

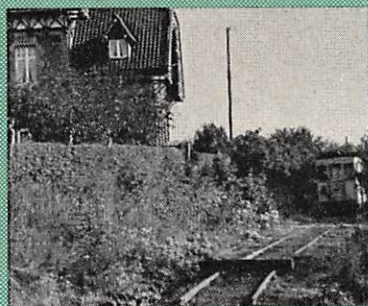
onze buurtspoorwegen



N. 131

NOVEMBER - DECEMBER 1967

22ste JAARGANG



De woning van de stelplaats-overste te Nijvel op het ogenblik dat het spoor, vóór het bureau, wordt opgebroken. Leest de bijdrage op blz. 3.



Het verhandelen van goederen-wagons te Merksem-IJskelder wordt voortaan verzekerd door de N.M.B.S. Onze locomotieven waren van het type 30 T. Zie blz. 5.



Op het einde van de vorige eeuw was er maar weinig volk bij de aankomst van een stoomtram aan het station van Bergen. Zie blz. 7.

Wij wensen van harte
aan onze lezers
en vrienden



een voorspoedig
en
vreugdevol
Nieuwjaar

Onze Buurtspoorwegen

ONZE BUURTSPOORWEGEN

Tweemaandelijks tijdschrift uitgegeven door de
N.M.V.B.

Redactie : Wetenschapsstraat 14, Brussel 4
Telefoon : 11.59.90 — Post : 335 — P.R. 32.27



Aangesloten bij
de Belgisch-Luxemburgse Vereniging
van de Ondernemingspers

Onze Voorpagina :

De place Saint-Lambert, te Luik, is het verste penetratiepunt van talrijke autobuslijnen van de Buurtspoorwegen evenals van deze van de S.T.I.L.; wij hebben er vertrekpunten op verschillende plaatsen waar agenten reiskaarten verkopen, hetzij in de rijtuigen, hetzij aan de midden-deur ten einde het instappen van de reizigers te bespoedigen.

Sinds 23-12-1961 rijden er geen buurttrams meer in Luik en de laatste Luikse trams (Luik-Seraing) werden op 3 november vervangen door autobussen.

ONS VILLA-STATION VAN NIJVEL VERDWIJNT (1907-1967)

Nijvel, voorspoedig nijverheidscentrum

Op het einde van de laatste wereldoorlog telde Nijvel 465 vernielde woningen en verouderde ondernemingen, in die mate, dat de economische overleving van de stad bedreigd was. Een tiental jaren later was de stad wederopgebouwd maar de werkgelegenheden verminderden meer en meer.

De gemeentelijke autoriteiten besloten zelf de hand aan de ploeg te slaan en vormden een vastgeraden team om de hoofdplaats van Waals Brabant er bovenop te brengen. Zij werkten een plan uit voor de aanleg van een industriezone van 74 hec. en dat onder meer het vroegere militair vliegveld, gelegen langs de steenweg naar Namen, zou bevatten. Het schepencollege lanceerde een prospectiecampagne, die als eerste resultaat had het oprichten van de fabriek DEXION, die werkgelegenheid biedt aan een veertigtal personen.

Gedurende vier jaar heeft deze politiek vruchten afgeworpen; nu nog koopt de stad, gronden op en verzekert de infrastructuur t.w. de tweede rangswegen, het riolenstelsel en verscheidene andere uitrustingen voor drijfkracht en verlichting.

Alzo installeerden zich te Nijvel een fabriek voor tele-apparaten, fabrieken voor regenkleedij, voor publiciteitsmaterieel op doek, voor bandopnemers, werkplaatsen voor het behandelen van lijnwaad waarvoor het Leiewater niet meer nodig is en zoveel anderen.

In het algemeen zijn deze ondernemingen niet zeer groot; zij beslaan 2 tot 4 hectaren en tellen 50 tot 200 werknemers en het voornaamste voor de stad is dat ze er blijven en voorspoed brengen.

Vroeger werd de ligging van een stad, gelegen langs een stroom beschouwd als beslissend; thans heeft deze ligging een beperkt belang en het is voordeliger, zoals Nijvel, bulldozers te bezitten en zelf toegangswegen aan te leggen.

De nevenstaande foto is de afdruk van een prentbriefkaart, die het buurtspoorwegstation van Nijvel toont, waarvan de bouw voltooid was in 1907 en waarover wij gesproken hebben in het nummer 69 van « Onze Buurtspoorwegen » (augustus-september 1957).

Dat villa-station zal spoedig gesloopt worden; het zal dus zestig jaar bestaan hebben.

Daar de SHAPE zich te Casteau installeert, moet er dringend een aanvang gemaakt worden met de autosnelweg Brussel - Bergen - Parijs en is er een aftakking voorzien van Nijvel naar de autosnelweg langs Ophain en die moet passeren... door het bureel van de buurtspoorwegen.

Alles moet zeer snel gaan; alzo hebben de heer Directeur-Generaal en twee hoge ambtenaren zich ter plaatse begeven om de ligging van een nieuw terrein te onderzoeken palend aan de ingang van de stelplaats en waar een nieuw bureel en een woning moet gebouwd worden.

Ten slotte ligt Nijvel in de nabijheid van belangrijke steden enerzijds op 20 minuten per trein en op 30 minuten per wagen van Brussel en anderzijds van het bekken van Charleroi en La Louvière, ze is eveneens goed gelegen om te genieten van de uittocht van de bevolking uit de centra. De stad bezit eveneens een uitstekend net van scholen en de schoolbevolking overtreft op het ogenblik de 9.000 leerlingen.

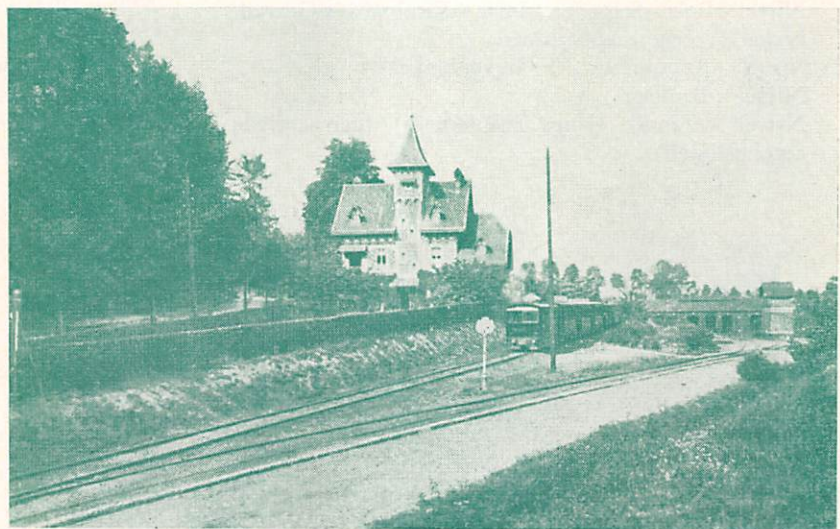
Zoals wij zullen zien is Nijvel een belangrijk knooppunt van autobuslijnen geworden maar de bevolking uit de omliggende gemeenten is zeer landelijk en verplaatst zich slechts op de marktdagen terwijl de werklieden 's morgens vertrekken en 's avonds terugkeren wat niet toelaat gunstige ontvangsten-kilometer te verwezenlijken terwijl wij grote diensten bewijzen aan de bevolking.

*
**

Wij beschreven reeds, in vorige artikels gewijd aan de streek van Nijvel, de periode van de stoomtrams en de spoorautodiensten. Thans belichten wij een meer ingewikkelde situatie ontstaan door de restructuuratie en de overname, in 1959 van de autobuslijnen van de N.M.B.S.

Het dient gezegd dat het net van Nijvel exploitatievoorwaarden verenigt, die zelden tegelijkertijd voorkomen en die als thesis zouden kunnen dienen voor een student in economische wetenschappen om de verbaasende ingewikkeldheid van de exploitatiewijzen, ontstaan door de strikte toepassing van de wetgeving op het gebied van gemeenschappelijk vervoer per autobus.

Op het ogenblik exploiteert de N.M.V.B., in eigen beheer, per autobus een reeks lijnen, die van elkaar verschillen naar gelang zij vergund werden als spoorlijnen of waarvoor later een machtiging werd verleend als autobuslijn.



In 1968 zal de omgeving geheel gewijzigd zijn zoals wij reeds gedeeltelijk konden vaststellen bij het betreden van

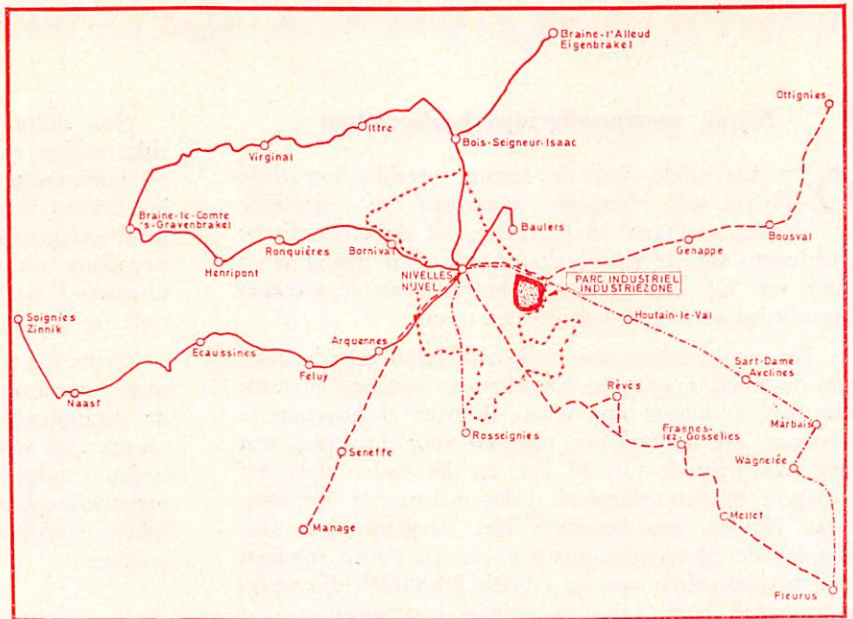
de grote koer van de stelplaats waar in de tijd van de stoom verscheidene sporen lagen en die thans geplaveid is.

Het nevenstaand plan geeft enkel de huidige toestand weer.

- in eigen beheer door de N.M.V.B. geëxploiteerde lijnen.
- . . . door onze pachter geëxploiteerde lijn.
- - - lijnen door ons geëxploiteerd voor rekening van de N.M.B.S.

De bediening van de industriezone van Nijvel.

Zoals men op de nevenstaande kaart bemerkt, bedienen de rijtuigen van de lijn Nijvel - Ottignies en van Nijvel - Fleurus, langs Sart-Dame-Avelines, de industriezone en dringen door op de zijlanen, dank zij de uitbreidingen van de diensten en de bijzondere diensten voor de werkhuzen, die in drie ploegen werken.



Inderdaad in 1900 bekam de Nationale Maatschappij de vergunning voor een spoorlijn, gekend onder de naam :

Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Rebecq - Rognon - 's Gravenbrakel; in 1907 kende men een uitbreiding : Hennuyères (Planoit) - Rebecq - Rognon. De exploitatie werd verzekerd met stoomtrams later met spoorauto's (1934).

