

Inhoud

- blz. 2:**
- Nachtbussen weer een schot in de roos
 - NMVB kort
 - Kessel-Lo verbrandt zijn vuile olie
- blz. 3:**
- Chauffeursimpressies over de shoppingkaart
 - Uitreiking eretekens
 - Vervolg Kessel-Lo
- blz. 4:**
- Eerlijke daden
 - Personalía
 - Rechtzetting speciaal vakantienummer
 - Zoekertjes
 - NMVB kort



Vrolijke feestvierders bevolkten onze nachtbussen (zie blz. 2).
(Foto: Patrick Bouve, Oostende)



BUURTSPORWEGEN PLUS

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN

Voorzitter Vlaamse ministerraad bezorgd Nog geen beslissing over afschaffingen

"Bus op zondag is heel duur". Dit artikel met de lijst van "voorzien" afschaffingen in ons decembernummer bracht heel wat paniek teweeg. Dat was absoluut onze bedoeling niet.

We kregen verschillende reacties gaande van ongerustheid onder het personeel tot woede bij de reizigers en de overheid.

Op vraag van minister van Openbare Werken en Verkeer Johan Sauwens, werd door de commerciële dienst een objectieve norm uitgewerkt. Hierbij wordt geopteerd voor een precieze onderzoekmethode: enkel de lijnen waarvan de directe ontvangsten van de chauffeur lager zijn dan 10 fr./km worden geherstructureerd of afgeschaft. Het gaat hier om gewone ontvangsten (biljetten, Z- en stadskaarten,...) berekend volgens effectief afgelegde verplaatsingen.

Met een lege bus rijden is ook niet prettig voor onze chauffeurs. Het publiek alsook de

overheid reageren daarenboven bijzonder negatief op het zien van "lege" bussen.

Hier en daar worden ook aanpassingen voorgesteld op lijnen met een gemiddelde ontvangst hoger dan 10 fr./km, waarvan sommige ritten duidelijk een zeer lage bezetting hebben (minder dan vijf reizigers). Die aanpassingen hebben praktisch geen invloed op het totale aanbod van de lijn. Ondanks al onze inspanningen zullen we dus toch genoodzaakt zijn om afschaffingen door te voeren.

Volgens deze nieuwe benadering werden per groep voorstellen geformuleerd en in een globale nota overgemaakt aan minister Sauwens. Bij het ter perse gaan was de definitieve beslissing van de minister echter nog niet bekend.

Minister Geens bezorgd

Op 29 november jl. uitte de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) in een brief

aan de voorzitter van de Vlaamse regering, minister Gaston Geens, zijn bezorgdheid betreffende de ontwikkelingen en beleidsbeslissingen ten overstaan van het Vlaams openbaar vervoer. Minister Geens antwoordde die bezorgdheid te delen maar wijst erop, dat in 1990 de betalingskredieten aan grotendeels het openbaar vervoer (exploitatie-subsidies en investeringen) 30,6 t.h. belopen van alle kredieten die de Vlaamse regering besteedt aan grotendeels het infrastructuur- en deels het verkeersbeleid. Opdriving van de reeds hoge subsidie voor openbaar vervoer betekent dat kredieten van andere essentiële sectoren zoals onderwijs, leefmilieu en welzijnzorg moeten worden afgenomen zonder een waarborg voor een goed gemeenschappelijk vervoer".

In een open brief aan minister Geens antwoordt BTTB-voorzitter Luc Desmedt dat de ruimtelijke ordening mede een structuur schept die elk jaar méér openbaar vervoer-aanbod vraagt.

Ten geleide

1990. Een nieuwe start. Zowel voor u allen als voor uw ondernemingsblad. Inderdaad, het januari-nummer was ook de laatste nationale editie. Met het op pensioen gaan van onze verantwoordelijke uitgever Pot Watelet, en de nakende regionalisatie van ons bedrijf, vonden wij het verstandig zowel de eindverantwoordelijkheid als het drukken van ons krantje op te splitsen volgens taalgebied.

Twee leden van het redactiecomité werden bereid gevonden de taak van verantwoordelijke uitgever, respectievelijk voor de Nederlandstalige en de Franstalige versie, op zich te nemen.

"Buurtspoorwegen Plus" wordt voortaan in Kessel-Lo gedrukt door huize Van der Poorten. "Les Vicinaux Plus" rolt bij Les Presses de l'Avenir van de persen.

De redactie blijft voorlopig op het Hoofdbestuur. Wel verwachten we op termijn de "verhuis" van onze Waalse collega's naar Namen.

De volgende maanden zullen van groot belang zijn voor ons allen. Zowel op budgettair als op organisatorisch vlak rijzen momenteel veel vraagtekens. Wij willen u hierbij zo vlug mogelijk en zo juist mogelijk op de hoogte houden van wat er gaande is of van wat er beslist wordt.

Anderzijds moet ons blad nog meer een echt "personeelsblad" worden waar ook het wel en wee van het personeel aan bod kan komen, en de actualiteit in onze exploitatiegroepen en stelplaatsen gevolgd wordt.

