

Foto van de maand

Grenoble en Basel als voorbeeld

Op 16, 17 en 18 april bracht de Vlaamse minister van Openbare Werken, Johan Sauwens, samen met enkele medewerkers, onze directeur-generaal Hugo Van Wesemael en vijf journalisten een werkbezoek aan het Franse Grenoble en het Zwitserse Basel waar de bovengrondse tram en bus absolute voorrang krijgen in het stadshart. In Grenoble werd de tram in september 1987 met groot succes heringevoerd. Momenteel bouwt men zelfs een tweede tramlijn. Op de foto van links naar rechts: de voorzitter van het openbaar vervoer van Grenoble, senator Charles Descours, minister Sauwens en Hugo Van Wesemael. (Foto: Filip Yves Jundt)



BUURTSPoorWEGEN PLUS

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPoorWEGEN

Nieuwe generatie streekbussen

Jonckheere levert het eerste exemplaar

Vrijdag 19 mei levert de Roeselaarse constructeur Jonckheere de eerste van een reeks van 45 nieuwe streekbussen. Eind oktober moeten alle bussen geleverd zijn. Ze zullen rijden in Oostende en Jumet.

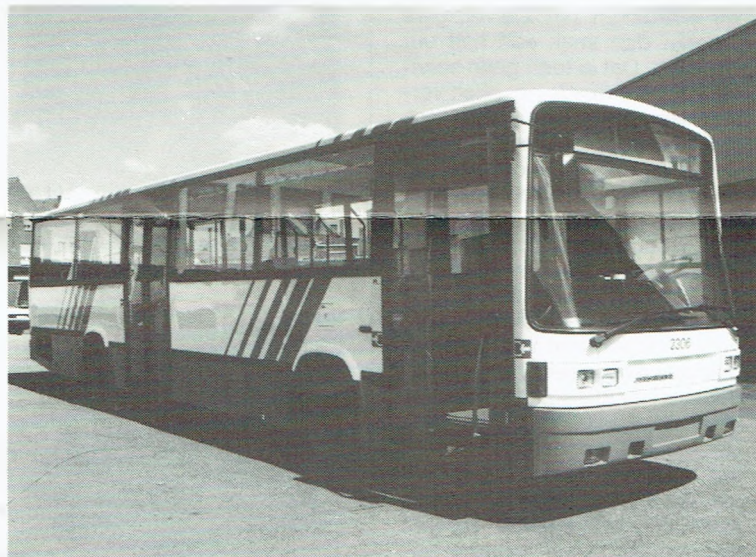
In aanwezigheid van de Vlaamse minister van Openbare Werken en Verkeer, Johan Sauwens, stelt Jonckheere in zijn vestiging in Aartselaar de nieuwe streekbus voor.

Het concept voor de nieuwe bus werd ontwikkeld in nauwe samenwerking met de Buurtspoorwegen.

In eerste instantie is gezocht naar een betrouwbaar produkt met lange levensduur en geringe onderhoudskosten.

Naast de keuze van de componenten zijn het vooral de moderne materialen en de bouwwijze die hierin hun bijdrage leveren:

- buitenbeplating in verzinkte plaat wordt vervangen door kunststof
- corrosiegevoelige gesloten kokerprofielen worden vervangen door open profielen behandeld met een bestuurd verfsysteem
- de vochtgevoelige houten vloeren worden vervangen



Het eerste exemplaar van de nieuwe serie verlaat de werkplaats in Roeselare. (Foto: Jonckheere)

door gevormde modules en compositiematerialen.

Ook de exploitatiekosten worden gedrukt:

- lager brandstofverbruik
- verlaging van het aantal onderhoudsbeurten
- betere toegankelijkheid en uitbouw mogelijkheden van onderhoudsgevoelige componenten
- gewichtsverlaging door nieuwe bouwwijzen, lichtere materialen.

Ergonomie

Veel aandacht werd besteed aan de bestuurderscabine.

De vormgeving en schikking van het instrumentenbord, bedieningsknoppen en -pedalen en de perceptiepost kwamen tot stand in samenwerking met de NMVB-ergonoom, veiligheidsingenieur en de vertegenwoordigers van de chauffeurs. De filmbediening gebeurt op een economisch verantwoorde, handige manier vanop de bestuurderspost.

Reizigers

Centraal staat natuurlijk het reizigerscomfort.

Jonckheere zocht naar een nieuwe vormgeving. De bestemming wordt beter aangegevoeld en aan de voorzijde gescheiden van de panoramische ruit om hinderlijke reflecties tegen te gaan.

De in- en uitstaptreden werden verlaagd: van de vroeger toegelaten 235 en 265 mm naar respectievelijk 165 en 205 mm. De visueel gehandicapten werden evenmin vergeten. Treden,

(vervolg op blz. 3)

Twee chauffeurs vertellen over hun job

“Een aangenaam en soms moeilijk werk, maar ondanks alles zeer boeiend”

Twee derden van de ongeveer 6000 personeelsleden zijn chauffeur van bus of tram. We brengen een eerbetoon aan deze mannen en vrouwen die dag en nacht, in weer en wind en af en toe in de slechtste omstandigheden onze sociale rol beklemtonen.

