

onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor de agenten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

Nr 155

NOVEMBER
DECEMBER
1971

26ste JAARGANG

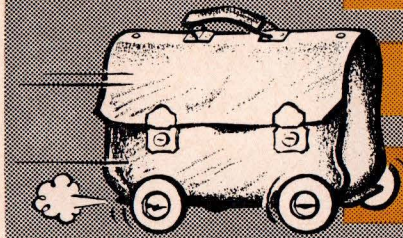
INHOUD

- 2 Veilig naar het werk en terug.
- 4 Technische nieuwigheden op onze autobussen.
- 6 Het gemeenschappelijk vervoer te Londen.
- 10 Geraardsbergen en de Buurtspoorwegen.

Doortocht van een tram van de lijn Brussel-Wemmel onder de nieuwe verplaatsbare viaduct op de Boudewijnlaan te Brussel. Men bemerkt de leischacht, in dennenhout en vastgemaakt aan het metalen gewelf, om het onderstroom brengen van het kunstwerk te vermijden bij een eventuele ontsporing van de trolley.



veilig naar het werk ... en terug



In 1970 werden voor een effectief van 6.630 agenten van de N.M.V.B. 55 ongevallen OP DE WEG VAN HET WERK opgetekend waarvan 49 met werkverlet. Deze 49 ongevallen hadden 1.533 dagen werkonbekwaamheid voor gevolg hetzij een gemiddelde van 31 dagen per ongeval.

Al die werknemers kennen het traject op hun duim en leggen het vaak verstrooid af denkend aan alles en nog wat. De gewoonte is hier dus een grote vijand want het woon-werk verkeer geschiedt bijna altijd op de kritieke uren, de zogenaamde spitsuren. En het minste niet voorziene gevaar kan de dromer onverhoeds overvallen...

De statistieken wijzen uit dat de maandagmorgen de gevaarlijkste is. Begrijpelijk. Het weekeinde heeft het ritme van de week verbroken. Men gaat bovendien soms laat slapen zodat men de maandag ook moeilijker uit de veren kan. De bewegingen zijn trager maar aangezien de prikklok onverbiddekelijk is, wil men ten allen prijze de verloren tijd inhalen... Op straat natuurlijk.

De verstrooide geesten denken nog aan de gebeurtenissen van de zondag, het uitstapje, de verrichtingen van hun sportvedette.

Vertrouw die maandagmorgen dus niet.

Neem de gewoonte aan uw vertrek van 's anderendaags reeds de zondagavond voor te bereiden en wel zo dat u 's maandags over een veiligheidsmarge beschikt. Dat is helemaal niet moeilijk. Probeer eens !!

Voor de voetgangers, die op het avondlijk spitsuur van hun werk terugkeren, lijkt de eerste leus te zijn « Liever risico lopen dan de trein of de bus te missen ».

In de opstappende menigte voelt de voetganger zich min of meer beveiligd. Hij zal dan ook herhaaldelijk in groep de doorgang afdwingen. 30 % van de slachtoffers van het woon-werk verkeer zijn dan ook voetgangers.

Van de autobestuurders verwachten zij dat deze terzelfdertijd alles zien. Dit is niet altijd mogelijk. Denk eraan dat men gemakkelijker remt op

twee benen dan op vier wielen. Denk er ook aan dat, terwijl u bij duisternis de automobilist heel goed ziet naderen, hij u misschien niet opgemerkt heeft. Vooral als u donkere kleren draagt.

BERIJDERS

VAN LICHTE TWEEWIELERS

ZIJN HET MEEST KWETSBAAR

Fietsers en bromfietsers vormen een bijzonder kwetsbare groep, die niet alleen in veel botsingen met andere weggebruikers betrokken worden maar ook vaak zo maar ten val komen of tegen een vaste hindernis terecht komen. Dikwijls is de gebrekige technische staat van hun voertuig er de oorzaak van.

Wij vragen die werknemers, die op het werk nooit nalaten hun handschoenen, veiligheidsbril of veiligheidshelm te dragen, zich wat meer te bekommeren om hun vervoermiddel. De weg naar en van hun werk is verhoudingsgewijs veel gevaarlijker dan het werk zelf. Om logisch te blijven, moet u dus geregeld een blik werpen op :

- de banden. Zijn de groeven nog diep genoeg? Ze zijn uiterst belangrijk voor uw veiligheid!
- de remblokjes;
- het rode achterlicht en de reflector. Verkeren zij in goede staat? Zijn ze zuiver? In de duisternis zijn ze de enige middelen om de aandacht van de gehaaste automobilist op u te vestigen!

Rij verder steeds en overal defensief zodat u geen narigheden hebt met onbedachtzame scholieren, gehaaste voetgangers en andere weggebruikers, die fouten begaan. Dat is trouwens niet eens zo moeilijk zoals u zult ondervinden.

ONZE BUURTSPOORWEGEN WENST U

EEN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR ZONDER ONGEVALLen

Verbinden wij er ons toe steeds de Veiligheidsmaatregelen stipt na te leven

Wijzigingen aan de spoorlus in de nabijheid van het Noordstation te Brussel

De Em. Jacquainlaan, die het de Brouckereplein verbindt met de kleine ring en ongeveer evenwijdig loopt met de Ad. Maxlaan, heeft een nieuw uitzicht gekregen wegens het plaatsen van een stalen, verplaatsbare viaduct die opgetrokken werd uit losse onderdelen in de nacht van 29 op 30 oktober jl.

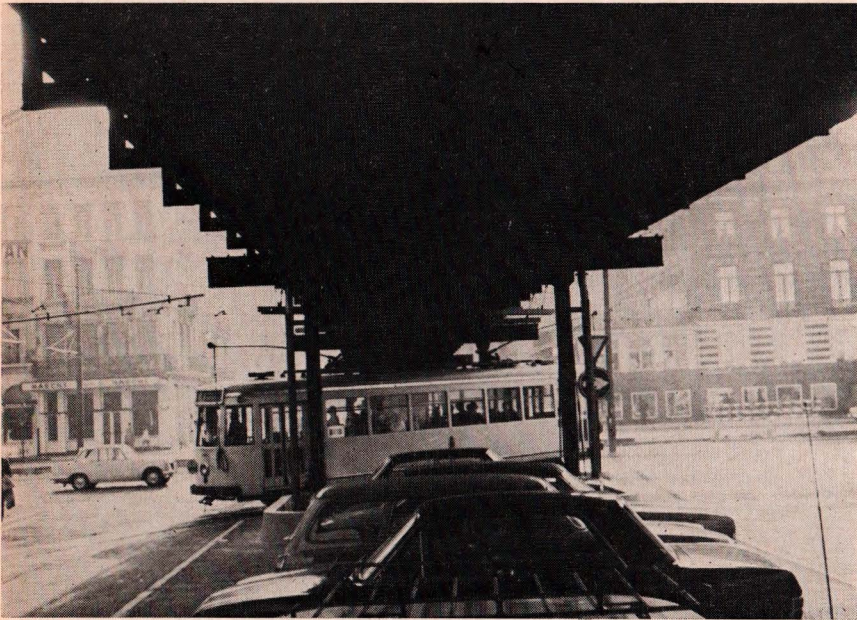
richtingsplan van de wijk van het Noordstation.

De vroegere bedding van de Zenne, die gedempt werd om er de trams te laten bovenop lopen die in de richting van het Rogierplein rijden, is eveneens van uitzicht veranderd.

De dienst W. & W. van de Groep

Voor de laatste fase, in de nacht van 29 op 30 oktober, begon de ploeg van de luchtlijn om 21 u.30' volgens een welbepaald programma met het wegnemen van de luchtlijn, te zelfdertijd eindigde de firma Nobels, op deze plaats, het leggen van de metalen vloer van de viaduct.

Rond 1 u.30' werd onder de viaduct de leischacht voor de trolleydraad aangebracht, om 5 u.30' waren de werken geëindigd en tien minuten later reed de eerste « Wemmel » onder de brug door.

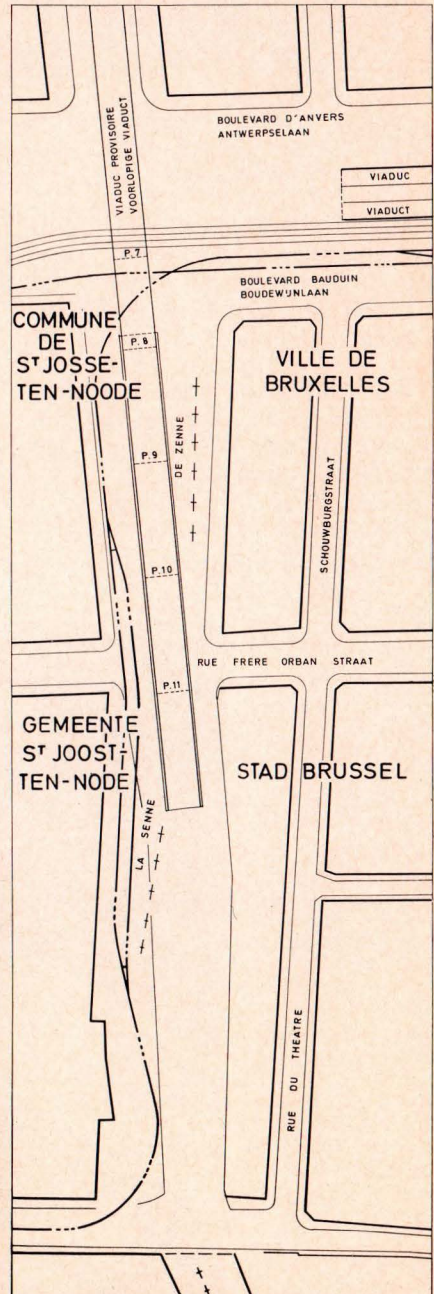
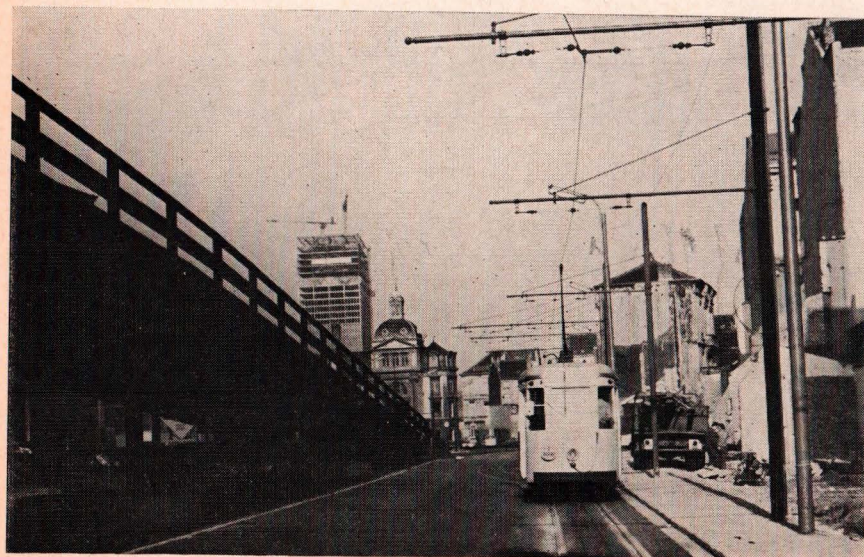


De trams komende van Wemmel, Grimbergen en Strombeek rijden onder de nieuwe viaduct.

