

BRUGGE X

G.P.P./4/339



Tweemaandelijks N° 236 mei - juni '85

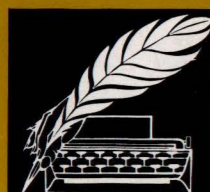
Tweemaandelijks tijdschrift voor het personeel van de N.M.V.B.

Redactie : Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel.

Telefoon : (02) 230.03.30 - Toestel : 335 — P.R. 000-0003227-26.

Verantwoordelijke uitgever : R. Keygnaert, Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel

Druk. Grafisch Bedrijf Schoonbaert - Brugge 2.



*Lid van de Belgische vereniging voor de bedrijfs-
pers - V.Z.W.*

onze BUURTSPORWEGEN

INHOUD N^r 236

MEI - JUNI 1985

Reeds geboekt voor uw vakantie ?	2
Gecombineerde biljetten N.M.B.S.-N.M.V.B.	2
Actie «St.-Valentijn»	3
De jaarvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid	4
Namen, stad aan de Maas	6
Personalía	8
Eerlijke daden	9
De persvoorstelling van de magnetische Z-kaart	10
3000 dagen zonder ongeval ploeg n ^o 2 - bew. Hamme-Rupelmonde	11
Gepensioneerden van de N.M.V.B.-Limburg vierden feest	11
Restauratie van oud materieel van de N.M.V.B.	12
1985 jaar van het openbaar vervoer	14
Een dagje vrij, een weekendje uit.....	15
Gratis bezoek aan de Grotten van Han	15
Boeken & tijdschriften	15

Foto omslag :

*Motorrijtuig type S vernieuwd in de
N.M.V.B.-werkplaatsen.*

REEDS GEBOEKT VOOR UW VAKANTIE ?

Het is wel het allerlaatste ogenblik om in te schrijven voor een verblijf in één van onze vakantiehuizen. Wij herinneren eraan dat de gepensioneerden van de N.M.V.B. en hun echtgenote (echtgenoot) ter gelegenheid van hun gouden of diamanten bruiloft in 1985 een gratis verblijf van een week met volledig pensioen kunnen krijgen tijdens een van de volgende perioden :

ANNETTE ET LUBIN :

van zaterdag 18 mei tot zaterdag 6 juli ;
van zaterdag 24 augustus tot zondag 22 september.

ZONNEBLOEM :

van zaterdag 25 mei tot zaterdag 6 juli ;
van zaterdag 24 augustus tot zaterdag 21 september.

De geïnteresseerde jubilarissen moeten een schriftelijke aanvraag richten tot de Sociale dienst van de N.M.V.B., Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel, met aanduiding van het gekozen vakantiehuys en van de gewenste week.

Tevens brengen wij in herinnering dat de gasten van onze vakantiehuizen «Zonnebloem» te Nieuwpoort en «Annette et Lubin» te Spa vervoerfaciliteiten kunnen genieten.

De gezinsvrijkaart mag tijdens de duur van hun verblijf in deze vakantiehuizen geldig gemaakt worden op het buurtspoorwegnet van de provincie West-Vlaanderen of op dit van de provincie Luik, in plaats van de provincie waarvoor de kaart werd afgeleverd.

Om deze tijdelijke wijziging in het regionale gebruik van voornoemde vrijkaart te valideren, zal de zaakvoester van het vakantiehuys op de keerzijde van deze kaart het vak nr. 10 annuleren door er een stempel op aan te brengen met volgende tekst : «Geldig voor het net van de provincie West-Vlaanderen tot...» of «Geldig voor het net van de provincie Luik tot...» ; de aan te duiden datum is deze van de laatste verblijfsdag.

De houders van een familiëdienstvrijkaart kunnen eveneens van de boven vermelde maatregel genieten, maar dan door het annuleren, met dezelfde stempel, van het vak nr. 30.

Indien u bijgevolg uw vakantie wenst door te brengen in «Zonnebloem» of «Annette et Lubin», vergeet dan niet de vakken 10 en 30, waarvan hierboven sprake, vrij te houden, als u tenminste wenst gebruik te maken van de speciale vervoerfaciliteiten.

GECOMBINEERDE BILJETTEN N.M.B.S. - N.M.V.B.

Vanaf 30.3.1985 waren de eerste gemeenschappelijke tickets N.M.B.S.-N.M.V.B. in alle stations van ons land beschikbaar. Voorlopig worden deze tickets alleen voor toeristische bestemmingen aangeboden. Dat werd medegedeeld door de h. Herard, directeur-generaal, tijdens een persconferentie op 26.3.1985 op het Vakantiesalon te Brussel, waar de N.M.V.B. met een stand aanwezig was.

Volgens de h. directeur-generaal is het toerisme met gebruik van het openbaar vervoer een werkelijkheid geworden, ook voor plaatsen die niet rechtstreeks met de trein te bereiken zijn. Dank zij de nieuwe biljetten wordt b.v. de N.M.B.S.-formule «Een mooie dag te...» uitgebreid

tot toeristische centra zoals Damme, het domein Planckendaël (nabij Mechelen), het Brugse Boudewijnpark, de Grotten van Han-sur-Lesse, enz. Voor bezoeken aan Brussel, Antwerpen, Gent en Luik zijn er eveneens toeristische biljetten beschikbaar, dit in samenwerking met de plaatselijke maatschappijen voor intercommunaal vervoer.

De h. De Croo, Minister van Verkeerswezen en P.T.T., zei tijdens deze persconferentie dat het enig biljet «trein + bus» of «trein + tram» binnen een jaar of twee voor het hele openbaarvervoernet zal kunnen ingesteld worden.

ACTIE st.-valentijn

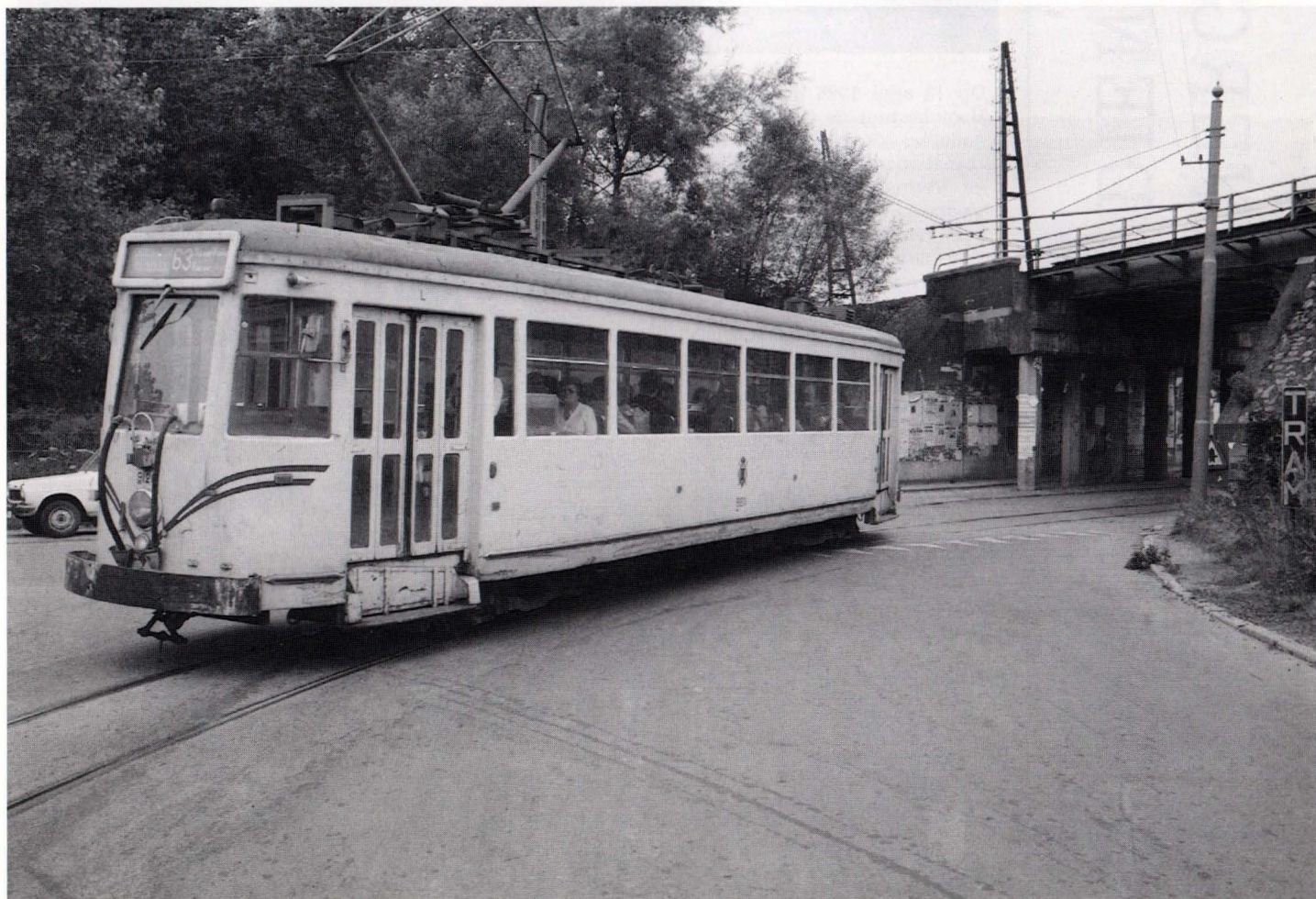
In het kader van het «Jaar van het Openbaar Vervoer» en van het honderdjarig bestaan van de Buurtspoorwegen organiseerde de N.M.V.B. een promotionele actie met St.-Valentijn. Deze actie stond onder het patronaat van het Ministerie van Verkeerswezen en het Ministerie van Landbouw (via NDALTP = Nationale Dienst voor de Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten).

Op dinsdag 12 februari werden bloemen en planten aan de reizigers aangeboden, een vriendelijk gebaar waartoe ook andere openbaar-vervoer-maatschappijen overgingen.

