



**ONZE**

**BUURTSPORWEGEN**



TWEEMAANDELIJKS PERSONEELSBLAD  
VAN DE N. M. V. B.

# ONZE BUURTSPOR- WEGEN

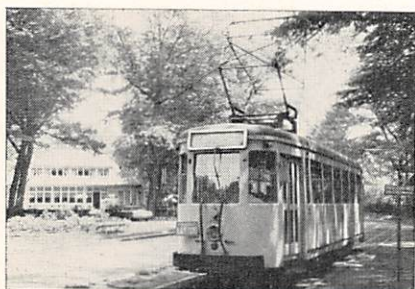
Tweemaandelijks tijdschrift  
uitgegeven door de N.M.V.B.  
Aangesloten bij de Vereniging  
van Belgische Personeelsbladen

**Redactie :**  
**Wetenschapstraat 14, Brussel 4**  
**Tel. : 11.59.90 - Post : 135**  
**P.C.R. : 32.27**

SEPTEMBER-OKTOBER 1964  
Nr 112

## LEES IN DIT NUMMER

	Blz.
Het stadsautobusnet van Oostende	3
De buurtspoorwegsectie der spoor- wegen te velde tijdens de oorlog 1914-1918 . . . . .	6
Uitreiking van eretekens in de Groep Oost-Vlaanderen . . . . .	9
Te Merksem - IJskelder . . . . .	12
Wat is een grafiek? . . . . .	13



De reisweg, die door onze elektrische lijn nr 61 (Antwerpen-Schoten-'s Gravenwezel) gevolgd wordt in het stads-gedeelte, biedt geen bijzonderheden, maar vanaf Schotenhof bedient de lijn mooie buitenwijken, en verder, naar 's Gravenwezel, loopt zij langs prachtige villa's en landhuizen.

EDITION & IMPRIMERIE  
Baksteenkaai, 74, Brussel 1  
Tel. : 11.31.36

*Degene, die wenst een gelukkige oude dag te beleven moet zich hierop lang op voorhand voorbereiden en alzo wordt zijn hoge leeftijd, een mooie leeftijd.*

## De week der ouden van dagen 1964 van 8 tot 15 november

*Tegen de « oude » ideeën betreffende de « ouderdom ».*

Men moet gedaan maken met die verouderde woorden en die valse beelden, die het belangrijkste fenomeen van de toekomstwereld aanduiden. Inderdaad, wij gaan thans over van de eerste periode van het mensdom, met kort gemiddeld leven, tot de tweede periode met verlengd gemiddeld leven.

Gisteren, enkele bevoorrechten, morgen miljoenen mensen, die de volwassen leeftijd overschrijden, zullen plots gedompeld worden in een gans nieuwe levensperiode en niets zal hen hierop voorbereid hebben.

Bejaarde personen zullen morgen een derde van het mensdom uitmaken. Het is te laat om ze te beschouwen als « speciale gevallen », ofwel zijn we het allen.

Het heeft geen zin meer zich met de « oudjes » onledig te houden. Het wordt tijd ernstig te spreken over deze toekomst van allen, die zeer waarschijnlijk de onze zal zijn.

*Naar een zelfaanpassing van de gepensioneerden aan hun nieuwe levenswijze.*

De hoge leeftijd was een loterijkans voor onze overgrootvaders, het is een heel natuurlijke en hoogst waarschijnlijke zaak voor ons.

Maar wij, de kandidaat-eeuwelingen, al dan niet vrijwillig, zijn geenszins voorbereid op deze derde leeftijd.

Talloe klippen wachten ons op de drempel van het « pensioen ». Een ding staat vast. *Wij kunnen ons aanpassen.* Het is mogelijk op uitzonderlijke wijze zijn hoge leeftijd te beleven; daarvoor is een nieuwe mentaliteit nodig.

*Voor een zelfinwijding in de ontdekkingen van de derde leeftijd.*

De derde leeftijd, de hoge leeftijd moet ophouden de herfst of de winter van het menselijk bestaan te zijn.

Dit ontdekken, is zeker niet gemakkelijk. Iedereen moet geholpen worden zich los te maken van de vooroordelen tegen de hoge leeftijd om te vinden wat waard is te worden beleefd en geliefd in dit gans verschillende leven.

*Aangepaste technieken.*

« Senior » worden is weten hoe te leven en misschien zelfs weten wat te doen.

Men moet zoveel dingen kennen om zich aan te passen aan deze nieuwe leeftijd.

*De psychologische aanpassing.*

Men moet de hoge leeftijd niet instappen met neerhangend hoofd en met gebroken hart. De hoge leeftijd is een grote etape, een bekrachtiging en, waarom niet, een gelukkige uitkomst.

Men moet trachten met geest en hart te begrijpen wat er met ons gebeurt en er zich bij aanpassen.

*De aanpassing van de voeding.*

Het is vanzelfsprekend dat een senior niet hetzelfde eet als een junior. Het organisme is verschillend. Zijn behoeften, zijn hulpbronnen en zijn uitgaven zijn niet dezelfde.

De dieetleer is een wetenschap. Iedereen mag gelijk wat eten, maar zich op een verstandige wijze voeden, is hoegenaamd hetzelfde niet.

Men moet weten wat past voor de hoge leeftijd en trachten de juiste aanpassing te vinden tussen zijn eetmalen en zijn rustposen.

Gij hebt het begrepen...

Zo kunt gij gissen welk belang deze verandering van de mentaliteit en van de nodige technische kennis heeft om tot deze *Revolutie van de hoge leeftijd* te kunnen komen.

# Het stads- autobus- net van



# Oostende

Het jaarverslag van het Maatschappelijk Dienstjaar 1963 bevat twee plannen, met de verscheidene buurtlijnen, die doordringen tot in Oostende.

De naastelkaarplaatsing van deze twee kaarten, de ene daterend van 1952, de andere van 1963, doet de uitbreiding, die het stadsautobusnet in een tiental jaren heeft genomen, goed uitschijnen.

De Koningin der badplaatsen heeft zeker nooit een dergelijke gunstbeurt gekend maar bij het herlezen van de geschiedenis van de buurtspoorwegen kan men evenwel vaststellen dat Oostende steeds in de

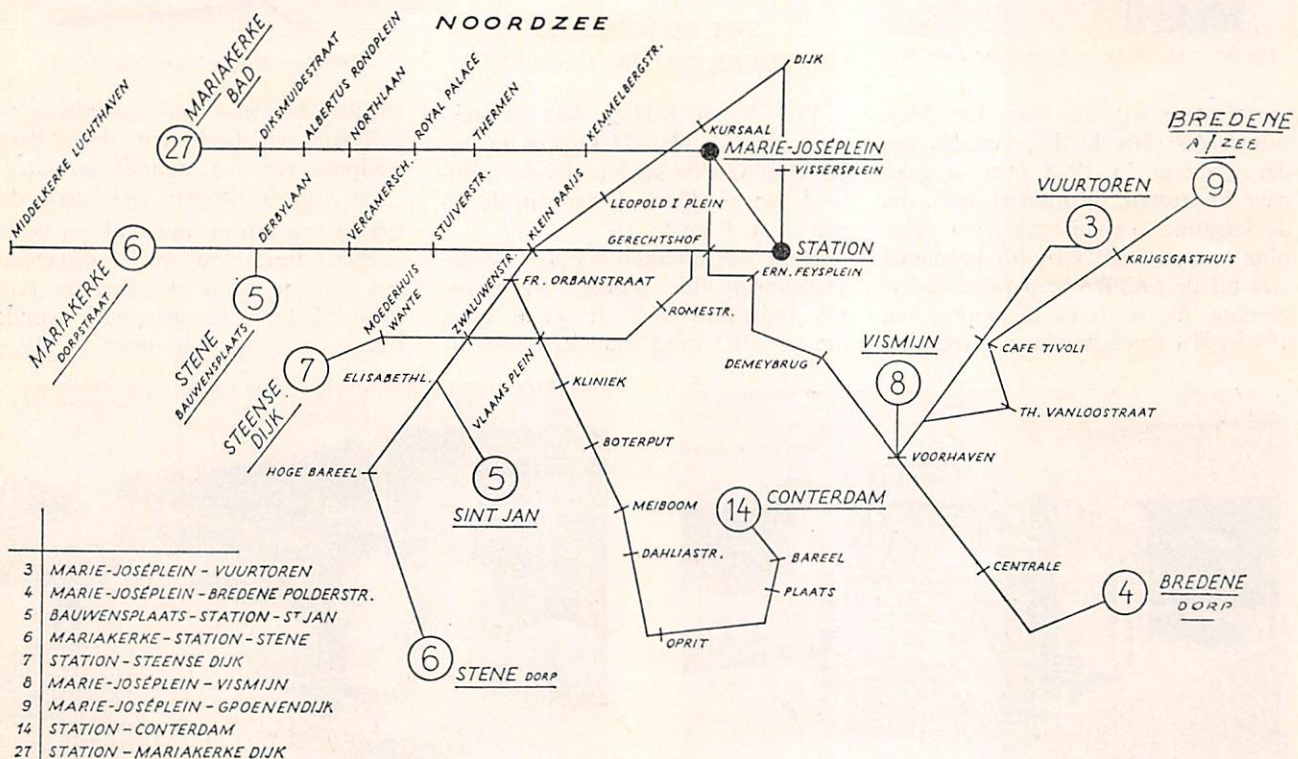
gunst heeft gestaan zowel bij de openbare besturen als bij de leiding van de N.M.V.B. Inderdaad op de lijst van buurtspoorweglijnen, gerangschikt volgens de datum van aanleg, bemerkt men dat de lijn Oostende - Nieuwpoort - Veurne het nummer 2 draagt; bovendien tekende directeur-generaal de Burler in 1886 de beschrijvende memorie van de buurtlijn Oostende-Bredene-Klemskerke-Wenduine-Blankenberge.

Thans volstaat het op de meest verschillende dagen en uren de autobuslijnen van Oostende te gebruiken om er zich rekenschap van te geven hoe de eigen bevolking van

Oostende de inspanningen waardeert die door het bestuur van de Buurtspoorwegen werden gedaan om het net te verbeteren en uit te breiden.

