

## Inhoud

- blz. 2 :**
- Ronde van Vlaanderen (vervolg)
  - Radio-communicatie
  - Olie-analyse
- blz. 3 :**
- Empire Funbus
  - Burgemeesters in Basal
  - Infobusje Namen
- blz. 4 :**
- Noteer alvast
  - In 't kort
  - Zoekertjes
  - Eerlijke daden
  - Personalía

Tijdens het TTB-weekeind troffen de verkeersministers Johan Sauwens (links), Amand Daïem (midden) en Jean-Luc Dehaene elkaar in het station van Leuven. Naast de federale verkeersminister de burgemeester van Leuven, Alfred Vansina. Achter Sauwens bemerkt u onze directeur-generaal Hugo Van Wesemael.

(Foto : GvA/Bert Hulselmans)



# BUURTSPoorWEGEN PLUS

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPoorWEGEN

## Namen

### Auto moet eindelijk wijken voor bus

Woensdag 11 oktober 1989, 14 u : een NMVB-dienstwagen rijdt uit. De twee inzittenden kijken of hun uitrusting in orde is. Hun opdracht voor vandaag is zeer delicaat, maar ze hebben zich goed voorbereid. De contacten met de specialisten zijn gelegd. Er valt dus niets te vrezen. Zij zullen ingrijpen daar waar nodig.

14.19 u : de auto rijdt langzaam in de rue Denis-Georges Bayard. De passagier vraagt de chauffeur om te vertragen. Hij glimlacht. Hij vindt wat hij zoekt. Hij haalt een boekje uit zijn borstzak en noteert zelfbewust de nodige gegevens alvorens te vertrekken.

14.25 u : richting Jambes. De wagen doorkruist de overvolle winkelstraten. Het verkeer verloopt moeizaam. De mannen

met het blauwe uniform doorzoeken met argusogen de straten. Niets. Ze rijden terug naar Namen.

14.50 u : boulevard Mélot. Raak ! Daar tellen ze er vijf. Na de nodige informatie te hebben neergeschreven, vervolgen ze hun weg richting rue Bayard. Eén van de twee op de bushalte geparkeerde auto's staat er nog steeds. De controleur stapt uit zijn wagen en stopt een proces-verbaal onder de ruitenwiser.

15.05 u : terug naar boulevard Mélot. Op de bushalte staan nog steeds auto's geparkeerd. Na controle of het dezelfde wagens van daarstraks zijn, begeeft de controleur zich naar het station om een takelwagen op te roepen.

15.18 u : de takelwagen bevestigd zijn komst per telefoon.

15.21 u : terug naar boule-

vard Mélot. Een gelede bus arriveert. Omdat de halte niet bereikbaar is, is de buschauffeur verplicht midden op de weg te stoppen om zo de reizigers te laten in- en uitstappen. Hierdoor blokkeert de bus de straat.

15.30 u : de takelwagen komt ter bestemming. Alles wordt in gereedheid gebracht om de wagen te takelen. De eigenares van de personenwagen ziet het nog net gebeuren. Ze doet een vergeefse poging om haar wagentje te redden. De controleurs zijn echter onverbiddeijk. Ze beseft dat het vechten tegen de bierkaai is en betaalt de vervoerskosten van de takelwagens. Dan pas ontdekt ze het proces-verbaal onder haar ruitenwissers...

15.35 u : er blijft nog één fout geparkeerde wagen over. De

(vervolg op blz. 3)



Geen half werk meer : de wagen wordt weggesleept. De controleurs brengen de politie op de hoogte.

(Foto : Claude Ladsan)

### "Ronde van Vlaanderen"

## Hugo Van Wesemael :

### "Rijden waar er klanten zijn"

Er zijn grote veranderingen op til in onze maatschappij, zowel op politiek (regionalisatie) als op economisch (budget) gebied. De directeur-generaal ging van groep tot groep (in Vlaanderen) om zélf de stelplaatschefs, controleurs en bedienden in te lichten over budget en regionalisatie. Weldra zijn de Waalse groepen aan de beurt.

Waarom controleurs en stelplaatschefs ? Zij zijn de belangrijkste schakel tussen de chauffeurs en de directie, en dienen normaliter best op de hoogte te zijn van lijnen, klanten, enz.

Op donderdag 14 september was hij te gast in de gewestelijke directie Brabant, de derde "etappe" van zijn Ronde van Vlaanderen.

Vooreerst gaf de directeur-generaal een uitgebreide inleiding over de op til zijnde regionalisatie en het budget. In 1990 zullen alle Vlaamse vervoermaatschappijen samen 6,7 miljard fr. krijgen van de overheid. Vergeleken met '89 is er dus geen verbetering. Zeker als je weet dat onze uitgaven stijgen. De index ging omhoog met 2 %. Er is ook een nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst. Hugo Van Wesemael spreekt over een "enorme explosie van uitgaven".

De inkomsten in Vlaanderen lagen de eerste zeven maanden van '89 al 1,6 % lager in vergelijking met de eerste zeven maanden van vorig jaar. De directeur-generaal zegt beslist : "We moeten die neerwaartse spiraal doorbreken. Onze controleurs en stelplaatschefs kunnen ons hierbij helpen. Zij weten beter dan wie ook wat er ter plaatse gaande is".