Het is mogelijk dat deze constructie, die over de eerste viaduct loopt, gebouwd vóór de Wereldtentoonstelling van 1958 in de richting van de Basiliek van Koekelberg, binnen vier à vijf jaar zal vervangen worden door een vast kunstwerk in beton.

Deze verlenging van de Em. Jacquainlaan maakt deel uit van het in-

Brabant heeft, in overleg met de Ministeries van Openbare Werken en Verkeerswezen, de sporen verplaatst langs de nieuwe viaduct en tevens werd een nieuwe wegbedekking aangebracht. In het nummer 152 van ons tijdschrift verscheen een artikel over de voorbereidende werken voor de bouw van de viaduct.



Het buurtspoor loopt rechts van de viaduct. Links een van de gebouwen van het Trade World Center.

Technische nieuwigheden op onze autobussen

Een van de voornaamste bekommernissen van onze technische diensten bestaat erin het op de voet volgen van de vooruitgang van de automobieltechniek en de meest nieuwe schikkingen toe te passen wanneer zij de exploitatieveiligheid kunnen verhogen of de taak van onze bestuurders gemakkelijker en minder vermoeiend maken.

In dat verband noteren we twee recente nieuwigheden :

1. Parkeer- en hulprem.

De 175 autobussen Van Hool-Fiat-Jonckheere, die op het ogenblik in dienst gesteld worden, zijn voorzien van een nieuw handrem-systeem

De behandeling ervan geschiedt pneumatisch met behulp van een kraan, links van de stuurpost geplaatst. (zie foto).

Elke krachtsinspanning werd vermeden.

Vermelden wij dat het toestel een volstrekte veiligheid biedt. Het wordt namelijk in werking gesteld door veren, die de remmen van de achteras bedienen; om deze te ontspannen wordt druklucht in speciale cilinders gestuwd die deze veren samendrukken.

Zolang de druk aanhoudt kunnen de veren geen invloed op de remmen uitoefenen.

Het spreekt vanzelf dat op het ogenblik dat de luchtdruk sterk afneemt (schade aan de compressor, aan de drijfriemen, lekken, enz.) de remmen van de achteras geleidelijk aanspannen.

2. Het ontrijmen van de voorruit en het laden van de batterij van de in openlucht geparkeerde autobussen.

Sinds de structuurhervormingen brengen de autobussen in talrijke stelplaatsen de nacht buiten door.

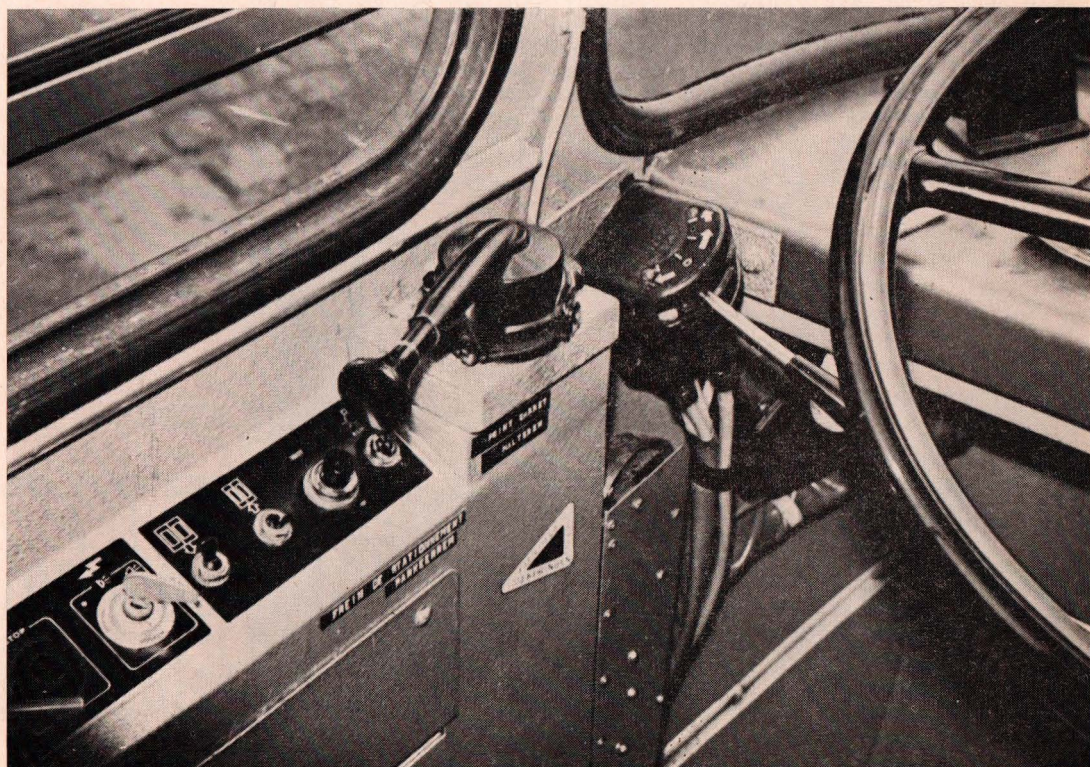
Elke winter bereikt, gedurende een min of meer lange periode, de nachttemperatuur -10 graden en minder. In deze omstandigheden stelt het starten van de motoren steeds een probleem.

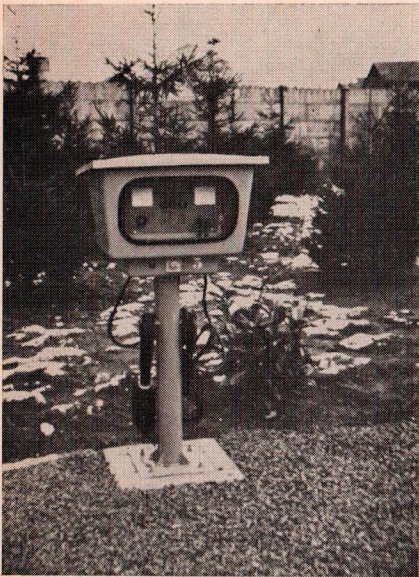
Om deze reden wordt sinds lange tijd gebruik gemaakt van wagentjes met hulpbatterijen. Hoewel het dan mogelijk is niettegenstaande de dikker geworden olie de motor te starten is de goede toestand van de batterij zelf nog niet verzekerd.

Thans werd, ten titel van proef, een zeker aantal autobussen, uitgerust met een speciaal toestel dat het laden van de batterijen en het ontrijmen van de voorruit toelaat. Er zullen in elk van onze groepen een veertigtal dergelijk uitgeruste autobussen in dienst genomen worden.

Dat toestel omvat eendeels een kastje dat toelaat de batterij van de autobus aan te sluiten aan een batterijlader en ook een ventilator, die

Deel van het zijdelings bedieningsbord van onze nieuwe autobussen; men ziet van rechts naar links: de snelheidskiezer in nulstand, de bedieningskraan voor de parkeerrem in gesloten stand, de schakelaars voor verlichting en bediening van de deuren en de contactsleutel.





Een batterijlader.

de warme lucht van het verwarmingsapparaat Webasto op de voorruit blaast.

Voormeld geheel dient één of twee uur vóór het vertrek van het voertuig in werking te worden gesteld.

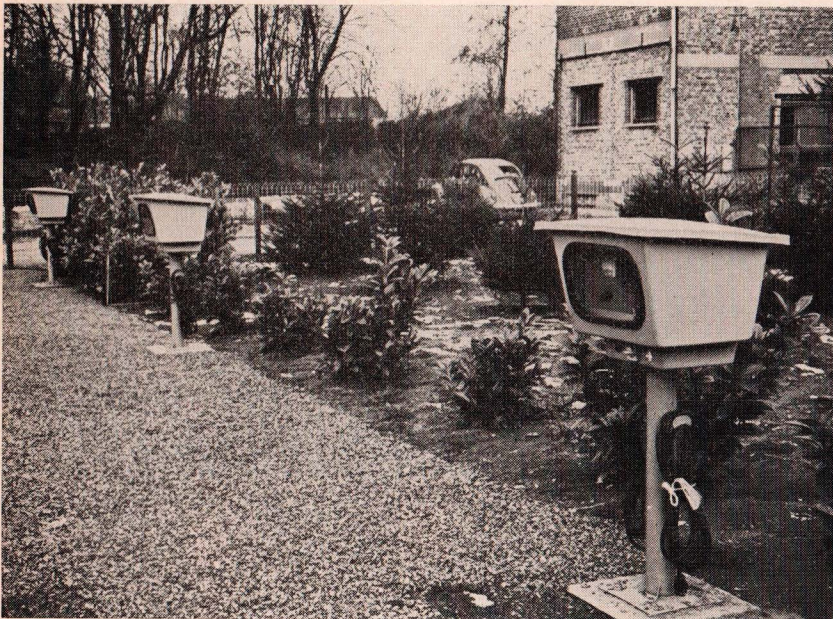
Wij hopen dus dat hoger beschreven apparaat het werk van de agenten zal vergemakkelijken en dat de bewerkingen beter en zekerder zullen kunnen gebeuren.

