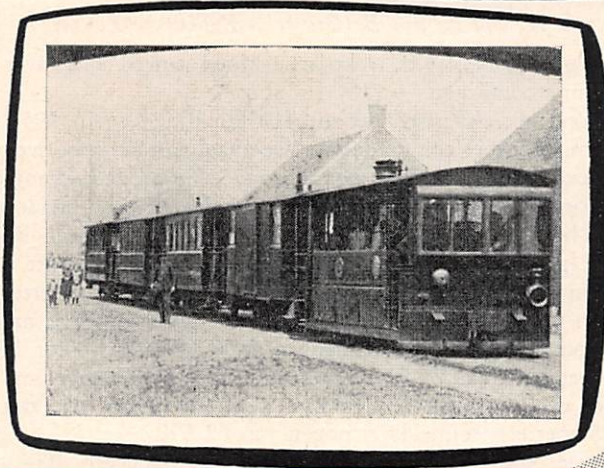
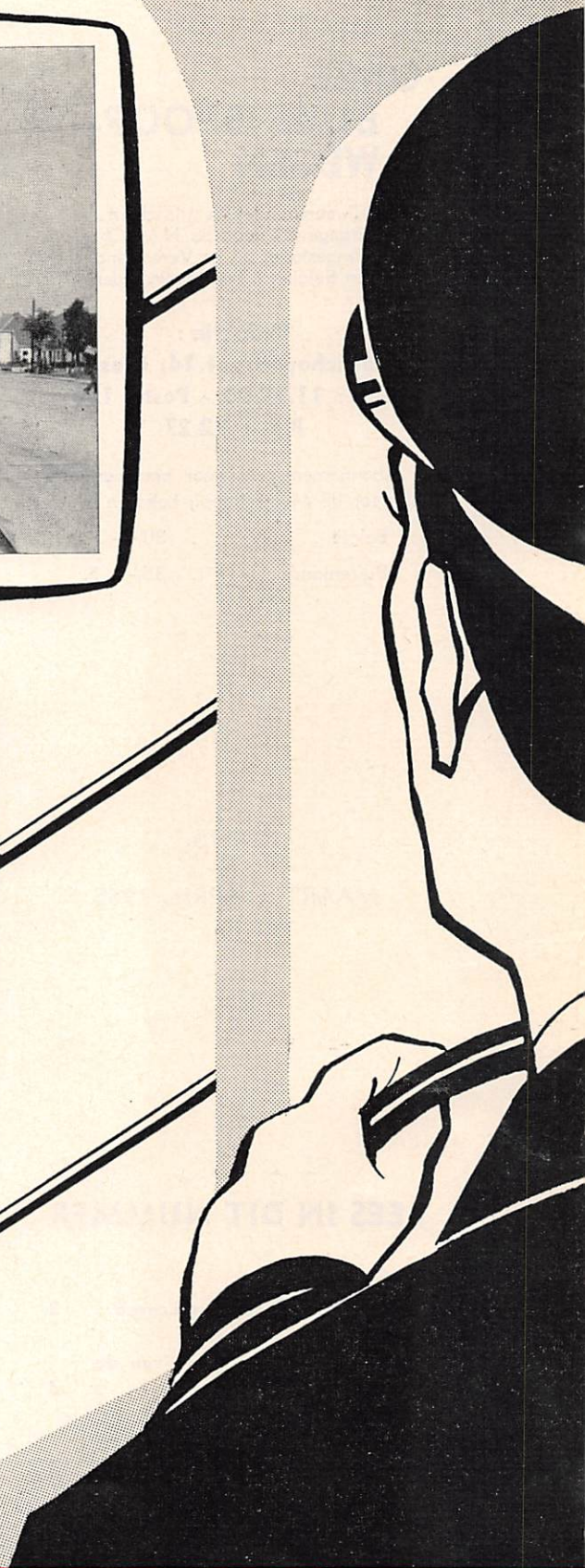


XX^e
JAAR
N^o 115
1965



onze buurtspoorwegen

PERSONEELSBLAD
VAN DE N.M.V.B.



ONZE BUURTSPOOR- WEGEN

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

Redactie :
Wetenschapsstraat 14, Brussel 4
Tel. : 11.59.90 - Post : 135
P.R. : 32.27

Abonnementsprijs voor personen, die
niet tot de Maatschappij behoren :

België 30,— F.
Buitenland 35,— F.

N^o 115

MAART - APRIL 1965

LEES IN DIT NUMMER

Het stadsautobusnet van Leuven	3
De Algemene Vergadering van de AMUTRA	6
Uitreiking van eretekens in de Groep Limburg	10
Uitreiking van eretekens in de Groep Brabant	11
Een model autobusstelplaats te Hofstade bij Aalst	13
Het hoekje van de G.A.P.	16

EDITION & IMPRIMERIE
Baksteenkaai, 74, Brussel 1
Tel. : 1.1.31.36

Commentaar bij de drie foto's van de voorpagina

1. Een stoomtrein in de Antwerpse Kempen.

De stoomlocomotief was het eerste tractiemiddel gebruikt bij de N.M.V.B. en om het type te bepalen van de machine, die het best geschikt zou zijn om de tractie van de treinen economisch te verzekeren, organiseerde de N.M., in 1885, een wedstrijd tussen de verscheidene Belgische constructeurs. De opgelegde voorwaarden vermeldde o.m. de doortocht van de machine in bochten met 25 meter straal, van meterspoor, en de tractie van treinen van 70 ton op hellingen van 3 %. De locomotief ontworpen en gebouwd door de maatschappij « La Métallurgique de Tubize », werd bekroond.

Deze « locomotief-tender », met drie gekoppelde assen, had twee stuurposten en haar silhouet was gekenmerkt door de beschermingsplaten, die het mechanisme beschermden en door het afdak, dat de ketel volledig bedekte.

2. De spoorauto 151 op de lijn Bastenaken - Martelange.

Na de oorlog 1914-1918 stond het land voor financiële moeilijkheden en de N.M.V.B. zag zich genoodzaakt haar exploitatiewijze te moderniseren. De Nationale Maatschappij had sinds lang de vervanging van de stoomtreinen door spoorauto's voorgesteld maar de nijveraars waren niet bereid de kosten van de proeven op zich te nemen. Het was de taak van de vervoermaatschappijen zelf dat probleem op te lossen. Het jaarverslag van 1924 vermeldt dat twee rijtuigen met 25 plaatsen, spoorauto's genaamd en werkend met benzol, in dienst zullen gesteld worden in Luxemburg. Voor het op punt stellen van een definitief type werden, tussen 1930 en 1935, een zeker aantal prototypes gebouwd in de verscheidene werkhuizen van de Buurtspoorwegen en men moet wachten tot 1936 alvorens de vervanging van de stoomtreinen door spoorauto's geëindigd is.

Een programma, voor een bestelling van 300 voertuigen, werd opgesteld. Tot in 1934 was de benzinemotor in gebruik. In de loop van dat jaar werden proeven gedaan met motoren met zware olie; zij gaven voldoening en de 100 spoorauto's die nog dienden gebouwd, werden uitgerust met Dieselmotoren.

3. Motorrijtuig type N. van de lijn B (Brussel - Zellik) te Zellik.

Sinds 1894 legde de N.M.V.B. elektrische lijnen aan en ging over tot de elektrificatie van stoomlijnen.

In 1914 bestond het elektrisch net uit 410 km lijnen en in 1951 bedroeg het 1.661 km, ongeveer een derde van het totaal van het spoorwegnet. Op dat ogenblik leverde het elektrisch net alleen, 75 % van de ontvangsten.

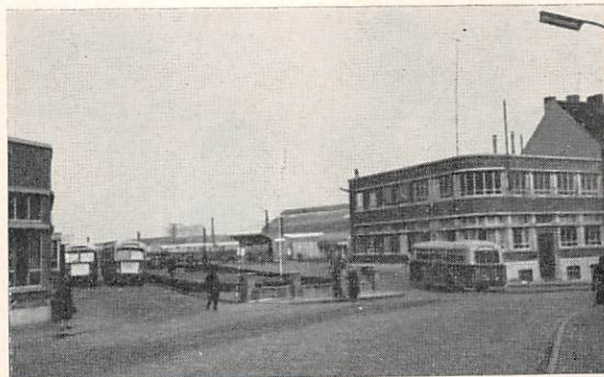
In 1924, in correlatie met een programma van elektrificatie, stelde zich het probleem van het aan te passen type van het rollend materieel. Bij de uitvoering van de prototypes achtte de Nationale Maatschappij dat twee oplossingen zouden moeten onder ogen genomen worden: de voertuigen met twee assen en de bogierijtuigen. Men bouwde dus tweeassige motorvoertuigen, met houten kassen, elke as aangedreven door een motor MTV 525 met een uurvermogen van 82 PK en, terzelfdertijd, werden bogiemotorrijtuigen gemaakt, eveneens met houten kassen, voorzien van vier tractiemotoren MTV 205 met een eenheidsvermogen van 62 PK.

Tussen de twee oorlogen heeft de N.M.V.B. een park van 400 standaard-bogiemotorrijtuigen samengesteld. In 1950 werd een licht bogiemotorrijtuig, met grote capaciteit, in dienst gesteld in de streek rond Brussel.

Het was het rijtuig type « N » dat 110 plaatsen (zit- en staanplaatsen) had en kon terzelfdertijd een tweeassig motorrijtuig en een aanhangwagen van dezelfde soort vervangen; talrijke exemplaren werden gebouwd in de werkhuizen van de N.M.V.B. te Kuregem.

Gezien het gunstig onthaal bij het publiek besloot de Nationale Maatschappij geleidelijk de houten kassen van de bogiemotorrijtuigen met 4 motoren te vervangen door kassen identiek aan deze van de rijtuigen « N »: dat werden de motorrijtuigen « S » (ex-standaard).

Het stadsautobusnet van Leuven



*Ingang van de stelplaats van Leuven
aan de Diestsesteenweg.*

Op de eerste verdieping van het gebouw, dat de N.M.V.B. na de laatste oorlog liet optrekken langs de Diestsesteenweg, bereiken wij het bureel van de dienstoverste, de heer VERMEIREN, die voorheen de stelplaats van Ukkel en nadien deze van Dilbeek leidde.

De heer CUVELIER, directeur van de Groep Brabant, duidde in mei 1962 de heer VERMEIREN aan om onder leiding van de heer JANSSENS, de exploitatie te organiseren van een deel van het Brabants buurtspoorwegnet, dat overeenstemt met hetgeen vroeger de « Groep Leuven » werd genoemd.

De heer VERMEIREN vertelde ons dat het aantal kilometer, dat maandelijks door de stadsdiensten wordt doorlopen, voor de maand januari b.v., 156.027 km bedraagt (normaal cijfer gedurende de periode van de universitaire cursussen).

In juli : 146.348 km.
In augustus : 141.243 km.