### Uitgaven verminderen

De directeur-generaal windt er geen doekjes om : "Er moet gesnoeid worden. Eigenlijk kan dat niet meer, maar toch zal het moeten". Hij heeft een strategie uitgestippeld bestaande uit zeven belangrijke punten.

1. Een positieve integratie van het stads- en streekvervoer. Dit wil zeggen dat er een betere samenwerking moet zijn tussen de NMVB en de MIV's. In het verleden leefde er onderling een sterke concurrentiegeest, wat soms leidde tot overbodige (dubbele) uitgaven.

2. De concurrentie met de pachters moet eveneens weggewerkt worden, wat een kilometerbesparing tot gevolg zal hebben.

3. We kunnen er niet buiten : de avond- en weekeinddiensten zullen drastisch verminderd, zonodig afgeschaft worden. Hugo Van Wesemael weet dat hij hier een gevoelige snaar raakt. Maar dat uitgespaarde geld kan beter op andere plaatsen gebruikt worden. Zo speelt hij zelfs met de idee om "micro-bussen" van drie tot acht plaatsen in te zetten om de afgeschte avond- en weekeinddiensten op te vangen.

4. Ons buspark moet dringend gesaneerd worden : oude bussen weg.

5. De dagelijkse reizigers moeten extra "verzorgd" worden d.m.v. andere initiatieven.

6. De controleurs en de chauffeurs meer betrekken bij het beleid. Er moet meer naar hen geluisterd worden. "We moeten meer open staan voor hun ideeën en commentaar. Zij vormen de basis en die moet stevig zijn".

7. KSH (Kas voor Sociale Hulp) moet mogelijk zijn.

In grote trekken komt het er op neer dat we moeten saneren waar we kunnen.

### Ontvangsten

We komen er eerlijk voor uit. We hebben 3 % minder reizigers, de abonnementenverkoop is gedaald en ons imago is eerder negatief.

Dit laatste komt o.a. door lege bussen die bovendien onverzorgd

(vervolg op blz. 2)



De directeur-generaal en de kaderleden van Brabant luisteren aandachtig naar...

zijn. Sommige chauffeurs laten de motor van de bus onnodig draaien wanneer ze stilstaan. De halteplaatsen zijn niet verzorgd, de reizigersinformatie laat nog vaak te wensen over, de dienstregeling is niet optimaal, wij staan in dezelfde files als alle anderen, enz.

We moeten ook zorgen voor een goede verstandhouding met gemeente- en stadsbesturen, met nieuwe voorstellen en modaliteitsplannen.

Als al deze (en nog veel meer) zaken gerealiseerd worden, zullen onze ontvangsten de hoogte in gaan.

### Vraag en antwoord

In de gewestelijke directie van Brabant stond een heel team paraat om de vragen van de aanwezigen te beantwoorden. Er kwamen enkele goede ideeën van de controleurs en stelplaatschefs uit de bus. Zo werd er voorgesteld om zesde-jaarsleerlingen in te lichten over buslijnen naar een andere school in eventueel een andere stad. Of om een soort shoppingkaart in te voeren i.s.m. de handelaars.

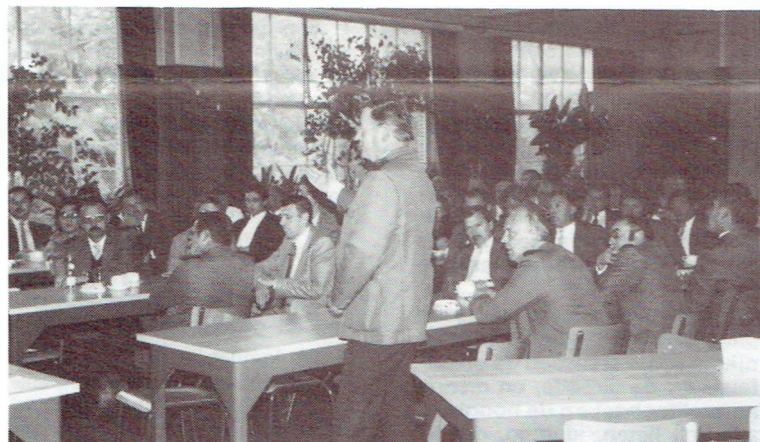
We moeten ook beter inspelen

op de behoeften die er zijn: meer reclame maken, mensen beter inlichten, een meer commerciële aanpak. Onze directeur-generaal lanceerde zelfs een nieuw initiatief in West-Vlaanderen: de disco-bus (zie blz. 3).

Een controleur stelde de vraag of we in het weekeind niet kunnen concurreren met de privé-busondernemingen. Hugo Van Wesemael repliceert: "Dat betekent oorlog!" Er waren ook veel reacties op het afschaffen van o.a. de zondagdiensten. "Blijft het daarbij? Wat gebeurt er binnenkort? Zullen we minder verdienen?" De directeur-generaal antwoordde: "Ik heb nooit gezegd dat jullie minder zullen verdienen. We gaan gewoon 'verschuiven'. Die zogezegde afgeschafte ritten benutten we op andere plaatsen".

Dit is maar een greep uit de talrijke vragen, voorstellen en ideeën die er voorgelegd werden.

De directeur-generaal legde er in zijn gesprek dikwijls de nadruk op; we mogen niet toelaten dat er lege bussen rijden. De politici geven immers geen geld om bussen zonder reizigers te laten rijden. Daarom: "Rijden waar er klanten zijn".