De N.M.V.B. maakte van die gelegenheid gebruik om haar reizigers te danken voor hun medewerking bij de enquêtes die worden gevoerd om een beter inzicht te krijgen in hun reisbehoeften. Tevens wordt toch ook gehoopt dat een en ander het gebruik van het openbaar vervoer zal aanwakkeren.



Motorrijtuig type S te Fontaine-l'Évêque.



DE JAARVERGADERING VAN DE ALGEMENE DIENST VOOR VEILIGHEID



Op 18 april 1985 ging op het Hoofdbestuur de jaarlijkse vergadering door van de Algemene Dienst voor Veiligheid, Hygiëne en Verfraaiing van de Werkplaatsen. Vele vertegenwoordigers van de winnende ploegen voor periodes zonder ongeval met werkverlet waren aanwezig.

Aan de eretafel hadden plaats genomen : de hh. Denison, voorzitter, en Breyne, ondervoorzitter van de Raad van Beheer, Henrard, directeur-generaal, Pourveur, Vanderfaeillie, Van Wesemael, Mornard, Keygnaert, directeurs, en Vervaeet, gewestelijke directeur.

De h. Van Wesemael sprak als volgt de aanwezigen toe :

Wanneer wij de cijfers van ons jaarverslag overlopen, moeten wij in vergelijking met de uitslagen van 1983, een verontrustende verslechting van de toestand vaststellen.

Het totaal aantal ongevallen met werkverlet bedraagt 301 voor de loontrekkenden, tegenover 258 in 1983 en 254 in 1982. Bijgevolg is een stijging van nagenoeg 16,7 % vast te stellen in vergelijking met vorig jaar en van 18,5 % met twee jaar geleden.

Wij tellen 5,2 ongevallen met werkverlet per jaar en per 100 arbeiders. Dit is veel. Het zijn de minst gunstige resultaten sedert 10 jaar. Men moet zelfs tot 1956 gaan om een hogere coëfficiënt te vinden. Die bedroeg toen 5,6.

In 1949 hadden wij een coëfficiënt van 8,1 ongevallen met werkverlet per 100 agenten. Dit cijfer heeft zich met de jaren langzamerhand verbeterd om te komen tot een minimum van 2,1 in 1966. Sedert die tijd is het steeds gestegen met soms een kleine stilstand in zijn geleidelijke toename.

Het is dus hoog tijd om in te grijpen, daar waar de toestand verslechterd is.

Wij denken vooral aan de dienst van de Werkplaatsen waar het aantal ongevallen met werkverlet met 41 % toegenomen is en aan de dienst van de Beweging waar de toeneming 6,7 % bedraagt. Voor de dienst Wegen en Werken is de toestand bijna status-quo gebleven.

Wanneer wij het totaal aantal ongevallen, met en zonder werkverlet, nagaan, constateren wij dezelfde evolutie.

Wij mogen bijgevolg tot de gevolgtrekking komen dat de ongevallen zwaarder waren in 1984 : het per-

centage van de ernst, rekening houdend met de forfaits voor bestendige arbeidsongeschiktheid en doden, is van 1,23 in 1983 tot 1,59 in 1984 gestegen, dus een verhoging van 29,2 %. Zoals in 1983 waren er in 1984 geen doden.

Sommigen zullen wel zeggen dat wij minder geluk hadden in 1984. Wat mij betreft, ik ben ervan overtuigd dat een zekere verslappung in de oplettendheid en in de waakzaamheid zich hier en daar heeft voorgedaan. Het beste bewijs daarvan is dat zekere Groepen er toe gekomen zijn hun schitterende resultaten nog te verbeteren en andere hun toestand te behouden.

Er is dus een schaduwzijde, maar er werden ook merkwaardige resultaten bekomen. De Groep Oost-Vlaanderen is er in geslaagd slechts één ongeval met werkverlet te boeken voor het dienstjaar 1984 en de Groep West-Vlaanderen heeft haar ongevallen met de helft verminderd.

Een hartelijke proficiat ook voor de ploegen die de recorddempels overschreden hebben :

2 ploegen hebben de 1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet bereikt ; 1 ploeg de 2.000 dagen ; 1 ploeg de 4.000 dagen en 2 ploegen de 8.000 dagen.

Om dit overzicht te eindigen, vermelden we nog de ongevallen op de weg naar het werk : wij tellen er 51 in 1984, waaronder 10 zonder werkverlet, tegen 55 in 1983, waaronder 12 zonder werkverlet. Dit is een lichte verbetering.

Als besluit wil ik u zeggen dat wij alle middelen zullen inzetten om, daar waar het nodig is, de toestand terug te verbeteren.

Voorzitter Denison en onder-voorzitter Breyne spraken vervolgens beurtelings in het Frans en het Nederlands de aanwezigen toe.

Het is me werkelijk aangenaam deze vergadering voor te zitten en aan de laureaten van onze veiligheidswedstrijden beloningen uit te reiken.

De resultaten van het jaar 1984 zijn minder goed dan deze van 1983, zoals de h. Directeur Van Wesemael u zo juist in cijfers heeft uitgedrukt. Niettemin is het soms goed even te blijven stilstaan bij de resultaten opgetekend gedurende een langere periode.

Het was op 21 februari 1949 dat de Raad van Beheer de beslissing trof veiligheidsdiensten op te richten bij de N.M.V.B. nog voor de reglementering, die heden ten dage de veiligheid, de hygiëne en de verfraaiing van de werkplaatsen verzekert, door de regering bij wet werd voorgeschreven.

Gedurende deze periode van 1949 tot en met 1984 werden er in totaal

10.601 arbeidsongevallen met werkverlet opgetekend voor de loontrekkende arbeiders van onze exploitatiegroepen.

In 1949 bedroeg het aantal ongevallen met werkverlet voor 100 loontrekkende arbeiders 8,1. Indien we ditzelfde aantal hadden behouden gedurende deze hele periode dan zouden we 9.739 ongevallen met werkverlet meer hebben opgetekend, dus bijna tweemaal zoveel.

Dit is een indrukwekkend cijfer, dat spreekt voor zichzelf.

Namens de leden van de Raad van Beheer en mijzelf stel ik het op prijs al degenen te danken die in deze voorbije jaren hebben bijgedragen tot de bevordering van de veiligheid bij de N.M.V.B.

Op de stichtingsvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid zei de toenmalige inspecteur-generaal, de h. Van Lul :

«De ingewikkeldheid van het voorkomingsprobleem zal wel aan niemand ontsnappen daar zijn oplossing dikwijls afhangt van een serie factoren vreemd aan de goede wil van degenen die er zich ten volle voor inzetten».

Sedert die tijd hebben wij kunnen vaststellen dat deze bewering juist is. Indien wij de oorzaken van technische, medische en organisatorische aard, eventuele bronnen van ongeval, kunnen beïnvloeden, blijft de menselijke factor immer de steen des aanstoots.

Heel wat factoren buiten de be-

roepssfeer hebben een invloed op het menselijk handelen : materiële, familiale en sociale zorgen.

Naast de technische, medische en sociologische actie moet opnieuw een voorkomingsprogramma gelanceerd worden, gesteund op voorlichting, overreding en motivatie.

Dank zij deze propaganda werden de zorgeloze, onverschillige of fatalistische arbeiders opgeroepen tot maximale medewerking aan de verwezenlijking van het gemeenschappelijk doel, namelijk de strijd tegen het ongeval.

Men weet dat de actieve propaganda op een voortdurende actie zal berusten. Elke gedane inspanning ter overreding moet volgehouden en herhaald worden om doeltreffend te blijven, want gewinning leidt tot eentonigheid en verzwakt de waakzaamheid.

Het is juist deze waakzaamheid die de grote bondgenoot is in de strijd voor het behoud van de fysische integriteit.

Die waakzaamheid mag echter niet uitsluitend het resultaat zijn van een permanente en bewuste inspanning van degenen die zich volledig inzetten voor de veiligheid. Het gaat erom de middenweg te vinden tussen de overtuigden en de minder overtuigden in een op preventie gerichte sfeer.

Men moet het wederzijdse vertrouwen in de bezorgdheid van elkeen voor het gemeenschappelijk doel aanmoedigen. Alles hangt af van de

goede wil van de belanghebbenden, zoniet blijft, zelfs een officiële tekst, een dode letter.

Mijne Heren,

Ik doe vandaag een nieuwe oproep opdat u zich niet zoudt laten ontmoedigen in deze strijd tegen de arbeidsongevallen.

Zelfs wanneer wij een periode met minder goede resultaten doormaken, dan nog moeten wij ons blijven inzetten opdat onze actie zich zou voortzetten met een edelmoedige doel :

Onze arbeiders en al degenen die hun dierbaar zijn te vrijwaren van elk fysisch en moreel leed.

Na deze toezeggingen werden de verrassingspremies aan de winnende ploegen voor perioden zonder ongeval met werkverlet uitgereikt. Premies aan de laureaten van de wedstrijden tussen de Groepen gingen naar de dienst BEWEGING van Oost-Vlaanderen, de dienst WEGEN EN WERKEN, van West-Vlaanderen en de dienst WERKPLAATSEN van Namen-Luxemburg.

De trofee VOORZITTER GRAAF LOUIS DE LICHTERVELDE voor het behalen van de laagste algemene ongevalcoëfficiënt kwam voor de 10e maal in de handen terecht van de afgevaardigden van de Groep Oost-Vlaanderen, aangevoerd door de h. Vervaet, gewestelijk directeur.

De plechtigheid werd met een gezellige receptie beëindigd.



NAMEN, STAD AAN DE MAAS

Namen ligt in het Maasdal, in de kalk-schieferstreek, op de eerste uitloper van de Belgische Ardennen. De bakermat van de stad is de «Champeau», de driehoek gevormd door de samenvloeiing van Samber en Maas.