### DE INNERLIJKE ORGANISATIE

De stelplaats en het werkhuis van Oostende worden geleid door de heren Vanderfaeillie, hoofdingenieur, en Vansteenbergh, technisch-inspecteur, die afhangen van de Gewestelijke Directie van Brugge. Na dat de heer ingenieur enkele vragen had beantwoord over de exploitatie, stelde hij ons voor contact te nemen met zijn medewerkers, o.a. met de heer G. Neutens, bureeloverste, die 43 jaren dienst telt en onder meer belast



is met de uitwerking van de vervoerstatistieken, vooral deze die betrekking hebben op de uitslagen van de drie nieuwe lijnen, die op 23 maart van dit jaar werden geopend, n.l. de dubbele lijnen 27 en 14 en de lijn 7. De heer Neutens was spijtig genoeg afwezig op het ogenblik van deze reportage.

De heer A. Haghebaert, e.a. klerk, houdt zich in hoofdzaak bezig met de uurregelingen en de grafieken. De heer Haghebaert trad in 1927 in dienst als seizoenarbeider en in 1930 in vaste dienst.

Daar wij ook iets wilden vernemen over de agenten, die zich bezighouden met de autobussen, verlieten wij de gebouwen van de directie en begaven wij ons naar de stelplaats, eveneens gelegen langs de Nieuwpoortse steenweg. In het werkhuis



*De heer De Mey, meestergast 1ste kl.*

ontmoetten wij de heer De Mey, meestergast 1ste kl. Hij vertelde ons dat, alvorens in 1928 over te gaan naar Electrorail, de maatschappij, die de kustlijnen exploiteerde voor rekening van de N.M.V.B., hij begonnen was bij de SATRA, een privé-onderneming, die reeds na de oorlog van 1914-1918 autobusvervoer verzekerde



*De uitgestrekte installaties van de vismijn.*



*Het Marie-Joséplein, in de nabijheid van het Kursaal is het «middenpunt» van Oostende.*

in de kuststreek. De heer De Mey heeft op het ogenblik de leiding van het onderhoud van een park van een dertigtal autobussen, dat samengesteld is uit Brossel's 75 en 80 DAR, die in dienst gesteld werden in 1955 en nog steeds in uitstekende staat verkeren.

Vervolgens gingen wij een kijkje nemen in het buurtspoorwegstation, misschien het best gekende van het land, dat opgetrokken werd niet ver van de uitgang van het zeestation en het station van de N.M.B.S. Wij maakten er kennis met de heer J. Snauwaert, bewegingsoverste 2e kl., de heren Ch. Huys en R. Winne, controleurs en hun pas benoemde collega's A. Nys, R. Pylyser en Van Coillie.

#### PER AUTOBUS OP ONTDEKKING IN OOSTENDE

Vier lijnen hebben hun vertrekpunt op het Marie-Joséplein in het centrum van de stad en in de nabijheid van het Kursaal; het zijn de lijnen 3, 4, 8 en 9.

Deze vier diensten hebben een gemeenschappelijk traject; zij passeren inderdaad over de grote brug, die in 1910 werd aangelegd over de

spoorweg, en langs de voorhaven waar steeds een en ander is te beleven. Een weinig verder richt de lijn 3 zich naar de Vuurtoren, langs



*De heer Haghebaert, e.a. klerk.*

talrijke handels- en nijverheidsinstellingen en heeft ten slotte haar eindpunt aan het militair hospitaal.

De lijn 9 slingert zich door de straten van een nieuwe wijk en heeft normaal haar eindpunt te Groenendijk, aan de grens van Bredene (zie foto). Slechts 's morgens en 's avonds rijden de autobussen door tot Bre-



*Groenendijk op de grens van Oostende en Bredene.*



De h. O. Verhulst rijdt vanaf het begin van de omschakeling.



De h. O. Herman. Deze oud-gediende rijdt sinds 1955 met de autobus.



De h. Muylle begon in 1927 op de stoom en bestuurt sinds 1955 de autobus.

dene-aan-Zee langs de Koninklijke baan.

De lijn 4 heeft haar eindpunt te Sas-Slijkens (Polderstraat), in de nabijheid van de uitgestrekte Spuikom, weinig gekend door de verlofgangers. 's Morgens en 's avonds wordt de dienst verlengd tot Bredene-dorp.

De lijn 8 bedient de Vismijn waar de vissersboten hun lading rechtstreeks op de kaai lossen. Hier heeft de autobus slechts de tram vervangen.

De autobussen van de lijnen 5 en 6 zijn ontegensprekelijk deze die in alle seizoenen de meeste klandizie hebben. Op de kaart ziet men zeer goed dat zij vanaf de Derbylaan een gemeenschappelijke reisweg hebben in 't meest drukke en handeldrijvend stadsgedeelte. Zij rijden ook in de nabijheid van het station van de N.M.B.S. en van het Kursaal.

Van de Vindictivelaan tot aan de halte aan de kleine sluisbrug van de binnenhaven, waarover reeds miljoenen verlofgangers zijn gepasseerd, is ongeveer 80 m. Deze halte, vóór het station, is door de Oostendenaars beter gekend onder de naam « Waterhuis » naar de naam van een zeer oude herberg gelegen tegenover deze halte. De twee autobuslijnen volgen de kaaien van de haven en begeven zich vervolgens in de Van Iseghemlaan, komen langs het Kursaal en nadien op de plaats « Klein Parijs », het kruispunt van de Torhoutse steenweg en de zeer commerciële Alfons Pieterslaan. De lijn 5 loopt naar de Elisabethlaan en Cité Edebau terwijl de lijn 6 doorgaat naar Stene waar zij een verzekerde clientèle heeft.

In het toeristisch seizoen wordt de lijn 6 verlengd tot aan het vliegveld van Raversijde en elke dag nemen talrijke verlofgangers deze lijn om enkele uren door te brengen op het vliegveld om er het voortdurend gaan en komen van de vrachtvliegtuigen naar en van Engeland gade te slaan. Het terras van het café-restaurant is vlak naast de piste gelegen zodat alles veel beter te zien is dan in Zaventem.

Tijdens de seizoenen 1963 en 1964 heeft de directie van Brugge een dienst nr 18 ingelegd, op proef, be-



De h. P. Coens begon in 1926 als E.L. geleider en ging in 1955 als een der eerste over naar de A.B.

stemd om de luchtreizigers rechtstreeks zonder tussenhalten van Raversijde naar het station van Oostende te brengen. Deze dienst zal echter definitief afgeschaft worden : niettegenstaande er talrijke Engelsen toekwamen, gaven deze de voorkeur zich in groep en per autocar te laten afhalen door reisagentschappen.

De lijnen 27 en 14 zijn tweelingdiensten. Het is immers hetzelfde voertuig dat vertrekt uit Mariakerkebad, gewoonlijk goed bezet door de zomergasten van dat liefdallig badplaatsje dat slechts op 13 minuten van het stadscentrum van Oostende is gelegen. Aan zijn terminus, nabij het station, verandert de geleider zijn richtingsfilm en vervolgt zijn weg onder het nummer 14. Hij dient, op 15 minuten van daar, de wijk Conterdam van de gemeente Stene, gelegen in de nabijheid van de autosnelweg naar Brussel.

De lijn 7 verzekert een verbinding met de Steense Dijk, een wijk in volle uitbreiding.



Van links naar rechts : De heren R. Van Coillie, J. Snauwaert, R. Pyllyser.

## HET TARIEF

De rechtstreekse reiskaart kost 4,50 fr. en bij gebruik van de rittenkaart van 14 reizen, aan 50 fr., komt elke verplaatsing per autobus slechts op ongeveer 3,60 fr. Maar het

belangrijkste voordeel dat door de N.M.V.B. wordt toegestaan aan de inwoners van Oostende is de mogelijkheid op zes verschillende plaatsen een verbinding te nemen en alzo twee lijnen te gebruiken voor 5 fr.

Het stadsautobusnet wordt werke-

lijk gewaardeerd en gebruikt door de autochtone bevolking van Oostende, want winter en zomer kan men vaststellen dat onze autobussen talrijke reizigers uit de buitenwijken, in volle uitbreiding, naar het stadscentrum brengen.

---

# De buurtspoorwegsectie der spoorwegen te velde tijdens de oorlog 1914-1918

*Vijftig jaar geleden brak de meest moorddadige oorlog uit die de wereld had gekend. Het kan ijdel schijnen, op het ogenblik dat veel gesproken wordt over een Europese geest en vooral na een tweede invasie te hebben gekend, deze oorlogsfeiten nog in herinnering te brengen. Nochtans zijn er tussen onze agenten nog velen, die in 1914 getuigen zijn geweest van de geweldige opwelling van vaderlandsliefde, die zich uitte bij de bevolking, bewust van haar goed recht.*

*Deze gelegenheid schijnt ons zeer geschikt om onze jonge agenten in kennis te stellen met het « Vervoerkorps » dat achter het IJzerfront de verbindingen verzekerde door middel van een buurtspoorwegnet.*

*Uit de onuitgegeven bloemlezing « Trams de mon cœur », van de hand van de heer Debot, oprustgesteld ingenieur van de N.M.V.B., vertaalden wij enkele van zijn oorlogsherinneringen waarin ook de humor tot zijn recht komt.*

## DE EERSTE OORLOGSMAANDEN

Vanaf het begin van de oorlog, in augustus 1914, kende onze stad een ongewone drukte : troepenkonvoien, groepen aangeworven vrijwilligers en vluchtelingen overstroomden de zonbeschenen stad.

Een paar maal werden de buurttrams opgeëist om militairen te vervoeren.

In hun geestdrift hadden de agenten niet beter gevonden dan hun locomotieven te versieren met de nationale driekleur, wat de directeur in woede deed ontsteken. « Ge begrijpt » zegde hij tot de dienstoverste « indien de vijand dat verneemt is hij bekwaam al ons materieel op te eisen. Wij zijn een private maatschappij en de oorlog is voor de militairen ».

De gedachte van de gewapende natie bestond toen nog niet.

Eén enkel nieuws, de Duitse bedreiging van de stad, volstond om mijn bestaan volledig door mekaar te werpen.

Mijn ouders besloten plotseling de

stad te verlaten samen met mijn jongere broer; nochtans moest mijn vader, opgeëist door zijn administratie, richtlijnen afwachten.

Wij vertrokken dus met ons drie naar De Panne om er het vervolg van de gebeurtenissen af te wachten.

De aftocht van Antwerpen bracht ons geheel van streek.

