

# onze buurtspoorwegen

Nr 140

MEI - JUNI 1969

24ste JAARGANG





De heer Storme, voorzitter van de Beheerraad, overhandigt de veiligheidstropee.



In onze Groepen hadden talrijke veiligheidsfeesten plaats. Deze foto werd genomen te Hasselt.



In de tijd toen er nog huurkoetsen vóór het station van Bergen stonden, vertrok de buurtspoorlijn uit de stelplaats Mons-Bas-sins.

## Wat U moet weten over de toeristische tramlijn van het Aisnedal

### HET ROLLEND MATERIEEL VAN DE T.T.A.

Op 31 december 1968 bevatte het park van het rollend materieel van de T.T.A. : 1 stoomlocomotief, 3 spoorauto's, 7 reizigersrijtuigen, 2 pakwagens, 10 verschillende wagons evenals enkele dienstlorries.

a. locomotief : 1076

b. spoorauto's : AR 93 - ART 123 - AR 133

c. rijtuigen en pakwagens :

1. reizigersrijtuigen, twee assen : 610 (ex-Miva) 1348 - 8944 - 10760
2. reizigersrijtuigen + reisgoed, twee assen : 2115
3. bogiereizigersrijtuigen : 19568 - 19572
4. pakwagens : 2355 - B 2227



Elise, de stoomlocomotief 1076, werd gebouwd in de Ateliers du Grand Hornu in 1920 maar dat type van machine bestond reeds sinds 1908. In Grand Hornu werd nooit veel spoorwegmaterieel gebouwd; nochtans na de eerste wereldoorlog werden sommige fabrieken aangespoord zich op deze constructie toe te leggen.

d. verscheidene wagons :

1. met schutborden : 5726
2. platte : 3711 - 8139 (met bogies) - 59757
3. gesloten : 18230 - 7848
4. kipwagen : 20820
5. tankwagen : 51742
6. sneeuwvager : 8178
7. wagen om rails te buigen : 51680

De eerste overeenkomst N.M.V.B. - T.T.A. verviel op 30 september 1968.

Een nieuwe overeenkomst verlengde de vergunning voor een periode van 15 jaar. Een clause reserveert aan de T.T.A. de spoorbedding van het oud baanvak van Lamorménil naar de halte « hotel du Moulin-Crahay » hetzij een strook van 2 km maar waar, spijtig genoeg, de sporen werden opgebroken in 1965. Deze schikking zou de T.T.A. toelaten de lijn te verbinden met de voorziene E 9 (Luik - Aarlen).

**Goed nieuws voor de agenten van de N.M.V.B.**

Op vertoon van een bewijsstuk genieten zij van een speciaal tarief : 5 fr per week-end, geldig voor een onbeperkt aantal reizen zonder beperking van traject.

## 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

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

## Onze Voorpagina

De Oostendenaars zelf weten in het seizoen de hoge duinen, gelegen tussen het strand en de Koninklijke laan en op slechts een kwartier met de autobus van het Marie-Joséplein, op prijs te stellen. Deze huisvader heeft het gemakkelijk want om de 20 minuten passeert er een autobus van de N.M.V.B.

# DIENSTJAAR 1968 VAN DE N.M.V.B.

## Samenvatting jaarverslag voorgelegd door de Beheerraad

### Waar staan wij?

Het jaarverslag voorgelegd door de Beheerraad is voldoende verspreid; onze lezers zullen onderstaand de voornaamste punten vinden. Dat verslag, dat het resultaat weergeeft van de inspanningen gedurende een jaar verwezenlijkt door het personeel, moet niet als een eenvoudige formaliteit beschouwd worden. De Raad geeft rekenschap van het beheer van de Nationale Maatschappij aan de aandeelhouders maar het is hem toegelaten zijn ongenoegen uit te drukken betreffende het feit dat andere maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, sinds hun stichting, van een voordeliger fiscaal regime genieten dan het onze.

Ook dat jaar vertoont de balans van de N.M.V.B. een deficit. In verband hiermede herinneren wij eraan dat in principe de winst een criterium is van de goede gang voor een onderneming en de aanduiding van haar sociale doeltreffendheid. Spijtig genoeg, in tegenstelling met nijverheidsondernemingen, is het voor maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer onmogelijk :

- a) de gamma van de voortgebrachte producten te verbogen;
- 2) het aantal afzetgebieden te vermeerderen;
- 3) de verkoopprijzen aan te passen aan de economische omstandigheden van het ogenblik.

Anderzijds bleef, in 1968, op ons net het aantal vervoerde reizigers verminderen en bij ons zoals elders, zijn de uitgaven moeilijk te drukken door het feit dat bij de N.M.V.B., sinds enkele jaren, de verliezen zich opstapelen zoals bij al de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer van Europa.

In het voorwoord van het jaarverslag herinnert de verslaggever eraan dat de N.M.V.B. zich te allen tijde ingespanssen heeft om het evenwicht van haar rekeningen te verzekeren; krachtens haar wetten en statuten was zij trouwens verplicht op die wijze te handelen.

Tot besluit acht hij het uiterst dringend dat de verantwoordelijke gezagslichamen hun houding bepalen ten overstaan van de gestelde vraag: moet de exploitatie leefbaar zijn, of moet ze een openbare dienst uitmaken, die desnoods ten laste van de gemeenschap functioneert?

\*

\*\*

### A) EXPLOITATIE

#### 1. Elektrische lijnen

West-Vlaanderen	: 67 km 823
Henegouwen	: 207 km 643
Brabant	: 93 km 497.

#### 2. Niet elektrische lijnen

- a) De S.A. des Grottes de Han exploiteert een verpachte lijn met een lengte van 5 km 400.
- b) De lijn Mol (N.M.B.S.) - Mol (Donk) met een lengte van 3 km 987 is voorbehouden aan het vervoer van zand.
- c) In de Groep Henegouwen werd de exploitatie gestaakt op 7 km 277 t.w.  
St. Ghislain - Baudour : 3 km 622  
St. Ghislain - Hautrage (4 rails) : 3 km 655.

#### 3. Wegdiensten

11.647 km openbare autobusdiensten worden rechtstreeks geëxploiteerd door de N.M.V.B.

1.382 km openbare autobusdiensten worden geëxploiteerd door pachters.

#### 4. Speciale autobusdiensten

48.604 km waarvan 39.409 km geëxploiteerd worden door pachters.



Een belangrijk werk werd einde 1968 uitgevoerd voor het aanleggen van een parkeerterrein in de stelplaats van Charleroi. De grondwerken en de begroting werden begonnen einde november; vervolgens werd de bevoering gelegd. De behandelde oppervlakte bedraagt 2.145 m<sup>2</sup>.

De twee foto's tonen de koer van de stelplaats vóór en na de werken.

### 5. Aantal vervoerde reizigers per tractiestelsel

Elektrische diensten	47.758.000
Spoorautodiensten	179.000
Autobusdiensten	213.529.000
	261.466.000

### 6. Evolutie van het reizigersverkeer

In vergelijking met 1967 is het aantal vervoerde reizigers verminderd met 3,60 %. Het achteruitgaan is vooral gevoelig voor de gewone abonnementen (7,52 %) en de weekabonnementen (8,74 %) terwijl het aantal gewone reizigers slechts verminderde met 3,32 % en dat van de schoolabonnementen een nieuwe stijging van 1,15 % kende.

### B) PERSONEEL

#### 1. Effectief

De getalsterkte van het personeel werd van 6.917 ambtenaren en agenten teruggebracht tot 6.585.

#### 2. Sociale lasten

De N.M.V.B. heeft in 1968 aan wettelijke sociale lasten een bedrag van 304.518.526 F uitgegeven waarbij nog een som van 89.748.977 F mag worden gevoegd, die vooraf op de bezoldiging van het personeel werd ingehouden.

Het totaal bedrag van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten bereikte 1.501.532.596 F.

### C. VASTE INSTALLATIES

Wij hebben 351 wachthuisjes geplaatst waardoor het totaal van dergelijke op ons net geplaatste wachthuisjes op 2.231 werd gebracht.

### D) ROLLEND MATERIEEL

#### Vervoer over de weg

Autobussen	1.983
Wegtrein	1
Andere voertuigen	172

#### Elektrisch net

Motorwagens	327
Bijwagens	263
Motrices voor het effenen van de rails	5

#### Niet geëlektrificeerd net

Spoorauto's en tractors	18
Locomotieven	6

### E) ONGEVALLEN - VOORZORGSMATREGELEN EN BEHEER

Het aantal ongevallen in dienst is tot 338 gestegen in 1968 tegen 302 in 1967.

#### Ongevallen-derden

Het aantal geregistreerde ongevallen-spoor bedraagt 2.026.

Het aantal ongevallen-weg dat van 5.327 tot 5.636 oploopt, wijst op een verhoging van 5,5 % terwijl het aantal afgelegde km slechts een lichte stijging van ongeveer 0,24 % heeft ondergaan.

### F) FINANCIËLE UITKOMSTEN EN EXPLOITATIE-UITSLAGEN

Totaal voor het net (spoorlijnen en autobusdiensten)

Ontvangsten	1.828.872.000 F
Uitgaven	1.925.912.000 F
Exploitatiecoëfficiënt	105,31 %

tegen 103,65 % in 1967.

Resultaat : deficiet van 97.040.000 F

Interesten op beschikbare kapitalen : 4.512.000 F

Eindresultaat : 92.528.000 F

## COMMENTAAR

Het boekjaar 1968 wijst op een nieuwe, diepgaande verslechtering van de exploitatieresultaten van de Nationale Maatschappij.

Het verlies van het jaar 1968 van 97.000.000 F (zonder aftrek van de interesten op beschikbare kapitalen ten bedrage van 4,5 miljoen F) wordt toegevoegd aan de voorschotten ten bedrage van 162,3 miljoen F, die tijdens de voorgaande dienstjaren aan de lijnen met verlies zijn verleend waardoor het totaal bedrag ervan thans 253,9 miljoen F bereikt.

Wanneer men dan ook in aanmerking neemt dat het bedrag van het reservefonds 130,8 miljoen F beloopt, is de Maatschappij ongedekt voor 123,1 miljoen F. Normaal zouden hieruit thesauriemoeilijkheden moeten voortvloeien; de Maatschappij heeft deze tot nog toe kunnen ontgaan door een gedeelte te gelden te maken van haar effectenportefeuille, die namelijk het hernieuwingsfonds en het verzekeringsfonds dekt. Deze handelwijze zal niet kunnen blijven duren wegens het ritme van de te verwachten verliezen.

Daar de afkeer, die het publiek voor het gemeenschappelijk vervoer aan de dag legt, nog verscheidene jaren schijnt te zullen aanhouden en toenemen, zouden de steeds wenselijke opheffing van de fiscale lasten tegelijk met een betere coördinatie van het gemeenschappelijk vervoer niet meer dan een tijdelijk hulpmiddel kunnen betekenen.

Wat inderdaad op het spel staat, is de rendabiliteit zelf van het openbaar vervoer, die thans onherroepelijk in gevaar is gebracht zodat het behoud van dat vervoer, dat omwille van het algemeen belang noodzakelijk is, slechts nog kan worden ingedacht als openbare dienst, die desnoods ten laste van de gemeenschap functioneert.

Het probleem is gesteld en het zou wenselijk zijn dat de hogere overheid de suggestie zou aanvaarden die wij verleden jaar gedaan hebben, over te gaan tot een eenmaking van de exploitatiecoëfficiënten m.a.w. tot een verdeling van de totale exploitatieuitgaven naar rato van de ontvangsten van elk van de 19 lijngroepen.