Om dit doel kwalitatief en inhoudelijk te bereiken hebben wij uw hulp nodig. Laat ons daarom gerust weten welke onderwerpen uw voorkeur genieten, wat u mist of overbodig vindt,... B-Plus moet uw blad worden.

Aarzel niet en schrijf naar "Buurtspoorwegen Plus", Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel of bel 02/237.64.61.

Zo wordt 1990 ook een voor spoedig redactioneel jaar.



Woensdag 17 en vrijdag 26 januari vergaderde het nationaal paritair comité, arbeiders van de zes maatschappijen voor intercommunaal vervoer, onder voorzitterschap van Marcel Magdaleijns, directeur-generaal algemene diensten bij het federale verkeersministerie, op het Hoofdbestuur over de collectieve arbeidsovereenkomst (CAO) 1990 voor de Miv-arbeiders.

De Buurtspoorwegen namen als waarnemer aan deze vergadering deel.
(Foto: GvA/Bert Hulselmans)

Voorlopige administratieve cel voor Waalse stads- en streekvervoer

Een voorlopig decreet, dat in het Staatsblad werd gepubliceerd, bepaalt voor het Waalse Gewest de oprichting van één Vervoermaatschappij met vijf exploitatie-eenheden. Om deze complexe taak te vergemakkelijken wordt een administratieve cel in het leven geroepen. Deze cel is belast met de installatie van de Maatschappijen voor Personenvervoer in Wallonië. Tevens moet ze geschikte voorstellen aanbrenge n betreffende de overgang van het personeel, de opdrachten, het bezit en de rechten en verplichtingen.

De cel zal voorstellen betref-

fende door de Executieve te nemen reglementaire en andere maatregelen ten einde de herstructurering, aan de Waalse Verkeersminister Amand Dalem voorleggen.

Er werden twaalf (administratieve) betrekkingen gecreëerd voor deze cel. Jean-Claude Phlypo is directeur-generaal en Jean-Marc Vandebroucke adjunct-directeur-generaal. Eén vertegenwoordiger van de Buurtspoorwegen, Eerste Ingenieur Michel Favay, zetelt in deze cel als directeur.

De Waalse cel zal zich weldra op 1 februari ek. op ons Hoofdbestuur installeren.

Nachtbussen wéér een schot in de roos

De Buurtspoorwegen reden opnieuw met glans van oud naar nieuw. De in de nacht van 1989 naar 1990 ingelege extra busdiensten oogstten veel succes en waardering.

Antwerpen

Het Antwerpse bood een extra aantal ritten bovenop de normale dienstregeling. Volgens de cijfers komt lijn 41 (Antwerpen-Oostmalle-Turnhout) als beste uit de bus met in totaal 434 opstappende reizigers op vier ritten.

Nummer twee is lijn 64 (Antwerpen-Brasschaat-Wuustwezel-Loenhout) met 429 passagiers op zes ritten.

Op lijn 65 (Antwerpen-Kapellen-Putte) werden op zes ritten 237 reizigers geteld.

Lijn 77 (Antwerpen-Zandvliet) komt met 231 passagiers op zes ritten op de vierde plaats.

Het klassement ziet er verder als volgt uit:

5. Lijn 60 (Antwerpen-Schoten-Hoogstraten), 4 ritten, 185 reizigers;

6. Lijn 50 (Antwerpen-Boom-Mechelen), 4 ritten, 99 reizigers;

7. Lijn 297 (Antwerpen-Boechout-Lier), 4 ritten, 96 reizigers;

8. Lijn 42 (Antwerpen-Brochem-Zandhoven Heikant), 5 ritten, 84 reizigers;

9. Lijn 295 (Antwerpen-Kontich-Waarloos), 5 ritten, 58 reizigers.

Luik

In Luik werkten de Buurtspoorwegen samen met de

STIL (Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer in Luik). De NMVB reed drie extra ritten, de STIL tien. Praktisch de hele Luikse agglomeratie werd bestreken. De dienstregeling van beide maatschappijen vulden elkaar aan. Om het project wijd en zijd bekend te maken werd veel aandacht aan de promotie en publiciteit besteed.

Luik werd tevens gesponsord door Delhaize.

Leuven

Ook Leuven zette in het raam van de verkeersveiligheid feestbussen in. Speciaal voor de fuifnummers reden er extra bussen van 21 tot 7 u. De late feestvierders konden na 7 u terecht bij de normale lijndiensten van de Buurtspoorwegen.

De Leuvense feestbus deed drie omritten (vorig jaar twee) waarbij de discobars uit de omgeving bediend werden. In tegenstelling tot 1988 werd de frequentie verdubbeld zodat er elk halfuur een bus was.

Omrit 1: Leuven-Naamsesteenweg-Haasrode-Bierbeek

Omrit 2: Leuven-Brusselsesteenweg-Winksele-Veltem-Beisem

Omrit 3: Leuven-Mechelsesteenweg-Herent-Buken.

Een extraatje voor de reizigers: de bus stopte niet alleen aan de bestaande haltes, maar ook langsheen de reisweg op verzoek van de klanten.

Ook in Leuven werd door sponsors (Stella Artois en Horca Leuven) geld in het laatje gebracht (82.500 fr.).