B-Plus vergezelde twee chauffeurs tijdens hun dienst. De eerste is Francis Bulens die op een drukke Leuvense stadslijn rijdt. Camille Martin daarentegen, doorkruist het kalme Luxemburgse platteland.

Wij nemen zowel de vrolijke als de moeilijke kanten van hun werk onder de loep.

Hoe meer we met de chauffeurs praten, hoe duidelijker het wordt dat ze één zaak gemeen hebben: hun liefde voor hun vak.

Achter het stuur zit Francis Bulens, een 39-jarige Herentenaar, gehuwd en vader van een zoon. Hij trad in 1975 in dienst.

Vandaag verzekert deze Buurtspoorwegfan de Leuvense stadslijn 2 die Heverlee met Holsbeek verbindt. Zijn dienst begint om 14.16 u. en eindigt om 23 u.

Vertrouwen

Een volkomen ontspannen Francis begint vol goede moed zijn werkdag. Een grapje hier, een vriendelijk woord daar; het hoort er allemaal bij.

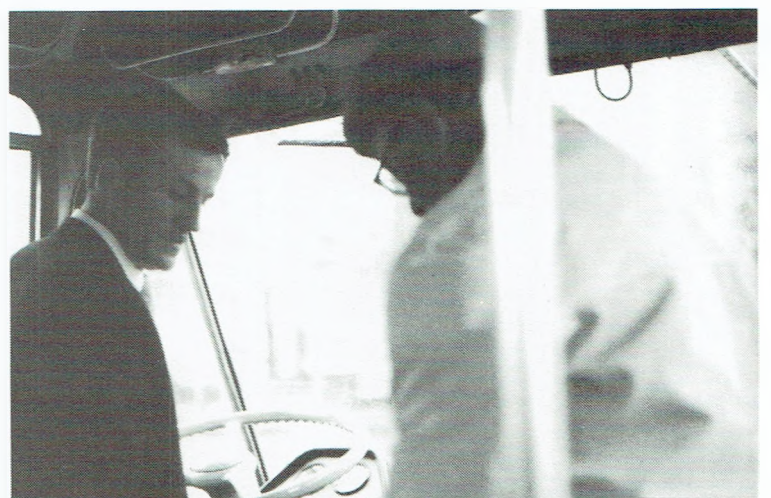
“Ik doe mijn werk met de glimlach”, vertelt Francis, “en ik heb nooit problemen met mijn chefs. Ze moeten vertrouwen in je hebben.”

Dat ze dat hebben bewijst het feit dat Francis aan elke actie mag deelnemen. Winkelbus, Nachtbus, de bussen die rijden tijdens de handelsbeurs: hij is altijd van de partij.

(vervolg op blz. 2)



Nadat het geraamte van het dak op het chassis geplaatst werd, monteert men de motor. (Foto: Jean-Claude Tree)



Francis is altijd bereid om de reizigers een mondje uitleg te geven. (Foto: Marleen Campi.)



Ook administratieve taken maken deel uit van het beroep.
(Foto: Jean-Claude Tree.)

(vervolg van blz. 1)

"Die speciale diensten zijn een toffe afwisseling. Je ziet eens wat anders." Onze chauffeur kent "zijn" mensen. Het zijn bijna allemaal vaste klanten. Zo weet Francis te vertellen dat de oudere mensen een vaste plaats hebben in de bus. Van de meeste reizigers weet hij ook waar ze naartoe gaan of waar- van ze komen.

Zwartrijders

"De job van controleur is niets voor mij. Ik zou geen collega-chauffeurs kunnen controleren en de reizigers zullen mij als een vijand beschouwen. Dat wil ik niet." Het toeval wil dat we onderweg controleur Karel Heymbeek op de bus krijgen. Ieders vervoerbewijs wordt nagekeken. Volgens Francis kan het aantal zwartrijders nog verminderd worden. Elk jaar hebben de abonnementen dezelfde kleur. Iemand die zijn abonnement jaar na jaar gebruikt kan gratis reizen. Tot een controleur hem snapt, natuurlijk. De zwartrijders kennen de controleurs. Zodra ze één zien opstappen lopen ze weg. Niet alleen volwassenen plegen fraude. Zelfs kinderen proberen al. "Onlangs stapte er een 7-jarig jongetje op de bus die beweerde zijn centen vergeten te zijn", weet Francis, "maar hij

was wel naar de snoepwinkel geweest! Wat moet je dan doen? Zijn naam en adres vragen? Het ventje springt misschien van schrik van de bus en loopt onder een auto... En allemaal de schuld van de, volgens de andere passagiers dan, harteloze chauffeur."