### DE ALGEMENE VERGADERING VAN DE N.M.V.B.

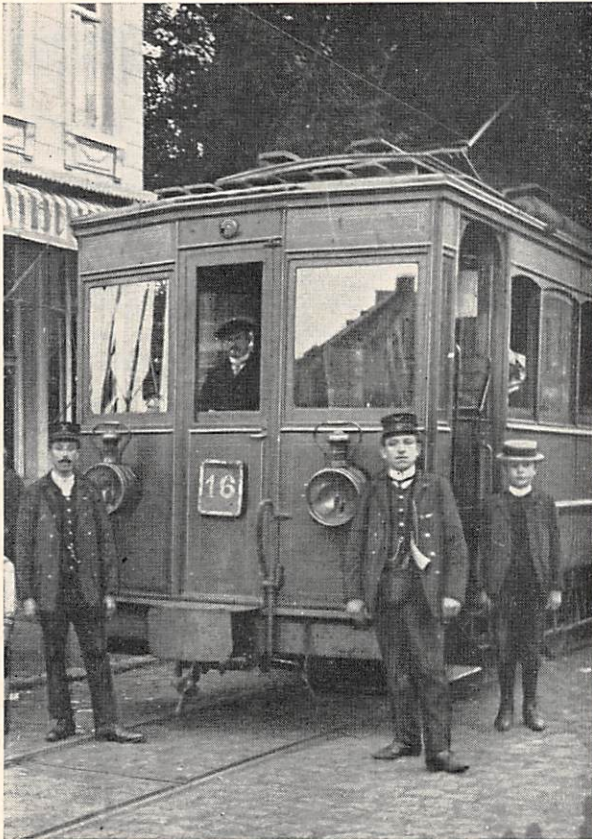
Tijdens de Algemene Vergadering, die plaats had op 27 mei te Brussel, werd de balans goedgekeurd en werden de heren Stiévenart en Mathelart respectievelijk herkozen en gekozen als beheerders; de heer Mathelart volgt de heer ridder Roberti op, die de leeftijdsgrens bereikte en die lid was van de Beheerraad van 1951 tot 1969.

Na de vergadering hebben de leden van de Beheerraad, vergezeld van de heer Directeur-Generaal, een bezoek gebracht aan de metrowerken te Brussel.

Zij hadden het uitzonderlijk voorrecht een uitstekende gids te hebben in de persoon van de heer Vrebois, secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen en regeringscommissaris bij de N.M.V.B.

Na het bezoek verklaarde de heer Reynaert, directeur-generaal van de M.I.V.B. zich zeer gelukkig de reeds uitgevoerde werken te kunnen voorstellen aan de leidende personaliteiten van de Buurtspoorwegen en hief zijn glas op de goede verstandhouding tussen de twee Maatschappijen. Op hun beurt bedankten de heer Storme, voorzitter, en de heer Hoens, directeur-generaal, hun gastheer evenals de hoge ambtenaren, die hen hadden rondgeleid.

# Uit de oude doos



Een agent van de Groep Henegouwen zond ons dit oud document. De foto werd genomen in 1912 aan de oude spooroverweg van La Louvière.

Wijzen wij vooral op enkele bijzonderheden. Allereerst is het dienstnummer, en niet het nummer van de lijn, op de voorzijde van het rijtuig aangebracht en is er geen enkele andere aanduiding van de bestemming; wij zijn in het bezit van foto's, genomen vóór het station van Manage, met hetzelfde materieel en dezelfde soorten platen.

Het betreft een tweeassig motorrijtuig dat op gans het net van de N.M.V.B. werd gebruikt; rond 1908 werden de motorrijtuigen van de reeks 9216 tot 9227 besteld en zo verder tot de reeks 9359 tot 9364, in 1911, wat bijna 150 rijtuigen maakt in vijf jaar. Achtendertig eenheden van dat type werden ingezet op de lijnen van het Centrum.

Zij werden gebouwd door : La Brugeoise, Braine-le-Comte, La Métallurgique, Baume et Marpent, La Hestre, Seneffe, Manage, La Franco-Belge, Nicaise et Delcuve, Rœulx en Hiard.

Naar het schijnt, behoort het motorrijtuig, op de foto, tot de reeks 9326 - 9331 in 1909 gebouwd door Franco-Belge.

Wat eveneens karakteristiek is, zijn de bijzonderheden van het uniform met vier rijen knopen, de ondervest met metalen knopen, de horlogeketting, de koperen hoorn, de stijve halsboord en de rechte kepi.

Maar wat nog het meest veranderd is, is de kledij van de knaap, op de achtergrond, met zijn strohoed, zijn rijgschoenen en zijn kniebroek.

---

## SOCIALE DIENST

Wegens de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen werden de basisbedragen van de verschillende sociale voordelen (uitkeringen voor werkonbekwaamheid en invaliditeit, werkloosheidsvergoedingen, kinderbijlagen, wettelijke rust- en overlevingspensioenen, tegemoetkomingen aan gebrekkigen en verminkten, enz.) met 2,50 % verhoogd vanaf 1 mei 1969.

Eenzelfde verhogingspercent werd toegepast wat de bezoldigingsgrenzen betreft voor de berekening der bijdragen van de maatschappelijke zekerheid; overeenkomstig de reglementering ter zake is deze verhoging van de basisbedragen echter in voege getreden op 1 april 1969.

De gezinsvakantiebijslag werd betaald in de loop van de maand mei ll. voor de kinderen die recht hadden op gezinsvergoedingen voor de maand april 1969.

De toekenning van het dubbel vakantiegeld voor de 3de vakantieweek waarvan ons loon- en weddetrekkend personeel reeds heeft genoten in 1967 en 1968 werd verplichtend gemaakt door de wet van 1 april 1969 (Belgisch Staatsblad van 12 april 1969).

Bij toepassing van een koninklijk besluit van 28 maart 1969 (Belgisch Staatsblad van 11 april 1969) is het vakantiegeld, toegekend door de Rijksdienst voor Werknemerspensioenen aan de vroegere loon- en weddetrekkenden en aan de weduwen van deze werknemers vanaf 1969 verdubbeld en gebracht op 1.085 fr (voor een gezinshoofd) en op 651 fr (voor een alleenstaande) ingevolge de evolutie van de index.

Het Belgisch Staatsblad van 12 april heeft een koninklijk besluit van 10 april 1969 gepubliceerd dat de

maximum bedragen vaststelt van de geneeskundige en tandheelkundige zorgen op het stuk van de verplichte verzekering tegen ziekte en invaliditeit. Deze reglementering, die in voege is getreden op 15 april 1969, heeft tot doel gelijke terugbetalingen toe te staan aan alle begunstigden, welke ook de streek weze waar de genoemde zorgen werden toegediend.

---

## TRAMMUSEUM TE SCHEPDAAL OPENINGSPERIODE

Verleden jaar, tijdens de vakantieperiode, ontving de redactie van ons blad een telefoontje dat ons heeft verast. De persoon, die ons opriep, zegde een agent te zijn van de Groep Luik en eerlijk gezegd het duurde een tijd alvorens wij begrepen dat onze Luikse collega telefoneerde vanuit een drankgelegenheid gelegen naast het Museum van Schepdaal, dat hij gesloten vond. Wij dachten dat op dat gebied alles gezegd was gedurende acht jaar maar wij zijn dus gedwongen te herhalen dat het Trammuseum slechts geopend is 's namiddags van 14 tot 18 uur op de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen van Pasen tot 31 oktober.

# JAARVERGADERING VAN DE ALGEMENE DIENST VOOR VEILIGHEID

Zoals verleden jaar had, op 9 april jl., de jaarvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid, voorgezeten door de heer Storme, voorzitter van de Beheerraad, plaats in de nieuwe vergaderzaal van het Hoofdbestuur te Brussel.

Na de aankomst van de heer Voorzitter, vergezeld van de heer Directeur-Generaal, opende de heer De Clercq, inspecteur-generaal, de vergadering, die werd bijgewoond door de heren Swinnens, Legein en Valcke, directeurs, de heren Daubresse en Henrard, hoofdingenieurs en een honderdtal afgevaardigden.

De heer De Clercq wenste allereerst de afgevaardigden welkom en drukte nadien zijn spijt uit te hebben moeten vaststellen dat de resultaten van het dienstjaar 1968 minder gunstig waren dan die van het vorige dienstjaar. « Inderdaad » zegt hij « de ongevallen met werkverlet zijn met 22 % verhoogd en het algemeen coëfficiënt dat 2,3 bedroeg, heeft 2,9 bereikt. Wij hebben niettemin de troost de uitstekende resultaten te kunnen aantekenen van Limburg, Namen-Luxemburg en Luik ».

De heer Inspecteur-Generaal vervolgens het woord aan de heer Voorzitter, die de onderstaande redevoering uitsprak.

*Zoals de heer Inspecteur-Generaal U zo juist komt te zeggen zijn de resultaten van het jaar 1968 minder*

*goed. Alhoewel, de vermeerdering van het aantal ongevallen misschien nog niet als een katastroof mag bestempeld worden toch is er een strenge waarschuwing dat de veiligheids-aktie onverpoosd moet worden doorgevoerd.*

*Verleden jaar heb ik er de aandacht op gevestigd dat wij in een nieuwe fase traden die nog moeilijker zou zijn dan de voorgaanden.*

*De oorzaken van gevaar veranderen van uitzicht en van stand in functie van de wijzigingen aangebracht aan het productieproces waarvan de doeleinden en de snelheid bestendig veranderen.*

*Het staat vast dat de opsporing van de risico's een overwegende plaats moet innemen in het programma van de voorkoming van de ongevallen.*

*Elk ongeval kan ernstig zijn, wat ook het risico is, waaraan men zich blootstelt; het is daarom dat de onschuldigste ongevallen zoveel belang hebben als het ernstigste ongeval en een uitgebreid onderzoek en opzoekingen verdienen. Het risico is het mogelijk ongeval, waarvan men de gevolgen nooit vooraf kan bepalen. Hetzelfde risico zal straks tot een ongeval leiden zonder betekenis en nadien tot een ramp. Het risico wordt het eerste doel.*

*Dat het ongevalsonderzoek grondiger zal moeten geschieden is niet alleen uit technisch oogpunt van belang maar ook om de aanleiding te leren*

*kennen van het gedrag van hen, die op welke wijze dan ook bij het ontstaan van het ongeval waren betrokken.*

*Het is van het allergrootste belang de onmiddellijke overste in dit onderzoek te betrekken.*

*Daarom zou ik willen vragen dat de veiligheidschef samen met de oversten van de verschillende diensten de ongevallen van het afgelopen jaar grondig zouden bespreken.*

*Bij deze bespreking zal vooral de aandacht van de betrokkenen worden gevestigd op de taak die zij te vervullen hebben in het kader van de ongevallen preventie.*

*Naast de psychologische aktie mogen echter de materiële beveiliging en de wettelijke voorschriften niet uit het oog worden verloren.*

*Wij behoeven technische middelen, die een soort automatische beveiliging inhouden, waarmede aan het ongeval een onherroepelijk halt wordt geboden.*

*Natuurlijk moet er zeker enerzijds rekening worden gehouden met de meer of mindere doeltreffendheid van de beveiligingsmiddelen en anderzijds met het economisch mogelijke, waarvan overschrijding de algemene welvaart zou aantasten.*

*Dit preventiewerk zal voortdurend voor nieuwe vraagstukken komen te staan en — helaas! — wel steeds bij de vooruitgang van de techniek ten achter lopen.*

*Inderdaad de uitvinding van de vingerhoed kon eerst geschieden na de invoering van de naald, het schild na de speer, de radar na de bommenwerper.*

*Degenen, die zich zetten aan de verdere ontwikkeling van de techniek zijn lang niet altijd overtuigd van de noodzakelijkheid van gelijktijdig aandacht aan de veiligheid te schenken; maar al te vaak gaat men van de gedachte uit, dat de mens zich maar moet aanpassen aan de ontworpen machines, terwijl de juiste weg toch zou moeten zijn: bestudering van het ontwerp in zijn functie van de mens en rekening houdende met de psychofysiologische eisen die zulks medebrengt.*

*Men zal moeten streven naar het systematisch elimineren van ongevals-oorzaken, gebaseerd op een volledige bestudering van de werkelijke omstandigheden bij de arbeid en gerealiseerd door de nodige wijzigingen in het gereedschap met zoveel mogelijk*



*Van links naar rechts : de heren L. Dreesen en A. Hilken, A.B. bestuurders, vertegenwoordigen de Beweging van Limburg, vervolgens de heren L. Solbreux en F. Demanet, afgevaardigden van de Werkhuizen van Namen-Luxemburg.*

uitsluiting van de mogelijkheid tot verkeerde handelingen.

Het is nu ook zo dat meestal verschillende oorzaken gelijktijdig een rol spelen bij een ongeval, want het staat onomstootbaar vast dat, wil men een ongeval registreren, er steeds een bepaalde materie bij te pas komt, maar ook steeds een mens.