Om de batterij's nachts te laden gaat de bestuurder, na zijn voertuig geparkeerd te hebben, als volgt te werk.

Hij verwijdert het veiligheidsstop-



Na de laadkabel te hebben verwijderd, zal de bestuurder de kabel zorgvuldig oprollen en ophangen.



Gezicht op de drie batterijladers, die elk twee autobussen kunnen voeden. Deze foto werd genomen te Oerle (Groep Luik) waar acht vaste ladingsposten in functie zijn. Na de winter zal over de steenslag een laag macadam aangebracht worden.

contact in het kastje achteraan het voertuig, ontrolt de kabel van de ladingspost, plaatst het stopcontact in de contactdoos voor het laden van de batterij en zet de batterijlader aan.

's Morgens doet hij de bewerkingen in omgekeerde volgorde, want zonder deze voorzorg is het onmogelijk de motor te starten. Dit is een uitstekende veiligheidsmaatregel.

Afschaffing van de autobuslijn Verviers-Spa (nr 1049)

Deze lijn dateert reeds van in het begin van deze eeuw toen ze als totaal onafhankelijke elektrische spoorlijn met een lengte van 19 km terecht een toeristische buurtlijn kon genoemd worden.

Het in dienst nemen van deze verbinding tussen het nijverige Verviers en de wereldbekende badplaats Spa geschiedde in verscheidene stadia. Het baanvak Spa (station) - Spa (Hotel

Balmoral) werd op 3-8-1909 in gebruik genomen en nog hetzelfde jaar kwam het baanvak Spa (Hotel Balmoral) - Sart (Tiège) aan de beurt. Op 21-8-1910 werd de lijn doorgetrokken tot Tiège (station) en op 25-5-1911 kwam het laatste baanvak Tiège (station) - Heusy in dienst waar de lijn in verbinding stond met de tram van Verviers.

Vanaf 1 januari 1972 zal de auto-

buslijn Verviers - Spa niet meer door onze Maatschappij geëxploiteerd worden. Deze lijn ligt niet alleen in de invloedzone van de N.M.B.S. maar zij betekent eveneens een dubbel gebruik met de lijn Heusy - Verviers van de S.T.I.V.

De S.T.I.V. zal haar stadslinje Verviers - Heusy verlengen tot Jehanster-dorp. De N.M.B.S. van haar kant zal de dienst verzekeren op het vak Tiège - Spa.

De verbinding Spa (station N.M.B.S.) - Vakantiehuis N.M.V.B. « Annette et Lubin » zal blijven geëxploiteerd worden door de N.M.V.B. als bijzondere dienst.

Het gemeenschappelijk vervoer te Londen

Nu Engeland op het punt staat toe te treden tot de Europese Economische Gemeenschap is het aangewezen dat wij sommige activiteiten van deze nieuwe deelgenoot beter leren kennen, daar zoveel herinneringen aan de twee wereldoorlogen ons verenigen.

Voor ons, die onze werkkring hebben in het personenvervoer, past het te herinneren dat de eerste metro in de wereld sinds 1863 rijdt te Londen. Het lijkt geen twijfel dat de Britse hoofdstad op het ogenblik het grootste en het beste net voor gemeenschappelijk vervoer van de wereld bezit.

In 1970 hebben meer dan 6.400 rode autobussen, waaronder 5.311 autobussen met dubbel dek, en meer dan 4.420 metrorijtuigen 2 miljard 265 miljoen reizigers vervoerd.

60.000 agenten, waaronder 8.000 vrouwen, werken bij de London Transport onder het teken van de rode cirkel met blauwe dwarsstreep.

DE METRO

Het plan van het metronet, met zijn acht hoofdlijnen en zijn zeven tunnels onder de Theems, levert geen moeilijkheden op en is geen doolhof voor de vreemdeling.

EEN PARK VAN 6.850 AUTOBUSSEN

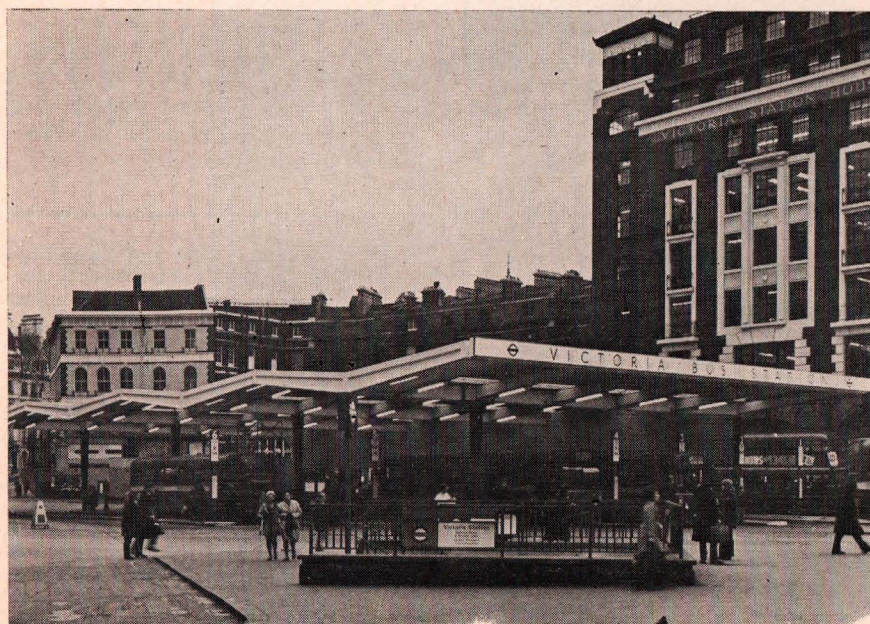
De reiziger, die de metro verlaat, stelt vast dat aan de oppervlakte de rode autobussen de toon aangeven; zij zoeken hun weg tussen 1.600.000 auto's en 237.000 moto's en bromfietsen, die in Groot Londen gebruikt

worden door een bevolking van 8 miljoen inwoners.

Vergeleken met de Buurtspoorwegen heeft de London Transport zeer laat de exploitatie met eenmansbediening (one man car) toegepast. In 1966 werden nieuwe autobussen zonder verdieping, Red Arrows, (Rode Pijlen)



Een van de nieuwe autobussen met dubbel dek, type DMS, met eenmansbediening.



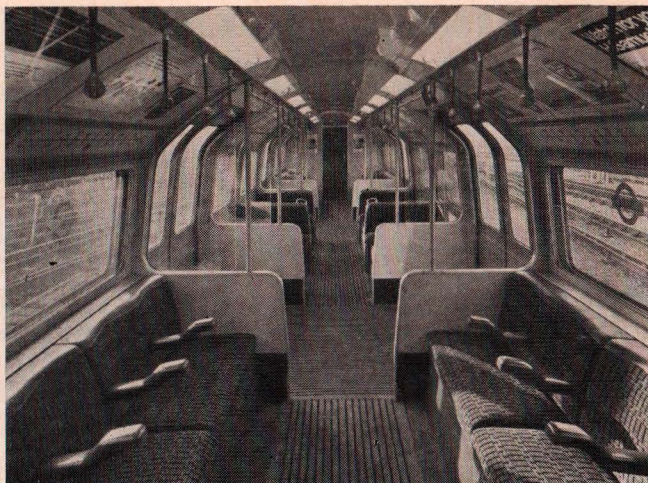
Het overdekt autobusstation van Victoria-station met vijf kaaien. Op het voorplan een metro-uitgang en in de nabijheid het spoorwegstation waar de treinen uit Dover aankomen.

genaamd in dienst gesteld; deze bussen kunnen 73 reizigers vervoeren, die bij het instappen een vaste prijs van 4 pence in een apparaat steken dat automatisch doorgang verleent. Het gebruik van automatische ontvangst-apparaten heeft de uitbreiding van de exploitatie met eenmansbediening toegelaten op de lijnen naar de buitenwijken en op de « Green lines » (soort buurtspoorweglijnen). Het laatste type autobus, in dienst gesteld in 1970, is de « Londoner », een bus met dubbel dek en zonder ontvanger, die 68 zitplaatsen en 21 staanplaatsen biedt; om de bestuurder toe te laten te zien of er nog plaats is op de verdieping beschikt hij over een soort periscoop zoals in een duikboot.

Victoria station, met zijn 17 miljoen cliënten per jaar, is het drukste station en het beschikt sinds enkele tijd over een overdekt autobusstation door de Londenaren « umbrella » (paraplu) genoemd (zie foto).



Het station Seven Sisters op de Victorialine, ingehuldigd in 1969. De lijn heeft een lengte van 17 km met 12 stations en is de enige gebouwd sinds 60 jaar.



De nieuwe metrorijtuigen hebben vier deuren en bieden 36 tot 40 zitplaatsen in de lengte.

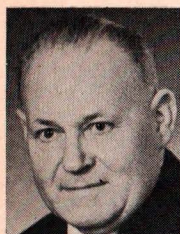
Herinneren wij anderzijds dat, vanaf 1959, London Transport geleidelijk haar 1600 trolleybussen, die sinds 1962 volledig uit het Londense stadbeeld zijn verdwenen, vervangen heeft door autobussen.

Elke vreemdeling, die enkele dagen in Londen heeft doorgebracht en gebruik maakte van de autobuslijnen en

de metro, zal het eens zijn te verklaren dat Londen een betoverende en bedrijvige stad is waar de geest van verdraagzaamheid en de zin voor discipline heersen. Aan de autobushaltes staan de reizigers, zonder elkaar te verdringen, geduldig in de rij. In de Tube (metro) is de toeloop nochtans dikwijls aanzienlijk, maar alles gebeurt kalm. De cijfers van de statis-

tieken zijn misschien hoger voor de metro van New York doch in het geheel, wegens de frequentie en de kwaliteit van de diensten, spant Londen de kroon; het dient echter gezegd dat ondanks de bevoegdheid en de handigheid van haar leiders de London Transport een aanzienlijk verlies lijdt.