Voor een stad met slechts 34.000 inwoners, waarbij zich evenwel tussen de 16.000 en 17.000 studenten voegen, kunnen wij zeer tevreden zijn

over het hoog aantal abonnementen. Wij tellen er inderdaad meer dan drie duizend, *enkel voor de stad*. Dat cijfer is te begrijpen daar de N.M.V.B. niet alleen het *dagelijks* vervoer verzekert van meer dan 500 leerlingen van de kostschool van Heverlee maar eveneens het vervoer van de leerlingen van al de lagere en middelbare onderwijsinstellingen van de stad en zelfs van aanpalende gemeenten.

De heer VERMEIREN drukte zijn tevredenheid uit er in geslaagd te zijn de medewerking te hebben bekomen van gans het personeel en van het kaderpersoneel, want wanneer hij hier toekwam was hij omzeggens een onbekende voor de stelplaatsoversten, de controleurs en het personeel van de beweging.

Hij nodigde ons uit een bezoek te brengen aan de andere burelen. Op dezelfde verdieping troffen wij de heer NACKAERTS, klerk 2de kl., aan evenals de heer CASSART, controleur, die wij reeds meermaals ontmoetten op de stoomtram en op de elektrische rijtuigen; op het ogenblik houden zij zich bezig met de lonen, de uurregelingen van de diensten en de statistieken, en de heer NA-

CKAERTS houdt zich bovendien nog onledig met de doorlopen kilometers van elk rijtuig, wat nodig is voor de toepassing van het onderhoudsprogramma, verzekerd door het werkhuis van Kessel-Lo, dat sinds 30 jaar geleid wordt door de heer TIMMERMANS, dienstoverste 1ste kl.

Wij keren terug naar het gelijkvloers en treden binnen in het bureel, toegankelijk voor het publiek waar wij de heer LECEUVRE, klerk 1ste kl., ontmoeten, die instaat voor de abonnementen en de ontvangsten; hij wordt in zijn taak geholpen door de heer J. ONS, klerk 2de kl.

Daarnaast, in een groot bureel, met uitzicht op de openbare weg, treffen wij de heer VAN ESPEN, dienstoverste 2de kl., die de aanpalende woning betreft.

Het gebeurt meermaals dat de heer VERMEIREN zich moet verplaatsen naar Tielt, Chastre of Tienen en dan weet hij, voor wat Leuven betreft, dat hij zijn volle vertrouwen mag schenken aan de heer VAN ESPEN. Deze is niet alleen Leuvenaar van geboorte maar hij heeft er gans zijn loopbaan doorgebracht. Alzo heeft hij van nabij



De heer Vermeiren, dienstoverste.



De heer Van Espen, dienstoverste 2de kl., met naast hem de heer Lauwers, die eerlang op rust gaat.



Links de heer Ons, klerk 2de kl., rechts de heer Leceuvre, klerk 1ste kl.



Gezeten de heer Cassart, controleur, met naast hem de heer Nackaerts, klerk 2de kl.

de omvorming van het tramnet meegemaakt en op het ogenblik telt hij 125 agenten onder zijn bevelen, die dagelijks 53 voertuigen bedienen waarvan 36 stadsautobussen, met propaan en 17 interstedelijke autobussen.

Tussen de talrijke speciale diensten, die door zijn stelplaats moeten verzekerd worden, signaleert de heer VAN ESPEN ons vooral de supplementaire diensten voor de scholieren, 's woensdags, en deze van 's zaterdags voor de militairen gekazerneerd te Heverlee; voor dat wekelijks vervoer moeten, in 15 minuten, 850 jonge miliciens op-

geladen worden, die in 't algemeen tamelijk ongeduldig zijn.

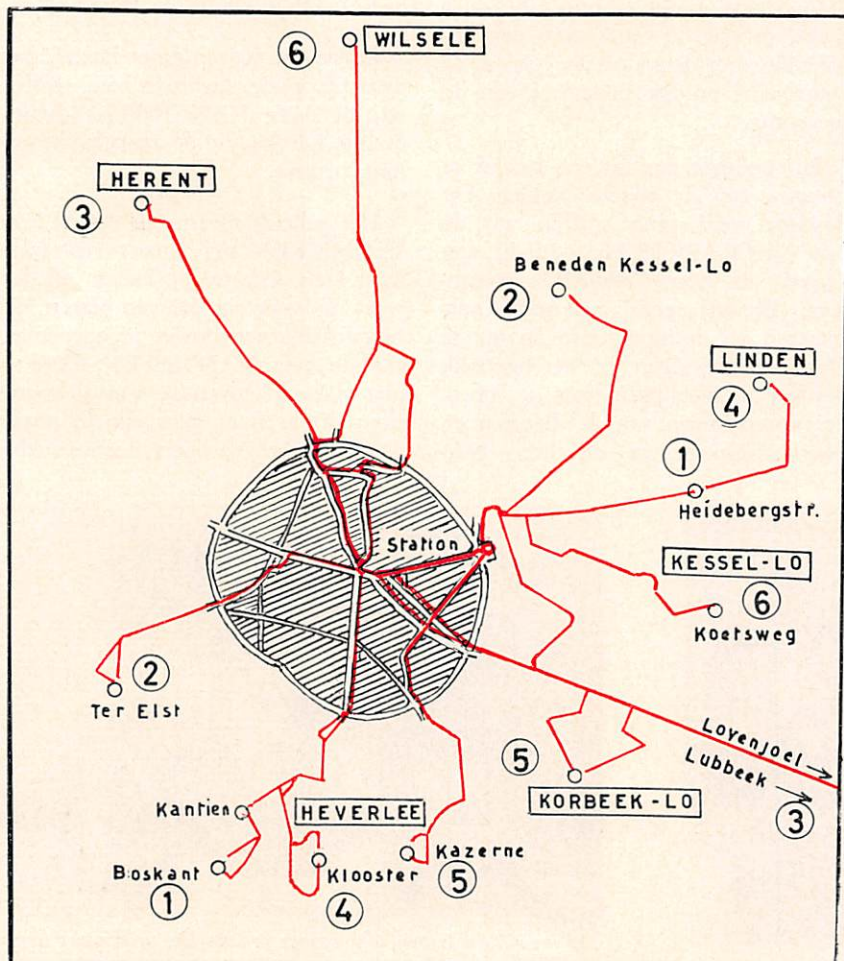
Bij het verlaten van de burelen bevinden wij ons op de Diestse steenweg, die naar het nabijgelegen station van de N.M.B.S. op het Martelarenplein leidt. Rechts van ons is de ingang voor de autobussen, die naar de bergplaats rijden; achter het gebouw van de burelen beschikt de N.M. nog altijd over uitgestrekte terreinen waar gedurende 75 jaar de stoommachines en nadien de spoorauto's en de elektrische motorrijtuigen hebben gemanoeuvreed. Onlangs werden er twee

grote vergaarbakken voor propaan aangebracht.

Het elektrisch tramnet (1912-1952)

Met de aanleg van het elektrisch stadsnet werd een aanvang genomen in 1912 en het had toen een lengte van 11 km. Men moest wachten tot de jaren 1930 alvorens enkele uitbreidingen werden aangelegd, die enerzijds de gemeente Herent en het universitair centrum van Heverlee en anderzijds de gemeenten Linden en Lovenjoel, zetel van een belangrijke universitaire instelling, bedienden. Alzo werd het plaatselijk elektrisch net uitgebreid tot 23 km.

Herinneren wij er aan dat vóór de laatste wereldoorlog, in 1940, de elektrische tram Brussel - Leuven, de stad binnenkwam langs de Brusselsestraat, een halte had op de Grote Markt en de hoofdstraat volgde, die van het Fochplein naar het station van de N.M.B.S. loopt. De Leuvenaars noemen deze verkeersader nog steeds Stationsstraat alhoewel hij in 1918 omgedoopt werd in Bondgenotenlaan.



LIJN 1
Kessel-Lo - Grote Markt - Heverlee
Kantien - Boskant.

LIJN 2
Beneden Kessel-Lo - Terbank - Ter Elst.

LIJN 3
Lubbeek - Pellenberg - Lovenjoel - Leuven - Herent.

LIJN 4
Kessel-Lo (stelplaats) - Grote Markt - Heverlee - Klooster.

LIJN 5
Korbeek-Lo - Blauwput - Abdij van Park - Heverlee.

LIJN 6
Witsele - Leuven - Kessel-Lo.

De autobusexploitatie.

In de loop van 1952 deden de eerste stadsautobussen hun intrede. Dertien jaar later strekken de vertakkingen van het stadsautobusnet zich uit over meer dan 55 km dus meer dan het dubbel van het elektrisch spoorwet.

Enkele tijd na het in dienst stellen van de autobussen Chevrolet werd hun benzinemotor vervangen door een lichte dieselmotor en het merendeel van deze voertuigen bleef gedurende 11 jaar in dienst. Het was dus niet te vroeg om in hun vervanging te voorzien! Er werd een autobus Brossel, type A 72 GAR, uitgerust met een 6 cylinder Herculesmotor - 110 PK met 3.000 t/m en werkend met propaan gekozen.

Zesendertig voertuigen werden vorig jaar geleverd; zij zijn uitgerust met een automatische gangwissel VOITH DIABUS. De verwarming van het voertuig geschiedt door lucht, gebruikt voor de afkoeling van de motor. De ventilator in werking gebracht door een elektrische motor, wordt uitgeschakeld door een thermostaat zodra de temperatuur 80° bereikt. De voetrem werkt met geperste lucht.

Het comfort van de reizigers werd aanzienlijk verbeterd daar het koetswerk uitgerust is met een gemengde staal-rubber ophanging en bovendien nog voorzien is van bladveren. Speciale rubbermassa's dragen een deel van de last: van voor en van achter werden eveneens schokdempers aangebracht.

De stadsautobuslijnen met vertrek aan het station N.M.B.S.

De stadstrams hebben steeds de lus gemaakt voor het station van Leuven. De autobus heeft het voorbeeld gevolgd maar de reizigers, die de stad

niet kennen, ondervinden wel enkele moeilijkheden om er wegwijs te geraken daar de autobussen er toekomen uit de twee richtingen.

Ziehier hoe, sedert de instelling van het eenrichtingsverkeer, de voertuigen opgesteld zijn voor de reizigers, die het station verlaten.

Langs de eerste kaai stationeren de autobussen, die de lijnen Leuven - Brussel en Leuven - Diest bedienen.

Op de tweede kaai bevinden zich de autobussen komende van het centrum en gaande naar :

Kessel-Lo - Linden-plein nr 1	
Beneden Kessel	2
Lovenjoel	3
Linden	4
Korbeek-Lo	5
Kessel-Lo	6

Op de derde kaai vertrekken de autobussen gaande langs het centrum naar :

Heverlee-Boskant	nr 1
Heverlee-Ter Elst	2
Herent	3
Heverlee-Klooster	4
Heverlee-Kazerne	5
Wilsle	6

STAD DER JONGEREN

Wat de toerist, die buiten de vakantieperiode door de stad wandelt, vooral opvalt is de buitengewone indruk van vitaliteit en dynamisme, die aan de stad deze alomtegenwoordige jeugd geeft, bestaande uit de ongeveer 17.000 studenten van verscheidene nationaliteiten. Zeker het is geen nieuwigheid daar Leuven reeds sinds 1420 een universiteitsstad is; maar gezien op het ogenblik de universitaire inrichtingen zeer verspreid zijn, ontmoet men, waar men ook gaat, jongens en meisjes met onder de arm meestal de een of andere cursus.