Anders gezegd: het is zelden dat uitsluitend de technische factor de enige oorzaak is van een ongeval en ook een menselijke fout kan hiertoe geen aanleiding geven wanneer er geen materieel risico bestaat.

Alle factoren van mens en omgeving spelen doorgaans gelijktijdig een rol, beïnvloeden mekaar wederkerig bij het ongevalle gebeuren of nog beter bij het scheppen van risico's tot ongevallen.

Hieruit moeten we noodzakelijkerwijze afleiden, hetgeen ook essentieel is voor elke veiligheidsactie: men moet de voorkoming totaal aanpakken, zowel op technisch als op menselijk vlak.

Een gezonde veiligheidsgeest zal trouwens tot een materieel-technische beïnvloeding van het werkmilieu leiden.

De grote omvang van deze taak zal ons echter niet mogen ontmoedigen, want juist en alleen door dit werk zullen wij een vermindering van het aantal arbeidsongevallen kunnen bereiken.

Ten slotte wil ik mij richten tot de talrijke afgevaardigden van de verschillende ploegen die hier vandaag aanwezig zijn. Niettegenstaande dat de algemene resultaten minder gunstig zijn, zijt U er in geslaagd in uw respectievelijke diensten of ploegen gunstige resultaten te boeken, die onze welgemeende gelukwensen verdienen.

Ik hoop dat uw voorbeeld de min goed geklasseerde en zeker de slecht geklasseerde ploegen zal aansporen alles in het werk te stellen om de veiligheidsgeest aan te wakkeren, zelfs zo nodig wakker te schudden.

Heren, op risico van herhaling, kan ik niet genoeg de nadruk leggen op de dringende noodzakelijkheid van het levend bewaren van de veiligheidsgeest. Zonder die geest, zonder het bestendig denken aan hetgeen moet en niet mag inzake veiligheid is uw en onze actie onbegonnen werk.

Zo U van hier weggaat als echte veiligheidspropagandisten dan ben ik ervan overtuigd dat de stijging van

de ongevallencurve weldra de kop zal indrukt worden.

Ik kan het ganse personeel de bestendige morele steun van de Raad van Beheer en van mijzelf toezeggen, en druk de wens uit dat U, met nieuwe ijver beziel, die humanitaire aan gelegenheid, die ons allen zo zeer ter harte gaat, verder moogt helpen voortgaan.

Na de uiteenzetting van de heer Voorzitter neemt de heer Directeur-Generaal het woord, in het Frans, en betreurt dat de resultaten van het voorbije dienstjaar merklijk minder gunstig zijn dan de voorgaande.

Naar zijn mening zou de jaarvergadering het karakter moeten hebben van een feest waarop het succes gevierd wordt van het verlopen jaar. Spijtig genoeg is dat vandaag niet het geval en hij drukt de vrees uit dat

ters de zorg de zaak te leiden en geleidelijk stelt men er geen belang meer in.

De heer Directeur-Generaal herneemt dan het besluit van een onlangs verschenen studie, die de gebeurtenissen behandelt die op het ogenblik alle kringen in beweging brengen: De noodzakelijkheid van een wijziging van onze maatschappij en alles wijst er op dat deze wijziging een meer actieve deelname van iedereen moet omvatten aan het verloop en aan de resultaten van de activiteiten, die hen rechtstreeks interesseren.

De activiteit en de resultaten in het domein van de arbeidsongevallen en hun voorkoming gaan iedereen aan.

Derhalve, contesteert en neemt doeltreffend deel.

Ik doe een beroep op de ouderen



De afgevaardigden van de Groep Limburg, die het beste ongevallen-coëfficiënt bekwamen.

deze vergadering slechts een traditionele plechtigheid wordt, zonder ziel, zonder geestdrift, zonder hoop.

Wat gebeurt er vraagt de heer Hoens zich af. Moeieid? Het verouderen?

Wij leven in een periode van contestatie. Ik zou, zegt hij, ze willen uitlokken in ons domein van de veiligheid. Een positieve en opbouwende contestatie, wel te verstaan.

Vanwaar zal ze komen? Van de ouderen, van de jongeren, van de afgevaardigden, van de vakbonden, van allen?

Ik heb soms de indruk, gaat hij verder, dat alles, wat gedaan is geweest om de nadruk te leggen op de veiligheid, door de massa van onze werknemers wordt beschouwd als een verzekering en dat, eens de premie betaald, men er zich niet meer moet mee bezig houden. Men laat aan de stich-

opdat zij hun reeds lange ervaring ten nutte zouden maken ten einde nieuwe vruchtbare methodes te doen ontstaan.

Ik doe een beroep op de vakbonden, steeds bereid de leiding te nemen van de vooruitgang. Is de voorkoming van de arbeidsongevallen in feite niet meer waard dan een eenvoudige loonsverhoging of een onproductieve vermindering van de arbeidsduur?

Ik doe een beroep op de afgevaardigden van de veiligheid van wie het heilig vuur schijnt te smeulen of van wie de inspanningen niet meer dezelfde vruchten afwerpen.

Ik doe een beroep op de jongeren, op nieuwe ideeën, op anticomformistische standpunten maar die — ik hoop het — zoals hun oudere collega's nog altijd eerbied opbrengen voor het leven en de menselijke waardigheid.

Ik doe een beroep op allen — en

wij zullen het doen door middel van ons ondernemingsblad — opdat alle toewijdingen en initiatieven samengebond worden in een heropleving van ons in hoge mate sociaal en liefdadig werk gebaseerd op de liefde en de eerbied voor de werkmaker.

Vervolgens werd overgegaan tot de uitreiking van de premies waarna de proklamatie plaats had van de overwinnaar van de trofee en zoals in 1966 en 1968 namen de heren Haenen en Breels bezit van het kunstwerk voor de groep Limburg.

Na het aperitief brachten twee autobussen de afgevaardigden naar Grimbergen waar een diner werd aangeboden die ieders goedkeuring wgdroeg. Na afloop wensten de heer Follon en zijn medewerkers aan alle deelnemers een goede thuisreis.

## 2.000 dagen voor ploeg nr 4 van Limburg

Op 31 januari 1969 bereikte de veiligheidsploeg nr. 4, gevormd door bewegings- en onderhoudsagenten der stelplaatsen Bilzen, Bree, Genk, Lanaken en Maaseik, de 2.000ste dag zonder arbeidsongeval met werkverlet.

Deze heuglijke gebeurtenis werd natuurlijk traditiegetrouw, onder de auspiciën van de Algemene Dienst voor Veiligheid, op passende wijze gevierd. Uiteraard diende zulks te gebeuren tijdens twee feestzittingen.

De eerste zitting ging door op 12 april 1969 te 17 u. in de stemmige refter van het werkhuis van Hasselt, alwaar circa 150 feestvierenden, agenten met echtgenote of verloofde alsmede de genodigden, aan de fijn opgesmukte tafels hadden plaatsgenomen.

Namens de gewestelijke Dienst voor Veiligheid, heette de heer Haenen, dienstchef voor veiligheid, de aanwezigen hartelijk welkom en feliciteerde de leden van veiligheidsploeg nr 4 voor het prachtige resultaat. Hij herinnerde eraan dat deze ploeg, na reeds een eerste maal de 1.000 dagen te hebben bereikt, maar ingevolge een spijtig ongeval, te wijten bovendien aan een aan de Maatschappij vreemde persoon, de weg terug moest, zich hierdoor niet had laten ontmoedigen, doch integendeel met verdubbelde ijver aan een nieuwe reeks veiligheidsdagen zonder

arbeidsongeval met verlet was begonnen.

Spreeker wees er tevens op dat de vier veiligheidsploegen van Limburg thans een zeer gunstige positie innemen in de rangschikking der recordwedstrijden, zodat zij, als geheel, aan de spits staan in de strijd tegen de arbeidsongevallen. Hij waarschuwde er nochtans voor dat de agenten zich hierdoor niet tot een noodlottige gemakzucht mogen laten verleiden; arbeidsongevallen vermijden vereist integendeel een nooit versagende individuele inspanning en een collectieve samenhang.

Na een heildronk op aller welzijn te hebben uitgebracht, verleende de heer Haenen het woord aan de heer Follon, adjunct e.a. inspecteur, afgevaardigde van de Algemene Dienst voor Veiligheid.

Met zijn gekend enthousiasme, drukte de heer Follon zijn bewondering uit voor de door veiligheidsploeg nr 4 geleverde prestatie. Tweeduidend dagen arbeiden zonder ongeval met werkverlet is geen droombeeld meer, maar een werkelijkheid, dank zij veiligheidsgeest en volharding.

Spreeker wees erop dat, ook in zake veiligheid, de wil om het doel te bereiken moet aanwezig zijn. Om de arbeidsongevallen te vermijden, moet men ze ook willen vermijden: in de eerste plaats om eigen lichamelijk en

daarmede ook vaak gepaard gaande moreel lijden te vermijden — verder om soortgelijk lijden te besparen aan zijn werkmakkers en ten slotte om het welzijn van zijn gezin veilig te stellen.

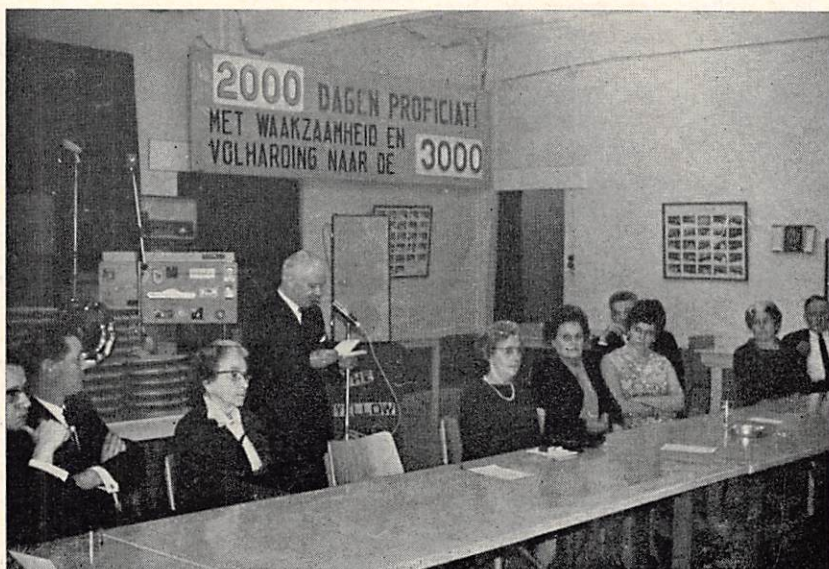
De heer Follon deed verder opmerken dat, hoe onwaarschijnlijk het ook moge lijken, er praktisch geen rechtstreeks verband bestaat tussen de verkeersongevallen en de arbeidsongevallen: in 1968 werden er 5.300 verkeersongevallen voor de ganse Maatschappij opgetekend, tegen slechts 89 arbeidsongevallen voor de totaliteit van de bewegingsdiensten. Van deze 89 arbeidsongevallen waren er maar 27, die een gevolg waren van een verkeersongeval; de overige, en dus de overgrote meerderheid, waren te wijten aan een andere menselijke factor buiten de beweging in het verkeer (grotendeels struikelen bij het bestijgen of verlaten van de autobus).

Tot besluit spoorde de heer Follon de leden van veiligheidsploeg nr 4 ertoe aan hun inspanningen constant te houden, met de 3.000 dagen in 't verschiet.

Een goed verzorgd diner werd vervolgens opgediend.

Alvorens over te gaan tot de uitreiking van het gebruikelijke herinneringsgeschenk (een prachtige schotel) en natuurlijk de zoete versnapering voor het vrouwelijk element, richtte de heer Van Habost, directeur, zich tot de aanwezigen.

Hij wenste de leden van veiligheidsploeg nr 4, zomede hun familieleden, geluk voor het bekomen resultaat, en wees erop dat voor hun deelneming aan de feestviering, de aanwezigen tevens de morele verbintenis aangingen, ieder op zijn manier, verder mede te werken aan de veiligheidsinspanning.



De heer Van Habost, directeur, tijdens zijn toespraak in de eetzaal van het werkhuis van Hasselt. Aan de muur een groot paneel dat de agenten oproept tot het bereiken van de 3.000 dagen.