MOOIE LOOPBANEN



G. Vilain

In dienst getreden op 11-6-1924 werd hij op rust gesteld als controleur te Bergen.



M. Phillips

Trad in dienst op 5-6-1929 en eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Hamme.



D. Claes

Begon zijn loopbaan op 1-9-1929 en werd op rust gesteld als ontvanger te Rumst.



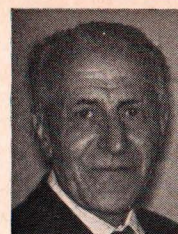
E. Heymans

In dienst getreden op 9-4-1932 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Charleroi.



R. Van Everbroeck

Trad in dienst op 1-6-1923 en ging op rust als half geschoold werkman te Kuregem.



Fr. Schuyten

In dienst getreden op 1-4-1929 eindigde hij zijn loopbaan als 1e klerk te Antwerpen.



H. Erauw

Trad in dienst op 15-4-1931 en werd op rust gesteld als 1e klerk te Destelbergen.



J. Joly

In dienst getreden op 12-3-1929 eindigde hij zijn loopbaan als controleur te Ukkel.



J. Jammaers

Begon zijn loopbaan op 25-5-1929 en werd op rust gesteld als gesch. werkman te Luik.



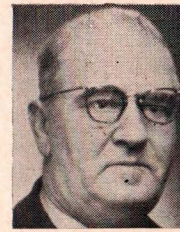
Fr. Van Camp

In dienst getreden op 1-6-1928 werd hij op rust gesteld als el. geleider te Merksem.



R. Croquet

Trad in dienst op 16-8-1932 en eindigde zijn loopbaan als brigadier te Anderlues.



L. Verheven

Begon zijn loopbaan op 24-2-1936 en werd op rust gesteld als A.B. bestuurder te Ukkel-Calevoet.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

ANTWERPEN

Gerrit bij Van de Perre G. (Zemst)
Nico bij Willems Y. (Kapellen)
Kris bij Janssens P. (Berendrecht)

OOST-VLAANDEREN

Geert bij Goethals R. (Bassevelde)

HENEGOUWEN

Chantal bij Berting J. (Harmignies)
Thierry bij Nemechaire P. (Carnières)
Lionel bij Lignier G. (Villers-la-Tour)
Philippe bij Delbart L. (Leval Trahegnies)
Eric bij Cordier H. (Carnières)
Laurent bij Dufert A. (Leval Trahegnies)
Thierry bij Van Lunter M. (Jumet)
Alex bij Marliere C. (Templeuve)
Martine bij Janssens L. (Bracquegnies)
Miguel bij Pele B. (Anderlues)
Gérald bij Hallez J. (Dour)
Sébastien bij Leroy M. (Doornik)
Sylvie bij Renaux C. (Bergen)
Edouardine bij Moreau E. (La Bouverie)

NAMEN-LUXEMBURG

Stephane bij Sainthuille M. (Florenville)
Sylvianne bij Schumacker F. (Pin) (Izel)

LUIK

Godelieve bij Brepoels R. (Martenslinde)
Véronique bij Loos H. (Bitsingen)

BRABANT

Katherina bij Dekoster A. (Diegem)
Marian bij Heymans L. (Meerbeke)
Claude bij Deridder O. (Ophain)
Olivier bij Segers R. (St Agatha Berchem)
Isabelle bij Lebrun J. (Nijvel)
Luc bij Govers P. (St Pieters Leeuw)

LIMBURG

Jean-Marie bij Noben G. (Hasselt)
Christel bij Daniels P. (Bilzen)
Petra bij Bongaers J. (Zutendaal)
Lisbeth bij Thewissen V. (Hoesselt)

WEST-VLAANDEREN

Thierry bij Vandenberghe P. (Geluwe)
Filiep bij Lothior J. (Gullegem)
Franky bij Dedrie V. (Kortrijk)
Kris bij Olivier E. (Wevelgem)
Kurt bij Vandecasteele F. (Kuurne)
Benny bij Coucke N. (Oostende)
Eddy bij Baetens A. (Menen)
Heidi bij Lazou J. (Oostende)
Philip bij Vanhooren R. (Oostende)

Huwelijken

HOOFDBESTUUR

Vandenbergh R. met Mej. Maris M.

ANTWERPEN

Verveeken A. met Mej. De Proost L.

OOST-VLAANDEREN

Van Wassenhove P. met Mej. Versyp R.

NAMEN-LUXEMBURG

Godfroid F. met Mej. Daniaux D.

LUIK

Janne G. met Mej. Marchoul M.
Allelynn J.C. met Mej. Lehance N.

BRABANT

Luypaert F. met Mej. Appelmans M.
Schoovaerts F. met Mej. Meeuris M.
Glaude G. met Mej. Sambre H.
Bostijn J.M. met Mej. Morjau V.

LIMBURG

Eurlings W. met Mej. Beugels M.J.

WEST-VLAANDEREN

Ketelers L. met Mej. Van Hee M.A.
Yserbyt M. met Mej. Fabri A.
Debruyne G. met Mej. Legein A.
Moyaert R. met Mej. Mortelet J.
Nierynck R. met Mej. Bolle J.
Deman E. met Mej. Ghys M.
Deconinck E. met Mej. Colpaert L.
Maelstaf G. met Mej. Vanhulle M.T.

Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden september-oktober 1971

Dienst-
jaren

ANTWERPEN

Van Camp Fr., el. geleider 38
Claes D., ontvanger 37
Verheyen J., A.R. geleider 33

OOST-VLAANDEREN

Erauw H., klerk 40

HENEGOUWEN

Heymans E., ontvanger 39
Croquet R., brigadier 37
Leroy J., baanwerker 33

NAMEN-LUXEMBURG

Baland Th., gesch. werkmán 1ste kl 35
Jacquemin H., A.B. bestuurder 30

LUIK

Jammaers J., gesch. werkmán 42
Renson Ch., keurwerkmán 28
Cassalette L., A.B. bestuurder 26

BRABANT

Godard A., A.B. bestuurder 46
Joly J., controleur 43
Decouvreur E., brigadier 43
Verheven L., A.B. bestuurder 36
Verbeek Ph., hoofdontvanger 35
Petre M., maneuver 26
Andries G., nachtwaker 23

WEST-VLAANDEREN

Parmentier V., A.B. bestuurder 42
D'Hondt G., A.B. bestuurder 33
Tournoy H., gesch. werkmán 27
Noyen Rachel, kuisvrouw 21

Sterfgevallen

AGENTEN IN DIENST

ANTWERPEN

Block P., gesch. werkmán 1ste kl. 55

HENEGOUWEN

Vanhamme L., gesch. werkmán 42
André R., gesch. werkmán 48

BEGUNSTIGDEN

K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.

ANTWERPEN

Marius H., gesch. werkmán 65
De Bie L., machinist 71
Driesen E., hoofdontvanger 74
Dierckx P., gesch. werkmán 1ste kl. 89
Thys Fr., brigadier 66
Goossens J., baanwerker 87
Boegemans A., ploegbaas 78

OOST-VLAANDEREN

De Meester A., ontvanger 78
Saerens H., stelplaatsoverste 1ste kl. 67
Soetaert A., ontvanger 71
De Taeye L., hoofdontvanger 77
Van de Steen A., nachtwaker 64

HENEGOUWEN

Dutranoy A., el. geleider 78
Gilles A., el. geleider 77
Fourdin C., baanwerker 54
Laforge R., el. geleider 69
Coulon G., dienstchef 2de kl. 68

NAMEN-LUXEMBURG

Jaumotte A., brigadier 73
Delcomenne Fr., ploegbaas 69
Gilbert E., maneuver 75

LUIK

Dehosay A., hoofdontvanger 76
Debrus F., gesch. werkmán 58
Comblain M., gesch. werkmán 1ste kl. 70
Granville A., machinist 1ste kl. 84
Colleye J., machinist 73
Corin G., el. geleider 78
Antoine V., keurwerkmán 74

BRABANT

Fanuel M., hoofdontvanger 76
Verhaegen E., maneuver 71
Wijns J., el. geleider 71
Wijverkens A., remmer 75
Verbaanderd J., ontvanger 83
Van Der Borgh J., ontvanger 67
Pasteleurs Ph., baanwerker 71
Bogaerts J., ontvanger 71
Van Vaerenbergh G., brigadier 74
Vanderlinden J., machinist 85
Taelemans L., half gesch. werkmán 64
Gervis M., el. geleider 68
Smeyers J.B., el. geleider 80
Corbeels F., el. geleider 77

LIMBURG

Luts J., machinist 77

WEST-VLAANDEREN

Huyghebaert M., A.B. bestuurder 71
Pauwels G., baanwerker 67
Herremán M., half gesch. werkmán 67
Snauwaert R., e.a. klerk 81

HOOFDBESTUUR

Op 22 november jl. had de begrafenis plaats van de heer Felix Brocké, welgekend door alle bezoekers van Annette et Lubin.

Sinds verscheidene jaren verzorgde hij elk seizoen, samen met zijn echtgenote mevr. Brocké, het schrijfwerk.

In naam van de vakantiegangers van Annette et Lubin en van allen, die gedurende meer dan 20 jaar geholpen werden door mevr. Brocké, bieden wij haar onze oprechte deelneming aan.

Het tragisch overlijden, op 20 november jl. van de 17-jarige dochter van onze collega de heer G. De Bauw sloeg het personeel en inzonderheid de agenten van de Directie T. met verbijstering.

Wij bieden de heer De Bauw ons oprecht rouwbeklag aan bij de zware beproeving, die hem treft.

BRABANT

EMILE ERNOTTE

49 JAAR EN 10 MAANDEN DIENST

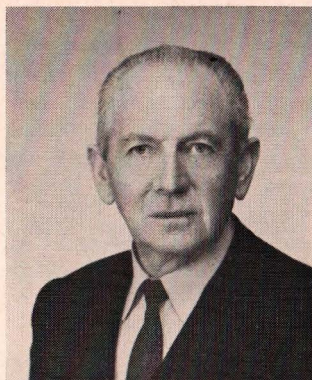
E. Ernotte begon zijn loopbaan, op 15-jarige leeftijd, in het buurtspoorwegstation van Chastre op 3 oktober 1921.