Het inleggen van nachtbusen tijdens de jaarwisseling werd door de feestvierders gunstig onthaald. Zij verwachten dat de Buurtspoorwegen dit initiatief zouden herhalen. Ook onze chauffeurs waren tevreden. Zij ondervonden geen moeilijkheden en kregen alleen plezierige en deftige klanten aan boord. De pers stond eveneens positief tegenover de actie. Verder prezen zij de goede informatiecampagne die tot het succes bijdroeg.

Leuven vindt het zinvol de mogelijkheid te onderzoeken om (in het weekend) een omrit uit te werken tussen de verschillende dancings in Groot-Leuven.

Limburg

"Gelukkig nieuwjaar. Oud/nieuw... met de bus". Onder dit motto voerde NMVB-Limburg de campagne.

Niet alleen krant en radio brachten het publiek op de hoogte. Folders en affiches werden verspreid in dancings en cafés die op de reisweg lagen. Overal was men blij met het initiatief.

De lijn Hasselt-Genk werd dit jaar voor de tweede maal ingelegd.

"Empire Funbus"

Gewestelijk directeur van Oost- en West-Vlaanderen Edmond Vervaeke zei op een pers-

conferentie dat het openbaar vervoer niet alleen bestaat uit het bedienen van een aantal lijnen. Er moet ook ingespeeld worden op nieuwe marktsituaties. Zo kwam o.m. de "Empire Funbus" op 4 november 1989 tot stand.

In de jongste nieuwjaarsnacht werden de bestaande trajecten uitgebreid en de frequentie werd gevoelig aangepast.

Bus 1 vanuit Kortrijk, bus 2 vanuit Roeselare en bus 3 vanuit Gent Sint-Pieters reden elk zes ritten richting Dentergem.

De terugritten voor iedere richting gebeurden om 2u, 3u, 4u en 5u.

In samenwerking met de Empire was er een combi-ticket uitgewerkt: in de prijs van 500 fr. zaten de heen- en terugrit berekend én de toegangsprijs (normaal 350 fr.) van de dancings.

Feestneuzen die enkel de bus namen om huiswaarts te keren betaalden 200 fr.

De Dentergemse discobus kreeg een garantie van de "Empire" voor 80.000 fr. ontvangsten.

Oostende

Het Oostendse stadsnet functioneerde tot 7u. De bussen richting Stene Dorp, Steense Dijk en Raversijde vertrokken voor het casino om 1u, 2u, 3u, 4u, 5u en 6u.

Dezelfde vertrekuren aan het Marie-Joséplein richting Groenendijk, Bredene Dorp en A. Plovieplein. Eveneens aan het Marie-Joséplein vertrok de nachtbus voor Conterdam om 1u35, 2u35, 3u35, 4u35, 5u35 en 6u35.

De nachtbusse weken enigszins af van het normale traject om een optimaal bereik van de verschillende wijken te hebben.

Oostende is een levendig uitgangscentrum en de reizigers waardeerden de nachtbusse om veilig thuisgebracht te worden.



Antwerpen

Turnhout rouwt

Een personeelslid van de stelplaats Turnhout stuurde ons volgende brief.

"Hiermee willen wij onze collega Jef Driesen herdenken. Hij raakte op donderdag 28 december 1989 tijdens het werk betrokken bij een zwaar verkeersongeval. Na een dappere maar ongelijke strijd ging hij, amper 45 jaar oud, van ons heen op 29 december jl.

Hij was een collega die graag bereid was om iemand te helpen. Wij willen onze diepe deelneming betuigen aan zijn echtgenote, kinderen en familie. We zullen steeds aan Jef blijven denken als een vriend en een goede collega".

Uiteraard sluiten de hele groepsdirectie en alle personeelsleden van sector Turnhout zich aan bij deze rouwbetuiging.

Oost-Vlaanderen

Herstructurering

De lijnen 57d Aalst-Overmere-Lokeren, 271 Aalst-Lede-Uiterbergen, 277/1 Nederbrakel-Ninove, 277/2 Nederbrakel-Everbeek, 476 Geraardsbergen-Ninove en 713 Vloesberg-Geraardsbergen werden vanaf 1 januari jl. geherstructureerd. De lijnen met dubbel gebruik en deze met een zwakke frequentie zijn afgeschaft. Met deze herstructurering wordt beter ingespeeld op de behoefte van het cliënteel én wordt er bespaard.

Brabant

Wéér bus gestolen

In de nacht van zaterdag 6 op zondag 7 januari jl. werd in onze stelplaats in Geldenaken (Jodoigne) een bus gestolen. Bij het wegrijden beschadigd (vervolg op blz. 4)

	Aantal ritten heen en terug	Aantal reizigers	Gemiddeld per rit	Tarificatie
Antwerpen	45	1.853	41	gewoon tarief
Luik	29	918	32	gratis
Leuven	114	1.722	15	50 fr./rit 40 fr. in vv.
Limburg	14	596	43	geen abt.
Dentergem (discobus)	29	490	17	combi-ticket 500 of 200 fr.
Oostende	36	666	19	50 fr./rit

Kessel-Lo verbrandt zijn vuile olie

Na 20.000 km krijgt een bus een groot onderhoud waarbij de olie ververs wordt. Jaarlijks zitten de onderhoudscentra dus met tienduizenden liter "vuile" olie. Hiertoe behoort ook de olie van de versnellingsbak, van de achterbrug en van het stuurhuis.