De Panne werd gedurende twee à drie dagen overrompeld door militairen; nadien werd het opnieuw kalm.

Enkele tijd later werd, 's avonds, mijn nieuwsgierigheid gewekt door herhaalde fluitsignalen op de laan in de nabijheid van onze verblijfplaats.

Het rollend materieel van Oostende werd geëvacueerd : de trams volgden op een rij en werden op de laan gegareerd, vanaf de stelplaats tot aan de Zeelaan en zelfs verder.

De slag van de IJzer zou een weinig later een aanvang nemen.

De Panne was beurtelings verlaten en beurtelings volgepropt met troepen.

In het felst van het gevecht was

er niet veel volk en daar wij een nieuwe terugtocht vreesden, maakten mijn broer en ik ons klaar om langs het strand naar Duinkerken te vluchten.

Eindelijk nam de slag een einde en begon de zeer lange stellingoorlog.

Wat mij betreft, ik had mij graag laten aanwerven maar het was onmogelijk mijn moeder alleen achter te laten met de « gamin ».

Mama was zeer moedig maar van het ogenblik dat ik sprak van dienst te nemen, smeekte zij al wenend haar niet te verlaten.

In december vernamen wij met vreugde dat mijn vader een middel gevonden had het land te verlaten en een toevlucht te zoeken in Londen.

Enkele dagen nadien was hij in ons midden.

En het was dezelfde dag dat ik vaststelde dat de trams reden, bestuurd door militairen.

Ik had te veel gezien.

« Mama » zegde ik « ge hebt papa nu ».

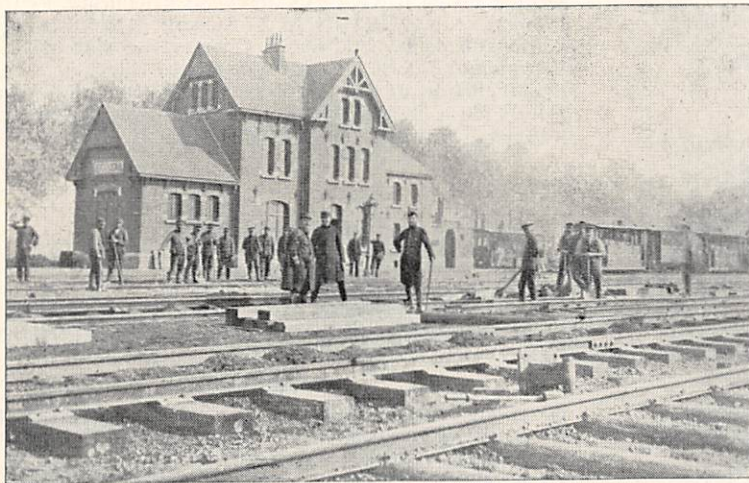
« Hewel, ga dan » zegde ze me eenvoudig « indien het uw goesting is... ».

's Anderendaags was ik als burger opgeëist en gehecht aan het leger voor de dienst der buurtspoorwegen.

Een bijzonder korps was in wording en ik had bekomen er ingelijfd te worden, doch ik moest wachten tot het begin van 1915 alvorens het officiersuniform te kunnen aantrekken.

## MIJN EERSTE BUURT- SPOORWEGBELEVENISSEN

Op een koele en mistige morgen, in december, nam ik de tram naar



*Aan de bouwstijl herkent men gemakkelijk onze stations uit het begin van deze eeuw. Dit is het station van Poperinge, in 1915, met een ongemeen groot aantal sporen. De heer Debot bevindt zich op het voorplan omringd door twee Franse officieren, die het station van het groot spoor exploiteerden. De baanwerkers waren ingedeeld in de buurtspoorwegsectie.*

Veurne, waar ik mijn dienst moest beginnen.

Ik was een beetje ontroerd, zoals gewoonlijk wanneer men in functie treedt onder de bevelen van een nieuwe chef, in een gans ander midden dan dat waar men gewoonlijk verblijft.

De tram vertrok op het vastgestelde uur en wat mij vooral trof was dat ik niet omvergoorpen werd door de schok : men vertrok zeer zacht.

Later werden de oorzaken van deze verbetering mij duidelijker; aan de kust zijn de lijnen vlak en bij het vertrek zet de tram zich niet rijtuig per rijtuig in beweging zoals dat geregeld gebeurt in de streken met een golvend profiel.

Voorbij Oosthoek loopt de weg in rechte lijn naar Veurne. Aan elke hoeve bemerkte men legerkarren, schildwachten en een gaan en komen van soldaten.

Eens in het kleine stadje, met zijn nauwe straten, had men de indruk dat het niet veel verloren had van haar kalmte tenminste tot op de Grote Markt.

Deze was omgevormd tot parking voor het Groot Hoofdkwartier en kende een grote drukte evenals de Ooststraat waar het hemelsblauw en het rood van de Fransen overheersten.

De tram kwam langzaam vooruit zoals de soldaten, die in groepjes van het ene voetpad naar het andere laverden, op zoek om iets te kopen.

Soms veranderde de huidskleur en verwisselden de politiemutsen voor een soort fez of zag men, op stap,

drie of vier Engelsen aankomen, die hun stijve houding slechts aflegden tijdens de aanvallen aan het front.

De tram overschreed de kanaalbrug om zich in de verlaten Stationsstraat te slingeren.

Op het Stationsplein hadden de voorbereidingen plaats voor het vertrek van een contingent Afrikanen, die met bevrozen voeten uit de loopgrachten kwamen.

Ik liep vlug naar de binnenkoer van de stelplaats om mijn kapitein te begroeten.

De formaliteiten van mijn aanstelling waren kort : hij stelde mij enkele bedienden voor die daar werkten in een rijtuig omgevormd tot bureel.

Ik vernam dat er nog onderhandeld werd over de vorming van een bijzondere sectie van de buurtspoorwegen.

« Gij zult zeker bij ons blijven » zegde mij de kapitein. Deze bevestiging vervulde mij met vreugde.

Ik bracht de voormiddag door met het bestuderen van het net en de uurregeling van de gewone treinen, wat niet veel was om mij bezig te houden.

Vanaf de eerste dag van mijn dienst maakte ik kennis met de verveling, die mij gedurende gans de veldtocht niet zou verlaten.

De namiddag werd rijker aan incidenten.

Het zal zowat drie uur zijn geweest, wanneer een vliegtuig twee bommen wierp, die elk een lange rookkolom achterlieten, waarschijnlijk een richtingsteken voor de artillerie.

Zij waren gevallen in de omgeving van de spoorwegbrug.

Een weinig later begon de vijand ons te bombarderen. Het was mijn eerste ervaring, mijn eerste kennismaking met de granaten.

Slechts bij het derde projectiel verliet ik het rijtuig om te zien wat er gaande was.

De eerste granaat had een van de rijtuigen in twee gespleten waarbij een officier licht gewond werd.

Ik stelde dan met verbazing vast dat ik het enig levend wezen was dat zich nog in het tramstation bevond. Alzo achtte ik het geraadzaam te doen zoals iedereen en ik vluchtte.

De Duitsers waren methodische lieden. Wanneer zij een stad, die in het bereik van hun artillerie lag, beschoten, pasten zij het decimaal stelsel toe : tien granaten.

De tiende vernielde een dak in de omgeving wanneer een van mijn kameraden onverstoobar verklaarde : « Nu is het gedaan ».

En wij keerden terug naar ons bureel alsof wij een formele verbintenis, op gezegeld papier, in handen hadden.

Wij moesten eerst over een kleine gracht springen, die ons van de koer scheidde en gingen toen eens kijken wat er allemaal vernield werd.

Op het Stationsplein zag ik een gewonde of dode soldaat wegbrengen op een primitieve draagbaar. Vóór de goederenloods was het schouwspel nog erger. De stoep van een huis was met bloed bedekt.

Vrijwillige verplegers verzamelden delen van wat een menselijk lichaam was geweest in emmers en brachten die, God weet waar, in een gebouw van het station.

Ik beken zeer bescheiden dat dergelijke beelden mij een schok gaven.

(Wordt vervolgd)

# NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN ONZE EXPLOITATIEGROEPEN

## GEBOORTEN

### HOOFDBESTUUR

*Jean Leon* bij de h. LIGNY Leon (Vorst).

### ANTWERPEN

*Dirk* bij de h. VERVOORT Louis (Minderhout).  
*Ann* bij de h. HAESAERTS Constant (Hever).  
*Marc* bij de h. VAN DEN BULCK Alfons (Emblem).  
*Miranda* bij de h. KLOEK Cornelius (Stabroek).  
*Peter* bij de h. ROYENS Herman (Beerse).  
*Patrick* bij de h. SNIJDERS Henri (St-Lenaarts).

### WEST-VLAANDEREN

*Christine* bij de h. FLORIN Marcel (Heule).  
*Jean-Claude* bij de h. V. CAUWENBERGHE (Diksmuide).  
*Patrick* bij de h. SPOOREN Walter (Nieuwpoort).  
*Eddy* bij de h. DE KEYSER Fernand (Moeskroen).

### OOST-VLAANDEREN

*Chantal* bij de h. GILLIS Juliaan (St-Lievens-Houtem).  
*Christine* bij de h. DE RIDDER Roger (Gijzenzele).  
*Dirk* bij de h. VAN BRITSEM Alois (Elversele).  
*Dirk* bij de h. CORVELEYN Alfons (St-Amandsberg).  
*Noël* bij de h. TURTELBOOM Jeroom (St-Lievens-Esse).  
*Marianne* bij de h. DE DECKER Benoit (Hamme).  
*Sabine* bij de h. VANDEVELDE Raoul (Zwijnaarde).

### LIMBURG

*Eddy* bij de h. BIJNENS Juliaan (Kortesseem).  
*Paul* bij de h. NULENS Michel (Koersel).  
*Johan* bij de h. VANOOSTERHAUT Leo (Gruitrode).  
*Marijke* bij de h. VANLOFFELT Kamiel (Diepenbeek).  
*Herlinde* bij de h. COOMANS Valère (Genk).  
*Linda* bij de h. CLEEREN Jozef (St-Lambrechts-Herk).  
*Nicole* bij de h. PANIS Jan (Rekem).  
*Mario* bij de h. VERHEYEN Jaak (Maaseik).  
*Valeer* bij de h. GIELEN Bernard (Peer).  
*Peter* bij de h. DECKERS Hugo (Eisden).  
*Linda* bij de h. POELMANS André (Houthalen).  
*Marleen* bij de h. RAMAEKERS René (Tessenderlo).  
*Marc* bij de h. STRUYS Willy (Kuringen).

