

onze buurtspoorwegen

Nr 139

MAART - APRIL 1969

24ste JAARGANG

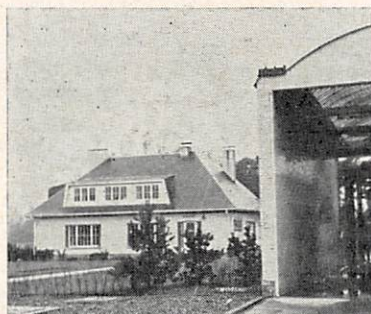




Dank zij de autobussen van de Buurtspoorwegen ontdekt men verloren hoekjes in de Ardennen.



De installatie voor het theoretisch onderricht in onze rijsscholen.



Het bureau en het woonhuis van de stelplaats te Genk. Op de voorgrond de tunnel voor het automatisch wassen van de autobussen.

ONZE BUURTSPORWEGEN

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

Verantwoordelijke Uitgever : A. Valcke,
Wetenschapsstraat 14, Brussel 4.

INHOUD

Pages

DE TURBINEMOTOR MET GAS 5

Op het laatste Automobielsalon te Brussel stelde een Engelse firma een tractor tentoon, uitgerust met een turbinemotor. Wij verklaren waarom in de toekomst veel verwacht wordt van deze motor.

BESTAAT ER NOG EEN BUURTSPORWEGTOERISME ? 6

Er werd besloten nog enkel op aanvraag toeristische rondritten in te richten.

DE RIJSSCHOLEN VOOR A.B.BESTUURDERS 13

Voortaan kunnen jonge lieden, die wensen in dienst te treden bij de Buurtspoorwegen als A.B. bestuurder, gratis en zelfs gedeeltelijk vergoed, cursussen volgen om een bewijs van beroepsvaardigheid te bekomen.

ONZE VAKANTIEHUIZEN 14

Indien u kinderen hebt, vergeet dan niet blz 14 te lezen. U zult er kennis nemen van de belangrijke financiële tussenkomst in de pensioenprijs voor kinderen.

HET BUURTSPORWEGSTATION VAN GENK 16

Acht jaar geleden bouwde de Nationale Maatschappij te Genk een bureau en een woning, merkwaardig op bouwkundig gebied. Anderzijds is in 15 jaar het autobuspark verdriedubbeld t.w. van 15 tot 45 voertuigen.

Onze Voorpagina

De Toeristische Tramlijn van het Aisnedal (T.T.A.), die over ongeveer 11 km een bijrivier van de Ourthe volgt, herneemt haar bedrijvigheid van 14 april tot 30 september. De stoomtractie zal nochtans slechts verzekerd worden op de zaterdagen en de zondagen tijdens de maanden juli en augustus. (Foto Eric Keutgens).

De diensten van de Buurtspoorwegen tijdens het gure weder van februari 1969

Dit jaar heeft generaal Winter gedurende verscheidene dagen de voorpagina ingenomen van de kranten en wij vernamen eveneens dat het een kwarteeuw geleden was dat we nog dergelijke winter hebben gekend.

Indien de koude niet bijzonder hevig was, de sneeuwval daarentegen was zeer overvloedig en veroorzaakte stoornissen in het weg- en spoorwegverkeer en op sommige dagen waren verscheidene dorpen, in de Ardennen en in het oosten van het land, volledig afgezonderd.

Zoals zes jaar geleden (Onze Buurtspoorwegen nr 102) dienden onze mensen in bijna onmogelijke voorwaarden te werken. Gedurende verscheidene nachten hebben talrijke stelplaatsoversten slechts 2 tot 3 uur geslapen en het is ons bekend dat sommige A.B.bestuurders 's nachts een uitputtende mars van drie à vier uur aflegde alvorens in de stelplaats een ijskoud voertuig te vinden en er dan soms de agenten van de onderhoudsdienst hielpen om ket-

tingen op de banden te leggen. Anderen besloten, na hun laatste reis, in de stelplaats te overnachten om de morgendiensten te kunnen verzekeren. Nog anderen, door de sneeuw ingesloten, aarzelden niet de nacht in hun voertuig door te brengen veeleer dan het te verlaten. Wij stellen er prijs op en leggen er tevens de nadruk op dat deze daden van beroepsplicht en van dagelijkse moed niet alleen op het actief staan van ouderen maar ook van agenten, met nauwelijks 4 à 5 jaren dienst.

Het is aangenaam dergelijke bewijzen van verantwoordelijkheidsgeest en van plichtsbesef vast te stellen te meer daar de rijvoorwaarden meestal zeer slecht waren. Inderdaad in menig verslag hebben wij gelezen dat « het bestrooien van de gemeentewegen, vroeg in de morgen, niet voldoende was uitgevoerd en het verkeer zeer moeilijk was ». Wij veronderstellen dat het voor talrijke gemeentebesturen vooral een financieel probleem was, daar op technisch plan de oplossing voorhanden was. De Belgische scheikundige nijverheid levert een chemisch product dat in de winter de berijdbaarheid van de wegen en de berghellingen verzekert daar waar het zout ondoeltreffend is.

Op het gebied van exploitatie zullen wij geen enkele streek speciaal vermelden daar de sneeuwval overal overvloedig was en al onze bestuurders zullen zich de nacht en de dag van 17 februari herinneren toen de ijzel de besneeuwde wegen in een spiegel veranderde.

Deze dagen, die kunnen vergeleken worden met de jaarlijkse winter in de Scandinavische landen en in Oost Europa, waren eveneens een test voor ons rollend materieel.

Doch het is vooral de houding van onze agenten, die ons verheugt. Over gans het net hebben zij « AANWEZIG » geroepen en wij twijfelen er niet aan dat onze clientèle, ondanks enkele onvermijdelijke brompotten, hun inspanningen zullen weten te waarderen.



« ... overvloedige
sneeuw
met
kans
op ijzel ... »

Zullen onze autobussen eens met een turbinemotor rijden ?

Om de twee jaar wordt te Brussel een « Salon van de Zwaargewichten » gehouden en dit jaar werd onze aandacht gevestigd op een eigenaardig voertuig gebouwd en tentoongesteld door de Engelse firma Leyland, die de motoren leverde voor talrijke voertuigen van onze maatschappij.

Het voertuig in kwestie is een tractor uitgerust met een gans nieuw type van motor — de motor bestaat uit een gasturbine — en waarvan de verwezenlijking zich nog in een proefstadium bevindt.

De voordelen van de turbinemotor

De gasturbine biedt aan de automobielnijverheid grote mogelijkheden. Met gelijk vermogen neemt ze minder plaats in dan een zuigermotor; daar het gewicht van de motor geringer is, wordt de nuttige last van het voertuig groter.

Een ander voordeel wordt verwacht van het feit dat het onderhoud van de gasturbine minder moeilijkheden biedt dan dat van de huidige motoren. Zij schakelt een aantal ingewikkelde apparaten uit, die onafscheidbaar zijn van de zuigermotor; verder bezit de turbine een vereenvoudigd afkoelingsstelsel. De ontstekingsinrichting bestaat eenvoudig uit een ontstekingskaars, die waarschijnlijk even lang zal meegaan als de motor zelf. Bovendien vergt de turbine, in vergelijking, weinig brandstof aangezien er zeer weinig van haar onderdelen aan wrijving onderhevig zijn.

De eerste automobiel met gasturbine

Een Britse ploeg van ingenieurs heeft sinds 1952 een turbinemotor op punt gesteld met twee assen, van 200 Pk., die geplaatst werd in een JET voertuig van de firma ROVER. Dezelfde ploeg bouwde een renwagen ROVER BRM, die deelnam aan de « 24 uren van Le Mans ». Sindsdien hebben verscheidene andere Europese firma's prototypes met turbine gebouwd.

Anderzijds wordt sinds een zeker aantal jaren de gasturbine aangewend in de industriële en handelssector voor de drijfkracht van pakboten, als hulpturbines in elektrische centrales, voor de petroleumraffinaderijen en voor de locomotieven.

De gasturbinemotor voor wegtractor tentoongesteld op het Salon

Deze motor heeft een vermogen van 350/400 Pk. Volgens de constructeur zouden de onderhoudskosten van deze motor zeer laag liggen in verhouding met deze van de huidige Dieselmotor. De levensduur van de motor vóór grote revisie wordt geraamd op ongeveer 12.000 diensturen, cijfer dat de vergelijking kan doorstaan met de beste Dieselmotoren.

Uit de uitlaat van de turbinemotor komt geen straal warme lucht daar het grootste deel van de warmte gerecupereerd wordt door een « regenerator » die dient om de inlaatlucht voor te verwarmen. Het hoogspanningsontstekingsstelsel laat gemakkelijk het koud starten toe door middel van een drukknop; in tegenstelling met de gewone Dieselmotor kan de turbinemotor in kwestie, zonder bijzondere regeling, werken met de verscheidene gebruikelijke brandstoffen (benzine, gasolie, kerosine) en zelfs vloeibaar petroleumgas.

De geluidsdemping van het voertuig overtreft het minimum vereist door de wetgeving, en de uitlaatgassen zijn rookvrij en niet giftig.

