

onze buurtspoorwegen

N° 144

JANUARI - FEBRUARI 1970

25^{ste} JAARGANG



De N.M.V.B. maakt voor haar autobuslijnen soms gebruik van de diensten van privé firma's. Deze, die wij onze pachters noemen, exploiteren met hun eigen materieel en hun personeel, de lijnen die ons werden vergund. Hier, op Duits grondgebied, een autobus van de buurtlijn Kelmis - Wasserwerk - grens, verlengd tot Aken. Zie blz 3.



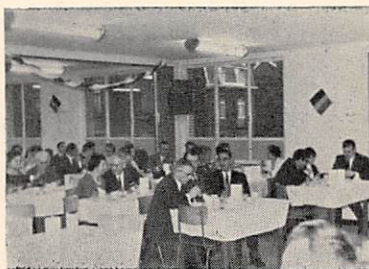
Inhoud

- Blz
- 3 Een internationale autobuslijn Kelmis - Aken
 - 5 Namen vroeger en nu
 - 6 Toespraak van de heer Directeur-Generaal op 2 januari 1970
 - 8 Het beheer van het huishoudelijk budget
 - 10 Een station onder velen : Destelbergen
 - 15 Uitreiking van eretekens te Brugge
 - 16 Plannen van de hernieuwde appartementen in het vroegere rustoord van Wenduine
 - 19 4000 dagen zonder ongevallen te Hasselt
 - 20 Veiligheidsfeest te Luik.



Wanneer het gezinshoofd op de betaaldag thuis komt, geeft hij er zich rekenschap van dat, niettegenstaande de ruimtevaart, de televisie en de atoombom, de familie in wezen hetzelfde is gebleven als in de tijd van de holbewoners; een kleine staat, enig in zijn aard, geleid door de wetten van de reden, de welwillendheid en de liefde. Het familieleven hangt in ruime mate af van het wijs beheer van de inkomsten. Goede raadgevingen over dit onderwerp vindt U op blz 8.

De Algemene Dienst voor Veiligheid gaat verder met de vruchten te oogsten van haar preventieve actie gevoerd sinds nagenoeg een kwarteeuw. Geregeld worden merkwaardige prestaties geleverd. Deze maal was het de beurt aan de Groep Limburg en de Groep Luik om respectievelijk 4000 en 3000 dagen zonder ongeval te vieren. Blz 19.



Onze voorpagina

Voortaan zullen wij aan de Ninoofse Poort te Brussel het vertrek niet meer kunnen zien van de trams naar Dilbeek en waarvan sommige een plaat «Eizeringen» droegen. De tram «D», die de tram naar Ninove heeft overleefd, reed voor de laatste maal op 21 februari 1970. Zie blz 7.

ONZE BUURTSPORWEGEN

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

Redactie : Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel
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, 1040 Brussel

*In het teken
van de goede nabuurschap*

Xde verjaring van de gemeenschappelijke exploitatie van de autobuslijn Kelmis-Aken

Een reportage, verleden zomer gemaakt over onze stelplaats van Eupen, gaf ons de gelegenheid kennis te maken met een van onze kleinste verpachte autobuslijnen in deze streek, de lijn Kelmis-Bilchen (Duitse-grens), hetzij nauwelijks 1.700 m, voor onze rekening geëxploiteerd door de heren Pauly, vader en zoon.

Tien jaar geleden, in december 1959, werd een akkoord gesloten tussen de maatschappij ASEAG, die de tram- en autobuslijnen exploiteert van Aken en de N.M.V.B., om gemeenschappelijk de internationale lijn, die de Belgische gemeente Kelmis met de stad Aken verbindt, te exploiteren.