Voorliefde

Gewiekste reizigers proberen na hun buitenlandse reis de overgebleven nikkel aan de chauffeur te verlaten. "Wij kunnen daar niets mee doen, want de banken aanvaarden geen kleingeld", zegt Francis. Onze Leuvense chauffeur houdt van zijn job. Hij kan niet begrijpen waarom sommige collega's hun werk met tegenzin doen. "In het begin is de dienstrol een hele aanpassing, maar je lichaam went snel. Ook vrouw en kind hebben zich verzoend met mijn nacht- en weekendwerk. Dus waar zijn er problemen?" Onze optimist vindt het wel jammer dat ze geen radioverkeersleiding hebben. "Bij problemen, defecten of vertragingen is het toch altijd handig als je snel de stelplaats kan verwittigen", opteert Francis.

Ideale bus

Francis' ideale bus is uitgerust met een radioverkeersleiding, een radio en comfortabele zitjes.

Een radio brengt een aangename sfeer en bezorgt de chauffeur wat afleiding. Want het is een zenuwslopend beroep. Vooral tijdens de spits. En toch verkijst Francis de stadslijnen boven de streeklijnen. Wanneer ze door opstoppingen tijdens het spitsuur vertraging oplopen, wordt hun lunchtijd automatisch ingekort. "Elke minuut die we verliezen is een minuut minder tijd om te eten", vertelt Francis, "Maar normaal kunnen we vlot onze dienst doen." Behalve wanneer de scholen uit zijn. De scholieren aarzelen niet om met z'n vieren naast elkaar op de baan te fietsen, waardoor er enorme files ontstaan. "Enige rijvaardigheid is noodzakelijk", zegt Francis. En dat bewees hij! Fout geparkeerde wagens zijn zo mogelijk nog hinderlijker. En die zijn er dikwijls! Het gebeurt meer dan eens dat een chauffeur op de rijbaan moet stoppen om reizigers te laten in- of uitstappen. Het verkeer in deze mooie universiteitsstad maakt het er voor een chauffeur niet makkelijker op. "Vooral op maandag en vrijdag hebben we een stressvolle taak. Dan komen en gaan de Leuvense studenten." Tijdens vakanties, blokperiodes en in de zomer (want dan fietsen de mensen meer) hebben de stadsbussen gevoelig minder klanten.

Dienstverlening

Francis betreurt het dat de dienstregeling van de bus niet inhaakt op deze van de treinen. "Het gebeurt dat er treinen binnelopen twee minuten nadat wij vertrokken zijn. De reizigers moeten dan vaak een half uur wachten. Dat is toch geen service", merkt Francis op. "Een vertrekkoverste is trouwens ook geen overbodige luxe." De tellingen en enquêtes gebeuren volgens onze Leuvenaar op de verkeerde momenten. "Op woensdagnamiddag of tijdens de vakantie. Dan zit er juist minder volk op de bus." De oude stadsbussen (Cummins) hebben een veel te hoge opstap. Aangezien het merendeel van de klanten bejaard zijn, geeft dit al wel eens problemen. De meeste ongevallen gebeuren trouwens tijdens de spitsuren of als het regent. Francis heeft in zijn 14-jarige carrière slechts één zwaar ongeluk gehad. "Ik hou niet van risico's nemen", zegt hij, "ik verlies liever een paar minuten dan iemands leven op het spel te zetten." Onze collega heeft nog een tip die de dienstverlening alleen maar ten goede kan komen. Het zou geen vergeefse moeite zijn om alle verkeersreglementen nog eens te herhalen. Je ziet: niets is teveel voor Francis. Een boeiende job.

Platteland

Rijden op het platteland daarentegen, is rijden in een oase van rust. Camille Martin, 38 jaar, gehuwd en vader van twee dochters, weet er alles van. Hij staat, samen met vier collega's, in voor alle lijnen die Saint-Hubert bedienen. Hun werkschema komt ook hun familieleven ten goede. Ze rijden van maandag tot vrijdag. Op zaterdag blijft de bus in de stelplaats en één zondag op zes moeten ze "opofferen". "Ja, ik weet het", vertelt Camille, "ik ben met mijn achterwerk in de boter gevallen." Nochtans is niet alles rozegeur en maneschijn. Onze Luxemburgse chauffeur is "zijn eigen baas", maar dat wil ook zeggen dat hij zijn plan moet kunnen trekken. "Heb maar eens een ernstige panne op een plattelandsweg. Ofwel moet je ver stappen naar

het dichtsbijzijnde huis en met enig geluk kan je er telefoneren. Ofwel moet je de eerste de beste automobilist doen stoppen." Dankzij handige tips van hun mecaniciens weten de chauffeurs bij een klein defect het euvel in een handomdraai te verhelpen. Ook in Luxemburg wordt het gemis aan een radioverkeersleiding als een handicap ervaren. Tussen twee ritten in poetsen de chauffeurs zelf hun bus. "Het is voor de reizigers immers aangenamer in een nette bus dan in een vuilnisbelt te rijden."

Zelfstandig

De chauffeurs die in de landelijke streken rijden hebben weinig of geen last van stress. Het is er rustig en kalm. De inwoners wo-

nen meer verspreid, wat een minimum aan reizigers met zich meebrengt. "Mijn vaste klanten zijn scholieren en pendelaars", zegt Camille. Weinig cliënteel betekent ook weinig inkomsten. Terwijl op de Leuvense stadslijnen nog de almex en de Z-kaarten gebruikt worden, viert in het Luxemburgse de magnetische ontwaarder hoogtij. Op het platteland rijden eist ook een grote rijvaardigheid. Er zijn heel wat smalle wegen. Een beetje slalommen is dagelijkse kost.