### BRABANT

*Rudi* bij de h. VAN DEN BROECK Joannes (Koekelberg).  
*Patricia* bij de h. DE JONGHE Maurits (Anderlecht).  
*Christine* bij de h. DESMEDT Jozef (Beersel).  
*Sonia* bij de h. NOLMANS Albert (Kessel-Lo).  
*Bernard* bij de h. HENNAUT Jackie (Feluy).  
*Lucia* bij de h. BOGAERTS Antoon (Haacht).  
*Ann* bij de h. NIELS Marcel (St-Kwintens Lennik).  
*Hilde* bij de h. PAUWELS Joannes (Aarschot).  
*Anne en Myriam* bij de h. ADAMS Cyriel (Bekkevoort).  
*Fabienne* bij de h. JONCKERS André (Melin).  
*Jean-Marie* bij de h. COOL Simon (Anderlecht).  
*Christa* bij de h. DE COEN Freddy (Meerbeke).  
*Martine* bij de h. DIERICKX Jozef (Kampenhout).  
*Francis* bij de h. PLAISANT Jacquy (Plancenoit).  
*Chantal* bij de h. ROYEMANS Pieter (Asse).

### NAMEN - LUXEMBURG

*Véronique* bij de h. DEBRY André (Hamois en Condroz).  
*Félix* bij de h. QUOILIN Alphonse (Monceau en Ardennes).  
*Christian* bij de h. HENUZET Roger (St-Aubin).  
*Christine* bij de h. MASSART Arthur (Velaine sur Sambre).  
*Yannic* bij de h. MARTIN Ernest (St-Servais).  
*Jean-Luc* bij de h. HENRICY Roger (Aubange).  
*Jean-Luc* bij de h. ADAM Marcel (Etalle).

### LUIK

*Mireille G. en Jeannine G.* bij de h. REUSEN (Montegnée).  
*Fabienne* bij de h. BOVY Célestin (Villers le Bouillet).  
*Françoise* bij de h. DELCHAMBRE Louis (Ligny).

*Marc* bij de h. DE STOBBELEIR Théo (Bassenge).  
*Jacques* bij de h. DUBOIS Léon (Ouffet).  
*Françoise* bij de h. EVRARD Léopold (Rocourt).  
*Patrick* bij de h. LYCOPS Guy (Tongeren).  
*Françoise* bij de h. PLUNUS René (Dolhain).  
*Annie* bij de h. RENDERS Alphonse (Liège).

### HENEGOUWEN

*Bernard* bij de h. HUBERLAND Willem (Lodelinsart).  
*Fabienne* bij de h. VAN HEMELRYCK Cyrille (Mons).  
*Fabienne* bij de h. GENART Willy (Gosselies).  
*Monique* bij de h. PAYOT Francis (Jumet).  
*Marina* bij de h. SIMON Willy (Mignault).  
*Eric* bij de h. DUMONT André (Nalines).  
*Chantal* bij de h. BOTQUIN Michel (Neufmaisons).  
*Marie-Claude* bij de h. MANDIAUX (Chap.-I.Herlaimont).  
*Jacques* bij de h. GOFFIN Joseph (Châtelineau).  
*Eric* bij de h. LERMINIAUX Richard (Anderlues).  
*Patrick* bij de h. SAUVAGE Georges (Lodelinsart).  
*Véronique* bij de h. BLAMPAIN Alfred (Binche).  
*Freddy* bij de h. CHAGOT Ghislain (Bersillies l'Abbaye).  
*Eric* bij de h. SCHIAVONS Albert (Fontaine l'Évêque).  
*Véronique* bij de h. DELFORGE René (Leernes).

## HUWELIJKEN

### HOOFDBESTUUR

Mej. VAN DE VOORDE A. met de h. COOLS Denis.  
De h. LEFEVRE Georges met Mej. VANDERLINDEN E.

### ANTWERPEN

De h. DE WIJNGAERT A. met Mej. VERBERCKT L.  
De h. BRACK Alfons met Mej. HEYNDRICKX M.-J.  
De h. VAN DER ZIJP L. met Mej. DE JONGHE D.  
De h. SMEETS Leon met Mej. PINXTEREN Clementina.  
De h. FRANCK Frans met Mej. VERBAENEN Yvonne.  
De h. VANDERHALLEN Jan met Mej. MARTENS L.

### WEST-VLAANDEREN

De h. DEPRINCE Herman met Mej. VERHAEGHE M.  
De h. T'KINDT Willy met Mej. DEMOES Sabina.  
De h. LECOUTERE Jacques met Mej. SEYNNAEVE P.  
De h. VANDENBERGHE H. met Mej. VANLEENHOVE.

### OOST-VLAANDEREN

De h. MOROBE Erik met Mej. VERSLUYS Josta.  
De h. VAN BELLEGHEM Hervé met Mej. T'KINDT P.  
De h. GOUDESEUNE Roger met Mej. HEIRWEGH Chr.

### LIMBURG

De h. MECHELMANS M. met Mej. HOUBEN M.-L.  
De h. VANVINCKENROYE M. met Mej. BLOKKEN M.  
De h. TIESTERS Jan met Mej. SIBORGS Maria.  
De h. GABRIELS Pieter met Mej. NOBEN Emma.

### BRABANT

De h. MATHIJS Jean met Mej. VAN MEERBEEK J.  
De h. OST Marcel met Mej. ROOSELAERS Jeannine.  
De h. SCHEYS André met Mej. VEKENS Marguerite.

### NAMEN - LUXEMBURG

De h. LEROUX Joseph met Mej. GILLES Hermance.  
De h. HESBOIS Louis met Mej. BOUCHAT Léa.

### LUIK

De h. THEWISSEN Victor met Mej. STULENS Maria.

### HENEGOUWEN

De h. DE WIT Joseph met Mej. ZIOLKOWSKI Bénédicte.  
De h. BOITE Léopold met Mej. PELET Micheline.

## Hoofdbestuur

De heren De Coster L. en Chapelain A. traden op 18-8, respectievelijk 1-10-1964 als opsteller in dienst in de Directie T.

## Oost - Vlaanderen

### UITREIKING VAN ERETEKENS

Op zaterdag 19 september was de keurig versierde eetzaal van het werkhuis van Destelbergen volledig bezet wanneer om 15 u. stipt het vaderlands lied weerklonk als opening van de plechtige uitreiking van eretekens aan agenten van de Groep Oost-Vlaanderen.

Deze plechtigheid werd voorgezeten door de heer Cosyns, directeur, omringd door de heren R. Van der Plaetse, technisch inspecteur, F. Guysens, technisch inspecteur, R. Debergh, dienstchef-belangrijke dienst, E. De Smet, dienstchef 1e kl., F. De Meester, e.a. klerk en J. Neyens, van de redactie van « Onze Buurtspoorwegen ».

Na een welkomwoord en de begroeting van de genodigden verontschuldigde de heer directeur mej. Van de Velde, sociale assistente, en wenste vervolgens de jubilarissen geluk namens de Raad van Beheer en namens de heer Hoens, directeur-generaal, die zijn « oude » Groep nog zeer indachtig is. Tevens maakte hij de welgemeende felicitaties over van de plaatselijke oversten.



De gedecoreerden met in hun midden de heer Cosyns, directeur.

In zijn toespraak verklaarde de heer Cosyns allereerst dat de viering van de jubilarissen niet alleen een mooi gebruik is maar tevens een noodwendigheid zowel voor de jongeren als voor de gehuldigen zelf, die tijdens hun lange loopbaan de totale omvorming van de Nationale Maatschappij hebben meegeemaakt. Na in het kort deze evolutie te hebben geschetst ging de heer directeur

als volgt verder: « Indien deze bondige opsomming wel de volledige omwenteling kenschetst die zich in de schoot van de Nationale Maatschappij heeft voorgedaan, kan zij feitelijk de omvang der geleverde inspanningen niet weergeven, die van onze agenten werden gevergd om zich achtereenvolgens en steeds met volle sukses aan de nieuwe opdagende toestanden volledig aan te passen. Deze mensen, waartoe U allen behoort, hebben geen ogenblik gearzeld hun beste krachten te wijden aan de vereiste herscholingen en zulks uiteraard omdat zij steeds vertrouwen hadden in de Nationale Maatschappij waarmee zij omzeggens als vergroeid te noemen zijn.

Van haar kant deed ook de Maatschappij al wat in haar bereik lag om haar agenten bij te staan op alle gebied. En het is in feite aan deze wederzijdse oprechte samenwerking te danken dat de Maatschappij haar standing heeft kunnen handhaven, zoniet verhogen, waarvan de diensten zeker in ruime mate aan U toekomen ».

« Dat er al eens een onweerswolkje aan de hemel verschijnt » aldus de heer Cosyns « mag geen hinderpaal zijn voor én de oprechtheid van de onderhandelingen én het wederzijds begrip, die opnieuw een klare heldere atmosfeer zullen scheppen. »

« Het staat absoluut buiten kijf dat uw werkelijk mooie prestaties door een oververdiende onderscheiding moeten worden herdacht maar boven deze materiele feiten — hoe prijzenswaardig ze ook zijn — mogen wij niet nalaten speciaal gewag te maken van het klimaat van onbegrensd vertrouwen waarin deze prestaties werden geleverd en dat de arbeid zo zeer verlicht.

En, als ik daar zoëven aanstipte dat een decoratiefeest ook voor de jongeren een noodwendigheid betekent, dan is het omdat zij door uw stichtend voorbeeld moeten inzien welke prachtige uitlagen er kunnen bekomen worden door een eerlijke samenwerking en zich aldus moeten aangespoord voelen om in dezelfde geest hun taak te vervullen ».

(Zie vervolg blz. 10.)

## CONTROLEUR SPEURNEUS

**ONTVANGER:** Wel chef, tijdens mijn vakantie ben ik in Brussel geweest en ik heb er verscheidene vrouwen gezien die dienst deden als trambestuurder en andere als ontvangerster.