Na de oorlog, tijdens verscheidene structuurhervormingen, kenden wij sinds 21-1-1949 de exploitatie, door een pachter, van de autobuslijn Nijvel - 's Gravenbrakel - Virginal, nadien de exploitatie door de Buurtspoorwegen, van Nijvel - Eigenbrakel - Virginal, in 1959, en de volledige overname door de N.M.V.B. van deze grote lus op 18-9-1961.

Van dezelfde dag dateert de exploitatie door de N.M.V.B. van de uitbreiding Baulers (Laid Patard) - Baulers (Gemeentehuis).

Alzo exploiteren wij nu, zelf, per autobus :

- 1) Nijvel - Bois - Seigneur - Isaac - Eigenbrakel.
Nijvel - Bois - Seigneur - Isaac - Virginal - 's Gravenbrakel (vroegere spoorlijnen).
- 2) Nijvel - Ronquières - 's Gravenbrakel.
Nijvel - Baulers.
Nijvel - Zinnik (langs Ecaussinnes) (gemachtigde autobuslijnen).

Wij exploiteren eveneens, door de zorgen van een pachter (de firma Cardona - Deltenre) een lijn waarvoor ons machtiging werd verleend. Het betreft de lijn Nijvel - Marbais - Fleurus met uitbreiding Nijvel - Rossegny waar de autobussen van de firma Cardona een fabriek bedienen.

Anderzijds zijn wij zelf pachters, voor rekening van de N.M.B.S., geworden wanneer deze in 1959 ons de exploitatie toevertrouwd van drie autobuslijnen, die zij opgericht had bij de afschaffing van de treinen op de lijnen :

- Fleurus - Nijvel langs Frasnes-lez-Gosselies en Mellet (uurregeling n° 131)
- Ottignies - Nijvel langs Genappe (n° 141a)
- Manage - Nijvel langs Senefte (n° 141).

Met deze laatste lijn bedienen wij de industriezone van Senefte.

Wanneer wij het kunnen stellen met 7 autobussen om de diensten te verzekeren op onze eigen lijnen, hebben wij 17 autobussen moeten aankopen van de N.M.B.S.

Wat de lijnen van de N.M.B.S. betreft geven onze agenten elke avond hun ontvangsten af aan de aangeestelde van deze maatschappij; wat onze Maatschappij betreft, zij wordt betaald per doorlopen kilometer



De grote geplaveide koer van de stelplaats te Nijvel.



De heer Ruelle, bewegings-overste 1ste kl.

volgens de prestaties, die haar door de N.M.B.S. worden gevraagd.

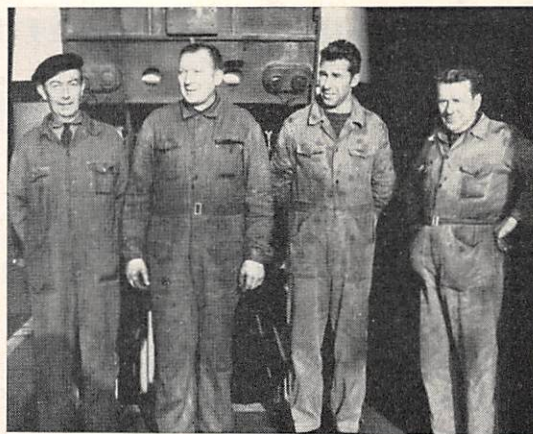
*
**

De heer Ruelle, bewegingsoverste 1ste kl., heeft sinds drie en een half jaar de leiding van de stelplaats en de autobusbergplaats van Nijvel; voordien was hij stelplaats-overste te Chastre. Hij wordt geholpen door de heer A. Leclercq, klerk, en door controleur Baes en anderzijds werd controleur Servais belast met de opleiding van de agenten.

De heer Ruelle heeft 74 agenten onder zijn bevel waarvan zes werktuigkundigen, nodig voor het onderhoud van de 57 autobussen (huidige toestand); tussen deze werktuigkundigen zijn er die 's morgens en 's avonds sommige diensten op de rijtuigen verzekeren en bij hun terugkeer de Engelse sleutel hanteren.

19-1-1959, dag waarop de N.M.V.B. de exploitatie overnam van de autobuslijnen van de N.M.B.S., bracht een ganse verandering teweeg in het leven van de stelplaats van Nijvel.

Het buurtspoorwegpersoneel kreeg het gezelschap van een zestigtal agenten van de N.M.B.S. Alles werd in het werk gesteld opdat deze integratie zonder hinder zou verlopen en na een soms delicate periode, waarin men elkaar wederzijds moest leren kennen, het vertrouwen winnen, zich op de hoogte stellen van de werkwijzen, die niet steeds dezelfde waren dan de oude,



Een ploeg werktuigkundigen. Van links naar rechts: P. Marits, V. Deridder, R. Vanthiegem en M. Lejeune.

voelden allen zich geleidelijk thuis in de nieuwe familie. Voegen wij er aan toe dat gezien de industriële voorspoed van Nijvel weinig agenten de stad zelf bewonen wat uitlegt waarom een dertigtal private voertuigen de parking vullen, voorbehouden aan de agenten.

Een gelukkige omstandigheid laat ons toe de leden van de ploeg n. 3 van Brabant (beweging en werkhuis) geluk te wensen daar zij de kaap der DUIZEND dagen zonder ongeval hebben overschreden. Deze gebeurtenis werd gevierd op 10 december tijdens een familiaalfeest, waarop wij terugkomen.

INDIEN U WENST UW VERZAMELING « ONZE BUURTSPOORWEGEN » TE LATEN INBINDEN.

In 1968 zal « *Onze Buurtspoorwegen* » haar 23ste jaargang ingaan. De redactie is soms aangenaam verrast te vernemen dat een of ander agent een belangrijke verzameling bezit van ons personeelsblad.

Onlangs hebben wij voor een agent van de Groep Luik een verzameling van ons tijdschrift laten inbinden.

jaren 1946 tot 1951 (dus met de nummers van groot formaat)

jaren 1952 tot 1957

jaren 1958 tot 1963

De inbinder vroeg 260 fr voor de drie boekdelen en de verzending gebeurde kosteloos.

De agenten, die :

1. de ontbrekende nummers van hun verzameling verlangen;
2. wensen dat deze per boekdeel van zes jaar wordt ingebonden, worden verzocht zich tot de Redactie te wenden, die haar alle nodige inlichtingen op dat gebied zal bezorgen.

OP DE T. T. A.

De oude buurtspoorlijn Erezée-Amonines-Dochamps, geëxploiteerd door de leden van de p.v.b.a. « *Tramway Touristique de l'Aisne* », heeft, dank zij een goede zomer, een uitstekend seizoen gekend dat voldoende gaf op het gebied van het aantal reizigers; de ontvangsten laten toe een deel van de nog noodzakelijk uit te voeren werken aan te vangen. Verscheidene maatschappijen en groepen hadden reizen of rijtuigen voorbehouden voor hun leden.



De bijgaande foto werd genomen op de dag dat de leden van een Leuvense motoclub een bezoek brachten. Talrijke deelnemers hadden een kostuum gehuurd uit de periode 1900.

wegen. Voor de stelplaats Merksem-IJskelder werd deze toelating nu uitsluitend verstrekt, door tussenkomst van de buurtspoorwegen.

Het station van Merksem-IJskelder was, benevens een privaat station N.M.B.S., tevens ook een gewoon buurtspoorwegstation voor goederenvervoer met overslag of in binnendienst. Deze is reeds enkele jaren verdwenen, wegens de afschaffing van het goederenvervoer op onze lijnen, die uitgingen van dit station.

De overname en de exploitatie door de N.M.V.B. van het eigenlijke nijverheidsspoor dateert van 28 september 1903. Het behoorde voorheen tot de « Société anonyme des établissements industriels et commerciaux de Merksem » en verbond het privaat station met het vormingsstation aan de dokken te Merksem en had een lengte van 2 km 102.

Een bijzondere wijziging voor dit nijverheidsspoor dateert van 1926, wanneer een sporencomplex, toebehorend aan de gemeente Merksem werd verkocht aan de N.M.B.S. (Gemeenteraadzitting van 13 april 1926).

Het nijverheidsspoor, dat door het privaat station bediend wordt, strekt zich uit langs het Albertkanaal en de



Gefotografeerd op zijn laatste werkdag trekt de stoommachine 819 met veel rookontwikkeling, een sliert wagens van de N.M.B.S. (Foto Fr. Keutgens).

nijverheidsdokken van Merksem op het grondgebied der gemeenten Merksem en Schoten. Het telt 33 aangesloten firma's, die een eigen verbindingsspoor bezitten, en 21 toegelatenen, d.w.z. bedrijven, die toelating bekomen hebben om het privaat station te benutten. Deze laatste lossen en laden, hetzij op de algemene losplaats, hetzij op het verbindingsspoor

van een aangeslotene. De algemene losplaats is gelegen even buiten de uitrit van station IJskelder, vóór de viadukt van de Fr. Menneslaan. Gemeten vanaf de oorsprong van de sporen van het privaat station, heeft het hoofdspoor een lengte van 4 km 135, waarvan 2 km 720 eigendom waren van de N.M.V.B. De overige behoren toe aan 2 private firma's.

Het privaat station van Merksem-IJskelder is sinds de maand mei 1966 geleidelijk verdwenen en heeft de plaats moeten ruimen voor de E 3 - werken. Het verbindingsspoor met het groot spoor is eveneens verlegd geworden en is thans aangesloten met het sporencomplex gelegen aan het Straatsburgdok.

(1) *Een van de voornaamste redenen waarom de N.M.V.B. zich van deze lijn onttreedde was het feit dat het steeds moeilijker werd de herstellingen aan het materieel uit te voeren.*



Deze foto werd door de heer Fr. Keutgens genomen op de eerste dag van de exploitatie met diesel-loco's van de N.M.B.S.

Henegouwen

Op 14 november nam een belangrijke afvaardiging van de gewestelijke directie en van agenten uit het Doornikse deel aan de begrafenis van de heer Carl Jeannelle, dienstchef 1ste kl. Weg en Werken.

De heer Jeannelle overleed in de leeftijd van 51 jaar ten gevolge een heilkundig ingrijpen. Hij trad in dienst

bij de N.M.V.B. op 1 februari 1945 als operateur maar werd spoedig bevorderd tot meekundig schatter. Hij werd dienstchef 1ste kl. benoemd in januari 1964.

Gehecht aan de directie van Bergen hield hij zich de laatste jaren bezig met de liquidatie van de afgeschafte lijnen en de onderhandelingen over de verkoop van terreinen.

Zijn bevoegdheid en zijn goede inborst bezorgden hem de achting van zijn collega's en van de talrijke personen met wie hij moest handelen.