Tot slot wil Camille nog kwijt dat de chauffeurs steeds belangrijker worden wat de exploitatie alleen maar ten goede kan komen. Een chauffeur staat immers met zijn beide voeten in de realiteit.



Verkeersopstoppingen zijn dagelijkse kost in het centrum van Leuven.
(Foto: Marleen Campi.)



Hoe kan je je halte bedienen wanneer er fout-geparkeerde auto's op staan?
(Foto: Marleen Campi.)

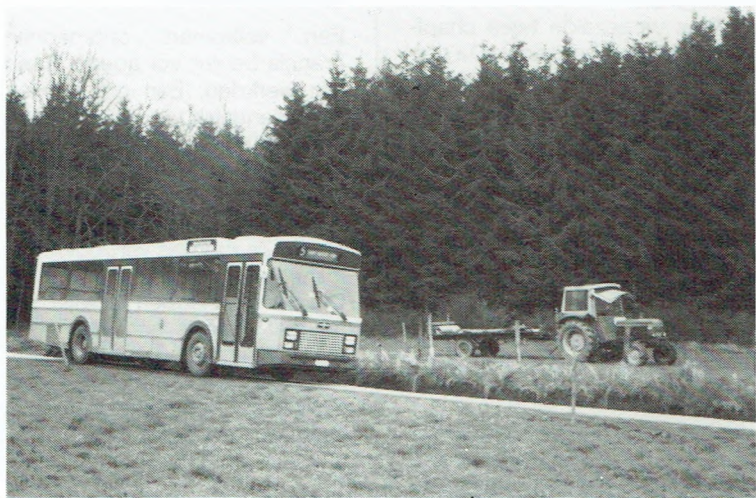


Ondanks de beregende voorruit kan je toch nog de fietsers zien die door naast elkaar te rijden de chauffeurs hinderen.
(Foto: Marleen Campi.)

Minister Sauwens legt eerste steen Brandariskaai



In B-Plus 20 vermeldden we reeds de bouw van de nieuwe Brandariskaai in Oostende. Op vrijdag 28 april jl. legde Vlaamse Verkeersminister Johan Sauwens de eerste steen onder toezien van o.a. ondervoorzitter Paul Breyne, directeur-generaal Hugo Van Wesemael en gewestelijk directeur Edmond Vervaeke.
(Foto: Maurice D'Hoop)



Een lege bus op een smalle landweg. In vergelijking met de stadslijnen rijdt men hier in een oase van rust en groen.
(Foto: Jean-Claude Tree.)



Wanneer de chauffeur tussen twee ritten even tijd heeft, benut hij deze om zijn bus te kuisen.
(Foto: Jean-Claude Tree.)

handgrepen en belknoppen kregen een signaalkleur.

Milieu

Op het vlak van de geluidshinder werd een sterke vooruitgang geboekt. Het geluid werd zeer sterk verlaagd: van 85 dB (A) naar 80 dB (A) wat bijna een halvering is.

Ook in het voertuig is het dank zij het gebruik van geluidsdempende materialen stiller.

Ook onze lucht vaart wel bij de nieuwe Jonckheere bussen. Door turbo-oplading en een beter afgestelde inspuitechniek in de verbrandingskamer, bekomt men uitlaatgassen die minder schadelijke stoffen bevatten. De insputing is ook temperatuurafhankelijk gemaakt, wat de roetvorming bij koudstart vermijdt. Zo bedraagt de gemeten luchtverontreiniging maximaal 2/3 van de door de EG-richtlijnen toegestane limiet.

Technische kenmerken

Type	City 041
Motoren	DAF LT 160 160 kW bij 2.000 t/min. MAN D 2566 UH 150 kW bij 2.000 t/min.
Versnellingsbak	VOITH D 854.2 4 versnellingen met snelgang
Achteras	DAF 2255
Vooras	Jonckheere
Bandenmaat	275/70 R 22,5 laagprofiel
Maximum snelheid	92 km/u
Lengte	11,62 m
Breedte	2,49 m
Hoogte	3,07 m
Gewicht onbelast	9.635 kg
Capaciteit	39 zitplaatsen 57 staanplaatsen

Directeur-generaal : dialoog leidt tot beter produkt

Dat de Buurtspoorwegen steeds meer belang hechten aan de opleiding van het personeel, onderstreepte directeur-generaal Hugo Van Wesemael extra tijdens een bezoek aan de gewestelijke directie Limburg.

In B-Plus nummer 21 brachten wij reeds een relaas van de voorbereiding van een groep Limburgse kandidaat-controleurs. Ze kregen een intensieve opleiding waarbij alle aspecten van hun toekomstige job aan bod kwamen. Geboeid door dit initiatief peilde directeur-generaal Hugo Van Wesemael persoonlijk naar de ervaringen van de "cursisten". Het werd een uitvoerig en open gesprek met de hele groep waarbij ook de netige problemen niet uit de weg werden gegaan. Zo werden onder meer de werkregeling, het dalend aantal reizigers en de daarmee samenhangende mindere ontvangsten en de vaak gebrekkige informatie aan de orde gesteld.