Deze twee laatste voordelen kunnen waarschijnlijk de leek in verwarring brengen want inderdaad denkt men in de eerste plaats aan de sterke straal warme gassen, die de straalvliegtuigen met supersonische snelheden achterlaten met een oorverdovend geraas!

De Leyland tractor met gasturbine is drie-assig en werd ontworpen om een wegtrein van 38 ton te trekken en om tegen snelheden van ongeveer 110 km/u. te rijden. Indien hij vooral geschikt is voor lange afstanden op de autosnelwegen bezit hij eveneens de soepelheid nodig voor het stadsverkeer.

Juist dat laatste punt moet onze aandacht gaande houden.

Indien men denkt aan de vooruitgang geboekt sinds 1952, datum van het eerste wereldrecord voor wagens met turbinemotoren kan men zich afvragen of binnen enkele jaren aan onze technische diensten niet zal voorgesteld worden een autobusonderstel uit te rusten met een turbinemotor, die de huidige opvattingen van onderhoud van onze voertuigen grondig zal wijzigen.

DE TURBOTREINEN

De technologie van de gasturbines heeft reeds een vaste plaats verworven in het luchtverkeer maar haar toepassingen op het vervoer te land zijn nog weinig talrijk en van ondergeschikt belang.

Deze toestand verandert evenwel snel. De Canadezen hebben Turbotreinen in dienst gesteld en een Amerikaanse spoorwegmaatschappij maakt er eerlang een aanvang mee. Intussen worden door de spoorwegmaatschappijen in Frankrijk en in Engeland ver doorgedreven proefprogramma's uitgevoerd ten einde de mogelijkheden op exploitatie- en handelsgebied, die deze treinen bieden, te bepalen.



Vóór het Automobielsalon hadden wij onze technische diensten deze nieuwigheid voorgesteld, die goed zou onthaald worden door onze mannelijke clientèle. Tot onze spijt werd het voorstel niet in aanmerking genomen.

Uit het tijdschrift « Fahr mit Uns » - Hamburg

Leven op Krediet

Verleden jaar, tijdens een van de vergaderingen van de Identificatiedienst heeft mevrouw Leon Dubois, lid van Wederzijds Hulpbetoon, een uiteenzetting gegeven over het onderwerp « Leven op Krediet », waaruit wij de essentiële elementen overnemen.

Zo zegt de voordrachtgeefster o.a. dat de oorzaken van de dagelijkse ellende dienen gezocht in ziekte, wangedrag, onwetendheid, onbegrip, gebrek aan aanpassingsvermogen. In de veelvuldige combinaties liggen bijna altijd « schulden » aan de basis.

Van de andere kant voegt zij er aan toe dat de Belgische burgers die geen gebruik maken van krediet op korte of lange termijn zeldzaam zijn geworden. Ter illustratie : einde 1967 telde men 1.543.000 lopende kontrakten. Elk gezin leefde toen nog niet « op krediet », doch dit zal morgen wél het geval zijn.

Tevens haalt spreekster aan dat, in verband met de evolutie van de termijnverkoop, het lopend krediet in twee jaar (1966 en 1967) met 2 miljard 400 miljoen is gestegen, d.i. met 8 %.

Na breedvoerig te hebben uitgeweid over het in gebreke blijven der schuldenaars, over het feit dat de sociale of eerder de asociale weerslag verder reikt dan het in gebreke blijven en dat deze weerslag in gezinnen met bescheiden inkomsten het ergst wordt aanvoeld, komt Mevr. Dubois tot het besluit dat de kredietverkoop een hulpmiddel is, vatbaar voor volmaking. Het gebruik ervan moet worden aangeleerd door een breed opgevatte voorlichtingsactie die zich in hoofdzaak zou dienen te richten tot de jongere generatie.



Alhoewel voorgaand besluit als een zeer lofwaardig initiatief te beschouwen is, zijn wij van oordeel dat, aan de hand van de opgedane ondervinding met betrekking tot ons eigen personeel, de voorlichting waarvan sprake niet enkel zou dienen beperkt tot scholen, jeugdbewegingen e.d. maar dat er voor de « oudere » generatie eveneens niet genoeg kan gewezen worden op de voorzichtigheid en de bezinning die het maken van schulden dienen vooraf te gaan.

Zoals blijkt uit de beschouwingen van de aangehaalde voordracht wordt, niettegenstaande de aanzienlijke voordelen van het krediet, dit uitstekend hulpmiddel door de verbruikers soms zeer slecht aangewend.

Wist U dat bij onze Maatschappij :

- Daar waar in 1960 ongeveer 100 dossiers werden behandeld van agenten die in gebreke zijn gebleven bij het nakomen van hun verplichtingen t.o.v. hun kredietovereenkomsten, dit cijfer in 1967 steeg tot 210 om 300 te bereiken in 1968.
- De afhoudingen die op de bezoldigingen worden verricht en gestort aan de schuldeisers, thans het miljoen per jaar overschrijden ?

Wij hebben in deze kolommen reeds de aandacht getrokken op dit probleem en, aan de hand van voor-

beelden, aangetoond waartoe de afbetaling en ... de misbruiken kunnen leiden (1).

Ten gerieve van onze lezers volgen hier enkele raadgevingen over het oordeelkundig gebruik van het krediet, met de bedoeling de asociale gevolgen van een stelsel dat werkelijk een vooruitgang betekent, grotendeels te neutraliseren.

- Reken zorgvuldig na wat het « leven op krediet » in werkelijkheid kost en vraag desnoods raad aan een bevoegd persoon. Krediet aankopen en geldleningen worden door de publiciteit op hun voordeligst aangeprezen, zodat velen in de mening verkeren dat slechts naïevelingen nog kontant betalen.
- Kopen op termijn is niet kopen, maar « ontlene ». Bereken nauwkeurig of U de uitgaven, waartoe U zich verbonden heeft, kunt verantwoorden binnen het bestek van het huishoudelijk budget. Houd hierbij vooral rekening met de tegenslagen die zich gebeurlijk kunnen voordoen : ziekte, ongeval, stopzetting van de beroepsactiviteit van de medewerkende echtgenote e.d.
- Wat is het lastenpercentage ? Het is onduidelijk vermeld en moeilijk te berekenen. Het is beter vooraf inlichtingen in te winnen dan wanneer de moeilijkheden zich voordoen.
- Is het begeerde voorwerp wel degelijk een behoefte en, in bevestigend geval, dient het dan de voorrang te verkrijgen ?

Op krediet leven doet snel nieuwe behoeften en andere gelegenheden tot uitgaven ontstaan. Bij de aanschaffing van een nieuwe wagen wordt er toch met greden, wordt er vlugger toe besloten een vacantiereis naar het buitenland te ondernemen, zonder gewag te maken van de uitstapies met het gezin tijdens het weekeinde.

- Teken nooit een kontrakt vooraleer dit zorgvuldig en volledig te hebben gelezen, vooral de tekst die met kleine letters is gedrukt.

Vraag desnoods bedenktijd en laat U deskundig inlichten over de passussen waarover U in twijfel verkeert.

- Vergeet niet dat, bij het tekenen van een akte van loonsafstand, uw werkgever in het gedrang kan worden gebracht, zelfs wanneer deze akte betrekking heeft op een lening of aankoop waarvoor U zich borg heeft gesteld.
- Wanneer U zich borg stelt, kunt U in rechte aansproken worden op dezelfde voet als degene die daadwerkelijk van de kredietvoorwaarden heeft genoten.



Zoals Mevr. Dubois heeft gezegd, komt het er niet op neer een zeer nuttig verkoopssysteem dat bovendien 's lands economie ten goede komt, te bestrijden doch eerder om de ongelukkige gevolgen van een werkelijke economische en sociale vooruitgang te verminderen.

(1) Nr 81 - juli - augustus 1959.



Onze autobus op een brug over de Lesse.

Enkele jaren na de oorlog, rond 1950, nam een vertegenwoordiger van een reclamebureau contact met het Hoofdbestuur om de deelneming van de N.M.V.B. te bekomen bij de uitgave van een vouwblad, dat tot doel had het provinciaal domein van Brabant te Huizingen en de toegangsmiddelen beter te doen kennen.

Op dat ogenblik stelde de provinciale overheid de medewerking van de Buurtspoorwegen ten zeerste op prijs daar onze autobussen, vertrekkend te Ukkel-Calevoet, praktisch het enige vervoermiddel was voor een groot gedeelte van de bevolking uit de Brusselse omgeving, dat de bezoekers aan de poorten van het park van 95 ha en gelegen op 20 km van de hoofdstad, bracht.

Bijna 20 jaar later, in juli jl., passerden wij per wagen voor het kasteel van Huizingen doch daar verscheidene honderden voertuigen in de omgeving geparkeerd stonden, hebben wij er van afgezien binnen te gaan; het was toen dat wij één enkele autobus van de Buurtspoorwegen hebben opgemerkt en wij begrepen dat deze toeristische attractie voortaan geen behoefte meer had aan onze diensten.

Sinds lang trouwens maken onze directeurs van de Groepen zich geen illusie meer op dat gebied.