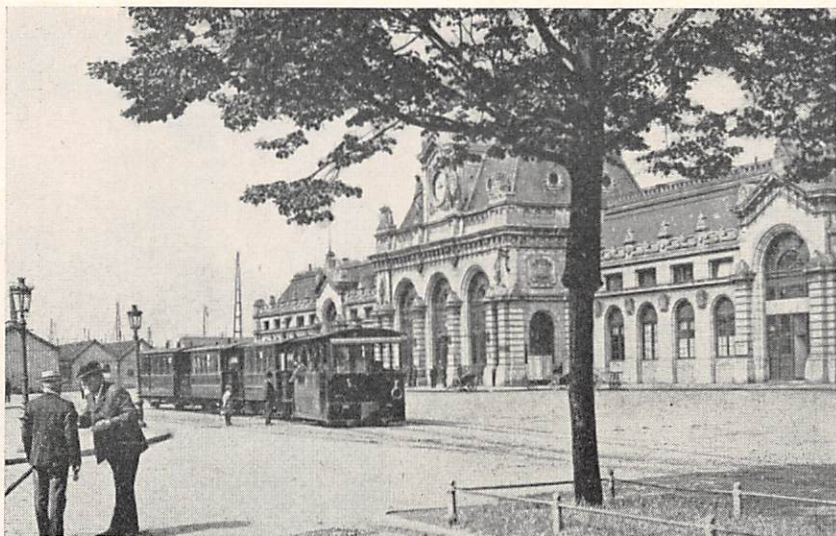
VOETBAL

De sportclub van La Louvière organiseert een voetbaltornooi voorbehouden aan de ploegen van de Buurtspoorwegen.

De belangstellende clubs worden verzocht zich zo spoedig mogelijk in verbinding te stellen met de heer Robert Reymen, 8, avenue des Acacias, te Houdeng-Ameries. Het reglement en de voorwaarden worden op verzoek toegezonden.

Hoofdvoorwaarde: Aangesloten zijn bij de Belgische Voetbalbond.

Tachtig jaar geleden doorkruiste het eerste buurtspoorweg- konvooi Bergen



Een stoomtram voor het station van Bergen in het begin van deze eeuw.
(Archieven N.M.V.B.)

Het is een gemeenplaats geworden te zeggen dat het dagelijks leven tijdens de laatste honderd jaar meer veranderd is dan in de loop van de tien voorgaande eeuwen. Inderdaad, in 1887, moest de stad Bergen het voor haar stedelijk vervoer nog stellen met de paardetractie en een proeftijd van drie maand met paardetrans werd gedaan tussen Bergen en Jemappes. Niettemin werd het voorstel van het stadsbestuur, om tramlijnen aan te leggen in de stad, door de bevolking met wantrouwen onthaald en de Academie voor Geneeskunde legde allerlei misdaden ten laste van de rook van de trams.

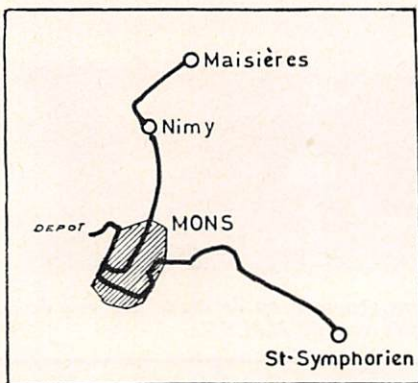
Deze bijzonderheden en ook deze die wij verder aanhalen, werden ontleend aan een artikel van Jean Borzée voor een tiental jaren verschenen in het dagblad « *La Province* » van Bergen.

Zonder veel omhaal werd, op 17 december 1887, de lijn Maisières - Nimy - Bergen - St.-Symphorien gedeeltelijk in gebruik genomen. Op die datum, rond 6 uur 's morgens, doorkruiste een machine, beschreven als een vierkant en gedrochtelijk tuig, groen en rokend, met veel lawaai de place Léopold te Bergen in de richting van Nimy.

Enkele dagen later, op 23 december 1887, werd het baanvak Nimy - Maisières voor het publiek geopend. In het begin was de openbare mening niet erg gunstig voor de tram, sommigen spraken van de mogelijkheid van scheuren in de muren van de belendende huizen, de dames vrees-

den voor schade aan hun kledij door de gloeiende sintels en de voerders van een gespan waren bang dat hun paarden op hol zouden slaan.

De « nieuwe » uitvinding zou nochtans niet lang de grote massa afschrikken daar een plaatselijk dagblad vermeldde dat de volgende zondag, in volle winter, een groot aantal reizigers in het konvooi plaats nam voor een eerste en avontuurlijke uitstap en men zegde reeds dat de tram de « zondagexodus naar buiten » zou bevorderen.



De lijn Maisières - Nimy - Bergen - St.-Symphorien werd gesplitst in twee onderscheiden diensten. De kortste van de twee, Bergen - Maisières (5.950 m) bevatte 19 haltes en de rittijd duurde 24 minuten. De vertrekken waren niet zeer talrijk. Vanuit Bergen waren er afdritten om 7.45 u. - 10.20 u. - 13.50 u. - 17.30 u. en 20.50 u.

Thans zijn de vertrekken zeker veel talrijker en op het eerste gezicht zou men denken dat tachtig jaar technische vooruitgang de reisduur slechts weinig heeft verminderd; inderdaad indien men 24 minuten nodig had in 1887 van Bergen naar Maisières, deed de tram het, vóór tien jaar, in 17 minuten, niettemin een winst van 7 minuten op 24 wat gelijk is aan 30 %. Over een veel lagere afstand wordt dat indrukwekkend. Thans verplicht het druk wegverkeer onze autobussen het traject af te leggen in 19 minuten.

De tweede in dienst gestelde lijn, Bergen - St.-Symphorien, werd het begin van de stoomlijn, nadien de elektrische lijn, Bergen - Binche - Anderlues - Charleroi maar in die tijd was dat eerste baanvak niet beter bediend dan Bergen - Maisières. Nochtans bij een vergelijking van de dienstregeling van 1887 met deze, die thans in voege is op de elektrische lijn Bergen - Charleroi, stelt men vast dat er slechts een tijdswinst van 12 minuten is op de stoomtram van onze grootouders (1).

De journalist van « *La Province* », na eerst gewezen te hebben op de verbetering aangebracht door de bogiestellen en de luchtrem, noteert vervolgens dat deze vooruitgang de af-

(1) Waar in 1887 de rittijd 30 minuten bedroeg, werd hij in 1967 teruggebracht tot 19 minuten wat nog een winst vertegenwoordigt van 40 % niettegenstaande de drukte van het wegverkeer.

schaffing voor gevolg had van de bediening van stoker en remmer. « Een enkele » schrijft hij « heeft het overleefd, de ontvanger, die nog steeds door de rijtuigen wandelt, zijn geldtas op de buik, en de traditionele oproep richtend tot de reizigers : « Iedereen bediend ! ». Dat was nog zo een tiental jaren geleden maar niet meer voor de autobussen van de lijn Bergen - Nimy - Casteau - Soignies, die thans Maisières aandoen en die bediend worden door één man (ontvanger-bestuurder) terwijl op de motorrijtuigen van de lijn Bergen - Charleroi, die langs St-Symphorien rijden, de ontvanger gezeten is.



Brabant

VERJAARDAG VAN DE WAPENSTILSTAND

De plechtigheid naar aanleiding van de herdenking van de Wapenstilstand, stond dit jaar in het teken van de burgerzin aan de N.M.V.B. tijdens de tweede wereldoorlog. Op enkele maanden van zijn opruststelling, was het de laatste maal dat de heer Cuvelier, directeur, de plechtigheid voorzat.

De heer JANSSENS, e.a. inspecteur, maakte van deze gelegenheid gebruik om een roerende hulde te brengen aan de weerstander, die zijn Groepsoverste was en om hem te danken voor de burgergeest waarvan hij steeds blijk heeft gegeven in de meest kritieke momenten in oorlogstijd en meestal op risico van zijn persoonlijke veiligheid, burgergeest die hij trouwens heeft weten over te dragen op vele anderen, die hem nu nog op deze plechtigheid omringden.

De Last Post uit vier klaroenen riep bij de aanwezigen de herinnering op van de landgenoten, die het leven lieten ingevolge oorlogsfeiten en in 't bijzonder van de drie agenten van de groep wier naam is gebeiteld in de herdenkingsplaat op het gebouw van de Eloystraat. Talrijk waren de personeelsafvaardigingen, die tot slot

van de plechtigheid bloemen kwamen neerleggen aan de voet van het gedenkteken.

OPRUSTSTELLING VAN DE HEER JANSSENS HENRI

Oktober van dit jaar zag het einde van de meer dan 47 jaar lange loopbaan van de Heer Henri JANSSENS, Diensthoofd 1e klas van de diensten Boekhouding & Personeel van de Groep Brabant.

Spijtig genoeg werd de oprustgaande de laatste weken van zijn ambtstermijn door ziekte getroffen — hij die we zo weinig afwezig hebben geweten —, en juist nu dat iedereen zich klaarmaakte



De heer Henri Janssens.

om hem ter gelegenheid van zijn opruststelling te huldigen en te vieren. Zo de officiële plechtigheid dus noodgedwongen diende achterwege te blijven, toch hebben onze sympathiebetuigingen

hem bereikt onder vorm van een waardevol afscheidsgeschenk dat hem door een afvaardiging aan huis werd overhandigd.

Het spreekt vanzelf dat over een zo lange carrière de Heer JANSSENS H. getuige is geweest van de zo grondige als snel voortschrijdende evolutie van de N.M.V.B., niet alleen wat het vervoer zelf betreft, maar ook op het gebied der maatschappelijke toestanden. Het gebeurde wel eens dat hij vertelde over de werkvoorwaarden op het ogenblik dat hij in de dienst van de N.M.V.B. trad, in september 1920, als klerk in de stelpplaats Grimbergen, zijn geboortestreek.

In januari 1938 werd de Heer JANSSENS bevorderd tot klerk 1e kl. en naar het groepsbestuur geroepen, waar hij onmiddellijk de leiding kreeg van de dienst Abonnementen waaraan nadien ook de « Ontvangsten » werden toegevoegd. Hier werd hij achtereenvolgens bevorderd tot eerst-aanwezend klerk in 1945, tot dienstoverste 2e kl. in 1953 en tot dientoverste in 1959, nadat hem ook de leiding van de dienst Personeel was toevertrouwd. In 1961 tenslotte, naar aanleiding van de opruststelling van de heer VAN SINA, dienstoverste 1e kl. der Boekhouding, verwierf hij deze graad en meteen ook de verantwoordelijkheid over deze dienst.

Dat de N.M.V.B. de heer JANSSENS Henri nauw aan het hart lag moge blijken uit het feit dat hij in zijn vrije tijd en zo maar, voor het plezier en tot steeds nauwere kennismaking, tram of bus opstapte en zich liet meevoeren tot in de kleinste hoekjes van haar net.

Aan vrije tijd zal het hem nu niet meer ontbreken en zo zijn gezondheid het toelaat zullen waarschijnlijk nog vele agenten zijn vriendelijke groet kunnen beantwoorden ergens aan het eindpunt van een lijn.

Wij wensen hem van harte nog vele jaren en... kilometers toe.

**BESTUURDERS, vermindert op gladde wegen, de snelheid van uw voertuig
Vermijdt plots te remmen. Drijft uw snelheid geleidelijk op**

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN ONZE EXPLOITATIEGROEPEN

GEBORTEN

ANTWERPEN

Ivan bij de h. AERTS Jozef (St-Katelijne-Waver).
Patrick bij de h. VAN DEN BERGH François (Deurne).
Christine bij de h. HENDRICKX Carolus (Langdorp).
Paul bij de h. JANSSEN Lodewijk (Oostmalle).
Jan bij de h. TEUNKENS Frans (Oud-Turnhout).

