

0,5 procent minder in 1989

In 1989 krijgen de Buurtspoorwegen 0,5 procent minder overheidsbijdrage dan dit jaar. Dit is de uitkomst van het begrotingsoverleg op Stuyvenberg. Aanvankelijk was er sprake van een vermindering met 2,5 procent. Toch wordt het volgend jaar weer hard knokken om rond te komen. Wij hopen dat het lukt.

Het is nu ook zeker dat de aan de voor 1988 toegezegde 8.760,3 miljoen niet meer wordt geknabbeld. Een hele geruststelling.

Begin januari verhogen wij wel onze prijzen met gemiddeld 4,2 procent. Later krijgt u meer details over deze noodgedwongen tariefverhoging.

Inhoud

Blz. 2 : ● stilstaan en parkeren
● halteinplanting
● sporttoernooien

Blz. 3 : ● werkhuis Hasselt
● in 't kort
● noteer alvast

Blz. 4 : ● personalia
● eerlijke daden
● zoekertjes



BUURTSPORWEGEN PLUS

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN

Voorzitter Robert Denison schreef brief naar Verkeersminister Jean-Luc Dehaene

Nooit meer op zondag !

Gevoelige vermindering van de dienstverlening door de Buurtspoorwegen 's avonds en zelfs geen streekbussen meer op zondag. Met deze situatie moet op min of meer korte termijn gerekend worden als de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen dit jaar en in 1989 nog meer moet besparen. Dit is kort samengevat de inhoud van een brief die voorzitter van de raad van bestuur van de NMVB, Robert Denison, in juli schreef naar Verkeersminister Jean-Luc Dehaene.

De kranten Gazet van Antwerpen en Gazet van Mechelen maakten onder de kop "De zondagse bus staat op het spel" de brief op maandag 1 augustus wereldkundig. Zowel BRT-Radio als BRT-TV pikten er nog dezelfde dag op in. De volgende dagen maakten ook andere kranten gewag van de brief van de NMVB-voorzitter. Volgens Robert Denison leidt het afschaffen van de zondagse bus vrijwel zeker tot felle reacties van de oranje busgebruikers, het personeel en van de openbare opinie. In de vier bladzijden tellende brief wijst Denison minister Jean-Luc Dehaene op de besparingen die de Buurtspoorwegen reeds verwezenlijkten op het vlak van personeel en dienstverlening.

Spaarzaam

"Ook in het verleden sprong de NMVB steeds karig en zeer rationeel met de haar beschikbare geldmiddelen om", schrijft Denison. De voorzitter van de raad van bestuur van de Buurtspoorwegen vestigt tevens de aandacht van Dehaene erop, dat deze politiek van grote spaarzaamheid resulteert in steeds forsere kritiek vanwege de klanten op de dienstverlening. Bovendien, aldus Denison, ontstaat bij het personeel een klimaat van onzekerheid. "Dergelijke situatie is onhoudbaar. Het lijkt ons derhalve nuttig de verantwoordelijke politici er met klem op te wijzen dat het opleggen van nieuwe besparingsmaatregelen de Buurtspoorwegen fataal kunnen worden".

Half miljard

Als de regering de Buurtspoorwe-



Voorzitter van de raad van bestuur Robert Denison : de zondagse bus staat op het spel. (Foto : Claude Crèvecoeur)

gen nieuwe besparingen oplegt, aldus Robert Denison, dreigt in 1989 een exploitatiekort van een dikke half miljard fr.

Vergeleken met 1985 zal de overheidsbijdrage in 1989 aan de NMVB met 10,7 % verminderd zijn. Op basis van de voorziene subsidies zou de NMVB het exploitatiekort op bijna 250 miljoen kunnen begroten. In zijn brief wijst Robert Denison Verkeersminister Dehaene verder op het feit dat in de periode 1985-1987 het personeelsbestand van de NMVB met 3,7 % verminderde, de produktie (aantal afgelegde rijkilometers) met 3,6 % daalde bij de bus en met 22,7 % bij de tram, de kosten met 5,4 % en de uitgaven voor goederen met 3,5 % terugliepen. De overheidsbijdrage verminderde in die periode met 6,8 t.h.

Afspraken

Verwijzend naar het koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982 stelt de NMVB-voorzitter vast dat de overheid van 1986 al de afspraken niet meer heeft nagekomen.

Voor de rekeningen 1986 en 1987 verminderde de overheidsbijdrage vergeleken met deze van 1985 in totaal met 713,3 miljoen fr. Gezien de al geleverde inspanningen rekent de NMVB met een gunstiger behandeling voor 1989, schrijft Denison aan Dehaene.

OVERHEIDSBIJDRAGEN (in miljoen frank)

1985 : 9.586,7	1988 : 8.760,3
1986 : 9.521,4	1989 : 8.557,8
1987 : 8.938,7	(raming)

Namen

Drempels weg, busbaan in de plaats

De bewoners van de Naamse wijk Plomcot en de Buurtspoorwegen halen opgelucht adem. Een maandenlang durend twistpunt is eindelijk van de baan. De wijk wordt opnieuw door onze bussen bediend.

In Buurtspoorwegen Plus van januari berichtten wij dat de stad Namen zonder enig overleg 3 cm-hoge verkeersdrempels van verharde hars aanlegde.

Die obstakels berokkenden onze bussen heel wat schade aan de luchtkussens. De NMVB besloot daarop de bediening van de wijk tijdelijk stop te zetten. Wekenlang zocht men naar een oplossing voor dit ogenschijnlijk onoverkomelijk probleem. De steun van de bewoners en ellenlange verhitte discussies brachten licht in de zaak. De stad besloot aldus om de

drempels aan te passen. De scherpe randen werden opgewarmd en platgewalst.

Bij een test van de "verbeterde" boosdoeners bleek het geleverde werk boter aan de galg...