Niettemin dacht men dat het probleem zich anders stelde in de Groep

Namen-Luxemburg tenminste tijdens de vakantie. Inderdaad, de vrienden van de Ardennen, afgezien van de kampeeders, die zich zelden verplaatsen, zijn in het algemeen vakantie-gangers, die houden aan een voettocht maar die ook de mogelijkheid op prijs stellen zich per autobus te verplaatsen van de ene streek naar de andere. De Buurtspoorwegen kunnen eveneens rekenen op een gedeelte van de clientele, die zich per wagen naar de Ardennen begaf maar die tijdens de vakantie liefst niet achter het stuur van een wagen plaats neemt.

Maar zoals een verslag van de heer Dulieu, directeur van de Groep Namen-Luxemburg, zegt: « indien de toeristische clientèle, die de valleien van de Semois, de Ourthe en de Ambleve bezoekt een getrouw clientèle is, zij vernieuwt zich niet ».

Na het seizoen 1968 heeft de gewestelijke directie van Namen-Luxemburg haar rekening gemaakt en besluiten getrokken. Inderdaad de boekhouding heeft doen uitschijnen dat gedurende de dienstjaren 1966-68 er bijna geen toeristische reiskaarten van 250 fr. voor de baanvakken met normale tarieven werden afgeleverd en wat de kaarten van 350 fr. betreft, geldig op de toeristische rondritten, vermindert de verkoop.

Men heeft eveneens de gemiddelde ontvangst-kilometer willen kennen op de vier volgende lijnen:

Kan men nog spreken van

Buurtspoorweg-toerisme ?

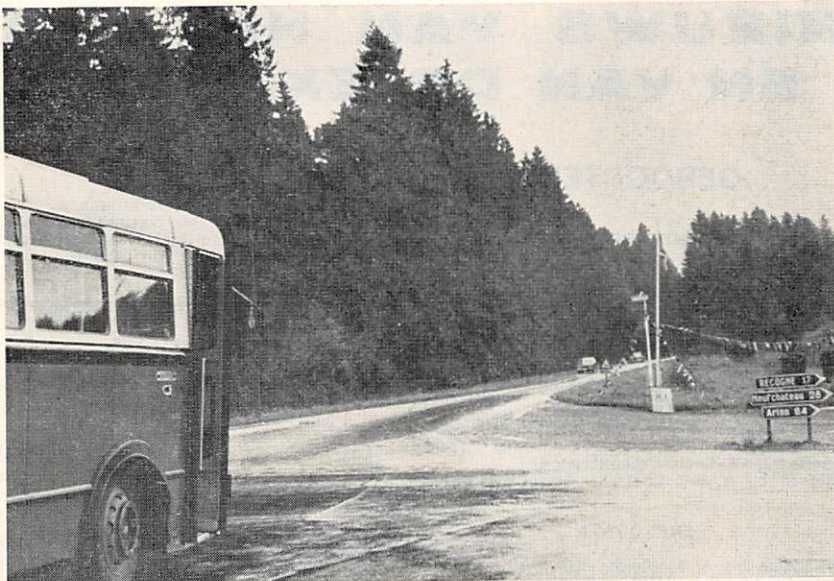
Luik-Manhay-La Roche;
Bouillon-Han s/Lesse;
Florenville-Bouillon-Dolimarts;
Toeristische rondritten van de Semois.

Daaruit bleek dat op deze vier lijnen 55.262 km werden afgelegd tijdens de maanden juli-augustus met een ontvangst van 370.090 fr. hetzij 6,70 fr. per km. wat blijkbaar onvoldoende is. Dat veelzeggend cijfer heeft de heer Directeur-Generaal er toe aangezet voorstellen te doen aan de Beheerraad. Na bespreking werd besloten dat de *Toeristische Rondritten nog slechts zullen ingericht worden op aanvraag en voor een voldoende clientèle*; anderzijds zullen de toeristische kaarten aan verminderde prijs, ook dit jaar, worden verkocht en zij zullen geldig zijn op de gewone lijnen.

Ons personeel zal deze maatregelen zeker betreuren daar wij uit ondervinding weten dat de agenten, die zich gespecialiseerd hadden in het verzekeren van de een of andere rondrit, dat met genoeg deden en fier waren de schoonheden van hun streek te tonen.

Verleden jaar hebben wij de rondrit Semois-Lesse gedaan, die vertrekt te Bouillon en eindigt te Han-sur-Lesse. Niettegenstaande het druilerig weder hebben wij toch enkele foto's kunnen nemen, die wij als herinnering aanbieden aan onze vrienden van Bouillon en Alle-sur-Semois.

De autobus komende van Maissin buigt af in de richting van Wellin, Ave en Auffe.



EERLIJK DUURT HET LANGST

De agenten, waarvan de namen volgen, hebben aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigd, gevonden tijdens hun dienst.

GROEP BRABANT

Stelplaats Chastre : Lauvaux P. (106 fr).
Stelplaats Chastre : Guillaume A. (8.054,40 fr + 50 fr Luxemburgse franken + 18 Gulden).

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen : Bilquin A. (2.221 fr).
Stelplaats Andenne : Souris J.B. (1.044 fr), Hemblenne A. (70 fr en 320 fr).
Stelplaats Forville : Scheiff J. (50 fr).
Stelplaats Alle s/S. : Coulee Ch. (87 fr).
Stelplaats Florennes : Henuzet R. (armband), Haquenne A. (47 fr).
Stelplaats Mariembourg : Biard E. (120 fr).
Stelplaats Manhay : Lambotte F. (351 fr).
Stelplaats Florenville : Dort J. (414 fr).
Stelplaats Morville : Linhet R. (300 fr).

GROEP LUIK

Stelplaats Bitsingen : Brepoels R. (156 fr), Daenen C. (36 fr), Delhougne E. (312 fr), Lenaerts G. (172 fr).
Stelplaats Eupen : Servais R. J. (dameshorloge).
Stelplaats Luik St. Gilles : Braine F. (50 fr), Jans J. (1.320 fr), Lemestré L. (170 fr), Renneson R. (100 fr), Thirion H. (90 fr).
Stelplaats Omal : Charlier E. (120 fr), Janne G. (112 fr).

Stelplaats Rocourt : Evrard L. (420 fr), Majejan L. (700 fr).

GROEP WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek : Roels J. (520 fr).
Stelplaats Geluwe : Mandeville O. (dameshorloge).
Stelplaats Kortrijk : Catteeuw W. (1.327 fr).
Stelplaats Oostende : Germonpre G. (1.000 fr).

GROEP LIMBURG

Stelplaats Maaseik : Knippenberg J. (1.660 fr), Brouwers J. (920 fr), Eelen H., (2.600 fr), Schalley Th., (gouden dameshorloge).
Stelplaats Genk : Schellekens A. (720 fr).
Stelplaats St. Truiden : Jansen A. (1.200 fr), Breels R. (1.893 fr).

GROEP HENEGOUWEN

Stelplaats Doornik : Petit René (640 fr), Peeters Gustave (451 fr), Leroy Eugène (113 fr), Robin Henri (20 fr + identiteitspapieren), Bosquillon (2.050 fr).
Stelplaats Charleroi : Tosquin Denise (20 fr), Chevalier Victor (390 fr), Letont Raymond (20 fr), Lefranc Jean (herenhorloge), Storez Jean (104 fr), Frisque Harry (90 fr), Dumont André (dameshorloge), Brosse André (126 fr), Legrand Camille (286 fr), Vanderbeck François (4.402 fr), Dewez Emile (26 fr), Motte Daniel (442 fr), Moreau Jules (40 fr. + abonnement), Hocquet Michel (61 fr.), Billiau Jean (dameshorloge), Chevalier Victor (26 fr), Degrise Roland (herenhorloge), Heynink Adrien (600 fr), Geukens Jean-Pierre (190 fr), Duchêne Klasy (233 fr), Lierman Jean-Marie (dameshorloge), Kumps Guy (26 fr).

Stelplaats Trazegnies : Scheerlinck Daniel (2.820 fr).

Stelplaats Anderlues : Hector Emile (1.159 fr), Conreur Gilbert (243 fr).
Stelplaats Châtelet : Lacroix Roger (739 fr), Ceulers Jean (gouden ketting en medaille), Steinier François (abonnement), Quinet Jules (36 fr).
Stelplaats Nalinnes : Vostier André (35 fr).
Stelplaats Jumet : Jordens Jean (120 fr + zakradio), Maghe F. (50 fr), Van Malsack Robert (8 fr), Croquet Marius (20 fr), Dewilde Charles (220 fr), Andant Léon (18 fr + 17 fr), Van de Moortele Jean (20 fr).

EEN HARTELIJK PROFICIAT AAN DEZE AGENTEN, DIE HEBBEN BIJGEDRAGEN TOT DE REPUTATIE VAN HET EERLIJKHEIDSGEVOEL VAN DE AGENTEN VAN DE BUURTSPOORWEGEN.

SPOORWEGLITERATUUR

Met genoeg stellen wij onze lezers in kennis van het succes dat het boek « Onze onvergetelijke stomers » van de heer Phil Dambly heeft gekend. Dat werk verhaalt de geschiedenis van de stoomtractie bij de Belgische Spoorwegen. Het kan worden bekomen door het bedrag van 120 fr. te storten op gironummer 1010 van de N.M.B.S., met vermelding op de strook van het stortingsbiljet : « Tijdschrift Het Spoor - Onze onvergetelijke stomers ».