OOST-VLAANDEREN

Gunther bij de h. DE POORTER Georges (St-Amandsberg).
Ivan bij de h. SMET Gustaaf (Hamme).
Willem bij de h. DROESBEKE Marcel (Erpe).
Jurgen bij de h. DE MUYNCK Aureel (Lochristi).

HENEGOUWEN

Eric bij de h. HANCART Robert (Châtelet).
Patricia bij de h. LIERMAN Jean-Marie (Landelies).
Chantal bij de h. SEGHIN Michel (Trazegnies).
Catherine bij de h. FIEVET Henri (Gozée).
Marie-Line bij de h. NOULLEZ Michel (Gosselies).
Albert bij de h. CODDE Albert (Anderlues).
Marie-Ange bij de h. VERGALEN Michel (Forchies).
Dominique bij de h. CALLENS Etienne (Jumet).
Christian bij de h. KOECKX Victor (Gosselies).
Eric bij de h. CHARLIER Jean (Mont-s.-Marchienne).
Isabelle bij de h. DEGRAIVE Claude (Anderlues).

NAMEN - LUXEMBURG

Peter bij de h. FOURRIER Christian (Flawinne).
Benedicte bij de h. MARCHAL Serge (Tongrines).

BRABANT

Bruno bij de h. WAUTERS Michel (Buizingen).
Jean-Marc bij de h. PHILIPPE Freddy (Gembloers).
Werner bij de h. KEUTGENS Eric (Antwerpen).
Eddy bij de h. STERCKX Roger (Herfelingen).
Erwin bij de h. COEKAERTS Willy (Tielt - Br.).

LIMBURG

Patrick bij de h. BOONEN Jan (Reppel).
Dirk bij de h. VANOPPEN Leopold (Kuringen).
Johan bij de h. BEKKERS Jaak (Elen).
Patricia bij de h. ELSEN Henri (Koersel).
Ronald bij de h. GODEYNE Noël (Genk).
Ingrid bij de h. VAN BROEKHOVEN Jozef (Tessenderlo).
Linda bij de h. LUYTEN Ferdinand (Schaffen).
Herman bij de h. VANKEVELAER Jan (Opitter).
Miet bij de h. COSEMANS Romain (Diepenbeek).
Marleen bij de h. VOS Henri (St-Lambrechts Herk).

LUIK

Hugo bij de h. BREPOELS René (Martenslinde).
Fabienne bij de h. LEENDERS Paul (Grivegnée).
Martine bij de h. SAUSSOY Henri (Fumal).

WEST-VLAANDEREN

Sven bij de h. VANCOILLIE Roger (Oostende).
Janique bij de h. CALLENS Odo (Bissegem).
Ann bij de h. DEPREZ Fernand (Stene).
Myriam bij de h. LONCKE Arnold (Oostende).
Thierry bij de h. VERFAILLIE Michel (Moeskroen).
Jan bij de h. CALLEWAERT Noël (Bissegem).
Dirk bij de h. BONJE Frans (Oostende).
Ingrid bij de h. BEKAERT Michel (Diksmuide).

Talrijke kleintjes deden hun intrede in de buurtspoorwegfamilie. Wij heten hen hartelijk welkom en feliciteren de gelukkige ouders.

HUWELIJKEN

HENEGOUWEN

De h. DEBAISIEUX Claude met Mej. ADAM Hermine.

BRABANT

De h. BAUWEN Achiël met Mej. VAN ROY Maria.
De h. SEGHERS Pierre met Mej. DE HERTOOGH M.-J.
De h. BOETS P. met Mej. VAN CLEYNENBREUGEL N.

LIMBURG

De h. GOFFINGHS Roger met Mej. VANHOVE Josette.

LUIK

De h. ROSILLONG Claude met Mej. LONGREE Marcelle.
De h. SCHOUTERDEN Sylvain met Mej. ROBEYNS M.L.

WEST-VLAANDEREN

De h. BEARELLE Georges met Mej. CORNILLIE G.
De h. HOEVENAEGEL Werner met Mej. D'HONDT L.
De h. VANHAUWAERT J. met Mej. DE ZUTTER L.
De h. MOLLET Reginald met Mej. PYLYSER Arlette.
De h. VLAMINCK Albert met Mej. LYCKE Monique.

Onze hartelijke gelukwensen aan de jonggehuwden van de maanden september en oktober.

OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

Maanden september-oktober 1967

VERSMISSEN A., el. geleider	44	Antwerpen
LATHOUWERS P., brigadier	43	»
VAN GILS H., ontvanger	42	»
VAN HOVE L., ontvanger	41	»
CORNELIS L., ontvanger	41	»
CRIKEMANS C., controleur	39	»
SCHOOFS J., A.B. bestuurder	38	»
WOUTERS P., el. geleider	37	»
VERELST J.B., el. geleider	36	»
DIJCKMANS A., gesch. werkm.	35	»
VAN DER SCHOOT F., baanwerker	26	»
HEIRMAN V., gesch. werkm. 1ste kl.	40	Oost-Vlaanderen
DE NEVE K., ontvanger	35	»
JACOBS T., geleider	35	»
HERMANS C., baanwerker	40	Limburg
ROBIJNS M., brigadier	38	»
MARECHAL J., baanwerker	18	»
SLABBINCK A., dienstchef 2de kl.	42	West-Vlaanderen
LEMS G., gesch. werkm.	40	»
VAN HOLM E., A.B. bestuurder	35	»
VAN D'HUYNSLAEGER M., el. geleider	31	»
ROLAND R., hoofdontvanger	46	Brabant
WAUTERS E., half-gesch. werkm.	43	»
TENIERS R., keurwerkman	42	»
SMETS L., keurwerkman	41	»
DANLEE E., baanwerker	33	»
TRAPPENIERS J., ontvanger	33	»
LE ROY E., baanwerker	32	»
DESMET P., manoeuvre	28	»
LAEREMANS F., baanwerker	24	»
STEENS H., gesch. werkm.	41	Luik
HOYOUX L., gesch. werkm.	40	»
HOUBEN L., gesch. werkm. 1ste kl.	38	»
SKEVEE C., werkvrouw	18	»
LAMY L., A.B. bestuurder	43	Namen-Luxemb.
CHARLOTIAUX L., brigadier	42	»
DELCOMENNE J., ploegbaas	39	»
COULON G., dienstchef 2de kl.	47	Henegouwen
PAPLEUX R., ontvanger	45	»
LEGRAND R., baanwerker	40	»
DE MEYER C., el. geleider	39	»
SIMON M., gesch. werkm. 1ste kl.	34	»
DUBOIS R., machinist	31	»
POMMIER G., keurwerkman	30	»

Hoofdbestuur

Op het einde van de maand augustus gaf de heer Ohler, van de directie S, zijn ontslag. Een maand nadien was het de beurt aan de heer Billen, technische ingenieur bij de directie T.

Hulde aan de slachtoffers van de twee oorlogen

Op de vooravond van 11 november had op het Hoofdbestuur het jaarlijks huldebetoon plaats aan de slachtoffers van de twee oorlogen.

In het bijzijn van functionarissen en agenten van verscheidene directies heeft de heer Hoens, directeur-generaal, in naam van de N.M.V.B., een krans, versierd met de nationale kleuren, neergelegd. Nadien was het de beurt aan de heren Dierinckx en Van der Linden, in naam van de twee vakbonden en de heer Vanden Eede, namens de vriendenkring van de agenten van het Hoofdbestuur, om een bloemenhulde te brengen.

Volgend jaar zal het 50 jaar geleden zijn dat de wapenstilstand werd geblazen en dat de kanonnen zwegen.

Na bijna een halve eeuw is dat reeds geschiedenis.

Opdat deze slachting terzelfdertijd een les van heldhaftigheid en van onmenselijkheid zou blijven, is het wenselijk dat men zich eens per jaar bezint en dat men denkt aan de slachtoffers, die er hun leven lieten.

De heer Van Lier (Directie F) heeft de dienst verlaten om zijn hogere studies aan te vatten; wij wensen hem dat hij ze tot een goed einde brengt.

Wij vernemen het overlijden van twee oprustgestelde collega's: de heer Fromont, waarvan de naam zal verbonden blijven aan de oprichting van het rustoord van Heist en de heer Chantrenne, die de eerste mecanografische dienst leidde.

West - Vlaanderen

Op 1 september 1967 ging, na een 42 jaar lange dienstperiode, de heer Alberic Slabbinck, dienstoverste 2e kl. en Diensthoofd voor de Veiligheid, op rust bij het bereiken van de 65 jarige ouderdom. Zijn merkwaardige loopbaan die liep over de functie van ontvanger, hoofdontvanger, controleur, klerk 2e klas, opsteller en dienstoverste 2e klas, was tot het laatste werkuur gekenmerkt door een verkleefde toewijding, een sprankelende werklust en een warme gulhartigheid.

Deze hoedanigheden hebben, zowel bij zijn oversten als bij zijn collega's een grote waardering verwekt. Het was dan ook met een hartelijk huldewoord dat de heer Storms, directeur, aan de feesttafel, omringd door de bedienden uit de onmiddellijke werkring van de heer Slabbinck, hem een prachtige gegraveerde tinnen schaal als afscheidsgeschenk overhandigde.

Wij zijn ervan overtuigd de tolk te mogen zijn van al dezen die de heer Slabbinck kennen, doch de gelegenheid nog niet hadden hem te ontmoeten, om hem langs deze weg een lange en kommerloze rust toe te wensen.



De heer Slabbinck, met aan zijn rechterzijde de heer Storms, directeur, en aan zijn linkerzijde de heer Van Soye, dienstchef, omringd door zijn collega's.

CONTROLEUR SPEURNEUS

BESTURDER: Ik ben tevreden U te zien, want na deze aanrijding heb ik iet wat het hoofd verloren en zonder uw tussenkomst zou ik twee belangrijke bijzonderheden voor mijn verslag vergeten hebben.

SPEURNEUS: Ik ben blij op het gepaste ogenblik te zijn gekomen en ik kan U zeggen dat vanaf het begin van volgend jaar alle tram- en autobusbesteders in het bezit zullen gesteld worden van een bericht, dat naar ik meen «De discipline van het ongeval» zal genoemd worden en waarin ALLES zal vermeld zijn wat moet gedaan worden bij een verkeersongeval.

B.: Ge wilt zeggen: zijn voertuig dekken, eventueel de 900 opbellen...?

SP.: Zeer juist. Maar wat meer is, er werd eveneens een nieuw formulier opgemaakt dat ter beschikking zal gesteld worden van de bestuurders en dat twee luiken bevat. Het onderste kan afgescheurd worden en vermeldt de naam van de Nationale Maatschappij, het verzekeringsorganisme en het adres van de dienst, die de ongevallen beheert.

De agent heeft slechts het immatriculatienuummer van de autobus of het nummer van het motorrijtuig in te vullen en zijn eigen naam als bestuurder van het betrokken voertuig.

B.: Hij overhandigt dus dat luik, behoorlijk ingevuld, aan de tegenpartij.