's Middags vormen zij een deel van de clientèle in de spijshuizen en nemen zij bezit van de café's waar een partij kaart wordt gespeeld die soms... gans de namiddag duurt. Al wandelend langs de uitstalramen van de boekhandels stelt men vast dat zij de wensen van een internationale clientèle kunnen voldoen; het is eveneens interessant de aanklambrieven te lezen van de opvoeringen en voordrachten; indien wij er zeker van zijn dat de voorstelling van de K.N.S. of van het Parijse gezelschap Karsenty volle zalen lokken, dan staan wij veel sceptischer tegenover een causerie over de « inwendige samenstelling van de aardworm » of andere onderwerpen van hetzelfde slag.

Om zich van de hoofdstad naar Leuven te begeven kan men gemakkelijk gebruik maken van « auto-stop » het is een alledaags feit, wat echter niet hetzelfde is voor de verplaatsingen « intra muros ».

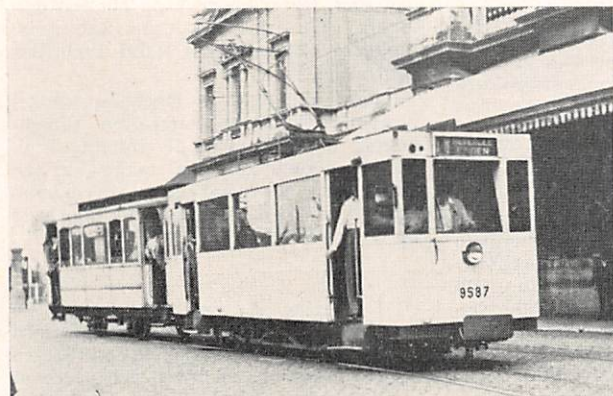
Daar verscheidene universitaire afdelingen van het centrum verwijderd zijn, moeten de « pater familias » in het maandelijks budget van hun telg, die de cursussen aan de Alma Mater volgt, een post « autobus Buurtspoorwegen » voorzien. Wij kunnen hen verzekeren dat deze er in het algemeen een goed gebruik van maken want, gelukkig voor de N.M.V.B., de studenten van 1965 houden enkel van een wandeling ter gelegenheid van een massamanifestatie of van een studenten optocht.

KUNSTSTAD

Wij zouden kunnen zeggen dat, om Leuven te kennen, het volstaat de betekenis te begrijpen van twee van zijn monumenten : het Stadhuis en de Sint-Pieterskerk, die getuigenis afleggen van zijn vertrouwen in de gemeentelijke instellingen en zijn godsdienstzin.

Leuven is terecht fier reeds een stadhuis te hebben een zekere tijd vóór het merendeel van de gemeenten in de Nederlanden (vóór 1163).

Dat gebouw, dat zich op de Oude Markt bevindt, werd in 1379 verla-



In 1947. De tram n° 1 maakt de lus voor het station.



Op de Grote Markt werd een zeer groot en comfortabel schuilhuisje gebouwd.

ten en het schepencollege nam zijn intrek in een patriciërswooning, die door de stad werd aangekocht in 1345.

Tien jaar na de stichting van de universiteit werd besloten een stadhuis te bouwen waarvoor men beroep deed op Mathys de Layens. De eerste steen werd gelegd in 1448 en 15 jaar later, in 1463, werd het ingewijd als een van de merkwaardigste stadhuisen van ons land. Sinds meer dan 500 jaar kan men dit prachtig bouwwerk met zijn vier hoge hoektorentjes bewonderen. Over de drie gevels en de torentjes is een weelderige versiering aangebracht van 236 nissen, waarin bijbelse figuren werden aangebracht. Deze nissen zijn boven elkaar opgesteld, tussen de tien vensters van elke verdieping, in een sterke vertikalistische compositie, die voor dit gebouw zeer kenschetsend is.

De luxieuze salons zijn rijkelijk

voorzien van kunstmeubelen en schilderijen uit de barokperiode.

Tegenover het stadhuis bevindt zich de Sint-Pieterskerk, een parel van Brabantse gotische bouwkunst (1425-1520), die ongelukkig fel werd beschadigd tijdens de twee wereldoorlogen.

Dat bouwwerk bergt talrijke merkwaardige monumenten zoals de Sacramentstoren, het oksaal (1448), de prachtige preekstoel en het graf van hertog Hendrik I (1235) en werken van grote Vlaamse Meesters zoals Dirk Bouts en Van der Weyden.

Tijdens restauratiewerken, na de tweede oorlog uitgevoerd, werd in het midden van het koor een Romaanse krypte blootgelegd.

Twee andere kerken verdienen eveneens onze aandacht: allereerst

de Sint-Michiëlskerk, gelegen in de Naamse straat, is een gewezen Jezuïetenkerk en werd gewijd in 1671. Haar beroemde monumentale gevel stelt een alttar voor met tabernakel, monstrans en kandelaars. Het is een meesterwerk van XVIIde eeuwse bouwkunst.

In de Mechelsestraat bevindt zich de Sint-Gertrudiskerk met haar opengewerkte toren; het is eveneens een van de bouwkundige bezienswaardigheden van de stad; zij werd gebouwd door Jan van Ruysbroek, de bouwmeester van de stadhuis-toren van Brussel.

Heel wat monumenten en kunstschatten zouden nog moeten vermeld worden. Zeer zeker om een zo oude stad te bezoeken is een wandeling aan te bevelen, doch indien ge U wilt verplaatsen met onze autobussen 1, 2, 3, 4 en 5 zult U vast en zeker een goed algemeen overzicht van de stad bekomen.



De drie kaaien van de stadsautobussen voor het station van Leuven.



Het standbeeld van de taalgeleerde Justus Lipsius, op de Bondgenotenlaan, die leidt naar het stadhuis, dat men op de achtergrond onderscheidt.

De Algemene Vergadering van de AMUTRA

De AMUTRA, die de vrienden van het Trammuseum van Schepdaal groepeerde, hield haar algemene vergadering op 2 april jl. te Brussel.

Na een uiteenzetting te hebben gehoord over de verscheidene activiteiten van de afdelingen en de financiële toestand gingen de leden over tot de verkiezing van drie uittreedende leden van de raad van beheer.

Het belangrijkste punt van de dagorde was de aankondiging aan de leden van een overeenkomst tussen de N.M.V.B. en de vertegenwoordigers van de AMUTRA betreffende een authentieke « tijdelijke vergunning » voor de exploitatie van een buurtlijn, die alzo het ontstaan gaf aan de maatschappij « LE TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE » (T.T.A.).

De heer Dehon belichtte allereerst het ontstaan van de gedachte en gaf een opsomming van de verscheidene toeristische netten, op éénmeterspoor, in de naburige landen en vervolgens verklaarde hij hoe, dank zij de overeenkomsten gesloten met de N.M.V.B., ons land een belangrijke lijn kan voegen aan de lijst van toeristische netten.

De voorzitter herinnerde ook aan de eerste projecten van de AMUTRA voor

de exploitatie van een toeristische lijn te Schepdaal zelf, te Groenendaal, te Overijse, te Rixensart, enz... vervolgens vertelde hij hoe de inspanningen van een burgemeester uit een Ardeens dorp om een buurtspoor gelegen op het grondgebied van zijn gemeente te bewaren, ter kennis kwamen van de AMUTRA. Het comité van deze vereniging stelde zich onmiddellijk in verbinding met de burgemeester van Dochamps en daar de buurtlijn intact was op de baanvakken Erezée - Amonines - Dochamps stelde men de burgemeester voor zijn gemeente te verbinden met een belangrijk kruispunt, in onderhavig geval, met de brug van Erezée.

Het voorstel werd aangenomen en de verwezenlijking toevertrouwd aan de AMUTRA maar de statuten van de vereniging lieten niet toe een tramlijn te exploiteren. Het bijzonder karakter van deze nieuwe activiteit eiste trouwens de oprichting van een vereniging, die zich zou specialiseren in dergelijke onderneming. Anderzijds vroeg de N.M.V.B. een « geldige gesprekspartner » met juridisch statuut ten einde een wederzijdse overeenkomst uit te werken.

Alzo werd op 18 september 1964 een v.z.w. gesticht en genaamd « Tramway

Touristique de l'Aisne » (1) met maatschappelijke zetel te Erezée en waarvan de statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 19 november 1964.

De heer Dehon verstrekte eveneens inlichtingen over de toestand van de lijn, de samenstelling van het rollend materieel en gaf nadere bijzonderheden over de exploitatieperiodes.

Wat dat betreft willen wij de aandacht van onze lezers vestigen op het feit dat, in elk geval, de lijn slechts kan geëxploiteerd worden vanaf JUNI 1966, dus over een jaar.

Thans zal men te Dochamps enkel ploegen vrijwilligers aantreffen, samengesteld uit leden van de afdeling Luik en uit scouts, die de takken zullen snoeien en het struikgewas verwijderen langs deze lijn van 12 km, die doorheen de bossen loopt.

(1) De Aisne is een bijrivier van de Ourthe. Het baanvak, dat bewaard werd, volgt de Aisne tussen Erezée en Dochamps en het is een deel van de vroegere lijn Melreux - Dochamps - Manhay - Werbomont - Comblain-la-Tour.

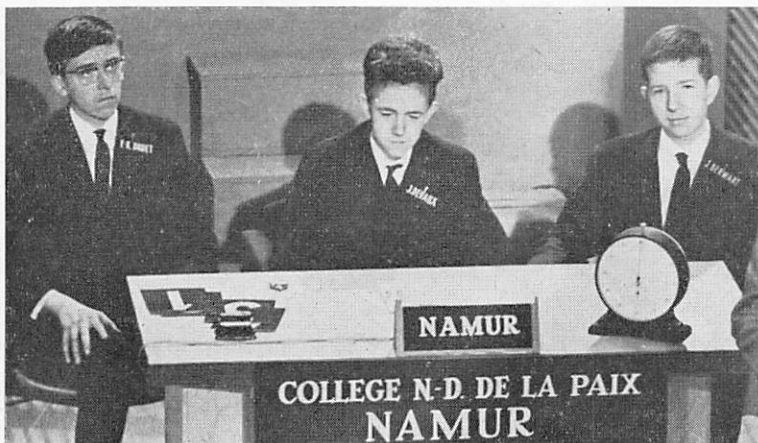
Uit heel het land

Te Namen

Gedurende verscheidene weken heeft de R.T.B. een kwisprogramma uitgezonden met de medewerking van het Gemeentekrediet en getiteld: « A vos marques » (Start klaar). De finale had plaats in de maand maart in het cultureel centrum te Namen en de overwinning werd

weggekaapt door de ploeg van het college « Notre Dame de la Paix » van deze stad.