In wel gekozen bewoordingen nodigde spreker de aanwezigen uit de werkelijke en diepere betekenis van dit feest te overwegen: de bekroning van een bijzondere inspanning in het arbeidsleven en het symbool van een sociale vooruitgang, die bereikt werden, dank zij het begrip van allen en onder de stuwkracht van de veiligheidscomités.

De heer Directeur dankte de laureaten voor hun overtuiging en doeltreffende medewerking aan de veiligheidsactie en sprak tevens zijn waardering uit voor de zorg en de toewijding, waarmee zij hun dagelijkse taak uitoefenen.

Spreker loofde de overtuiging en de overgave, waarmee de lokale leiders van de veiligheidscomités de be-

langen van de veiligheidsactie weten te bepleiten en te verdedigen, en had een bijzonder woord van dank en waardering voor de heer Follon, een Limburger onder de Limburgers, die zich als het ware met de veiligheids-gedachte heeft vereenzelvigd.

De heer Directeur betrok ten slotte in zijn lofbetuigingen de aanwezige dames; hij verzekerde hun dat hun genegenheid en toewijding de rustige en veilige gemoedstoestand van hun echtgenoot of verloofde slechts kunnen bevorderen.

Tot slot drukte de heer Directeur de wens uit dat de Buurtspoorweg-agenten, op gebied van dienstbetoon, plichtsbesef en standing, tot voorbeeld zouden mogen gesteld worden aan het personeel van alle onderne-

mingen van het openbaar vervoer, en inzonderheid dat Limburg aan de top zou mogen blijven van de veiligheidsactie.

De officiële feestzitting werd gevolgd door een dansavond, aangeboden door het feestcomité van de veiligheidsploeg nr 4, en waarop — hoeft het nog gezegd? — de ambiance insgelijks uitstekend was.

Op 26-4-69 ging, volgens hetzelfde stramien, de tweede feestzitting door voor de overige leden van de veiligheidsploeg nr 4, met circa 140 aanwezigen.

«Onze Buurtspoorwegen» feliciteert insgelijks veiligheidsploeg nr 4 en wenst haar leden alle kracht toe in hun verdere actie.

## Veiligheidsfeesten in de Groep Luik

### 2.000 en 3.000 dagen zonder ongeval

Op 10 en 11 mei heeft de Groep Luik, in de stelpplaats van Luik-Sint-Gilles, drie van haar acht ploegen gevierd t.w.

- de ploeg nr 11 (deel van het werkhuis Luik-St-Gilles) voor 2.000 dagen zonder ongeval;
- de ploegen nr 2 (personeel Bitsingen en Oerle) en nr 6 (personeel Bressoux en Rocourt) voor 3.000 dagen zonder ongeval.

De genodigden werden aangevoerd met autobussen en na het aperitief wenste de heer Lebrun, diensthoofd voor Veiligheid, de aanwezigen welkom en feliciteerde de laureaten. Hij besloot zijn toespraak met de hoop uit te drukken dat allen een aangename herinnering zouden bewaren van het feest.

De heer Follon, adjunct e.a. inspecteur, vertegenwoordiger van de Algemene Dienst voor Veiligheid, nam vervolgens het woord en wenste op zijn beurt elkeen geluk voor de merkwaardige prestaties, die gevierd werden. Anderzijds wees de heer Follon op de ongevallenverklaringen, die doen uitschijnen dat de oorzaak te vinden is in een gebrek aan veiligheidszin.

De heer Follon eindigde met zijn vertrouwen uit te drukken en de 3.000 en de 4.000 dagen van de ploegen te kunnen vieren.

Na het vieruurtje organiseerde de heer Follon een



Het personeel van Bitsingen was van de partij.



Een tafel met agenten van Bressoux.

spel volgens de reglementen van de wegcode. Drie ploegen van elk vier agenten traden in het strijdperk.

Vervolgens was het de beurt aan de heer Botton, directeur. Met genoegen herinnerde hij aan de successen, die gedurende 15 jaar werden behaald: 20 maal 1.000 dagen zonder ongeval en 18 vermeldingen, op de 51 tot nog toe toegekend door de Algemene Dienst voor Veiligheid, aan de ploegen met 1.000 dagen of een veelvoud van 1.000 dagen zonder ongeval.

De heer Botton voegde eraan toe dat het voor hem een grote voldoening was zich te midden van de gevierden te bevinden en hen te bedanken voor de mooie resultaten. Hij wenste hen oprecht geluk en had woorden van aanmoediging en sympathie.

Hij betrok ook de echtgenoten in de hulde gebracht aan de agenten. Vervolgens commentarieerde hij enkele typische gevallen en trok eveneens de aandacht op enkele regels, die strikt moeten in acht genomen worden.

Als slot gaf hij rendez-vous over 1.000 dagen en vormde voor elk zijn meest oprechte wensen van geluk, gezondheid en welslagen.

De heer Botton reikte aan elke agent het herinneringsgeschenk uit en wenste iedere laureaat nog eens persoonlijk geluk.

# NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

## GEBOORTEN

### HOOFDBESTUUR

Berthold bij Op de Beeck J.  
(Heist-op-den-Berg)

### ANTWERPEN

Hilde bij Wets I. (Mechelen)  
Ronny bij Van den Bergh F. (Deurne)  
Nicole bij Sauvillers A. (Turnhout)  
Suzy bij Van Meir E. (Beerse)  
Christin bij Staudinger W. (Mortsel)

### OOST VLAANDEREN

Sacha bij Decap G. (St. Niklaas)  
Dirk bij Cornelis A. (Sombke)  
Rebecca bij De Muynck A. (Lochristi)  
Nancy bij Van de Woestyne E. (Gent)

### HENEGOUWEN

Jean-Marc bij Clerbois G. (Houdeng-Aimeries)  
Pierre bij Henry G. (Boussu)  
Luc bij Lengelez C. (Lodelinsart)  
Patrick bij Vergalen M. (Forchies)  
Eric bij Duchene K. (Villers le Gambon)  
Thierry bij Beausière L. (Doornik)

### NAMEN-LUXEMBURG

Elisabeth bij Mazy L. (Flavion)  
Pascal bij Fery J.P. (Lustin)  
Laurence bij Collin M. (Ahin-Huy)  
Daniel bij De Clercq R. (Havelange)  
Alain bij Wilmot J. (Florennes)

### LUIK

Marie-France bij Bosch Peter (Welkenraedt)  
Nicole bij Dewalque G. (Jupille)  
Philippe bij Hubar J. (Warzée)

### BRABANT

Nancy bij De Meersman F. (Essene)  
Sigrid bij Goossens R. (Hoeilaart)  
Isabelle bij Deleux M. (Plancenoit)  
Hans bij Neubourg N. (Meerbeke)

### LIMBURG

Gert bij Bervoets R. (Koersel)  
Maddy bij Bex E. (Lanklaar)  
Agnas bij Croes A. (Hoepertingen)  
Lizzy en Betsy bij Daniels J. (Diepenbeek)  
Christa bij Gielen B. (Peer)  
Bart bij Luyck W. (St. Truiden)  
Peter bij Ooms J. (Oostham)  
Ingrid bij Vandormael E. (Zonhoven)

### WEST VLAANDEREN

Fabienne bij Verhoest H. (Diksmuide)  
Annie bij Pilaert M. (St. Andries)  
Christa bij Sys A. (Koekelare)  
Filip bij Corty E. (Ieper)  
Sabine bij Haegheman J. (Stene)  
Koen bij Delille G. (Sijsele)  
Christel bij Coopman G. (Oostende)

## HUWELIJKEN

### HENEGOUWEN

L. Beausière met Mej. L. Godart  
R. Vandeveld met Mej. Y. Pochet

### WEST VLAANDEREN

M. Vandenbroucke met Mej. M.A. Vermeersch  
W. Berings met Mej. M. Vermote

## Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden maart-april 1969

Dienst-  
jaren

### Groep Antwerpen

D'Hondt J., gesch. werkm. 1ste kl. 41  
Van den Bleeken Fl., ontvanger 40  
Faes J., el. geleider 38  
Embrechts K., baanwerker 36  
Siemons E., ontvanger 33  
Vetters R., gesch. werkm. 33  
Simons K., ontvanger 29  
Machielsen A., half gesch. werkm. 28

### Groep Oost-Vlaanderen

Van den Abeele Ch., brigadier 48  
Vilain I., gesch. werkm. 48  
Hoorickx R., A.B. bestuurder 47  
Vanden Bulcke A., A.B. bestuurder 39  
De Steur E., el. geleider 33  
Verstraeten M., brigadier 31

### Groep West-Vlaanderen

Durne C., ontvanger 49  
Landuyt R., A.B. bestuurder 40  
Volbrecht Th., controleur 30

### Groep Limburg

Dupont H., leermeester geleider 48  
Schepers Th., klerk 1ste kl. 48  
America H., A.B. bestuurder 45  
Neven J., half gesch. werkm. 31

### Groep Brabant

Wauters G., el. geleider 47  
Schoukens L., gesch. werkm. 46  
Harnie J., el. geleider 43  
Van Leeuw J., ontvanger 39  
Haverals C., el. geleider 39  
De Meyer L., geleider 38  
Vanderkelen M., ontvanger 38  
De Wolf J., el. geleider 38  
Vandenhouden A., keurwerkman 34  
Vanderleenen M., ontvanger 30  
Pashuyzen F., half gesch. werkm. 27  
Coen S., ontvanger 22

### Groep Namen-Luxemburg

Cohy A., keurwerkman 45

### Groep Henegouwen

Piérard Y., bediende 46  
Debrule E., baanwerker 46  
Bavier Fl., geleider 45  
Wauquier V., brigadier 40  
Dubois R., el. geleider 36  
Delplanque J., ploegbaas 36  
Bodson L., onderbureaucher 34  
Menager H., ontvanger 26  
Mainil N., geleider 25

### Groep Luik

Horne Fr., dienstchef 49  
Hennecker A., gesch. werkm. 1ste kl. 43  
Jacquemin Ch., controleur 42  
Noiret A., el. geleider 39  
Sente J., baanwerker 34  
Hautecler J., A.B. bestuurder 34  
Lebeau F., brigadier 26

## STERFGEVALLEN

### AGENTEN IN DIENST

Ouderdom

### BRABANT

Schoonjans J., A.B. bestuurder 31  
De Bondt P., el. geleider 51  
Hanssens J., el. geleider 51  
Dechamps F., A.B. bestuurder 57

### OOST-VLAANDEREN

Delporte M., klerk 2de kl. 62

### HENEGOUWEN

Lenfant A., ontvanger 53

### WERKHUIZEN

Timmermans R., dienstchef 1ste kl. 65

### BEGUNSTIGDEN

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

### ANTWERPEN

Van Tilborg L., brigadier 77  
Jacobs A., gesch. werkm. 67  
Van Dael A., gesch. werkm. 1ste kl. 68  
De Coster J., ontvanger 59  
Van De Cruys H., keurwerkman 49  
De Rycke K., ontvanger 85  
Bruggemand J., remmer 71  
Van Beckhoven L., onderbureaucher 68  
Wuyts D., ontvanger 65  
Verboven S., meestergast 1ste kl. 76

### WEST-VLAANDEREN

Corveleyn C., el. geleider 67  
Goetghebeur P., e.a. klerk 81  
Lecoutere G., A.B. bestuurder 61

### OOST-VLAANDEREN

Vermorgen K., baanwerker 77

### LIMBURG

Thora F., ontvanger 70  
Peters C., ontvanger 87  
Thielen J., spoorautogeleider 76  
Cauberghs H., baanwerker 88

### WERKHUIS MERKSEM

Van Antwerpen E., gesch. werkm. 1ste kl. 71

### BRABANT

Godden D., baanwerker 79  
Gewelt J., el. geleider 69  
Demol G., el. geleider 75  
Christiaens A., manoeuvre 69  
Van Bondt V., el. geleider 75  
Diosson L., keurwerkman 75  
Van Hertenrijk L., hoofdontvanger 73  
Verbeyst A., huipklerk 79

### HENEGOUWEN

Lejeune V. manoeuvre 77  
Vanderstraeten A., el. geleider 72  
Bouillet G., baanwerker 90  
Brohez A., gesch. werkm. 1ste kl. 65  
Neusy A., el. geleider 64  
Gallez L., ontvanger 77  
Fourmy E., gesch. werkm. 90

### LUIK

Vanrijkel, el. geleider 62  
Hoyoux L., baanwerker 72  
Binet P., machinist 1ste kl. 75  
Piron J.B., gesch. werkm. 1ste kl. 86

### NAMEN - LUXEMBURG

Lejeune J.B., gesch. werkm. 80  
Bertrand J., brigadier 77

## Luik

### DE HEER F. HORNE, DIENSTCHEF, OP RUST

In de maand maart bereikte de heer F. Horne, dienstchef, de leeftijdsgrens, na een loopbaan van 49 jaar.