**SPEURNEUS:** In elk geval was dat niet op de lijnen van de buurtspoorwegen. Op dat gebied zijn de Duitse maatschappijen vooruit op de Belgische trammaatschappijen. Inderdaad vóór enkele maanden heeft de directie van de plaatselijke tramwegmaatschappij van Keulen vijftien nieuwe vrouwelijke tramgeleiders, in een keurig uniform, voorgesteld aan de pers.

**O.:** Ik denk dat men er bij ons de voorkeur aan geeft mannen aan te werven die tezelfdertijd een tram en een autobus kunnen besturen.

**Sp.:** Het gebrek aan arbeidskrachten heeft eigenaardige gevolgen; weet ge dat de restaurants gelegen langs de Duitse autosnelwegen gebrek hebben aan personeel? Alzo zijn er verscheidene die volledig automatisch werken, zonder dienstmeisjes en zonder kassierster.

**O.:** Men hoeft er dus alleen maar op een knop te duwen?

**Sp.:** Door het merendeel van onze ontvangersgeleiders wordt, wat de mechanisatie betreft, de Almex-machine wis en zeker het meest gewaardeerd en op dat gebied wil ik u enkele raadgevingen in herinnering brengen.

**O.:** Ik luister.

**Sp.:** Allereerst, het betreft hier een precisie-stuk en niettegenstaande de reputatie van de soliditeit van het Zweeds staal moet men toch voorzichtig zijn wanneer men het apparaat aan een collega geeft of wanneer men het inlevert op het bureau.

**O.:** Ja, ik twijfel er niet aan dat het vervangen van een stuk dat door een val misvormd werd, heel wat geld kost.

**Sp.:** Moet ik er ook nog op wijzen dat ge bij het begin van de dienst TWEE ticketten zonder waarde moet afleveren en vóór elke rit een ticket zonder waarde.

**O.:** En indien ik tijdens de rit vaststel dat ik een missing heb begaan?

**Sp.:** Dan moet ge onmiddellijk een reiskaart zonder waarde afleveren en die SAMEN MET DE VERKEERDE REISKAART voegen bij de staat, waarop de nummers van deze reiskaarten aangetekend worden, wat u zal toelaten de verkeerde reiskaart niet in rekening te brengen.

Ik herhaal het nogmaals dat de Nationale Maatschappij op het ogenblik ongeveer 1.500 dergelijke apparaten bezit wat een investering vertegenwoordigt van bijna 28 miljoen fr. Dus, in Godsnaam, behandelt uw Almex met zachtheid.

Spreker is ook de overtuiging toegedaan dat de persoonlijke bemiddeling de meeste waarborg biedt voor het volmaken van de opleiding van de jonge agenten en zegt hij « wij kunnen hen de beste dienst bewijzen en het woordje « wij » betekent voornamelijk « U » — met ze onmiddellijk volledig vertrouwen in te boezemen. »

Zich richtend tot de aanwezige echtgenoten besloot de heer Cosyns zijn toespraak. « Ik zou » zegde hij « aan mijn elementaire plichten te kort komen, moest ik uw echtgenote in deze dankzegging niet betrekken. Nu meer dan ooit, in deze tijd van zenuwlopende gejaagdheid, geldt het als een vereiste dat de man opgeruimd en met een gerust gemoed zijn dagelijkse taak moet kunnen vervullen. Zo ook bij het eindigen van zijn dienst moet hij reeds op voorhand de voldoening smaken van de gezelligheid van de huiselijke haard. En dit is steeds uw taak geweest. »

Na eerst allen, die het feest hebben op touw gezet, te hebben bedankt, ging de heer directeur over tot de uitreiking van de eretekens.

Met een heildrank op de jubilarissen werd het officiële gedeelte van deze plechtigheid besloten doch aanstonds werd het woord verleend aan het trio « Gust Lajoie », dat gedurende anderhalf uur de aanwezigen op een zeer geestige wijze wist te vermaken. Intussen zorgden naastige dienstmeisjes tijdig voor een fijne sigaar, belegde broodjes en een koele drank. Deze viering eindigde dan ook in een aangename en gezellige sfeer.

## NATIONALE ORDEN

### ORDE VAN LEOPOLD II

#### Officier

Guysens F., technisch inspecteur.

#### KROONORDE

##### Gouden Medaille

De Keyzer M., A.B. geleider.

##### Zilveren Palmen

Erauw G., keurwerkman; Van Damme L., gesch. werkman 1° kl.

### BURGERLIJKE ERETEKENS

#### 35 jaren dienst.

##### Burgerlijke Medaille 1° kl.

Boussaer E., half gesch. werkman; Goossens J., gesch. werkman; Gyselink M., baanwerker; Haentjes M., keurwerkman; Hautekeete R., hoofdontvanger; Jacobs Th., nachtwaker; Meuleman M., ontvanger; Moens E., el. geleider; Baele Th., baanwerker; Janssen P., keurwerkman; Mahieu B., ontvanger; Moerman A., A.B. geleider; Stevens G., hoofdontvanger; Travers A., gesch. werkman 1° kl.; Vandekerke Th., gesch. werkman.

#### 25 jaren dienst.

##### Burgerlijke Medaille 1° kl.

Ameloot L.

##### Burgerlijke Medaille 2° kl.

Colman O., De Wettinck I., Hutsebaut L., Van Vynckt U., Fauche O., Deconinck H., Tack A., Vandembulle C., Verstappen J., De Groote F., Foucquet V., Peirsman A., Steyaert O., Vander Cruyssen O., Vertenten R., Bauwens R., Meuleman C., Seghers A.

## Brabant

### OPRUSTSTELLING

#### VAN DE HEREN

#### CLAES GH. EN FRANÇOIS D.

Het komt slechts zelden voor dat wij van twee weddetrekkenden tegelijk afscheid moeten nemen wegens opruststelling. Dit was nochtans het geval op 31 augustus 1964, datum waarop zowel de heer CLAES Ghislain A., dienstoverste der stelplaats Evere, als de heer FRANÇOIS Désiré J., meestergast 1e kl., de pensioenleeftijd bereikten.

In aanwezigheid van het Bestuur en van talrijke collega's verschenen beide heren, die zich nog over een flinke gezondheid mogen verheugen, op de plechtigheid die in de vergaderzaal van het groepsbestuur te hunner ere werd ingericht.

De heer CLAES trad in dienst als ontvanger in 1922 en ging over naar het kader der weddetrekkenden in 1931 als klerk 2e kl. te Tienen. Aldaar verwierf hij achtereenvolgens de graden van stationoverste en stelplaatoverste 2e kl. In 1952 werd hem als stelplaatoverste 1e kl. de leiding van de stelplaats Evere toevertrouwd; in 1956 werd hij bevorderd tot bewegingsoverste 1e kl. en bereikte tenslotte de ouderdomsgrens als diensthoofd.

Ook de heer FRANÇOIS D. kwam als loontrekkende in dienst en wel als elektricien, in 1919. Als werkoverste 2e kl. werd hij in 1923 opgenomen in het kader der weddetrekkenden, waar hij 7 jaar later de graad van meestergast verwierf. Als overste van de dienst der Luchtlijnen van groep Leuven werd hij in 1950 bevorderd tot meestergast 1e kl.

Wegens de steeds voortschrijdende vervanging van elektrische lijnen door busdiensten, werd de heer FRANÇOIS tenslotte gehecht aan het bureau van de werkhuizen te Kuregem, waar hij de laatste 4 jaren van zijn loopbaan doorbracht.

De Heer CUVELIER, Directeur, wees in zijn afscheidstoespraak op de verdiensten en de bevoegdheid van beide gepensioneerden die drager zijn van verschillende onderscheidingen. Een bijzonder woord had hij over voor de flinke wijze waarop de heer FRANÇOIS zich, als technicus, tijdens de laatste jaren nog wist aan te passen aan de administratieve taak waarmede hij werd belast.

Zichtbaar ontroerd dankten beide heren voor de hulde en het geschenk dat hun werd overhandigd.

Er werd op de gezondheid en op het goede heil van de twee oprustgaanden geklonken en de plechtigheid verliep in een stemming die beiden ongetwijfeld nog lang zal bijblijven.

### OPPENSIENSTELLING

#### VAN DE HEER ROOS

Op 1 september 1964 beëindigde de heer ROOS, controleur van groep Brabant, een loopbaan van 46 jaar aan de Buurtspoorwegen.

In dienst getreden als ontvanger te Kuregem in juni 1918, ging hij twee jaar later over naar de stelplaats Het Rad.

Op 1 mei 1937 slaagde hij in het examen van controleur en het was voornamelijk als reguleator - vertrekgever aan het eindpunt van het Rouppelein dat hij zijn carrière afsloot.

Wij wensen hem nog lange jaren.

### UITSTAP

#### VAN DE VRIENDENKRING

Ook dit jaar bracht de Vriendenkring een bezoek aan Wieze, ter gelegenheid van de Oktoberfeesten aldaar.

De deelnemers vertoefden er gedurende enkele uurtjes in de gekende plezierige atmosfeer en hebben zich bepaald de verplaatsing niet beklagd.

## Antwerpen

### EERLIJKE DAAD

Agent Vervoort C., A.B. geleider op de lijn Antwerpen-Turnhout, vond in zijn wagen een handtas met een bedrag van 6.036 F. Deze geldwaarde werd aan de eigenares terugbezorgd.

## Henegouwen

### DE BIBLIOTHEEK IN DE STELPLAATS VAN LA LOUVIERE

Deze bibliotheek, die ten titel van proef werd ingericht in de stelplaats van La Louvière, dank zij het Cultureel Centrum van Henegouwen, werd in de loop van de maand oktober geopend door de heer A. André, voorzitter van de Raad van Beheer.

In het volgend nummer verschijnt een verslag over deze plechtigheid.

### IN DE BEHEERRAAD

Bij koninklijk besluit van 31 juli 1964 is, met ingang van 1 augustus 1964, de heer Casier, L., directeur bij de Administratie der Thesaurie en Staatsschuld, tot regeringscommissaris benoemd bij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

## EXPLOITATIENIEUWS

### NAMEN - LUXEMBURG

In haar zitting van 7 juli 1964 be-toonde de Raad van Beheer van de N.M. V.B. haar akkoord voor de samensmelting, in een groep van kapitalen, van alle lijnen van de provincie Luxemburg.

### WEST-VLAANDEREN

Te Brugge werd een nieuwe stadslijn in dienst gesteld, die de nieuwe wijk Kristus Koning bedient.