Met genoegen kunnen wij melden dat tussen de drie deelnemers, die de leerlingen van dat instituut vertegenwoordigden, zich de heer Christian Devraux bevond (midden op de foto), zoon van de heer Devraux, diensthoofd in de dienst Financies van onze gewestelijke directie van de Groep Namen - Luxemburg.



Het plaatsen van geprefabriceerde schuilplaatsen langs de autobuslijnen

In het nummer 109, maart-april 1964, van « Onze Buurtspoorwegen » hebben wij aangekondigd dat de N.M.V.B. belast was met de administratieve organisatie van een programma voor de bouw van schuilplaatsen.

Wij hebben thans aan de bevoegde dienst gevraagd ons de toestand te laten kennen op het einde van de maand maart 1965.

— Aangenomen schuilplaatsen, toegestaan door het Ministerie van Verkeerswezen	1487
— Schuilplaatsen betaald door de gemeenten	1273
— Schuilplaatsen waarvoor toelating werd gegeven door de Urbanisatie	1232
— Ongerichte schuilplaatsen . .	1085

De eerste bestelling van 1.500 schuilplaatsen is dus bijna volledig uitgeput. Anderzijds voorziet de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen dat de toelagen eveneens toegestaan worden voor de schuilplaatsen opgericht langs de spoorlijnen. Een nieuwe bestelling zal waarschijnlijk betrekking hebben op 1.000 à 1.500 supplementaire schuilplaatsen.

WAT IS EEN NAAMLOZE VENNOOTSCHAP ?

Indien u op deze vraag met volledige kennis van zaken wenst te antwoorden, raden wij u aan het werk « Traité complet des sociétés anonymes » te raadplegen dat onlangs verscheen bij de « Editions Universitaires », Troonstraat, 161-163 te Elsene (Brussel 5).

Met genoegen kunnen wij melden dat de auteur van deze hoogstaande studie zeer goed gekend is door het merendeel van de ambtenaren en agenten van de boekhoudkundige diensten van onze exploitatiegroepen. Het betreft inderdaad de heer Cyrille Collin, organisatiemoniteur bij de Directie Financies van het Hoofdbestuur, die accountant C.N.E.C.B. is.

Dit handboek bevat 485 bladzijden en wij wensen onze collega van harte geluk met deze volledige studie over een zo moeilijk onderwerp.

DE AUTOBUSLIJN EUPEN-AKEN

In een artikel, verschenen in ons laatste nummer en gewijd aan de verbinding Eupen-Aken, schreven wij dat er 9 reizen per dag plaats grepen. Wij wilden vooral de nadruk leggen op de reizen gedaan door het personeel en het materieel van de Buurtspoorwegen. Wij hadden ons nauwkeuriger uitgedrukt door te schrijven: « deze verbinding telt elke dag 16 reizen, waarvan er 9 verzekerd worden door de zorgen van de N.M.V.B. ».

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 28 FEBRUARI 1965

L U I K 4 (Personeel Omal-Verlaine)	3.650 dagen zonder ongeval
L I M B U R G 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)	2.327 dagen zonder ongeval
L U I K 2 (Pers. Bassenge-Oreye-Tongeren)	1.630 dagen zonder ongeval
L U I K 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)	1.587 dagen zonder ongeval
HENEGOUWEN 2 (W.W. La Louvière - VI. Brig.)	1.584 dagen zonder ongeval
L U I K 12 (Werkhuis St-Gilles)	1.431 dagen zonder ongeval
L U I K 10 (Pers. Eupen-Poulseur-Sart-Warzée)	1.125 dagen zonder ongeval

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN ONZE EXPLOITATIEGROEPEN

GEBORTEN

ANTWERPEN

Eric bij de h. DE BUSSEER Gustaaf (Broechem).
Patrick bij de h. DE BEUCKELAER Lodewijk (Rijkvorsel).
Karine bij de h. VAN ENGELAND Jozef (Rumst).
Dirk bij de h. BARTHOLOMEËUSSEN Gustaaf (Ranst).
Jozef bij de h. HENDRICKX Carolus (Herselt).
Maria bij de h. CLAES Florent (Beerzel).
Karin bij de h. SERNEELS Corneel (Mechelen).
Willem bij de h. JANSSENS Eustachius (Putte).

WEST-VLAANDEREN

Caroline bij de h. VANHANDSAEME Eric (Geluwe).
Marc bij de h. VANHINSBERG Roland (Oostende).

OOST-VLAANDEREN

Erwin bij de h. DEVELTER Fernand (Hamme).
Ilse bij de h. CAMU Jozef (Aalst).
Nicole bij de h. GEVAERT Eric (St-Niklaas).
Ilse bij de h. HEYMANS Willy (Gent).
Marc bij de h. VERMEERSCH Jacques (Belsele).
Patricia bij de h. LAMBRECHT Edouard (Tielrode).
Johan bij de h. VANDER JEUGT Marcel (Herzele).
Philip bij de h. BLANCQUAERT Theofiel (Wetteren).

LIMBURG

Dirk bij de h. RAMAEKERS Henri (Diepenbeek).
Josephine bij de h. SCHURMANS Louis (Bree).
Connie bij de h. BALLEET Marcel (St-Lambrechts Herk).
Theo bij de h. AERTS Jozef (Maaseik).
Marleen bij de h. HENDRICKX Victor (Rekem).
Stephan bij de h. VANHAMEL Remi (Beverlo).
Viviane bij de h. JONCKERS Jan (Bree).
Carine bij de h. CRIJNS Jules (Opgrimbie).
Denise bij de h. VANHERLE Martin (Beverst).
Marc bij de h. GOFFINGHS Leon (Diepenbeek).

BRABANT

Peter bij de h. DU FOUR Odilon (Meerbeke).
Carine bij de h. VERBEYST Pierre (Beigem).
Pascalie bij de h. BOHYN Willy (Meise).
Bernadette bij de h. LAUVAUX Paul (Saint Géry).
Rudy bij de h. VANDERELST Louis (St-St. Woluwe).
Vera bij de h. RENIERS Jean (Nieuwrode).
Michel bij de h. VERVOORT André (Pont-à-Celles).
Benny bij de h. COECKAERTS Victor (Bekkevoort).

HENEGOUWEN

Jean Pierre bij de h. GALVAN Roland (Châtelineau).
Isabelle bij de h. HEYNINCK Adrien (Gosselies).
Nathalie bij de h. COLARTE Simon (Wasmes).
Alain bij de h. WEBER Jacques (La Bouverie).
Pascaline bij de h. HUIN Roger (Vezon).
Eric bij de h. CHARCHAR Victor (Boussoit).
Fabrice bij de h. STAQUET Gilbert (Houdeng Aimeries).

LUIK

Lucien bij de h. BREPOELS René (Martenslinde).
Brigitte bij de h. BURNIAUX Jean (Huy).
Geneviève bij de h. FOCAN Charles (Crisnée).
Jean Marc bij de h. JEROSME Léopold (Glain).
Pierre bij de h. LECLERC Hubert (Dolhain).
Bianca bij de h. PLUMACHER Ewald (Eupen).

NAMEN - LUXEMBURG

Michel bij de h. WIAME Jean (Bouge).
Lutgarda bij de h. DE MAERTELAERE Aimé (St-Servais).
Thierry bij de h. PIRSON Marcel (Ermeton s/Biert).

Martine bij de h. POUSSEUR André (Mont).
Carine bij de h. ANTOINE André (Ben Ahin).
Pierre bij de h. JERGEAY René (Flawinne).
Maurice bij de h. MONFORT Aimé (Sart Bernard).
Véronique bij de h. VOLVERT Richard (Arlon).
Philippe bij de h. PAQUET Marcel (Florennes).
Bernard chez M. FREDERICK Emile (Mariembourg).
Denis bij de h. PETIT Vital (Miécrot).

HUWELIJKEN

WEST-VLAANDEREN

De h. VANDAELE Aurel met Mej. COUPEZ Monique.

BRABANT

De h. VANDERELST Louis met Mej. LAVEREN M.-J.

HENEGOUWEN

De h. SURIN Emile met Mej. WANTERECHE Marie.
 De h. BEUGNIES Jacques met Mej. LESSAGE Rolande.

LUIK

De h. BEAUJEAN Serge met Mej. PIRSOUL Claudine.
 De h. JADOT Roger met Mej. WALMACK Anny.
 De h. SWERTS Gustave met Mej. SCHOOF Paula.
 NAMEN - LUXEMBURG
 De h. RATY Gaston met Mej. CARPIAUX Jeanne.

OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

Maanden januari-februari 1965	Dienstjaren	Groep
VAN GESTEL J., dienstoverste	48	Antwerpen
PAUWELS E., gesch. werkm. 1 ^e kl.	47	»
VAN ECHELPOEL H., klerk 2 ^e kl.	46	»
VERHOEVEN J., hoofdontvanger	38	»
VALGAEREN J., baanwerker	36	»
MARIEN L., el. geleider	35	»
JENNEN F., baanwerker	33	»
JANSSENS P., ontvanger	29	»
GOOSSENS J., ploegbaas	39	Oost-Vlaand.
BRUGGE L., brigadier	37	»
BIESBROUCK O., el. geleider	45	West-Vlaand.
LALEMAN C., el. geleider	45	»
LENAERS K. A.B. bestuurder	44	»
HUYGEBART C., ploegbaas	41	»
DEVRIENDT M., A.B. bestuurder	40	»
GAERDELEN O., ontvanger	37	»
VERMOTE E., ontvanger	33	»
DEVISSCHER M., A.R. geleider	31	»
VAN STEENBERGEN P., ontv.	35	Limburg
SMEETS J., machinist	31	»
VANVINCKENROYE A., A.R. gel.	21	»
DE SMEDT J., el. geleider	43	Brabant
DE ROY A., el. geleider	42	»
DAMEN P., el. geleider	38	»
JANSSENS R., baanwerker	32	»
CHRISTIAENS A., manoeuvre	29	»
LIGNOUL J., controleur	45	Luik
LACROSSE L., dienstoverste 2 ^e kl.	44	»
DHUYLS L., hoofdontvanger	42	»
ENGLEBERT J., ontvanger	40	»
BATAILLE L., controleur	35	»
BERTHOLET M., geleider	45	Henegouwen
DELEPINOIS G., el. geleider	41	»
CATHERINE R., el. geleider	41	»
AUDIN J., ontvanger	41	»
CAESTECKER R., baanwerker	39	»
PAREE R., ontvanger	39	»
GILBART A., meestergast	35	»
BOUCHEZ A., gesch. werkm.	26	»
LOUVRIER G., manoeuvre	24	»
DUVAL H., ART geleider	36	Namen - Lux.

Hoofdbestuur

IN HET HOGER KADER

Wij vernamen dat de heer C. Kennes, directeur van de Groep Henegouwen vroegtijdig op rust gaat wegens gezondheidsredenen en dat vanaf 1 april 1965.