Na een korte tewerkstelling in de werkplaats voor het oplichten van de stoomlocomotieven werd hij overgeplaatst naar het bureau van deze stelplaats waar hij het grootste deel van zijn loopbaan zou doorbrengen.

Controleur benoemd op 1-1-1946 verdeelde hij van dan af zijn werk-

zaamheden tussen het toevallig vervangen van de stelplaatsoversten in Waals Brabant en de controle op de lijnen van de streek.

Sinds zijn huwelijk woonachtig te Longueville, ver van alle grote wegen, aan gene zijde van Sart-Risbart en Grez-Doiceau, wist hij te vertellen



meermaals het traject naar Chastre, een twintigtal kilometer, per fiets te hebben afgelegd onder de plassende regen of tijdens een hevige sneeuwbuï.

Op onze vraag naar de mogelijkheden, aan de oprustgestelden in deze streek geboden, om een zekere activiteit te blijven uitoefenen, antwoordde de heer Ernotte ons: gisteren waren het de verkiezingen, morgen weer de C.O.O. of plaatselijke verenigingen.

Bij het afscheid feliciteerden wij de heer Ernotte met zijn prachtige loopbaan van bijna 50 jaar en wij wensten hem tevens een gelukkige « derde leeftijd ».

CONTROLEUR SPEURNEUS

Speurneus : Onlangs bevond ik me in een kleine stad, die ik nog gekend heb in de tijd dat ik controle deed op de stoomtrams, die er toekwamen.

Bestuurder : Er was heel zeker veel veranderd ?

Sp. : Om 10 u.30 waren de twee ruime parkeerplaatsen volledig bezet met wagens en er was eveneens geen plaats meer langs de stoepen.

B. : Ja, men kan zich de vragen stellen vanwaar onze clientele komt. Indien veel echtgenoten zich met de wagen verplaatsen dan blijven hun vrouwen nochtans ook niet opgesloten in hun keuken; zij hebben eveneens de reiskoorts.

Sp. : Inderdaad om 11 u. in de voormiddag nam ik een van onze autobussen voor een rit van een half uur naar een belangrijk centrum en ik heb steeds de indruk gehad in een bus te zitten « voorbehouden aan vrouwen »; ik telde 13 dames, de bestuurder en ik !

B. : Gij zijt niet bijgelovig ?

Sp. : Toch wel, maar alles is goed verlopen ! De bestuurder kende zijn verkeersreglement en, in dat verband, kan ik er niet genoeg de nadruk opleggen de laatste wijzigingen aan het verkeersreglement aandachtig te lezen en uw persoonlijk exemplaar bij te werken.

B. : Ge zult opgemerkt hebben dat voor de eerste maal, naar ik meen, in artikel 110 bis sprake is van een « rijstrook die afgebakend is met brede witte onderbroken strepen en waarin het woord « BUS » is aangebracht ».

Sp. : Het is te hopen dat, in onze steden, deze voorbehouden rijstroken talrijker worden dan dat ze tot nog toe zijn.

B. : Wij naderen stilaan het einde van het jaar en zullen opnieuw de aankoopwoede van de Kerst- en Nieuwjaarsperiode kennen.

Sp. : Ik zou u nog even willen herinneren aan een « Bericht » dat ge een viertal jaren geleden afgetekend hebt aangaande het vervoerverbod van met gas gevulde ballons; ik moet zeggen dat we vooral moeilijkheden vreesden met ballonverkopers. Zij stapten op de platformen van onze trams met een tros van 30 tot 40 ballons maar de maatregel is echter uitgebreid geworden tot de gewone reizigers.

B. : Het is spijtig voor de kinderen want ik herinner mij dat ik als kind zeer blij was toen ik een mooie ballon kreeg. Ah, wat was dat een gelukkige ouderdom !

Sp. : Geloof mij vrij, de gelukkige ouderdom bereikt men slechts als men 80 is !

B. : Waarom slechts op 80 jaar ?

Sp. : Vermits men op 80 jaar zeker is niet jong te sterven !

Koningin Fabiola en de gehandicapte kinderen



Ter gelegenheid van de filantropische uitzendingen van de B.R.T. werden de kijkers en luisteraars nader in kennis gesteld met de beschermde werkplaatsen en de voorwaarden waarin de gehandicapten er werken.

De beschermde werkplaatsen werden opgericht, hetzij uit privé initiatief, hetzij door provincie of gemeente en aangenomen en gesubsidiëerd door het Nationaal Fonds voor de sociale Herclassificatie van gehandicapten onder bescherming van het ministerie van Arbeid en Tewerkstelling.

De bovenstaande foto toont Koningin Fabiola, die een bezoek brengt aan een beschermde werkplaats in het Antwerpse; zij is in gesprek met mej. Maria Luyckx, dochter van onze oprustgestelde agent J. Luyckx, van de Groep Antwerpen wonende te Zandhoven.

De Buurtspoorwegen te Geraardsbergen

Geraardsbergen, het nijverheidsstadje aan de Dender, is bij de toeristen vooral bekend door zijn folkloristische feesten van Krakelingenworp en Tonnekensbrand, die elk jaar op de eerste zondag van de vasten plaats grijpen. Anderzijds kent elke sportman de beruchte « muur » ten zeerste gevreesd door alle wielrenners.

Geraardsbergen, dat tevens enkele toeristische bezienswaardigheden te bieden heeft, was gedurende 50 jaar eveneens een betrekkelijk belangrijk

Buurtspoorwegcentrum

Het was het vertrek- of eindpunt van de lijnen Oudenaarde - Geraardsbergen, Gent - Merelbeke - Herzele - Geraardsbergen en Vloesberg - Geraardsbergen.

Lijn Oudenaarde - Geraardsbergen

De aanleg van deze lijn had met allerlei moeilijkheden te kampen zodat slechts tien jaar na de aanvraag tot inoverwegingneming, die op 5 december 1895 werd ingediend, de lijn in dienst werd genomen.

De inoverwegingneming werd toegestaan op 26 juli 1897 en de vergunning werd aangevraagd op 25 november 1898.

Het kapitaal bedroeg 1.732.000 fr. en gaf volgende verdeling: Staat 866.000 fr., provincie 433.000 fr. en gemeenten 433.000 fr.

Alhoewel de vergunning verleend werd bij Koninklijk besluit van 19 oktober 1899, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 27 oktober liet de aanleg van de lijn op zich wachten zodat een « Komiteit der Buurtspoorweg Geraardsbergen - Oudenaarde » werd opgericht dat geregeld samenkam om de aanleg van de lijn te bespoedigen.



waren goedgekeurd en anderzijds werd de bouw van een brug over de Schelde te Oudenaarde slechts aanbesteed op 24 december 1903.

Bij Koninklijk Besluit van 30 december 1903 werd de exploitatie toevertrouwd aan de S.A. de transports urbains et vicinaux.

Het baanvak Geraardsbergen - Leupegem werd geopend op 1 april 1905 en het baanvak Leupegem - Oudenaarde kwam op 20 november van hetzelfde jaar aan de beurt.

Tijdens de eerste wereldoorlog, in december 1917, werd gans de lijn opgebroken. Het baanvak Geraardsbergen - Leupegem werd op 26 februari 1922 opnieuw in dienst genomen en op 21 december 1922 was ook het baanvak Leupegem - Oudenaarde klaar voor gebruik. Intussen was de lijn op 1 maart 1920 overgenomen door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

De lijn werd een tweede maal opgebroken tijdens de tweede wereldoorlog doch zij werd niet meer opnieuw aangelegd.

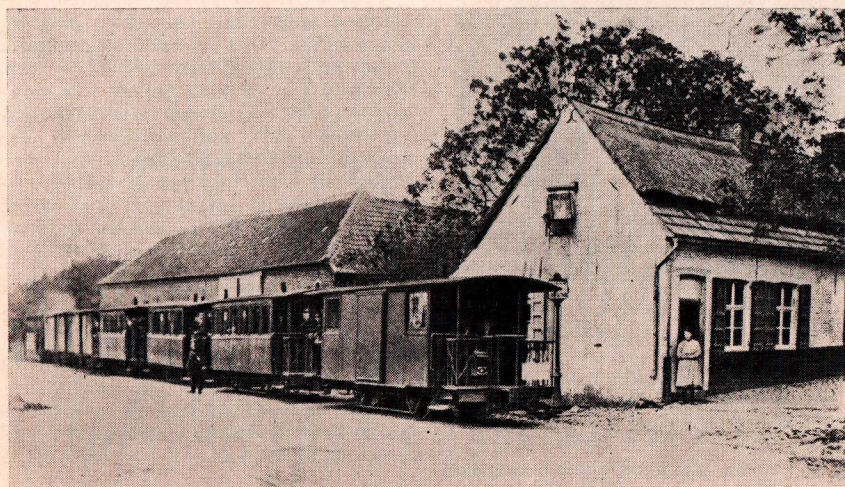
Lijn Gent - Merelbeke - Geraardsbergen.

Baanvak Merelbeke - Herzele.

De eerste bedoeling was een buurtspoorweg aan te leggen van Merelbeke naar Ninove waarvoor de inoverwegingneming werd aangevraagd op 13 oktober 1897. Op 24 januari 1898 vroeg het Ministerie van Spoorwegen, Post en Telegraaf echter bijkomende inlichtingen, gezien de eventuele concurrentie met de spoorwegen, alvorens de inoverwegingneming toe te staan. Deze werd niettemin verleend op 16 mei 1898.

In zijn zitting van 6 juli 1899 sloot de Raad van Beheer van de N.M.V.B. echter de aanleg van de lijn te beperken tot het baanvak Merelbeke - Herzele wegens de onaantvaardbare voorwaarden van de stad Ninove betreffende haar deelneming in de vorming van het kapitaal.

Op 8 maart 1900 werd een nieuwe inoverwegingneming gevraagd voor de lijn Merelbeke - Herzele, die toegestaan werd op 25 januari 1901.