Eigen bedding

De gulden middenweg sust beide partijen. De overheid herschikte de rijweg volledig. Onze bussen rijden in een eigen bedding, voorzien van vluchtheuvels aan de halteplaatsen. De hinderlijke verkeersdrempels worden verbannen.

Tevens zal de plaatselijke politie het aantal controles opschroeven. Snelheidsdruiven gaan stevast op de bon.

Een busvriendelijk initiatief dat navolging verdient.



Zo fier als een pauw rijdt de bus van nu af aan in haar eigen bedding.

(Foto : Jean-Pierre Simon)

Stilstaan en parkeren zijn niet hetzelfde

Wist u datilstaan en parkeren twee verschillende dingen zijn? Veel automobilisten en wellicht ook sommige buschauffeurs kennen dit verschil niet en zondigen derhalve tegen artikel 39 van de wegcode.

In dit artikel staat dat bussen in sommige gevallen voorrang krijgen bij het verlaten van de halte. Onze chauffeurs die denken dat zij altijd voorrang genieten zitten dus fout. Onze juridische adviseur zet enkele wettelijke bepalingen op een rij.

Stilstaan. Een stilstaand voertuig is een voertuig dat niet langer blijft staan dan nodig voor het laten in- en uitstappen van personen of voor het laden of lossen van goederen. D.w.z. dat een bus die aan een halte reizigers laat in- of uitstappen een stilstaand voertuig is.

Parkeren (of stationeren). Een geparkeerd voertuig is een voertuig dat langer blijft staan dan nodig voor het laten in- en uitstappen van personen of voor het laden of lossen van goederen.

Dit is het geval bij een bus die aan een halte blijft staan voor langere tijd (bv. tussen twee diensten).

Stilstaan hoeft niet noodzakelijk van korte duur te zijn en parkeren niet altijd van lange duur.

Enkele algemene regels

* Elk voertuig moet zich rechts t.o.v. zijn rijrichting opstellen, zowel om stil te staan als om te

parkeren. Alleen op rijbanen met éénrichtingsverkeer mag het voertuig zowel links als rechts staan.

* Het voertuig moet naast de rijweg geparkeerd of tot stilstaan gebracht worden: binnen de bebouwde kom op een gelijkgrondse berm en buiten de bebouwde kom eventueel op de verhoogde berm.

Indien het een berm voor voetgangers betreft moet er, met het oog op een veilige doorgang, een begaanbare strook van minimum 1 meter breed vrij gelaten worden (langs de zijkant van de weg).

* Bij gebrek aan een bruikbare berm mag het voertuig op de weg geplaatst worden, maar dan zo ver mogelijk van de aslijn (het middenpunt) van de weg.

* Stilstaan en parkeren in een dubbele rij zijn verboden. Dit punt moet echter realistisch bekeken of geïnterpreteerd worden. Wanneer een bus onmogelijk bij de halte geraakt, kan men eventueel toestaan dat hij in de tweede rij parkeert of halt houdt.

Wetenswaard is dat het verboden is een voertuig tot stilstaan te brengen of te parkeren op elke plaats waar het duidelijk gevaar of hinder voor de andere weggebruikers zou kunnen vormen.

De wet haalt enkele voorbeelden aan: nabij een kruispunt of een verkeerslicht, in de buurt van de top van een helling of in een bocht wanneer het zicht onvoldoende is, enz.

Verantwoordelijkheid

Een weggebruiker die op een gevaarlijke of hinderlijke plaats

stilstaat of parkeert en een ongeluk veroorzaakt, wordt hiervoor meestal aansprakelijk gesteld.

Je mag niet op minder dan 15 m aan weerszijden van een bord dat een bus-, trolleybus- of tramhalte aanwijst, staan. De verbodzone strekt zich dus uit over 30 m (zowel op de rijbaan als op de berm).

Voorrang, maar...

Artikel 39 van het rijwegcodeboek begunstigt in sommige gevallen de bussen. De wet bepaalt strikte regels voor de buschauffeur om van voorrang te genieten.

* Artikel 39 is slechts van toepassing binnen de bebouwde kom.

* De bus geniet enkel voorrang in de haltezone. Dus voor een bus die om één of andere reden buiten de haltezone moet stoppen, valt die voorrangregel weg.

* Bovenstaande regel geldt alleen voor gewone én regelmatige speciale diensten.

* De chauffeur is verplicht om zijn richtingaanwijzers te gebruiken voor hij de halte verlaat. Wanneer de buschauffeur zich aan deze regels houdt, zijn de andere weggebruikers verplicht om vaart te minderen en, indien nodig, zelfs te stoppen.

Kijk goed (achter)uit

Een busschauffeur moet eerst en vooral en altijd in zijn achteruitkijkspiegel controleren of er geen andere weggebruiker een inhaalmanoeuvre uitvoert. Veel te veel ongelukken gebeuren jammer genoeg op die manier...

Reizigersbelang voorop bij haltesituering

"Vechten tegen de bierkaai" in Buurtspoorwegen Plus nr. 14 leverde de redactie talloze reacties op. In dit nummer daarom twee artikels die hopelijk wat meer duidelijkheid scheppen, al dragen ze niet onmiddellijk bij tot een groter respect van de Belgische automobilisten voor de haltes van bus en tram.

In onderstaande tekst hebben wij het over de haltesituering. Buschauffeurs en klanten zijn meestal van oordeel dat de NMVB uitmaakt waar de haltes komen. Niets is minder waar. Voorop staat steeds het reizigersbelang.

Kurt Vander Eecken van de dienst exploitatie en Michel André van de technische dienst lichten één en ander toe.

Hoe?

Onmiddellijk na de aanvraag controleren onze gewestelijke exploitatiedienst en de inspecteur van Verkeerswezen de omgeving. Indien de locatie geen directe problemen oplevert zal de nieuwe halte er gemakkelijk komen.