De ASEAG en onze pachtende maatschappij SADAR, geleid door de heer Pauly, hebben deze verjaardag willen vieren. Op 16 december 1969 rond 11 uur 's morgens, in een dikke mist, verliet een onberispelijke autobus met een blazoen van de Buurtspoorwegen de bureaus van SADAR te Kelmis en vertrok in de richting van Aken met verscheidene personaliteiten o.m. de heer G. Schijns, volksvertegenwoordiger en burgemeester



De heer Schyns, volksvertegenwoordiger-burgemeester van Kelmis, links, feliciteert de heer Pauly, aan wie hij het ereteken voor bewezen diensten aan zijn gemeente overhandigde. In het midden, Dr Gutknecht, directeur-generaal van de A.S.E.A.G., die zijn instemming betuigt met het toekennen van deze onderscheiding. (Foto Grenz Echo)

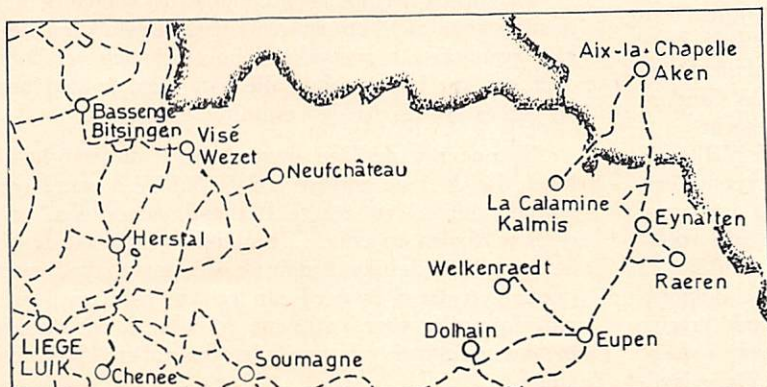
van Kelmis, de heer E. Moreau, gedeputeerde, de heer Legros, directeur bij het Ministerie van Verkeerswezen vergezeld van de heer Frédéric, e.a. inspecteur en de heer Ernst, algemeen secretaris van de Nationale Federatie van Autobus- en Autocarsuitbaters evenals twee vertegenwoordigers van de N.M.V.B.

Aan de grenspost hield de autobus stil naast een voertuig van de ASEAG waarin, na de gebruikelijke begroeting, iedereen plaats nam. Onder de felle schijnwerpers van de Duitse T.V. gaf Dr Gutknecht, directeur-generaal van de ASEAG een kort historisch overzicht van de lijn, die onbetwistbaar diensten heeft bewezen; hij onderstreepte dat de besprekingen lang, zeer lang waren voor een zaak, die op het ogenblik zeer eenvoudig lijkt, zij duurden 25 jaar. De Duitse autobus vertrok in de richting van Kelmis en

bij het passeren van de douane werd het gezelschap aangevuld met de hoofdontvanger van de douane, de heer Biver, rijkswachtheadjant en bevelhebber van de streek, wat onder algemene hilariteit de traditionele vraag uitlokte: «Niets aan te geven?».

Enkele minuten later bevond het gezelschap zich terug te Kelmis waar op het gemeentehuis een ontvangst was georganiseerd. De heer Schijns, burgemeester - volksvertegenwoordiger, wenste de Belgische en Duitse personaliteiten welkom. «Deze internationale lijn» zegde hij «heeft bijgedragen tot de economische en commerciële ontwikkeling van de streek, zij heeft aan de grensbewoners toegelaten zich snel en gemakkelijk van het een naar het ander land te begeven en er werk te vinden. Ten slotte heeft deze snelle verbinding (1) zonder twijfel bijgedragen tot de toenadering van twee volkeren, die zich alsoo beter leren kennen. De heer Schijns herinnerde dat Kelmis gelegen is op het voormalige onzijdig gebied van Moresnet en hij zegde gelukkig te zijn te zien dat men zich op dat grondgebied terugvindt om te verbreederen.

Op zijn beurt belichtte Dr Kurze, voorzitter van ASEAG de oprichting van «de lijn zonder grenzen» en bracht hulde aan allen, die bijgedragen hadden tot haar verwezenlijking. Deze



internationale autobuslijn Aken - Kelmis, besloot hij, is een symbool en een teken voor de toekomst.

Daarna begaven de personaliteiten zich naar Nieuw-Moresnet waar hen een maaltijd werd aangeboden. Bij het nagerecht onderstreepte de heer Ruwe, ondervoorzitter, dat de ASEAG zich niet tevreden heeft gesteld met de inrichting, 10 jaar geleden, van deze internationale lijn. Heden worden er 13 geregelde lijnen en 75 diensten voor werklieden geëxploiteerd tussen Duitsland, België en Nederland.