... de voorstellen, ideeën en vragen van controleurs, stelplaatschefs en bedienden. (Foto's: Marleen Campi)

## Radio-communicatie en vandalisme

- "Hallo, Gerard, met De Ruyter, hoe is de toestand?"
- "Dag chef, ik sluit zo juist de deuren en ik ga vertrekken".
- "Is alles rustig?"
- "Ja, ... geen problemen"
- "Tot straks. Daag".

Dit gesprek speelt zich af in Genk tussen een controleur en een chauffeur, die één van de moeilijke schoolritten verzekert.

Een drietal bussen van de stelplaats Genk zijn uitgerust met een radio-communicatie-systeem. De centrale post, die bestaat uit een klavier met een zender en ontvangstpost, staat in de stelplaats.

Op de bus is ook een zend- en ontvangstpost voorzien. De chauffeur kan dus regelmatig in contact blijven met zijn stelplaats.

In Genk zijn een aantal ritten erg gevoelig op het gebied van vandalisme. Het effect van de communicatie tussen chauffeur en controleur is niet uitgebleven. Daar waar de bus bijna dagelijks beschadigd werd, waar het woeelig en rumoerig was, is het nu

rustig en ontspannen. De jongeren weten immers dat de politie van Genk op die uren met meerdere patrouilles op de baan is en dat zij met deze radio-communicatie in een mum van tijd bij hen kan zijn.

Het bekomen resultaat komt ten goede:

- aan de overige studenten die eigenlijk bang zijn van deze onruststokers;
- aan de andere busgebruikers;
- aan de chauffeur die meer ontspannen zijn werk doet en die zich nu veilig voelt;
- aan het materiaal dat niet meer beschadigd wordt;
- aan de politie die minder pv's moet opstellen.

De uitrusting van enkele van onze bussen met radio's heeft dus reeds een positief resultaat bereikt. Maar dit is verre van het enige doel.

Wanneer meer bussen uitgerust zullen zijn zal de NMVB ook dankzij het systeem de kwaliteit van de dienstverlening kunnen verbeteren, vooral op gebied van aansluitingen.

# Olie-analyse noodzakelijk voor goede werking van motor

Vorig jaar publiceerden we een artikel over de motorslijtage (zie B-Plus 16). Daarin kwam o.a. de olie-analyse aan bod. We vonden het interessant om de procedure daarvan verder uit te diepen. Viviane Freson van het werkhuis in Kessel-Lo helpt ons op de goede weg.

Voor de goede werking van een motor is de olie zeer belangrijk. Een regelmatig nazicht is onontbeerlijk. In Kessel-Lo wordt om de 20.000 km de olie ververst. Elke 10.000 km wordt er een oliestaal genomen. De analyse gebeurt in drie stappen en vormt als het ware een kringloop: van de motor naar het labo en terug naar de motor.

### Staal

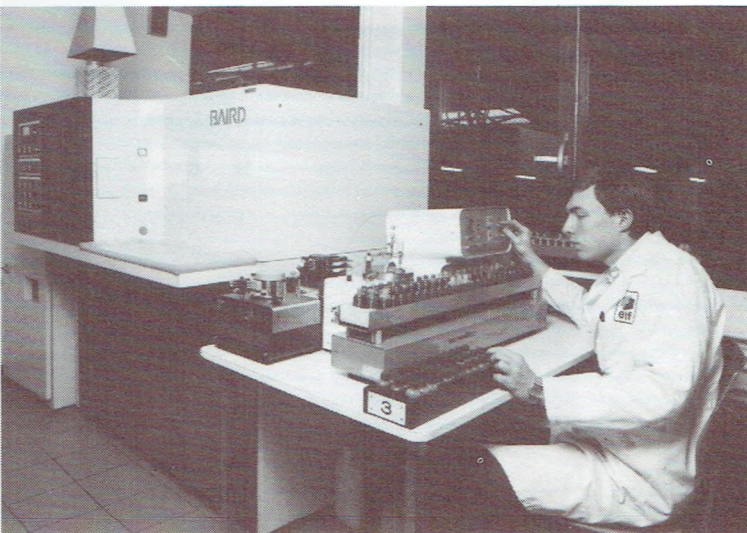
Een onderhoudsmecanicus laat eerst ongeveer één liter olie weglopen om het onderste vuil te verwijderen. Hiervoor werd te Kessel-Lo een aangepaste stop ontworpen: in de olie-aflaat-stop zit een kleiner boutje. Het volstaat om enkel het kleine schroefje te verwijderen.

De olie gaat in een speciaal flesje waarop een referentienummer staat. Bij het flesje hoort een kaart waarop allerlei gegevens vermeld worden, zijnde de huidige kilometerstand van de motor, het referentienummer, de kenmerken van de olie, het voertuignummer, de datum van staalname, enz. Beiden worden naar ANAC (Analysecentrum) gestuurd. Het ANAC-laboratorium is gevestigd in Schoten (Antwerpen) en maakt deel uit van het ELF-concern, dat olie aan de NMVB levert.

### Analyse

In het ANAC-laboratorium wordt de olie volledig geanalyseerd. De analyse omvat twee grote delen:

- 1) de meting van de inwendige slijtage van de motor d.m.v. de bepaling van de precieze concentraties in ppm (= metaaldeeltjes per miljoen oliedeeltjes). Deze meting gebeurt volautomatisch met de plasma-emissiespectrometer. De volgende slijtage-elementen worden gemeten: ijzer, lood, koper, tin, chroom, aluminium en nikkel.
- 2) de meting van verontreinigings-elementen d.m.v. physico-chemische proeven, bv. waterconcentratie, verdunding door gasolie, roetconcentratie, enz.