De heer Kennes begon zijn loopbaan als stage doende ingenieur in de Groep Namen-Luxemburg op 1 november 1928. Hij werd op 1 november 1937 overgeplaatst naar Doornik. E.a. ingenieur benoemd in 1943 werd hij in 1946 aangeduid als hoofd van de Groep Namen-Luxemburg met de graad van hoofdgenieur. Op 1 maart 1951 keerde hij terug naar de Groep Henegouwen als Groepshoofd en op 1 januari 1953 benoemde de Raad van Beheer hem tot directeur van deze Groep.

Elkeen kent het dynamisch temperament van de heer Kennes en betreurt dat hij genoodzaakt is alle aktiviteit te staken. Wij wensen hem een aangename rustperiode.

★

In ons vorig nummer hebben wij nagelaten melding te maken van het overlijden van de heer Raoul Moreau, die gedurende verscheidene jaren hoofdinspecteur was in de Directie Exploitatie en alzo de onmiddellijke medewerker van wijlen de heer Edgard Valcke, adjunct-directeur-generaal.

Wij vernamen eveneens het afsterven van de heer Emile Lecouturier, bureeloverste bij Tractie en Materieel en nadien bij de aankoopdienst. Hij werd vroegtijdig oprust gesteld wegens ziekte en overleed in de maand maart.

Antwerpen

OVERLIJDEN

Op woensdag 17 maart jl. werd in de burelen van de groepsdirectie met grote verslagenheid het plotse overlijden vernomen van de heer Eugene Dockx, bewegingsoverste 1ste kl.

De dag voordien had hij nog zijn gewone taak volbracht tot hij zich in de namiddag onwel voelde en huiswaarts moest keren. Enkele uren later nam hij voor goed afscheid.

De heer Dockx kwam in dienst op 1 januari 1921 en klom op tot de graad van bewegingsoverste 1ste kl. Hij is steeds verbonden geweest aan de bewegingsdienst en had vooral de sector Turnhout onder zijn voegdeheid. Op 1 november van dit jaar zou hij op rust gaan.

De afgestorvene was een eenvoudig mens, vriendelijk en gedienschtig voor iedereen en werd daarom ten eerste gewaardeerd. Het is dan ook niet te verwonderen dat een groot aantal ambtenaren en agenten er prijs hadden opgesteld de begrafenisplechtigheden bij te wonen.

Deze talrijke afvaardiging werd

geleid door de heren Vermeire, directeur, en Van Habost, hoofdgenieur,



en bestond verder uit het voltallige bediendenpersoneel van de groepsdirectie en een groot aantal controleurs, agenten en op rust gestelden uit de meest verscheidene stelplaatsen van de Groep. Het was een oprechte hulde aan een goed collega.

AFSCHEID

Op vrijdag 29 januari jl. had in de burelen van de groepsdirectie het afscheid plaats van de heren J. Van Gestel, dienstchef te Mechelen en H. Van Echelpoel, klerk 2de kl. op het hoofdbureau.



Hij begon zijn loopbaan op 1 maart 1917 te Westerlo. In 1938 werd hij controleur benoemd te Turnhout en op 1-11-1944 volgde zijn aanstelling als stelplaatsoverste te Westerlo. Op 1-1-1948 werd hij bevorderd tot bewegingsoverste 1ste kl. en deed in deze hoedanigheid eveneens dienst te Oostmalle en Turnhout. In 1955 werd hij dienstoverste 2de kl. en in 1958 dienstchef. Hetzelfde jaar werd hij overgeplaatst naar Mechelen waar hij zijn loopbaan eindigde.

In aanwezigheid van een groot aantal collega's, schetste de heer Vermeire, directeur, de loopbaan van beide agenten en dankte hen voor de bewezen diensten. De heer directeur richtte een bijzonder woord tot de heer Van Gestel, die als overste steeds zijn opdracht met het grootste plichtsbefes wist te vervullen. Zijn rechtschapenheid en dienstvaardigheid werden door zijn ondergeschikten dan ook ten eerste gewaardeerd.

In naam van de vriendenkring der bedienden sloot de heer Fr. Keutgens,

CONTROLEUR SPEURNEUS

SPEURNEUS : De N.M.V.B. hoopt een wijziging, die men sinds lang verwacht, te mogen aanbrengen aan de Algemene Bepalingen; zij heeft betrekking op het vervoer van honden op de buurtlijnen.

ONTVANGER : Inderdaad, indien bundel A het kosteloos vervoer van honden toelaat in de trams op voorwaarde dat hun gewicht niet meer dan 3 kg. bedraagt, dan maken daarentegen de Algemene Voorwaarden van de openbare autobusdiensten geen melding van een beperking van het gewicht.

SP. : Wel artikel 58 van bundel A zal gewijzigd worden en de kleine honden zullen kosteloos vervoerd worden zowel op de spoorlijnen als op de autobusdiensten voor zover ze niet gevaarlijk zijn en op de schoot of onder de banken kunnen gehouden worden.

O. : Dat is duidelijk maar wat gebeurt er met de grote honden ?

SP. : Zij zullen enkel worden aanvaard op de elektrische lijnen en vervoerd met een vermindering van 50 %. Enkel de leden van blindenverenigingen zullen toegelaten worden zich kosteloos te laten vergezellen van een grote hond op de autobussen; anderzijds in geval van hondenwedstrijden of tentoonstellingen kan de Minister hun vervoer per autobus toestaan maar tegen betaling van de volle prijs.

Maar er is nog een andere wijziging, die in voege zal treden, en wel de verhoging van het vast recht van 20 F.

O. : Ah ja, in verscheidene steden van ons land werden de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer gemachtigd, in geval van vastgesteld bedrog, onmiddellijk een toeslag van 100 F. te innen.

SP. : Tot nog toe voorzag artikel 1 van bundel A de toepassing van een vast recht van 20 F. indien tijdens een controle vastgesteld werd dat de reiziger niet in het bezit was van een geldig plaatsbewijs; maar de exploitatie in « one man car » en de algemene vereenvoudiging van de aftekening van de weekabbonnementen stelt ons ongetwijfeld bloot aan een toename van de pogingen tot bedrog. Het Ministerie heeft nu voorgesteld dezelfde maatregel toe te passen op onze lijnen.

O. : Hoe zal de vervoerprijs berekend worden indien de reiziger zijn afgelegde reisweg niet kan rechtvaardigen ?

SP. : De prijs van de reis zal berekend worden vanaf het vertrekpunt van het rijtuig tot aan het bestemmingspunt van de reiziger onafgezien van de toeslag wel te verstaan.

O. : Deze maatregel is niet zo slecht !

dienstoverste van het personeel, zich aan bij de woorden van de heer directeur.

Na het overhandigen van het geschenk werd nog gezellig nagepraat met de daarbij horende verfrissing.

Enkele dagen voordien mocht de heer Van Gestel eveneens een geschenk in ontvangst nemen vanwege zijn agenten van de stelplaats Mechelen.

ERLIJKHEID DIENT GEEERD.

Agent Van den Heurck J., A.B. geleider op de lijn Antwerpen-Broechem, vond op 22 februari jl. een portemonnaie welke een som van 841,— fr. inhiel en die hij onmiddellijk overmaakte aan zijn overste. Proficiat.



UITREIKING VAN ERETEKENS

Op zondag, 14 maart, had in de mooi opgesmukte eetzaal van het werkhuis te Hasselt de plechtige uitreiking van eretekens plaats aan 62 agenten van de Groep Limburg.

Vooraan in de zaal hadden plaats genomen; de heren L. Van Autgaerden, directeur, J. Goovaerts, e.a. ingenieur-dienstchef, H. Smets, R. Peeters en P. Haenen, dienstoversten en mej. Spaas, maatschappelijke assistente.

Het was voor de heer Directeur een genoegen de talrijke aanwezigen van harte welkom te heten. « Tijdens uw lange loopbaan » aldus de heer Van Autgaerden « is er veel veranderd. Vijftig jaar geleden kenden wij nog lage lonen, thans genieten wij van een hoge levensstandaard. Vóór de oorlog waren er in Limburg slechts enkele kolenmijnen en een paar fabrieken voor de bereiding van chemische producten en telden wij slechts 12 lijnen met een geringe frequentie doch met een zeer belangrijk goederenvervoer dat 1/2 van de ontvangsten opleverde. »

« De oorlog » zo ging de heer Directeur verder « deed onze activiteiten toenemen doch na de vijandelijkheden ontwikkelde het privaat wegverkeer zich met rasse schreden en werden wij noodgedwongen verplicht het spoor prijs te geven. De structuurhervormingen hebben wij zonder veel moeilijkheden kunnen doorvoeren dank zij het personeel en graag breng ik hier hulde aan de Limburgse agenten voor hun plichtsbef tijdens het vervullen van hun taak en voor de samenwerking in de moeilijke omstandigheden. »

De heer Van Autgaerden wees vervolgens op de uitbreiding van het net en op een verhoging van de personeelssterkte met 30 % voor het geheel en met 70 % voor de beweging. De demografische expansie heeft de activiteit eveneens beïnvloed zodat in Limburg onze autobussen dagelijks 40.000 km doorlopen.

De heer Directeur richtte zich vervolgens tot de gedecoreerden en

zegde: « Dit ereteken is een blijk van dank en waardering voor het werk dat U jaren lang hebt gepresteerd. Het is niet alleen een teken van trouw aan uw werkmilieu maar het heeft voor U, agent van de N.M.V.B., een schone betekenis, deze van dienstbetoon.

Het is mij dan ook een aangename taak U allen van harte geluk te wensen met de verworven onderscheiding in naam van de Raad van Beheer, van de heer Directeur-Generaal, en in mijn eigen naam voor de diensten bewezen aan de N.M.V.B. » Hij bracht eveneens hulde aan de echtgenoten en eindigde met de hoop dat de gedecoreerden een stichtend voorbeeld zouden blijven voor de vele jonge agenten bewust van de schone taak van solidariteit en van dienstbetoon aan de Limburgse gemeenschap.

Na deze aandachtig beluisterde en fel toegejuichte toespraak ging de heer Van Autgaerden over tot de uitreiking van de eretekens.

Terwijl het orkest zich klaar maakte om de aanwezigen gedurende een paar uur op een muzikaal festijn te vergasten, zorgden ijverige personeelsleden voor de bedeling van belegde broodjes, koekjes en sigaren.

Na deze huldiging zullen de gedecoreerden en hun familie, die zich in alle richtingen van Limburg verspreiden, ongetwijfeld voldaan naar hun woonplaats zijn teruggekeerd.

NATIONALE ORDEN ORDE VAN LEOPOLD II Ridder

Mej. Hendrix J., klerk 1ste kl.;
Reygel P., klerk 1ste kl.

KROONORDE Gouden Palmen

Dreesen G., controleur.

Zilveren Palmen

Asnong A., hoofdontvanger; Claes J., brigadier; Reulens L., hoofdontvanger.

Gouden Medaille

Webers Fr., ontvanger.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 jaren dienst

Burgerlijk Kruis 2de kl.

Dreesen G., controleur; Biesmans Mathieu, klerk 1ste kl., Gielen Jozef, controleur; Janssens Norbert, meestergast; Kuppens Hubert, klerk 1ste kl.; Vankerom Hubert, controleur.