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

GEBORTEN

ANTWERPEN

Katrien bij F. Jacobs (Heist op den Berg)
Bart bij J. Lamarque (Mechelen)
Patrick bij C. Verhoeven (Turnhout)
Ann bij C. Hendrickx (Heist op den Berg)
Philip bij H. Van der Steen (Turnhout)

OOST-VLAANDEREN

Tania en Karin bij L. Messagie (St. Niklaas)
Patrick bij R. Turtelboom (St. Lievens Esse)
Sheila bij W. Leclair (Gentbrugge)
Stefaan bij A. Eeckhout (St. Amandsberg)

HENEGOUWEN

Françoise bij A. Mohimont (Gilly)
Nathalie bij J.M. Blavier (Carnières)
Marie-Christine bij G. Versmissen (Pâturages)
Murielle bij C. Scheirs (Fayt-lez-Manage)
Pascal bij J. Longfils (Houdeng-Aimeries)
Cecile bij L. Pierre (Mont-sur-Marchienne)
Isabelle bij R. Remy (Courcelles)
Carinne bij A. Cabanne (Quaregnon)

NAMEN-LUXEMBURG

Agnes bij P. De Temmerman (Namen)
Stephane bij H. Sandri (Sautour)
Laurence bij R. Martinet (Flavion)
Eddy bij Y. Pierrard (Aarlen)
Anne bij A. Jacobs (Saint-Servais)
Bernadette bij S. Malevez (Temploux)
Chantal bij M. Paquet (Florennes)

LUIK

Jean-Pierre bij L. Evrard (Ans)
Edith bij H. Defawes (St. Nicolas-lez-Liège)
Scarlett bij A. Grignard (Herbestal)

BRABANT

Patrick bij R. Potoms (Wolvertem)
Bernard bij R. Thauvin (Nijvel)
Alain bij G. Descornet (Virginal)
Christel bij J. Haumont (Geldenaken)
Martine bij A. Brams (O.L.V. Tielt)
Helga bij A. Moris (Boortmeerbeek)

LIMBURG

Carlo bij Y. Smeyers (Diepenbeek)
Veerle bij A. Winters (Genk)
Marleen bij V. Vanderspikken (Genk)
Gert bij R. Breels (Rummen)

WEST-VLAANDEREN

Carine bij G. Vandenbroucke (Brugge)
Ann en Peter bij F. Carpentier (Assebroek)
Nancy bij E. Overbergh (Heule)
Peter bij G. Farazijn (Woumen)

HUWELIJKEN

OOST-VLAANDEREN

Chr. Turtelboom met Mej. M. Dhaese
E. Van Damme met Mej. L. Van Moeseke

NAMEN-LUXEMBURG

J. Bernard met Mej. M. Tilman
F. Schumacker met Mej. F. Royer

LUIK

F. Bawin met Mej. M.R. Mandiaux

BRABANT

R. Vanderstraeten met Mej. M.-C. De Brucker

WEST-VLAANDEREN

G. Farazyn met Mej. J. Willaert
O. Bulcke met Mej. G. Weerbrouck
L. Meeuws met Mej. M. Oosterlinck
M. Vandenbroucke met Mej. M.A. Vermeersch
F. D'Hulster met Mej. C. De Blauwe

Oprustgestelde agenten in de groepen

Groep Antwerpen

Valgaeren J., dienstchef - bel. dienst 49
Mariën G., e.a. klerk 47
Wauters L., ontvanger 38
Geerts J., ontvanger 38

Groep Oost-Vlaanderen

Bollaert J., el. geleider 47
Pieters O., A.B. bestuurder 38
Lossy O., A.B. bestuurder 35
De Maesschalck R., half gesch. w. 22

Groep West-Vlaanderen

Duron G., brigadier 49
Dewulf C., gesch. werkman 1ste kl. 45
Wildeman C., A.B. bestuurder 41
Sengier L., A.B. bestuurder 38
Schorreel C., A.B. bestuurder 37
Covemaeker G., baanwerker 32
Geers G., manoeuvre 31

Groep Limburg

Webers S., ontvanger 49
Emons M., gesch. werkman 1ste kl. 49
Willems J., gesch. werkman 1ste kl. 37
Boiten P., ontvanger 33
Kelchtermans J., ontvanger 29

Groep Brabant

Verhoeven F., ontvanger 39
Huysegoms E., ontvanger 37
Goffin J., hoofdontvanger 37
Hendrickx T., gesch. w. 1ste kl. 33
Geys F., ontvanger 31

Groep Luik

Leburton G., controleur 43
Boniver E., gesch. werkman 1ste kl. 37

Groep Henegouwen

Robert G., controleur 46
Lamblin J., el. geleider 40
Delgutte J., el. geleider 39
Vanderaveroet G., kuisvrouw 39
Hens J., ontvanger 39
Duquesne J., ontvanger 37
André R., el. geleider 35
Gerardy F., baanwerker 27
Dubois A., gesch. werkman 25

Groep Namen - Luxemburg

Giminne L., spoorautovoerder 43
Schmit N., hoofdontvanger 37

STERFGEVALLEN

AGENTEN IN DIENST

ANTWERPEN Leeftijd
Govaerts L., A.B. bestuurder 49
Persoon R., baanwerker 52

BRABANT

Clinckx P., A.B. bestuurder 57
Appelmans M., A.B. bestuurder 52

LIMBURG

Cenens A., A.B. bestuurder 45

HENEGOUWEN

Lebecq H., gesch. werkman 63

BEGUNSTIGDEN

K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.

ANTWERPEN

Deconinck A., ontvanger 63
Van Oers A., baanwerker 69
Van Noten F., el. geleider 66
Van Engeland J., el. geleider 67
Cleiren L., el. geleider 84
Dergent A., klerk 1ste kl. 89
Van Aelten A., ontvanger 60
Gysels L., A.B. bestuurder 61
Grieten P., machinist 1ste kl. 86
Hendrickx H., machinist 89
Meeus L., baanwerker 83
Van Ginneken J., ontvanger 67

OOST-VLAANDEREN

Van Laere H., stelplaatsoverste 1ste kl. 63

WEST-VLAANDEREN

Bos C., baanwerker 78
Tordeur L., loodsoverste 86
Vandekinderen J., keurwerkman 68
Masijn L., baanwerker 67
Torreele G., hulpklerk 75

BRABANT

Vandepoel J., baanwerker 79
Peelaerts A., baanwerker 60
Raspe G., hoofdontvanger 82
Bollaerts F., half gesch. werkman 86
Daems F., machinist 1ste kl. 94
Claes L., manoeuvre 70
De Smedt V., ontvanger 75
Rollmann G., keurwerkman 77
Verbeyst L., ontvanger 73

LUIK

Favresse A., controleur 69
Louis E., gesch. werkman 69
Creus G., el. geleider 66
Benaets J., gesch. werkman 58

HENEGOUWEN

Lejeune O., baanwerker 70
Dieu J.B., controleur 67
Charlier O., el. geleider 78
Lecharlier F., gesch. werkman 1ste kl. 61
Van de Broeck F., el. geleider 62
Strebelle E., brigadier 69
Toubeau H., gesch. werkman 89

NAMEN-LUXEMBURG

Antoine F., ontvanger 92
Solbreux A., meestergast 79
Lacroix J., gesch. werkman 72

WERKHUIS KUREGEM

Gonieu P., brigadier 69
Vandenhende O., gesch. werkman 62

Hoofdbestuur

De heer Henrard, hoofdingenieur, heeft de Groep Luik verlaten en werd aangesteld als rechtstreekse medewerker van de heer Inspecteur-Generaal.

De heer Watelet nam afscheid van zijn collega's van de Directie van Henegouwen en heeft zijn plaats ingenomen op de Directie E in hoedanigheid van d.d. adjunct e.a. inspecteur.

Het bureau van T/Atelier werd uitgebreid met de heren Chevalier, dienstchef 2de kl., Boons en Goovaerts, opstellers, komende van de Groepen en de heer Bauwens, klerk, in dienst getreden op 16-1-1969.

West-Vlaanderen

OPRUSTSTELLING TE DIKSUIDE

Op 12 november 1919, een jaar na de wapenstilstand toen de frontstreek nog volop een periode van wederopbouw kende, trad de heer Duron in dienst te Veurne. Nadat de stelplaats en het werkhuis van Diksmuide hersteld was, werd hij in 1922 overgeplaatst naar deze stad, waar hij op 1 oktober 1925 bevorderd werd tot machinist belast met het onderhoud van de « locomobiel », die de drijfkracht leverde aan het werkhuis.



De heer DURON

Langzamerhand groeide het werkhuis van Diksmuide uit tot het belangrijkste van de Groep der Beide Vlaanderen en de heer Duron heeft er nauw samengewerkt met ingenieurs, die daar hun stage kwamen doen.

Op 1 juli 1945 werd hij benoemd tot d.d. brigadier en een jaar later werd hem de graad van werkhuisbrigadier toegekend en had hij tweewintig agenten onder zich.