Het werkhuis van Kessel-Lo verbrandt deze aflaatolie sedert twee jaar volgens een bepaalde procedure. Met de verbrande olie wordt dan het onderhoudscentrum van Leuven en een gedeelte van het werkhuis in Kessel-Lo, nl. de magazijnen en de schouwputten, verwarmd.

Monitor Lambert Plessers stond ons te woord.

De olie wordt bij de onderhoudsbeurt opgevangen in een tank van 200 l. die zich in de schouwput bevindt. Deze

olie wordt hierbij een eerste keer gefilterd in een opvangkorf met maasopeningen van minder dan 1 mm². Een eerste bezinking gebeurt. De tank wordt wekelijks gereinigd, d.w.z. overgepompt naar een reservoir van 13.000 l. De laatste 50 l. wordt nooit overgepompt.

Daarna gaat de procedure verder op twee manieren.

Speciale pomp

In het onderhoudscentrum van Leuven liggen drie ondergrondse tanks van elk 13.000 l. De eerste manier is deze waarbij de olie naar een nog grotere tank van 15.000 l. wordt overgepompt. De aanzuigbuis in deze tank vertrekt vanuit een vlottende korf die de olie filtert voor verbranding

in de verwarmingsinstallatie van het onderhoudscentrum van Leuven.

De tweede manier is het overbrengen van de vuile olie naar Kessel-Lo. Hiervoor gebruikt men een speciale pomp. Deze werd in Kessel-Lo ontworpen: van twee gasoliepompen werd één afvaloliepomp gemaakt.

De olie wordt dus met die pomp overgetapt in een tweede mobiele kunststofftank (1.000 l.), elk in een metalen kooi, d.i. het zogenaamde ophaalstelsel. De pomp speelt het klaar om 6.000 l. per uur te verwerken. Vanuit de mobiele tank gaat de olie naar een 15.000 l.-reservoir in Kessel-Lo. De olie wordt gestort via een dampkapfilter met dubbele fijnheid.

De dampkapfilter rust in een metalen korf. Deze kan 2.000

l. per uur slikken. Het overtollige water laat men eerst wegllopen. Daar het belangrijk is de olie zo lang mogelijk te laten bezinken, wordt dit klusje

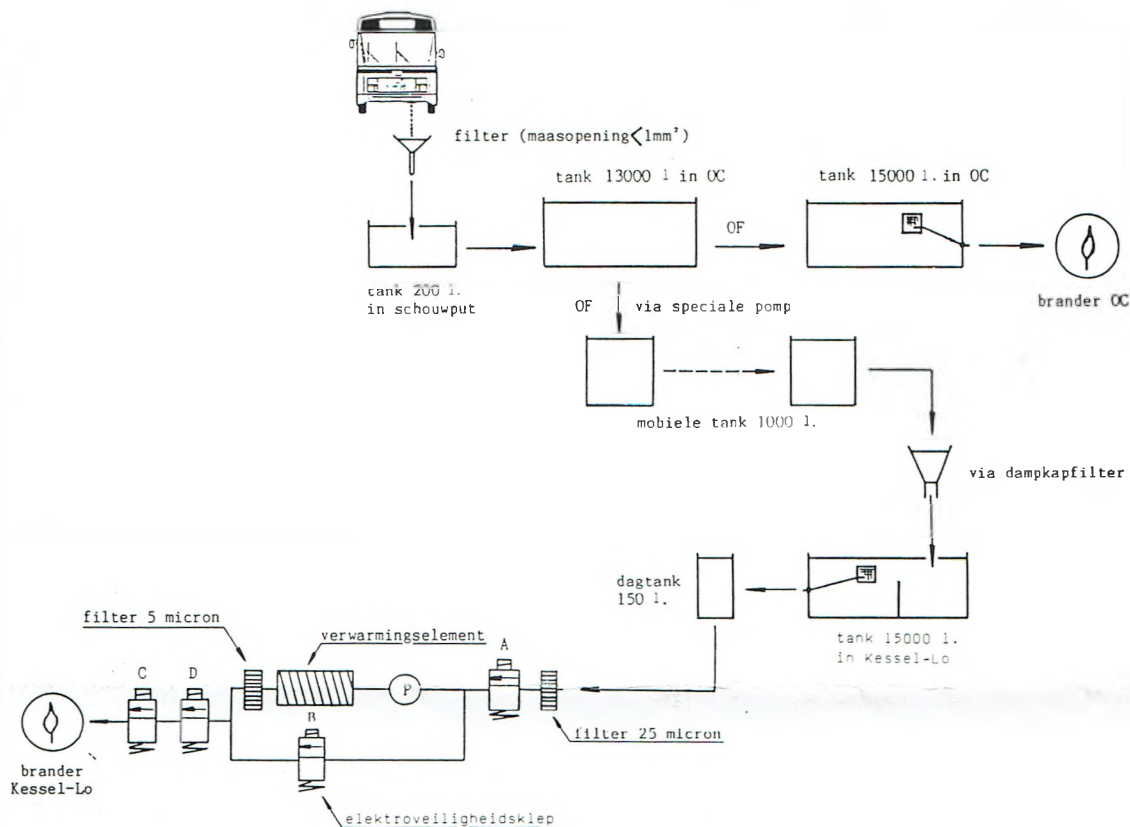
doorgaans in de zomerperiode geklaard.