De geografische ligging van Namen maakt er een belangrijk strategisch punt van. Namen is dan ook de enige versterkte stad die 2000 jaar lang vrijwel ononderbroken van krijgskundig belang is geweest.

Reeds ten tijde van de Romeinse veroveringen bestond er een Galisch oppidum. Tijdens de Pax Romana zwerfde de stad van de hoogte van de «Champeau» uit naar het onderliggende dal.

In de vroege middeleeuwen was Namen een bestuurlijk onderdeel van het Heilige Keizerrijk en werd het spoedig het Graafschap Namen.

In de 10de eeuw verrees er een burcht op de rotspiek (waar nu de donjon staat), waarvan de toegang door een diepe gracht werd versperd. Tijdens de middeleeuwen werd ze talloze malen belegerd.

In 1488 werd ze voor de eerste keer met kanonnen beschoten en werden sommige muren omvergehaald.

Toen liet Maximiliaan van Oostenrijk een walmuur bouwen die tegen zwaar geschut bestand was. Al spoedig kwam daar een tweede omwalling rond en zo ontstond de eerste kern van wat later de citadel zou worden.

Die citadel was eigenlijk niets anders dan een ingegraven vestingwerk waarin de manschappen in kazematten woonden, ondergrondse ruimten die weinig gemakken boden maar tenminste bomvrij waren.

Deze nieuwe versterking werd in 1577 ingenomen door Don Juan, die er de basis voor de «Reconquista» van ons land na de opstand tegen de Spanjaarden van maakte.

In 1692 kwam Lodewijk XIV met zijn hofhouding en zijn leger het beleg slaan voor Namen dat hij na een maand veroverde. Vauban, 's konings krijgswaarkundige, verbouwde het Naamse bolwerk volledig van 1692 tot 1695.

Namen werd door de bondgenoten heroverd na twee maanden zwaar beleg, in 1701 kwamen de Fransen terug en uiteindelijk viel de stad aan Oostenrijk bij het Verdrag van Utrecht in 1713.

Krachtens het Barrièretraktaat van 1715 werd Namen een Hollandse garnizoenstad binnen de Oostenrijkse Nederlanden. De Hollanders kwamen dus terug en maakten van de citadel een geduchte vesting.

In 1746 werd ze belegerd door de troepen van Lodewijk XV.

In 1815, bij het ontstaan van het Koninkrijk der Nederlanden, namen de Hollanders de versterking weer in en herbouwden ze volledig, doch op het grondvlak van de oude wallen. De vesting kreeg daarbij haar huidige gedaante.

Toen de citadel niet langer van militair belang was, werd alleen maar een stuk van 8 ha voor het leger behouden en werd de rest in 1893 aan de stad afgestaan om er naar de persoonlijke wens van Leopold II een groot park voor de toeristen van te maken.

Daarbij werd op de zuidelijke flank de «Route Merveilleuse» aangelegd en in 1904 opengesteld door de toekomstige koning Albert en prinses Elisabeth.

Namen werd opnieuw door de vijand ingenomen in 1914 en 1940. Ten slotte, op 27 april 1975, na een militaire bezetting van 2000 jaar, werd het domein officieel aan de stad Namen overgedragen.

Nu de citadel voorgoed burgerlijk is geworden, staat ze voor iedereen open met haar prachtig park, een netwerk van onderaardse

gangen en zalen, gebouwen en vestingwerken die cultureel en artistiek zeer belangwekkend zijn.

De toerist wordt er goed verzorgd. Hij vindt er wegwijzers en praatpalen die hem door het domein geleiden, en allerlei tentoonstellingen. De afdaling met fakkels in de uitgestrekte souterrains is het hoogtepunt van het bezoek. Verder zijn er een interessant wapenmuseum en een provinciaal bosmuseum. In het seizoen kan men zich met de kabelbaan naar de citadel laten hissen.

De prettige Maasstad Namen, stad van «Li Bia Bouquet» (oud volkslied), gaat ook trots op haar rijke folklore en legenden: het koninklijk genootschap Moncrabeau telt onveranderlijk zijn veertig leden, «Molons» genaamd, de stellers gaan nog steeds uit met hun «Mélans» en «Avresses», en Namen heeft ook zijn legendarische potsenmaker, Jean-Biétrumé Piccar, de Waalse tegenhanger van Tijn Uilenspiegel.

Als vaderstad van Félicien Rops, bezit Namen zijn Ropsmuseum, maar ook tal van andere, zoals het oudheidkundig museum, het op twee na grootste van Europa, het De Croix-museum met collecties schilderijen, beeldhouwwerken en siervoorwerpen uit de 18de eeuw, het museum van de oude Naamse kunst, dat van de schat van Oignies, een uniek geheel in België

van middeleeuws goudsmeedwerk, vervaardigd door broeder Hugo van Oignies, het diocesaan museum en ten slotte het Afrikaans museum.

Maar er is nog meer weggelegd voor de wandelaar in Namen: de rustige oude handelswijken met de Fontein van de Engel, de markten, het pleintje van de groentenmarkt, een bakken van frisheid aan de voet van de Sint-Janskerk.

De stad baadt in een feestelijke atmosfeer bij de grote feesten van Wallonië, ze heeft een motorcross, ze houdt watersteekspelen en ze ontsteekt vreugdevuren. Maar Namen is ook een stad waar de cultuur wordt bevorderd: ze bezit een Maison de la Culture, een schouwburg, tentoonstellingsruimten, een totaal herboren oud Arsenaal, de universitaire faculteiten Notre-Dame de la Paix.

Al deze aantrekkelijkheden, buiten dan nog het vermaarde casino in een omgeving van bomen en rotsen, maken van Namen een stad waar men graag vertoeft, ook al omdat men er de plaatselijke specialiteiten kan proeven in restaurants die echte tempeltjes van de gewestelijke gastronomie zijn.

De N.M.V.B. heeft in Namen een zeer uitgebreid stadsnet. Vanaf het station zijn alle wijken en buitenwijken met de bus vlot te bereiken. En ook het omliggende, met vele mooie landschappen en schilderachtige dorpjes, kan men met de bussen van de N.M.V.B. bezichtigen.

De «Pont des Ardennes».



**NAMEN
STADSAUTOBUSSEN
VERTREK :
voor het NMBS-station**

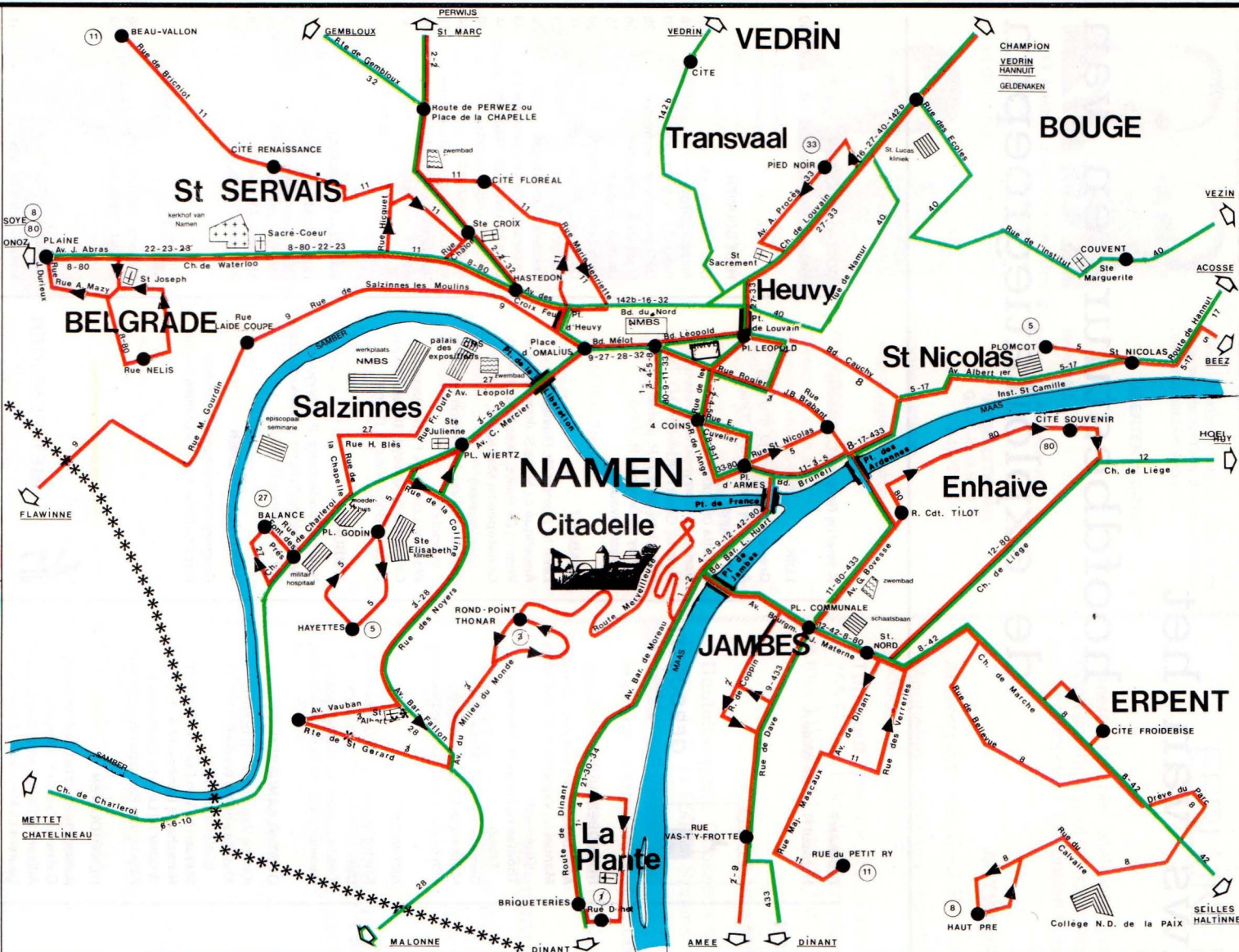
FILM N°	LIJN N°
1	NAMEN - LA PLANTE 919
1	NAMEN - WEPION (FOOZ) 919
2	JAMBES (AMEE) - ST-MARC 921
3	NAMEN - CITADEL 924
3	CIRCUIT DE LA CITADELLE 925
4	NAMEN - PROFONDEVILLE 919
	956
5	NAMEN (HAYETTES) - BEEZ 923
8	BELGRADE - ERPENT 929
9	JAMBES (AMEE) - FLAWINNE 930
11	JAMBES (VELAINE) - ST-SERVAIS (B. VALLON) 932
27	NAMEN (BALANCE) - CHAMPION - VEDRIN 949
28	NAMEN - MALONNE - FLOREFFE 950
33	NAMEN - PIED-NOIR 955
80	BELGRADE - JAMBES (SOUVENIR) 929