Een laborant analyseert de oliestalen met de spectrometer. (Foto: ANAC)

VOERTUIGCODE: SRG 4282 STAALNUMMER: 13007 DATUM: 11/ 9/89 SRG4282 13007	
MOTOR: DAF DKDL VOERTUIGHOOFD A111	
DIESEL: GEEN VOERTUIGHOOFD A111	
GECOMPENSEERDE WAARDEN VAN DE LAATSTE ANALYSE	
DATUM STAAL:	190888 091288 170489 270689 060989
BEDRIJFSOOR	224200 118800 021100 118800 118800
OLIEBAD	118800 118800 118800 118800 118800
IJZER	118800 118800 118800 118800 118800
LOOD	118800 118800 118800 118800 118800
KOPER	118800 118800 118800 118800 118800
TIN	118800 118800 118800 118800 118800
CHROMIUM	118800 118800 118800 118800 118800
ALUMINIUM	118800 118800 118800 118800 118800
TOTAAL	118800 118800 118800 118800 118800
WATER	118800 118800 118800 118800 118800
VERDUNNING	118800 118800 118800 118800 118800
DETERGENT	118800 118800 118800 118800 118800
SLIJT. COEF.	1,73 1,08 1,11 1,78 1,24

De analysekaart toont een teveel aan koper, wat op een beginnende slijtage van de lagerscholen wijst.

### Interpretatie

Het is duidelijk dat niet alleen de slijtage van de motor de concentraties van de gemeten slijtage-elementen beïnvloedt, maar ook externe factoren zoals aantal kilometers van het oliebad, oliebijvullingen, e.d. Om de invloed van deze factoren te neutraliseren worden de gemeten waarden door de ANAC-computer onderworpen aan een ingewikkelde berekening die compensatie genoemd wordt.

De berekende gecompenseerde waarden zijn dus enkel een expressie van de slijtage van de motor. Eventuele oliebijvullingen of extra afgelegde kilometers met de olie beïnvloeden de gecompenseerde waarden dus niet.

Deze gecompenseerde waarden worden nu vergeleken met referentiewaarden die ANAC voor alle bestaande diesel-motortypes heeft berekend, voortgaande op een databank van reeds meer dan 800.000 analyses. Op die manier wordt per element een groene, oranje of rode kleur gegeven en wordt ook een globale kleur aan de kaart toegekend.

ANAC berekent ook de algemene slijtagecoëfficiënt. Dit getal geeft de verhouding weer van de slijtage van de motor in kwestie tot alle normaal slijtende motoren van hetzelfde type in ANAC.

De analyse wordt uitgeprint op een overzichtelijke kaart en teruggestuurd naar het werkhuis. Tussen ontvangst van het staal en de versturing van de resultaten liggen maximum 24 uren.

### Interventie

Op de olie-analysekaart leest de onderhoudsmecanicus dan af wat er eventueel fout is en wat hij moet doen om het euvel te verhelpen. De kaart heeft een

kleur die een bepaalde betekenis inhoudt. Een groene kleur betekent dat alles in orde is. Oranje wijst op een "kleine gevaarlijke afwijking". Bij een rode kleur, die nog onderverdeeld is in belangrijkheidsgradaties van 1 tot 10, is er heel wat mis.

Een teveel aan roet kan bv. betekenen dat een inspuiter slecht functioneert. Wanneer het watergehalte te hoog is weet men dat de cilinderkopdichting aan vervanging toe is of dat de oliekoeler lekt. Frequent voorkomend is de gezamenlijke stijging van ijzer en silicium of lood en koper. Het eerste wijst ofwel op een gat in de luchtaanzuigbuis ofwel op een slechte luchtfilter. Een teveel aan lood en koper wil zeggen dat er sleet komt op de lagerschalen.

In functie van de resultaten op de analysekaart doet de mechanicus een interventie of hij wacht af wanneer het niet te ernstig is of hij neemt een controlestaal (na 5.000 km).

### Voorspellen

Het kan gebeuren dat een slecht staal genomen werd, wanneer men bv. vergat om eerst één liter olie te laten weglopen. (Deze hoeveelheid werd proefondervindelijk vastgesteld.) Dan kan men een rode kaart krijgen. Op de analysekaart staan ook de resultaten van de vorige vier staalnames, zodat men kan vergelijken of de interventies resultaat hadden.

Soms zien onze mecaniciens zelf wat er fout is zonder een staal te nemen. Ze doen dan een interventie, wat het volgende staal kan beïnvloeden. Zodoende moet dus zorgvuldig op de ANAC-kaart vermeld worden welke interventie men wanneer gedaan heeft.

Meestal weet ANAC uit ondervinding wat er mis is met de motor. Het laboratorium kan dus min of meer de oorzaken van de slijtage "voorspellen". Er wordt een CAPS-kaart (Computerized Anac Prognoses System) aan de analysekaart vastgehecht, dewelke vermeldt welke interventie(s) moet(en) gebeuren.

Na een staalname moet de olie onmiddellijk bijgevuld worden, zodat deze op peil blijft. Bij elke interventie wordt de olie ververst om een correct beeld van het staal te krijgen.