Op vrijdag 28 maart werd deze gebeurtenis gevierd in aanwezigheid van een talrijke afvaardiging van weddetrekkenden.

De heer Lebrun, technisch inspecteur, herinnerde aan de mooie loopbaan van de gevierde. De heer Horne trad in dienst op 20 juli 1920 in hoedanigheid van klerk 2de kl. Klerk 1ste kl. benoemd in 1940 werd hij e.a. klerk in 1947 en bevorderd tot dienstchef in 1962.

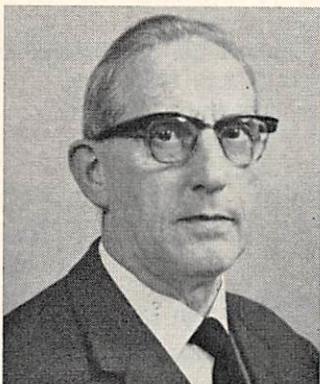
In naam van de weddetrekkenden van de Groep wenste de heer Lebrun hem een lange en gelukkige rustperiode.

## Limburg

### OPRUSTSTELLINGEN

De heer Theodoor Schepers, wiens vader reeds in dienst was bij de maatschappij, die destijds de lijnen van Maaseik exploiteerde, begon aldaar zijn loopbaan op 1 mei 1921 als bediende op de goederendienst. Van 1925 tot 1928 werd hij in dezelfde hoedanigheid tewerkgesteld te Lanaken-Tournebride.

Na de centralisatie van de diensten in de Groep Limburg werd hij in 1928 overgeplaatst naar Hasselt waar hij zich hoofdzakelijk bezighield met de gewone abonnementen en de schoolabonnementen.



Wanneer de heer Schepers op 28 februari jl., in bijzijn van de heer Van Habost, directeur, afscheid nam van zijn oversten en collega's, werd meteen een punt gezet achter zijn lange en voorbeeldige loopbaan, die hij eindigde als klerk 1ste kl.

Zoals veel agenten maakt de heer Hendrik Dupont deel uit van een echte tramfamilie. Niet alleen zijn

vader maar ook drie broers en een zoon, thans brigadier te Tessenderlo, kozen «de tram» als broodwinning.

De heer Dupont trad in dienst te Hasselt in 1921 en reeds in 1924 werd hij bevorderd tot machinist. In 1931 werd hem de graad van leermeester toegekend en werd hij belast met de opleiding van de spoorautovoerders. Het was immers ook in die periode dat een aantal spoorauto's werden gebouwd in de werkhuizen van Hasselt.



GEDURENDE 15 jaar heeft de heer Dupont talrijke A.R. voerders en elektrische geleiders gevormd tot hij in 1946 benoemd werd tot controleur.

Samen met zijn collega de heer Schepers werd hij bij zijn opruststelling gevierd en ook wij wensen beiden van harte nog een lange en aangename rustperiode.

## Henegouwen

### DE HEER KENNES, OUD-DIRECTEUR, OVERLEDEN

Op 14 april jl. vernamen wij het overlijden van de heer Kennes, oud-directeur van de Groep Henegouwen.

De heer Kennes, die de polytechnische school voor artillerie en genie-officieren had gevolgd en het diploma behaalde van electrotechnisch ingenieur, gaf zijn ontslag bij het leger als beroepsofficier om op 1-11-1928 in dienst te treden bij de N.M.V.B. in de Groep Namen, als stagedoend ingenieur.

In 1937 werd hij overgeplaatst naar Doornik en in 1946, bevorderd tot hoofdingenieur, werd hij benoemd tot hoofd van de Groep Namen-Luxemburg. In 1951 werd hem de leiding toevertrouwd van de Groep Henegouwen.

Ongelukkig diende hij wegens ziekte, op 1 april 1965, vroegtijdig op rust te gaan.

«Onze Buurtspoorwegen» biedt aan de familie van de heer Kennes haar oprechte deelneming aan.

## Brabant

### OVERLIJDEN VAN DE HEER VAN ROSSEM, CONTROLEUR

Op 29 mei jl. hebben de controleurs van Groep Brabant hun collega René Van Rossem ten grave gedragen.

## CONTROLEUR SPEURNEUS

**SPEURNEUS:** Ik lees dat de trams van Zurich voortaan zullen bediend worden door één agent.

**GELEIDER:** En zijn er bijwagens?

**SP.:** Ja, maar zonder agenten. Dat systeem is trouwens reeds van toepassing in Duitsland maar dat veronderstelt de mogelijkheid reiskaarten te kopen aan de voornaamste halten evenals de aanwezigheid van knipmachines op de bijwagens.

**G.:** Dat is allemaal goed en wel maar de reizigers zonder geldig plaatsbewijs?

**SP.:** Er zullen er zeker zijn maar de controle zal verscherpt worden. Op dat gebied was ik getuige, op een Brusselse tram, van een vaststelling van bedrog. Een reiziger stapte op en bleef op het achterplatform staan en was verdiept in de lezing van een boek waaruit een rittenkaart stak; doch de controleur, die opstapte, was onmeedogend en zij moest een boete van 100 fr. betalen.

**G.:** Dat is allemaal routine en zou trouwens niet gebeuren op mijn autobus.

**SP.:** Wat de Buurtspoorwegen betreft, heb ik de statistieken van een jaar kunnen nazien. Voor gans het jaar bedroeg het aantal pogingen tot bedrog 1.246.

**G.:** Dat lijkt me zo miniem?

**SP.:** Het waren gevallen van ernstig bedrog met boeten van 100 fr. Het percentage van de gecontroleerde reizigers bedraagt ongeveer 4% voor geheel het net. Hieruit mag men afleiden dat er één bedrieger is op 8.000 eerlijke reizigers.

**G.:** Wij moeten erkennen dat het zeer relatief is.

**SP.:** Hieromtrent las ik eveneens een verslag van een Duits ingenieur over het probleem van het bedrog op het gemeenschappelijk vervoer. Inderdaad, hij heeft uitgemaakt dat het percentage bedriegers 1,4% is op de trams, 1,3% op de interstedelijke spoorwegen en 0,5% op de autobussen wat veel lijkt.

**G.:** De grote magazijnen, die een zelfbediening hebben ingericht, hebben eveneens een verhoging van het aantal diefstallen vastgesteld. Wat de Buurtspoorwegen betreft, heb ik vernomen dat 75% van de ontvangsten worden geïnd op de tram- en busdiensten. Onze rol, aan de bestuurderspost, is niet gemakkelijk daar het meermaals gebeurt dat een grootmoeder en twee of drie kinderen binnensluipen achter de rug van de moeder, die betaalt of dat vier personen opstappen en tekenen doen dat de laatste zal betalen; ik moet dat alles goed in 't oog houden opdat elkeen zijn reisbiljet heeft. Daarom is het nodig dat het publiek weet dat op elk ogenblik een controle kan plaats hebben en daarom, chef, betrouw ik op u.

Op nauwelijks één jaar van zijn oppensioenstelling, na gedurende meer dan een maand tegen de fatale afloop te hebben gestreden, overleed de heer Van Rossem na een verkeersongeval in dienst met de controlewagen.

Na een maandenlange afwezigheid wegens een ziekte die niet wijkt, had hij, ondanks zijn wankelende gezondheidstoestand, sinds enkele weken met veel moed zijn werk hervat, overtuigd als hij was nog waardevolle diensten te kunnen bewijzen. Zijn reeds gemerkt lichaam heeft helaas de opgelopen kwetsuren niet kunnen overwinnen.

Wij weten hoe gewetensvol de heer Van Rossem zijn taak opvatte en

zijn hem erkentelijk voor zijn toewijding, zijn vriendelijkheid en zijn talent.

Benevens een afvaardiging van de Groepsdirectie, woonden talrijke chefs, collega's en agenten de begrafenis te Schepdaal bij. Wij betuigen op onze beurt ons diep medevoelen aan Mevrouw René Van Rossem, zijn kinderen en de familie.

#### HET OVERLIJDEN VAN DE HEER R. TIMMERMANS, DIENSTCHEF 1ste KLAS

Met ontsteltenis vernamen wij op 14 maart jl. het overlijden, in de leeftijd van 64 jaar van de heer Romain Timmermans, dienstchef 1ste kl. van het werkhuis van Kessel-Lo.

De heer Timmermans trad in dienst bij de Buurtspoorwegen op 15 september 1928 als tekenaar. In 1931 werd hij bevorderd tot meester-gast en vervolgens in 1934 tot werkhuis-overste en in 1942 tot dienstchef 1ste kl.

Te Kessel-Lo had hij de leiding van het onderhoud van de stoommachines, spoorauto's, elektrische motorrijtuigen en P.C.C.'s en men mag zeggen dat gedurende 35 jaar de heer Timmermans zich met dat werkhuis, dat hem nauw aan het hart lag, heeft geïdentificeerd.

Aan de naastbestaanden van de afgestorvene bieden wij onze innige deelneming aan in de rouw die hen treft.

## UITREIKING VAN ERETEKENS IN DE GROEP BRABANT

Meer dan 150 agenten van de Groep Brabant en van de Werkhuisen van Kuregem en Kessel-Lo werden op 20 april jl. uitgenodigd op de plechtige uitreiking van onderscheidingen in de Nationale Orden en Burgerlijke Eretekens voor 25 en 35 jaren dienst bij de N.M.V.B.

Benevens de directie van de Groep, hadden ook de leidende personaliteiten van de Directie T/AT er prijs op gesteld aanwezig te zijn op de plechtigheid.

Na de aanwezigheid te hebben begroet, prees de heer Van Autgaerden, directeur, in zijn toespraak de inspanning die velen van de gedecoreerden zich hebben moeten opleggen om van ambt te veranderen, omwille van de

steeds voortschrijdende vervanging van tramlijnen door busexploitatie.

Wijzend op de rol van de N.M.V.B. als dienst van openbaar nut, riep hij het personeel op zich zoals het hoort ten dienste te stellen van het publiek, onze klanten, die de reden van ons bestaan vertegenwoordigen. Na de onderscheiden personeelsleden te hebben bedankt voor de reeds bewezen diensten, nodigde hij hen uit, als ouderen, het voorbeeld te geven aan de jongere agenten.

In aangename stemming eindigde het luisterrijk feestje ter ere van de gedecoreerden, die er ongetwijfeld een mooie herinnering zullen aan bewaren.



De heer Jean Jacobs, ontvanger van de stelplaats Kuregem wordt gelukkig gewenst door de heer Van Autgaerden, directeur.

## NATIONALE ORDEN

### Leopoldsorde

#### Ridder

Coppens A., technisch inspecteur.

### Kroonorde

#### Ridder

Delvaux H., bewegingschef 1ste kl.

### Gouden Palmen

Nackaerts J., klerk 2de kl.

Joly J., controleur.

Rummens J., meester-gast.

Ernotte E., controleur.

De Velder E., gesch. werkm. 1ste kl.

Doudelet J., gesch. werkm. 1ste kl.

De Couvreur E., brigadier.

### Gouden Medaille

Jacobs J., ontvanger.

Geysens Fr., ontvanger.

Van Linthout Cl., A.B. bestuurder.

Blockx J., A.B. bestuurder.

Buggenhout Fr., rangeerder.

De Bot J., el. geleider.

Wieme Fr., koerman.

Godard A., A.B. bestuurder.

Hawaert M., el. geleider.

Verheven L., A.B. bestuurder.

### Orde van Leopold II

#### Ridder

Van Cleynenbreugel L., stelplaatschef  
1ste kl.

Nackaerts P., meester-gast 1ste kl.