### BRABANT

Sinds 1 september bedient de openbare autobusdienst Jodoigne - Gembloux ook de gemeenten Malèves, Ste Marie en Wastines.

# MOOIE LOOPBANEN



**Vanderbiesen**  
Is in dienst getreden op 8-12-1918 te Hasselt. Hij eindigde zijn loopbaan als machinist 1ste kl.



**P. Nulens**  
Begonnen op 7-6-23 in het werkhuis van Hasselt eindigde hij er zijn loopbaan als keurwerkman.



**V.d. Jonckheyd**  
In dienst getreden op 1-6-1923 in het werkhuis van Merksem ging hij op rust als brigadier.



**E. Pliers**  
Begonnen op 6-2-1920 als el. geleider te Liège-St-Gilles waar hij eveneens zijn loopbaan eindigde.



**A. Lepez**  
Hij begon zijn loopbaan op 1-1-1928 te Aude-naarde en ging op rust als hoofdontvanger.



**J. Van Bergen**  
Is in dienst getreden op 24-6-1920 als ontvanger te Oostmalle en ging daar ook op rust.



**J. Stevens**  
Is begonnen op 28-3-1924 als el. geleider te Merksem waar hij eveneens op rust ging.



**J. Florin**  
Begonnen op 19-12-1921 te Kuregem eindigde hij er zijn loopbaan als geschoold werkm.



**H. Copette**  
Ontv. te Forville, stationsch. 2° kl. te Lesves en 1° kl. te Andenne. Werd bewegingsoverste 2° kl. in 1958.



**A. Van Swalm**  
Begon in 1923 als ontvanger te Liège, werd in 1941 brigadier en in 1946 controleur benoemd.



**J. Fontaine**  
Trad op 1-8-23 te Leuven in dienst als ontvanger en werd controleur benoemd in 1941.



**M. Bertelot**  
Trad in 1922 in dienst als ontvanger. Werd hoofd-ontvanger in 36, stationschef 2° kl. in 1945 en 1ste kl. in 1954.



**F. Meskens**  
Is in dienst getreden op 13-1-1929 als ontvanger en eindigde als dusdanig zijn loopbaan te Lonzerzeel.



**Van Heertum**  
Trad op 7-7-1919 in dienst te Turnhout waar hij zijn loopbaan eindigde als el. geleider.



**A. Dierckx**  
Op 13-12-20 in dienst getreden te Turnhout ging hij op rust als geschoold werkm.



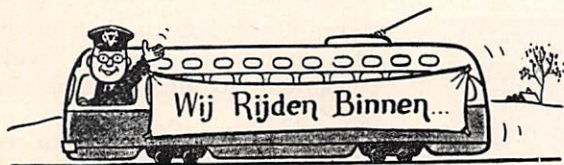
**J. Bastiaenssen**  
Trad in dienst op 30-5-1919. Hij eindigde zijn loopbaan als geschoold werkm. te Merksem.



**F. Dubucq**  
Begonnen op 1-7-14. Hij werd in 1946 bevorderd tot stationschef en in 58 tot bewegingsoverste 2° klasse.



**L. Maquestiau**  
Hij trad in dienst op 22-8-1922 te Mons waar hij gans zijn loopbaan doorbracht.



## OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

Maanden juli - augustus 1964.	Dienstjaren	Groep
COPPENS A., meestergast . . . .	50	Antwerpen
SERRIEN A., bewegingsoverste 1° kl.	46	>
SAS Jaak, el. geleider . . . . .	41	>
BRAECKMANS V., ontvanger . . . .	39	>
VAERTEN J., gesch. werkm. . . . .	32	>
VAN LOOY K., A.R. geleider . . . .	27	>
COMMEYNE E., el. geleider . . . .	44	West-Vlaand.
VANLEENHOVE G., klerk 1° kl. . . .	43	>
VANECKOUTTE H., gesch. werkm. . .	41	>

VAN STEENKISTE R., ontvangster .	39	>
VANDENBOHEDE M., A.B. gel. . . .	33	>
VANDEVORST P., ploegbaas . . . .	35	Limburg
GELDERS J., half-gesch. werkm. . .	30	>
DESMEDT G., klerk 2° kl. . . . .	44	Brabant
BAILLEUX Aimé, baanwerker . . . .	44	>
FLORQUIN J., autogeleader . . . . .	37	>
MACHIELS J.B., ontvanger . . . . .	25	>
LAGAST J., baanwerker . . . . .	45	Henegouwen
THIBAUT J., gesch. werkm. . . . .	44	>
RASSART J., el. geleider . . . . .	42	>
GUYOT A., ontvanger . . . . .	40	>
DELASOYE F., gesch. w.m. 1° kl. . .	38	>
DUPONT J., brigadier . . . . .	35	>
SELVAIS D., manoeuvre . . . . .	34	>
MARGERIN F., baanwerker . . . . .	29	>
COLET G., el. geleider . . . . .	18	Luik
WANGNEUR P., rekenplicht. 2° kl. .	45	Namen - Lux.
PERSOONS L., A.B. geleider . . . .	40	>
DENISON J., A.B. geleider . . . . .	38	>
LOISEAU F., remmer . . . . .	34	>
CHAVEE A., baanwerker . . . . .	26	>

## STERFGEVALLEN

### AGENTEN

#### ANTWERPEN

VERSCHUEREN V., ontvanger, 63 jaar.  
APPENZELLER M., A.B. geleider, 42 j.  
EXELMANS E., ontvanger, 49 j.

#### WEST-VLAANDEREN

QUARTIER F., el. geleider, 63 jaar.

#### HENEGOUWEN

PENNINCK G., ontvanger, 43 jaar.

#### NAMEN-LUXEMBURG

CARLAIRE J., A.B. geleider, 43 jaar.

## OPRUSTGESTELDEN

#### ANTWERPEN

OP DE BEECK, 70 jaar.  
SLEGGERS P., 64 jaar.  
VAN OSTAYEN A., 77 jaar.  
DE WIT J., 93 jaar.  
FONTEYN C., 69 jaar.

#### WEST-VLAANDEREN

ROSE O., 60 jaar.  
TURF K., 79 jaar.  
DIET V., 60 jaar.  
DEROO V., 78 jaar.  
PLAISIER S., 73 jaar.  
DEVICQ M., 82 jaar.

#### LIMBURG

VOETS J., 62 jaar.

#### BRABANT

SMEYERS J. B., 74 jaar.  
VAN REGENMORTER P., 67 jaar.  
DE LEUS P., 81 jaar.  
BOGAERTS T., 78 jaar.  
GIGOT L., 73 jaar.  
LAMBRECHTS J., 76 jaar.  
PROCES E., 86 jaar.  
VANHOOLANT F., 77 jaar.  
WIJNS H., 49 jaar.

#### HENEGOUWEN

DELVAILLE J., 78 jaar.  
ROMAIN A., 73 jaar.  
BAUTHIER F., 74 jaar.  
COQUERELLE A., 77 jaar.  
DAVOINE A., 77 jaar.

#### NAMEN-LUXEMBURG

PLATTON F., 75 jaar.

## TE MERKSEM (Ijskelder)

Wij hebben reeds meermaals gesproken over de uitgestrekte terreinen, die door de buurtspoorwegen in gebruik zijn te Merksem-Ijskelder in de onmiddellijke omgeving van Antwerpen. Dagelijks ziet men er de buurtspoorweglokomotieven met grote spoorbreedte (de 818 en 821) nog manoeuvreren daar het vervoer van wagons van de grote spoorwegen belangrijk blijft. Inderdaad wij ontvangen gemiddeld een dertigtal wagons per dag bestemd voor de verscheidene verbindingen.

In de nabijheid van de rangeersporen bevinden zich op twee sporen de elektrische motorrijtuigen en aanhangwagens van de buurtspoorwegen, die bestemd zijn voor de verkoop of de afbraak. Verder, aan de andere zijde van het terrein (zie foto), werd een grote parkeerplaats voorzien voor autobussen. Sinds 1 juni immers werd het merendeel van de autobussen, die tot dan toe ondergebracht werden in de stelplaats van

de elektrische trams te Merksem-Oude Bareel, overgebracht naar de Ijskelder.

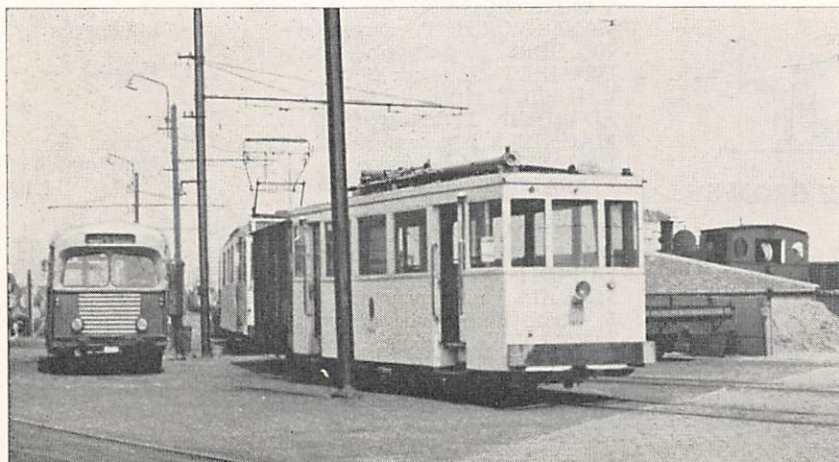
Maar de N.M.V.B., die sinds ongeveer een halve eeuw op deze plaats sporen en installaties heeft, is bedreigd met onteigening.

Inderdaad de ring van Antwerpen en de autosnelweg E3 zullen daar langs komen. Het is zeker niet voor

morgen maar er moet nu reeds rekening mee gehouden worden. Onlangs verkocht de N.M.V.B. haar terreinen en gebouwen van het station te Zurenborg aan de nieuwe maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer M.I. V.A. Deze daarentegen had optie op een uitgestrekt terrein eveneens op de Ijskelder gelegen maar aan de andere zijde van de spoorlijn Ant-



*Er is zeker plaats genoeg te Merksem-Ijskelder. In het midden van de foto, achter de vergaarbak voor gasolie, onderscheidt men een motorrijtuig en twee aanhangwagens. Het zijn rijtuigen, zonder bogies, voorlopig omgevormd tot bureel en wachtzaal. Links en rechts een deel van de autobussen tijdens de daluren.*



werpen-Roosendaal en daar de ligging gunstig was voor ons werden schikkingen getroffen met de stad Antwerpen.

