienst. Aangevat op 11 Augustus, grepen 18 ritten met gesloten burelen plaats. Jammer genoeg heeft het slechte weder het toenemende succes gedwarsboomd.



De autobus Chausson van den toeristischen rit aan de Semois.

Dit jaar werd de toelatingsaanvraag bij het Ministerie hernieuwd. In overeenstemming met dezen dienst, hoopt de H. Kenès, groepshoofd, de toelating te bekomen om een dienst Bouillon-Florenville-Abbaye d'Orval in te richten, die aan de verlofgangers te Bouillon de gelegenheid zou geven om 's morgens aan den toeristischen rit van Florenville deel te nemen.

Voor inlichtingen zich wenden tot het groepsbestuur : S. N. C. V., avenue de Stassart, Namen. Voor de plaatsbespreking : stelplaatsoverste N. M. V. B., te Florenville.

Schoon Namen

Sedert Paschen is de dienst nummer 7 op de Route Merveilleuse terug verzekerd.

Iedere Zondag, op het uur en 18', vertrekt een tram op het stationplein.

De prijs der reis bedraagt 5 frank. Aanvragen voor het inrichten van speciale trams moeten aan den H. Brandt, bewegings-overste van de groep Namen, Stassartstraat, gericht worden.

Wij herinneren eraan, dat de reis langs kronkelwegen loopt, die door geen enkele autobus zouden kunnen gevolgd worden en die het mogelijk maken, gansch de stad Namen in oogenschouw te nemen.

Dienstregeling der Treinen op de lijnen met Toeristisch Belang

Het is volstrekt noodig dat de ontvanger op de hoogte is niet alleen van de dienstregeling van zijn eigen lijn, alsook van het uur waarop hij aan de verschillende halten voorbijkomt, maar ook van de voornaamste aansluitingen met de groote spoorwegen en autobuslijnen. Hij zou het ter harte moeten nemen belang te stellen in de voornaamste bezienswaardigheden, die langs de lijn te bewonderen zijn en er naar streven de verscheidene klassieke uitstapjes van de streek te kennen.

Indien, in principe, de wattman of bestuurder niet in betrekking moet komen met het publiek, is het niettemin wenschelijk, dat hij tracht zooveel mogelijk even goed op de hoogte te wezen als zijn collega, den ontvanger.

De stelplaatsoverste van een lijn met toeristisch belang heeft een groote verantwoordelijkheid : hij moet zorgen dat alle dienstregelingen, ten minste diegene der lijnen die van zijn stelplaats afhangen aangeplakt zijn, niet alleen aan de terminus-stations maar ook aan de treinstations, waar onze lijnen voorbijkomen. Met dit doel zal hij in betrekking komen met zijn collega van de N. M. B. S. Hij zal zorgen dat hotels en koffiehuizen ook in 't bezit zijn van de dienstregelingen. Indien er ter plaatse een vereeniging voor vreemdelingenverkeer bestaat, zou de stelplaatsoverste op nuttige wijze in aanraking kunnen komen met de voornaamste leiders ervan.

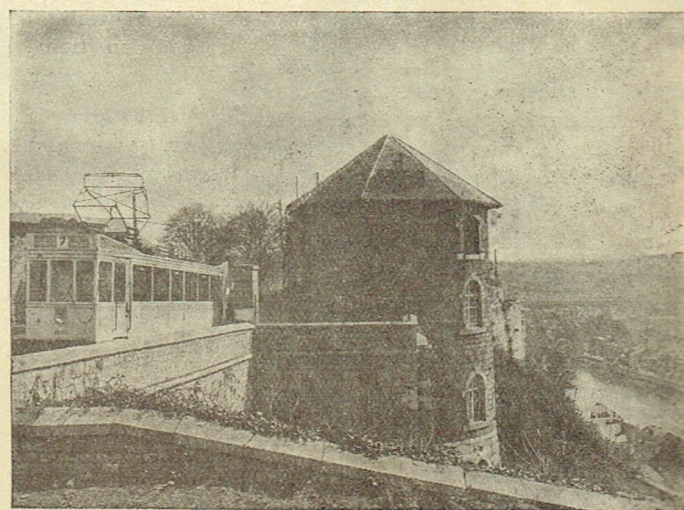
De stelplaatsoverste zal « op tijd » de toevloed van reizigers bij feestelijkheden en bij het einde der maanden voorzien. Hij zal moeten zorgen dat in overeenstemming met het politiereglement de halteplaatsen in orde zijn en geen rekening meer houden met veiligheidsmaatregelen getroffen in... 1940 (sic).