Alzo eindigde een sympathieke bijeenkomst, die heeft toegelaten vast te stellen dat sinds 1945 de geesten geëvolueerd zijn en dat veel zaken veranderd zijn en indien er nog veel te doen is, is dat niet op het gebied van douane en men kan zich slechts verheugen over het volmaakt welslagen van deze internationale autobuslijnen of ze nu hun eindpunt hebben te Maubeuge, Aken of Maastricht.

- (1) De autobus legt de afstand Kelmis-Aken af in 30 min.

Deze foto's van de lijn Kelmis-Aken werden verleden zomer genomen op Duits grondgebied. De autobus hoort toe aan de firma SADAR.



In het Engels betekent de benaming Spa zoveel als kuuroord

Wij hebben in ons tijdschrift reeds vermeld dat de Romeinse schrijver Plinius de Oude de eerste toeristische journalist was die een opsomming gaf van de genezende kracht van het water van Spa. In de Middeleeuwen ontdekte een smid uit Breda de bronnen en kocht, van de prins-bisschoppen van Luik, enkele hectaren bos in de nabijheid van de fontein Pouhon. Deze bron heet op het ogenblik « Pouhon Peter de Grote » sinds deze keizer van Rusland ze geregeld bezoekt.

Het was echter de hofdokter van Hendrik VIII van Engeland, de Venetiaan Augustino, die als eerste het water van Spa gebruikte voor de behandeling van reumatiek. De lijst van beroemde bezoekers, die zijn voorbeeld zouden volgen, vult het « Gouden Boek van Spa ».

In de XVIIIde eeuw kwamen twee Engelse dokters, Andrews en Paddy, naar Spa om er de genezende kracht van het water te bestuderen; zij gaven de naam « spa » aan meerdere ijzerhoudende bronnen van hun eigen land

en deze naam werd alzo de soortnaam voor een kuurstad in al de Engelssprekende landen. Vanaf dat ogenblik kende Spa zijn luisterrijkste periode als verzamelplaats van de hoge kringen. De kuur was niet moeilijk en de omgeving aangenaam om te verblijven.

Sindsdien is er te Spa echter veel veranderd en de toeristen, die in deze stad verblijven, drinken er meer bier en wijn dan water van de Maria-Hendrikabron.

Tijdens de maanden juli en augustus volgen de kunstmanifestaties zich op en meermaals beschikken de vakantiegangers van ons vakantiehuis « Annette et Lubin » over een speciale autobus, die hen naar de stad brengt en hen 's avonds na de vertoning terugvoert.

Wanneer u de laan opgaat, die leidt naar het oud hotel, dat door de zorgen van de N.M.V.B. werd omgevormd, zult u een zekere fierheid ondervinden er u thuis te voelen en enkele ogenblikken later zal de glimlach en de hartelijke handdruk van mevrouw Brocké u overtuigen dat u er goed aan gedaan hebt uw inschrijvingsformulier voor « Annette et Lubin », dat verscheen in ons nummer van november-december 1969, in te vullen.

Namen - Luxemburg

HET OVERLIJDEN VAN DE HEER WAFFLARD DIENSTCHEF 1ste kl.

Met grote verslagenheid vernamen de agenten van de Groep Namen-Luxemburg het plotseling overlijden van de heer Louis Wafflard, dienstchef 1ste kl. bij de gewestelijke directie. Hij werd aangeworven op de leeftijd van 17 jaar, op 1 april 1926, in hoedanigheid van klerk-dactylo bij de S.A. Mosane, die voor rekening van de N.M.V.B. 11 lijnen exploiteerde met een totale lengte van 256 km. Drie jaar later nam de Nationale Maatschappij die lijnen over; klerk 1ste kl. benoemd in 1939 en e.a. klerk in 1945 werd hij in 1952 bevorderd tot dienstchef 2de kl. en in 1955 tot dienstchef 1ste kl.

In januari 1956 nam de heer Wafflard de leiding van de samenge-



L. Wafflard

voegde diensten « Secretariaat-Boekhouding ».

Een ziekte, in schijn goedaardig, hield hem op 31 december thuis maar hij overleed plotseling op 11 januari 1970. Een belangrijke afvaardiging van de N.M.V.B., geleid door de heer Dulieu, directeur, vergezeld van de heer Botton, e.a. ingenieur en talrijke dienstchefs woonde de begrafenisplechtigheden bij. Men bemerkte eveneens talrijke ambtenaren van het Hoofdbestuur o.m. de heren Barbier, hoofdingenieur, Konings, Demunter en Cornellie, hoofdinspecteurs; de dienst T/AT en de directie van de Groep Brabant waren eveneens vertegenwoordigd. De godsdienstige plechtigheid werd bijgewoond door talrijke agenten en oprustgestelden.