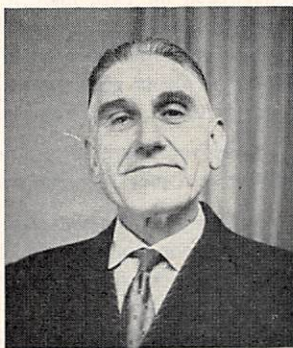
De heer Duron was een veelzijdig en bekwaam arbeider, graag gezien door zijn oversten en collega's. Bij zijn op pensioenstelling wensen wij hem van harte nog vele jaren in een uitstekende gezondheid.

Limburg

MARTIN EMONS 49 JAREN DIENST

Martin Emons was 14 jaar toen hij in 1918 zijn loopbaan begon in het werkhuis van Lanaken waar zijn vader machinist was.

De jonge man werd tewerkgesteld aan allerlei soorten van onderhoud, allereerst aan reizigersrijtuigen, nadien aan stoomlocomotieven. Op dat ogenblik verzekerden de stoomtrams van Lanaken de diensten tot Rocour nabij Luik. In 1933, toen in het werkhuis van Hasselt begonnen werd met het bouwen van prototypes van spoorauto's, werkte hij enkele tijd in de Limburgse hoofdplaats om nadien terug te keren naar Lanaken.



Vanaf 1955 reisde hij opnieuw dagelijks heen en weer naar Hasselt waar hij belast werd met het onderhoud van de autobussen. De laatste tijd was zijn gezondheidstoestand niet al te best en diende hij het werk vroegtijdig te staken. Thans is hij officieel op rust als geschoold werkmans 1ste kl. en wij hebben kunnen vaststellen dat hij te Neerharen een kalm leven leidt dat hij nodig heeft.

Antwerpen

OPRUSTSTELLING VAN DE HEER J. VALGAEREN

De heer J. Valgaeren, dienstoverste 1ste klasse van Groep Antwerpen, bereikte op 22 december jl. de leeftijd van 65 jaar en ging derhalve op 1 januari 1969 op rust.

Alhoewel wij weten dat de heer Valgaeren gekant was tegen elke manifestatie te zijnen opzichte, hopen wij dat hij het ons niet ten kwade zal duiden even zijn loopbaan bij onze Maatschappij nader toe te te lichten.

De heer Valgaeren kwam als klerk 2de kl. te Heist-op-den-Berg in dienst op 1-5-1920. Wegens zijn ijver en stiptheid werd hem op 1-6-1929 het beheer van de stelplaats Westerlo toegewezen. Geleidelijk werden de stations Herentals, Geel en Zichem

CONTROLEUR SPEURNEUS

SPEURNEUS: In een controleverslag, dat ik heb kunnen inzien, maakt mijn collega melding van een fout begaan door een ontvanger; deze had een reiziger laten passeren, die een gewoon abonnement van de N.M.B.S. had getoond, beweerend dat het een gecombineerd abonnement was.

ONTVANGER: Ik weet dat wij **WEEKABONNEMENTEN** in gecombineerde dienst uitgeven terwijl de N.M.B.S. zelf de gewone gecombineerde abonnementen aflevert evenals weekabonnementen met vertrek uit een station dat zij beheert.

Sp.: Deze kwestie is voldoende ingewikkeld op zichzelf, dus zullen wij binnen de grenzen blijven van de vaststelling, die ik daareven aanhaalde. Het getoonde abonnement was inderdaad een abonnement van de spoorwegen, lichtgeel, dat ongeveer 12,5 cm op 8 cm meet. Vermits de reiziger beweerde dat het een gecombineerd abonnement was, waren er twee zaken na te zien:

1. de aanwezigheid van de letter V met een stempel aangebracht, hetgeen aanduidt dat het abonnement geldig is op onze lijnen;
2. de namen van de buurtspoorwegstations, die de toegelaten reisweg op ons net afbakenen.

O.: Het was toch gemakkelijk te bemerken dat geen enkele van beide aanduidingen op de abonnementkaart voorkwam.

Sp.: Zeer zeker, en daarom wil ik vooral hierop uw aandacht vestigen. Ge ziet dat het volstaat durf te hebben en... zijn duim te plaatsen daar waar het toegelaten buurtspoorweggedeelte is aangeduid. Gelukkig heeft de controleur, die scherpzinnig was, dat klaarblijkelijk bedrog kunnen ontmaskeren.

Nu wat anders. Tijdens een kort verblijf in Parijs heb ik kunnen vaststellen dat men verbazend de Engelse invloed ondergaat op het gebied van het gemeenschappelijk vervoer.

O.: Dat was reeds begonnen met de mode van de mini-rok!

Sp.: Ik heb nieuwe dubbeldekkbussen gezien, gebouwd door Berliet, die er even comfortabel uitzagen als deze van Londen en aan sommige halten heb ik de Parijzenaars bewonderd, nochtans gekend als weinig gedisciplineerd, die braaf in de rij stonden op het voetpad zoals de Londenaars.

O.: En de metro op banden?

Sp.: Deze stellen rijden werkelijk geruisloos en zeer snel maar de snelheidsverhoging veroorzaakt een bijkomende ontwikkeling van warmte tijdens het remmen, wat de R.A.T.P. verplicht heeft de leidingen voor de luchtverversing te vermeerderen. Men rikt de wasgeur en de geur van desinfecterende middelen niet meer zoals vroeger.

afgeschapt terwijl het beheer van deze stations (personeel, materieel, overlading, enz.) vanuit de stelplaats Westerlo gebeurde. Deze stelplaats was destijds uiterst bedrijvig en een belangrijk knooppunt van verscheidene lijnen.

Op 1-1-1943 werd hij bevorderd tot bewegingsoverste en op 1-11-1944 tot dienstoverste 2de kl. om als dan ook het beheer van de sector Mechelen in handen te nemen. Op 1 januari 1957 werd hij overgeplaatst naar Antwerpen, als dienstoverste 1ste kl., in vervanging van de heer Engels, die met rust ging, om ten slotte op 1-1-1961 bevorderd te worden tot hoofd van belangrijke dienst.

Door zijn grondige kennis van al de aspecten van de diensten van de beweging, opgedaan tijdens een loopbaan van ruim 48 jaar, heeft hij uitnemende diensten bewezen aan de Maatschappij. Wegens de gestadige structuurhervormingen was zijn taak niet altijd gemakkelijk, soms ondanikbaar, doch met een overtuigende beroepspllicht wist hij deze steeds tot een goed einde te brengen.

Op 3 januari jl. werd in het bureel van de heer Van Habost, directeur, in intieme kring, afscheid genomen van de heer Valgaeren en tevens overgegaan tot de officiële overdracht van zijn taak.

Hem werden nog vele jaren aangenaam rustgenot toegewenst.

De Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen

Wij hebben het genoegen aan te kondigen dat onze collega Jos Neyens, verbonden aan de redactie van « Onze Buurtspoorwegen », een monografie heeft samengesteld, getiteld : « De Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen - 1885-1968 ».

Het lag in de bedoeling van de auteur een beeld op te hangen van de buurtspoorwegen vanaf de inwijding, op 20 september 1885, van de stoomlijn Antwerpen-Oostmalle-Hoogstraten, de eerste buurtlijn in deze provincie, tot de afschaffing van de laatste elektrische lijn, Antwerpen-Schoten (Lindelei), op 25 mei 1968.

Zo handelt hij eerst over de voorgeschiedenis en de stichting van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en het aanleggen van de lijnen. Na even te blijven stilstaan bij de eerste wereldoorlog weidt hij achtereenvolgens uit over de verscheidene problemen waarmee de buurtspoorwegen na 1918 hadden te kampen o.m. de rechtstreekse exploitatie door de N.M.V.B., de concurrentie op de weg, de elektrificatie en de modernisatie van het net. De periode na de tweede wereldoorlog werd in de eerste plaats gekenmerkt door de geleidelijke overschakeling van de spoortractie naar het wegvervoer.

Deze ver doorgezette studie bevat \pm 120 blz. (15 \times 22 cm) en is geïllustreerd met 36 veelal oude foto's en 3 kaarten.

Intekeningen op dat werk, dat in juli van de pers komt, kunnen geschieden door storting van 185 fr op postrekening 5195.65 van J. Neyens Antwerpse steenweg 10, Mechelen.

MOOIE LOOPBANEN



M. Polen

In dienst getreden op 12-1-1923 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Châtelet.



P. Fournier

Trad in dienst op 12-1-1924 en werd op rust gesteld als el. geleider te Eugies.



O. Nion

Begon zijn loopbaan op 1-5-1919 en ging op rust als ontvanger te St. Ghislain.



O. Lossy

In dienst getreden op 19-10-1925 eindigde hij zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Destelbeur.



L. Louis

Trad in dienst op 1-9-1925 en werd op rust gesteld als el. geleider te Luik.



E. Caillaux

Begon op 19-10-1932 en eindigde zijn loopbaan als klerk 1ste kl. te Bergen.



J. Veef

In dienst getreden op 15-5-1925 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Merksem.



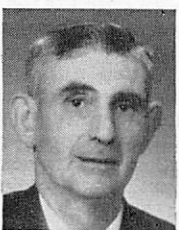
F. Peeters

Begon zijn loopbaan op 19-11-1928 en ging op rust als ontvanger te Rumst.