## Auto moet wijken

(vervolg van blz. 1)

takelwagen neemt hem mee. Nadat hij weggesleept is roepen de controleurs de politie van Namen op om hen de feiten te signaliseren.

Deze "politieroman" beschrijft de handel en wandel van de Buurtspoorwegen in Namen wanneer het om fout geparkeerde wagens gaat. Om het verkeer vlot te laten verlopen én om de veiligheid van de reizigers te waarborgen, gebruiken we de grove middelen: zélf de wagens laten wegslepen. Het Naamse parket gaf hiervoor zijn toestemming.

## Blokkeren

Reeds enkele jaren wordt het Naamse gebied geteisterd door "ongedisciplineerde" bestuurders. De controleurs konden zelf een proces-verbaal opstellen in geval van overtreding. In 1988 alleen al werden 220 pv's geschreven door controleurs.

Ondanks die ettelijke pv's verbeterde er niets. Er werd de directie om tussenkomst gevraagd. Zij pleegde overleg met de Naamse autoriteiten en toonde aan dat de veiligheid van de reizigers in het gedrang komt wanneer de chauffeur de halte niet kan bereiken en zomaar midden op straat moet stoppen.

Na veel heen en weer gepraat bleef de situatie ongewijzigd. De buschauffeurs besloten om zelf actie te voeren: respecteer zonder uitzondering de wegcode en overschrijdt dus nooit een volle witte lijn. Dit zorgde voor hopeloze verkeersopstoppingen.

Uiteindelijk vergaderden de Naamse burgemeester Jean-Louis Close, de vertegenwoordigers van de stad, de handelaars, de vakbonden van stads- en streekvervoer en de gewestelijke NMVB-directie op 21 september jl. Resultaat van het overleg: toestemming om de fout geparkeerde wagens te laten wegslepen.

De daaropvolgende dagen werden de praktische punten besproken, zoals het contactnemen met de depanneurs. Op 11 oktober jl. was het dan zover...

## Burgemeesters bekijken voorbeeld Basel

Donderdag 5 en vrijdag 6 oktober bekeken de Vlaamse minister van Openbare Werken en Verkeer, Johan Sauwens, en de burgemeesters van Mechelen, Gent en Leuven het uitstekende stads- en streekvervoer in het Zwitserse Basel. De burgemeester van Brugge, Frank Vanacker, en de Antwerpse schepen van ruimtelijke ordening, John Mangelschots, lieten op het laatste ogenblik verstek gaan. De leerrijke studiereis werd volledig gesponsord door het Gemeentekrediet.

De drie burgervaders waren niet alleen onder de indruk van de voorrang die tram en bus op het autoverkeer krijgen, maar ook van de kwaliteit van het aangeboden produkt. Overdag wordt op alle stadslijnen een frequentie van 6 minuten en in de spits op sommige lijnen van 3 minuten gereden. Vanaf 21 u komt er om de 12 minuten een tram of bus aan de halte voorbij. Op de streeklijnen varieert de frequentie overdag van 6 tot 15 minuten. In de stad Basel woont niemand verder dan 300 meter van een tram- of bushalte.

Op de foto poseren (van links naar rechts) de Mechelse burgemeester Jos Vanroy, de Gentse burgemeester Gilbert Temmerman, verkeersminister Johan Sauwens, de Leuvense burgemeester Alfred Vansina en directeur van het Gemeentekrediet Roger Van den Hoof, voor een dubbelgelede tram met lage vloer-middenbak van de Baselland Transport (BLT). Ter ere van de Vlaamse delegatie was de tram met bloemen opgesmukt.

Tot de delegatie behoorden verder onze directeur-generaal Hugo Van Wesemael, onze directeur van de commerciële dienst en informatica ir. Reginald Keygnaert en de directeur-generaal van BN Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies Simon Oostra. Ook een VTM-ploeg spoorde mee. Tijdens de nieuwsuitzendingen van zaterdag 7 en zondag 8 oktober jl., het Trein-Tram-Bus-eweekend, werd ruime aandacht besteed aan de studiereis van de Vlaamse burgemeesters.

Voor minister Sauwens en onze directeur-generaal was het al het tweede bezoek dit jaar aan het auto-arme maar tramrijke Basel.

(Foto: Filip Yves Jundt)



## Het Naamse infobusje speelt in op behoefte



Onze gewestelijke correspondent Myriam Levarlet praat met Stéphane Henin. Bemerkt het tafeltje dat speciaal in de infobus geïnstalleerd werd.

(Foto: Jean-Pierre Simon)

**Sinds 1 juni 1989 ziet het Naams openbaar vervoerlandschap er anders uit: fraaie halte-uitrustingen, duidelijke dienstregelingen, de avondbus, de toeristische bus en een kleine infobus die net voor het station staat.**

Dit LAG-midibusje slaat de brug naar een in aanbouw zijnde informatiecentrum. Drie stagiairs werden speciaal aangeworven om zich uitsluitend met de reizigersbegeleiding bezig te houden. Ze doen dat op een vriendelijke en uitstekende manier.

Het busje kent veel succes. Het wordt door heel wat geïnteresseerden en nieuwsgierigen bezocht. Ook openbaar vervoerfans brengen er een deel van hun tijd door. Velen komen speciaal naar hier om het busje, evenals de nieuwe A500'en, te fotograferen.