De heer Wafflard laat een weduwe en een zoon na, die wij onze welgemeende deelneming aanbieden. De bijgaande foto toont de heer Wafflard op de dag dat hem het Burgerlijk Kruis 1ste kl. en het ereteken van Officier in de Orde van Leopold II werden toegekend.

NAMEN vroeger en nu

Het stationsplein te Namen kan niet beschouwd worden als het centrum van de stad maar, nu meer dan ooit, vormt het de draaischijf van het intens automobielverkeer en het is ook daar dat sinds het begin van deze eeuw het merendeel van de buurtlijnen hun vertrek hadden.



Vóór enkele maanden werden een reeks werken aangevat: enerzijds in de nabijheid van de reizigersuitgang van het

station (zie foto onder) waar een groot gebouw opgetrokken wordt dat een overdekt autobusstation zal bevatten en waarin ook de burelen van de N.M.V.B. ondergebracht worden en aan de andere zijde van het plein, niet zichtbaar op de foto, wordt een nieuw gebouw voor de posterijen voorzien. Dat wil zeggen dat het verkeer verstoord werd en dat de vertrekkenden van onze autobussen meermaals moesten verplaatst worden.

Wat ons aangezet heeft deze oude prentbriefkaart (boven), waarschijnlijk daterend van 1920, te publiceren is het feit dat men er onze trams bemerkt op het stationsplein, dat op dat ogenblik eveneens scheen afgesloten te zijn door een gebouw met een dubbel tentzeil. Een aandachtig onderzoek laat veronderstellen dat het een voorlopige kermisinstallatie is terwijl de twee andere paviljoenen, deze zijn van de V.V.V. en de boekhandel Hero.

Nog enkele weken geduld en de stad zal zich onder een nieuwe gedaante vertonen aan de toeristen, die in de lente Namen zullen bezoeken.



Uitreiking van eretekens

Toespraak van de heer Directeur-Generaal

Na het personeel zijn beste wensen voor 1970 te hebben toegestuurd, geeft de heer Directeur-Generaal, zoals ieder jaar, een overzicht ten einde te antwoorden op de vraag: « Waar staan we? ».

De exploitatieresultaten einde 1969 kunnen nagenoeg vergeleken worden met deze van 1968 t.w. dat het exploitatieverlies $\pm 100.000.000$ fr. bedraagt en dit na terugneming van dotaties geboekt op de hernieuwing van de spoorlijnen.

Wat er op neerkomt dat de uitwerkingen van de tariefverhoging, toegepast op 1-10-1968, volledig opgeslorpt werden door de toename van de exploitatielasten en in hoofdzaak door de verhoging van de personeelskosten veroorzaakt enerzijds door een nieuwe sociale programmatie en anderzijds door de uitwerking van twee schommelingen van de index.

Wat te doen?

Sommigen hebben een ogenblik gedacht hun verwachtingen te kunnen stellen in de oprichting van een na-

tionale maatschappij van gemeenschappelijk vervoer. Tijdens een onlangs gehouden congres heeft, bij het ontleden van « de vraagstukken van het openbaar vervoer van personen langs de weg », de heer Minister van Verkeerswezen inderdaad de mogelijkheid van de oprichting naar voren gebracht — na het overwinnen van veel moeilijkheden en het uit de weg ruimen van geschillen — van een nationale maatschappij van autobussen met uitsluiting van het gemeenschappelijk stadsvervoer.

In de veronderstelling dat dergelijke concentratie van autobusdiensten zou kunnen verwezenlijkt worden, onder de leiding van de N.M.V.B., met het behoud van de privé exploitanten, zou hieruit slechts een toename van administratieve diensten voortvloeien zonder dat dit werkelijk overeenstemt met een ontwikkeling van het verkeersvolume te verzekeren door de N.M.V.B.