C. Dumez

Trad in dienst op 1-7-1923 en werd op rust gesteld als brigadier te Spa.



L. Van Aerschot

In dienst getreden op 7-11-1927 eindigde hij zijn loopbaan als el. geleider te Antwerpen.



F. Lauwerijs

Trad in dienst op 8-9-1926 en werd op rust gesteld als el. geleider te Rumst.



P. Versonnen

Begon zijn loopbaan op 6-6-1926 en ging op rust als ontvanger te Merksem.

Uitreiking van Eretekens te Luik

Op zondag 2 maart 1969 had, in de vergaderzaal van de stelplaats Luik-St. Gilles, de uitreiking plaats van eretekens aan 45 agenten gekomen uit alle hoeken van de Groep voor het merendeel vergezeld van hun echtgenote of familieleden.

Rond de heer Botton, directeur, hadden de dienstchefs van Luik-St. Gilles en mej. Cobraiville, maatschappelijke assistente, plaats genomen.

Na de aanwezigen te hebben begroet en de echtgenoten te hebben betrokken in de hulde, gebracht aan de helden van de dag, onderstreepte de heer Botton in zijn toespraak de belangrijkheid van het gebaar de eretekens van de erkentelijkheid van het land uit te reiken aan agenten, die het best van zich zelf hebben gegeven gedurende 25 of 35 jaar.

De heer Botton wenste de gedecoreerden geluk in naam van de Beheerraad en de heer Directeur-Generaal en richtte tot elkeen zijn zeer oprechte en zeer hartelijke gelukwensen.

Het was hem vervolgens een genoegen de verdiensten in het licht te stellen van de gevierden verworven door hun beroeps- en morele hoedanigheden en vroeg ook in de toekomst de woordvoerders en de gidsen te zijn van hun jongere colleg's zodat zij de « buurtspoorweggeest » zouden

verwerven die aan de basis ligt van de merkbare resultaten, die in de Groep Luik werden geboekt zowel op het gebied van de exploitatie als op dat van de veiligheid.

Ten slotte, na gewezen te hebben op de moeilijkheden voortspruitend uit het verkeer in de steden, de concurrentie van de private voertuigen en de deprimerende gevolgen van de economische crisis, die nog steeds heerst in de streek van Luik, gaf de heer Botton, een samenvatting van de onlangs genomen maatregelen om de leefbaarheid van de exploitatie te verzekeren.

Deze toespraak werd langdurig toegejuicht.

Vervolgens ging de heer Botton over tot de uitreiking van de juwelen aan de agenten, waarvan de namen volgen, en had voor elk een hartelijk woord.

De heer Barbier, provinciaal secretaris van de A.C.O.D., trams, buurtspoorwegen en autobussen, was de tolk van het personeel om de heer directeur te bedanken voor de vriendelijke woorden gericht tot het personeel.

De plechtigheid werd gevolgd door een vieruurtje en de deelnemers bleven nog lange tijd in groepjes npraten.

NATIONALE ORDEN

LEOPOLDSORDE

Ridder

Reis Carlos, technisch inspecteur.
Devos Paul, technisch inspecteur.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 jaren dienst

Burgerlijk Kruis 2de kl.

Buurtspoorwegbreloque

Fagnoule Albert, bewegingschef
1ste klas.
Dupont Joseph, stelplaatsoverste
1ste klas.

Burgerlijke Medaille 1ste klas

Buurtspoorwegbreloque

Arnolis Albert, onderhoudswerkman.
Defraiture Léon, baanwerker.
Gielen Alfred, A.B. bestuurder.
Musique Guillaume, werkhuisbrigadier.
Ramakers Edouard, A.B. bestuurder.
Rodheut Willy, werkhuisbrigadier.
Simonis Charles, lasser.

25 jaren dienst

Burgerlijke Medaille 1ste klas

Reis Carlos, technisch inspecteur.
Frankin Charles, e.a. klerk.
Bataille Yvonne, klerk 2de kl.
Genotte Maria, klerk 2de kl.
Louis Berthe, klerk 2de kl.

Burgerlijke Medaille 2de kl.

Bonnard Albert, Bovy Louis, Bovy Julien, Cornélis Marcel, Croes Joseph, Debrus Jean, Demoulin Maurice, Destreel Paul, Dethier Urbain, Devillers Joseph, Evrard Fernand, Gorissen Henri, Grandjean Joseph, Graindorge Jules, Grevesse Emile, Humblet Fernand, Jans Paul, Malpats Gilles, Maraite Marcel, Pirard, Nicolas, Piroson Hubert, Prenten Pierre, Reusen Joseph, Ringlet Joseph, Romain André, Rouhart René, Soetewey Arthur, Thirifays Jules, Vanheusden Emmanuel, Wijnen Jean.



De heer Botton, directeur, omringd door de gedecoreerden.

Veiligheidspremies jan. - februari 1969

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

De ploegen 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 8 ontvingen samen 3.726 fr.

DE ACHT EXPLOITATIEGROEPEN ONTVINGEN DUS VOOR DE MAANDEN JANUARI-FEBRUARI 1969 EEN BEDRAG VAN 20.297 F.

GROEP ANTWERPEN

De ploegen 2, 5, 7, 8 en 11 ontvingen samen 1.681 fr.

GROEP OOST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3 en 6 ontvingen samen 1.410 fr.

GROEP WEST-VLAANDEREN

De ploegen 3 en 4 ontvingen samen 1.170 fr.

GROEP LIMBURG

De ploegen 1, 2, 3 en 4 ontvingen samen 5.370 fr.

GROEP BRABANT

De ploegen 3, 8, 9, 15, 17, 18, 21 en 23 ontvingen samen 2.276 fr.

GROEP HENEGOUWEN

De ploegen 1, 2, 5, 7, 9, 10 en 16 ontvingen samen 2.045 fr.

GROEP LUIK

De ploegen 1, 2, 6, 8, 10, 11 en 12 ontvingen samen 2.619 fr.

Een verdienstelijke dagelijkse inspanning op het actief van de agenten van Alle-sur-Semois

Wij zijn trots op de reputatie van eerlijkheid van onze agenten en het doet ons steeds genoeg de namen te vermelden van deze, die aan hun chef voorwerpen of geldsommen overhandigen, vergeten of verloren door de reizigers.

Op een ander domein meldt men ons een optreden dat alle lof verdient. Enkele agenten van de Groep Namen-Luxemburg hebben, vrijwillig, om beurten een dienst verzekerd op een autobuslijn, die met schorsing bedreigd was wegens ziekte van de exploitant van de lijn. Inderdaad het betrof hier geen agent van de Buurtspoorwegen maar een particulier, de heer Paul Balfroid, exploitant van de

lijn Graide-Sugny en uitbreidingen voor rekening van de Nationale Maatschappij. Ingevolge ziekte was hij bedleiderig met het vooruitzicht zijn exploitatie gedurende twee maand te moeten stilleggen.

Het is toen dat de agenten Ghislain Coulée, Remy Bertholet en Marc Roy, van de stelplaats Alle-sur-Semois, besloten hem elke dag te vervangen ten einde een dienst te bewijzen aan de bewoners van de streek en de broodwinning van de heer Balfroid te verzekeren.

Wij wensen deze collega's van harte geluk en wij mogen zeggen dat de Ardenners een beetje daar zijn.

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 28 FEBRUARI 1969

	dagen zonder ongeval
LIMBURG 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)	3.788
LUIK 2 (Pers. Bassenge-Oreye)	3.091
LUIK 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)	3.048
LUIK 12 (Werkhuis St-Gilles)	2.892
LUIK 10 (Pers. Eupen-Spa-Warzée)	2.586
BRABANT 21 (Werkhuis Kuregem)	2.283
ANTWERPEN 5 (Bew. Mechelen - Heist-op-den-Berg)	2.146
LUIK 11 (Werkhuis St-Gilles)	2.136
LIMBURG 4 (Bew. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree)	2.028
WEST-VLAANDEREN 3 (KI. Werkh. Assebroek-Diksmuide-Ieper-Kortrijk)	1.953
NAMEN-LUXEMBURG 5 (Bew. Luxemburg)	1.856
NAMEN-LUXEMBURG 4 (Werkhuizen Andenne)	1.829
NAMEN-LUXEMBURG 2 (Pers. kleine stelplaatsen Namen)	1.453
ANTWERPEN 2 (Bew. Oostmalle-Brochem-Zandhoven-Antwerpen)	1.438
NAMEN-LUXEMBURG 7 (Pers. Mariembourg-Forges-Havelange)	1.250
HENEGOUWEN 10 (Pers. Doornik-Frasnes-Flobecq-Ath)	1.197
NAMEN-LUXEMBURG 3 (Werkhuis Salzannes - Werkhuizen Lux.)	1.135

De oprichting van Rijscholen

In toepassing van art. 2-7° van het K.B. van 25-9-1968 heeft de Minister van Verkeerswezen toelating verleend aan de N.M.V.B. een bewijs van beroepsrijvaardigheid af te leveren na gepast onderwijs in haar eigen rijscholen. Deze scholen zijn sinds 1 januari 1969 ingericht en de organisatie ervan werd toevertrouwd aan de Algemene Veiligheidsdienst van het Hoofdbestuur.