Bij goedkeuring wordt de administratie op gang gebracht. Eerst sturen we een machtigingsaanvraag, met aangepaste sectie- en opmetingstabellen naar Verkeerswezen. Na machtiging brengen de stelplaatschefs de chauffeurs van de nieuwe halte op de hoogte.

Verplichtingen

Een deel van de verplichtingen komt neer op de schouders van de NMVB. Zij moet de machtiging aanvragen, de afstanden opmeten en de haltepaal installeren en onderhouden. De NMVB draait op voor de kosten. De gemeente draagt ook haar financieel steentje bij door het schilderen van de halte-markering op de weg, het eventueel aanleggen van een uitwijkstrook en het kopen en plaatsen van een schuilhuisje.

Schuilhuisjes

Geen halte zonder haltepaal! In West-Vlaanderen bv. kost zo'n paal 750 fr. De NMVB staat in voor het onderhoud. Dit wordt meestal regelmatig uitgevoerd of na klachten van Verkeerswezen of opmerkingen van chauffeurs of reizigers.

Ook schuilhuisjes maken veelal deel uit van een halteuitrusting. Er zijn drie procedures voor de installatie van een schuilhuisje.

☆ met tussenkomst van de staat en het vervoerbedrijf

Het ministerie van Verkeerswezen (55 %), de gemeente (35 %) en de NMVB of de MIV (10 %) delen na goedkeuring van het Bestuur van het Vervoer de kosten.

De gemeente moet gratis het terrein ter beschikking stellen, zorgen voor het gelijkmaken van de grond, bouw van een eventuele steunmuur of aanbrenge van fundering, enz. De gemeente staat ook in voor het schoonmaken, onderhouden en vernieuwen (in geval van ongeval, vandalisme) en moet ook de verlichtingskosten betalen.

☆ schuilhuisje op aanvraag van de gemeente

Volgens het Reglement op de politie voor personenvervoer per tram, bus, metro, premetro en autocar (KB van 15 september 1976) "mag geen enkel schuilhuisje geplaatst worden zonder goedkeuring van de exploitant".

☆ reclame-huisje

Sinds een vijftiental jaar kan een firma op eigen kosten een schuilhuisje plaatsen. Op de flanken wordt in ruil reclame aangebracht. De firma's J.C. DECAUX en CITY ADVERTISING zijn in deze branche actief.

Decaux plaatste er reeds 2.600, City Advertising 1.800, echter langs MIV-lijnen. Hier heeft de reclame het meeste effect. De firma's houden zelf "hun" schuilhuisjes netjes.

Sommige schuilhuisjes worden op vrij grote afstand van de haltepaal geplaatst. Dit geeft aanleiding tot veel klachten van reizigers. De chauffeur is immers verplicht voor de haltepaal te stoppen. Samen met de gemeente zoeken we dan een geschikte oplossing.

Sporttoernooien

NMVB ook op sportief vlak niet weg te denken

Ook dit jaar grepen de NMVB-interMIV sporttoernooien plaats.

In 1988 kwamen zeven sporttakken aan bod en telkens was de NMVB met minstens één ploeg vertegenwoordigd.

De rij werd geopend op 7 mei met een tennis- en volleybaltoernooi georganiseerd door de Buurtspoorwegen in Nieuwpoort.

Het was de eerste maal dat

deze sportieve karavaan te gast was in eigen accommodaties. 44 spelers hebben gedurende 8 u zonder onderbreking op zes terreinen voor één van hun respectievelijke maatschappijen gestreden.

Vijf volleybalploegen hebben eveneens hun beste beentje voorgezet. De NMVB kon hier victorie kraaien.

Tevens greep op 7 mei in Gent een veteranenvoetbaltoernooi

plaats. Deze primeur leverde een schitterende eerste plaats op voor onze Buurtspoorwegploeg. Op 11 juni kwam het "jonge" voetbaltalent aan bod in het sportcomplex van onze collega's van de MIVB. Hier dienden we nipt de duimen te leggen na het nemen van strafschoppen. Na de twee vorige overwinningen was er wel enige ontgoocheling merkbaar. De week nadien waren onze visers te gast bij de STIC. In een prachtig kader werd er gehengeld op leven en dood met een prachtige tweede plaats als resultaat. Op 25 juni tenslotte waren we terug te gast bij de MIVB voor een schaak- en tafeltennistoernooi. Onze schakers hadden blijkbaar hun dagje niet, maar dit werd ruim gecompenseerd door de tafeltennissers. In het dubbelspel bereikten we de finale waar we op een sterkere tegenstander botsten. In het enkelspel daarentegen, was onze ploeg heer en meester zodat een schitterende eerste plaats in de wacht werd gesleept na een werkelijk hoogstaand vertoon. Nu reeds maken we afspraak voor volgend jaar.

In afwachting zullen we de deelnemers en supporters danken voor hun inzet, evenals de collega's van de MIV's voor hun gastvrijheid en telkens onberispelijke organisatie.



Onze twee volleybalploegen verenigd. Rechtstaand, de eerste ploeg. Van l. naar r.: Piet Watté, Marc Corthals, Johnny Dhaenens, Gustaaf Derijcke, Waldo Vermeersch, Hugo De Bruycker, Luc Deman en Gert De Winter. Gehurkt, de tweede ploeg. Van l. naar r.: Marc Nuytemans, Jean Van Hoorebeek, Bart Vanbrussel, Marc Aerts, Herman Oorts, Richard Willems en Peter Van Oers.

(Foto: Pierre Vanhove).