stadslijnen

**AUTOBUSSEN VAN
DE REGIO NAMEN
VERTREK :
busstation**

FILM N°	LIJN N°
2	NAMEN - UPIGNY - PERWIJS 920
6	NAMEN - MALONNE (MALPAS) 927
6	NAMEN - METTET 927
10	NAMEN - CHATELINEAU 931
12	NAMEN - HOEI 933
16	NAMEN - HANNUIT 938
17	NAMEN - ACOSSE 939
21	NAMEN - MAREDSOUS 943
22	NAMEN - FLORIFFOUX - SOYE 944
28	NAMEN - ISNES 945
23	NAMEN - ONOZ - VELAINE 945
30	NAMEN - BOIS-DE-VILLERS 952
32	NAMEN - GEMBOLOUX 954
34	NAMEN - ANNEVOIE - DINANT 956
40	NAMEN - GELBRESSEE - VEZIN 970
42	NAMEN - FAULX - SEILLES 972
142b	NAMEN - GELDENAKEN 142b
433	NAMEN - MONT - DINANT 433

streeklijnen



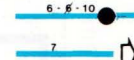
STADSNET VAN NAMEN



GRENS VAN HET EENHEIDSTARIEF

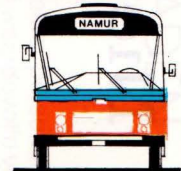
DIENSTEN GEËXPLOITEERD MET AUTOBUSSEN

EINDPUNT VAN DE LIJN OF RICHTING



av. de Stassart 12

**N
M
V
B**



TEL: (081) 22.47.47

Nieuws van het hoofdbestuur en van de exploitatiegroepen



AANWERVINGEN

HOOFDBESTUUR

Batta A., opsteller
Mathelart E., licentiaat in de rechten

BRABANT

Englebert G., opsteller

LIMBURG

Smeets P., meestergast 1e kl.



MUTATIES

HOOFDBESTUUR

Boute C., opsteller
Soupart R., controleur A.D.

OOST-VLAANDEREN

Legein R., 1e keurarbeider
Vanackere M., opsteller
Wittebrood D., opsteller

HENEGOUWEN

Ottevaere J.-M., onderbureauchef



HUWELIJKEN

OOST-VLAANDEREN

Baeyens R. en Van Heygen K.
Deblauwe H. en Lintermans R.

HENEGOUWEN

Lebon M. en Brux C.
Lucas J.-L. en Rousseau D.
Van den Houdt D. en Vermeulen S.

BRABANT

Hernaut R. en De Wilde A.



GEBORTEN

HOOFDBESTUUR

Annabelle bij Somers A.-L. (Ternat)
Manuel bij Vigneron J.-M. en Defays F.
(Rixensart)
Thomas bij Favay M. (Montigny-le-
Tilleul)
Denis bij Petre G. (Molenbeek)
Mathieu bij Boute C. (Kortrijk)
Tim bij Collage C. (Geraardsbergen)

ANTWERPEN

Kristof bij Van Opstal G. (Hulshout)
Dave bij Van den Bosch (Merksem)
Yoe bij Lyppens J. (Brasschaat)
Dennis bij Van de Walle B. (Kapellen)

OOST-VLAANDEREN

Kim bij Van Acker J. (Lochristi)
Annelies bij De Winne E.
(Letterhoutem)
Stefaan bij Van Damme M. (Gent)
Natasha bij Lambrecht A. (Evergem)
Wouter bij Leus H. (Oosterzele)
Filip bij Van Raemdonck G. (Temse)

HENEGOUWEN

Audrey bij Stoquart C. (Frameries)
Celine bij Gadre P. (Bergen)
Allison bij Deboever L. (La Louvière)
Laurent bij Meunier P. (Lodelinsart)
Melanie bij Andry R. (Sars-la-Bruyère)
Christelle bij Dri J.-P. (Pont-à-Celles)
Lydie bij Lempereur G. (Charlerloi)
Jessica bij Ypersiel G. (Trivières)
Christelle bij Drobisz J. (Anderlues)
Michael bij Broodhuys S. (Fontaine-
L'Évêque)
Gregory bij Tahon M. (Anderlues)
Jimmy bij Bouckhuys J.-M. (Kain)
Julien bij Marcoux Fr. (Leers et
Fosteau)
Mathieu bij Soyez Ch. (Eugies)

NAMEN-LUXEMBURG

Delphine bij Ratz L. (Tintigny)
Melanie bij Croon Y. (Wépion)
Davina bij Trefois F. (Velaine)
Valentine bij Gillain P. (Andenne)

Kristel bij Rorsvort C. (Gesves)

LUIK

Gregory bij Lebeau M. (Faimes)
Audrey bij Fraussen M. (Grâce-
Holloigne)
Laetitia bij Dubois C. (Seny)
Daniel bij Klarzynski D. (Bressoux)
Julie bij Gilles P. (Grivegnée)
Patrick bij Jans J.-P. (Saive)
Fanny bij Gregoire B. (Olne-
Nessonvaux)

BRABANT

Leen bij Peeters W. (Tienen)
Angelique bij Maes S. (Kessel-Lo)
Wim bij De Rick L. (Kessel-Lo)
Christophe bij Marteau G.
(Geldenaken)
Caroline bij Van den Bergh W.
(Aarschot)
Ward bij Lemmens P. (Boutersem)
Catherine bij Dassy L. (Jette)
Sofie bij Borremans D. (Ternat)

LIMBURG

Nele bij Vandenberg P. (Tongeren)
Sylvia bij Huybrechts J. (Herck-de-Stad)
Evi bij Buttiens D. (Alken)

WEST-VLAANDEREN

Gregory bij Vantomme D. (Kortrijk)
Enzo bij Dewulf M. (Oostende)



MET PENSOEN

Dienst-
jaren

HOOFDBESTUUR

Chevaillier J., dienstchef 2e kl. 36
Van Belleghem B., adj.-eerste
inspect. 42

ANTWERPEN

Van den Bosch J.-B., AB best.-ontv. 36
Schoenmakers C., AB best.-ontv. 28
Jacobs A., AB best.-ontv. 34
Bertels F., AB best.-ontv. 38
Iwens A., AB best.-ontv. 36

OOST-VLAANDEREN

Persijn G., dienstchef 2e kl. 40

HENEGOUWEN

Dieu G., gesch. arb. 1e kl. 39
André A., brigadier 36
Blariau M., 1e gesch. arb. 30
De Timmerman M., bestuurder 26
Ingelbien A., ontvanger 36
Liesse A., keurarb. 15
Blondiaux A., hoofdontv. 30
De Taeye L., AB best.-ontv. 31
Selvais A., AB best. 33
Delabelle N., ontvanger 25
Delbende G., bewegingsagent 33
Lemal M., voorb. v.h. materieel 34
Lefevre M., AB best.-ontv. 40
Allard A., gesch. arb. 34
Van Droogenbroeck J.-B., ontvanger 23
Vandevelde J., AB best.-ontv. 39
Hastir E., ontvanger 32

NAMEN-LUXEMBURG

Hubert D., AB best.-ontv. 35
Eloy P., dienstchef 2e kl. 40
Laloux F., insp. bew. 40
Misson L., AB best.-ontv. 38
Bougelet A., 1e keurarb. 39

LUIK

Majean L., AB best.-ontv. 36
Debay L., 1e keurarb. 39

BRABANT

Lorge J., AB best.-ontv. 41
Bellens H., AB best.-ontv. 26
Haus M., AB best.-ontv. 39
Storms L., AB best.-ontv. 36
Roeseams A., keurarb. 1e kl. 32

LIMBURG

Nijs C., gesch. arb. 25
Vanspauwen J., werkman 1e kl. 43
Poelmans J.-J., AB best.-ontv. 38

WEST-VLAANDEREN

Carlier A., AB best.-ontv. 26
Margot J., AB best.-ontv. 37
Van Wijsberghe J., AB best.-ontv. 38

MOOIE LOOPBANEN



M. Haus Brabant
van 01.08.41
tot 01.04.80

J.-B. Van den Bosch Antwerpen
van 01.11.41
tot 01.03.78



A. Ingelbien Henegouwen
van 19.11.40
tot 01.04.80

J. Lorge Brabant
van 11.10.40
tot 06.09.82



J. Margot West-Vlaand.
van 17.06.46
tot 12.03.83

D. Hubert Namen-Luxemb.
van 18.06.45
tot 01.08.80



P. Eloy Namen-Luxemb.
van 11.09.40
tot 01.07.80

L. Mandiaux Henegouwen
van 28.02.42
tot 23.05.77



R. Foret Henegouwen
van 23.09.48
tot 31.01.85

L. Storms Brabant
van 03.04.41
tot 01.03.77



F. Laloux Namen-Luxemb.
van 15.02.45
tot 28.02.85

G. Dieu Henegouwen
van 19.11.40
tot 01.04.80

STERFGEVALLEN

«Onze Buurtspoorwegen» deelt in de rouw van de families die een van hun dierbaren hebben verloren.