Wil dat zeggen dat wij geen opgingen meer moeten doen om onze produktiviteit nog te verhogen? Ze-

ker niet en alhoewel een belangrijk deel hiervan onmiddellijk geneutraliseerd wordt door een verbetering van de werkvoorwaarden (vermindering van de wekelijkse werkuren en verhoging van het aantal verlofdagen) moeten wij volharden en de middelen gebruiken, die de moderne techniek tot onze beschikking stelt.

Ik doe een beroep op u, weddetrekenden, opdat de administratieve werken zouden vereenvoudigd worden door het nog intensiever gebruik van de mogelijkheden geboden door de « computers ».

Iedereen moet de inventaris opmaken van zijn eigen produktiviteit en hem stellen tegenover de kosten, die hij vertegenwoordigt.

Indien men de opsomming maakt van de rust- en verlofdagen komt men tot de tamelijk ontstellende vaststelling dat deze 39 % van het jaar vertegenwoordigen. Voor de 61 %, die overblijft, is het gemakkelijk uit te rekenen dat een gepresteerde dag, door een opsteller bij voorbeeld, tussen de 1.200 fr. en de 1.500 fr. kost aan de maatschappij.

Dat is zeker een gewetensonderzoek waard en een aanvullende inspanning voor produktiviteit.

Vervolgens gaat de heer Directeur-Generaal over tot de uitreiking van de eretekens aan de leden van het personeel waarvan de namen volgen.

Nadien heft hij zijn glas op de gezondheid van de gedecoreerden hierin gevolgd door de zowat 200 agenten, die hem omringen. De traditionele foto wordt genomen terwijl de samenkomst doorgaat in een aangename stemming.



Staande van links naar rechts: de heren E. Barette, organisatiemoniteur, M. Demunter, hoofdinspecteur (o.r.), Fr. Bogaerts, opsteller, Fr. Smets, onderhoudswerkman, R. Floers, dienstchef 1ste kl. en L. D'Hondt, onderbureaucheef. Gezeten: de heren G. Bertrand, keurwerkman, H. Laroy, opsteller, J. Neyens, adj. e.a. inspecteur en G. Mathy, dienstchef 1ste kl.

NATIONALE ORDEN

Beweging van 15 november 1968

Leopoldsorde

Officier

P. Thomas, hoofdingenieur

Ridder

A. Loecx, bureaucheef.

R. Floers, dienstchef 1ste kl.

G. Mathy, dienstchef 1ste kl.

Orde van Leopold II

Officier

M. Demunter, hoofdinspect. (o.r.).

Ridder

H. Laroy, opsteller.



*Ambtenaren en agenten beluisteren aandachtig de toespraak van de heer
Directeur-Generaal.*

Beweging van 8 april 1969

Orde van Leopold II Ridder

F. Boschmans, bewegingsoverste
2de kl.

Kroonorde

Gouden Palmen

G. Bertrand, keurwerkmán.

BURGERLIJKE ERETEKENS Beweging van het 2^e semester 1968

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

E. Barette, organisatiemoniteur.
L. D'Hondt, onderbureauchef.

Burgerlijke Medaille 2de kl.

Fr. Smets, onderhoudswerkmán.

Beweging van het 1^e semester 1969

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

J. Neyens, adj. e.a. inspecteur.
J. Bogaerts, opsteller.

DE LOOPBAAN VAN DE HEER U. VERMEIREN, HOOFDINSPECTEUR (o.r.)

De heer Vermeiren was 26 jaar toen hij op 3 februari 1930 in dienst trad van de N.M.V.B. voorzien van een diploma van burgerlijk conducteur; hij werd aangeworven in de hoedanigheid van operateur bij Weg en Werken in de provinciale dienst van de Beide Vlaanderen en Henegouwen. In 1934 werd hij overgeplaatst naar het Hoofdbestuur en begon er een loopbaan in de technische diensten; hij werd achtereenvolgens controleur bij de receptie van het materieel, nadien inspecteur om ten slotte deze dienst te leiden. Hij werd e.a. inspecteur benoemd in 1948 en hoofdinspecteur (o.r.) in 1952. Vanaf 1957 werden hem een reeks belangrijke technische opdrachten toevertrouwd.