Onze werkhuizen

Hasselt weet alles over Prodata's en schokdempers

Het oorspronkelijke Hasseltse werkhuis werd in de jaren 1895-1896 gebouwd. In 1976 trok de NMVB haar stoute schoenen aan en sloopte het hele gebouw, met uitzondering van het dak. Op zeer korte tijd stond er een functioneel nieuw werkhuis. Want de uiteindelijke versie is gebaseerd op een logische indeling. Over het wel en wee ervan hadden wij een lang en interessant gesprek met technisch inspecteur Egon Duchateau, een boeiende verteller..

Van de 118 personeelsleden in de technische diensten zijn er 8 tewerkgesteld als bediende, 68 zijn werkzaam in het werkhuis en 42 werken in de onderhoudscentra. Deze personen zorgen ervoor dat alles op wietjes loopt. En mochten de bussen het toch eens laten afweten, dan komt de depannageploeg onmiddellijk in actie.

Vroeger waren de 271 bussen om de 120.000 km aan een grondige onderhoudsbeurt toe. Maar wegens budgettaire beperkingen moet daarvan afgezien worden. Dit wordt opgevangen door de dagelijkse beurten op te schroeven.

Moderne apparatuur

Het werkhuis is voorzien van de modernste apparatuur, zoals de testbank voor inspuisers. Een inspuiser is een verstuurder in de motor waarin de mazout verdeeld wordt. Hoe fijner de verdeling, hoe zuiverder de uitlaatgassen en hoe lager het mazoutverbruik is. Ook voor het lassen van dikke platen, aluminium of roestvrij staal draaien ze hun hand niet om. De herstellploeg repareert de achterbruggen, het koetswerk en het chassis. En zoals in elk werkhuis mogen de afdelingen draaijerij, schrijnwerkerij en elektriciteit niet ontbreken. De elektriciens bedienen de testbanken voor alternatoren en starters blindelings. Een alternator is een wisselstroommachine die de mechanische energie van de motor omzet in elektrische energie die nodig is om de binnenverlichting, het belletje, enz. te laten werken. D.m.v. die testbanken kan men de ampère (= elektrisch debiet) meten en nagaan of de starter het vermogen geeft dat nodig is om de motor te laten draaien. In de winter verbruikt de starter zelfs 10 à 15 pk!

Bekwaam personeel

In het gereedschapsmagazijn gebeurt niets dat aan het allesziend oog van verantwoordelijke Michel Waeytens ontsnapt. Zoals een leeuwin waakt over haar welpen, zo waakt hij over "zijn" magazijn. We mogen zelfs stellen dat Michel specialist is in het herstellen van het gereedschap. Wanneer je weet dat een bus een 40-tal zitplaatsen heeft, is het een kleintje om te berekenen dat 271 voertuigen over ± 11.000

De testbank voor inspuisers wordt zorgvuldig bediend door Fernand Kenis.

(Foto: Hendrik Renaers)



Willy Reynders, specialist in het bedienen van de testbank voor schokdempers.

(Foto: Hendrik Renaers)

plaatsen beschikken. En hiervoor is één arbeider verantwoordelijk... We zullen maar zwijgen over het aantal wielen! Want op de bandenafdeling is het ook werken geblazen: repareren, hertekenen en opsnijden van versleten banden. Ludo Olaerts toont ons een staaltje van zijn kunnen met een apparaat dat de banden machinaal monteert en demonsteert. Ludo is een manujse van alles. Vol trots rijdt de eerste Limburgse bus in de nieuwe kleuren buiten. De bus werd in Hasselt volledig handgeschilderd!

Vindingrijk

Opvallend in het werkhuis is de immense hoogspanningscabine waar de hoogspanning onder de 10.000 volt binnenkomt. Drie transformatoren met condensatorbatterij (= toestel voor het opstapelen van elektrische lading) zorgen voor een verbetering van het rendement.

Dat de Limburgers voor niets terugdeinzen blijkt uit het vervangen van de Almex-machines door de toen ongekende Prodata-toestellen. De uitdaging van het onbekende gingen ze niet uit de weg.

De eerste installaties werden op de bussen ontworpen. De constructie van een ergonomische perceptiepost was nog iets naar het kolfje van de Limburgse hand. In samenwerking met ergonom Camiel van Wouterghem werd een gans nieuw model van perceptiepost uitgedokterd welke nu in onze gelede bussen prijkt.

Schokdempers

Moderne bussen veren op luchtkussens. Maar die voldoen niet aan de normen om alle schokken op te vangen. Daardoor werden er schokdempers geplaatst tussen de achterbrug of de vooras en de carrosserie. Een schokdemper is een hydraulische rem die de bruuske bewegingen van de rijdende bus opvangt. Zonder zo'n schokbreker zou een bus vlug schrootklaar zijn. Daarom is een perfecte werking ervan onontbeerlijk. In Hasselt zijn ze gespecialiseerd in het testen en het repareren van schokdempers. D.m.v. een testbank dat in geuren en kleuren het gedrag van de hydraulische rem in een grafiek weergeeft, kan Willy Reynders zien wat er al dan niet mis is. Deze persoon leest de grafiek alsof het kinderspel is. Na het testen worden de defecte dempers, die kunnen opengedaan worden, hersteld en herbruikt. Degenen die gelast zijn belanden op de schroothoop. Alhoewel men dat zoveel mogelijk probeert te vermijden...

IN 'T KORT

Antwerpen

Beiaardbus

Sinds 4 juli en dit tot 12 september, worden bussen ingelegd in de nacht van maandag op dinsdag. Met het bijzondere Beiaardticket kan men heen en terug rijden met de NMVB-bussen naar Antwerpen aansluitend met de MIVA-trams. Om 1 uur 's nachts kan men vanaf het Steen de speciale nachtbussen nemen. Het succes van dit initiatief gaat in stijgende lijn.

Lillobus

Van 9 juli tot 25 september kan men elke zaterdag en zondag met de Lillobus een uitstap maken naar het schilderachtige Polderdorp aan de Schelde. Aan de houders van een Lillobuskaart worden diverse kortingen gegeven in restaurants en tavernes aldaar en in het Poldermuseum.