Dergelijke ontmoeting toont aan hoeveel prima ideeën er bij het personeel sluimeren die bij de dagelijkse realiteit van de exploitatie betrokken zijn. Volgens Hugo Van Wesemael moeten de Buurtspoorwegen profijt halen uit de talrijke suggesties. Bij het afronden van het gesprek

met de directeur-generaal was iedereen het roerend eens dat dialoog leidt tot een beter produkt. Voorgesteld wordt ook de chauffeurs bij de dialoog te betrekken. Trouwens niet enkel in Limburg besteedt men aandacht aan de opleiding.

In Antwerpen gaat zich weldra een groep nieuwe controleurs vier dagen lang bezinnen over hun toekomstige opdrachten. Ook in de groep West-Vlaanderen blijft men niet bij de pakken zitten. Naast de reeds "traditionele" commerciële opleidingen in het kader van de "Zonnelijn", werd dit jaar een intensieve pedagogische opleiding gegeven. De controleurs zijn nu des te beter gewapend om hun kennis door te geven.

Tenslotte staat momenteel in de groep Henegouwen een belangwekkend project op stapel voor de streek van Aat-Doornik. Daar probeert men de opleiding te integreren in een globale aanpak die uiteindelijk moet resulteren in een grotere betrokkenheid. Een en ander illustreert voldoende dat de opleiding aan de orde van de dag is bij de Buurtspoorwegen. We houden u uiteraard op de hoogte. Intussen wensen wij onze collega's veel succes toe bij deze initiatieven.



Op de achtergrond luistert directeur-generaal Hugo Van Wesemael geboeid naar de tussenkomsten van de controleurs. (Foto: Pierre Vanhove)

Veiligheidswedstrijden 1988

Forse daling aantal werkongevallen

Op 25 april jl. ging op het Hoofdbestuur de jaarlijkse vergadering van de dienst voor veiligheid, hygiëne en verfraaiing der werkplaatsen door. Alvorens tot de uitreiking der trofeeën over te gaan, vestigden directeur-generaal Hugo Van Wesemael, directeur van de technische diensten Lambert Botton en hoofdingenieur Freddy Van De Weghe de aandacht op de uitstekende resultaten van het voorbije jaar. De ongevallen met werkverlet daalden met 35 % tot 164 (loon-trekkenden).

De frequentievoet daalde met 33 %.

Groep Luik zag het aantal ongevallen met 51 % dalen. Groep Oost-Vlaanderen "beweging" liet in 1988 geen enkel ongeval noteren.

Ook wat de ernst betreft, gaat het de goede kant uit.

De ongevallen bij de weddetrekkenden, evenals deze van en naar het werk, bleven constant.

Niet minder dan tien ploegen behaalden een recordaantal dagen zonder werkongeval.

Niettegenstaande een zachte winter bleef de frequentie van de busongevallen nagenoeg stabiel. We moeten aannemen dat de huidige verkeersdichtheid de ongevallenkans verhoogt. Daarom pleiten wij nogmaals voor echte vrije busbanen. Deze eigen banen zijn van levensbelang voor het openbaar vervoer. Ze waarborgen niet enkel een vlotte, maar ook een veilige exploitatie.

Trofeeën

Inter-groepenwedstrijden

De inter-groepenwedstrijden bestaan sinds 1951. Doel is de diensten beweging, wegen & werken en werkhuizen, die voor het betrokken jaar de kleinste ongevalencoëfficiënt optekenden, te belonen.

Laureaten 1988 :

* Dienst Beweging : **Oost-Vlaanderen** met een coëfficiënt van 0,033.

* Dienst Wegen en Werken : **West-Vlaanderen** met een coëfficiënt van 213,380.

* Dienst Werkhuizen : **Antwerpen** met een coëfficiënt van 25,609.

* De trofee wordt toegekend aan de groep met de beste algemene ongevalencoëfficiënt.

Voor 1988 gaat de trofee naar de groep **Antwerpen** met een coëfficiënt van 4,924.

Sedert 1953 bestaat een speciaal premiesysteem voor perioden van 100, 150, 200 dagen, enz. zonder ongeval met werkverlet.

Deze premies worden verhoogd met 20 % voor de winnende ploegen die gedurende de betrokken periode geen ongeval met werkverlet op de weg van het werk hebben opgelopen.

Door de 99 ploegen in competitie werden in 1988 opmerkelijke resultaten bereikt.

* 5.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

De ploeg nr. 17 van groep Brabant : 51 arbeiders, Beweging Haacht-Diegem.

De ploeg nr. 4 van groep Oost-Vlaanderen : 58 arbeiders, Beweging Sint-Niklaas.

* 4.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

De ploeg nr. 15 van groep Brabant : 34 arbeiders, Werkhuis Kessel-Lo I.