In de grote 15.000 l.-tank be-

(vervolg op blz. 3)



Rechts de situatie in de stelplaats bij het ophalen van olie. Links de situatie in Kessel-Lo bij het storten van deze olie. (Foto: Paul Audooore)



Kessel-Lo verbrandt zijn vuile olie

(vervolg van blz. 2)

vindt zich een schot. Zodoende blijft het bezinksel aan één kant. Een vlottende korf filtert

de "goede" olie nogmaals. Via een buis wordt de olie verpompt naar een dagtank van 150 l. Ook hier blijft de laatste 4.000 l. achter.

Elektroveiligheidskleppen

Vanuit de dagtank, die zich op een hoogte van 5,2 m bevindt,

gaat de afvalolie via een eerste filter met een fijnheid van 25 micron (micron = één duizendste van een mm), en een elektroveiligheidsklep (A) naar het voorverwarmingselement.

De olie wordt voorverwarmd tot op een temperatuur van ongeveer 75°C. De pomp (P), die tevens zorgt voor een inspuitsdruk van 15 à 20 bar, doet nu, tijdens het niet werken van de brander, de olie rondcirculeren.

Eens de verbranding dient opgestart worden zorgen drie elektroveiligheidskleppen enerzijds voor het stopzetten van het rondcirculeren en anderzijds voor het doorlaten van de olie naar de brander. Klep B sluit, de kleppen C en D openen. De kleppen C en D zijn er tevens ter beveiliging van elkaar.

Een eerste doel van de eerstgenoemde elektroveiligheidsklep (A) is bij het in gebreke blijven van één der elektroveiligheidskleppen C en D de installatie te beveiligen. Een tweede doel is bij haperen van de verbranding de toevoer van olie uit de dagtank te stoppen en dit binnen een tijdsspanne van 5 sec.

Besparing

In een normale winter verstoekte men in Kessel-Lo zo ongeveer 100.000 l. Daarbij komt jaarlijks nog eens 50.000 l. afvalolie.

Met dit systeem slaagde Kessel-Lo er de afgelopen twee jaar in, wat betreft het centrale werkhuis, een netto-besparing van 250.000 fr. per jaar te verwezenlijken. De jaarlijkse besparing in het onderhoudscentrum van Leuven bedraagt 100.000 fr. Tevens werd ook het rendement op deze manier verdubbeld.

Men streeft er in de toekomst naar de filtering nog verder door te drijven zodat men qua onderhoudskosten een afvalolieverbranding bekomt, gelijkwaardig aan een traditionele gasolieverbranding.

Van het bezinksel dat achterblijft in de diverse tanks wordt periodiek een staal genomen. Elke tien jaar wordt dit residu door een gespecialiseerde firma weggehaald.

Wetenswaard: beschreven procedure voldoet volledig aan de vooropgestelde eisen van de OVAM (Openbare Vlaamse Afvalstoffen Maatschappij).

Chauffeursimpressies over de shoppingkaart:

"Een sympathiek initiatief, maar het kan nog beter"

De traditionele eindejaarsdrukte in de winkelcentra van de grote steden werd ook dit jaar gekleurd door een aantrekkelijk initiatief van de Buurtspoorwegen: de shoppingkaart.

Een krachtige partner (de kledingreus C&A) werd onder de arm genomen. Alle grote promotiemiddelen passeerden de revue: televisiespots, advertenties in kranten, radiobereichten, zelfklevers op de bussen, affiches,....

De slagkracht van dit alles was echter ondergeschikt aan de belangrijkste steunpilaren van de hele actie, met name de inzet van onze chauffeurs die de shoppingkaarten aan de man brachten.

Het succes van de actie was afhankelijk van groep tot groep, lijn tot lijn. Sommige chauffeurs verkochten zeer veel, anderen niets. De ene chauffeur was natuurlijk al gemotiveerder dan de andere.

B-Plus trok er op uit en liet enkele collega's aan het woord. In een volgend nummer krijgt U uitgebreid de resultaten.

Misverstand

Ook voor deze actie werden enquêteurs op pad gestuurd. Ze hadden het echter niet gemakkelijk om gebruikers te vinden. Vooral in Leuven was het zoeken naar een speld in een hooiberg. "Het enquêteren was zeer ontmoedigend. Bijna niemand reisde met de shoppingkaart. We enquêteerden op de bussen zelf, aan de haltes, aan het station, in de C&A,.... Vruchte-loos".

Een winkeljuffrouw van C&A wist ons te vertellen dat de klanten de formule verkeerd begrepen. Niet alleen shoppingkaarten kwamen ze "inwisselen", maar ook gewone biljetjes en Z-kaarten.