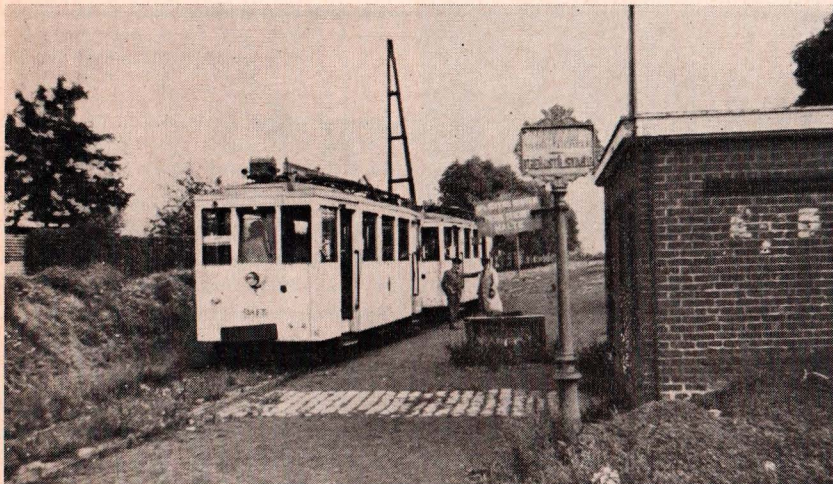


Een stoomtram aan de halte « De Zwaan » te Sint-Maria-Horebeke op de lijn Geraardsbergen-Oudenaarde.

Het kapitaal van de lijn bedroeg 1.470.000 fr. en werd onderschreven door de Staat voor 735.000 fr., door de provincie voor 367.000 fr., door de gemeente voor 344.000 fr. en door particulieren voor 24.000 fr.

Het dossier met de vergunningsaanvraag werd aan de regering overgemaakt op 11 maart 1903 en de vergunning werd verleend bij Koninklijk Besluit van 22 oktober 1903, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 13 november.

Het baanvak werd geopend op 23 juni 1907.



De spoorauto's 272 en 241 aan de halte « Meire Stichele » te Sint-Lievens-Houtem, kruispunt van de lijnen Geraardsbergen-Gent en Wetteren-Zottegem.

Baanvak Herzele - Geraardsbergen.

Intussen was het stadsbestuur van Ninove op zijn beslissing teruggekomen en vroeg op 26 januari 1903 de verlenging van de lijn tot Ninove. Doch ook de stad Geraardsbergen vroeg de lijn in haar richting te laten verder lopen. De N.M.V.B. legde de zaak voor aan de Bestendige Deputatie, die op 15 mei 1903 om verscheidene redenen van mening was « dat de verlenging van Herzele naar Geraardsbergen algemeen gezien veel belangrijker en veel voordeliger zal zijn op financieel gebied voor de provincie dan de lijn Herzele - Ninove » en drukte haar voorkeur uit voor de verlenging van Herzele naar Geraardsbergen.

De inoverwegingneming voor deze verlenging, ingediend op 25 juli 1903, werd toegestaan op 19 februari 1906, doch het Ministerie drukte de wens uit dat het kapitaal zou samengesmolten worden met dat van de lijn Merelbeke - Herzele wat dan ook gebeurde. Het kapitaal bedroeg 1.180.000 fr. en gaf volgende verdeling : Staat 590.000

frank., provincie en gemeenten elk 295.000 fr.

De vergunning, aangevraagd op 18 december 1907, werd verleend bij Koninklijk Besluit van 19 januari 1909 en verscheen in het Belgisch Staatsblad van 5 februari.

Op 1 mei 1912 werd het baanvak in gebruik genomen. -

Baanvak Merelbeke - Gent.

De inoverwegingneming voor het baanvak Merelbeke - Gent (St. Pieter) werd aangevraagd op 4 februari 1908

werd verleend bij Koninklijk Besluit van 15 juni 1912 verschenen in het Belgisch Staatsblad van 23 juni.

De verlenging van Merelbeke tot Gent (Ster) werd geopend op 11 oktober 1913 terwijl het baanvak van Gent (Ster) tot Gent (St. Pieter) slechts op 1 april 1925 in gebruik werd genomen.

De exploitatie van gans de lijn werd toegewezen aan de S.A. de chemins de fer provinciaux.

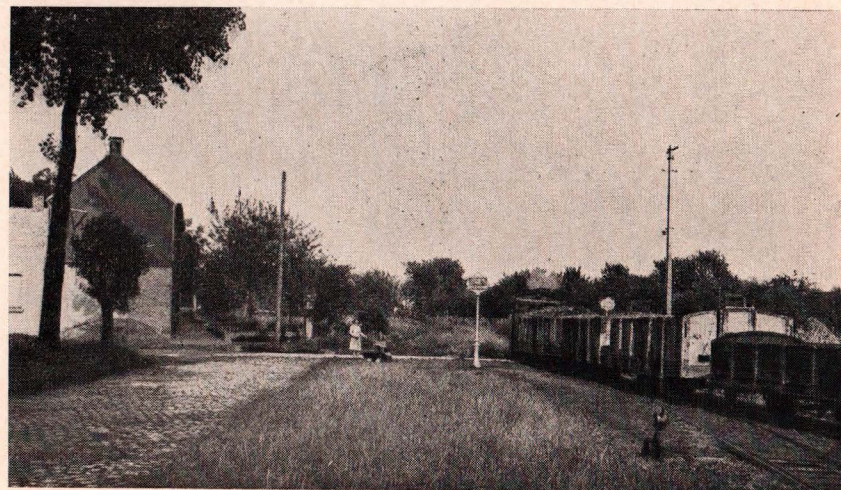
Ook deze lijn werd tijdens de eerste wereldoorlog opgebroken : Geraardsbergen - Herzele in januari 1917, Herzele - Zwijnaarde in juni 1917 en Zwijnaarde - Gent in december 1917. Het weder in gebruik nemen had plaats op 9 april 1921 voor het baanvak Gent- Herzele en op 1 oktober 1921 voor het baanvak Herzele - Geraardsbergen.

Op 6 mei 1954 reed de laatste spoorauto tussen Gent (St. Pieter) en Merelbeke, het baanvak St.-Lievens-Houtem - Merelbeke werd tot 2 oktober 1954 met spoorauto's bereden en op het baanvak St.-Lievens-Houtem - Geraardsbergen reed de tram tot 15 december 1955.

Lijn Vloesberg - Geraardsbergen.

Het eerste project voorzag een lijn van Blaton naar Everbeek over Ligne en Vloesberg en die later eventueel zou verlengd worden tot Geraardsbergen.

Voor deze lijn werd de inoverwegingneming aangevraagd op 12 mei 1893 doch het Ministerie maakte bezwaar voor het baanvak Blaton - Quevauamps wegens concurrentie met het grootspoor. Het was wel akkoord voor het overblijvende deel van de lijn dat zou gesplitst worden in drie afzonderlijke lijnen : Quevauamps -



Een goederentrein te Everbeek-Haut op de lijn Geraardsbergen-Vloesberg.

Mainvault, Aat - Vloesberg en Vloesberg - Geraardsbergen.

Voor laatstgenoemde lijn werd de inoverwegingneming, aangevraagd op 2 juli 1904, reeds toegestaan op 29 oktober van hetzelfde jaar.

Twee jaar later, op 24 november 1906, werd de vergunning ingediend doch het zou verscheidene jaren duren alvorens deze werd verleend. Inderdaad door de betrokken gemeenten werden immers belangrijke wijzigingen gevraagd aan het traject zodat steeds nieuwe onderhandelingen plaats hadden. Ten slotte werd de vergun-

ning verleend bij Koninklijk Besluit van 13 december 1911 en verscheen in het Belgisch Staatsblad van 7 januari 1912.

Het kapitaal bedroeg 1.557.000 fr. en gaf volgende verdeling: Staat 778.000 fr., provincie Oost-Vlaanderen 97.000 fr., provincie Henegouwen 292.000 fr en gemeenten 390.000 fr.

Wegens het uitbreken van de eerste wereldoorlog werd de aanleg van de lijn onderbroken zodat het baanvak Geraardsbergen - Everbeek pas op 27 augustus 1927 in gebruik werd genomen en dat tussen Everbeek en

Vloesberg slechts op 6 oktober 1929.

Het baanvak Geraardsbergen - Goeferdinge had over een afstand van 1.390 km. een spoor met drie rails (1 m. - 1.435 m).

De spoorauto's bleven rijden tot 29 september 1956.

*
**

Op het ogenblik wordt Geraardsbergen bediend door onze autobuslijnen Gent - Herzele - Geraardsbergen, Geraardsbergen Oudenaarde en Geraardsbergen - Vloesberg.

Groep Oost-Vlaanderen

1000 dagen door ploeg 6

Op 4 juli 1971 bereikte de ploeg n° 6, bestaande uit de agenten van de stelplaatsen Hofstade, Herzele en Oudenaarde voor de 2de maal 1.000 dagen zonder arbeidsongeval met werkverlet.

Deze heuglijke gebeurtenis werd gevierd in de refter van het werkhuis te Destelbergen op 11 en 12 september 1971.

Nadat de agenten samen met echtgenoten en kinderen, alsmede de genodigden, aan de fijn versierde tafels hadden plaats genomen, wenste de heer De Smet Gerard, Diensthoofd voor Veiligheid, iedereen welkom en feliciteerde de laureaten voor het bekomen resultaat. Hij vervolgde met de wens dat iedereen zou medewerken om de 2.000 dagen te bereiken.

Na een heildronk op de 1.000 dagen, vergastte een amusementsgroep de aanwezigen op enkele mooie nummers die bijzonder op prijs gesteld werden.

Hierop volgde een vieruurtje, waarna de heer De Smet het woord verleende aan de heer Follon, Adjunkt Eerste Inspekteur, afgevaardigde van de Algemene Dienst voor Veiligheid:

De heer Follon drukte zijn dank uit tegenover de leden van de ploeg voor de geleverde prestatie, alsook tegenover al degenen welke rechtstreeks of onrechtstreeks hebben bijgedragen tot de verwezenlijking van het bekomen resultaat.

Eveneens had hij een speciaal dankwoord voor de heer Storms, directeur, welke op enkele dagen van het einde van zijn loopbaan nog een 1.000-dagen feest mocht bijwonen.