SP.: Dat is juist, blijft nu nog het voornaamste luik waarop in een logische volgorde verscheidene vragen om inlichtingen voorkomen, waarvan de nauwkeurige antwoorden toelaten de ongevalsverklaring op te maken en een dossier samen te stellen.

B.: Dat zal voor eenieder oneindig veel gemakkelijker zijn.

SP.: Zeer zeker, door dat document punt voor punt in te vullen, zult ge het risico niet meer lopen inlichtingen te vergeten, die onontbeerlijk zijn voor de opstelling van een ongevalsverklaring.

En op de keerzijde van dat blad kunt ge, dank zij een geruite rechthoek een klein plan tekenen met de respectievelijke stand van de voertuigen.

Anderzijds schijnt het dat in elk voertuig een stuk krijt en een meter ter beschikking zal zijn.

B.: Ik meen dat onze taak hierdoor aanzienlijk zal vergemakkelijkt worden.

SP.: Niettemin moet de agent, zodra hij daartoe de gelegenheid heeft, de gebruikelijke ongevalsverklaring invullen.

B.: En wanneer worden wij in het bezit gesteld van dat formulier?

SP.: Waarschijnlijk in de loop van de maand januari. Maar al deze faciliteiten mogen dat gevoel van strafeloosheid, dat sommige bestuurders ondergaan aan het stuur van een zware wagen, niet versterken. Vergeet niet dat ge reizigers, in levenden lijve, vervoert, die vertrouwen hebben op U.

MOOIE LOOPBANEN



F. Maréchal
Trad in dienst te Luik op 24-5-1925. Hij werd op rust gesteld als ontvanger.



J. Tack
In dienst getreden op 24-7-1929 eindigde hij als A.B. bestuurder te Zwevezele.



L. Verbeeck
Begon zijn loopbaan op 1-10-1925. Hij ging op rust als gesch. werkm. te Mechelen.



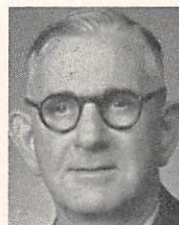
M. Dufrasne
Trad in dienst op 15-3-1921. Werd op rust gesteld als bankwerker te Eugies.



G. Vandezande
In dienst getreden op 2-2-1921 eindigde hij zijn loopbaan als hoofdontvanger te Leuven.



J. Van Ginneken
Trad in dienst op 5-1-1925. Hij ging op rust als ontvanger te Antwerpen.



V. Heirman
Trad in dienst op 6-4-1920 en ging op rust als geschoold werkm. te Destelbergen.



G. Coulon
Trad in dienst op 1-9-1920. Werd achtereenvolgens klerk 1ste kl. en e.a. klerk. Werd in 1950 bevorderd tot dienstchef 2de kl.



A. Dijckmans
Begonnen op 15-2-1926 ging hij op rust als geschoold werkm. te Merksem.



J. Schoofs
In dienst getreden op 3-6-1922 eindigde hij zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Broechem.



C. Crikemans
Trad in dienst op 13-1-1929. Controleur benoemd op 1-5-1941 ging hij met deze graad op rust te Antwerpen.



J. Delcomenne
Begonnen op 3-5-20 werd hij op rust gesteld als baanwerker te Marloie.



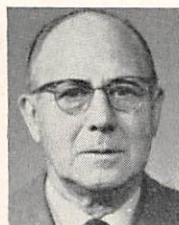
J. Van Offenweert
Trad in dienst op 2-8-1920. Hij eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Turnhout.



H. Dury
Begon zijn loopbaan op 23-12-1926. Hij werd op rust gesteld als ontvanger te Charleroi.



J.B. Cardoen
In dienst getreden op 1-8-1930 ging hij op rust als ontvanger te Dilbeek.



M. Depasse
Trad in dienst op 4-11-1932 en eindigde zijn loopbaan als geleider te Jumet.



H. Huhn
In dienst getreden op 10-3-1928 ging hij op rust als A.B. bestuurder te Eupen.



F. Poncelet
Trad in dienst op 29-7-1928 en eindigde zijn loopbaan als geleider te La Louvière.



L. Van Hove
In dienst getreden op 4-1-1920 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Turnhout.



E. Van Holm
Trad in dienst op 28-7-1925. Hij eindigde zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Knokke.



P. Lathouwers
Begonnen op 8-4-1918 eindigde hij zijn loopbaan als brigadier te Antwerpen.



K. De Neve
Begonnen op 19-3-1925 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Hofstade.



L. Cornelis
Trad in dienst op 15-5-1925 en eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Merksem.



F. Goulem
Trad in dienst op 26-11-1920. Controleur benoemd op 1-1-1945 eindigde hij in deze graad zijn loopbaan te Doornik.



C. Elst

Trad in dienst op 20-2-1922. Hij eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Antwerpen.



L. Van Damme

Begon zijn loopbaan op 21-1-1930 en ging op rust als geschoold werkmán 1ste kl. te Destelbergen.



J. Van de Leur

In dienst getreden op 13-12-1920 ging hij op rust als geschoold werkmán 1ste kl. te Merkssem.



A. Mattheys

Trad in dienst op 15-4-1926. Hij werd achtereenvolgens meestergast 2de kl. (1951) en nadien meestergast 1ste kl. (1961) te Jumet.



F. Mehaignoul

Trad in dienst op 1-11-1920. Hij eindigde zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Warzée.



A. Slabbinck

Is in dienst getreden op 1-7-1923. Hij eindigde zijn loopbaan van 44 jaar als dienstchef 2de kl. te Brugge.

EERLIJK DUURT HET LANGST

De agenten, waarvan de namen volgen, brachten geldsommen en voorwerpen van waarde binnen, gevonden tijdens de uitoefening van hun dienst.

LUIK

Stelplaats Bitsingen: Palmans L. (472 F en 110 F), Ruth (176 F), Toppets M. (40 F).

Stelplaats Bressoux: Devigne J. (416 F), Hermans M. 77 F).

Stelplaats Eupen: Darimont R. (66 F), Demonty L. (een transistor), Fuhr H., (940 F), Gazon A. (zilveren armband), Plunus R. (14 D.M.), Thiellen J. (60 D.M.), Somja A. (621 F).

Stelplaats Luik-St-Gilles: Lakaye H. (115 F), Ramakers H. (66 F), Yerna M. (169 F).

Stelplaats Omal: Claes A. (40 F), Daxhelet F. (120 F).

Stelplaats Rocourt: Hanssen A. (149 F).

Stelplaats Warzée: Beaujean S. (2.105 F), Chatelain E. (43 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Mariembourg: Bergaux L. (100 F).

Stelplaats Ermeton: Gerard J. (1.873 F).

Stelplaats Namen: Goffin G. (90 F), Chatouer L. (42 F en documenten van waarde).

Stelplaats Bouillon: Sion A. (50 F en documenten van waarde).

Stelplaats Forges: Mabilde A. (2.200 F).

Stelplaats Florenville: Dechambre R. (700 F).

Stelplaats Wellin: Olivier A. (460 F).

WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek: Danneels G. (742 F), Dewulf K. (577 F).

Stelplaats Kortrijk: Oberbergh E. (1.141 F), Demeyer M. (snaarinstrument), Deloof G. (een uurwerk).

Stelplaats Knokke: Claes (lederen tas).

LIMBURG

Stelplaats Hasselt: Voets (damesuurwerk).

Stelplaats Sint-Truiden: Duqae V. (682 F).

Stelplaats Lanaken: Vanbinckeroy M. (1.446 F).

HENEGOUWEN

Stelplaats Anderlues: Simon O. (318 F).

Stelplaats Doornik: Robin H. (200 F), Dubois R. (190 F), Cardon C. (320 F).

Stelplaats Trazegnies: Meurée R. (500 F), Wittcock A. (54 F).

Stelplaats Jumet: Wyllock P. (1.381 F), Jordens J. (100 F), Huberland W.

(28 F), Callens E. (18 F), Bolterys R. (45 F).

Stelplaats Charleroi: Degraive Cl. (14 F), Garcy G. (325 F), Schepman G. (1051 F), Remy L. (zilveren armband), Blondiau O. (zegels voor een waarde van 325 F), Paul F. (damesuurwerk), Caron H. (21 F), Lycops R. (1.120 F), Galvan R. (gouden armband), Deridder J. (20 F), Lycops R. (zilveren halsband), Moreau J. (517 F).

Stelplaats Nalinnes: Vostier A. (1.777 F).

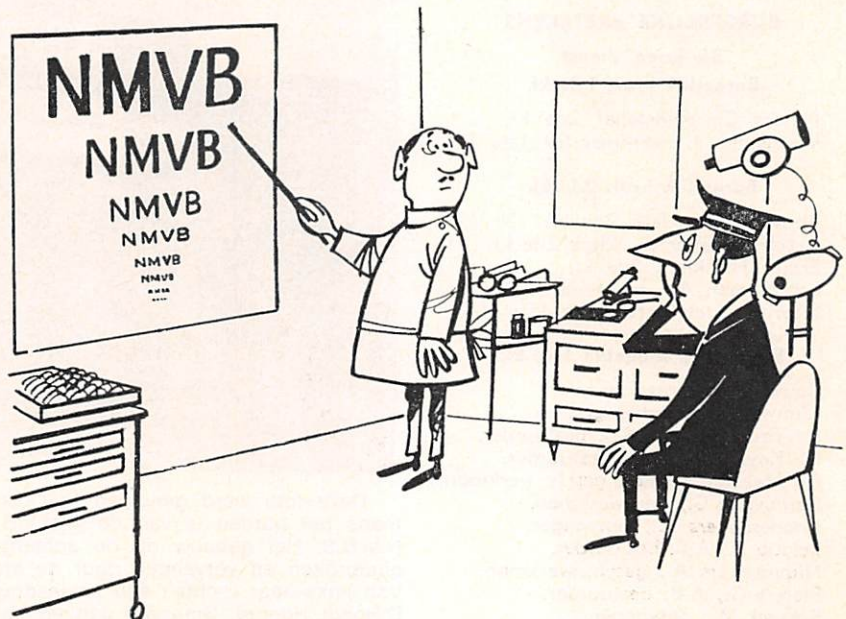
Stelplaats Anderlues: Hismans F. (1.250 F).

Stelplaats Jumet: Genart W. (16 F), Bolterys R. (20 F), Genart W. (103 F en 49 F).

Stelplaats La Louvière: Ohon R. (320 F), Dauwe J. (3.279 F), Dumortier (2.200 F).

Stelplaats Châtelet: Lambillotte L. (6 F).

Stelplaats Onoz: Herbineau (1,10 F.F.).



UITREIKING VAN ERETEKENS

Op 18 november 1967 werd in de stelpplaats te Destelbergen overgegaan tot de uitreiking van eretekens, aan 75 agenten van de groep van Oost-Vlaanderen.

De plechtigheid werd voorgezeten door de heer STORMS F., directeur.

Een minuut stilte werd in acht genomen om de nagedachtenis te eren van onze betreunde gewezen Directeur de heer COSYNS L., wiens heengaan door gans het personeel pijnlijk werd aangevoeld.

In een passende rede heeft de heer STORMS erop gewezen dat de uitreiking van deze eretekens een blijk was van waardering en genegenheid waarmee de maatschappij bezield is tegenover haar agenten.