## BURGERLIJKE ERETEKENS

### 35 JAREN DIENST

#### Burgerlijk Kruis 1ste kl.

Janssens L., e.a. inspecteur.

## Burgerlijk Kruis 2de kl.

Bollaerts F., controleur.  
Cassart Y., controleur.

## Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Van Achter F., el. geleider.  
Denuit G., ontvanger.  
Druwez C., el. geleider.  
Grietens Ch., A.B. bestuurder.  
Bauwen A., el. geleider.  
Bauwens J., ontvanger.  
Brichau J., ontvanger.  
Crabbe A., A.B. bestuurder.  
De Cuyper J., ontvanger.  
Janssens H., A.B. bestuurder.  
Olbrechts J., el. geleider.  
Baert E., half gesch. werkmán.  
Merckx F., gesch. werkmán.  
Van Kerckhoven R., el. geleider.

## 25 JAREN DIENST

## Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Mej. Abeels S.  
Mej. Vanden Hoof Y.  
Coppens A.  
Willems F.  
Rombaut E.

## Burgerlijke Medaille 2de kl.

Arnalsteen M., Bertels A., Boghe J.,  
Caes J., Clairembourg E., Collet R., Coose-  
mans P., Crabbe V., De Beus M., De  
Bruyne A., De Becker F., De Belder V.,  
De Coster C., Defat L., De Groof F., De-  
lain J., Denayer F., Deroubaix O., Dero-  
cker R., Destrijcker R., Devos A., Dognie  
C., Doyen R., Duchene J., Erven F., Eeck-  
houdt F., Fieremans L., Fonteyne E., Goos-  
sens R., Grietens L., Hendrickx J., Huys-  
goms J., Jacquemijn F., Jaspert J., Kamers  
J., Libotton E., Maes V., Marchal E., Mer-

tens P., Mertens J., Michiels A., Nolmans  
A., Neefs F., Opdebeek A., Petre F., Saen-  
en G., Schrevens P., Smets R., Theunis  
H., Tiels P., Vande Cauter F., Van Damme  
P., Van Cauwenbergs K., Van der Biest V.,  
Van den Plas R., Van den Wijngaert J.,  
Vander Meersch A., Van Dijck G., Van  
Geel A., Van Hoovels J., Van Kerkhoven  
A., Van Pe A., Van Osselt F., Verbiest A.,  
Verheyden R., Vermaesen J., Verstraelen  
C., Verreth F., Vervaecke L., Wellemans  
J.

Beeckmans J., Bollen E., Collaer D.,  
Croes B., Delnoy P., De Tobel T., De  
Wever L., De Weer J., Dubois A., Eylen-  
bosch E., Heymans F., Herzeel A., Koklen-  
berg M., Lemmens M., Leroy G., Leuckx  
J.B., Mostinckx C., Nackaerts J., Peeter-  
mans R., Poels E., Roelants J., Segers J.,  
Smeesters J., Socquet C., Stofs V., Van Den  
Branden J., Van De Velde M., Vanhorick  
F., Van Meerbeek D., Vercammen J., Wel-  
lemans P.

Ausseloos E., Bernar J., Duchateau J.,  
Feyaerts M., Feyaerts R., Peeters J., Reniers  
L., Smeyers L., Tailleur J., Vanhemelen R.,  
Van Vlasselaer L., Vancaster R.  
Darche A., Stockmans K.

## TE SPA

# Ons Vakantiehuis



*Reeds tijdens het seizoen 1968 werd het parkeerplein gelegen achter de gebouwen vergroot en aangepast. Wijzen wij op de uitzonderlijke ligging van ons vakantiehuis, op de hoogte van Spaloumont, waar men zover het oog reikt een prachtig vergezicht heeft op de bosrijke omgeving.*

Degenen, die Spa als vakantieoord gekozen hebben, ontbreekt het niet aan wandelingen en uitstappen.

Wat wij vooral willen aanraden is, vanaf de eerste dag, een ritje te maken met het treintje door de straten en in de onmiddellijke omgeving van Spa. Alzo zal men aanstonds een zeer juiste kijk krijgen op de ligging van de voornaamste punten van de stad en van de plaatsen waar de wandelingen beginnen zodat men zich een gedachte kan vormen van de weg, die moet gevolgd worden.

### WANDELINGEN

Spa, haast omsloten door een kam van hoge beboste heuvels, biedt de

mogelijkheid tot mooie en aangename wandelingen.

De Promenade Berkeley, een gemakkelijke en brede wandelweg onder beukenloof, vertrekt aan ons vakantiehuis en leidt naar een gebouwtje in tempelvorm, met opschrift « Bergpaviljoen, opgericht door Z.H.M. landgraaf van Hessen-Rheinfels van Rothenburg, ridder van het Gulden Vlies 1769 ».

De Promenade Meyerbeer leidt naar de Fontaine de la Géronstère. De Duitse toondichter Meyerbeer bezocht Spa voor het eerst in 1829 en keerde er dikwijls weer. De bron van

La Géronstère ontspringt op een hoogte van 430 m op 3,5 km van Spa; het water van deze bron onderscheidt zich van de andere door zijn zwavelreuk. Men keert terug naar Spa door de chemin des Fontaines, die naar de bronnen van Sauvenière, wellicht de oudst bekende van de bronnen rondom Spa, en van Groesbeek leidt.

Een andere wandeling leidt naar het prachtig domein van Lesbioles, 404 ha, met belangwekkende fauna en de bekende kloof van Tolifaz. Het kasteel zelf, een weelderig verblijf in middeleeuwse trant, dagtekt van 1908; bebloomde terrassen en heerlijk vergezicht naar de Grande Vecquée.

# TE NIEUWPOORT

## ZONNEBLOEM

Een blauwe hemel, zon en water, wat heeft een vakantieganger nog meer nodig voor een aangenaam verblijf aan onze kust. En als « aperitief » is er niets beter dan een wandeling van de Zonnebloem tot aan het einde van het staketsel van Nieuwpoort. Dus, denkt eens na over de voordelen, die een verblijf in ons vakantiehuis aan de kust biedt want het is nog niet te laat het inschrijvingsbulletin, dat u in het begin van de maand maart ontvangen hebt, op te zenden naar Brugge.

## VEURNE - TOERISTISCHE RICHTSTAD

Uw verblijf te Nieuwpoort moet u te baat nemen om ook de omgeving te verkennen en u hebt er alle redenen toe een bezoek te brengen aan Veurne, dit jaar uitgeroepen als toeristische richtstad.

Het marktplein — een vierhoek van ± 80 m zijde — een der mooiste van ons land is omlijst door historische gebouwen en woningen in Vlaamse renaissance met fraaie trapgevels.

Het stadhuis, met twee mooie krulgevels in bewerkte Veurnse gele baksteen, werd gedeeltelijk gebouwd in 1596 en 1612. Beide delen, versierd met reliëfs en de wapens van de stad en de kastelnij, vormen een prachtig geheel. Aan de noordzijde van de markt het gerechtshof opgericht van 1612-1622. Achter het gerechtshof het sierlijk laatgotisch belfort met vierkante onderbouw. Aan de oostzijde het vroeger Vleeshuis (1614) sinds 1860 stadshouwborg. Het Spaans Pavil-



joen, waarvan het streng massief deel langs de markt doet denken aan een middeleeuwse slottoren, werd opgetrokken in het midden van de 15de eeuw.

Indien u de laatste zondag van juli aan de kust verblijft neemt dan de gelegenheid te baat de eeuwenoude Boetprocessie bij te wonen.

Het kunststadje Veurne is een zeer aantrekkelijk toeristisch centrum.

## EERLIJK DUURT HET LANGST

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

### GROEP ANTWERPEN

Stelplaats Broechem : Van Looeven M. (350 fr), Dierckx L. (109 fr), Bruynseels R. (47.830.000 fr waarde aan bankzegels).

Stelplaats Turnhout : Van Gorp J. (5.216 fr).

Stelplaats Antwerpen : Aerts H. (211 fr).

### GROEP WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek : Vroman A. (550 fr), Dewulf K. (gouden dameshorloge), Delille G. (4.801 fr).

Stelplaats Kortrijk : Bekaert U. (gouden medaille), Dedrie V. (853 fr).

Stelplaats Oostende : Willaert K. (1.291 fr).

Stelplaats Knokke : Vandenberghe A. (600 fr), Bauwens L. (560 fr), Verduyn G. (432 fr).

Stelplaats De Panne : Beyen G. (1.280 fr).

### GROEP BRABANT

Stelplaats Kuregem : Kalen (7.450 fr).

### GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Morville : Alexandre J. (2.190 fr).

Stelplaats Namen : Carpentier J. (624 fr), Pirotte G. (180 fr en gouden ketting).

Stelplaats Aarlen : Pierrard Y. (950 fr).

Stelplaats Manhay : Hubert J. (178 fr), Latour (285 fr).

Stelplaats Florennes : Mazy L. (154 fr), Lefèvre G. (100 fr).

Stelplaats Andenne : Collin M. (1.489 fr), Marchand R. (1.600 fr).

Stelplaats Forges : Versaevol (4.100 fr).

### GROEP HENEGOUWEN

Stelplaats Quaregnon : Chevalier J. (dameshorloge).

Stelplaats Charleroi : Guyaux J. (42 fr), Vandendorpel R. (147 fr), Burick R. (gouden armband), Renier

M. (31 fr), Michaux J. (70 fr), Sinaeve J. (30 fr), Leclère M. (11 fr), Pirson M. (6 fr), Roquiny A. (herenhorloge), Vanderstraeten M. (212 fr), Vassamillet C. (153 fr), Colette L. (41 fr).

Stelplaats Jumet : Scutenaire S. (handtas), Févry A. (445 fr), Ledoux R. (dameshorloge), Adant L. (handtas), Févry A. (armband), Leherte Cl. (114 fr), Van Royen R. (53 fr), Massart H. (20 fr), Verdonc J. (1.216 fr).

Stelplaats Châtelet : Berghans M. (46 fr), Billiau J. (10 fr), Quinet J. (29 fr).

Stelplaats Bergen : Chevalier Fr. (1.000 fr).

Stelplaats Doornik : Hespel Ch. (827 fr.), Haulotte M. (504 fr.), Delplanque G. ( ), Dubois R. (108 fr.), Deronne J. (530 fr.).

Stelplaats Trazegnies : Kellner J. (11 fr).

### GROEP LIMBURG

Stelplaats Sint-Truiden : Noelander C. (2.200 fr.).

# UITREIKING VAN ERETEKENS TE BERGEN

Op zaterdag 29 maart jl had in de feestzaal Waux Hall te Bergen de uitreiking van eretekens plaats aan de agenten van de Groep Henegouwen, voorgezeten door de heer Royen omringd door zijn ingenieurs en dienstchefs evenals de maatschappelijke assistenten.

In het begin van zijn toespraak herinnert de heer Royen aan de betekenis van de plechtigheid: 25 of 35 jaren in dienst van de gemeenschap.

Hij bedankt de gedecoreerde agenten voor de inspanningen, die zij elke dag leveren om hun dienst uit te oefenen. Sinds 25 of 35 jaren hebben de bestendige evolutie van de wereld van heden, de nieuwe technieken, het ritme en de stijgende frequentie van het wegverkeer van iedereen een voortdurende inspanning gevegd om zich aan te passen allereerst om het hoofd te bieden aan een steeds toenemende vermindering van het reizigersvervoer en vervolgens om van jaar tot jaar de verbetering van de sociale toestand van het personeel toe te laten.

De heer Royen looft de verdiensten van de gedecoreerden en vraagt hen verder het voorbeeld te zijn voor de jonge agenten, die hun taak in dezelfde geest zullen vervullen op het ogenblik van de aflossing.

Hij wenst hen geluk in naam van de Beheerraad en van de heer Directeur-Generaal.

Deze toespraak werd levendig toegejuicht waarna de heer Royen het glas heft op de gezondheid van de gedecoreerden en hun familie en overgaat tot de uitreiking van de eretekens.

## NATIONALE ORDEN

### Leopoldsorde Ridder

Foulon C., technisch inspecteur.

### Kroonorde Ridder

Barbarin E., dienstchef 1ste kl.

### Gouden Palmen

Loriaux J., controleur.

Duray M., controleur.