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Claes J., brigadier; Reulens L., hoofdontvanger; Auwerx Willy, keurwerkman; Billen André, geschoolde werkman 1ste kl.; Boiten Jozef, brigadier-baanopzichter; Boiten Jozef, ontvanger; Brantz Leopold, brigadier; Claes Victor, ontvanger; Celis Gustaaf, A.B. gel.-ontvanger; Cuypers Jan, brigadier; Dirix Frans, A.B. gel.-ontvanger; Droogmans Ed., gesch. werkman 1ste kl.; Eyckmans Gustaaf, keurwerkman; Eyckmans Louis, machinist 1ste kl.; Fiddelaers Lambert, baanwerker; Gilisen Jozef, gesch. werkman; Giots Balthazar, brigadier; Hennus Jan, half-geschoolde werkman; Hermans Louis, gesch. werkman; Hulsmans Pieter, baanwerker; Langers Leo, brigadier; Marchal Emiel, geleider, Meekers Kamiel, gesch. werkman 1ste klas; Mewis Arthur, gesch. werkman 1ste klas; Molenbroek Frans, AB gel. ontvanger; Motmans August, Er. gel.; Raymaekers Bonaventura, brigadier; Renaers Jozef, brigadier; Roumans Arnold, AB. gel. ontvanger; Roumans Martin, ontvanger; Schroyen Abel, AB. gel. ontvanger; Severi Guillaume, ontvanger; Simons Jean, AB. gel. ontvanger; Simons Jozef,



Gedeeltelijk gezicht van de zaal tijdens het ontspanningsprogramma.

ontvanger; Smeets Jan Lambert, baanwerker; Stegen Jan, AB. gel. ontvanger; Vandenborn Albert, keurwerkman; Vlekken Leopold, gesch. werkman; Voets Gustaaf, gesch. werkman 1ste kl.; Willemans Jozef, brigadier; Zwerts Alfons, brigadier.

De agenten met 35 jaren dienst ontvingen eveneens de Buurtspoorwegbreloque.

25 jaren dienst

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Brauns Fr.

Burgerlijke Medaille 2de kl.

Bessemans L., Boiten Fl., Lambrégs A., Nassen A., Neven W., Peeters J.M., Vandebroek R., Verbois E., Vuerstaek W. en Wampers A.



UITREIKING VAN ERETEKENS

Op 7 maart jl. hadden een honderdtal agenten plaats genomen in de eetzaal wanneer de heer Cuvelier, directeur, gevolgd van zijn ingenieurs en dienstoversten zijn intrede deed op de tonen van het vaderlands lied, uitgevoerd door de fanfare van het werkhuis van Kessel-Lo.

Wanneer ieder zijn plaats had ingenomen, nam de heer Cuvelier het woord en onderlijnde in enkele zinnen de betekenis van deze plechtigheid en vervolgens wenste hij de jubilarissen van harte geluk en bedankte hen in naam van de Nationale Maatschappij.

Alvorens de heer Thomas overging tot het oproepen van de gedecoreerden nam de heer Peerts, hoofdingenieur, voor de micro plaats en stelde de aanwezigen in kennis van het feit dat de heer Cuvelier onlangs bevorderd werd tot Commandeur in de Leopoldsorde en dat de heer Hellebuyck, hoofdingenieur-dienstchef, het Burgerlijk Kruis 1ste kl. ontving voor 35 jaren dienst. Deze mededeling werd door de aanwezigen op een applaus onthaald.

Vervolgens ging de heer Cuvelier persoonlijk over tot de uitreiking van de eretekens.

Gedurende een pauze, die door de heer Directeur gebruikt werd om het glas te heffen op de gezondheid van de gedecoreerden, kwam de fanfare van Kessel-Lo opnieuw aan bod met marsmuziek en populaire melodieën. In een tijdperk dat men van niets anders spreekt dan van frequentie-modulatie en stereofonische opnamen, doet dat populair element zeer sympathiek aan tijdens dergelijke bijeenkomsten.

De plechtigheid eindigde met een « Naar Wijd en Zijt » en onze gedecoreerden sloegen in kleine groepjes de weg in naar hun respectievelijke woonplaats.

NATIONALE ORDEN ORDE VAN LEOPOLD II

Officier

Hausman R., technisch inspecteur.

Gouden Medaille

Machiels J.-B., ontvanger.

KROONORDE

Gouden Palmen

Doms E., meestergast; Triste P., klerk 2de kl.; Van Hoeck Fr., controleur; Vleugels J., controleur.

Gouden Medaille

Amelrijckx H., geleider; De Groef L., ontvanger; De Guelle J., A.B. geleider; De Mesmaecker J.-B., ontvanger; Gervis M., el. geleider; Guldemont H., ontvanger; Huybrechts K., ontvanger; Roland R., ontvanger; Servenay L., ontvanger; Van der Steen L., ontvanger; Wesemaal A., ontvanger; Wijns V., rangeerder.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 jaar dienst

Burgerlijk Kruis 1ste kl.

Timmermans R., dienstchef 1e kl.

Burgerlijk Kruis 2de kl.

De Jonghe M., toezichter W.W.; Joly J., controleur; Moons J., klerk 2e kl.; Rummens J., meestergast; Van Campenhout J., controleur; Van Cleynenbreugel L., stelplaatschef 1e kl.; Vanderhaegen J., klerk 2e kl.; Van der Stelt C., controleur; Van Lier H., controleur; Van Praet P., controleur.

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Abraham G., el. geleider; Buggenhout F., manoeuver; Danau G., el. geleider; De Baut V., geschoolde werkman; De Baut Ch., geschoolde werkman; De Blay J., ontvanger; De Coen L., half geschoolde werkman; De Couvreur E., brigadier; De Haen J., ontvanger; Dehouwer J., brigadier; Delmot L., geschoold werkman; De Loecker G., el. geleider; Delvaux A., brigadier; Devits P., keurwerkman; De Weer J., geschoold werkman; De Wolf J., el. geleider; Ermgodts F., geschoold werkman; Evenepoel L., el. geleider; Gettemans H., el. geleider; Gille P., geschoold werkman; Godard O., AB geleider - ontvanger; Haverals C., el. geleider; Hendrickx E., geschoold werkman 1e kl.; Heyvaert J., ontvanger; Huybrechts P., ontvanger; Jordens G., el. geleider; Junius A., el. geleider; Lauwens L., ontvanger; Leroy E., baanwerker; Leroy L., geschoold werkman; Luyckx J., geschoold werkman; Luyten H., ontvanger; Meert E., ontvanger; Meert K., ontvanger; Meskens F., ontvanger; Michiels F., ontvanger; Michiels M., baanwerker; Mommaers T., hoofd-ontvanger; Nolet F., geschoold werkman; Poket N., half geschoold werkman; Rasschaert P., keurwerkman; Sitou P., ontvanger; Smekens M., ontvanger; Theunis J., geschoold werkman; Thielens C., half geschoold werkman; Thiels V., ontvanger; Timmermans C., ontvanger; Van Aerschot J., geschoold werkman; Van der Kelen M., ontvanger; Van Meerbeek V., hoofd-ontvanger; Van Opstal F., ontvanger; Van Sina P., keurwerkman; Verdickt J., AB geleider - ontvanger; Verhaert D., geschoold werkman 1e kl.; Vranckx A., geschoold werkman; Vundelinckx J.B., keurwerkman; Wauters F., el. geleider; Willems J., half geschoolde werkman.

25 jaar dienst

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Leclercq A., Lefevre A.

Burgerlijke Medaille 2de kl.

Ballon J., Coeckelberghs C., Cornelis J., De Clerck J., De Jonghe E., De Rook T., Hauwaert A., Machiels J.B., Rooseleir J., Schoukens A., Taymans R., Tierens V., Vandecauter E., Van der Stichelen M., Van den Broeck T.

Lees door op blz. 12.



De heer Cuvelier overhandigt het Burgerlijk Kruis 2de kl. aan de heer J. Van Campenhout, controleur.



De heer Timmermans, dienstoverste 1ste kl., in het werkhuis van Kessel-Lo wordt geluk gewenst door de heer Cuvelier.

DADEN VAN EERLIJKHEID

Agent Deroo A. (stelplaats Gelde-naken) vond in zijn autobus een portemonnaie die een som van 650 fr. bevatte.

A.B. bestuurder De Blay J. (stelplaats Grimbergen) bracht op het bureel een portefeuille binnen, die hij in zijn bus had gevonden en de som van 27.020 fr. inhield.

Agent Van Aarschot R. (stelplaats Tielt) vond in een autobus een portefeuille die o.m. een bedrag van 1.050 fr. bevatte.

Dank zij de eerlijkheid van deze agenten, kwamen de onderscheiden eigenaars weer in 't bezit van hun eigendom.

Het verheugt ons deze eerlijke daden te kunnen onderstrepen.



Staannde van links naar rechts: Laverge A., afgevaardigde van Kortrijk, Balligant R., Deneweth M., Moucquet H., Rosé R., Mesdagh A., Carpels B. en Schoonoooghe H., voorzitter van Assebroek.

Gehurkt: Huyghe Fr., Ackou A., Van Loo M., Van Hauwaert J. en Boydens F.

West - Vlaanderen

VRIENDENKRINGEN VAN HET PERSONEEL

In 1956 werden de vriendenkringen gesticht, die het personeel groeperen van de stelplaatsen Assebroek (Brugge), Oostende, Kortrijk en Diksmuide. Elk heeft zijn eigen activiteit maar geregeld, volgens een in gemeenschappelijk akkoord opgesteld programma, nodigt een afdeling de andere uit. Tijdens deze ontvangst wordt dan aan de agenten, die onlangs op rust gingen, een geschenk aangeboden; dat geschenk bestaat uit een schotel in Delfts aardewerk versierd met het buurtspoorwegblazen. Twee jaartallen zijn er op aan gebracht: dat van het in dienst treden en het jaar van op rust stelling.

In september 1964 had te Brugge een sportfeest plaats gevolgd van een bal waarop meer dan 500 personen, allen agenten en hun familieleden, aanwezig waren.

Dit jaar was het de beurt aan de afdeling Kortrijk, voorgezeten door de heer Vanoutryve, d.d. bewegings-overste 1ste kl., om de andere kringen te ontvangen. Op zaterdag 20 maart werd een vriendenmatch gespeeld tussen de Kortrijkse Politie en een buurtspoorweg elftal gevormd door 5 Bruggelingen, 4 Kortrijkzanen en 2 Oostendenaars. De match was zeer geanimeerd en aangenaam om volgen. Zeggen wij echter aanstonds dat de wedstrijd eindigde met een overwinning van de « Tramboys » met het indrukwekkend eindcijfer van 8-2. Na een kwartier spel was elkeen reeds overtuigd van de uitslag van deze ontmoeting daar onze doelwachter nog steeds in een onberispelijke kledij stond opgesteld terwijl deze van de politie beslijkt was van boven tot onder.