Met één van de drie stagiairs, Stéphane Henin, hadden we een uitvoerig gesprek. Hij ontvangt ons met zijn gebruikelijke glimlach. We zitten aan een tafeltje met daarop dienstregelingen, formulieren voor abonnementen, brochures, enz.

"Gemiddeld 100 mensen komen dagelijks aankloppen voor informatie. Het aantal hangt af van het seizoen. In de zomer werden pieken van 150 mensen per dag geregistreerd. Onder hen bevonden zich veel toeristen die op zoek waren naar een camping of een jeugdherberg. Omdat een deel van hen geen Frans sprak, begeleidden wij ze naar de bus en informeerden de chauffeur ten einde de juiste mensen op de juiste plaatsen te brengen", vertelt ons een enthousiaste Stéphane.

Sommige toeristen hielden het busje zelfs voor een Verkeersbureau! "Toevallig

bezoekers kopen dienstregelingen, kaarten; maken opmerkingen en doen voorstellen. Anderen brengen hun aanvraag voor abonnement binnen, informeren naar de avondbus, maar adresseren hier ook hun klachten. Wat niet zo vaak voorkomt, hoor", verzekert Stéphane ons.

De drie jongeren noteren alles wat er binnenkomt en maken dit voor onderzoek over aan de gewestelijke directie.

## Anekdoten

Het leven en werken in de infobus is absoluut niet eentonig. Naast de gewone bezigheden wordt het afgewisseld met talrijke anekdotes. Stéphane vertelt er enkele.

"Sommige mensen denken dat deze bus in de normale dienstregeling rijdt en vragen naar het vertrekur. Of ze vragen toestemming om hun auto achter de bus te parkeren. Onlangs was er een dame die haar laatste bus gemist had. Ze vroeg ons om haar thuis te brengen met de infobus. Op een andere keer vroeg iemand informatie over een bepaalde lijn. Een reiziger, een "oude getrouwe", was toevallig aanwezig en gaf de andere reiziger alle gevraagde informatie. Ik kon er geen woord tussen krijgen!", zegt Stéphane lachend.

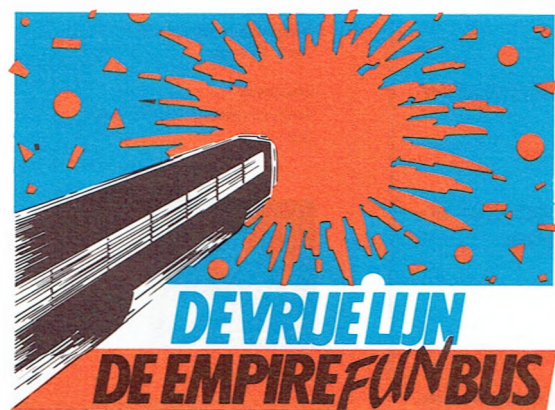
Tijdens ons gesprek kwamen er vijf klanten binnen die met de glimlach op de goede bus gezet werden. Eén van hen, een jongeman met een abonnementsaanvraag, kreeg de raad om een stadsabonnement te kopen omdat dit in zijn geval voordeliger was.

Kortom, de informatiestand loopt op wieltjes en is onontbeerlijk in een (grote) stad om de klanten optimaal te begeleiden.

## Vrij uit met de Empire Funbus!

De Buurtspoorwegen en de disco "Empire" in Dentergem kwamen met een klant- en jeugd-vriendelijk initiatief op de proppen, nl. de Empire Funbus. Deze bus rijdt elke zaterdagavond. Er zijn twee heen- en twee terugritten op drie reiswegen. De disco Empire opende op 3 november haar deuren.

Bus 1 vertrekt om 21.02 u en 22.02 u in Waregem en bedient de hoofdhalttes van Sint-Eloois-Vijve, Sint-Baafs-Vijve, Wielsbeke en Oostrozebeke. Bus 2 vertrekt om 20.55 u en 21.55 u in Izegem en stopt in Ingelmunster, Meulebeke, Tielt en Aarsele. Bus 3 vertrekt om 21.05 u en 22.05 u in Deinze en rijdt via Machelen, Olsene, Zulte, Oelegem, Wakken en Markegem. De bussen keren telkens om 1 u en 2.30 u terug.



**VRIJ UIT  
MET  
DE  
EMPIRE-  
FUNBUS**

ELKE ZATERDAG

BUURTSPOORWEGEN

## Vrijheid

De Empire Funbussen laten je elke zaterdag vrij, veilig en extra lang van je avondje uit genieten. De speciale Funbuskaart is één dag geldig en te koop bij de chauffeur. Ze omvat de heen- en terugrit én de ingangsprijs van de Empire, die normaal 100 fr. bedraagt. Naargelang de afstand betaal je 150 of 200 fr. per kaart. Als toemaatje zijn er voor de Empire Funbuskaartbezitters tal van verrassingen voorzien.

Op de bus is extra-begeleiding (een portier van de discobar) voor de klanten.

Affiches, speciale halte-aanduidingen, advertenties en brochures verspreiden het nieuwtje. De voornaamste bron is echter de mond-aan-mond-reclame.

Wij duimen alvast voor dit modern initiatief en hopen dit in de toekomst nog meer gerealiseerd te zien.