Midibus Brasschaat

Alles wordt thans in het werk gesteld om op 1 september in Brasschaat te starten met een plaatselijke busexploitatie.

Vijf maal per dag rijdt een chauffeur van de gemeente tussen Maria ter Heide en Mariaburg heen en weer met een midibus.

Twee maal per dag wordt daarboven de kliniek De Mick bediend.

Afwerking busstation Rooseveltplaats

De firma SAIT kreeg de opdracht de computergestuurde reizigersbegeleiding te installeren. Dit werk behelst het plaatsen van grote portieken met aanduiding van de bestemmingen en het installeren van 4 grote dienstregelingsborden waar alle vertrektijden door een computer zullen aangeduid worden. De bussen worden aan- en uitgemeld aan de computer zodat een dynamische regeling van minuut tot minuut mogelijk is. Er wordt tevens een geluidsinstallatie voorzien om de reizigers en chauffeurs auditief in te lichten.

Lijnaanpassingen

Op 22 augustus jl. werd op lijn 76 Antwerpen - Haven - Zandvliet een nieuwe dienstregeling ingevoerd. Enkele vroege en late ritten die niet meer gebruikt werden, zijn geschrapt. Op 1 september 1988 gaat een lichtjes aangepaste dienstregeling in voege op de lijn 297 Antwerpen - Mortsel - Lier - Heist o/d Berg. De bediening van Vremde en Hagenbroek wordt tot hun functionele minimum teruggebracht. Tussen Lier en Heist o/d Berg worden ook enkele vroege en late ritten geschrapt.

Sportnieuws

Op 10 en 11 september 1988 komen onze voetbalcollega's van het openbaar stadsvervoer van Reims een tegenbezoek brengen aan onze groep. De match tegen de Busstampers van Tremelo gaat door in het sportkamp te Tongerlo op zondag 11 september e.k. te 10 uur. Supporters zijn welkom. Verder staat op zaterdag een ontvangst en bezoek te Antwerpen op het programma en een verbodingsavond te Tongerlo. De volleybalploeg van groep Antwerpen, die schitterend speelde op het InterMIV-toernooi te Nieuwpoort, neemt op 24 september deel aan het groot jaarlijks toernooi in Nederland van de verschillende maatschappijen van openbaar vervoer. We wensen hen veel succes toe!

2000 dagen zonder ongeval

Ploeg nr. 5 van Antwerpen (Mechelen I) heeft onlangs op een feestelijke wijze haar 2000 werkongevalvrije dagen gevierd. De personeelsleden en hun echtgenotes werden verrast met een culturele uitstap naar Brugge, waar ze de reien verkenden. De gelauwerden verzamelden zich daarna in "Zonnebloem". Veiligheidschef van de groep Roger Meys, nationale veiligheidschef Robert Dubois en gewestelijk directeur Bart Vanbrussel hielden een toespraak. Een lekkere maaltijd rondde de aangename dag af.

Oost-Vlaanderen

Herstructurering

De lijn 53 a/2 Dendermonde-Malderen nam op 14 augustus jl. een nieuwe gewoonte aan. De trajecten Londerzeel Station - Steenhuffel Kerk en Buggenhout De Quim - Lebbeke Oude God zijn afgeschaft. De lijn werd aangepast om de dichtbevolkte wijken van Lebbeke en het sportcentrum van een betere bediening te voorzien. De dienstregeling zorgt in Dendermonde voor een vlotte verbinding met de trein van en naar Gent.

Luik

Herstructurering (bis)

De lijnen van sector Fléron en de reiswegen die Luik met Verviers verbinden, werden op 1 juli jl. herstructureerd. Zoals overal werden de lijnen met een dubbele bediening, evenals dezen met een lage frequentie, geschrapt.

De nieuwe dienstregelingen en reiswegen beantwoorden nu meer aan de wensen van de klant. De herstructurering betreft Luik - Dalhem (67), Luik - Soumagne (68) en Luik - Jupille Bruyères (60 doorstreept).

De lijnen Luik - Jupille - Piétrusse (60) en Luik - Verviers (69) werden gefusioneerd.

Brabant

Herstructurering (ter)

Sinds 1 september jl. rijdt tijdens de spits op de lijn Brussel-Haacht-Keerbergen (578) een bus om de 7 minuten tussen Diegem-Broekstraat en Brussel-Noord. De industriegebieden van Zaventem en Diegem worden nu beter bediend.

200.000ste bezoeker voor Schepdaal

Op 10 juli jl. kon het Buurtrammuseum in Schepdaal zijn 200.000ste bezoeker verwelkomen. De gelukkige was de Brusselaar Yvan van Ham, vergezeld door zijn vrouw Bernadette en zijn kinderen Eric en Nathalie. Amtra, de beheerder van het museum, en de Buurtspoorwegen lieten deze heuglijke dag niet zo maar voorbij gaan. Staatssecretaris van de Brusselse regio en burgemeester van Dilbeek Jef Valkeniers overhandigde Yvan van Ham het boek "Instappen a.u.b.!" en een medaille. Hij kreeg ook een gezinsabonnement waarmee hij een maand op gehele NMVB-net kan rijden.

Limburg

Op 25 mei jl. werd Sabin s'Heeren waarnemend gewestelijk directeur van de groep. Hij vervangt Francy Peeters die tot kabinetattaché bij minister van Verkeerswezen Jean-Luc Dehaene werd benoemd.



De in Sint-Truiden in 1956 geboren Sabin s'Heeren is burgerlijk ingenieur in de elektro-werktuigkunde. Twee maanden na zijn indiensttreding op 1 september 1981, werd hij de rechterhand van gewestelijk directeur Jan Goovaerts, daarna van Bart Vanbrussel. Van 1984 tot 1988 werkte hij op de commerciële dienst van het Hoofdbestuur, waar hij naast opdrachten van kortere duur een studie maakte i.v.m. de inzet van de informatie en optimalisatie-programma's voor de exploitatiedienst.