Tien scholen zijn verdeeld over gans het net en staan onder de leiding van een chef bijgestaan door onderrichters, die instaan voor het theoretisch en praktisch onderricht.

Het theoretisch onderricht bestaat uit minimum 7 lessen over de volgende stof :

- Wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968;
- Koninklijk Besluit van 14 maart 1968 houdende algemeen reglement over de politie van het wegverkeer.

Na de volledige cyclus zullen de kandidaten aan een schriftelijke proef onderworpen worden bestaande uit 3 reeksen van 10 vragen. Om te slagen moet de kandidaat minstens 21 punten op 30 behalen met een minimum van 50 pct van de punten die aan elke reeks vragen toegekend zijn.

Het praktisch onderricht zal minimum 40 uren bedragen en over een totale afstand van minstens 1.000 kilometers. Na de scholing zal de kandidaat aan een eindproef onderworpen worden, die verdeeld is in twee reeksen :

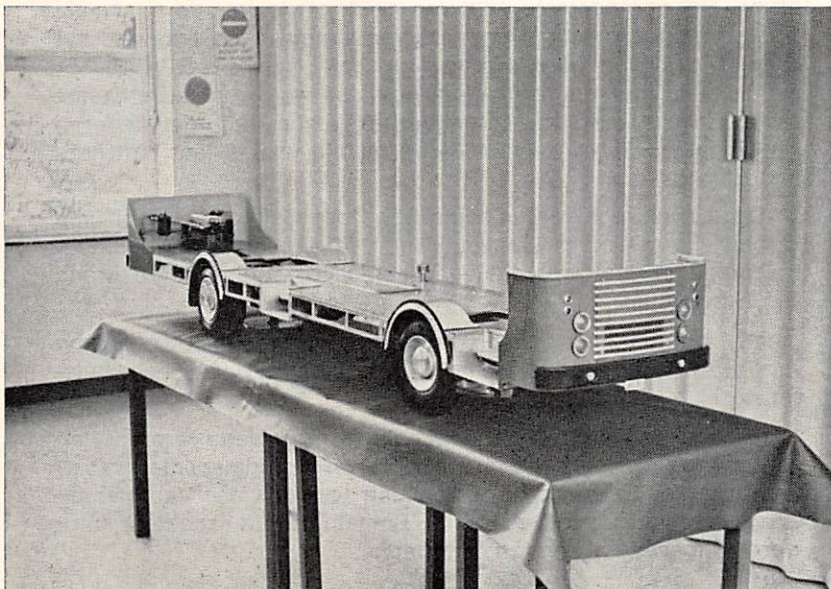
1. manoeuvres buiten de openbare weg;
2. manoeuvres en het rijden op de openbare weg volgens de voorschriften betreffende het wegverkeer.



Er wordt een maximum van 30 punten toegekend voor de eerste reeks en van 70 punten voor de tweede reeks en om te slagen moet de kandidaat de helft van de punten behalen toegekend voor elke reeks hetzij respectievelijk 15 en 35 punten en in totaal 60 punten op het maximum van 100 punten.

Indien de kandidaat toegelaten is, mag hem een bewijs van beroepsrijvaardigheid afgeleverd worden, geldig voor het besturen van de AB der N.M.V.B. Dat rijbewijs mag echter nooit afgeleverd worden aan een kandidaat, die reeds in het bezit is van een rijbewijs D.

Aan de kandidaten die reeds in bezit zijn van een rijbewijs D wordt een volledig theoretisch onderricht gegeven en een aangepaste praktische scholing om hen vertrouwd te maken met de voertuigen van de N.M.V.B.



Elke school beschikt over een verkleind model van het onderstel van onze autobussen.

TE NIEUWPOORT

ZONNEBLOEM

heeft zijn poorten geopend

Zoals elk jaar werd te Nieuwpoort het seizoen reeds ingezet met Pasen en men mag zeggen dat, niettegenstaande het weder maar koeltjes was, alle plaatsen bezet waren. Het zomerseizoen zal beginnen op 14 mei en mejuffer Van der Stelt zal u ontvangen tot 7 september. U zult er genoeg aan beleven de salons, met uitzicht op de zee, en de grote eetzaal waar naastige en vriendelijke serveersters de vakantiegangers opwachten, terug te vinden.

Ziehier enkele bedenkingen, die wij gemaakt hebben bij een recent bezoek aan de ZONNEBLOEM.

Is het niet aangenaam, in de maand mei of juni, te kunnen zeggen : « Indien ik één week van tevoren schrijf aan de Directie van Brugge of aan juffrouw Vanderstelt te Nieuwpoort kan ik over een kamer beschikken om er een of twee weken door te brengen tegen prijzen, die nergens anders gekend zijn? »



Volgen wij nu de heer Peeters, die op een zaterdag in de «Zonnebloem» toekomt. Het is van groot belang dat hij allereerst juffrouw Vanderstelt in kennis stelt van zijn aankomst. Zij zal hem zeggen dat de kamer, die hem werd toegewezen, in orde en reeds beschikbaar is. In dat geval zal hij met zijn echtgenote beslissen of «men» het bed onmiddellijk opmaakt want indien het weder mooi is, heeft hij gelijk er onmiddellijk van te profiteren.

Hij dient slechts het salon door te gaan, een deur te openen en reeds bevindt hij zich op de dijk waar hij spoedig zal merken dat van al de wandelingen, die op de dijken van de Belgische kust kunnen gedaan worden, deze van de Westhoek de aange-



Cliché Esso Nieuws

naamste zijn daar de auto's er niet toegelaten zijn en dank zij deze maatregel kan men slenteren zonder op zijn hoede te moeten zijn en zonder aanhoudend het motorgeronk te horen.

's Namiddags liggen er talrijke wandelingen en uitstappen in zijn bereik en kan hij Oostende, Koksijde en De Panne bezoeken maar daarvoor heeft hij een ganse week ter beschikking.

ONZE KINDEREN IN ZONNEBLOEM EN ANNETTE ET LUBIN

De Algemene Vergadering van de v.z.w. « Rustoord van het personeel van de N.M.V.B. » had plaats op woensdag 26 februari. Het voornaamste punt van de dagorde was de financiële tussenkomst toegestaan door de vereniging in de prijs van het pension voor de kinderen van agenten van de N.M.V.B. Er werd beslist dat de vereniging, ook dat jaar, een tussenkomst van 50 % zal toestaan in de verblijfskosten van de kinderen van agenten, die op 1 juli 1969 de leeftijd van 16 jaar niet hebben bereikt.

Deze maatregel zal slechts van toepassing zijn voor een verblijf van minimum 4 en maximum 14 dagen. Wat de weddetrekkenden betreft zal dat voordeel beperkt zijn tot de graad van bureauchef.

Wij kunnen niet genoeg de nadruk leggen op het belang van deze tussenkomst in het vakantiebudget van een huisvader.

Tijdens de Raad van Beheer, die de Algemene Vergadering voorafging, werd de heer L. Cornellie, hoofdinspecteur (o.r.) tot voorzitter benoemd in vervanging van de heer Van Hemeldonck, ontslaggever. De heer A. Romain, hoofdinspecteur (o.r.) werd aangesteld als ondervoorzitter.

TE SPA

«Annette et Lubin»

verwacht U

Vanaf zaterdag vóór Pinksteren verwacht mevr. Brocké haar gasten in Annette et Lubin. Ten behoeve van hen hebben wij onderstaand nog enkele inlichtingen verzameld die hen nuttig kunnen zijn.

DE SPOORLIJN VERVIERS - SPA

De voorbereidende werken aan het spoor, met het oog op de elektrificatie van de lijn N.M.B.S. 44 Verviers - Spa zullen geëindigd zijn vóór het zomerseizoen maar de elektrische tractie zal dat jaar nog niet in dienst gesteld worden.

Nochtans zal de voltooiing van de werken toelaten, vanaf 1 juni, de tijdelijke vervanging van enkele treinen door autobussen af te schaffen. De dienst zal opnieuw normaal verzekerd worden door dieseltreinen doch met een maximumsnelheid van 70 km/u.

*
**

In verband met de ontwikkeling van Spa vermelden wij de bouw van twee zwembaden, de een overdekt, de ander, gelegen langs de weg naar het meer van Warfaaz, in openlucht. Herinneren wij er eveneens aan dat verleden jaar de Minister van de Franse Cultuur, die ook de lichamelijke opvoeding en sport onder zijn bevoegdheid heeft, een « omnispportcentrum » heeft ingewijd in het domein van Fraineuse te Spa. Tijdens de vakantieperiode worden iniatie en vulgarisatie stages ingericht ten behoeve van « niet georganiseerden » t.w. de kinderen van de vakantiegangers. Wij weidden er breedvoeriger over uit in het volgend nummer.

SPA

HET « HULPSTATION » VOOR DE REUMATIEK

Deze veelzeggende ondertitel, in de stijl van de hedendaagse reclame, kan misschien iets overdreven schijnen en nochtans hoe meer men er over nadenkt hoe meer men moet erkennen dat de vergelijking opgaat.