## Eerlijke daden

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

### Antwerpen

**Broechem**: Jan Leenaerts (geldbeugel + 871 fr.; geldbeugel + 595 fr.)

**Tjalkstraat**: Paul Fritz (portefeuille + identiteitspapieren + abonnement + 1.130 fr.), Guido Truyens (damestas + identiteitspapieren + bankkaart + chequeboek + abonnement)

### Oost-Vlaanderen

**Sint-Lievens-Houtem**: Alfons Van Audenaerde (geldbeugel + 570 fr.)

**Destelbergen**: Dirk Lambrecht (453 fr.)

### Henegouwen

**Jumet**: Bernard Cordier (damestas + portefeuille + waardevolle papieren + 1.000 fr.), Claude Elie (portefeuille +

bankkaart + 2.500 F), Guy Lievens (tas + boeken + 3.700 fr.)

**Namen**: Pascal Labbé (portefeuille + 825 fr.)

### Luik

**Eupen**: Walter Tillmanns (damestas + 6.100 fr.)

**Warzée**: François Lycops (tas + 1.097 fr.)

### Brabant

**Nijvel**: Raymond Lefèvre (damestas + identiteitskaart + 4.300 fr.), Pascal Liénard (portefeuille + 400 F + cheque van 1.200 fr.)

**Kuregem**: Joseph Soetemeyer (portefeuille + identiteitskaart + 7.500 fr.)

## In 't Kort

### Brabant

#### Pendelbussen voor Damiaanstoet

Op 24 september jl. vond in Tremelo de legendarische Damiaanstoet plaats. Om de verkeersdruk te ontwijken en parkeerproblemen te vermijden werden gratis pendelbussen ingelegd. De bezoekers konden hun auto, mits betaling, achterlaten op één van de parkings in Haacht.

Elf gelede bussen reden van 10 tot 20 u om de 2,5 minuten heen en weer tussen Haacht en Tremelo. Er werden 16.000 reizigers vervoerd. Acht chauffeurs en drie controleurs zorgden ervoor dat alles netjes verliep. Dit zijn Maurice Malfait, Willy Finel, Jean Jacobs, Felix Schruers, Ivo Verstraeten, Filip Verstraete, André Wullaert, Werner Cluts, Patrick Lemmens, René Van den Dries en Theofiel Van Roy. Ze werkten op vrijwillige basis.

### Limburg

#### Radio-actief

De Buurtspoorwegen stonden op woensdag 6 september jl. centraal in het BRT-2-radioprogramma "Het Eerste Bedrijf", omroep Limburg. Het is een informatief-ontspanningsprogramma waarin goede vertellers aan het woord komen. Bewegingsinspecteur Peter Vandenberg, chauffeur Jozef Vliegen en onderhoudsbrigadier Willy Struys vertegenwoordigden de NMVB.

Tijdens het programma krijgen de luisteraars de gelegenheid om vragen te stellen. Die werden beantwoord door dienstchef Maggy Spaas en chef van de rijkschool Hector Hermans. Er werden 38 vragen geregistreerd, waarvan de meeste handelden over tarieven en dienstregelingen.

## Zoekertjes

### Ik verkoop

\* Woning, 9 pers., 18 are bos. Bebouwbaar. Omheining. Neuville, Philippeville. Tel.: 064/44.34.92.

\* Woning, 9 pers. Eetk., badk., keuken, woonk., 4 slpk., 2 kelders. Tuin met oprijlaan. Tel.: 064/44.34.92.

\* Caravan Tabbert 5500, dubbele as, bewoonbaar mits enkele aanpassingen. Perfecte staat. Prijs: 185.000 fr. Tel.: 071/78.55.84 tussen 10 en 20 u.

\* Twee gaskachels (6.000 en 8.000 cal.) Tel.: 02/378.36.73 tussen 8 en 20 u.

\* Ruime woning, 8 kamers, garage, tuin. La Roche. Prijs: 2.800.000 fr. Tel.: 084/41.10.51 tussen 8 en 10 u - 20 en 22 u.

\* Caravan Tabbert met voortent en houten vloer. Bj. 1981. Tel.: 016/23.27.41 tussen 10 en 20 u.

### Ik verhuur

\* Torremolinos (Costa del Sol): studio, 4 pers., zicht op zee en bergen. Nov.: 4.000 fr./maand; wintermaanden: 10.000 fr./maand. Tel.: 02/569.33.87 tussen 10 sn 21 u.

## Personalialia

### Geboorten

#### Antwerpen

Matthias bij Jos Van Leeuwenborgh (Turnhout)

#### Oost-Vlaanderen

Eveline bij Jacques Noppe (Destelbergen)  
Tim bij Rudi Audenaert (Sint-Niklaas)

#### Henegouwen

Camille bij Franz Rousselet (Eugies)  
Ryan bij Rudy Reymen (La Louvière)  
Julien bij Michel Dumoulin (Eugies)

#### Namen-Luxemburg

Marc bij Henri Arrotin (Aarlen)  
Cyprien bij Pierre Cambier (Onoz)

#### Luik

Christophe bij Alain Secretin (Verlaine)  
Melody bij Michel Devaux (Omal)  
Maxime bij Ghislain Rademackers (Bressoux WH)

#### Brabant

Maarten bij Eric Clottemans (Kuregem WH)  
Sarah bij Edouard Nackaerts (Leuven)  
Aymeric bij André Wilmart (Geldenaken)  
Laurent bij Roland De Grisse (Nijvel)