AGENTEN IN DIENST

Leeftijd

BRABANT

Meeus, G., AB best.-ontv. 43

BEGUNSTIGDEN G.V.K.-K.U.B.-K.V.I. K.S.H.-C.A.O.

HOOFDBESTUUR

Vander Bruggen J., controleur A.D. 76

ANTWERPEN

Balemans J., gesch. arb. 77
Herrijgers J., AB best.-ontv. 74
Claessens K., gesch. arb. 78
Embrechts J., gesch. arb. 1e kl. 85
Delcroix G., gespec. arb. 72
Van Den Broeck J., AB best.-ontv. 65

OOST-VLAANDEREN

Heirwegh R., AB best.-ontv. 62

HENEGOUWEN

Roelens H., gesch. arb. 1e kl. 75
Dubois A., gesch. arb. 80
Massin H., ontvanger 68
Dèquennes M., keurarb. 71
Guyaux F., ontvanger 80
Destrais A., o. bureauchef 67
Vilain H., AB best. 66
Vanneste P., maneuver 79

NAMEN-LUXEMBURG

Damilot Th., AB best.-ontv. 50
Mottard E., el. geleider 94
Jaumotte A., 1e gesch. arb. 60

LUIK

Huhn H., AB best.-ontv. 83
Servais R., AB best.-ontv. 72

BRABANT

Tree J., brigadier 63
Van Pee R., 1e leermeester AB 62
Van der Stelt K., controleur 80
Walravens P., ploegbaas 83
Van Cleynebreugel L., ontv. 83
Guillaume A., AB best.-ontv. 65
De Smet P., ontvanger 74
Van Lier H., 1e controleur 76
Balty A., gespec. arb. 68
Gewelt A., machinist 91
Lerminiaux J., gesch. arb. 1e kl. 70
Keyen H., AB best.-ontv. 61
Van der Pooten Ph., AB best.-ontv. 75
Van Geit S., baanwerker 88
Claes L., remmer-baanw. 85

LIMBURG

Webers S., ontvanger 81
Hermans J., gesch. arb. 81

WEST-VLAANDEREN

Laverge A., AB best.-ontv. 68
Bearelle J., AB best.-ontv. 81
Beuten H., gesch. arb. 1e kl. 77
De Brouwer G., AB best.-ontv. 77
Huyghe M., AB best.-ontv. 85

EERLIJKE DADEN

De hieronder per stelplaats vermelde personeelsleden hebben aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigd, gevonden tijdens hun dienst.

ANTWERPEN

Antwerpen : Van Beek R. (brieventas + 1.200 F).

Mechelen : Van Poyer (geldbeugel + 822 F), Geens J. (geldbeugel + 2.550 F).

Turnhout : Melis P. (brieventas + 900 F), Willems J. (tas + 755 F), Van Dijk F. (brieventas + 16.000 F + spaarboekje met 115.000 F), Van de Pol J. (brieventas + 709 F).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen : Goossens M. (5000 F + cheques), De Ridder J.-P. (1.550 F), Spaens J. (2.400 F), Van Daele R. (2.150 F).

Hamme : Vermeersch J. (1.000 F).

St.-Niklaas : Moens L. (1.901 F).

HENEGOUWEN

Charleroi : Maenhout A. (brieventas + 335 F).

La Louvière : Motta C. (damestas + 1.650 F), Maenhout W. (damestas + 362 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Ermeton : Mathot F. (geldbeugel + 700 F + coupon kasbon van 4.500 F).

Florennes : Sandri H. (geldbeugel + 5.147 F + 124 FF).

Malonne : Bertholet J. (geldbeugel + 522 F).

LUIK

Eupen : Radermacher (brieventas + 560 F), Van Hauten (brieventas + 24.500 F).

Warzée : Colinet (geldbeugel + 814 F).

BRABANT

Dilbeek : Van den Driessche (damestas + 1.650 F + bankkaart + documenten), Stockmans J. (handtas + 2.652 F + bankkaart).

Haacht : Dekimpe A. (geldbeugel + 5.000 F + 25 FL + documenten).

LIMBURG

Hasselt : Steegmans T. (handtas + 1.677 F), Trippaers A. (brieventas + 1.034 F).

Lanaken : Cielen K. (handtas + 1.613 F), Bosmans P. (brieventas + 2.150 F).

De persvoorstelling van de magnetische Z-kaart



Op 1 maart 1985 werd op «Flanders' Technology International» het nieuwe perceptiesysteem, door de N.M.V.B. in samenwerking met de firma Prodata ontwikkeld, aan de pers voorgesteld. Voerden er het woord : de HH. De Croo, Minister van Verkeerswezen en P.T.T., Breyne, ondervoorzitter van de Raad van Beheer van de N.M.V.B. en Hauwaert, voorzitter van de Raad van Beheer van Prodata.

Uit de toespraken is gebleken dat eerlang op de autobussen van de N.M.V.B. in sommige testgebieden een magnetische Z-kaart de alom gekende Z-kaart zal vervangen.

De magnetische Z-kaart, in feite een kredietkaart vergelijkbaar met andere systemen van elektronische betaling zoals Bancontact en Mister Cash, heeft tot hoofddoel de stilstandtijd aan de haltes te verminderen en het busvervoer dus sneller te laten verlopen. Het werk van de chauffeur zal een verschuiving ondergaan. Hij zal zich minder met de gewone inning van gelden moeten bezighouden

zodat hij de vrijgekomen tijd zal kunnen besteden aan echt dienstbetoon t.o.v. de reizigers. Valt het experiment in de proefstreken mee, dan wordt de magnetische Z-kaart mettertijd tot het hele N.M.V.B.-net uitgebreid.

In zijn honderdste bestaansjaar lijkt de N.M.V.B. volop de elektronische toer te willen opgaan. Een eerste stap werd al gezet op 14 januari jl., toen op nationaal vlak de Z-kaart en het zone-tarief werden ingevoerd.

Daarmee werd de basis gelegd voor een tarifiering gericht op de harmonisatie van prijzen en vervoerbewijzen over het hele grondgebied, in steden en provincie.

De invoering van de magnetische Z-kaart is nu de volgende stap. Aan de opzet gingen verschillende voorstudies vooraf. Uiteindelijk kreeg de Belgische firma Prodata, die eerder reeds meewerkte aan Bancontact en Mister Cash, en diverse soorten elektronische kassa's uitbracht, de opdracht een elektronisch betalingssysteem toepasbaar op autobussen en trams uit te werken.

Mensen van Prodata dienden een toestel te vervaardigen zoals er nog geen op de wereldmarkt voorhanden is. Het apparaat moest compact zijn, tegen o.a. hevige schokken (putten in de weg, bij bruusk remmen) bestand zijn en een eenvoudige kredietkaart uiterst vlug en precies kunnen verwerken.

In die opdracht is men geslaagd.

Hoe werkt nu een en ander in de praktijk ?

De busreiziger dient zich vooreerst een kredietkaart of Z-kaart van het type ISO (Europese norm) aan te schaffen. Deze kaart is voorzien van een magnetische strook bevattende alle gegevens over haar identificatie zoals soort kaart, geldigheidsduur en waarde. Bij het opstappen stopt de reiziger de kaart in de ontwaarder. De ontwaarder leest de gegevens van het magneetspoor en vermindert de waarde van de kaart in functie van het aantal zones door de klant geselecteerd. De prijs van de rit wordt dus van de kaart afgetrokken.

Op de rugzijde van de kaart is er een thermische laag aangebracht voor het afdrukken van allerlei informatie, zoals de saldowaarde van de kaart en alle informatie nodig voor de controle.

In een eerste fase zullen deze toestellen alleen op de bussen en trams te vinden zijn. Als gevolg hiervan zullen de kaarten die verkocht worden buiten de bus een vaste waarde hebben. Om de reiziger toe te laten zelf het bedrag te bepalen dat hij ineens wenst te investeren in een «kredietkaart openbaar vervoer», wordt op dit ogenblik een ander toestel ontwik-

keld ten behoeve van de voorverkooppunten. Dan zal het ook mogelijk worden de voorverkopers te voorzien van kaarten welke op vraag van de klant kunnen opgevuld worden met een zeker bedrag.

Uiteraard zullen de busbestuurders de reizigers helpen vertrouwd te geraken met het nieuwe systeem. Het spreekt vanzelf dat de busbestuurder hiervoor zelf de nodige scholing zal krijgen. Bovendien zal het aanvankelijk mogelijk blijven op conventionele wijze zijn busticket aan te schaffen.

Belangrijk is verder dat alle gegevens van de kaart-ontwaarders worden verzameld om naar de centrale computer te worden doorgestuurd, waar ze verwerkt worden. Dit alles maakt, naast de betere service aan de klant door een vlotter en sneller vervoer, een efficiënter beheer van het hele net mogelijk. Via de centrale computer zal men immers kijk hebben op onder meer de bezettingsgraad zone per zone, het aantal reizigers per zone, de ontvangsten op iedere buslijn afzonderlijk, enz.

Wanneer precies met de buskredietkaarten zal worden van, wal gestoken werd op de persconferentie nog niet duidelijk gemaakt. De apparatuur moet nog in de bussen worden gemonteerd en getest. Hopelijk zal er tegen het eind van het jaar in de testgebieden gestart kunnen worden.

Vermelden we ten slotte dat in Nederland een analoog systeem zal worden ontwikkeld ten behoeve van het volledig openbaar vervoernet.



groep oost-vlaanderen

3000 dagen zonder ongeval - ploeg nr 2 - beweging hamme - rupelmonde

Op 23.3.1985 werden in het vakantiehuis «Zonnebloem» te Nieuwpoort de 3000 dagen zonder ongeval met werkverlet gevierd van ploeg nr. 2 - Beweging Hamme - Rupelmonde.

De h. Timmerman R., beheerder van de N.M.V.B. en de h. De Cuyper G., lid van het Comité van Toezicht, luisterden de feestviering op met hun aanwezigheid.