Spreker wees er verder op dat er in zake veiligheid, samenwerking en ge-

meenschapszin nodig is; tevens is het van groot belang het spreekwoord « willen is kunnen » indachtig te zijn. Men moet om de arbeidsongevallen te vermijden ze willen vermijden, dit in de eerste plaats voor u zelf, doch ook voor uw werkmakers en uw familie.

Hij besloot met de woorden « moge het feest een aanmoediging zijn om op de ingeslagen weg voort te ijveren zodat wij eens samen de 2.000 dagen kunnen vieren ».

Vervolgens hield de heer Storms, directeur, een toespraak:

In passende bewoordingen prees hij de laureaten voor het sukses dat zij behaald hadden, de individuele inspan-

ningen worden ten zeerste gewaardeerd doch het kollektieve mag niet vergeten worden. Inzonderheid waar het gaat over jonge werknemers dient men deze volledig over de veiligheid in te lichten.

Verder was er een bijzonder woord van dank voor de heer Follon en zijn medewerkers; hun bevoegdheid, geduld en volharding waarmee zij de strijd tegen de arbeidsongevallen behartigen, dwingt de bewondering af.

De heer Storms vestigde verder de aandacht van de agenten op de noodzakelijkheid steeds op de hoogte te blijven van de evolutie van de techniek om hun vakkennissen te onderhouden en bij te werken. Alzo blijft iedereen in zijn beroep beter beschermd tegen de arbeidsongevallen.

Ten slotte hoopte hij dat de uitslag van ploeg 6 een aansporing zou zijn voor de andere ploegen van de groep.

Onmiddellijk hierop overhandigde de heer Storms aan elke agent een herinneringsgeschenk terwijl ook de echtgenoten hierbij niet vergeten werden.

Vooraleer nog verder te vieren kwamen respectievelijk de heer Lybaert, Adj. D.V.H. en de heer Vanden Steen Ach., lid van het Veiligheidscomité Beweging, aan het woord. Beiden dankten de Algemene Dienst voor Veiligheid en de directie voor de gebrachte hulde en namen zich voor samen met de agenten de veiligheidsgedachte verder toe te passen om zo tot de 2.000 dagen te komen.

Er volgden nog een paar uurtjes gezellig samenzijn en bij het afscheid was de algemene wens « terug voor de 2.000 dagen ».



De heer Storms spreekt een laatste maal op een veiligheidsfeest.

Jaarlijkse uitreiking van Eretekens

Op zaterdag 25 september jl. had in de feestzaal Waux Hall te Bergen de uitreiking van eretekens plaats aan 83 agenten gekomen uit alle hoeken van de provincie en voor het merendeel vergezeld van hun echtgenote of van familieleden.

De heer Royen, directeur, zat de plechtigheid voor en was omringd door de heer Pourveur, hoofdingenieur, de dienstoversten van de Groep evenals door de twee maatschappelijke assistenten.

Na allen welkom te hebben gezegd, belichtte de heer Royen de betekenis van deze dag. Hij legde de nadruk op de belangrijke rol door de N.M.V.B. gespeeld in de economie van het land dank zij de inspanningen en de toewijding van de agenten, die vandaag gevierd worden.

Voor degenen, die gedurende 25 of 35 jaar het beste van zich gegeven hebben, is het een belangrijke datum die de Maatschappij en het land willen vieren.

Hij bedankte hen evenals hun familie en vooral de echtgenoten, die hun mannen geholpen hebben in de vervulling van hun taak.

Ten slotte, na gewezen te hebben op de huidige financiële moeilijkheden van de Maatschappij, spoorde hij elkeen aan het voorbeeld te geven aan de jonge agenten zodat zij meer dan ooit zouden begrijpen in dienst te staan van het publiek.

Deze uitreiking van eretekens eindigde met muziek in een aangename sfeer.

NATIONALE ORDEN

KROONORDE

Ridder

Badoux Fr., overste W & W.
Miche G., dienstchef 1ste kl.
Gillard L., onderbureauchef.

Gouden Palmen

Siraut M., controleur.

Gouden Medaille

Van Ascot A., geleider.
Herman F., maneuver.



Orde van Leopold II

Ridder

Dufour G., opsteller.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 JAREN DIENST

Duez A., geleider.
Nuyts E., geleider.
Van Severen O., geleider.
Thys A., plaatslager.
Wallet M., brigadier.
Legrand G., schrijnwerker.
Mol P., el. geleider.
Houdart Fl., keurwerkman.
Haulotte M., A.B. bestuurder.
Quensier B., gesch. werkman 1ste klasse.
Lauwers E., brigadier.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke medaille 1ste klasse

M. Gouverneur L., Mevr. D'Haeseleer L.

Burgerlijke medaille 2de klasse

Adam René, Boite Raoul, Delhaye Alfred, Gierche Félix, Gonsette Louis, Ost Pierre, Pirson Hubert, Quintin Eugène, Troch François, Vandenberghe Lucien, Wauters René, Bauquenne Jules, Coclet Maurice, Dery Louis, Decock Victor, Fayt Marcel, Gallant Valère, Poty Jean-Baptiste, Romain Gustave, Vogels Emile, Vandeweghe Gérard, Vandermert André, Wauthier Georges, Bouchez Fernand, Bouchez Gilbert, Berting Pierre, Carroyer Gilbert, Dessart Idule, Gobert Florent, Lescot Julien, Merlin Arthur, Neusy Emile, Rousseau Jacques, Siraut Paul, Dieu Samuel, Deside André, Wauquier Eugène, Ysebaert Georges, Strubbe Jules, Maroquin René, Demissy Marcel, Hastir Emile, Latinié Maurice, Legulier Hector, Lamotte Cyrille, Meunier Camille, Thomas Stéphane, Vanderborght J., Van Herreweghen J., Carpentier Raoul, Rasart Maurice, Vanderdonck U., Adam Gilbert, Dehon Emile, Evrard Maurice, Libert Henri, Saussez André, Van Wanzelle Maurice, Brohez Max, Carlier Gilbert, Leclercq Arthur, Swaelens Louis, Fontaine François.



Een gedeeltelijk gezicht van de feestzaal Waux Hall

2.000 dagen zonder ongeval

Ploeg 3 van Namen-Luxemburg

De ploeg 3 is samengesteld uit het onderhoudspersoneel van het materieel van Salzannes, Houffalize, Florennes en Forges, het onderhoudspersoneel van de gebouwen van de Groep evenals het loontrekkend personeel van de bureaus. Al deze agenten hadden gevolg gegeven aan de oproep, die de heer Gemine, hun diensthoofd voor veiligheid, gedaan had tijdens het feest van de 1.000 dagen dat zij samen vierden op 16 oktober 1968.

Om deze merkwaardige inspanning waardig te vieren, werd op 20 november jl. een familiefeest georganiseerd in de zaal Leopold te Namen. Het had plaats in het bijzijn van de heren Botton, groepshoofd van de Groep Luik-Namen-Luxemburg, Barbier, hoofdingenieur, die de leiding heeft van de diensten der werkhuizen van de NMVB, Follon, adjunct eerste inspecteur, afgevaardigde van de Algemene Dienst voor Veiligheid, Lefever, adjunct eerste inspecteur, die de leiding heeft van de werkhuizen van Seilles (Andenne) en van Luik-St. Gilles, Sulbout, technisch ingenieur, van mej. Cobraiville, maatschappelijke assistente en de heren Braibant, Masuy, Gemine, Laloux, diensthoofden, Vanhulst, opzichter W & W, Delcourt, adjunct van de Dienst voor Veiligheid van Namen-Luxemburg.

De heer Gemine, hoofd van de Dienst voor Veiligheid van de Groep Namen-Luxemburg, verheugde zich over het merkwaardig succes van deze 2.000 dagen zonder ongeval.

Hij drukte er zijn grote voldoening over uit dat niet een van de aanwezige agenten, sinds meer dan 5 jaar, te lijden had van de gevolgen van een werkongeval.

De heer Gemine hernieuwde nochtans de oproep tot waakzaamheid, oplettendheid en vertrouwen op het gebied van de veiligheid en stelde als volgend en logisch doel de 3.000 dagen zonder ongeval.

De heer Follon, afgevaardigde van de Algemene Dienst voor Veiligheid, onderstreepte het familiaal karakter van dat feest. « Het is als lid van één en dezelfde familie » zegde hij « dat men zich verheugt over een zo belangrijke etappe zonder ongeval ».

De spreker schetste vervolgens de strijd, die gedurende meer dan twintig jaar gevoerd werd tegen het scepticisme en de onverschilligheid. Hij bracht hulde aan de doeltreffende werking van de heren Gemine en Delcourt.



Een algemeen gezicht van de feestzaal

De heer Barbier, hoofdingenieur, bracht hulde aan de wedijver in de schoot van een ploeg, die representatief is voor gans de Groep Namen-Luxemburg. « Al deze agenten, die mekaar niet altijd kennen » zegde hij « hebben hetzelfde doel dat er in bestaat het ongeval buiten de wet te stellen ». Hij nodigde ploeg 3 van de Groep Namen-Luxemburg uit een onbeperkt aantal dagen zonder ongeval met werkverlet als streefdoel te stellen.

De drie sprekers onderstreepten eveneens de rol van de echtgenoten in de veiligheidsactie.

Het eerste deel van het officieel feest werd gevolgd door een maaltijd en een ontspanningsgedeelte voorgesteld door de troep van Tine Briac.

Vervolgens sloot de heer Botton, groepshoofd, zich aan bij de verklaringen van de drie voorgaande sprekers en beschreef de verschillende moeilijke periodes, die het slachtoffer van een ongeval en zijn omgeving doorstaan om also de nadruk te leggen op het feit dat het behoudsinstinct,

zo oud als de weg naar Rome, nooit volstaan heeft om de mensen te beletten onvoorzichtigheden te begaan.

Hij besloot als volgt: « Het gelukkig experiment, dat u tot een goed einde hebt gebracht, bewijst dat de veiligheid voortaan een integraal deel uitmaakt van uw beroepsleven ».

Ten slotte werd aan de agenten, die uitgenodigd waren op het feest ingericht door de Algemene Dienst voor Veiligheid, een souvenir aangeboden.

Doet U uw best om ongevallen te vermijden?