« Onze Buurtspoorwegen » sluit zich aan bij deze hulde, en wenst de gedecoreerden nog vele jaren geluk en voorspoed.

Na de officiële plechtigheid werd, bij koffie, gebak en een glas bier verder feest gevierd met de cabaretgroep « Drie Klaverblad » van Gent die met haar talrijke schetsen, fratsen en liedjes de bijeenkomst heeft opgevrolijkt.

NATIONALE ORDEN

KROONORDE

Ridder

Schutyser J., baan- en werkchef.

Gouden Palmen

Bauwens G., klerk 2de kl.

Zilveren Palmen

Goossens J., gesch. werkman.
Staelens P., gesch. werkman 1ste kl.
Travers A., gesch. werkman 1ste kl.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 jaren dienst

Burgerlijk kruis 1ste kl.

Pieters C., dienstchef 2de kl.
Vermeulen J., werkmeester 1ste kl.

Burgerlijk kruis 2de kl.

Bauwens G., klerk 2de kl.
Deschoemaeker G., klerk 2de kl.
Erau H., klerk 2de kl.
Schatteman A., meestergast.
Steen L., stelplaatsoverste 1ste kl.

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Bauwens J., ontvanger.
Clauwaert R., ontvanger.
De Bruycker O., A.B. bestuurder.
De Keyzer M., A.B. bestuurder.
De Meester A., half gesch. werkman.
Demuyck G., keurwerkman.
Hoedemakers C., ontvanger.
Leloup R., A.B. bestuurder.
Nimmegeers A., gesch. werkman.
Pieters O., A.B. bestuurder.
Rosseel M., ontvanger.

Schiettecatte J., A.B. bestuurder.
Stautemas A., ontvanger.
T'Hooff A., ontvanger.
Theunynck C., A.B. bestuurder.
Van Eeckel F., keurwerkman.
Van Eetvelde M., baanwerker.
Van Hove A., A.B. bestuurder.
Van Hove R., A.B. bestuurder.
Verhofstede A., ontvanger.
Verplaetse O., A.B. bestuurder.
Verstraete M., brigadier.

Al deze agenten ontvingen eveneens de buurtspoorwegbreloque.

25 jaren dienst

Burgerlijke medaille 1ste kl.

De Dapper A., Otte G., Mevr. Schatteman M.

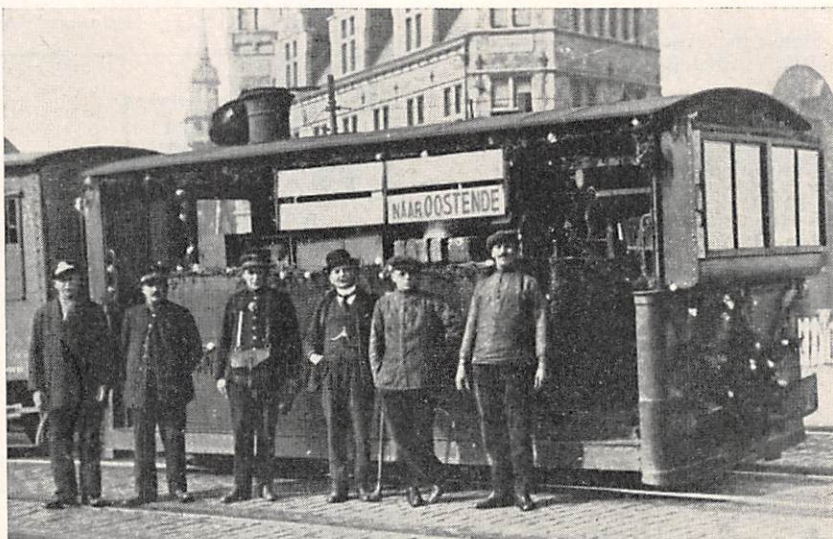
Burgerlijke medaille 2de kl.

Audenaert E., Bracke V., Decloet B., De Keyser F., De Meester G., Den Dooven R., De Smet P., de Trazegnies J., De Vrieze R., De Vylder G., De Vylder M., Dierickx G., Fontenoy R., Heirwegh D., Heirwegh R., Hoogewijs A., Huyghe J., Lauwers A., Morel C., Quintelier K., Reyntjes A., Ruys A., Schreyen C., Van Aerde A., Van Aerde H., Van de Kerckhove M., Van den Steen A., Vande Steen A., Van de Velde F., Van de Voorde R., Van Haesebroeck M., Van Maldegheem M., Van Mossevelde A., Van Oyen R., Van Spietael P., Van Wassenhove A., Venne-
man R., Verstappen R., Watthe R.



De heer Storms, directeur, te midden van de gedecoreerden in het werkhuis van Destelbergen.

UIT DE OUDE DOOS



Deze foto werd genomen te Oostende, op 1 mei 1926, op de plaats waar thans het bureau is van de N.M.V.B. in de nabijheid van het station van de N.M.B.S. Het gebouw op de achtergrond is het vroegere politiebureau, thans afgebroken en vervangen door de stedelijke vakschool. Van links naar rechts: een pakjesdrager, de heren Gustaaf Deprez, Belez (?), D'Hoedt Honoré, Sinnaeve Jan en Vercouillie Jules.



Werkhuis van Kuregem
Slijpen met handschoenen en bril



Werkhuis van Hasselt
Deze werkmán draagt een muts met beschermingskap

DEZE WERKLIEDEN HEBBEN EEN PUNT GEMEEN... HETWELK ?

De hier afgedrukte foto's plaatsen personen op de voorgrond, die verscheidene punten gemeen hebben.

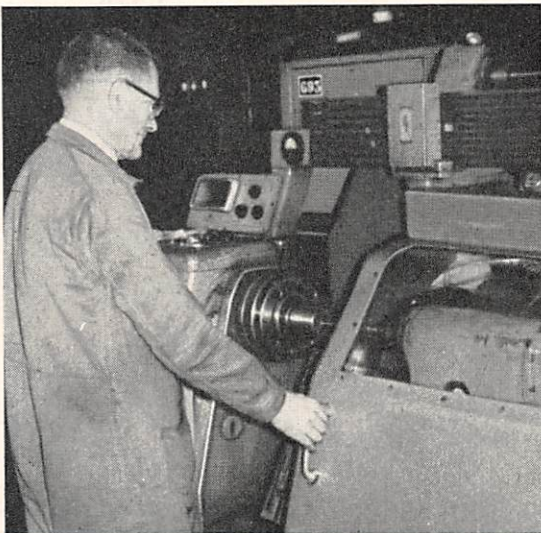
Allereerst werken ze allen in de werkhuizen van de N.M.V.B.

Maar dat is niet de gelijkenis, die onze scherp-

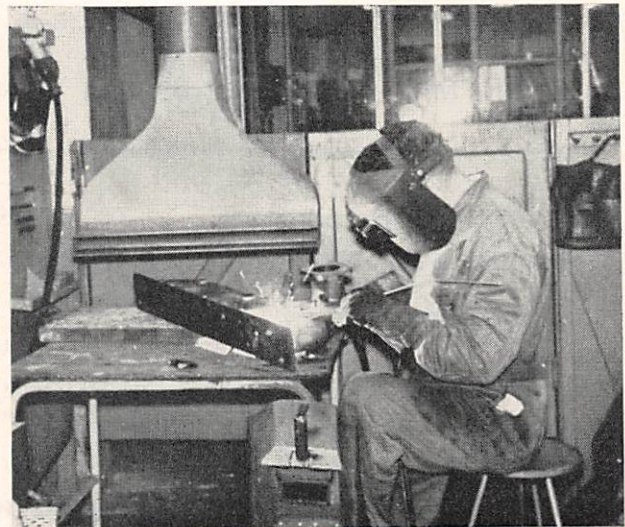
zinnigheid moet ontdekken; deze werklieden hebben een ander punt gemeen... Hetwelk ?

U hebt dertig seconden om de vraag te beantwoorden.

Indien U het opgeeft, draait dan het blad om en U vindt de oplossing.



Werkhuis van Destelbergen
De verantwoordelijke van deze automatische machine sluit de beweegbare bescherming



Werkhuis van Andenne
Lassen met scherm en handschoenen

ZIJ ZIJN VOOR DE VEILIGHEID

Zij hebben allen de veiligheidsmaatregelen genomen, die voor hun stiel vereist zijn.

In twintig jaar zijn de arbeidsongevallen bij de Buurtspoorwegen op een fantastische wijze verminderd. Maar er zijn nog altijd werknemers, die hun neus ophalen voor veiligheidsmiddelen en die menen dat de veiligheid voor anderen is.

Eens zullen zij het betreuren !

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 31 OKTOBER 1967

	dagen zonder ongeval
LUIK 4 (Personeel Omal-Verlaine-Wanze)	4.625
LIMBURG 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)	3.302
LUIK 2 (Pers. Bassenge-Oreya)	2.605
LUIK 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)	2.562
LUIK 12 (Werkhuis St-Gilles)	2.406
LUIK 10 (Pers. Eupen-Spa-Warzée)	2.100
BRABANT 21 (Werkhuis Kuregem)	1.797
WEST-VLAANDEREN 1 (Bew. Assebroek-Koekelare-Veurne-Diksmuide-Zwevezele)	1.733
BRABANT 15 (Werkhuis Kessel-Lo)	1.714
ANTWERPEN 1 (Bew. Turnhout)	1.674
ANTWERPEN 5 (Bew. Mechelen-Heist o/d Berg)	1.660
LUIK 11 (Werkhuis St-Gilles)	1.650
LIMBURG 4 (Bew. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree)	1.542
WEST-VLAANDEREN 3 (Kl. Werkh. Assebroek-Diksmuide-Ieper-Kortrijk)	1.467
HENEGOUWEN 16 (Bew. Casteau-Saint-Ghislain-Roisin-Quevy)	1.442
NAMEN-LUXEMBURG 5 (Bew. Luxemburg)	1.370
OOST-VLAANDEREN 6 (Bew. en Kl. werkh. Hofstade-Herzele-Oudenaarde)	1.360
NAMEN-LUXEMBURG 4 (Werkhuizen Andenne)	1.343

Veiligheidspremies september-oktober 1967

GROEP ANTWERPEN

De ploegen 1, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 11 en 12 ontvingen samen 4.263 F.

GROEP OOST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3 en 6 ontvingen samen 2.874 F.

GROEP WEST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3 en 5 ontvingen samen 1.974 F.

GROEP LIMBURG

De ploegen 1, 2, 3 en 4 ontvingen samen 7.104 F.

GROEP BRABANT

De ploegen 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 15, 16, 17, 18, 21 en 23 ontvingen samen 4.671 F.

GROEP HENEGOUWEN

De ploegen 1, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20 en 22 ontvingen samen 6.657 F.

GROEP LUIK

De ploegen 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 en 12 ontvingen samen 4.580 F.

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

De ploegen 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 7 ontvingen samen 3.107 F.

DE ACHT EXPLOITATIEGROEPEN ONTVINGEN DUS VOOR DE MAANDEN SEPTEMBER - OKTOBER 1967 EEN BEDRAG VAN 35.230 F AAN PREMIES.