De h. Van Canneyt, veiligheidschef van Oost-Vlaanderen, verwelkomde in zijn openingstoespraak de aanwezigen en feliciteerde de ploeg met het behalen van dit prachtige resultaat.

Daarna nam de h. Crombeen, onderbureauchef van de Algemene Dienst voor Veiligheid, het woord. Hij sprak vol lof over de feestvierende ploeg en merkte op dat door dit mooie resultaat veel leed, eigen aan een ongeval, kon worden vermeden. Vervolgens drukte de h. Vervaeet, gewestelijk directeur, zijn waardering uit over de ploeg. Eveneens sprak hij met fierheid over de overige ploegen die samen met de feestvierende ploeg in 1985, het jaar van het 100-jarig bestaan van de N.M.V.B., voor de 10e opeenvolgende maal de trofee «Voorzitter Graaf Louis de Lichtervelde», voor het behalen van de laagste algemene ongevalencoëfficiënt, in ontvangst zullen mogen nemen. Dit is een unicum in de geschiedenis van de N.M.V.B.

Ten slotte sloot de h. Timmerman, lid van de Raad van Beheer van de N.M.V.B., met zijn felicitaties zich aan bij de vorige sprekers en moedigde de agenten van ploeg nr. 2 aan om de ingeslagen weg te blijven volgen.

Nadien werd overgegaan tot de uitreiking van een herinneringsgeschenk aan ieder lid van de ploeg alsook aan hun aanwezige familie.



Na het drinken van een aperitief werden de feestvierders vergast op een lekker feestmaal. Een gezellig samenzijn besloot het feest.

GEPENSIONEERDEN VAN DE N.M.V.B.-LIMBURG VIERDEN FEEST

Naar aanleiding van het 100-jarig bestaan van de N.M.V.B. was er op 9.3.1985 een dag voor de gepensioneerden. Voor deze gelegenheid werd de eetzaal van de werkplaats Hasselt omgetoverd tot één grote feestzaal. De meer dan 400 genodigden, waaronder Ere-Directeur-Generaal Van Autgaerden, werden verwelkomd door de h. Peeters, Gewestelijk Directeur, die tevens ook een woord van dank richtte tot de organisatoren van deze hartelijke bijeenkomst. De h. Van Autgaerden schetste in zijn toespraak de lange geschiedenis van de N.M.V.B. Bij koffie en gebak werd de tijd van toen terug levend in herinnering gebracht.

Tallose foto's en prentkaarten illustreerden een groot verleden en vormden tevens een duidelijk beeld van de evolutie in het openbaar vervoer.

De h. Coomans V., autobusbestuurder, bracht enkele liedjes ten gehore in het Limburgs dialect en voerde de sfeer ten top door de hele zaal het Limburgs volkslied te laten meezingen.



RESTAURATIE VAN OUD MATERIEEL VAN DE N.M.V.B.

Dit jaar viert de N.M.V.B. haar honderdjarig bestaan. In de loop van die eeuw heeft ze allerlei soorten voertuigen gebruikt, te beginnen met het stoomtrammetje, dan de elektrische tram en de spoorauto en tenslotte de bus, al dan niet geleed. Het zijn er alles bij elkaar vele duizenden geweest. De meeste ervan gingen naar de sloper toen ze uit het verkeer werden genomen.

Enkele ontkwamen aan dat lot. Ze werden na hun openbaar bestaan gebruikt als dienstvoertuigen van de Buurtspoorwegen in een minder opvallende rol dan waarvoor ze aanvankelijk bestemd waren. Andere stonden verloren ergens achter in een remise of een werkplaats tot op de dag dat de museumstukken werden samengebracht voor het Museum van Schepdaal in het begin van de zestigste jaren.

De oude getrouwen kregen opnieuw hun oorspronkelijk kleedje aan en werden te pronk gesteld.

Toch waren er enkele die niet naar Schepdaal verhuisden maar die door amateursverenigingen werden opgeknapt en zo bewaard zijn gebleven.

Nu heeft de N.M.V.B. voor haar honderdste verjaardag besloten enkele voertuigen die aldus de dans ontsprongen zijn, en enkele oude bussen die zichzelf als reparatiewagens hebben overleefd, een grondige restauratiebeurt te geven.

De bedoeling is dat op 16 juli a.s. in aanwezigheid van Z.M. de Koning en H.M. de Koningin en verscheidene hoogwaardigheidsbekleders een optocht van oude trams zal worden gehouden aan de Kust als overzicht van de geschiedenis van de Maatschappij.

Alle werkplaatsen van de N.M.V.B., behalve Eugies en Andenne, kregen opdracht om elk volgens eigen middelen deze voertuigen weer rijklaar en toonbaar te maken.

Nu kwamen daar wel een aantal speciale technieken aan te pas die allang niet meer in gebruik zijn. Het was ook geen lichte opgave te achterhalen hoe die voertuigen oorspronkelijk uitzagen. Sommige plannen zijn verdwenen en op de bestaande plannen ontbreken nogal eens details.

Maar we wisten gauw waar we hulp en raad konden krijgen. Bij de mensen die met dit materieel nog gewerkt hebben, de gepensioneerden. Zij aanvaardden geestdriftig de uitnodiging vanwege hun vroegere chefs om mee te werken.

Ze waren gelukkig dat ze weer in het getouw konden en de gelegenheid kregen aan de jongeren te tonen hoe zij destijds werkten, meestal in heel wat minder goede omstandigheden dan nu. Ze waren trots dat ze zich nog nuttig konden

maken in plaats van thuis rustig van het pensioen te genieten, hoe welverdiend dat ook was!

Wat zal er achteraf met deze rijtuigen gebeuren?

Sommige stukken gaan naar het Openluchtmuseum van Bokrijk, andere keren terug naar Schepdaal, enkele worden als gedenkteken opgesteld en dan zijn er nog die blijven rijden voor speciale gelegenheden.

Laten we nu eens gaan kijken wat er in elk van onze werkplaatsen gerealiseerd is.

DESTELBERGEN

Sedert oktober 1984 is een ploeg gepensioneerden en actieven bezig gyrobus nr. 3 te restaureren. Deze werkplaats werd gekozen voor dit bijzondere voertuig omdat zijn soortgenoten hier werden onderhouden toen ze nog dienst deden op de lijn M, Gent-Merelbeke, van 1956 tot 1959.

De gyrobus zal bij weinigen van onze lezers bekend zijn. De N.M.V.B. heeft er nooit meer dan drie stuks van gehad, en die hebben maar enkele jaren gereden op één enkele lijn.

De gyrobus is een Zwitserse uitvinding, waarvan het principe erin bestaat dat de bewegingsenergie wordt opgespaard in een sneldraaiend zwaar vliegwielt. Die energie wordt niet langs mechanische weg teruggegeven maar wel via omzetting in elektrische stroom die een afzonderlijke aandrijfmotor voedt. Deze drijft dan de wielen aan met behulp van de klassieke onderdelen, de drijfassen en de achterbrug. Dus geen koppeling of versnellingsbak want de elektrische motor kan onder belasting starten.

HASSELT

De mensen van werkplaats Hasselt hebben al verscheidene oude N.M.V.B.-voertuigen gerestaureerd of zijn er nog mee bezig.

Deze zijn allemaal bestemd voor Bokrijk waar ze zullen tonen hoe de vervoermiddelen van de buurtspoorweg in de loop der tijden zijn ontwikkeld.

Een Brossel autobus (AB 1842) werd teruggekocht van een ondernemer die hem had overgekocht toen hij werd afgedankt. Dit «aflegertje» is volledig opgefrist door de verschillende ambachten die in Hasselt werkzaam zijn: de carrosserie werd schoongebeten, de plaat werd vervangen of hersteld

waar ze in slechte staat was, en tenslotte werd hij in zijn vroegere kleurtjes gezet: rood en ivoor. De binnenbekleding is vermaakt en de elektrische leiding is nagezien. De motor werd grondig opgeknapt.

Dezelfde ploeg pakte daarna de trekker-spoorauto (ART 40) aan die op het laatst van zijn dagen zandvrachten versleepte van de zandgroeven van Mol naar het station. Ook dit toestel werd in het nieuw gezet: de bovenbouw werd herschilderd, de binneninrichting hersteld en het mechanisch binnenwerk opgeknapt.

Tenslotte zal er ook een standaard-elektromotor (10284) worden gerestaureerd om in Bokrijk tentoongesteld te worden. De bezoekers aan het openluchtmuseum krijgen zodoende een overzicht van 100 jaar N.M.V.B., want uit de werkplaats van Kessel-Lo komt ook nog een stoomlokomotief uit de beginjaren.

JUMET

De groep gepensioneerden is druk bezig met het herstellen van oude spoorrijtuigen van de N.M.V.B.

De Groep Henegouwen had namelijk het dichtste spoorwegnet van het land, zodat de werkplaats van Jumet aangewezen was om het spoormaterieel te herstellen, waaronder trek- en volgwagens en spoorauto's.

Toen we een kijkje gingen nemen, waren ze bezig de schamelstellen van de motorwagen 10308 na te zien terwijl anderen doende waren het binnenste van dezelfde tram in het nieuw te zetten nadat de elektrische leiding was hermaakt.

Elders in de werkplaats was een oudgediende bezig een trekker-spoorauto (ART 89) in goede staat te brengen die jarenlang de goederendienst verzorgde in Baudour voordat hij zijn laatste dienstjaren bij de buurtspoorweg sleet in de reparatie- en onderhoudsdienst in Anderlues.

Ook op restauratie wachtten wat verder de trekker-spoorauto nr. 300 die eertijds in de streek van Doornik reed en de tweeassige motorwagen nr. 9073 die in 1901 werd vervaardigd om de buurtspoorlijnen van Charleroi open te stellen. Gerestaureerd komt hij terecht in het metrostation «Beaux-Arts» waar onze reizigers zullen kunnen zien wat een degelijk werk onze collega's en oud-collega's leverden en nog leveren.