De ploeg nr. 7 van groep West-Vlaanderen : 61 arbeiders, Beweging sector Ieper.

* 2.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

De ploeg nr. 2 van groep West-Vlaanderen : 88 arbeiders, Beweging sector Kortrijk.

* 1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

De ploeg nr. 6 van groep Oost-Vlaanderen : 56 arbeiders, Bewe-

ging Hofstade - Oudenaarde - St.-Lievens-Houtem.

De ploeg nr. 16 van groep Brabant : 32 arbeiders, Werkhuis Kessel-Lo II.

De ploeg nr. 2 van groep Oost-Vlaanderen : 48 arbeiders, Beweging Hamme.

De ploeg nr. 17 van groep Henegouwen : 41 arbeiders, Beweging Mons-Bassins.

De ploeg nr. 3 van groep Antwerpen : 42 arbeiders, Beweging Broechem - Herentals.

Vorig jaar behaalde de ploeg van Eupen-Warzee het nog nooit geëvenaarde record van 9800 dagen zonder werkongeval.

RTBf vraagt medewerking

In het raam van de vijftigste verjaardag van de Tweede Wereldoorlog bereidt de RTBf een reeks uitzendingen voor.

In "Jours de Guerre" komt het relaas van Belgen die de oorlog meemaakten aan bod. Het programma wordt gebaseerd op documenten en getuigenissen.

De RTBf wil o.a. het reilen en zeilen van de Buurtspoorwegen tijdens de vijandigheden en de bezetting weergeven. Het rollend materieel, het vervoer der troepen en vluchtelingen en de belangrijke rol van de NMVB bij het bevoorraden van het land worden belicht.

De RTBf zoekt illustraties — foto's, films, tekeningen — en personen die de maatschappij in die trieste tijd goed gekend hebben.

Wenst u ook mee te werken? Neem dan zo vlug mogelijk contact op met Christian Badoux van onze commerciële dienst : 02/237.64.78.

Alvast bedankt.

Samenwerking met Zuidooster

Snelbusdienst Antwerpen-Turnhout-Eindhoven

Maandag 8 mei startte de snelbusdienst Antwerpen-Turnhout-Eindhoven en terug. Deze dienst wordt gezamenlijk geëxploiteerd door de Buurtspoorwegen Antwerpen en het Nederlandse streekvervoerbedrijf Zuidooster (ZO).

Woensdag 3 mei werd de snelbusdienst ingewijd door de Vlaamse minister van Openbare Werken en Verkeer, Johan Sauwens.

De sneldienst wordt uitgevoerd met luxe lijnbussen. De NMVB huurde hiertoe bij LAG-BUS in het Limburgse Bree drie gloednieuwe Panoramic/DAF-cars met allerhande faciliteiten (toilet, telefoon, ijskast, koffiezetapparaat, video). Deze bussen kregen de nieuwste NMVB-jas aangemeten. Vertrekpunt van de sneldienst in Antwerpen is het streekbusstation op het Rooseveltplein, eindpunt in Eindhoven is het spoorwegstation. Onderweg wordt enkel gestopt op de ring in Turnhout en ter hoogte van Philips. Sommige ritten bedienen ook het station van Berchem in aansluiting op internationale treinen.

De snelbusdienst functioneert van maandag tot en met zaterdag. Op zon- en feestdagen wordt niet gereden. Het is een uurdienst die op enkele uitzonderingen na klokvast is. Een rit Antwerpen-Eindhoven duurt ongeveer één uur en 25 minuten.



De "Panoramic" van LAG telt 49 zitplaatsen, heeft een aparte instapdeur met verwarmde ruit, een verstelbaar stuur en de chauffeursstoel is uitgerust met armleningen en een hoofdsteun. De comfortabele zetels zijn voorzien van o.a. een asbakje, een lectuurnetje en een bekerhouder. De bus loopt op een DAF DKV-4takt dieselmotor met directe insputing en zuigerkoeling.

Voor de snelbusdienst geldt een apart tariefsysteem dat gebaseerd is op het tarief 2de klas van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Strippentickets en NMVB-abonnementen zijn derhalve niet geldig.

Een enkele reis Antwerpen-Eindhoven kost 325 fr., een retour 555 fr. Kinderen van 4 tot en met

11 betalen voor een enkelte 195 fr. Een enkele reis Antwerpen-Turnhout kost 165 fr., een retour 305 fr.

Een weekkaart voor Antwerpen-Eindhoven en terug kost 2130 fr., een maandkaart 7820 fr. Ook die tarieven zijn gebaseerd op deze van de Nederlandse Spoorwegen.

Stilte... we draaien



In mei loopt de Franse film "Australia" in de bioscopen. Voor velen van u zal dit waarschijnlijk niets zeggen. Maar bij de inwoners van Verviers daarentegen, gaat er een lichtje op. Hun streek werd immers gekozen als decor voor deze film van cineast Jean-Claude Andrien. Het vliegveld van Laboru, het casino van Spa, het station van Verviers en ... ons vakantiehuis Annette et Lubin kwamen in meerdere scènes in beeld. Voor de gelegenheid werd het Buurtspoorweghotel in de sfeer van de jaren vijftig omgetoverd. Onze collega's André Pinnoy en Ghislain Lassance vertellen meer.