EEN DAG VAN DE ARBEIDSVEILIGHEID IN BIJZIJN VAN Z.M. DE KONING

Op woensdag 4 oktober jl. had te Brussel een plechtigheid plaats naar aanleiding van de 5de verjaring van de ondertekening van de Gemeenschappelijke verklaring over de voorkoming van arbeidsongevallen en beroepsziekten.

Deze dag bood eveneens de gelegenheid de nationale veiligheids campagne 1967-1968 te lanceren en eretekens uit te reiken van laureaten van de arbeid aan talrijke personen, dagelijks belast met de veiligheid van de arbeiders in de nijverheid.

Tussen de gedecoreerden bevonden zich 26 ambtenaren en agenten van de N.M.V.B., die deel uitmaken van onze Veiligheidscomité's en een examen hadden afgelegd.

Om 11 uur deed de Koning zijn intrede in de tot de nok gevulde grote zaal Albert I van het Congressenpaleis.

Mevrouw De Riemaecker-Legot, Minister van het Gezin en van de Huisvesting nam het woord. « Uit de statistieken over de vijf jongste jaren aldus de minister kan wor-

den vastgesteld dat 3.377 personen zijn omgekomen bij ongevallen op het werk en op de weg naar en van het werk, terwijl 62.444 personen door ongeval zijn getroffen met een ernstige blijvende werkongeschiktheid ».

Mevrouw De Riemaecker voegt er aan toe :

« Op het stuk van beroepsziekten is de toestand niet beter.

In 1966 waren 1.249 werknemers vergoed wegens blijvende arbeidsongeschiktheid en 455 wegens tijdelijke arbeidsongeschiktheid.

Het aantal vastgestelde gevallen van overlijden ten gevolge van beroepsziekten bedroeg 129. Onder deze slachtoffers waren er 53 mijnarbeiders en 76 werknemers uit andere bedrijfstakken.

Tegenover zulk een toestand is het een ieder plicht te reageren. Hoe zouden wij niet ontsteld zijn bij het zien van zoveel ellende en van zo een massa slachtoffers ?

Zouden wij niet gaan twijfelen aan onze wijsheid wanneer wij de

schitterende wetenschappelijke en technische resultaten vergelijken met het falen van de menselijke waakzaamheid in de strijd om de bestaanszekerheid ?

Meer nog dan vroeger moeten wij dus alle krachten samenbundelen om nog hardnekkiger de strijd aan te binden tegen die grote gesel van de 20ste eeuw .

Nooit zal er genoeg worden gedaan om de werknemers de voorkoming van arbeidsongevallen en beroepsziekten diep in te prenten ».

Het tweede gedeelte van de plechtigheid bestond in de toekenning van een trofee en Olympische medailles van de Arbeid aan diverse personaliteiten uit de veiligheidssector.

Vervolgens had de overhandiging plaats der eretekens van laureaat van de Arbeid op gebied van Veiligheid en Gezondheid. Zesentwintig agenten van de Nationale Maatschappij, waarvan de namen volgen, ontvingen het begeerde ereteken.

HOOFDBESTUUR

Cocriamont Georges, Dewals Victor, Follon Henricus, Tissen Hubert.

ANTWERPEN

Benoy Marcel, Luyckx Leopold.

HENEGOUWEN

Roelens Hendrik, Rutten Lucien.

NAMEN-LUXEMBURG

Delcloux Joseph, Grégoire Joachim, Lambert René, Lefever Georges, Libion Claude, Simon Louis, Solbreux Louis.

LUIK

Eben Léopold, Lahaut Jean, Winand Joseph.

BRABANT

D'Haen Alphonse, Plas Jean, Po-door Alphonse, Seghers Pierre, Timmermans Romain, Vermeiren Constant.

LIMBURG

Breels Lucien, Haenen Paul.

Sedert haar oprichting in 1946, op initiatief van de Algemene Inspectie, heeft « Onze Buurtspoorwegen » gedurende twintig jaar, de werking van de Algemene Dienst voor Veiligheid en haar merkwaardige resultaten, die bekomen werden dank zij de toegewijde medewerking van een honderdtal afgevaardigden van de Comité's voor Veiligheid en Gezondheid over gans het land, naar waarde geschat.

In naam van onze 12.000 lezers wensen wij de nieuwe laureaten van de arbeid van harte geluk.



De heer Cloquet, Directeur van de Nationale Vereniging voor Arbeidsongevallen (N.V.V.A.) toont aan de Koning het propagandamateriaal bestemd voor de nationale veiligheids campagne 1968.

In het midden, mevrouw De Riemaecker, minister van het Gezin en van de Huisvesting.

Een bezoek aan de afdeling Buurtspoorwegen in het Spoorwegmuseum

Verleden jaar, in het nummer 124 (september-oktober) van ons tijdschrift gaven wij een relaas over de inwijding van de modelstand van de Buurtspoorwegen in de bovengalerij van het Museum van de Belgische Spoorwegen in het Noordstation te Brussel.

Herinneren wij eraan dat hij werd ontworpen door de technische diensten van de provincie Brabant met de medewerking van de N.M.V.B. voor rekening van de V.Z.W. Belgisch Vervoermuseum. De verwezenlijking van deze modelstand werd ont-

dieping leidt waar wij geconfronteerd werden met rollen, in hevige kleuren, die in werkelijkheid delen zijn van richtingsfilmen van afgeschafte elektrische lijnen.

Wij zijn klaar voor een les in geschiedenis van de buurtspoorwegen in ons land.

Terwijl de bezoeker de laatste treden opgaat, wordt zijn aandacht getrokken door een eerste reuzefoto, in natuurlijke grootte, van een typische buurtspoorwegkachel in de bijwagen A. 1209. Alzo wordt men aanstonds ondergedompeld in de sfeer van de

Voor de uitstalramen kan men op zijn gemak de verscheidenheid van de modellen van reiskaarten bewonderen, die sinds 1885 gebruikt werden en deze verzameling is slechts een bescheiden staalkaart van de verbeelding van onze voorgangers.

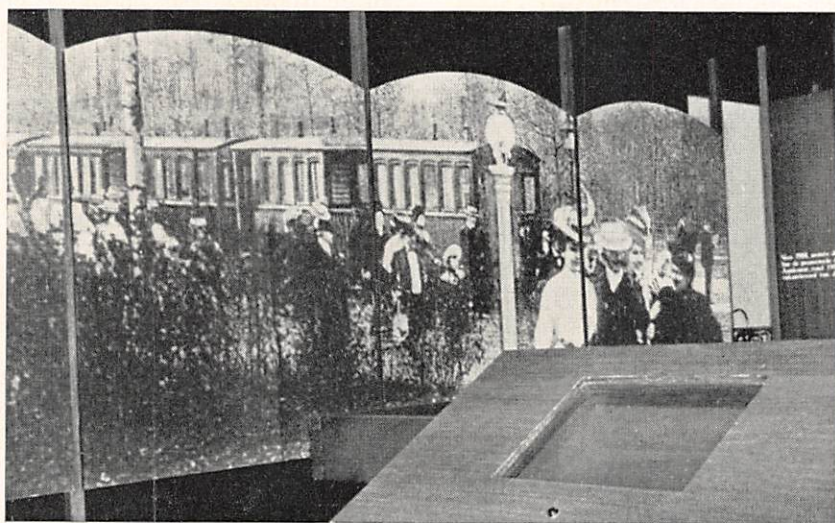
Een eigenaardige datumstempel voor Edmonsonbiljetten en een vergelde foto, met de klassieke ploeg, die de oude M 15 bedient, treft men hier eveneens aan. Daarnaast een maquette, op schaal 1/10, van een stoomlocomotief van 1893.

Het middelste gedeelte is resoluut in het zwart geschilderd en neonbuisen verlichten een tamelijk uitzonderlijke fotomontage uit vier naast elkaar geplaatste panelen. Het is een reuze vergroting, 6 m lang en 1,2 m hoog, van een eenvoudige prentbriefkaart van rond 1900. Zij stelt de aankomst voor te Schotenhof, nabij Antwerpen, van een stoomtram, die reizigers, op hun zondags gekleed, aanbrengt naar de restaurants aan de rand van de Antwerpse Kempen.

Wij bevinden ons thans voor een grote kaart van het net op het ogenblik van zijn hoogtepunt in 1935. Op een zwarte grond komt de omtrek van België goed uit en op deze witte oppervlakte zijn de elektrische lijnen aangeduid door plastieke banden van een centimeter breedte en de stoomlijnen door donkerblauwe banden.

Hier treedt de audio-visuele techniek in werking waaraan de « Documentatiedienst » van het Hoofdbestuur heeft meegewerkt, door de levering van foto's en gesproken uitleg.

De bezoeker plaatst zich voor een houten lessenaar waarin een opening werd gemaakt (zie foto), bedekt met een mat glas waar vergrote kleuren-dia's verschijnen. Indien de foto's genomen in het museum van Schepdaal, merkwaardig zijn, de foto's van de kaarten van het net daarentegen zijn te klein en onleesbaar en zouden moeten verbeterd worden. Nadat de bezoeker een knop heeft ingedrukt, wordt de opgenomen band afgerold en twee zeer fonogenetische stemmen lezen een tekst.



Een muurversiering met een reuzefoto in vier panelen. Een zondag in 1900, reizigers uit Antwerpen komen met de stoomtram toe te Schotenhof.

worpen volgens nieuwe opvattingen van jonge architecten, nieuwe materialen, reuzefoto's, lichteffecten en de audio-visuele techniek.

Wij hebben opnieuw een bezoek gebracht aan deze voorstelling van de geschiedenis van onze Maatschappij om te oordelen dat onze eerste indruk niet is veranderd en ook of niets moet gewijzigd worden maar vooral om ze beter te beschrijven wat verleden jaar niet mogelijk was wegens plaatsgebrek. Na een ogenblik verwijld te hebben in de grote zaal van het eigenlijk museum van de Spoorwegen, waar men talrijke maquettes kan bewonderen, gemaakt door de leerjongens van de verscheidene werkplaatsen van de N.M.B.S., bestegen wij de trap, die naar de ver-

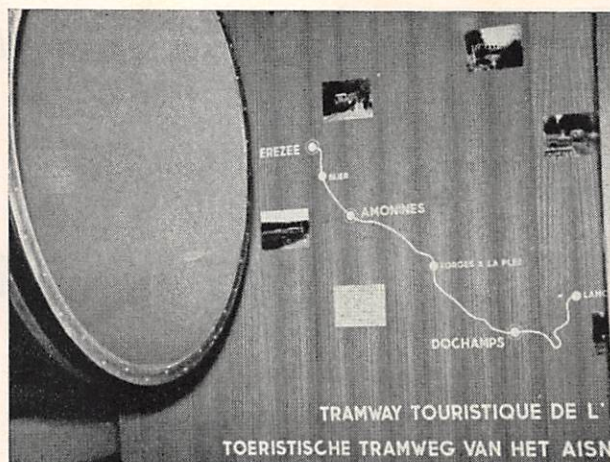
voorbij periode; het is een ontwerp van een decoratie-schilder, dat waarschijnlijk niet zou voorkomen bij een ambtenaar maar wij komen op deze kwestie terug. Het eerste decoratief paneel toont vier authentieke nummerplaten van locomotieven en alvorens het middelste lokaal te betreden toont men U twee werkelijke wielen: een groot model (1885) van een stoomlocomotief van de buurtspoorwegen dat langzaam draait, het andere, verkleind, van een elektrische tram (1955) dat vlugger draait. Het geheel toont de overwinning van de elektriciteit op de stoom. Het zijn natuurlijk de symbolen van twee tijdperken maar daar geen woord uitleg gegeven wordt, mag men zich afvragen of de bezoeker dadelijk de betekenis vat.