West-Vlaanderen

Onderhoudsbeurt voor de HL 979

Technisch inspecteur in Oostende, Danny Taelmans, meldt ons dat de HL 979-locomotief terug aan de kust is. Dit voertuig maakte een rondreis door België.

De Railway Operating Division van het Britse leger construeerde haar in 1917. Het zwaargewicht (22 ton) telt twee stuurposten. De wielen bevinden zich aan de binnenkant van het chassis en de cilinder aan de buitenkant. Met een opliggen van het Belgische leger werd de HL 979 terug naar Oostende gebracht voor een grondige onderhoudsbeurt.

20ste verjaardag van het CBMT

Het Centrum voor Bedrijfsmedisch Toezicht vierde onlangs haar 20ste verjaardag. Alle personeelsleden kennen het CBMT. Zij moeten zich daar immers regelmatig laten onderzoeken. Het ergoproject werd trouwens samen met het CBMT uitgeknoobeld. De bedrijfsarts waakt over de gezondheid van de werknemers en bestudeert de werkvoorwaarden en de hygiëne. Directeur-generaal Hugo van Wese-mael is voorzitter van de raad van bestuur.

TTB-weekeind: stormloop verzekerd

Tallose chauffeurs zullen het eerste weekeind van oktober hun beste beentje moeten voorzetten.

Op 1 en 2 oktober ek. houdt het openbaar vervoer weer een heuse promotie-actie. Voor diegenen die aan zeer interessante voorwaarden een uitstapje willen maken, hier de TTB-tarieven.

In eerste klas kost een individueel ticket 420 fr en 750 fr voor de twee dagen. Een groepsticket voor 4 personen kost 1.180 fr per dag en 2.100 fr voor het hele weekeind. Een individueel ticket tweede klas kost 260 fr. in voorverkoop voor één dag. Anders betaal je 280 fr of 500 fr voor het hele weekeind. Voor een groepsbiljet betaal je 730 fr in voorverkoop of 780 fr. Een weekeindticket voor groepen komt op 1.400 fr.

De Buurtspoorwegen helpen ook dit jaar. De TTB-deelnemers die ver van het station wonen kunnen hun ticket vooraf op de bus "bestellen".

Noteer Alvast

9-15 september Brussel

Europese Conferentie van de Verkeersministers

10-11 september

Vriendenmatch tussen de "Busstampers" van de Buurtspoorwegen en de collega's van het Openbaar Stadsvervoer van Reims. Iedereen is welkom. Informatie: Busstampers Tremelo, p/a Alfons Verbist, Baalsesteenweg 146, 3130 Begijnendijk, tel. 016/53.22.00.

16-25 september Paal-Beringen

Tentoonstelling n.a.v. "100 jaar NMVB-Limburg". Deze expositie is van 1 tot 8 oktober te bezichtigen in Hechtel.

26 september Destelbergen

Vanaf 14 u samenkomst van de vriendenkring van de gepensioneerden in de eetzaal van het werkhuis. Informatie: Roger Heirman, Pen-nemansbaan 18 in 9288 Laarne-Kalken. Tel. 091/67.67.62.

Geboorten

Hoofdbestuur

Nicolas bij Pol Decerf (T/MF)
Sylvie bij Thierry Delloye (P/BS)

Antwerpen

Mitch bij Ria Van Hoof (directie)
Jef bij Ria Mols-Vermeiren (directie)

Oost-Vlaanderen

Matthias bij Dirk De Smet (directie)
Jeroen bij Yves Deboudt (Oude-naarde)

Henegouwen

Jonathan bij Constant Hermans (Jumet Bew)
Céline bij Philippe Evrard (Jumet Werkh)
Ludovic bij Bernard Vostier (Charleroi WW)

Laurie bij Gérard Hargot (Charleroi Bew)

Mélanie bij Michel Depryck (Anderlues WW)

Benjamin bij Alain Jacobs (Charleroi)

Namen-Luxemburg

Alexandre bij Serge Pene (Forville)

Luik

Thomas bij Ghislain Rademackers (Bressoux werkh)
Nicolas bij Yves Forir (Bassenge)

Brabant

Tony bij Marc Van Avermaet (Chastre)
Nicolas bij Georges Vostes (Chastre)

Béregère bij Yves Berthels (Chastre)
Christopher bij Marcel Josse (Lasne)

Melanka bij Daniël Brackx (Dilbeek)

Limburg

Joeri bij Jan Creemers (Maaseik)

West-Vlaanderen

Kevin bij Eddy Boerjan (Knokke)
Shana bij Geert Chaerel (Oostende WW)

Stijn bij Eric De Meulenaere (Ieper)

Tom bij Antoine Vandekerckhove (Kortrijk)

Huwelijken

Antwerpen

Luc Doms (Wuustwezel) en Hilde Kersemans
Werner Sluydts (Mechelen) en Patricia Janssens

Oost-Vlaanderen

Dirk Smet (Sint-Niklaas) en Jacoba Baegen

Luik

Pierre Willeme (St.-Gilles) en Elisabeth Friedrichs
Alain Secretin (Omal) en Tanagra Lognard

Brabant

Egidio Bon (Nijvel) en Jeanine Lachat
Patrick Bascour (Ukkel) en Carla Diependaele

Danny Danckers (Kessel-Lo) en Noëlla Van Rompaey
Eric Clottemans (Kuregem) en Marita De Vos
Etienne Van Bellinghem (Chastre) en Martine Boniface

Met pensioen

(*) : dienstjaren

Hoofdbestuur

Marguerite Verhelle, 1ste klerk (Info) (*40)