Met de studie van de plannen voor de gebouwen werd slechts een aanvang gemaakt doch men ziet dat er ook te Antwerpen grote veranderingen op til zijn.

*Enkele maanden geleden slaagden wij er in een uiterst zeldzaam beeld vast te leggen waarop de vier vervoerwijzen voorkomen. Rechts een buurtspoorweglokomotief onder druk, een spoorauto-tractor, een elektrisch motorrijtuig en een autobus.*

# Wat is een grafiek

Sinds lang hebben wij het inzicht, het gebruik van grafieken bij de N. M. V. B. beter te leren kennen zowel in onze exploitatiegroepen als in de verscheidene diensten van het Hoofdbestuur. Een artikel, onlangs verschenen in het tijdschrift van het personeel van de « Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten » (Nederland), scheen ons zeer geschikt als inleiding tot dit tamelijk droog onderwerp.

\*  
\*\*

In allerlei dagbladen en tijdschriften zien wij tegenwoordig schematische afbeeldingen, die b.v. productiestijgingen, bevolkingsaan groei, vermogenwisselingen van een motor of dergelijke zaken in beeld brengen.

Waarom doet men dit in een zogenaamde grafiek en hoe worden deze grafieken samengesteld?

Allereerst willen wij er de nadruk op leggen dat een grafiek GEEN ingewikkelde uitvinding is die alleen door zeer intelligente personen gelezen kan worden. Het gaat er in een grafiek om bepaalde waarden hun plaats te geven en uit de gevormde figuren conclusies te trekken, die van invloed kunnen zijn op beslissingen, op het niveau van de Directie, voor de toekomst.

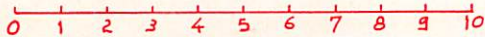


Fig. 1

In eerste instantie dus een plaatsbepaling. Hebben wij te maken met één soort waarden, dan kan de plaatsbepaling geschieden op een rechte LIJN. Wij nemen op deze rechte lijn dan een beginpunt dat we OORSPRONG (O) noemen.

Veronderstellen wij dat een autobus een bepaalde weg volgt, dan kan de plaats van de autobus worden

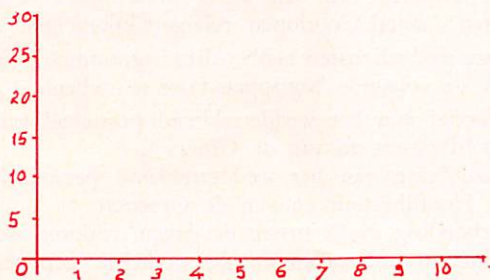


Fig. 2

bepaald door zijn afstand op te geven ten opzichte van zijn vertrekpunt of door te zeggen : het rijtuig bevindt zich aan de 3de, 5de of 11de halte, enz. (Fig. 1).

Deze bepaling is voldoende zolang er geen andere waarden in aanmerking komen. Dit is echter meestal

wel het geval. De vraag kan b.v. gesteld worden : Hoe is de plaatsbezetting in die bus en op die reisweg? Het antwoord kan in de bovengetekende lijnvormige figuur niet tot uitdrukking worden gebracht. Wij zouden dan bij iedere halte een heel verhaal moeten schrijven wat de overzichtelijkheid allerminst zou vergemakkelijken. Liever tekenen wij dan een tweede rechte lijn, die loodrecht op de eerste staat en ook bij O begint (zeggen wij dadelijk dat de horizontale lijn abscis en de verticale lijn ordinaat genoemd wordt. (Fig. 2).

Op de horizontale lijn duiden wij het aantal haltes aan en op de verticale lijn het aantal reizigers. Om de figuur duidelijk te houden, weerhouden wij alleen de veelvouden van 5 op de verticale lijn.

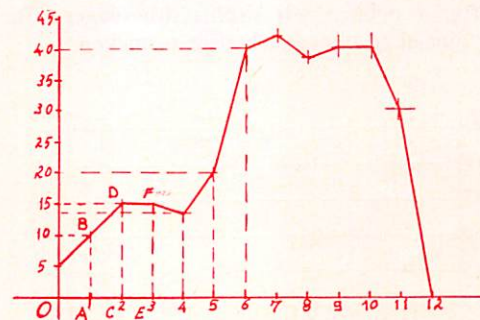


Fig. 3

Veronderstellen wij nu dat een autobus vertrekt en dat bij het vertrekpunt 5 reizigers in het rijtuig plaats genomen hebben. Wij gaan dus in O naar boven, langs de lijn waarop het aantal reizigers aangeduid wordt, tot 5. Daar trekken wij een klein streepje. Aan de eerste halte stappen 5 reizigers op. Hoe tekenen wij dat? Wij zijn dus op punt A op de horizontale lijn (Fig. 3).

Het totaal aantal reizigers in de autobus bedraagt nu 10. Voorlopig noemen wij dat punt B. Bij de tweede halte-punt (op de horizontale lijn) komen er weer 5 reizigers bij en het totaal wordt dan 15. Bij punt C naar boven tot D (= 15). Bij de derde halte-punt E op de horizontale lijn stapt niemand uit of in en het punt F, boven punt E op de horizontale lijn, blijft op dezelfde hoogte als punt D. Bij de vierde halte verlaten 2 reizigers de autobus en de « bezetting » is op 13 teruggevallen. Bij de vijfde en de zesde halte gaat het beter. Na de vijfde halte zitten er 20 mensen in de autobus en na de zesde halte 40. De verschillende punten in deze grafiek worden van de onderstaande tellings-tabel (of telstaat) afgeleid. Kijk eens of U ze kunt terugvinden.

Halte	In	Uit	Totaal
0	5	—	5
1	5	—	10
2	5	—	15
3	—	—	15
4	—	2	13
5	7	—	20
6	21	1	40
7	6	4	42
8	4	8	38
9	2	—	40
10	—	—	40
11	—	10	30
12	—	30	0

Wij hebben nu de plaatsbezetting op één lijn, tijdens één rit in beeld gebracht. Het is een aardig overzicht maar voor een exploitatie of een administratie is deze inlichting onvoldoende. Denkelijk wil men de bezetting op de andere dagen op dezelfde lijn ook weten. Het voordeel van een grafiek is dat deze gegevens in dezelfde figuur kunnen worden weergegeven. Zouden wij dat doen door b.v. een reeks tabellen te maken, dan zou het vergelijken van die tabellen zeer tijdrovend en saai zijn.

Het intekenen in dezelfde grafiek gebeurt met verschillende kleuren of met verschillende lijnsoorten (stippellijnen, streep-stippellijnen, enz.). Gewoonlijk is uit een aldus gevormde figuur wel een besluit te trekken en daar gaat het natuurlijk om.

In fig. 4 hebben wij slechts drie dagen afgebeeld om het niet al te onoverzichtelijk te maken.



Uit deze grafiek blijkt het volgende :

1. De zesde halte is bijzonder « goed ». Hier zal men bij voorkeur schuilhuisjes plaatsen.
2. Bij de voorlaatste halte vermindert de plaatsbezetting maar de laatste halte is op dit stuk nog veel belangrijker.
3. Op woensdag is de drukte om een of andere reden (die plaatselijk meestal wel bekend zal zijn) veel groter.
4. Ook op woensdagen blijven de vijfde en de zesde haltes de belangrijkste.

5. Aan de hand van de grafiek kan de capaciteit van de autobus worden bepaald.
6. Aan de hand van de grafiek kan ook worden besloten om, al dan niet, een volgdiensdienst te laten rijden.

Men ziet dat uit een grafiek, die gemaakt is met gegevens uit het verleden, belangrijke besluiten kunnen worden getrokken met het oog op beslissingen voor de toekomst.

\*\*\*

In bovenstaand artikel, dat wij ontleenden aan het personeelsblad van de « Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten », gaven wij U een gedachte over het gebruik van de grafieken in het beheer van een maatschappij gelijk de onze.

Onze Gewestelijke Directies, de diensten van de Organisatie van de Algemene Inspectie en de Directie Exploitatie van de N.M.V.B. gebruiken geregeld de grafieken als eenvoudig voorstellingsmiddel, dat met één oogopslag toelaat te oordelen over een toestand of een stand van zaken, in de tijd en in de ruimte.

Op dat gebied onderscheiden wij o.m.

Het schema;

Het diagram ;

De grafische dienstregeling.

#### HET SCHEMA

Het schema, in de letterlijke betekenis, is een figuur bestemd om de schikking en de werking van een apparaat aan te tonen zonder in bijzonderheden te treden. Bij uitbreiding is het een vereenvoudigde figuur, die toelaat verscheidene zaken voor te stellen met uitsluiting van alle aanduiding van afmeting, b.v. de kaarten van het buurtspoorwegnet, in de reisgidsen, zijn schema's.

#### HET DIAGRAM

Het diagram is samengesteld uit kurven of vlakke figuren, waaraan een numerieke betekenis gehecht wordt wat aldus de getekende voorstelling mogelijk maakt van allerlei grootheden.

De aangewende typen van diagrammen zijn veelvuldig; tussen de meest gebruikte diagrammen vermelden wij het eenvoudig lijnvormig diagram en dat waar gebruik gemaakt wordt van stroken of kolommen om de evolutie van een zeker verschijnsel te doen uitkomen (aantal doorlopen reizigers-kilometers, enz.).

Onze studiediensten hebben lijndiagrammen gebruikt om o.a. de volgende begrippen voor te stellen :

- Effectief van het weddetrekkend personeel van het Hoofdbestuur en van de Groepen;
- Bezoldiging van het weddetrekkend personeel van het Hoofdbestuur en van de Groepen;
- Verhouding in % tussen de dagen, verloren wegens ziekte en ongevallen en de werkelijk gepresterde dagen;
- De netto-ontvangsten van de elektrische lijnen in duizenden franken (deze van 1962 b.v. werden aangeduid door een volle lijn en deze van 1963 door een stippellijn). Men ziet duidelijk het verschil van maand tot maand;
- De exploitatie-uitgaven;
- De kostprijs.