EERLIJK DUURT HET LANGST

De agenten, waarvan de namen volgen, hebben aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigd, gevonden tijdens hun dienst.

ANTWERPEN

Stelplaats Turnhout : J. Van Herck (3.886 F.), J. Bastiaensen (285 gulden en 150 F.).

OOST-VLAANDEREN

Stelplaats Destelbergen : G. De Meester (1.774 F.), L. Raemdonck (806 F.).

Stelplaats Hamme : A. Cornelis (780 F.).

Stelplaats Hofstade : R. Van den Berghe (1.527 F.).

NAMEN - LUXEMBURG

Stelplaats Namen : F. Hucorne (500 F.), J. Pierrard (horloge), A. Giot (2.788 F.).

Stelplaats Onoz : A. Massart (horloge), A. Schhier (679 F.).

Stelplaats Wellin : F. Marchal (760 F.).

Stelplaats Forville : G. Decamp (740 F.).

Stelplaats Mehaigne : J. Gramme (arm-band).

Stelplaats Ermeton s/Biert : M. Pirson (dameshorloge).

Stelplaats Houffalize : G. Mack (811 F.).

LUIK

Stelplaats Bitsingen : H. Gorissen (740 F.), M. Toppets (510 F.).

Stelplaats Eupen : J. Dooms (676 F.), H. Offermann (600 F.), R. Plunus (2.362 F.).

Stelplaats Luik-Sint. Gilles : J. Crisner (1.427 F.), O. Lakeye (5.530 F.), A. Soetewey (1.140 F.), A. Theate (1.093 F.).

BRABANT

Stelplaats Leuven : Rentiers (3.660 F.), L. Peeters (840 F.).

Stelplaats Het Rad : Roosens (1.161 F.).

Stelplaats Tienen : M. Geens (2.111 F.).

Stelplaats Kuregem : M. Timmermans (122.437 F.), J. Bostijn (4.663 F.), P. Goovaert (3.068 F.), A. Gils (15.000 F.).

Stelplaats Mont-Saint-Jean : R. Bouchez (8.140 F.).

Stelplaats Ukkel : Van Tongerlo (1.000 F.).

Delgof (565 F.).

Stelplaats Dilbeek : J. Van Lierde (1.374 F.).

LIMBURG

Stelplaats Koersel : R. Vranckx (1.290 F.).

Stelplaats Bree : J. Reumers (1.000 F.).

Stelplaats Maaseik : Th. Lantin (1.044 F.).

Stelplaats St-Truiden : E. Spiritus (3.252 F.).

WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek : Vercruysse (gouden horloge), M. Vandecasteele (2.020 F.), P. Millecam (700 F.), D. Ballegeer (3.830 F.).

Stelplaats Diksmuide : A. Steen (regenmantel), H. Verhoest (regenjas), M. Deceunynck (164 F.).

Stelplaats Kortrijk : P. Vandamme (scheerapparaat), P. Nuyttens (lederen vest), R. Huysentruyt (overjas).

Stelplaats Oostende : R. Moyaert (10.070 F.), Fr. Coucke (5.017 F.), G. Hendryckx (906 F. en gouden sieraden), J. Declerck (8 pond 2 shilling en 367 F.), E. Devriese (fototoestel).

Stelplaats Knokke : J. Degraeve (2 gouden armbanden en 2 gouden ringen), Fr. Van Labeke (1.100 F.).

TIEN RAADGEVINGEN voor menselijke betrekkingen

- 1 Wees nooit bits wanneer u zich tot een ander richt. Er is niets aangenamer dan een vriendelijk woord bij wijze van groet alvorens een gesprek aan te vatten.
 - 2 Glimlach. Om de wenkbrauwen te fronsen moeten achtereenvolgens 72 spieren in werking treden en slechts 14 om te glimlachen.
 - 3 Noem de personen bij hun naam. De muziek, die iemand het aangenaamst in de oren klinkt, is zijn eigen naam te horen uitspreken.
 - 4 Wees vriendelijk en dienstvaardig. Degene, die het niet is, ondervindt geen vriendschap en zal er geen onderhouden.
 - 5 Wees hartelijk. Spreek en handel alsof alles wat u doet voor u een werkelijk genoegen was.
 - 6 Stel grondig en oprecht belang in de anderen. Door dat voorschrift toe te passen, zult u er toe komen de sympathie te genieten van bijna iedereen.
 - 7 Wees steeds mededeelzaam met de lof en gematigd in de kritiek.
 - 8 Misprijs de opinies van anderen niet. In het algemeen kan elk probleem gezien worden vanuit drie verschillende gezichtspunten : het uwe, dat van de andere en het werkelijk gezichtspunt.
 - 9 Zelfs indien u ze niet deelt, wees begrijpend voor de gevoelens en de opinies van anderen.
 - 10 Wees steeds bereid u nuttig te maken. Wat het meest belang heeft in het leven is hetgeen wij doen voor onze medemens.
- Voegen wij bij dat alles een tikje humor, een sterke dosis geduld, een beetje nederigheid en u zult ruim beloond worden voor uw moeite.

onze
buurtspoorwegen

Tweemaandelijks tijdschrift uitgegeven door de N.M.V.B.

Redactie : Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel

Telefoon : 11.59.90 — Post : 335 — P.R. 32.27

Verantwoordelijke Uitgever : L. Vanderfaillie
Wetenschapsstraat 14
1040 Brussel

De bediening door onze autobussen van de campus van de universiteit van Louvain-la-Neuve

Sinds 1956 exploiteert de Groep Brabant de autobusdienst 914 van Ottignies (station N.M.B.S.) naar Ottignies (Bruyères) over Bloc-Ry (Huit Colonnes); deze laatste benaming herinnert aan een vroeger café-restaurant. Deze lijn bedient een wijk van de gemeente in volle uitbreiding.

Sedert 1 september wordt, op verzoek van de universiteit van Louvain-la-Neuve, een variëte van de reisweg geëxploiteerd ten einde eveneens de eerste voltooide gebouwen te bedienen.

Op dit ogenblik wordt deze variëte slechts eenmaal 's morgens en tweemaal 's avonds ingericht om de professoren, de studenten en het personeel de gelegenheid te geven de verbinding werk-huis in openbaar vervoer te wezenlijken.

's Avonds, na Ottignies te hebben bediend, neemt onze autobus het gewoon vertrek te « Bruyères », komt voorbij de gebouwen van het Cyclotron en dat van de Faculteit van Wetenschappen; vervolgens na de weg Waver-Gembloers te hebben bereikt, begeeft ons voertuig zich in de richting van de plaats genoemd « La Baraque » op het grondgebied van Corroy-le-Grand, bedient het studiecentrum van de maatschappij I.B.M. en het in aanbouw zijnde laboratorium van de Burgerlijke Bouwkunde, om terug te keren naar Ottignies (Huit Colonnes) en uiteindelijk naar Ottignies (station).

De nieuwe campus zal in de toekomst eveneens bediend worden door een spoorlijn, die zal doordringen tot in het centrum van de toekomstige universiteitsstad en verbonden zal worden met de lijn Brussel-Namen.

De verbinding zal afgetakt worden op de lijn Brussel-

Namen 3 km voorbij het station van Ottignies; zij zal een lengte hebben van ongeveer 4,5 km en eindigen in een station uitgerust met drie sporen met de mogelijkheid dat station later te verbinden met de lijn Ottignies-Leuven.

De academische overheid van de universiteit, die geen moeite gespaard heeft om de verwezenlijking van deze verbinding te bekomen, heeft also haar vertrouwen betoond in het gemeenschappelijk vervoer.



De parkeerplaats voor autobussen aan het station van Ottignies.

De laatste rit van de elektrische tram op het baanvak Familleux - Bois d'Haine

Onder de nog bestaande elektrische lijnen in de Groep Henegouwen noteren wij drie lijnen, nummers 32-33/35 en 39, die Familleux verbinden met Manage over het belangrijk stadscentrum van La Louvière.

Reeds sinds geruime tijd had de Raad van Beheer van de N.M.V.B. een reconstructieontwerp van deze lijnen goedgekeurd.

Te Familleux werd een brug gebouwd die toegang verleent tot de

« Autoweg van Wallonie » en op die plaats hebben wij een zijspoor in halve cirkel aangelegd dat rond de in gang zijnde brugwerken loopt. Onlangs werd voornoemde brug in gebruik genomen en om het leggen van sporen gepaard gaande met grote kosten en slechts voorlopig, op dat nieuw kunstwerk te vermijden, verleende de hogere overheid ons de voorlopige toelating een openbare autobusdienst te exploiteren tussen « Pont Thireau » en Familleux

(station N.M.B.S.) in afwachting van de verdere afwerking van het dossier.

De doortocht van de laatste tram, op dat baanvak van 5 km, had plaats op 26 september jl.; de bijgaande foto's tonen op een welsprekende wijze de folkloristische manifestatie, die te dezer gelegenheid werd georganiseerd door de plaatselijke pastoor, eerwaarde heer Delattre, zoon van de oprustgestelde controleur Léon Delattre; goed bloed ontardt niet.

DE GESCHIEDENIS VAN DE BUURTSPORWEGEN

Wij kwamen in het bezit van de bijzonderheden van een schriftelijke wedstrijd georganiseerd door het comité van een vriendenkring van de weddetrekkenden van de Gewestelijke Directie van Bergen ter gelegenheid van het Sint Niklaasfeest.

Het betreft een vragenlijst, een soort T.V.-kwis, over de exploitatie en de bijhorende bijzonderheden van het buurtspoorwegleven vooral in de provincie Henegouwen.

Veel vragen konden teruggevonden worden in de 155 reeds verschenen nummers van ons personeelsblad. Het is vanzelfsprekend dat een dergelijke vragenlijst gemakkelijk kan opgesteld worden voor elk van onze provincies.



Doortocht van de laatste tram, de 9870, te Besonrieux, gehucht van Familleux; hij werd bestuurd door Arthur Vanden Eynde, van de stelplaats La Louvière.



Voor de kerk van Besonrieux; de man in het wit, die gelijkt op een Indische personaliteit, was gewoon aan het werk in de keuken van een nabijgelegen instelling.