Antwerpen

Frans Bruynseels, keurarbeider (Merksem) (*36)

Oost-Vlaanderen

Oscar Smet, bewegingschef 2de klasse (Hofstade) (*41)
Jozef Bolsens, brigadier (Hamme) (*37)

Henegouwen

Emile Vandeuken, arbeider (Charleroi) (*30)

Raoul Waterlot, trambestuurder (La Louvière) (*28)

Maurice Coclet, keurder (La Louvière) (*32)

Jean Jordens, busbestuurder (Charleroi) (*35)

Joseph Delhay, busbestuurder (La Louvière) (*30)

Emile Verhoeven, lokethouder (Charleroi) (*35)

Edouard Lacroix, bestuurder (Charleroi) (*31)

Robert Meunier, meestergast 1ste klasse (Eugies) (*38)

Namen-Luxemburg

Fernand Ducrot, 1er keurarbeider (Andenne) (*40)

Luik

Joseph Reusen, busbestuurder (Oreye) (*32)

René Plunus, busbestuurder (Eupen) (*41)

Joseph Crutzen, busbestuurder (Eupen) (*31)

François Oosterbosch, busbestuurder (Bressoux) (*38)

Henri Baltus, 1ste keurarbeider (Luik) (*34)

Walthar Chabot, 1ste keurarbeider (Luik) (*40)

Brabant

André Soenen, ontvanger (Grimbergen) (*23)

Fernand Raes, busbestuurder (Asse) (*35)

Edouard Delvaux, busbestuurder (Chastre) (*21)

Theophiel Van De Gucht, geschoold arbeider (Kuregem) (*31)

Richard Van Tieghem, brigadier (Kuregem) (*34)

Frans Van Eeckhout, ontvanger (Grimbergen) (*24)

Frans Van Der Slach, 1ste geschoold arbeider (Kuregem) (*35)

Désiré Collaer, inspecteur van de beweging (Barastraat) (*40)

Limburg

Louis Daniels, busbestuurder (Tessenderlo) (*38)

August Daniels, 1ste geschoold arbeider (Hasselt) (*35)

Jean Hermans, busbestuurder (Tongeren) (*38)

Overleden

Antwerpen

Joannes Van Hove, trambestuurder (Turnhout) (*87)

Alfons Van Woensel, baanwerker (Mechelen) (*88)

Jozef Saenen, baanwerker (Mechelen) (*91)

Karel Lambrechts, busbestuurder (Tjalkstraat) (*75)

Joannes Dierckx, busbestuurder (Turnhout) (*78)

Frans Vervecken, remmer baanwerker (Antwerpen) (*87)

Guillaume Van Oosterwijck, trambestuurder (Antwerpen) (*88)

Oost-Vlaanderen

Cosmos Spaens, geschoold arbeider 1ste klasse (Destelbergen) (*91)

Albert Van Broeck, trambestuurder (Sint-Niklaas) (*84)

Roger Fosselle, 1ste geschoold arbeider (Destelbergen) (*62)

Henegouwen

Fernand Raulier, geschoold arbeider 1ste klasse (Saint-Ghislain) (*92)

Gaston Urbain, metser (Bergen) (*67)

Jules Jacquemin, busbestuurder (La Louvière) (*59)

Camille Gérard, ontvanger (Charleroi) (*71)

Luik

Pierre Albert, trambestuurder (Tongeren) (*88)

Willem Vandeweyer, trambestuurder (Tongeren) (*82)

Brabant

Jan-Baptist Caluwe, geschoold arbeider (Kuregem) (*75)

Jean-Baptiste Tielemans, keurarbeider (Kuregem) (*80)

Petrus De Gieter, ontvanger (Dilbeek) (*78)

Limburg

Karel Diricks, busbestuurder (Sint-Truiden) (*65)

West-Vlaanderen

Andreas Behaegel, busbestuurder (Ieper) (*86)

Georges Vanleenhove, keurklerk (Oostende) (*88)

Georges D'Hondt, busbestuurder (Knokke) (*81)

Personeelsleden in dienst overleden

Oost-Vlaanderen

Adrien D'Hondt, busbestuurder (Oudenaarde) (*52)

Henegouwen

Paulette Couturier, trambestuurder (Charleroi) (*38)

Jacques Grimard, trambestuurder (Trazegnies) (*31)

Brabant

August Briens, busbestuurder (Tienen) (*50)

Volgende personeelsleden overhandigden aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen, gevonden tijdens hun dienst.

Antwerpen

Tjalkstraat: Marcel Van Hove (portefeuille + 5.865 F, identiteitskaart, reductiekaart en waardevolle papieren), John Wijnants (geldbeugel + 1.496 F en identiteitskaart)

Mechelen: Denis Van Dessel (portefeuille + lampekop), Werner Sluydts (portefeuille + identiteitskaart en waardevolle papieren), Gustaaf Peeters (portefeuille + 640 F en identiteitskaart), Edward Van Woensel (geldbeugel + 220 F), Yves Lettanie (portefeuille met identiteitskaart, Z-kaart en waardevolle papieren)

Oost-Vlaanderen

Destelbergen: Dirk Lambrecht (770 F), Michel De Veirman (9.050 F en cheque van 2.400 F)

Sint-Niklaas: Paul De Lausnay (portefeuille + 735 F), Eric Lysens (2.529 F + 175 gulden + 200 US dollar), Walter Van Moescke (geldbeugel + 1.000 F)

Kalken: Marc Pieters (5.209 F)

Nevele: Dirk De Neve (970 F + oude munten)

Henegouwen

Jumet: Daniel Gillart (portefeuille + 510 F, identiteitskaart en schoolabonnement), Jean Paquot (portefeuille + 4.900 F), Michel Benis (tas + portefeuille + 4.205 F)