#### West-Vlaanderen

Matthias bij Christiaan Crombez (Oostende)  
Stijn bij Kurt Moerman (Assebroek)  
Lynn bij Rudy Nobus (Assebroek)  
Robine bij Frank Vanderhaeghe (Assebroek)  
Arjen bij Luc Cordier (Oostende)

### Huwelijken

#### Hoofdbestuur

Marleen Campi (P) en Alain Salaets  
Annie De Dobbeleer (F) en Yves Dupuis

#### Antwerpen

Constant Peeters en Maria Schenk  
Louis Noëz en Yolande Van Den Kieboom

#### Namen-Luxemburg

Christian Vandemergel (Namen) en Martine Ancion  
Willy Louviaux (Namen) en Fabienne Massart  
Michel Pemmiers (Namen) en Anne Dieudonné

#### Brabant

Michel Casata (Lasne) en Fabienne Cantaert  
Edouard Muylle (Het Rad) en Monique Van Hulle  
Max Vandecaeter (bediende) en  
Christina Regent  
Yves Dupuis (gewestelijke directie) en Annie De Dobbeleer

#### Limburg

Jacobus Theuwissen (Genk WH) en Lutgarde Appeltans

#### West-Vlaanderen

Christa Scheerlinck (Zonnebloem) en Francky Lingier  
Carlos Maes (Assebroek) en Carine Landuyt

### Met pensioen

(°): effectieve dienstjaren

#### Oost-Vlaanderen

René Vandevoorde, busbestuurder (Destelbergen) (°37)

#### Henegouwen

Emile Danneaux, 1ste keurarbeider (Bergen) (°35)  
André Colyn, busbestuurder (Jumet) (°36)  
Marius Brichart, 1ste geschoold arbeider (Anderlues) (°36)  
Jean-Baptiste Carpentier, busbestuurder (Quévy) (°29)  
René Grymonpré, trambestuurder (Charleroi) (°24)

#### Namen-Luxemburg

Lucien Despiegeleer, 1ste keurarbeider (Andenne) (°35)

#### Luik

Maurice Humblet, busbestuurder (Omal) (°19)

#### Brabant

Ferdinand De Saeger, busbestuurder (Leerbeek) (°28)  
Carolus De Mey, 1ste keurarbeider (Anderlecht) (°39)  
Isidoor Bellemans, 1ste geschoold arbeider (Het Rad) (°38)  
Albert De Greef, busbestuurder (Het Rad) (°37)  
Jean Theophiel De Vits, busbestuurder (Leerbeek) (°19)

#### West-Vlaanderen

André Ackou, busbestuurder (Kortrijk) (°39)

### Overleden

(°): leeftijd

#### Namen-Luxemburg

Philio Sambon, 1ste geschoold arbeider (Salzannes) (°75)  
Robert Renier, busbestuurder (Namen) (°60)  
Jean Wilmot, busbestuurder (Florennes) (°67)

#### Brabant

Albert De Bruyn, 1ste controleur (Dilbeek) (°78)  
Desiré Van Craenenbroeck, klerk (Anderlecht) (°88)  
Frans Coppens, hoofdontvanger (Leerbeek) (°79)  
Joseph De Keyser, keurarbeider (Kessel-Lo) (°72)  
Frans Van Den Elzen, baanwerker (Grimbergen) (°84)

#### Limburg

Jean Smeets, busbestuurder (Bilzen) (°66)

#### West-Vlaanderen

Henri Moeyaert, geschoold arbeider (Oostende) (°79)

## Noteer alvast

De vzw "Toeristisch Spoorpatrimonium" liet de dienstregeling NMVB/NMBS van de winter 1935 herdrukken.

Het werk omvat de lijnen 50 tot 694 van de Buurtspoorwegen, evenals de dienstregelingen van de internationale treinen, inter-provinciale verbindingen, alle binnenlandse lijnen (lijnen 12 tot en met 167) en de Luxemburgse verbindingen (lijnen 168 tot en met 182). Er werd tevens een gedetailleerde kaart bijgevoegd.

De herdrukte versie bevat 704 blz. en is gedrukt op wit valopaque papier. De omslag is in zwart linnen met vermelding in vergulde letters "Chemin de fer belges". Speciaal ingebonden voor veelvuldig gebruik. Kaart op glanspapier.

De gids is te verkrijgen door overmaking van 985 fr. (895 fr. + 90 fr. verzendkosten) op rekeningnummer 001-1201789-35 van de TSP-Brussel, met vermelding "Gids 1935".

### 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,  
Pol Watelet, voorzitter,  
Jean-Marc Servais, Bart Vanbrussel, Pierre Vanhove,  
Jan Brackeva, Filip Yves Jundt,  
Marleen Campi en  
Jean-Claude Tree

#### Hoofdedacteur

Jean-Claude Tree

#### Redactrice

Marleen Campi

#### Gewestelijke correspondenten

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

Met de medewerking van Theo Borremans (HB-COM);  
Viviane Freson (Kessel-Lo) en  
Robert Janssens (ANAC);  
Maggy Spaas (Hasselt);  
Jean-Pierre Simon, Luc Devaux en  
Claude Ladisan (Namen-Luxemburg)

#### Verantwoordelijke uitgever

Pol Watelet  
Wetenschapsstraat 14  
1040 Brussel

#### Drukkerij

Grafisch Bedrijf Schoonbaert  
Brugge 2