Vilain G., controleur.

### Zilveren Palmen

Croquet R., brigadier.

Scarce R., gesch. werkmán 1ste kl.

### Gouden Medaille

Cohy G., geleider.

Fontaine A., geleider.

Heymans A., ontvanger.

Jurion R., ontvanger.

### Orde van Leopold II Officier

Fohal J., technisch inspecteur.

## BURGERLIJKE ERETEKENS

### 35 JAREN DIENST

#### Burgerlijk Kruis 1ste kl.

Delchambre H., werkhuisoverste 1e kl.

Clays J., dienstchef 2de kl.

#### Burgerlijk Kruis 2de kl.

Badoux F., overste Weg en Werken.

Du Bois M., toezichter Weg en Werk.

Goart L., meestergast 1ste kl.

Meurice J., controleur.

Delys Ch., bewegingsoverste 1ste kl.

Gillard L., e.a. klerk.

Lambert R., klerk 1ste kl.

Mathieu G., controleur.

### Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Heymans E., ontvanger.

Tenret F., ontvanger.

Van Ascot A., geleider.

Croquet R., gesch. werkmán.

Dehoux U., baanwerker.

Ernest A., elektricien.

Neusy A., el. geleider.

Bizet J.B., schilder.

Baille H., ploegbaas.

Scarce R., bankwerker.

Canivet A., ploegbaas.

Leroy J., baanwerker.

Lassoie V., geleider.

Debry A., geleider.

## 25 JAREN DIENST

### Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Abrassart A., Berger R., Mevr. D'Hainaut Y., Druine F., Monoyer R., Van clair A., Vermeulen L., Godart S., Hanappe F., Huysmans M.

### Burgerlijke Medaille 2de kl.

Sebastien M., Berger R., Cottin G., Daspremont J., Delgoffe A., Desmecht F., Deridder J., Jorger J., Machtelinckx H., Queriát G., Thiele A., Verheyden H., Aubly A., Balza M., Dessars R., Dandois J., Labenne J., Barbieux A., Beugnies A., Bouchez M., Carlier A., Caudron G., Dufeignies M., Denis V., Lienard J., Letor R., Maton E., Simon M., Verteneuil A., Vandenberghe A., Wuillaume A., Bar G., Delfosse Ch., Dieu G., Rousseau P., Van Sam Cl., D'Hondt A., Leroy E., Dautel E., Olivier G., Vincent G., Boudrenghien V., Thesin J., Robin H., Haumont G., Dieu G., Bayot Fr., Gillard F., Noyart L., Richard U., Verbelen F., Bolle R., Brasseur E., Bondroit E., Dujardin A., Rodelet L., Cuvelier Cl., Lallemand R., Ballez L., DufRASne J., Mathieu A., Pierrot G., Picry V., Quenon F., Toubeau G., Vandendooren J., Hauteceur F., Fusiller O.



# Uitreiking van Eretekens in de Groep Namen-Luxemburg

Op zaterdag 29 maart had, in de grote ontvangtzsaal van de avenue de Stassart te Namen, de uitreiking van eretekens plaats aan 27 agenten van de Groep Namen-Luxemburg.

Zoals gewoonlijk werden de helden van de dag, voor het merendeel vergezeld van hun echtgenote, in de voor de gelegenheid speciaal versierde zaal opgewacht door de heer Wafflard. Aan de eretafel, voorgezeten door de heer Dulieu, directeur van de Groep, bemerkte men eveneens de heren Botton, e.a. ingenieur-dienstchef, Lefever, technisch inspecteur, Wafflard, dienstchef-belangrijke dienst, mejuffrouw Cobraiville, maatschappelijke assistente, de heren Braibant, Masuy, Léonet, Massart, Brandt, Gemine, Eloy, Devaux, Grégoire en Laloux.

De heer directeur wenste allen van harte welkom en bedankte de aanwezigen omdat zij gevolg hadden gegeven aan zijn uitnodiging.

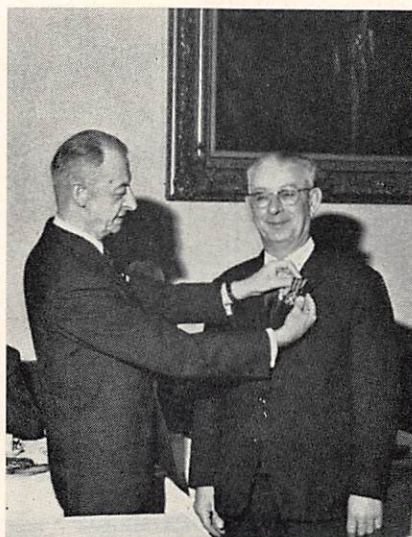
« Voor mij » zegde hij « is het steeds een hernieuwd genoegen aan de nieuwe ridders en de nieuwe gedecoreerden de kentekens van de onderscheidingen, die hen werden toegekend, uit te reiken en ze nadien samen met hun familie op een waardige wijze te vieren ».

Zich tot de gedecoreerden richtend, gaat hij als volgt verder : « Mijn voldoening is groot, Mijne Heren, wegens de eer die U wordt aangedaan en die niet betaald wordt — er zijn zaken die niet in geld kunnen omge-

zet worden — maar die uw doorzettingsvermogen, uw toewijding en uw verdienste onderstreepet. »

De heer Dulieu bedankt vervolgens de gedecoreerden voor alles wat zij gedaan hadden voor de Maatschappij en voor wat zij nog zullen doen.

Na lange toejuichingen ging de heer directeur persoonlijk over tot de uitreiking van de juwelen en diploma's aan de volgende agenten :



*De heer Dulieu, directeur, reikt het ereteken uit aan de heer Albert Maréchal van La Roche-en-Ardenne.*



*De gedecoreerden en hun echtgenoten poseren voor de groepsfoto.*

## NATIONALE ORDEN

### Leopoldsorde

#### Ridder

Lefever G., technisch inspecteur.

### Kroonorde

#### Ridder

Masuy V., dienstchef 1ste kl.

### Zilveren Palmen

Branders A., keurwerkman.

### Gouden Medaille

Pelerin L., A.B. bestuurder.

### Orde van Leopold II

#### Ridder

Detry F., meestergast 1ste kl.

## BURGERLIJKE ERETEKENS

### 35 JAREN DIENST

#### Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Tholomé R., hoofdontvanger.  
Colin M., ontvanger.

### 25 JAREN DIENST

#### Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Gemine Fl., Botz J., Vanhulst A. en Fagnant A.

#### Burgerlijke Medaille 2de kl.

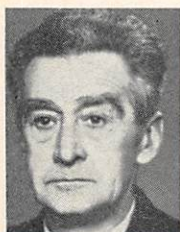
Boutfeu O., China A., Ducrot F., Jammotte A., Koeune A., Libion C., Wilmet R., Dechamps G., Hamende E., Hubert J., Marechal A., Piette A., Poirier V., Descampelaire V., Rondia R. en Therasse A.



Voor elk had hij een hartelijk woord dat klaarblijkelijk genoegen deed.

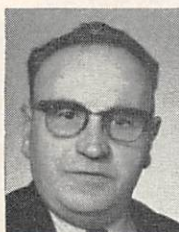
Na het academisch gedeelte werden, in een atmosfeer van vreugde en goed humeur, smakelijke gebakjes en heerlijke wijn opgediend door mevrouw Pauchet en de juffrouwen Princen en Despontin bijgestaan door de heren Thomas en Terclaevers.

# MOOIE LOOPBANEN



**J. Lamblin**

In dienst getreden op 13-11-1922 werd hij op rust gesteld als el. geleider te St. Ghislain.



**R. André**

Begon zijn loopbaan op 1-1-1934 en ging op rust als el. geleider te Charleroi.



**G. Leburton**

Begonnen op 15-7-1925 werd hij op 1-1-1958 controleur benoemd en ging als dusdanig op rust te Luik-St. Gilles.



**J. Willems**

Trad in dienst op 15-10-1929 en werd op rust gesteld als gesch. werkmán 1ste kl. te Hasselt.



**L. Wauters**

In dienst getreden op 27-4-1931 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Mechelen.



**G. Marien**

Is zijn loopbaan begonnen op 15-1-1922 en werd op rust gesteld als e.a. opsteller te Antwerpen.



**L. Sengier**

In dienst getreden op 26-2-1931 eindigde hij zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Moeskroen.



**N. Schmit**

Begon zijn loopbaan op 10-3-1923 en werd op rust gesteld als hoofd-ontvanger te Martelange.



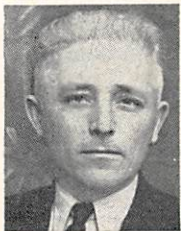
**J. Bollaert**

Trad in dienst op 1-11-1921 en eindigde zijn loopbaan als el. geleider te Destelbergen.



**C. Dewulf**

In dienst getreden op 29-6-1922 werd hij op rust gesteld als gesch. werkmán 1ste kl. te Oostende.



**C. Wildeman**

Is zijn loopbaan begonnen op 14-8-1927 en ging op rust als A.B. bestuurder te Moeskroen.



**F. Verhoeven**

In dienst getreden op 26-2-1923 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Grimbergen.



**O. Pieters**

In dienst getreden op 17-6-1931 ging hij op rust als A.B. bestuurder te Gent-Rabot.



**J. Geerts**

Begon zijn loopbaan op 17-4-1928 en werd op rust gesteld als ontvanger te Merksem.



**G. Robert**

In dienst getreden op 1-10-1922 werd hij controleur benoemd op 1-1-1935 en ging als dusdanig op rust te Charleroi.



**G. Vanderaveroet**

Trad in dienst op 28-5-1925 en werd op rust gesteld als kuisvrouw te Charleroi.



**E. Boniver**

In dienst getreden op 1-5-1929 eindigde hij zijn loopbaan als gesch. werkmán 1ste kl. te Eupen.



**C. Schorreel**

Begon zijn loopbaan op 15-4-1931 en ging op rust als A.B. bestuurder te Assebroek.



**G. Wauters**

In dienst getreden op 25-2-1922 werd hij op rust gesteld als el.geleider te Londerzeel.



**J. Harnie**

Begon zijn loopbaan op 8-1-1924 en ging op rust als el.geleider te Dilbeek.



**J. D'Hondt**

Trad in dienst op 23-12-1925 en eindigde zijn loopbaan als gesch. werkmán 1ste kl. te Turnhout.



**A. Hennecker**

In dienst getreden op 16-2-1920 werd hij op rust gesteld als gesch.werkmán 1ste kl. te Eupen.



**Ch. Jacquemin**

Begon zijn loopbaan op 27-8-1927 en werd op rust gesteld als controleur te Luik.



**J. Goffin**

In dienst getreden op 1-3-1923 eindigde hij zijn loopbaan als hoofd-ontvanger te Leuven.

# ישראל

## ISRAEL, autobusland bij uitstek



De binnenkoer van het autobusstation te Jerusalem.

Iedereen weet dat de politieke toestand in het Midden-Oosten vele kopzorgen baart aan de grootmachten.

Wij hebben onze mening niet kenbaar te maken op dat gebied maar wij zijn overtuigd dat onze lezers belang zullen stellen in de coöperatieve grondslagen, die de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer per autobus, in Israël, beheren, maatschappijen, die praktisch de enige zijn om de verbindingen te verzekeren vermits er aanvankelijk slechts een spoorweg, met enkel spoor, bestond die Jaffa met Jerusalem verbond.

In het maandblad van de Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij (Haarlem), verscheen een interview van de journaliste Willy Werkman met een leidende persoonlijkheid van een van de twee meest belangrijke autobusmaatschappijen met zetel

te Tel-Aviv. De directie van de N.Z.H. gaf ons welwillend de toestemming uittreksels uit dat artikel te gebruiken.

\*  
\*\*

De directeur-generaal van het Ministerie van Toerisme van Israël was in het begin van het jaar in ons land voor een ontmoeting met de journalisten en de leiders van reisbureaus en hij deelde hen mede dat 1968 een toeristisch record-jaar was voor Israël met 435.000 toeristen en 6 miljoen overnachtingen.