De dienstoverste zal niet wachten totdat de controledienst van het Hoofdbestuur hem op dat gebied rapporten inlevert, in 't midden van het seizoen, om met waakzaam oog de kleinste bijzonderheden na te gaan, die een « reizigersdienst » onberispelijk maken.

Dit alles zou echter geen blijvend nut hebben, indien ieder agent geen gewetenszaak zou maken van den

EERBIED VOOR DE DIENSTREGELING.

Maar dat is een andere kwestie !



Door een goed ingelichten agent wordt aan de reizigers uitleg verstrekt en deze hebben de gelegenheid het mooie openlucht-theater te bezichtigen. De 9 kilometer lange reis duurt ongeveer één uur.

Als men in de mooie stad Namen voorbijkomt, mag men niet nalaten deze rit eens mee te maken.

Zoals verleden jaar zal de dienst van 13 Juli af tot 14 September dagelijks verzekerd worden.

De Kroniek van den WATTMAN

(Vervolg.)

Snel aanzetten spaart stroom uit, maar men mag niet verscheidene contactblokjes ineens overslaan, hetgeen ophooping van stroom veroorzaakt en, ongeacht de verwekte schokken, ook de motoren benadeeligt, de automatische stroomschakelaar in werking brengt, de smeltdooden doet smelten of de elektrische stroomafbreker van het onderstation doet afspringen.

Tusschen haakjes gezegd, wanneer dit laatste in het onderstation geschiedt, plaatst men de kruk van de controller op het doode punt en men steekt de lampen aan die flauwer dan naar gewoonte zullen branden.

Maar hetgeen erger is, elke poging om aan te zetten op dit oogenblik, zou ter oorzaak van de verminderde spanning, den elektrischen stroomafbreker verhinderen automatisch weer op zijn plaats te komen.

Zoo komt het, dat stroomafbrekingen meer dan een halfuur geduurd hebben, omdat een wattman trachtte voort te rijden terwijl de elektrische stroomafbreker afgesprongen was. Zoodra de lampen terug normaal branden, is het noodig nog enkele sekonden te wachten om het gelijktijdig aanzetten van verscheidene motrices te vermijden, hetgeen een nieuw afspringen ten gevolge zou hebben.

De rechtstreeksche rit op de motors heeft dus plaats met de controller op einde serie parallel. Het zijn de twee standen van den controller, die geen weerstand benuttigen.

De boggiemotrices, die de serie-, serie-parallel-, geshunteerde serie-parallel-, parallel- en geshunteerde parallelschakelingen (of een deel van deze schakelingen) kan verwezenlijken, heeft dus verscheidene krukstanden, die geen weerstanden benuttigen.

In deze verscheidene bijzondere gevallen, zal de chef-onderrichter de manier van handelen goed aanduiden. Men zal dus de rit rechtstreeks op de motoren verkiezen, die de grootste snelheid verwezenlijkt in zooverre de afstand tusschen de halten, de ligging en de toestand van de baan alsook het verkeer dit toelaten.

Heeft men die snelheid bereikt, dan zal men de kruk terug op het doode punt brengen en de wagen zal de vrije rit beginnen.

Het is dus klaarlijkend, dat het nutteloos is in parallelschakeling over te gaan voor een korten rit, daar het verbruik in parallelschakeling grooter is dan in serieschakeling.

De vrije rit is de meest spaarzame vermits de stroom verbroken is.

Om tijdverspilling te vermijden moet dus de snelheid van den wagen, bij het begin van de vrije rit, tamelijk hoog zijn. Dit, in de veronderstelling dat het een vrij spoor in rechte lijn betreft. Het spreekt van zelf dat de wattman vóór een bocht de snelheid zal verminderen, zoodat groote schokken vermeden worden, hetgeen anders altijd onaangenaam is voor de reizigers en soms gevaarlijk wat de stabiliteit van het rollend materieel aangaat.

Het remmen tusschen de halten verhoogt het verbruik vermits het een nieuw aanzetten vergt, het zal dus tot het minimum herleid worden, overeenstemmend met de veiligheid. Ten einde meer tijd te winnen, moet men de remmen eerst flink aanhalen en dan lichtelijk de drukking vermeerderen, volgens de noodzakelijkheid. Maar, om het schokken te ver-



Dit is de eenige manier om er niet uitgeduwd te worden, vóór ik op mijn bestemming ben!

mijden, moet men vóór den volledigen stilstand de remmen bijna heelemaal lossen en ze dan terug toehalen om den wagen onbeweeglijk te houden aan de halte. Het spreekt van zelf dat in een dringend geval, de wattman kost wat kost, alle mogelijke middelen moet aanwenden om den trein te doen stoppen, daar het er om gaat een ongeluk te vermijden.