Dolf Van Look van de stelplaats Leuven vertelde dat sommige reizigers geen shoppingkaart wilden kopen omdat ze dachten verplicht waren bij C&A te kopen...!

Aanprijzen

Jos Siemons van de stelplaats Turnhout slaagde erin veel shoppingkaarten te verkopen. Volgens hem bestond de sleutel tot het succes uit zijn creatieve aanprijzing van de kaarten. Hij wist biljet- en Z-kaartreizigers ervan te overtuigen dat ze voordeliger met een shoppingkaart reisden. "Wij moeten onze klanten zo goed mogelijk informeren. Ons produkt, ditmaal in cadeauverpakking, diende te worden aangeprezen".

Patrick Aernoudt van Oostende had eveneens een voortreffelijke verkoop. "Slechts enkelen kochten uit eigen beweging. Het merendeel raakte ik kwijt door ze bij de mensen aan te prijzen. Een duidelijke uitleg met de nadruk op de gemakkelijheid, de voordelige prijs en het rechtstreekse voordeel bij C&A, zetten de reizigers aan tot kopen, ondanks hun wantrouwen in het begin".

Jos Siemons vindt dat het prijsniveau misschien nog te hoog lag. "Winkelend publiek dat niet echt uit was op het prijsvoordeel bij C&A moest een betrekkelijk lang traject afleggen vooraleer de shoppingkaart goedkoper werd dan een biljet of strippenkaart. Meerdere reizigers rekenden dat wel degelijk uit".

Promotie

Guy Troch van Oost-Vlaanderen ondervond dat de verkoop beter was dan vorig jaar. "Ik had wel de indruk dat de gewone reiziger de shoppingkaart kocht en niet de gele-

genheidsreiziger". Ook Dirk Lambrecht denkt er zo over.

De chauffeurs vermoeden dat de actie onvoldoende bekend was bij het publiek. Patrick Aernoudt: "Er was ook weinig belangstelling voor de terugbetaling van de kaart bij C&A. Het was geen echte aansporing voor de klanten om een shoppingkaart te kopen".

Jos Siemons repliceert: "De grootscheepse promotieactie op TV, radio en in de kranten was er niet tenvolle in geslaagd de actie duidelijk voor te stellen en zo het initiële wantrouwen weg te nemen". Guy Troch zei dat meer reizigers dan vorig jaar naar de shoppingkaart vroegen.

Suggesties

Onze collega's zijn er het unaniem mee eens dat dergelijke acties zeer nuttig zijn. Patrick Aernoudt stelt voor om vooraf

folders op bus en tram uit te delen. Of via huis-aan-huisbedeling eventuele potentiële klanten in te lichten. Op die manier worden ook de sporadische of niet-gebruikers op de hoogte gebracht. Dolf Van Look beaamt dit volmondig: "Het tijdig informeren van klanten en chauffeurs is zeer belangrijk." "

De Waalse collega's hadden ook dezelfde opmerkingen en suggesties, kampten ook met dezelfde problemen.

Jos Siemons heeft nog enkele tips ter overweging: een weekkaart voor familieverblijfsplaatsingen, een zomerkaart ("zwerfkaart") voor vakantie-trips, enz.

Tot slot wilden ze allen nog kwijt zeer tevreden te zijn met de C&A-aankoopbon. Ze beschouwen deze bon als een teken van erkenning vanwege C&A en de Buurtspoorwegen voor het door de chauffeur ge-presteerde werk. Terecht!

Hoofdbestuur

Uitreiking eretekens

Ter gelegenheid van zijn nieuwjaarsrede reikte directeur-generaal Hugo Van Wesemael volgende eretekens uit.

* NATIONALE ONDERSCHIEDINGEN

Commandeur in de Orde van Leopold II

Jan Brigou, adjunct-eerste inspecteur

Officier in de Orde van Leopold II

Fernand Vanhove, eerste inspecteur
Michel Huthmacher, adjunct-eerste inspecteur

Ridder in de Leopoldsorde

Luc Gille, technisch inspecteur
Marc Verheyen, technisch inspecteur
Henri Sevrin, technisch inspecteur

Ridder in de Kroonorde

Marcel Everdepoel, onderbureau-
chef
Eugeen Goossens, technisch
keurder
Alfons Merckx, onderbureau-
chef
Paul Thomas, monitor

Gouden Palmen in de Kroonorde

Roger Seghers, eerste exploitatie-
klerk

* BURGERLIJKE ERETEKENS - 25 JAAR DIENST

Burgerlijke medaille 1ste Klasse

Charles Lefebvre, bureau-
chef
André Crombeen, onderbureau-
chef
Roger Meert, controleur
Jozef Op de Beeck, eerste in-
specteur
Marie-Louise Rosemont,
eerste klerk
Annie Van Den Abeele, ex-
ploitatieklerk



"De actie is heel nuttig en onmisbaar", aldus onze chauffeurs.



(vervolg van blz. 2)
digde de dief het gekaapte en het ernaast geparkeerde voertuig.
De dader(es) moet wat van techniek afweten want de batterijlader moest eerst afgekoppeld worden.
De bus werd door de ouders één onzer chauffeurs opgemerkt langsheen het kerkhof van Walshoutem.
Van de dief geen spoor....