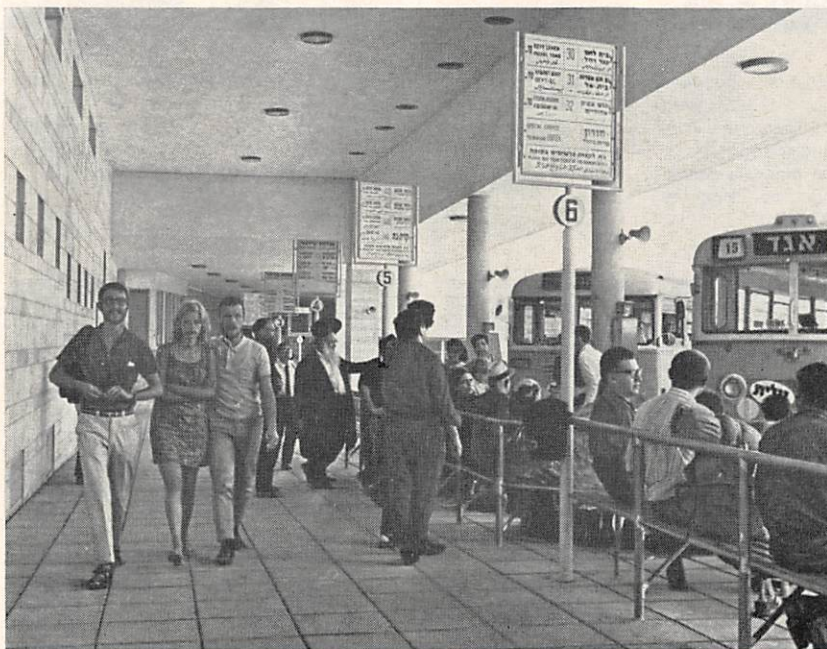
In ieder geval indien een van onze lezers deze zomer in Tel-Aviv komt en er de weg moet vragen dan moet hij niet verbaasd zijn wanneer zijn gids hem een bepaald nummer zal noemen en zijn arm uitstrekt in de richting van een bushalte. Hij mag hieruit niet besluiten dat deze Israelische

busmentaliteit de indruk geeft dat de Israeli's niet bereid zijn onwennige vreemdelingen de helpende hand toe te steken. Neen, want uw gids zal U desnoods graag naar de bushalte brengen en de chauffeur vragen U bij de juiste halte te waarschuwen. Dat om U te doen begrijpen dat de Israeli, wat vervoerproblemen betreft, in bustermen denkt. Trams kent hij niet, het Israelisch spoorwegnet is ver onontwikkeld. Anderzijds zijn er nog veel inwoners, die over geen wagen beschikken. Trouwens wat zou Tel Aviv zijn zonder de honderden autobussen, die bijna vierentwintig uur per dag onafgebroken vertrekken en toekomen aan het grote centrale busstation. Er heerst een geweldige drukte, die een goed beeld geeft van de Oriëntaalse sfeer van het Midden-Oosten. Vrouwen met levende kippen onder de arm dringen door de menigte, bedelaars gaan de rijen wachtenden af, kooplieden bieden, luid roepend, hun waar aan. En midden, tussen al dat lawaai, staan de bussen klaar om hun twee miljoen passagiers per dag te vervoeren.. Israël, met een bevolking van 2,5 miljoen inwoners, telt meer dan drieduizend bussen en beschikt over ongeveer 1.000 lijnen.

\*  
\*\*

Het geheel van het vervoer per autobus wordt beheerst door twee grote busondernemingen: « DAN » en « EGGED ».

DAN bedient Tel Aviv en zijn voorsteden, EGGED de rest van het land. Van concurrentie tussen beide ondernemingen is er nauwelijks sprake want de Israelische regering houdt op het busvervoer een scherp oog. Behalve DAN en EGGED zijn er twee Arabische ondernemingen, die



Reizigers wachten op de kaaien van het station te Jerusalem.

voornamelijk in noordelijk Galilea opereren.

EGGED met zijn 2.200 autobussen (in 1948, bij het uitroepen van de staat Israël waren het er nog maar 295) is verreweg de grootste onderneming. Zij werd in 1951 gevormd uit drie aparte ondernemingen en heeft op dat ogenblik bijna 6.500 personen in dienst waarvan 4.000 lid zijn van de coöperatieve. Inderdaad de maatschappij EGGED, evenals DAN, is een coöperatieve. Al de leden worden gelijk betaald met natuurlijk kleine variaties in verband met de gezinsgrootte en het aantal dienstjaren. Het vakverbond bepaalt de salarisminima en die zijn in vergelijking met andere takken bepaald niet laag.

Een Israelisch buschauffeur ontvangt per maand ongeveer 21.000 F hetgeen overeenstemt met het salaris van een directeur-generaal van een Israelisch ministerie.

Maar opgelet. Iedereen, die lid wil worden van EGGED, moet niet minder dan 460.000 F inleggen, een bedrag dat hij vanzelfsprekend terugkrijgt als hij ontslag neemt of met pensioen gaat.

Als onze Nederlandse collega verbaasd vraagt wie in staat is zo'n hoog bedrag op tafel te leggen, antwoordt men haar geruststellend dat EGGED zijn mensen daarbij een verstrekkende helpende hand toesteekt: bij voorbeeld in de vorm van een grote lening. Een van de gevolgen van zo'n hoge inleg is dat de leden-coöperateurs een groot verantwoordelijkheidsgevoel hebben. De bus waarop zij rijden is voor een deel hun eigendom; het is dus in hun eigen belang dat ze hun voertuig voorzichtig behandelen.

Overigens een chauffeur, die een ongeval veroorzaakt, kan niet alleen door de rechter veroordeeld worden maar ook door de juridische raad van de maatschappij gemaand worden een bedrag neer te tellen. Geheel volgens het coöperatie-principe kan ieder EGGED-lid meedelen in de winst maar de werkelijkheid is anders want de coöperatie werkt al jaren met verlies.

Dat ligt volgens de leiding van EGGED voornamelijk aan de bijzonder lage vervoerprijzen, die door de regering worden vastgesteld. Een stadsrit door Tel Aviv kost niet meer dan 3,5 F en deze lage prijs is, verhoudingsgewijs, nog hoog in vergelijking met ritten naar afgelegen ne-

derzettingen. Deze grensnederzettingen moeten noodzakelijkerwijs in een constant en betrouwbaar contact staan met de rest van het land en deze situatie wil men beslist niet met hoge prijzen uitbuiten.

De verliezen worden voor een groot deel goedge maakt door subsidies van regeringswege. Ondanks de jaarlijkse verliesposten hebben de Israelische bussen de laatste jaren een aanzienlijke modernisering ondergaan. Vóór 1957 zag men in Israël nog oude bussen rijden maar sindsdien werden ze allen vervangen. Inderdaad terwijl de regering steeds afwijzend stond tegen tolbeschermingen ten gunste van fabrieken voor de bouw van autovoertuigen in het land gevestigd, heeft zij daarentegen het monopolie verleend voor de montage van autobussen en

bijna allen grote Amerikaanse wagens. Buiten het individueel vervoer zijn deze taxi's gemachtigd collectief vervoer te verzekeren naast de autobussen en zelfs op hun lijnen zowel in de stadscentra als interstedelijk, tenminste op de meest drukke reizen.

Zij kunnen tot zeven reizigers opnemen aan een tarief dat licht hoger is dan dat van de autobussen. De « SHEROUTH » zal blijven bestaan, aldus leest men in een officiële brochure, zolang de coöperatieven geen voldoende aantal autobussen hebben aangekocht om veelvuldige, snelle en comfortabele reizen te verzekeren en voldoende zitplaatsen aan te bieden.

Deze praktijk is trouwens courant in het Midden-Oosten; zij is evenwel rampspoedig voor het in leven blijven van de autobusmaatschappijen.



Moderne autobussen vertrekkens gereed.

vrachtwagens aan een onderneming, die de Britse firma Leyland met de hulp van plaatselijk kapitaal te Ashdod heeft gebouwd.

#### DE CONCURRENTIE VAN DE COLLECTIEVE TAXI'S

De autobussen in Israël hebben het hoofd te bieden aan een eigenaardige concurrentie, deze van de diensten « SHEROUTH » verzekerd door taxi's.

Alhoewel de Israelische steden klein zijn, hun straten smal en de afstanden in het algemeen kort, zijn de taxi's,

Door onze confrater wordt nog een punt in bijzonderheden behandeld dat wij echter in enkele lijnen zullen weergeven nl. de buitengewone deelname van de autobussen aan de laatste Israelisch-Arabische vijandelijkheden. Meer dan 1.000 bussen met hun bestuurder werden gemobiliseerd, enkele daarvan zijn zelfs in de frontlinie geweest. Om de opgeroepen chauffeurs te vervangen dienden maatregelen genomen. Ieder lid van de coöperatie, ook de hoogst geplaatste bediende, moet een busrijbewijs hebben. Bovendien hebben heel wat gepensioneerden, scholieren en vrouwen achter het stuur gezeten.

# Een station onder velen: Mons - Bassins



*Gedeeltelijk gezicht op de uitgestrekte stelplaats van Mons-Bassins. Op de achtergrond de toren van het belfort in het centrum van de stad.*

Toen, in december 1887, de eerste buurtlijn in de streek van Bergen werd geopend (Onze Buurtspoorwegen - nr 131), vertrok de stoomtram uit het nieuw gebouwde station van Mons-Bassins, gelegen op ongeveer 800 m. van het spoorwegstation van Bergen. Op een kaart uit die periode is het Centrumkanaal, dat vlak bij Bergen eindigt, aangeduid evenals een dok van waaruit de schepen toegang hebben tot het kanaal Bergen-Condé. Een jaar later werden de verbindingssporen met de kolmijnen van Ghlin aangelegd en kende het goederenvervoer te Mons-Bassins een ongekende bedrijvigheid, die later nog toenam bij de elektrificatie van de lijnen. Een firma, voor het creosoteren van hout, vestigde zich in de onmiddellijke omgeving en van hieruit werden duizenden dwarsliggers, bestemd voor de buurtspoorweglijnen, behandeld.

Eveneens werden te Mons-Bassins de diensten van W en W en van de luchtlijn gecentraliseerd; voor enkele jaren werden zij overgebracht naar Quaregnon terwijl het gebouw omgevormd werd tot sociale installaties.

Het terrein van de hogervermelde firma

werd onlangs door de N.M.V.B. aangekocht voor de uitbreiding van het parkeerterrein voor autobussen. Inderdaad sinds enkele jaren zijn alle sporen verdwenen en de stelplaats van Mons-Bassins herbergt thans 71 autobussen, die een uitgestrekt gebied rond de hoofdplaats van Henegouwen, inbegrepen de Borinage, bedienen. De leiding van de stelplaats en van de onderhoudswerkplaats werd toevertrouwd aan de heer Leon Vermeulen, meestergast 1ste kl. Hij heeft de heer Samuel Dieu, werkhuisbrigadier, en negen mecaniciens onder zijn toezicht. In de dienst « Beweging » werken 45 agenten, die hun diensten ontvangen van de heer Debève, bewegingsoverste 2de kl. op de gewestelijke directie van Bergen. De heer Vermeulen moet nochtans de vertrekken nagaan en hij duidt eveneens de voertuigen aan die, volgens het aantal doorlopen kilometers, uit de dienst moeten genomen worden voor nazicht. Het leidt geen twijfel dat met 70 autobussen de onderhoudspullen, waarover de heer Vermeulen beschikt, steeds bezet zijn.

Sinds enkele tijd beschikt Mons-Bassins over een voetbulploeg, met de heer Debaisieux als secretaris, en die reeds mooie resultaten boekte in het handelsverbond en tegen andere ploegen van de N.M.V.B. Misschien heeft zij een gedeelte van haar succes te danken aan haar mascotte, die eveneens deze van de stelplaats is, de prachtige scheper van de heer Vermeulen, die luistert naar de naam Tony. In principe moet Tony in huis blijven maar soms vindt men hem, uitgestrekt naast een van de schouwputten vanwaar hij aandachtig het werk gadeslaat van de mecaniciens, die zijn voorkeur heeft.



*Van links naar rechts, staande : L. Vermeulen, meestergast 1ste kl., G. Lamais, C. Debaisieux, Cl. Debaisieux, L. Carroyer en S. Dieu. Gehurkt : M. Blariau, C. Vincent, J. Naisy en M. Van Wanzelle.*