In 't kort hebben we dus gezien, dat om een tram op spaarzame wijze te besturen, zonder tijdverspilling en zonder het comfort der reizigers te benadeeligen, dit vanwege den wattman, een waakzamen en bezonnen geest vergt alsook een soepele maar vastberaden besturing.

Dit wordt maar verkregen na een lange periode van aanhoudende aandacht. Maar, zooals elk goed volbracht werk, verleent het den wattman de persoonlijke voldoening zich op de hoogte te weten van zijn taak en ze eerlijk te volbrengen. Ik meen te weten dat veel wattmen dien wensch koesteren en het is met het gedacht hen daarin bij te staan, dat ik getracht heb deze voor naamste richtlijnen te geven.

Tweede KRUISWOORDENWEDSTRIJD

Alhoewel er geen enkele belooning aangekondigd werd, heeft onze tweede kruiswoordenwedstrijd meer bijval gehad dan den eerste.

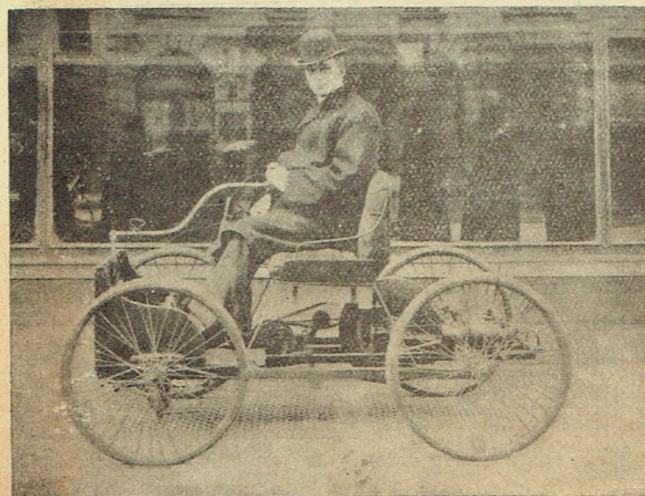
Voor de maand Juli, hopen we een nieuwe prijsformule te mogen voorstellen, vermits de wet geen loting toelaat.

We wenschen veel geluk aan de veertig winners.

N. B. 20 frank werd er gestort voor de Union Lyrique S. N. C. V. Charleroi.

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|-----|
| 1 | V | R | A | C | H | T | B | R | I | E | F |
| 2 | E | - | A | - | E | R | E | - | T | E | R |
| 3 | R | A | N | G | E | E | R | D | E | R | - |
| 4 | V | A | K | - | N | I | E | R | - | - | M/S |
| 5 | O | N | O | Z | - | N | N | O | - | A | I |
| 6 | E | D | M | O | N | S | O | N | - | A | - |
| 7 | R | E | E | T | - | M | O | K | E | R | S |
| 8 | D | E | N | - | B | E | R | E | I | D | E |
| 9 | E | L | - | N | - | D | E | N | D | E | R |
| 10 | R | E | G | E | L | E | N | - | E | - | I |
| 11 | S | N | A | K | E | N | - | V | R | E | E |

Baisin, Antoine (Bastenaken); Beddegnoots, Marcel; Brigade « Bobinage » (Luik); Coppens, Jos.-Léon (Dilbeek); De Keyser, Théo (Haacht); Harhelier, Joseph (Namen); Hendricks, Frans (Merksem); Heyvaerts, Alf. (Brasschaat); Hougardy, F. (S. F. 1ste bureau); Ilsen, Jan (Merksem); Ilsen, Jos. (Merksem); Joris, Karel (Rumst); Leenaards, Fr. (Merksem); Leclercq, Louis (Jambes); Mairson, R. (Bierwart); Nijs, H. (Diksmuide); Pirotte, Edgar (Bellaire-Jupille); Proost, Aloïs (Merksem); Prosec, Lucien (Assebroek); Renneson, E. (Pursemenge-Lux.) Ryelandt, Romain (Assebroek); Segers, Raphaël (Brasschaat); Staepels, Alf. (Wuustwezel); Van Clijnenbreugel, Léon; Vandehoorn, W.; Van Der Taelen, Frans (Rumst); Van Der Taelen, Jos. (Reet); Van Rillaer, Guillaume (Reet); Verhasselt, R.; Vermaelen, Armand (Leuven); Willems, Hendrik (Wommelghem); Dewitte (Eghezée); Magnus (Mechelen); Bauwens, Vander linden, Vander Sbeelt, Wybou, (Destelbergen); Claus (Schoten); Verstappen (Westerloo); Mollemans (Roeselare); Van Swalw (Bressoux)



Henry Ford onlangs op 84-jarigen ouderdom overleden. Hier ziet gij hem aan het stuur van zijn eerste auto.