Wat ons vooral heeft getroffen was de uitstekende geest van kameradschap, die de agenten en op rust gestelden verenigt niettegenstaande de stelplaatsen ver van elkaar verwijderd zijn.

Wij verheugen ons reeds aanwezig te kunnen zijn op de volgende zomerbijeenkomst.

Oost - Vlaanderen

EERLIJKE DADEN

Na vermelde agenten brachten belangrijke sommen geld binnen, gevonden tijdens de uitvoering van hun dienst:

HAMME: Verhofstede A., Smet G., Pieters J., Ruys A. en De Muynck Gh.

NEVELE: Van Daele A., Spriet V. en De Cloet A.

DESTELBERGEN: Bauters A., Vandevoorde C., Jackson O., Clauwaert R., Pelsmacker R., Thienpont R. en Hutsebaut L.

HERZELE: Willaert A.

SINT-NIKLAAS: Van der Stoelen E. en De Kok J.

Wij feliciteren hen van harte voor hun eerlijke daad.

STERFGEVALLEN

AGENTEN

WEST-VLAANDEREN

COSTERS L., A.B. geleider, 62 jaar.

LIMBURG

SIONGERS F., A.B. geleider, 34 jaar.
CEUX J., A.B. geleider, 61 jaar.

BRABANT

FRANKLIN A., klerk 2de kl., 51 jaar.

NAMEN-LUXEMBURG

LAMOCK J., keurwerkman, 63 jaar.
LOISEAU L., keurwerkman, 50 jaar.

OPRUSTGESTELDEN

ANTWERPEN

DIERCKS J., 76 jaar.
VAN DEN BRANDT A., 50 jaar.
BLOCK F., 92 jaar.

OOST-VLAANDEREN

DRIEGHE M., 61 jaar.
CALLENS F., 85 jaar.

WEST-VLAANDEREN

DE GROOTE L., 84 jaar.
RAES A., 75 jaar.
VERCOUILLIE J., 70 jaar.
RIJCKOORT G., 62 jaar.
VANDENABEELE H., 79 jaar.
VERSCHAEVE H., 82 jaar.
KIMPE C., 92 jaar.
LAVENS J., 66 jaar.
COOPMAN L., 60 jaar.

BRABANT

VAN HOVE C., 80 jaar.
LAEREMANS J., 88 jaar.
NACKAERTS L., 75 jaar.
VAN LOO D., 80 jaar.
RENDERS F., 71 jaar.
VAN VLAANDEREN J.B., 62 jaar.
VRANCKEN A., 69 jaar.

Een model autobusstelplaats

te Hofstade-bij-Aalst

Verleden jaar heeft de N.M.B.V. te Hofstade een nieuw gebouwencomplex opgetrokken bevattende een ondergrondse inrichting voor de voorverwarming van autobussen met plaats voor 21 voertuigen, een kleine werkplaats met schouwputten, een bureel, een woning, een wachtzaal en een automatische wasinrichting voor autobussen.

Tot nog toe hadden onze technische diensten zich beziggehouden met het moderniseren van oude buurtspoorweginstellingen waarvan het merendeel 60 tot 70 jaar oud waren. Deze maal had de bouwkundige dienst van de Directie T een onbebouwd terrein te zijner beschikking en kon hij zich inspireren op zijn vroegere ondervindingen. Men mag zeggen dat Hofstade een model autobusbergplaats bezit zowel uit technisch als esthetisch oogpunt.

Doch alvorens de bouwkundige verwezenlijking te beschrijven, past het te herinneren in welke omstandigheden de stadsautobusdienst van Aalst en de andere openbare diensten zich hebben ontwikkeld.

I. De stadsdienst.

Einde 1953 vroeg het gemeentebestuur van Aalst aan de N.M.V.B.

een oplossing te zoeken voor de lokale vervoersnoodwendigheden.

Het in bedrijf nemen van de lijnen geschiedde :

- voor lijn 1 : op 3 maart 1954.
- voor lijn 2 : op 19 februari 1956.
- voor lijn 3 : op 4 oktober 1959.

Op elke lijn werden twee autobussen ingelegd en deze 6 stadsbussen gaven onderling aansluiting te Aalstation en verzekerden een frequentie van het half uur op elke lijn.

II. De diensten van de N.M.B.S.

In 1957 voerde de N.M.B.S. in Oost-Vlaanderen belangrijke structuurhervormingen door.

De N.M.V.B. werd als pachter aangesteld voor de volgende lijnen :

- 55a Gent - Zelzate.
- 59a Gent - St-Niklaas.
- 56 St-Niklaas - Dendermonde.
- 57a Aalst - Dendermonde - Lokeren.

Daar te Aalst een exploitatiekern van de N.M.V.B. bestond kon deze stad als een van de vertrekpunten van de lijn 57 a worden gekozen.

Thans zijn 4 groene autobussen aan de stelplaats van Aalst gehecht.

III. De schooldiensten.

Gedurende geruime tijd verzekerde het stadsbestuur, met eigen middelen, het vervoer van de leerlingen maar op het ogenblik dat twee voertuigen buiten bedrijf werden gesteld, werd een gedeelte van het leerlingenvervoer definitief toevertrouwd aan de N.M.V.B., die thans drie autobussen in dienst heeft.

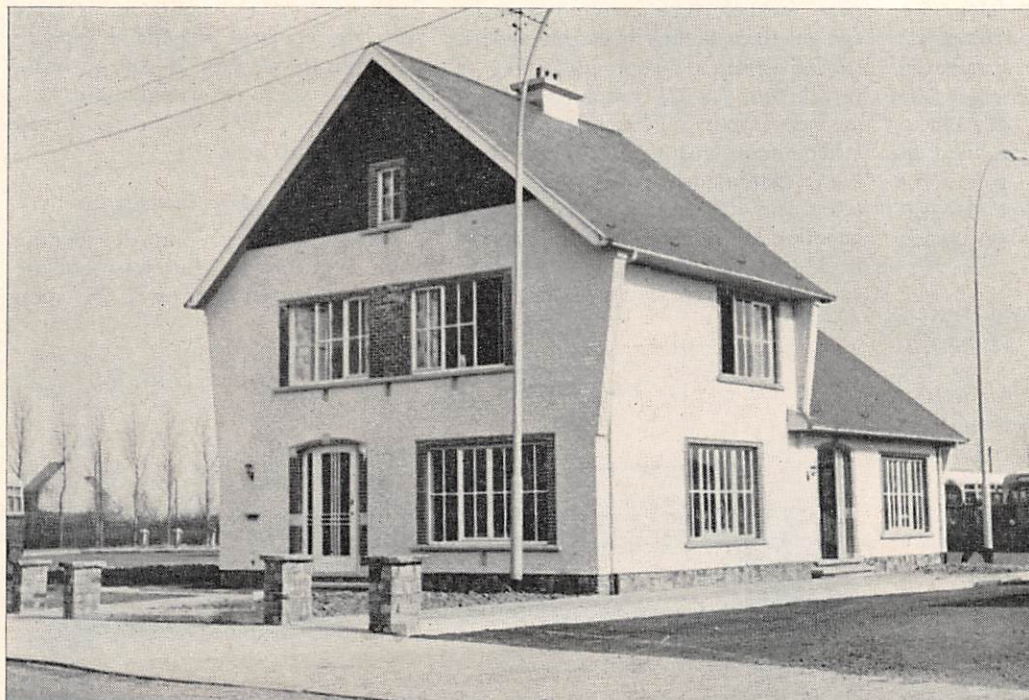
■

Daar de exploitatiekern te Aalst aanvankelijk slechts het inzetten van twee autobussen vereiste, werd toen besloten ter plaatse een garage te huren.

In de Molendreef werd een lokaal gevonden dat enkele tijd later door de eigenaar werd vergroot.

De stelselmatige uitbreiding van de exploitatie vergde alras een beschikbare plaatsruimte voor 14 voertuigen zodat 's nachts 6 voertuigen op de straat dienden geparkeerd wat in een volkrijke buurt uiteraard kritiek moest uitlokken.

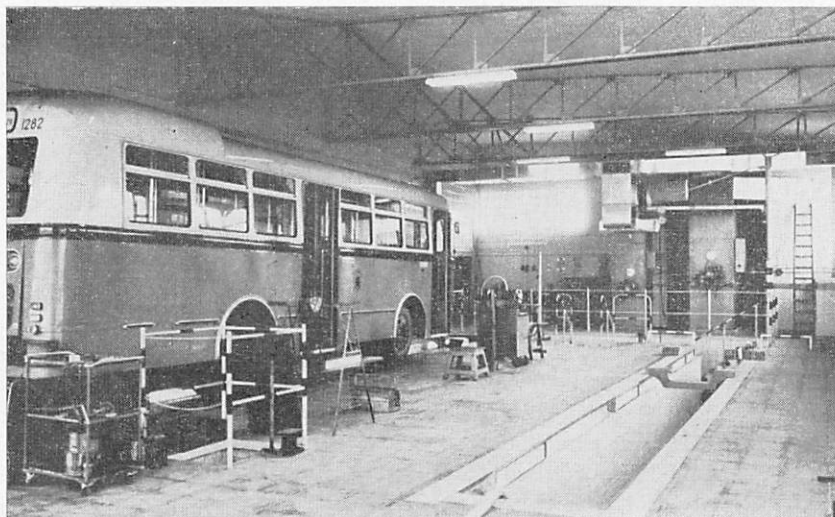
Anderzijds beschikte het personeel niet over sociale installaties, het onderhoud had plaats in primitieve voorwaarden en het magazijn kon niet op



De woning van de stelplaatsoverste met achteraan het bureel toegankelijk voor het publiek.

een behoorlijke wijze worden ingericht.

Al deze factoren samen gaven aanleiding tot het bouwen van een eigen stelplaats te Aalst of omgeving. Gedurende bijna twee jaar zochten onze technische diensten een geschikte plaats. Men heeft het ideale terrein niet gevonden daar ofwel de eigenaars weigerden te verkopen ofwel omdat de urbanisatie geen bouwtoelating verleende. Eindelijk besloot de N.M. V.B. een nijverheidsterrein aan te kopen te Hofstade in de nabijheid van de gekanalizeerde Dender en op een tweetal kilometer van Aalst gelegen. Het is een opgehoogd en vochtig stuk grond.



Een gezicht in de onderhoudswerkplaats.

Het feit dat de C.B.R. (Compagnie Belge de Bétons) onze buur is, vergemakkelijkte de werkzaamheden. Inderdaad, zodra men een onvoldoende stevige grondlaag bereikte, kwam van de naburige werf een betonwagen, die in de gaten de vereiste hoeveelheid beton goot. Het bouwterrein werd aldus bezaaid met betonpalen; het resultaat was zeer bevredigend zodat men spoedig een aanvang kon nemen met de bouwwerken.

Daar het woonhuis geen kelders heeft, waren hier geen problemen doch voor het graven van twee schouwputten in de herstelwerkplaats zagen onze technische diensten zich verplicht in de onvaste grond een soort omhulsel in beton te bouwen; thans zijn de schouwputten volledig droog en kunnen als voorbeeld dienen in hun genre.