Al deze diagrammen zijn op een rooster aangebracht volgens *wiskundige* schaal d.i. met afmetingen, die rechtstreeks evenredig zijn tot de voorgestelde waarden. In bepaalde van deze gevallen is het aangegeven een wiskundige schaal te vervangen door een *logaritmische schaal* waarin de hoogten evenredig zijn aan de logaritmen van deze waarden. Het is op het gebruik van deze logaritmische schalen dat de rekenregel, wel gekend door onze ingenieurs en techniciens, is gebaseerd.

## DE GRAFISCHE DIENSTREGELING

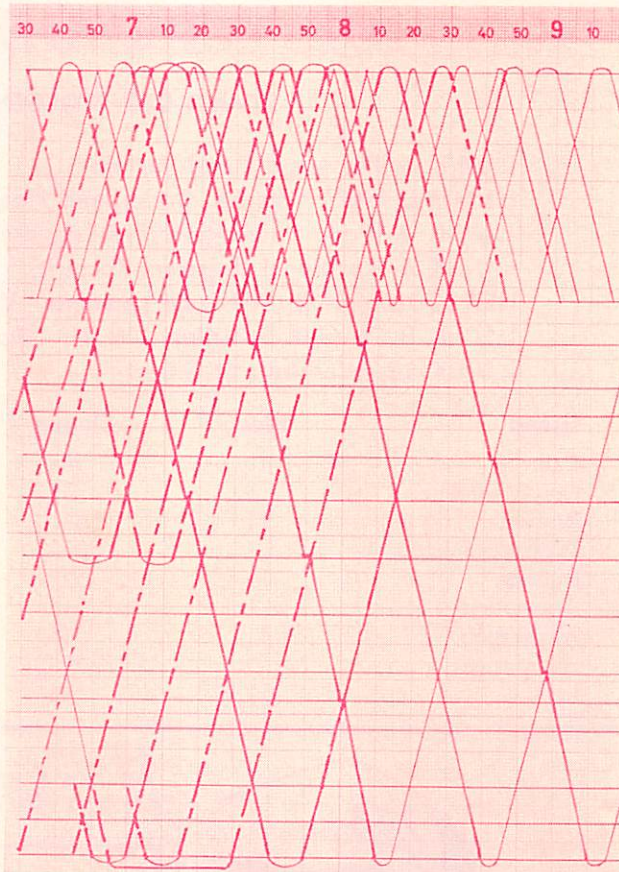
Het soort diagram dat het meest gebruikt wordt in een maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer is de grafische dienstregeling.

Deze, die hiernaast wordt afgebeeld, toont een deel van een grafische dienstregeling van een elektrische lijn, die gedeeltelijk met dubbel spoor wordt geëxploiteerd. Deze grafiek is geheel verschillend van deze die wij beschreven in het begin van het artikel en die de bezetting van de rijtuigen behandelde. Hier zal de grafische dienstregeling toelaten, vooral aan de dienst van de beweging in onze exploitatiegroepen, elke trein te volgen vanaf zijn vertrekkuur tot bij zijn aankomst, met het uur en de plaats van de kruisingen; hij dient ook om de dienstregelingen op te maken of voor de studie van een nieuwe lijn. In het algemeen worden de grafische dienstregelingen voorgesteld op millimeterpapier.

Op de grafiek worden horizontaal de uren en vertikaal de voornaamste haltes (die op het cliché niet voorkomen daar wij slechts een deel fotografeerden) aangebracht.

De afstand, op de grafiek, tussen de haltepunten is evenredig hetzij aan de kilometer-afstand tussen deze punten, hetzij aan de gemiddelde snelheid nodig om deze afstand te doorlopen.

In het bovenste gedeelte, met talrijke kruisingen, heeft men een lijn met dubbel spoor. Voegen wij er aan toe dat de horizontale lijnen de plaatsen aanduiden waar een uitwijk- of wisselspoor ligt.



— motorrijtuigen  
 - - - motorrijtuigen met één aanhangwagen  
 . . . motorrijtuigen met twee aanhangwagens  
 . . . motorrijtuigen met drie aanhangwagens

Wij hebben getracht U aan te tonen dat in een maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer de meest verschillende diagrammen gebruikt worden en dat alle aspecten van de N.M.V.B. grafisch zijn of kunnen voorgesteld worden.

## MOOIE LOOPBANEN



**P. Wagneur**

Is in dienst getreden op 1-11-1919 als klerk 2de kl. Hij werd rekenplichtige 2° kl. benoemd op 1-1-1927.



**A. Serrien**

Begon op 15-3-1918 als ontvanger te Rumst. Controleur benoemd in 1932, eindigde hij zijn loopbaan als bewegingsov. 1° kl.



**J. Thibaut**

Is begonnen als ontvanger te Charleroi op 20-12-1920 en eindigde zijn loopbaan als hoofd-ontvanger.



**P. Vandevorst**

Is begonnen als baanwerker op 6-6-1922 en eindigde zijn loopbaan als ploegbaas te Sint-Truiden.



**Vaneeckhoutte**

Is in dienst getreden op 8-5-1922 en eindigde zijn loopbaan als geschoold werkmans te Kortrijk.



**J. Denison**

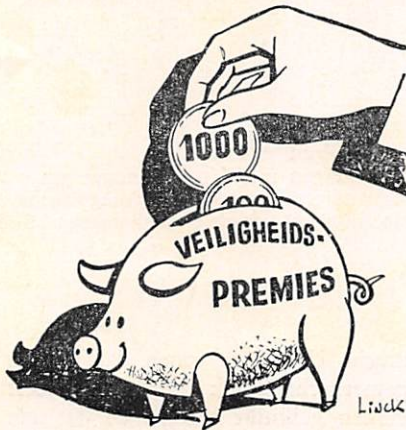
In dienst getreden op 26-1-1926 ging hij op rust als A.B. geleider te Namur.

# DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 31 AUGUSTUS 1964

<b>L U I K 4 (Personeel Omal-Verlaine)</b>	<b>3.469 dagen zonder ongeval</b>
<b>L I M B U R G 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)</b>	<b>2.146 dagen zonder ongeval</b>
<b>L U I K 2 (Pers. Bassenge-Oreye-Tongeren)</b>	<b>1.449 dagen zonder ongeval</b>
<b>L U I K 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)</b>	<b>1.406 dagen zonder ongeval</b>
<b>HENEGOUWEN 2 (W.W. La Louvière - VI. Brig.)</b>	<b>1.404 dagen zonder ongeval</b>
<b>L U I K 8 (Werkh. St-Gilles - W.W. - Luchtlijn)</b>	<b>1.373 dagen zonder ongeval</b>
<b>L U I K 12 (Werkhuis St-Gilles)</b>	<b>1.250 dagen zonder ongeval</b>

Groep	Ploeg	Dagen	Groep	Ploeg	Dagen
Luik	10	944	Brabant	18	482
Oost-Vlaanderen	3	732	Luik	18	418
Brabant	21	641	West-Vlaanderen	5	413
West-Vlaanderen	1	577	Brabant	20	412
Brabant	15	558	Antwerpen	13	389
Antwerpen	1	518	Limburg	4	386
Antwerpen	11	516	Brabant	2	378
Antwerpen	5	504	Antwerpen	6	366
Luik	11	494	West-Vlaanderen	3	311



samen 1.380 F.  
DE ACHT EXPLOITATIEGROEPEN ONTVINGEN DUS VOOR DE

MAANDEN JULI EN AUGUSTUS  
SAMEN EEN BEDRAG VAN 28.445  
FRANKEN AAN PREMIES.

## EEN ERNSTIG WERKONGEVAL WAARVAN AL ONZE A.B. BESTUURDERS MOETEN INGELICHT WORDEN

Al onze agenten, maar vooral onze A.B. bestuurders, moeten weten wat er zich op 6 maart 1964, in de voormiddag, heeft voorgedaan te Rekkem op de weg naar Moeskroen.

Op bewuste dag verliet agent J. D'Haese, A.B. bestuurder, een ogenblik zijn autobus voor dienstzaken. Hij bracht zijn voertuig op de weg tot stilstand.

Als gewetensvol agent en bereid een dienst te bewijzen deed agent D'Haese, gekomen aan de halte Beau-Coin, teken aan zijn collega, die een autobus bestuurde komende uit de tegenovergestelde richting, dat hij hem iets moest mededelen.

De twee autobussen stonden stil, elk langs een kant van de weg. D'Haese stapte uit, dwarste de weg en ging zijn collega verwittigen dat er een omleiding was te Moeskroen en hij overhandigde hem terzelfdertijd een abonnement. Dat zijn zaken, die bij het beroep horen en die geregeld voorkomen op het buurtspoorwegnet.

En wat is er dan gebeurd?

Toen hij zich daarna opnieuw naar zijn stuurpost wou begeven, ging hij langs de achterzijde van de stilstaande autobus maar op het ogenblik dat hij de rijweg wou oversteken, waarschijnlijk zonder eerst goed te kijken, werd hij verrast door een personenwagen, die met grote snelheid tussen de twee stilstaande autobussen doorreed en het slachtoffer 10 meter verder slingerde.

Hij werd met zware verwondingen overgebracht naar een kliniek te Menen waar de dokters een werkonbekwaamheid van minstens acht maand voorschreven.

Herleest nu de omstandigheden van het ongeval en u zult zelf vaststellen wat onze ongelukkige collega verzuimd had te doen en wij hopen dat de gevolgen van deze nalatigheid steeds in uw geheugen zullen geprent blijven.

### maanden juli-augustus

#### GROEP ANTWERPEN

De ploegen 1, 2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12 en 13 ontvingen samen 4.193 F.

#### GROEP OOST-VLAANDEREN

De ploegen 3 en 6 ontvingen samen 2.100 F.

#### GROEP WEST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 3, 4, 5 en 6 ontvingen samen 2.574 F.

#### GROEP LIMBURG

De ploegen 1, 2, 3 en 4 ontvingen samen 3.888 F.

#### GROEP BRABANT

De ploegen 2, 4, 6, 9, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 en 22 ontvingen samen 7.608 F.

#### GROEP LUIK

De ploegen 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 en 12 ontvingen samen 4.848 F.

#### GROEP HENEGOUWEN

De ploegen 1, 2, 6, 8, 9, 13, 15, 16, 19, 20 en 23 ontvingen samen 1.854 frank.

#### GROEP NAMEN-LUXEMBURG

De ploegen 2, 3, 4 en 5 ontvingen