Het derde deel van de stand is voorbehouden aan de verzamelingen van het Museum van Schepdaal; ook hier zetten goed gekozen fotografische vergrotingen aan ter plaatse te gaan zien. Hetzelfde voor de prachtige kleurenfoto's weergegeven op een groot tracé van de lijn Erezee - Amnines (T.T.A.) (zie foto).

Een laatste groot paneel toont foto's van de paardetram, de eerste spoorauto's en de eerste autobussen, die ook reeds museumstukken zijn. Een kaart van het huidige net trok onze aandacht en wij hebben vastgesteld dat wij moeten weerkeren met een radeermesje en een gom daar ze reeds moet bijgewerkt worden.

Daaruit kan men besluiten dat het bewijs geleverd is dat scheppende ideeën van moderne decoratie-schilders, steunend op het gebruik van vergrote foto's, nieuw presentatiemateriaal en het bewust gebruik van felle kleuren, aantrekkelijke museumstukken kunnen tot stand brengen.

Het tracé van de toeristische lijn van de Aisne is op hout geschilderd en de voornaamste stations werden voorgesteld door kleurenfoto's.



Niettemin, volgens de mening van verscheidene personen, is de spoorwegliefhebber nooit voldaan. Zeker men volgt de evolutie van het net dat zich allengs aanpast aan de veranderingen van de techniek maar er ontbreekt een verzameling fotomateriaal van de buurtspoorwegen zoals men dat kan bewonderen te Schepdaal.

Nochtans zetten wij onze lezers aan zelf een mening te vormen en een kijkje te gaan nemen in het museum, gelegen naast de wachtzaal van het Noordstation.

De tentoonstelling is alle dagen open, behalve op zon- en maandag, van 9 u. 30 tot 18 u.

Waar bevindt zich dat station ?

Wij verheugen er ons over deze rubriek over de geschiedenis van de Buurtspoorwegen te hebben ingelast daar zij de belangstelling voor ons tijdschrift gaande houdt.

Wat de foto betreft, verschenen in het nummer 129, zijn wij thans overtuigd dat onze collega uit de omgeving van Chimay zijn fantasie vrije teugel heeft gelaten. Inderdaad, een mededeling van een verzamelaar, de heer Derie uit Linkebeek, die een gelijkaardige prentbriefkaart bezit, heeft ons bevestigd dat het hier gaat om het buurtspoorwegstation van Merkem (West-Vlaanderen) destijds snijpunt van de stoomlijnen : Diksmuide - Merkem - Oostvleteren - Poperinge en Diksmuide - Merkem - Elverdinge - Ieper.

Anderzijds bevestigde de gemeentesecretaris van Merkem ons dat de foto is genomen vóór 1914 door de plaatselijke firma Bouguillon.

Inmiddels verscheen in « Nos Vicinaux », onze Franstalige uitgave, een tweede foto, die wij thans afdrucken.

Hierover ontvingen wij twee overeenstemmende antwoorden van twee oprustgestelde agenten van de stelplaats Saint-Ghislain, de heren Victor Boite en Jules Olivier.

Deze laatste schreef ons het volgende : « Dat haltepunt bevindt zich

op de lijn Saint-Ghislain - Quevaucamp, halte genaamd « Calvaire de Stamburges » juist over de brug van het kanaal Blaton - Aat, in Henegouwen, tegen het bos van prins de Ligne dat door onze lijn doorkruist wordt van Hautrage tot Stamburges. Dat hoekje bestaat nog steeds ».

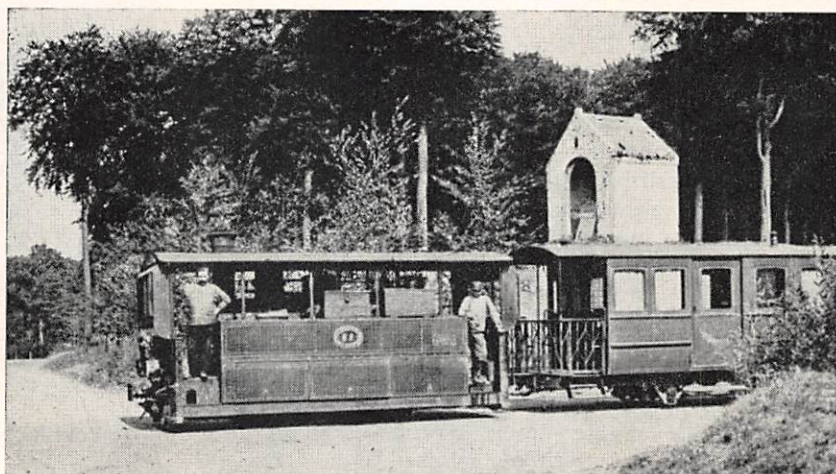
Ook de heer Duquesnoy van Dour heeft dezelfde mening en hij gelooft zelfs de machinist te herkennen, het zou de heer Raoul Fontaine zijn. Hij denkt dat de foto genomen werd vóór 1914, gezien het type van de stoomlocomotief, waarvan het nummer « 67 » zou zijn.

De heer Delneste, op rust gesteld dienstoverste van de Groep Namen-Luxemburg, deed ons opmerken dat de afgebeelde pakwagens met een goederenafdeling in het midden (reeks A. 2010) en de locomotief, waarvan het nummer bestaat uit twee cijfers, nooit gereden hebben in Luxemburg.

Deze verklaringen schijnen geen aanleiding te geven tot betwisting en wij bedanken onze correspondenten.

Voegen wij er aan toe dat wij ook andere antwoorden hebben ontvangen maar minder formeel en nauwkeurig.

Volgend jaar zullen wij deze reeks voortzetten gezien onze lezers hiervoor fel geïnteresseerd zijn.



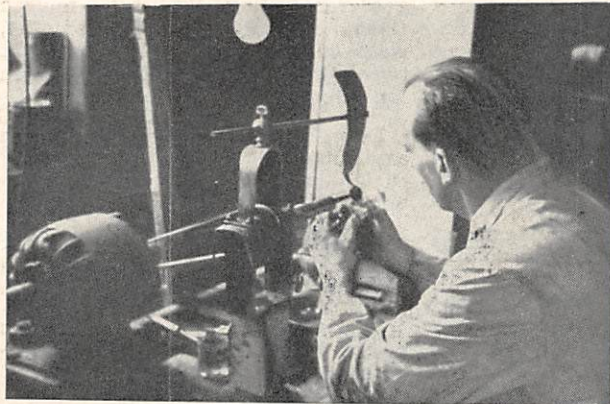


Vrijtijdsbesteding

Een etsers op glas

Degenen, die de Wereldtentoonstelling van 1958 te Brussel bezochten, herinneren zich zeker het paviljoen van Tjechoslowakije waar zeer kunstig gegraveerde glazen te bewonderen waren. Mogelijk wordt deze kunst in België nog slechts beoefend in de Cristalleries de Val Saint-Lambert...

Zeer benieuwd brachten wij dan ook een bezoek aan de heer Simon Jaquet, keurwerkman in het werkhuis van Eugies, die zich gespecialiseerd heeft in het graveren van decoratieve voorwerpen... op bierglazen. Hij toonde er ons een twaalfstal, de bijzonderste uit een verzameling van meer dan duizend. Wij vergezelden hem tot in zijn werkplaats (zie foto). Hij begint met het tekenen van de omtrek van het gekozen motief met een penseel gedoopt in krijt. Dat ontwerp dient niet noodzakelijk zeer juist te zijn daar het slechts als merkteken dient. Een motor van een naaimachine beweegt het koperen kantelrad waarmee Jaquet de oppervlakte van het glas bewerkt.



De heer Jaquet houdt het glas met de twee handen vast en brengt het motief, gedoopt in krijt, tegen het kantelrad, dat bewogen wordt door de kleine motor, die men links ziet.

De decoratieve tekeningen zijn zeer verscheiden; wij bewonderden onder meer een Pegasus (gevleugeld paard) en een griffoen (fabelachtig dier met het bovenlijf van een adelaar en het benedenlijf van een leeuw) evenals prachtig ineengevlochten initialen. In de nabijheid van het kantelrad staat een kom gevuld met een soort zwart slijk, een mengeling van olie en amaril, dat de kunstenaar op de vingertop neemt en waarmee hij de tekening bedekt. De olie verhindert dat het glas springt en het amaril bevordert het inbijten door het kantelrad. Hij moet bestendig de groef van de ets bestrijken met deze mengeling en hier speelt de handigheid en de inspiratie van de kunstenaar een rol daar het zeer moei-

lijk wordt met de ogen het juiste tracé te volgen, getrokken door het koperen rolletje.

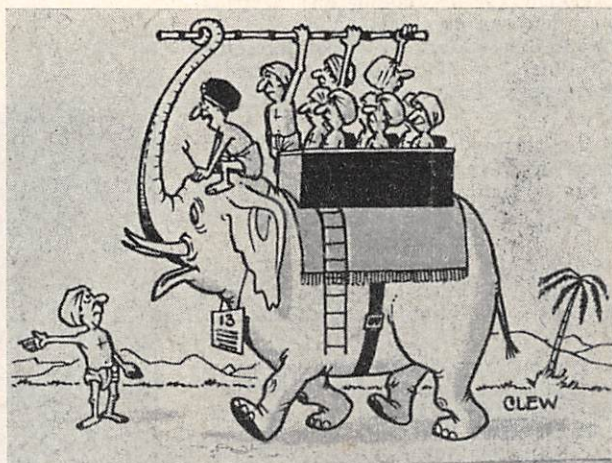
De heer Jaquet legt ons uit waarom het moeilijker is te etsen op een plat glas tenzij met het procédé van de tekenmal met fluorzuur zoals men het gewoonlijk doet.

In 1933 begon hij deze kunst aan te leren in de avondschool te Saint-Ghislain en sindsdien, wanneer men hem een bierglas met een ietwat speciale vorm aanbiedt, kan hij er niet aan weerstaan het te versieren met een ets.

De persoonlijkheid van Jaquet is boeiend en veelzijdig. Hij is eveneens harmonicaleraar, zeer jong speelde hij saxofoon in een orkest en nu kan hij een muziekstuk in gelijk welke toon overzetten. Hij is ook deskundige in rashonden en vooral gespecialiseerd in honden van Belgische oorsprong (bouvier, Mechelse herdershond) zodat hij geregeld gevraagd wordt om te Brussel te zetelen als lid van een jury.

Deze bijdehandse kerel, in het werkhuis van Eugies belast met het nazicht van de apparaten der deuren van de autobussen, bezit kwaliteiten van organisator, die zeker gekend zijn te Wasmes en alhoewel het onderwerp hier niet te pas komt, willen wij de heer Jaquet en zijn duizend glazen niet verlaten zonder te herinneren aan het specifiek tromgeroffel van de Gilles uit de Borinage.

HUMOR



— « Volledig bezet, vriend, er staan er reeds drie recht »!
(London Transport Magazine)