Een deel van de film speelt zich af in Londen en Australië. Het merendeel van de scènes werd in de streek van Verviers opgenomen. Het verhaal laat het Verviers van de jaren vijftig herleven, een tijd waarin de wolindustrie een sterke achteruitgang kende. De held van de film, een 38-jarige man, verlaat het familiebedrijf

om naar Australië te gaan. Na een aantal jaren keert hij terug naar Verviers alwaar hij voornamelijk de wegen van de liefde en van het avontuur bewandelt. De rolverdeling spreekt voor zich. We vinden acteurs terug als Jeremy Irons (ook te zien in The French Lieutenant's Woman), Fanny Ardant (goede wijn behoeft geen krans!), Tchek Karyo (The Bear) en Agnès Soral.

Ook de Buurtspoorwegen speelden een rol! Op de Place de la Victoire bestuurde vrijwilliger Victor Renard een AMN-bus. Het plein werd volledig afgesloten om de opnames te vergemakkelijken.

Volgens de hele filmploeg kunnen de prachtige omgeving van Spa en Annette et Lubin voortreffelijk de sfeer van het verhaal weergeven.

Ook u kan zich in de jaren vijftig inleven: reserveer een kamer in Spa. Wanneer u ons vakantiehuis wil (terug) zien, duik dan in mei de bioscoop in. Annette et Lubin verschijnt er in volle glorie op het witte scherm. Een klein detail: voor drie minuten uitzending filmde de ploeg drie dagen!

Ons vakantiehuis is geopend van zaterdag 27 mei tot zondag 17 september. Bel voor inlichtingen naar 087/77.10.56 of 087/77.10.86.



Evelyne Lassance, de uitbaatster van ons vakantiehuis, samen met acteur Jeremy Irons.



Evelyne Lassance heeft de techniek van het filmen onder de knie!

- 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:

HOOFDLETTERS AUB

Naam

Voornaam

Identificatienr.

Straat N°

Postcode Plaats

Telefoon (privé)

Bereikbaar tussen u en u.

Tekst van de advertentie (maximum 3 regels):

.....

.....

.....

Personalialia

Geboorten

Antwerpen

Michaël bij Ludo Broeckx (Tjalkstraat BEW)

Oost-Vlaanderen

Jules bij Jan Vermoere (Destelbergen WH)

Henegouwen

Gaëtan bij Fabrice Henaut (Eugies WH)

Kevin bij Philippe Raye (Eugies WH)

Maxime bij Philippe Barbier (Quaregnon BEW)

Dany bij Daniël Porineau (Charleroi BEW)

Namen-Luxemburg

Sebastien bij Eric Corbet (Namen)

Fanny bij José Baufays (Namen)

Stéphanie bij Michel Cara (Houffalize WH)

Luik

Virginie bij Christiane Libiouille (St. Gilles)

Jordy bij Benny Macors (Bassenge)

Brabant

Ben bij Theopile Beken (Kessel-Lo)

Laurens bij Etienne Van Horenbek (Haacht OC)

Limburg

Steve bij Robert Schuermans (Hasselt WH)

Jeroen bij Jean Bollen (Hasselt WH)

Namen-Luxemburg

Jules Leclercq, buschauffeur (Ohey) (°20)

Brabant

Jan De Greef, trambestuurder (Grimbergen) (°35)

Limburg

Jacobus Neyens, buschauffeur (Bree) (°28)

Armand Huyskens, 1ste geschoolde arbeider (Hasselt) (°40)

West-Vlaanderen

Edmond Hollevoet, 1ste geschoolde arbeider (Oostende) (°39)

André Aspeslagh, 1ste keurarbeider (Oostende LL) (°40)

Overleden

(°): leeftijd

Hoofdbestuur

Yvette Verheye, A.E.I. (°68)

Raoul Marchand, bureauchef (°72)

Constant Dumortier, klerk (°63)

Antwerpen

Lodewijk Govaerts, geschoold arbeider (Antwerpen) (°86)

Arthur Pals, buschauffeur (Broechem) (°51)

Gustaaf Van Looveren, buschauffeur (Broechem) (°60)

Oost-Vlaanderen

Adelin Van De Velde, buschauffeur (°44)

Henegouwen

Ursmar Richard, ontvanger (Anderlues) (°76)

Emile Desmet Jouy, trambestuurder (La Louvière) (°58)

Isidore Collet, ontvanger (Charleroi) (°74)

François Lechien, 1ste geschoolde arbeider (Charleroi) (°76)

Jean-Baptiste Poty, 1ste keurarbeider (Jumet) (°75)

Emile Josse, trambestuurder (Anderlues) (°63)

Namen-Luxemburg

Ernest Moreau, baanwerker (Andenne) (°84)

Luik

Fernand Braine, buschauffeur (Luik) (°76)

Brabant

Severin Vanhove, buschauffeur (Overijse) (°82)

René Bollaerts, 1ste keurarbeider (Kessel-Lo) (°73)