De parkeerplaatsen voor autobussen, voorzien van leidingen voor de warme lucht beslaan de ganse lengte van het terrein t.w. 100 m.; eenen-

twintig voertuigen kunnen verwarmd worden. Het gebouw, bevattende een onderhoudswerkplaats en de sociale installaties, werd opgericht te midden van de parking.

Het werkhuis.

Zeer gemakkelijk kunnen de twee in het wit geschilderde deuren, die toegang verlenen tot het werkhuis, gekipt worden. Twee autobussen staan boven de schouwputten, waarin wij twee plooibare, metalen darmen bemerken, die verbonden zijn met een opening in de wand van de schouwputten en waardoor zich, tijdens het proefdraaien van de motors, de ont-

De sociale installaties.

Een deur, aan het einde van de werkplaats, geeft toegang tot de sociale installaties; eerst een goed verlichte wachtzaal met aan de muur twee grote berichtenborden, nadien een grote slaapzaal met twaalf bedden. De individuele kasten, in het midden, zijn klein maar voldoende en wij bemerken eveneens een elektrische radiator voor het verwarmen van water en koffie. Wij treffen er eveneens twee andere onvermijdelijke voorwerpen aan, die echter nog niet gemoderniseerd werden. Tegen de muur een zwart bord met de uren waarop de verscheidene « gasten » moeten gewekt worden; wij lezen 4 u. 30, 5 u. 15 enz. en op een kast een eenvoudige maar stevige wekker, waarvan het effect niet op zich laat wachten.

Teruggekeerd in de werkplaats wordt onze belangstelling gewekt door lichte metalen dwarsbalken; dat ijzeren gestel heeft het leggen van een verlaagde zoldering toegelaten bestaande uit isolerende platen, die het verlies van warmte vermijden.

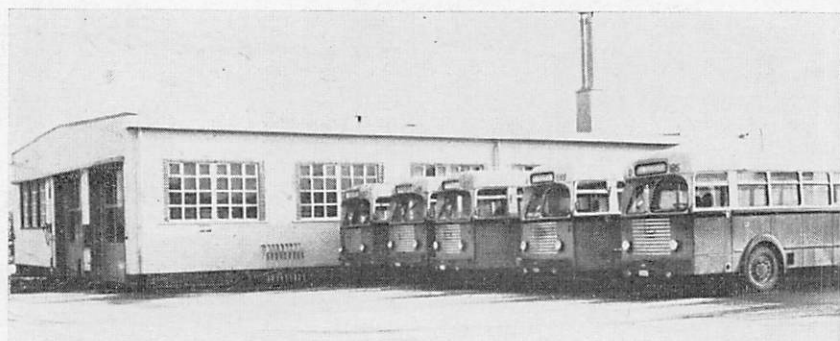
De woning.

Bij het verlaten van het werkhuis begeven wij ons naar de woning, gebouwd langs een nieuwe straatweg en waaromheen ruimten voorzien zijn voor beplantingen. Binnen is de schikking zeer goed opgevat; het gelijkvloers bevat een goed georiënteerde « living », een aangename en praktische keuken en een bergplaats. Op de verdieping zijn drie slaapkamers en een ingerichte badkamer.

Er werd iets eenvoudigs maar degelijks van gemaakt volgens de huidige opvattingen want er is een oneindig verschil tussen de bouwkundige begrippen van 1890-1900 en deze van de architecten van 1965.

De automatische wasinstallatie.

In de nabijheid van de woning werd een automatische wasinstallatie voor autobussen gebouwd. De wan-



De autobussen worden in openlucht geparkeerd langs beide zijden van het werkhuis.

den van het gebouw zijn bezet met gele geëmailleerde steentjes; deze bekleding is minder kostbaar dan men denkt daar het afgekeurde stenen zijn, die niet kunnen gebruikt worden voor gevels en bijgevolg veel goedkoper zijn.

Wij bemerken ook twee pompen voor diesclocolie omgeven door een schutsel in beton.

Algemeen uitzicht.

Al de gebouwen werden in het lichtgrijs geschilderd, kleur die voortaan zal gebruikt worden voor al onze gebouwen. Deze keuze schijnt ons

zeer gelukkig.

Dat nieuw stationscomplex is in alle opzichten geslaagd en laat het beste voorzien voor de latere verwezenlijkingen.

De stelplaats van Hofstade, die op het ogenblik 36 A.B. bestuurders telt, wordt geleid door de heer Henri Van Laere terwijl in het werkhuis de heren Fr. Baetens en R. Fosselle zich bezig houden met het dagelijks onderhoud.

Ofschoon er op het ogenblik geen concrete en onmiddellijke vooruitzichten bestaan voor de verdere uitbreiding van het Aalsterse net mag er nochtans gewezen worden op de bestendige ontwikkeling van de stad zo-

dat wel mag verwacht worden dat eerlang een vierde stadslijn zou dienen in bedrijf gesteld. Verdere structuurhervormingen op het net van de N.M.B.S. zijn voor een nabije toekomst evenmin te verwachten. Nochtans is de ligging van de stelplaats van Hofstade op de lijn 57a Aalst - Dendermonde - Lokeren bepaald gunstig te noemen zodat bij een eventuele verhoging van het autobuspark het wellicht aangewezen is deze te hechten aan de stelplaats Hofstade temeer daar in de stelplaats van Hamme, vanwaar eveneens autobussen van de N.M.B.S. vertrekken, alle standplaatsen zijn ingenomen.

MOOIE LOOPBANEN



G. Delepinois
Trad in dienst in 1919 en werd op rust gesteld als el. geleider te Quaregnon.



J. Delbart
Is in dienst getreden op 1-1-12 en eindigde zijn lange loopbaan als geleider te St-Ghislain.



E. Pauwels
Begon zijn loopbaan op 22-7-17. Op rust gesteld als geschoold werkmans te Mechelen.



V. Steenberghe
Trad in dienst op 1-9-1921 en ging op rust als ontvanger te Hasselt.



A. Lebeau
In dienst getreden op 27-7-22 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Omal.



A. Mues
Begon zijn loopbaan op 26-7-20 en ging op rust bij de dienst W. te Mechelen.



L. Gunst
Is in dienst getreden op 9-12-1919 te Oostende en werd op rust gesteld als loods-ovrste.



M. Devriendt
Trad in dienst op 1-5-1921, eindigde zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Koeke-lare.



G. Heuchamps
Begon zijn loopbaan op 3-5-19 en werd als brigadier op rust gesteld te Charleroi.



L. Dhuyss
Is in dienst getreden op 1-1-1916 als ontvanger. Hij eindigde zijn loopbaan als hoofdontvanger te Verlaine.



O. Gaerdelen
Is begonnen op 13-7-23 als ontvanger te Oostende waar hij ook zijn loopbaan eindigde.



J. Lignoul
Is in dienst getreden op 1-6-20 als ontvanger te Spa. Controleur benoemd op 1-1-1945 en ging al-dus op rust.



L. Gossuin
Is begonnen op 4-12-17 en ging op rust als ontvanger te Ander-lues.



Th. Segers
Trad in dienst op 1-7-1922 als el. geleider in Het Rad waar hij zijn loopbaan eindigde.



H. Verbelen
Begon op 16-4-23 in het werkhuis van Merksem waar hij op rust ging als keurwerkman.



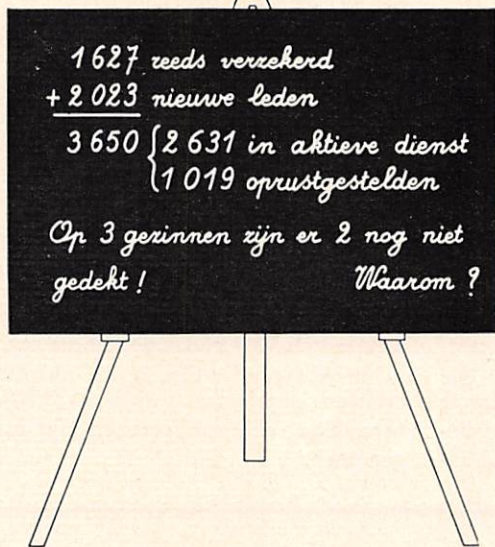
J. Bertrand
Begon als ontvanger op 25-1-1923 en werd op rust gesteld als controleur te Ander-lues.



J. Heyvaert
Trad in dienst op 22-7-1923 als el. geleider te Wemmel waar hij zijn loopbaan eindigde als ontvanger.



G. Declercq
Begon op 10-8-1923 als ontvanger te Dilbeek waar hij eveneens op rust ging.



Het Hoekje van de G. A. P.

Groepering voor Assurantie van het Personeel
Familiale Burgerlijke Verantwoordelijkheid

2023 NIEUWE LEDEN

hebben zich tussen 1 februari en 1 april 1965 aangesloten bij het kontrakt dat de familiale burgerlijke verantwoordelijkheid dekt

De inlichtingscampagne die wij onlangs voerden heeft inderdaad die massale inschrijving die onontbeerlijk was voor de instandhouding van de ons toegekende bijzondere voorwaarden, voor gevolg gehad.

Het kontrakt G.A.P./B.V. telt thans 3.650 aangesloten leden waarvan 2.631 in actieve dienst en 1.019 oprustgestelden. En de lijst is nog niet afgesloten, want er komen ons nog dagelijks inschrijvingen toe.

Zo wij ons verheugen bij de gedachte dat duizende personeelsleden thans de noodzakelijkheid van het ondernomen werk begrepen hebben, vragen wij ons nochtans met een zekere ongerustheid af welke het lot zal zijn van de talrijke andere gezinnen die het voordeel van deze sociale maatregel nog niet genieten waarvan de noodzakelijkheid niet meer hoeft bewezen.

Wat is de oorzaak daarvan? Onbezorgdheid, geringschatting van het risico of gewoonweg een voorbijgaande nalatigheid?

Het laat geen twijfel dat vele mensen die met goede bedoelingen aandachtig het bericht gelezen en de draagwijdte ervan gewaardeerd hebben, niet onmiddellijk een beslissing hebben genomen omdat ze verkiezen nadien eens rustig over de kwestie na te denken. Ongelukkig, eens de zaak uitgesteld, geraakt ze dikwijls in de vergetelhoek.

En U, Mevrouw, en U, Mijnheer, zijt U niet tussen deze personen?

Opgelet, deze vergetelheid zou U duur kunnen kosten, moest U zelf of een van de uwen ondertussen een zwaar ongeval veroorzaken?

Eén raad! Herneem onmiddellijk het bericht van 25 januari 1965 en het artikel van het laatste nummer van « Onze Buurtspoorwegen », herlees ze met aandacht, want het gaat hier werkelijk om uw eigen belang, zelfs indien U geen kinderen hebt of ongehuwd zijt. Verstuur nog heden uw inschrijving opdat U nog de voordelen van het kontrakt zoudt kunnen genieten met ingang van de 1ste van de volgende maand.

Stel niet uit tot morgen zo U er voordeel bij hebt vandaag te handelen.