Volledigheidshalve dient nog te worden vermeld dat in Jumet de motorwagen type S nr. 9048 toonbaar zal worden gemaakt. Hij krijgt daarbij zijn oud nummer 10063 terug en komt weer terecht in zijn oorspronkelijke Groep: Luik. Hij belandt namelijk in het Transportmuseum van de provincie Luik in de vroegere remise Natalis van de interkommunale vervoermaatschappij van Luik. Deze motorwagen begon zijn dienst in de groep Luik in 1955 en werd naar Henegouwen overgebracht in 1962.

KESSEL-LO

Men vordert momenteel met het restaureren van de stoomlokomotief nr. 1000 met het oog op het eeuwfeest van de N.M.V.B.

Hij was in een erbarmelijke staat toen hij in de winter werd binnengebracht. De carrosserie zat onder de roest met hier en daar zelfs gaatjes.

Maar de plaatwerkers namen ze meteen onder handen. De carrosserie werd volledig uit elkaar genomen, alles wat onbruikbaar was ging naar het oud ijzer en de rest werd gezandstraald. Het geheel werd opgevuld met nieuwe platen en zo ging het naar de schilders.

De schildersploeg had de beschikking over foto's uit het museum van Schepdaal om de lokomotief in zijn oorspronkelijke opschik te herstellen: watergroen met witte en rode biesjes.

Hij zal zijn plaatsje krijgen naast andere oude gloriën van de N.M.V.B. in Bokrijk, om te tonen hoe er destijds werd gereisd op het platteland.

LUIK-SAINT-GILLES

De S.T.I.L. (Maatschappij voor Interkommunaal Vervoer in Luik) heeft in haar gewezen remise van Natalis een transportmuseum van de provincie Luik ingericht.

Naast de stedelijke rijtuigen van Luik en Verviers, behoorde ook de N.M.V.B. waardig vertegenwoordigd te zijn.

Dat is nu gebeurd met de restauratie van de autobus 955, die in 1953 werd gebouwd door A.M.N.-Leyland en die zijn laatste dienstjaren sleet als reparatiebus in Eupen.

Alle vaklui van de werkplaats hebben hun beste beentje voorgezet

om te maken dat hij weer onder het volk kan komen.

De plaatslagers hebben de carrosserie onder handen genomen, de doorgeroeste platen vervangen en de andere netjes opgefrist.

Daarna brachten de elektriciens een heel nieuwe bedrading aan.

Ondertussen waren de stoffeers bezig met het vernieuwen van de zittingen.

Daarna kwamen de schilders aan de beurt, die hem in zijn oorspronkelijke rood-en-ivoren kleedje herstelden, zoals jarenlang bij de N.M.V.B. gebruikelijk was voordat de lijnen van de N.M.B.S. werden overgenomen.

Een delegatie van het museum van Natalis kwam onlangs een kijkje nemen in de werkplaats Luik-Saint-Gilles en stond versteld over het knappe restauratiewerk dat onze mannen hadden geleverd.

Dit pronkstuk uit het verleden zal binnenkort door alle bezoekers aan dit museum bewonderd kunnen worden en de mensen van onze werkplaatsen zullen trots mogen zijn op wat ze tot stand hebben gebracht.

MERKSEM

In de werkplaats van de metropool hebben actieven en gepensioneerden oude voertuigen van de N.M.V.B. gerestaureerd.

Het gaat om een volgwagen type S nr. 19580 en een stoomlokomotief nr. 979.

De volgwagen was werk van de eigen werkplaats want hij werd in Merksem afgeleverd in 1954. Het was overigens de laatste die daar werd gebouwd. Tegenwoordig staat hij te kijk in Fort V in Edegem waar oude voertuigen van de MIVA en de N.M.V.B. staan die vroeger ooit in de streek van Antwerpen hebben gereden.

Lokomotief nr. 979, type 19, behoort tot een reeks van 48, die in Groot-Brittannië werden gebouwd tijdens de eerste wereldoorlog, toen de Belgische industrie om voor de hand liggende redenen niet in staat was zulk materieel te leveren.

Hij werd aanvankelijk ingezet op de lijnen naar het front; na de oorlog verhuisde hij naar verschillende remises van de Maatschappij tot hij zijn laatste bestemming vond in de remise van Nijvel in 1950, vanwaar hij naar het Museum van Schepdaal werd overgebracht.

De stoomketel werd herbouwd met behulp van materieel dat welwillend was afgestaan door de N.M.B.S. die in Mechelen nog speciaal gereedschap voor zulke stoomketels bezit.

Vervolgens kregen de distributie en het stangenwerk de aandacht van onze gewezen collega's. Alles werd vernieuwd of vervangen en er werden zelfs ontbrekende stukken bijgehaald van een machine die in de werkplaats Kessel-Lo gerestaureerd werd.

OOSTENDE

In de klare hal van de schilderwerkplaats troffen wij de ploeg gepensioneerden aan die bezig zijn met het restaureren van de oude trams van de kustlijn.

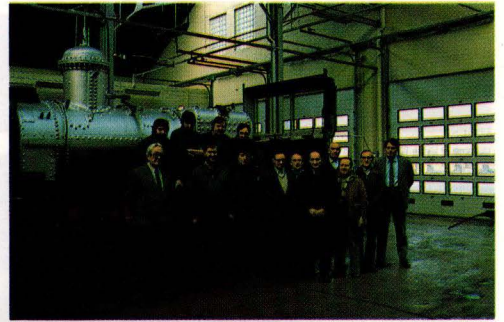
Ze hebben de laatste hand gelegd aan een stel, bestaande uit een motorwagen en twee volgwagens zoals ze te zien waren voordat ze werden afgelost door harmonikamotorwagens in 1981. Voor de liefhebbers zij vermeld dat het gaat om het treinstel 9014 + 9458 + 9538.

Op dit ogenblik is de historische Toeristische Tram Oostende, T.T.O., aan de beurt, die bestaat uit een standaardmotorwagen (9985), twee volgwagens (9944 en 19211) en een gesloten wagon (18116).

Daarna beginnen deze oudgedienden aan de restauratie van een typische motor-bagagewagen van de kustlijn in de jaren 1920, het nummer 9965, die twee oude volgwagens met open balkon zal trekken die nu in de werkplaatsen van de M.I.V.B. in Brussel worden hersteld.

We twifelen er geen ogenblik aan dat hun materieel onberispelijk afgewerkt zal zijn tegen de optocht van 16 juli a.s.

Werkplaats Merksem : locomotief 979 en degenen die werken aan de heropbouw.



Werkplaats Destelbergen : de h. Vervaeet, gewestelijk directeur, en de ploeg gepensioneerden voor hun gyrobus.



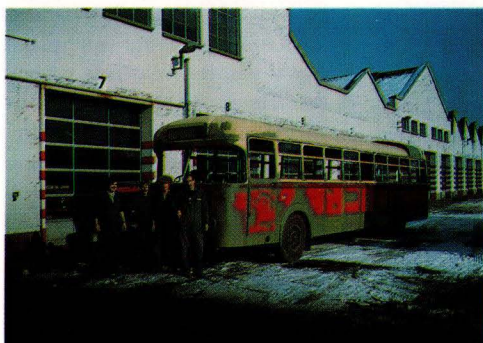
Werkplaats Kessel-Lo : de agenten en hun locomotief tijdens de restauratie.



Werkplaats Luik St.-Gilles : autobus 955 die bijna klaar is en de ploeg die eraan werkte.



Werkplaats Jumet : motorrijtuig nr. 10308 tijdens de restauratie.



Werkplaats Hasselt : de agenten die werken aan de restauratie van bus 1842.



Werkplaats Oostende : de gepensioneerden en hun aanhangwagen tijdens het schilderen.



1985

JAAR VAN HET OPENBAAR VERVOER

De h. De Croo, Minister van Verkeerswezen en P.T.T., kondigde op 4.1.1985, omringd door nationale en regionale directeurs van het openbaar vervoer, het «Jaar van het openbaar vervoer» aan.

Het voorbije jaar 1984 werd uitgeroepen tot het «Jaar van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid». Bij deze gelegenheid werd reeds onrechtstreeks de aandacht gevestigd op het belang van het openbaar vervoer.

Inderdaad is deze vorm van vervoer, onder zijn vele facetten, gekenmerkt door zijn veiligheid en door de grote mate waarin hij bijdraagt tot de bescherming van het leefmilieu, evenals door de mogelijkheden die hij biedt op het vlak van de ruimtelijke ordening.

Naast deze aspecten bezit het openbaar vervoer nog een aantal andere positieve kwaliteiten, zowel op sociaal als op economisch vlak. Sociaal, omdat het voor een belangrijk deel van de bevolking het enige mogelijke vervoermiddel uitmaakt. Economisch, omdat het in zeer talrijke gevallen het minst kost voor de gemeenschap; dit geldt in het bijzonder op het vlak van het energieverbruik, omdat het zowel bijdraagt tot een energiebesparing als tot een spreiding van bevoorradingsbronnen bij het aanwenden van de elektrische tractie.

In het voetspoor van het jaar 1984, dat reeds zorgde voor een krachtig elan, werd het jaar 1985 aldus uitgeroepen tot het «Jaar van het openbaar vervoer».

Ook uit een ander oogpunt bekeken verdient ons openbaar vervoer, dat met ernstige uitdagingen heeft af te rekenen, onze bijzondere belangstelling, al was het maar om de essentiële rol, die het op bestendige wijze in onze moderne samenleving vervult, in het licht te stellen of eenvoudig in herinnering te brengen.

De keuze van het jaar 1985 om het openbaar vervoer te herdenken vindt echter haar ware reden in de viering van meerdere verjaardagen, zowel op het vlak van de internationale betrekkingen als in het bestaan van het openbaar vervoer in België zelf.