Jozef Mathys, baanwerker (Kuregem) (°73)

Pierre Claeys, kuiser (Kuregem) (°84)

Theo De Roock, buschauffeur (Dilbeek) (°74)

Huwelijken

Luik

Jean Boulanger (St. Gilles) en Michèle Pairoux

Met pensioen

(°): effectieve dienstjaren

Hoofdbestuur

Freddy De Coster, hoofdengineer (T) (°40)

Henegouwen

Jean Labenne, geschoold arbeider (Jumet) (°35)

Gilbert Lefebvre, buschauffeur (Bergen) (°34)

Franz Maghe, 1ste geschoolde arbeider (Jumet) (°20)

André Bauwens, geschoold arbeider (La Louvière) (°24)

Emile Benis, 1ste keurarbeider (Jumet) (°36)

Jules Godart, buschauffeur (Anderlues) (°35)

Gilbert Mercier, 1ste keurarbeider (Eugies) (°36)

Eerlijke daden

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

Antwerpen

Tjalkstraat: Eddy De Ruyscher (portefeuille + gezinsvrijkaart + identiteitskaart + 412 F), Hendrik Dockx (portefeuille + 2.300 F)

Oost-Vlaanderen

Kalken: Martin van Damme (100 F)

Hamme: Willy Maes (848 F), Luc Praet (1.300 F)

Oudenaarde: Yves Van De Weghe (835 F)

Brabant

Kuregem: Christian De Coster (portefeuille + 1.300 F + abonnement)

Grimbergen: Jean De Vinck (portefeuille + 2.500 F + identiteitskaart + bankkaart)

Limburg

Bilzen: Jean Merken (portefeuille + 4.900 F + waardepapieren)

Koersel: Louis Theunis (damestas + 2.950 F + waardepapieren), Remi Vanhamel (portefeuille + 500 F + waardepapieren)

Tessenderlo: Jozef Fransen (portefeuille + 688 F + waardepapieren), Roger Bosmans (portefeuille + 4.050 F + waardepapieren)

Tongeren: Raymond Moens (portefeuille + 300 F)

West-Vlaanderen

Knokke: Roger Govaert (portefeuille + 3.100 F)

Limburg

Lambert Roumans, buschauffeur (Lanaken) (°82)
Leopold Brantz, brigadier (Hasselt) (°75)

West-Vlaanderen

Frans Goes, ontvanger (Oostende) (°74)

Jules Tack, buschauffeur (Zwevezele) (°86)

Eduard Alderweireldt, trambestuurder (Oostende) (°81)

Albert Verduyne, chauffeur (Oostende) (°99)

Zoekertjes

Ik verkoop

- 5-delig salon, rotan, wit. Nieuw. Wordt thuis geleverd. Waarde = 36.000 F, mijn prijs = 26.000 F. Te bezichtigen in fabriek of op foto. Tel. 010/84.44.73 (streek Wavre) na 20 u.

- Verzameling "Onze Buurtspoorwegen", nrs. 9 (sept. '47) tot 248 (mei-juni '87). Nrs. 10 tot 13, 15 tot 20: Franse uitgave. Tel. 02/427.54.65.

Ik zoek

- "Onze Buurtspoorwegen", nrs. 1 t/m 21, 23 t/m 113 + herdenkingsboek verschenen in Oostende in 1978.

Johnny Ballière, Lange Veldstraat 100 in 8160 Diksmuide.

- Huurhuis, ± 10.000 F/maand, omgeving Namen. Tel. 081/65.72.02 tussen 7 en 24 u.

Ik verhuur

- Torremolinos (Costa del Sol): studio 4 pers., zicht op zee en bergen. Mei en juni: 5.000 F/week, oktober: 4.000 F/week. Wintermaanden: 10.000 F/maand. Tel. 02/569.33.87 tussen 10 en 21 u.

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

Hugo Van Wesemael, Poi Watelet, voorzitter, Jean-Marc Servais, Bart Vanbrussel, Pierre Vanhove, Jan Brackeva, Filip Yves Jundt, Marleen Campi en Jean-Claude Tree

Hoofredacteur

Jean-Claude Tree

Redactrice

Marleen Campi

Gewestelijke correspondenten

J.P. Vaneygen (Antwerpen), Dirk De Smet (Oost-Vlaanderen), Philippe Kempinaire (Henegouwen), Jean-Noël Gaspard (Luik), Paul Audoore (Brabant), Steven Lemmens (Limburg) en Annie Vermeulen (West-Vlaanderen)

Met de medewerking van

Jos Messiaen (HB-T), Marc Nuytemans (Antwerpen), Camille Martin en Philippe Leroy (Namen-Luxemburg), André Pinnoy en Ghislain Lassance (Luik), Marnix Van Den Bergh, Francis Bulens en Guillaume Coppesmette (Brabant), Marijke Vermandere (Jonckheere), Willy Jacobs (LAG).

Verantwoordelijke uitgever

Poi Watelet
Wetenschapsstraat 14
1040 Brussel

Drukkerij

Grafisch Bedrijf Schoonbaert
Brugge 2