Namen-Luxemburg

Namen: Eric Plenneveaux (portefeuille + 331 F), Robert Hahn (portefeuille + 224 F), Marc Istasse (portefeuille + 2.593 F)

Mehaigne: Guy Prinsen (portefeuille + 40 F)

Florennes: Nestor Crepin (portefeuille + 1.600 F)

Luik

Rocourt: Jean-Marie Willems (portefeuille + 3.200 F), Joseph Ahn (portefeuille)

Brabant

Dilbeek: Marc Van Craenenbroeck (damestas + 1.861 F en waardevolle papieren)

Kuregem: Jean Rosier (portefeuille + 5.500 Zaires, MTB-abonnement en waardevolle papieren)

Limburg

Bilzen: Rudi Peeters (portefeuille + 620 F en waardevolle papieren)

Maaseik: Benny Bosmans (damestas + 345 F + bankkaart), Hendrik Iser (damestas + 1.200 F), Theo Hensels (portefeuille + 800 F)

Tongeren: Flora Grotars (damestas + waardevolle papieren)

Hasselt: Dominique Buttiens (portefeuille + 1024 F), Leo Van Oosterhout (portefeuille : 2.731 F)

West-Vlaanderen

Kortrijk: Ronny Parmentier (portefeuille + 214 F en waardevolle papieren), Paul Pottie (portefeuille + 573 F), Romain Baligant (damestas + 1.543 F), Hedwig De Pessemier (portefeuille + 1.677 F)

Oostende: Gaston Portier (portefeuille + 58.200 F), Dirk Bul-tijnck (portefeuille + 1.400 F en identiteitskaart), Erik Verbeke (geldbeugel + 4.299 F)

Ieper: Ivo Maerten (portefeuille + 2.760 F), Roger Nuyten (geldbeugel + 114 F), Fernand Debou (geldbeugel + 2.000 F, 98 FF en 80 gulden), Joël Sticker (portefeuille + 400 F), Luc Vandersteene (129 F), Rik Vanrobaeys (portefeuille + 240 F), Nestor Vandamme (portefeuille + 58.200 F), Gilbert Ureel (portefeuille + 251 F)

Buurtspoorwegen Plus

Personeelskrant NMVB
Wetenschapsstraat 14
1040 Brussel, 02/237.62.11

Abonnement

150 F per jaar, te storten op PCR 000-0003227-26 van de NMVB, 1040 Brussel

Redactie

Tel. 02/237.64.61

Redactiecomité

Pol Watelet, voorzitter
Jean-Marc Servais, Bart Vanbrussel, Pierre Vanhove, Jan Brackeva, Herman Walter, Gilbert Perrin, Marleen Campi en Jean-Claude Tree.

Gewestelijke correspondenten

J.P. Vaneygen (Antwerpen), Dirk De Smet (Oost-Vlaanderen), Philippe Kempinaire (Henegouwen), Dominique Jacques (Namen-Luxemburg), Jean-Noël Gaspard (Luik), Jan Raveyts (Brabant), Steven Lemmens (Limburg) en Annie Vermeulen (West-Vlaanderen)

Medewerking van Claude Crèveœur, Jean-Pierre Simon (Namen), Kurt Vander Eecken (HB - E), Michel André (HB - T), Etienne Mathelart (HB - BZ), Maggy Spaas, Egon Duchateau, Hendrik Renaers (Hasselt), Anne Huberty (Luik) en Danny Taelemans (Oostende).

Verantwoordelijke uitgever

Pol Watelet
Wetenschapsstraat 14
1040 Brussel

Drukkerij

Grafisch Bedrijf
Schoonbaert
Brugge 2



• Om een zoekertje te plaatsen in "B-PLUS" moet men actief of gepensioneerde zijn ;
• 50 F storten (BTW inbegrepen) op PCR 000-0003227-26 van de NMVB te 1040 Brussel met vermelding "advertentie in B-Plus" ;

• de advertenties zo kort mogelijk houden ;
• ze richten aan Buurtspoorwegen Plus, Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel, met vermelding van de volgende gegevens :

Zoekertjes

Te koop

- Radiatorrooster met koplampen en richtingaanwijzers, VW Jetta bj. 80-84. Prijs : 5.000 F. Trekhaak : 1.200 F. Boiler Vailant 10L met garantiebon : 6.500 F. Tel. 082/67.77.27 tussen 11-12 u. en 18 u. 30 en 20 u.

- Pomp met ketel, 200 l. Vraagprijs : 23.000 F. Tel. 058/51.33.84.

- Professionele lichtinstallatie (play-back + podiumverlichting).

ting. Totale prijs : 100.000 F. Mogelijk om stukken apart te kopen. Tel. 059/80.17.70 tussen 18 en 20 u.

- Fotoapparaat NIKON FA (zwarte body) met lens NIKKOR A 50 mm, F 1.8 (metaal) en flash SB 15 (TTL). Prijs : 30.000 F. Tel. 02/237.62.96 tijdens kantooruren.

Te huur

- Ik verhuur gratis 2 kamers + keukentje + tuintje aan koppel dat bereid is om gehandicapte vrouw te helpen. Tel. 02/376.58.04 tussen 14-16 u.

- Torremolinos (Costa del Sol) :

nieuwe studio 4 pers., zicht op zee en bergen. Sept. 5.000 F/week, oktober 4.000 F/week, nov. t.e.m. maart 10.000 F/maand.

Tel. 02/569.33.87 tussen 10 en 21 u.

- Hastière-Lavaux : chalet, alle comfort, sept. en okt., per week, twee weken of per maand. Tel. 065/88.56.96 tussen 19 en 21 u.

Ik zoek

- Platenspeler 78 toeren, 45 T, 33 T. Zeg mij uw prijs. A. Delgof, Steenweg op Ukkel, 140 te 1650 Beersel.