Limburg

Nieuwe gewestelijk directeur
Gewestelijk directeur Bart Vanbrussel werd o.a. omwille van dringende coördinatie-werkzaamheden teruggestuurd naar Antwerpen. Hij wordt tijdelijk opgevolgd door Peter Vandenberg.
Als licentiaat in de handels- en bestuurswetenschappen kwam hij in dienst op 1 november 1978. Hij begon zijn loopbaan in het studiebureau van de Exploitatiedienst in Brussel. Met ingang van 1 januari 1981 werd hij in dezelfde functie overgeheveld naar de groep Limburg, waar hij sinds 1 april 1983 de functie van dienstchef van de exploitatie waarneemt. Vanaf 1 januari jl. is hij thans belast met de leiding van de groep. Peter is gehuwd en vader van drie kinderen.



Info-middag

Op maandag 5 januari organiseerde de NMVB in Genk een info-sessie in samenwerking met de seniorenwerking van de Bond van Grote en Jonge Gezinnen. Afgevaardigden van onze maatschappij spraken in het cultureel centrum over de werking van de Z-kaart, het busboekje, het zone-systeem, enz.
De gestelde vragen werden zo deskundig mogelijk beantwoord. Na afloop kon het talrijk opgekomen publiek met een flinke dosis nieuwe kennis naar huis.
Deze informatieve middag was misschien de eerste van een lange reeks. Er blijkt immers nog heel wat onwetendheid te zijn omtrent aspecten van het openbaar vervoer.

Zoekertjes

Ik verkoop

- ° Marklin I-trein: loco + wagons + rails + transfo. Nooit gebruikt. Tel. 065/66.68.82 tussen 17 en 18 u.
- ° Nieuwe collectie "Jazz Big Band"-platen. Originële opnamen, 100 LP's. Met o.m. Glenn Miller, Tommy Dorsey, Duke Ellington, Benny Goodman, Harry James, Count Basie en Louis Armstrong. Tel. 016/25.19.73 na 18 u.

Eerlijke daden

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

Antwerpen

Turnhout: Alfons Eyckmans (portefeuille + 135 fr.), Jozef Van Staeyen (portefeuille + 800 fr.), Leo Adriaansen (portefeuille + 2.600 fr.).

Tjalkstraat: Frank Mortelman (portefeuille + 240 fr.)

Mechelen: Diederich Vervoort (portefeuille + identiteitskaart + abonnement + 100 fr.), Hendrik Segers (geldbeugel + identiteitskaart + abonnement + 285 fr.), Wilfried De Wit (geldbeugel + 2.162 fr.), Richard Van Poyer (portefeuille + 10 gulden + 182 fr. + vervoerdocumenten).

Oost-Vlaanderen

Destelbergen: Frans Redant (1.922 fr.), Freddy Van Damme (17.100 fr.), Etienne Lasseel (1.125 fr.), Jean-Pierre De Ridder (590 fr.).

Hamme: André Saeys (portefeuille + 300 fr.), Georges Poppe (dameshandtas + 755 fr.), Georges Poppe (brieventas + 865 fr.)

St-Niklaas: Firmin Tubeekx (geldbeugel + 3.602 fr. + rittenkaart + identiteitskaart)

Henegouwen

La Louvière: Robert Leybaert (damestas + 6.900 fr.)

Brabant

Grimbergen: Rudy De Schouwer (brieventas + 900 fr. +

identiteitskaarten + waardepapieren)

Limburg

Bree: Jos Vanderstegen (geldbeugel + 1.200 fr.)

Sint-Truiden: Benny Lindebrings (portefeuille + 1.727 fr. + waardepapieren)

Bilzen: Johnny Janssens (handtas + waardepapieren)

Koersel: Guilain Adriaens (portefeuille + 7.000 fr.)

Tongeren: Paul Van Herle (brieventas + waardepapieren)

West-Vlaanderen

Kortrijk: Yves Vandebuerie (portefeuille + 480 fr. + abonnement), Jean-Pierre Huyzentruyt (portefeuille + 2.078 fr.), Luc Defour (portefeuille + 1.600 fr. + 600 FF), André Degryse (geldbeugel + 443 fr.)

Assebroek: Gery Debaene (spoorboekje + storting 15.000 fr.), Paul Vandooren (handtas + 1.000 fr.), Johan Cosijn (handtas + 3.300 fr.), Herman Coppejans (geldbeugel + 1.239 fr.), Kurt Lambert (geldbeugel + 1.048 fr.), Frank Boerjan (tas + 5.300 fr.), Pierre De Schrijver (geldbeugel + 3.900 fr.), Marc Le Bacq (geldbeugel + 1.900 fr.), Marc Depoorter (brieventas + 26.200 fr. + 500 FF).

Rechtzetting Speciaal Vakantienummer

In het vakantienummer is een klein foutje over *Annette et Lubin* geslopen, waarvoor onze excuses.

De juiste tekst luidt als volgt:

Openingsperioden in 1990

Van donderdag 24 mei (middagmaal) tot **zondag 16 september** (namiddag). Behoudens bij aankomst op **24 mei**, begint het pensioen in de namiddag (**DUS MIDDAGMAAL NIET INBEGREPEN**).