Elke dag geniet men te Spa met volle teugen van de gezonde lucht, gegarandeerd verzadigd met ozon; men voegt er een liter ijzerhoudend water of Spa Reine aan toe om de menselijke motor te reinigen.

Ja, te Spa hebt u alles bij de hand om een nieuwe jeugd te bezorgen aan UW motor.

Tijdens uw verblijf kunt u in het stedelijk Badhuis eveneens een kuur volgen van de meest verschillende baden doch enkel na toestemming te hebben bekomen

van een dokter van de stad. Indien deze denkt dat een dergelijke behandeling u gunstig is, geniet u van het ziekenfondstarief.



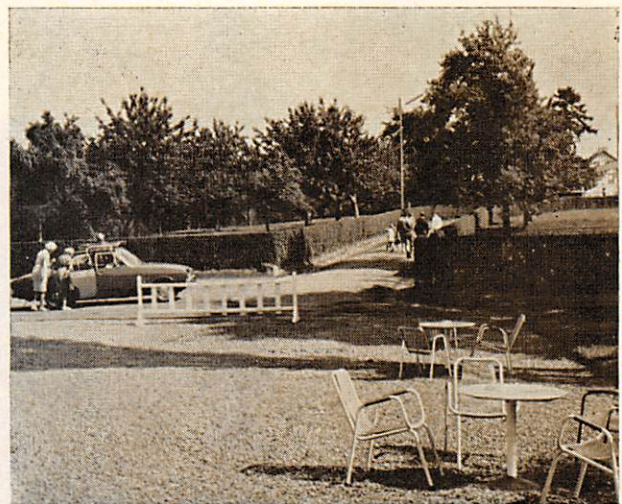
Bovenstaande foto toont het muzieksalon met zijn comfortabele zetels waarin men na de maaltijd knusjes kan rusten alvorens zijn middagwandeling aan te vatten.

UITSTAPPEN PER AUTOCAR

In het seizoen hebben elke dag uitstappen plaats per autocar. De meest klassieke zijn de volgende :

- Tocht langs de bergkammen van het land van Spa;
- De vier meren en de Hoge Venen;
- Een dag te Monchau;
- De vallei van de Amblève, de waterval van Coö en de grotten van Remouchamps;
- Een dag te Keulen.

Mevr. Brocké belast zich met de inschrijvingen en indien het aantal inschrijvingen ontoereikend is, bestaat de mogelijkheid een uitstap in te richten met een wagen van 4 of 5 plaatsen.



Twee uur in de namiddag. Na het middagmaal hebben de gasten genoten van een korte siesta. Nadien, daar de zon van de partij is, maakt elkeen zich klaar voor een wandeling of een uitstap. De zetels op het terras zijn verlaten en de families gaan op verkenning in de omgeving van Spa, te voet of met de wagen.

Een station onder velen : GENK



De ligging van de nieuwe stelplaats werd gekozen ver buiten het centrum. Aanvankelijk was zij omgeven door dennebossen. Langzamerhand werden de bomen opgeofferd en thans rijzen hoge gebouwen op in de nabijheid van de stelplaats.

Genk is gelegen op 13 km van Hasselt en op 11 km van Bilzen; met een oppervlakte van 8.747 ha is zij de vierde grootste gemeente van ons land.

In oude documenten vindt men de naam voor de eerste maal weer in 1140 als Geneche-Geniche, die Genke wordt in 1303 en Geynck in 1423. Deze streek van heide en duinen zal gedurende eeuwen een landbouwgemeente blijven met een schrale opbrengst.

Het is slechts in 1920 dat de eerste steenkool werd bovengehaald in de Kempen en het werd het begin van een periode van buitengewone voorspoed. Tussen de twee oorlogen werden er

koolmijnen opgericht te Waterschei, Zwartberg en Winterslag, allen op het grondgebied van Genk. Op het ogenblik zijn deze koolmijnen, bron van rijkdom, met sluiting bedreigd. Zwartberg is trouwens reeds gesloten.

Het Provinciaal Domein van Bokrijk, een natuurreservaat van 514 ha, met het openluchtmuseum is ongetwijfeld een van de bijzonderste toeristische bezienswaardigheden van Limburg.

Onze stelplaats

Het huidige gebouw, met bureaus en woonhuis, werd opgetrokken in 1961 en op het ogenblik wordt de leiding van de stelplaats waargenomen door de heer Gellenne, bewegingsoverste 1e kl. Toen hij een vijftiental jaren geleden te Genk toekwam, beschikte hij over een twaalfstal autobussen; thans kan men er op het parkeerterrein soms meer dan 40 tellen.

Geleidelijk werden nieuwe lijnen, in totaal zijn er thans 16, in dienst gesteld met vertrek te Genk. De plaats ontbreekt ons om ze allen op te sommen doch onder de voornaamste noteren wij :

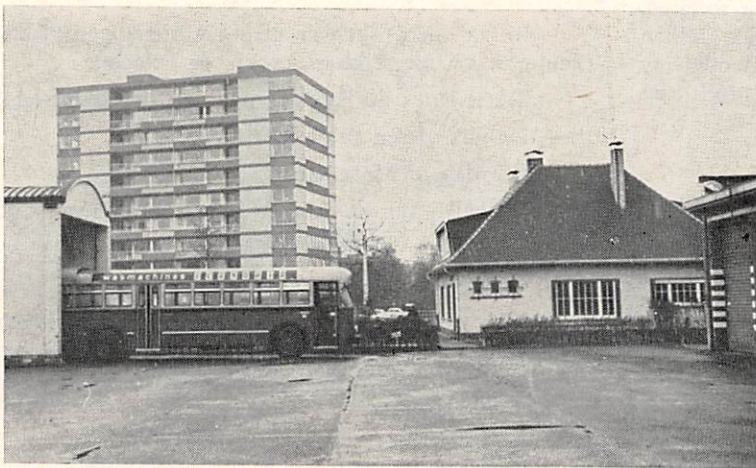
- Genk - Hasselt;
- Genk - Winterslag - Zwartberg - Waterschei (stadsdienst);
- Genk - Maaseik;
- Genk - Maastricht;
- Genk - Tongeren.

De bijzonderste lijn is ongetwijfeld de lijn n. 1, die vertrekt te Hasselt en een halte heeft vóór het domein van Bokrijk en in het Shopping Center te Genk; vandaar vertrekt, om de 20 minuten in beide richtingen een bus, die Winterslag, Zwartberg en Waterschei, zal bedienen langs brede lanen in de jaren dertig aangelegd door vooruitziende urbanisten.

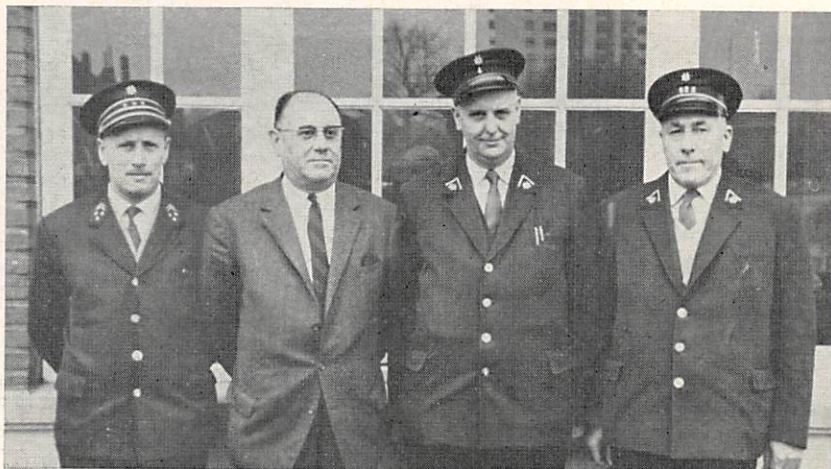
Het vervoer van werklieden en mijnwerkers wordt overdag gecombineerd met de gewone diensten wat b.v. het geval is voor de arbeiders van de F.N. fabrieken te Zutendaal, voor deze van de textielbedrijven en voor de ploegen van de montagewerkplaatsen van Ford. Daarentegen worden voor de werklieden van Ford, die rond middernacht hun taak beëindigen, speciale diensten ingelegd in alle richtingen.

De heer Gellenne wordt in zijn taak bijgestaan door de heren Verhaeg en Vanoppen, controleurs, de heer Neyens voor het bureauwerk en de heer Kelchtermans voor de ontvangsten.

De stelplaats van Genk telt 48 agenten (onderhoud inbegrepen) en anderszijds hangen de stelplaatsen Bree en gedeeltelijk Maaseik af van de chef van Genk; de eerste telt 19 en de andere 35 agenten. De onderhoudsdienst van Genk onderhoudt de 59 autobussen van Genk, Bree en Maaseik; maandelijks leggen deze autobussen gemiddeld 302.000 km af.



Links de tunnel voor het automatisch wassen van de autobussen, in het midden het bureau en het woonhuis en rechts de onderhoudswerkplaats



Voor het bureau van Genk. Van links naar rechts: de heren Jean Verhaeg, controleur, Jules Gellenne, bewegingsoverste 1ste kl. en twee van zijn medewerkers, de heren Henri Kelchtermans en Albert Neyens.