Inderdaad heeft België, sedert de opkomst van het stedelijk en interstedelijk openbaar vervoer per spoor in het begin van de vorige eeuw, een overwegende plaats ingenomen bij de evolutie en de ontwikkeling ervan, door meer dan eens een piloot- en pioniersrol te vervullen. Hoeveel vreemde netten hebben niet op de bijstand van ons land voor hun uitbouw en hun exploitatie kunnen rekenen? Hoeveel nieuwigheden werden niet het eerst in het Belgisch openbaarvervoersysteem ingevoerd?

Fier omwille van deze lange traditie en vermaardheid op het gebied van het openbaar vervoer nam België ook op beslissende wijze deel aan de organisatie van de internationale betrekkingen tussen de spoorwegnetten enerzijds en de stedelijke netten anderzijds. Zulks nam concrete vormen aan door de oprichting, honderd jaar geleden, van de Internationale Vereniging van Spoorwegcongressen (A.I.C.C.F.) en van de Internationale Unie van het Openbaar Vervoer (U.I.T.P.), waarbij de meeste openbaarvervoermaatschappijen van de hele wereld zijn aangesloten. De zetel van deze twee organisaties is in Brussel gevestigd.

Anderzijds wordt in 1985, deze keer op nationaal vlak, de honderdvijftigste verjaardag herdacht van de indienststelling van de eerste reizigerstrein op het Europese vasteland; deze historische gebeurtenis had plaats tussen Brussel en Mechelen. Eveneens is 1985 het jubileumjaar van de toepassing van de elektrische tractie bij de spoorwegen. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.) huldigde inderdaad in 1935 haar eerste geëlektrificeerde lijn in tussen Brussel en Antwerpen. Ten slotte wordt in 1985 ook de honderdste verjaardag gevierd van de oprichting van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.).

Er zijn dus redenen te over om van 1985 een luisterrijk jaar te maken ter ere van het openbaar vervoer. Overal in het land zullen gebeurtenissen en manifestaties plaatsgrijpen. De lijst ervan is te lang om deze hier op te nemen.

Vermelden wij o.a. de plechtige zittingen van de A.I.C.C.F. en de U.I.T.P. in de loop van de maand mei, de organisatie van tentoonstellingen, meer bepaald te Brussel, Oostende, Luik en Namen, en de inrichting van een derde «trein-tram-busdag» op 6 oktober; de maatschappijen voor openbaar vervoer werken eveneens mee aan heel wat open-deuractiviteiten.

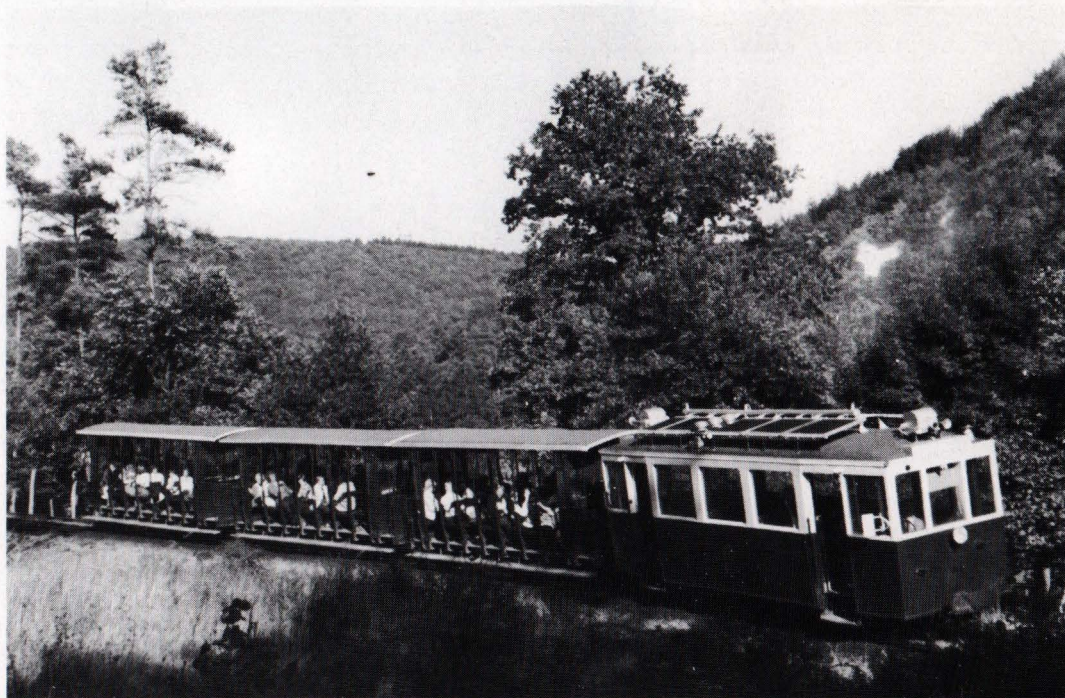
In het jaar 1985 komen er tevens nieuwe indienststellingen: verlengingen van de metronetten te Brussel en Charleroi, de ingebruikneming van nieuwe gelede bussen te Brussel en te Luik en de oprichting van een informatiecentrum voor de reizigers in het station Brussel-Zuid.

Ten slotte worden ook de kinderen en de postzegelverzamelaars niet vergeten: van het begin af van het volgende schooljaar zullen de jongeren in een tekenwedstrijd hun talent kunnen tonen; de uitgifte van speciale postzegels zal een verrijking zijn voor de albums van de verzamelaars en voor al diegenen die een herinnering aan dit grote jaar voor het openbaar vervoer willen bewaren.

EEN DAGJE VRIJ...
EEN WEEKENDJE
UIT...

- 4 juli **BRUSSEL**
Ommegang (om 21 u.).
- 5, 6 en 7 juli **FRANCOR-
CHAMPS** Grote Prijs van
België voor motoren.
- 6, 7 en 8 juli **TIELT**
Europafeesten.
- 7 juli **GISTEL** Eeuwenoude,
historische St.-Godelieve-
processie (om 15 u.).
- 7 - 14 juli **SPA** Intern. tennis-
toernooi voor veteranen.
- 7, 9, 12 en 14 juli **TONGEREN**
In het raam van het 2000-
jarig bestaan van de stad :
historische optocht en
klank- en lichtspel.
- 20 - 21 juli **DE HAAN** Te Wen-
duine : Reuzenfeesten.
- 21 juli **JUMET (Charleroi)** Ma-
ria Magdalenamars.
- 21 juli **SPA**
Concert en vuurwerk.
- 28 juli **BESLARE** 27e Hek-
senstoet (om 15 u.).
- 28 juli **VEURNE** Boetprocessie
(om 15.30 u.).
- 4 aug. **KOKSIJDE** Praalstoet
«Hulde aan de Vlaamse
Schilderkunst», om 15.30 u.
- 11 aug. **SPA** Vliegdemostratie
en cyclotoerisme.
- 11 aug. **HOEI** Om 14 u., grote
optocht (uitbeelding van het
leven in de 10e eeuw).
- 11 aug. **NAMEN (La Plante)**
Middeleeuwse steekspelen
op de Maas.
- 11 aug. **BRUGGE (St.-An-
dries)** 26e traditionele jacht-
feesten, om 20 u.
- 18 en 25 aug. **BRUGGE** Praal-
stoet van de Gouden Boom
(om 15.30 u.).
- 24 - 25 aug. **AAT**
Feest van de reuzen.
- 24, 25 en 26 aug. **LOCHRISTI**
Begoniafestival.
- 30, 31 aug. en 1 sept. **SPA-
FRANCORCHAMPS** De
1000 km van Spa.

GRATIS BEZOEK AAN DE GROTTEN VAN HAN



Gedurende het jubeljaar 1985 wordt aan de personeelsleden van de N.M.V.B. gratis toegang verleend tot de grotten van Han.

Een unieke kans om eens dit natuurwonder van nabij te gaan bekijken!

Het trammetje van de «Société

Anonyme du Chemin de Fer Vicinal des Grottes de Han» (5.432 Han-sur-Lesse ; tel.: 084/37.72.13) voert u naar de vermaarde Grotten van Han.

Aanvankelijk reed de tram tot boven op de rotsen van Faule en bereikte zo het eindpunt vanwaar de toeristen te voet dienden af te

dalen naar de ingang van de grotten. Om de loopafstand iets korter te maken stopte de tram van 1956 af iets eerder. Sedert 29 maart 1968 rijden de trams via een nieuw traject tot bij de ingang van de grotten en dit van Pasen tot oktober.

BOEKEN & TIJDSCHRIFTEN



Eénkleurig is «M.I.V.G.-Krant», het driemaandelijks informatieblad voor en door de medewerkers van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Gent. Collega Marc De Vos heeft er een keurig tijdschrift van gemaakt (formaat Din A4): een sobere maar toch gezellige lay-out, teksten opgefrist met goed afgedrukte foto's en tekeningen. Het blad, dat 16 blz. telt, bevat zeer lezenswaardige artikelen.

Eindredactie en verantwoordelijk uitgever :

Marc De Vos,
Brusselsesteenweg 361,
9219 Gent-Gentbrugge.

tram magazine

Het nr. 36 (1984/IV) van Tram Magazine biedt een aantal zeer interessante teksten over de stelplaats Zurenborg te Antwerpen-Berchem (1885-1965), Belgorail, de nieuwe

tramweg te Nantes, de Wiener Lokalbahnen-Badnerbahn en de toestand in 1985 van het Brusselse spoornet.

Er is verder een mededeling over de stichting op 14.1.1985 van de V.Z.W. «Musée du Transport en Commun du Pays de Liège», dat ingericht wordt in een gedeelte van de oude stelplaats Natalis van de S.T.I.L. en waar o.a. ook materieel van de N.M.V.B. (Groep Luik) zal te zien zijn.

Adres van Tram Magazine :
AMUTRA, De h. R. Dieudonné,
Braambosjeslaan 42,
1020 Brussel.