* Om een zoekertje te plaatsen in "B-PLUS" moet men actief of gepensioneerde zijn;
* 50 fr. 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
Identificatienr.
Straat Nr
Postcode Plaats
Telefoon (privé)
Bereikbaar tussenu enu.
Tekst van de advertentie (maximum 3 regels)

PERSONALIA

Geboorten

Antwerpen

Ellen bij Libert Schelpe (Wuustwezel)
Pieter bij Louis Keersmaekers (Turnhout)
Joppe bij Ivo De Smedt (Mechelen)

Oost-Vlaanderen

Charlotte bij Luc D'Hooge (Destelbergen)

Henegouwen

Prescillia bij Jean-Louis Lejeune (Eugies WH)
Mélissa bij Jean-Luc Madoe (Anderlues WW)

Namen-Luxemburg

Marie bij Gaston Laprouille (Aarlen)
Olivier bij Christian Denison (Andenne WH)

Luik

Alisson bij Jean-Pierre Houbart (Bressoux)
David bij Alexandre Swaans (Rocourt)

Brabant

Sven bij Willem Van Hulst (Dilbeek)

Limburg

Robin bij Josse Huybrechts (Hasselt BEW)

West-Vlaanderen

Koen bij Patrick Calleyl (Leper)
Lieselot bij Pieter Watté (directie Oostende)

Huwelijken

Oost-Vlaanderen

William Rosseels (Hamme) en Ilse Janssens

Limburg

Jean Bauduin (directie Hasselt) en Christiane Claes

Met pensioen

(°): effectieve dienstjaren

Antwerpen

Louis De Meyer, busbestuurder (Tjalkstraat) (°29)

Oost-Vlaanderen

Adolf Bettens, bewegingschef 1ste klasse (St-Niklaas) (°42)

Henegouwen

Maurice Pire, baanwerker (Bergen) (°13)
Maurice Dincq, brigadier (Eugies) (°34)
Marcel Mouffe, geschoold werkman (Jumet) (°20)

Namen-Luxemburg

Roger Debut, busbestuurder (Forges) (°18)

Brabant

André Van Hoolant, busbestuurder (Overijse) (°37)
Nestor Wouters, busbestuurder (Leerbeek) (°20)
Léon Van Kalck, 1ste geschoold werkman (Kuregem) (°25)
Henri Willems, 1ste geschoold werkman (Kuregem) (°36)

Limburg

Alfons Droogmans, busbestuurder (Koersel) (°36)

West-Vlaanderen

Octaaf Bulcke, busbestuurder (Assebroek) (°20)
Aloïs Vanhooren, lokethouder

(Oostende) (°36)

Carolus Van Hofstraeten, busbestuurder (Oostende) (°36)

Overleden

(°): leeftijd

Antwerpen

Jan Leysen, ontvanger (Oostmalle) (°77)
Lodewijk Van Dael, baanwerker (Antwerpen) (°88)
Kamiel Vermeire, geschoold werkman (Merksem) (°88)

Oost-Vlaanderen

Honoré Claus, busbestuurder (Destelbergen) (°49)
Carolus De Nil, trambestuurder (Hamme) (°87)

Henegouwen

Robert Berger, opsteller (Bergen) (°67)

Luik

Christian Houbrechts, geschoold werkman (Luik) (°84)
Yvan Lambert dit Minguet, bestuurder (Saint-Gilles) (°45)
Victor Ueten, geschoold werkman 1ste klasse (Luik) (°74)
Arnold Wolters, baanwerker (Luik) (°84)

Brabant

Isidoor Bellemans, 1ste geschoold werkman (Het Rad) (°65)
Frans Van Den Broeck, busbestuurder (Kuregem) (°58)
Victor Heremans, ontvanger (Het Rad) (°88)

Limburg

Pierre Nicolai, busbestuurder (Sint-Truiden) (°73)
Petrus Marchal, geschoold werkman 1ste klasse (Hasselt) (°93)
Willy Van Den Broek, busbestuurder (Tessenderlo) (°50)

Buurtspoorwegen Plus

Personeelskrant NMVB
Wetenschapsstraat 14
1040 Brussel. 02/237.62.11

Abonnement

200 fr. per jaar, te storten op PCR 000-0003227-26 van de NMVB, 1040 Brussel

Redactie

Tel. 02/237.64.61

Redactiecomité

Hugo Van Wesemael.
Jean-Marc Servalis. Bart Vanbrussel. Pierre Vanhove. Jan Brackeva. Filip Yves Jundt. Marleen Campi en Jean-Claude Tree

Redactrice

Marleen Campi

Gewestelijke correspondenten:

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

Met de medewerking van

Yvan Bellaert (HB-Corn), Lambert Plessers (Kessel-Lo), Maggy Spaas (Hasselt), Michel Favay (Kabinet Dalem), Patrick Bouve (Oostende).

Verantwoordelijke uitgever

Bart Vanbrussel
Italiëlei 112
2000 Antwerpen

Drukkerij

Van der Poorten
Diestsesteenweg 624
3200 LEUVEN