Op 4 december 1969 nam de heer Urbain Vermeiren afscheid van zijn collega's van het Hoofdbestuur. In bijzijn van de heer Swinnens, directeur van de Technische Diensten, verscheidene ingenieurs van deze diensten en talrijke agenten gaf de heer Barbier, hoofdingenieur van T/AT een overzicht van zijn loopbaan en herinnerde, niet zonder humor, zijn liefhebberijen en vrijetijdsbestedingen.

De heer Barbier bracht hulde aan zijn bekwaamheid en onderstreepte dat op de vooravond van zijn vertrek de heer Vermeiren nog een apparaat keurde, bestemd voor de psychotechnische dienst; hij wenste hem een gelukkige rustperiode en verzocht hem thuis een « rocking-chair » aangeboden door zijn collega's in ontvangst te nemen. Vervolgens werd het glas geheven op de gezondheid van de nieuwe gepensioneerde.

DEFINITIEVE AFSCHAFFING VAN DE TRAMS OP HET BAANVAK BRUSSEL-SCHEPDAAL-EIZERINGEN

Op 29 juni 1968 werd het reizigersvervoer per tram afgeschaft tussen Brussel en Ninove terwijl op de punten nog enkele reizen behouden bleven tussen Brussel en Eizeringen.

Deze toestand zou ongeveer 20 maanden duren en het zijn niet onze klanten, die zich te beklagen hebben.

Sedert 21 februari jl. is het vervoer per tram volledig afgeschaft en vervangen door autobusdiensten. Herinneren wij eraan dat in het nummer 135 (juli-augustus 1968) van ons tijdschrift een tamelijk volledig overzicht van deze lijn is verschenen.

Wij willen nog onderstrepen dat het een van de eerste lijnen was die door de buurtspoorwegen werden aangelegd; inderdaad men reed reeds van Brussel naar Schepdaal op 8 september 1887 en van Schepdaal naar Eizeringen op 28 november 1890.

Elkeen weet dat het Trammuseum ondergebracht is in de vroegere, oorspronkelijke stelplaats van Schepdaal en reeds verleden jaar waren de bezoekers verplicht de autobus te nemen om het te bereiken daar er 's zondags en 's zaterdags geen trams meer reden.



De afzonderlijke bedding van deze buurtlijn lag nu eens links, dan eens rechts van de weg. Na de sluiting van het baanvak Ninove - Eizeringen reed de tram nog tot 21 februari 1970 met de film D (Dilbeek) en de plaat Eizeringen.

Het beheer van het huishoudelijk budget

In het tijdschrift van de Vriendenkring van het personeel van het Ministerie van Verkeerswezen en P.T.T. waarin artikelen van culturele, sportieve en ontspannende aard verschijnen, trok een in het Frans gestelde bijdrage onze aandacht. Alhoewel het misschien een alledaags onderwerp behandelt in elke geval maakt het elke maand velen onder ons bezorgd; het betreft de familiale financiën t.w. de organisatie van het gebruik van de maandelijks inkomsten van ons allen.

Enkele tijd geleden beluisterden wij een radiocommentator, die de staatsbegroting vergeleek met deze van de burger en die aardig de spot dreef met de methode van onze ouders, die gebruik maakten van omslagen terwijl thans de wedden en lonen meer en meer uitbetaald worden op bankrekeningen.

Dat is allemaal waar doch de grote massa van de loontrekkenden ontvangt nog steeds haar loon in de onderneming, van hand tot hand. Dat neemt zowel in het een als in het ander geval de geldzorgen niet weg, die tot huishoudelijke conflicten leiden; de beste manier om hieraan te ontsnappen is een huishoudelijk budget zo eenvoudig mogelijk op te stellen. Het onderstaand artikel zal u helpen uw geld zodanig te beheren dat het juist zal dienen voor wat u nodig hebt.

Het inkomen is niet het belangrijkste element van een goed financieel beheer. Wat telt is hetgeen men doet met het geld waarover men beschikt.

Wanneer men, sprekend over een van uw vrienden, zegt: « Ik weet niet hoe hij zich zo goed uit de slag trekt met zijn bescheiden inkomen » brengt u hulde aan zijn kunst de financiën van zijn huishouden te beheren. Gij erkent tezelfdertijd het bestaan van een gans bijzondere solidariteit: de samenwerking van alle leden van een familie aan de wijze regeling van de uitgaven van het huishouden.

Indien het budget een familieaangelegenheid wordt, houdt het op een saai boekhouding te zijn. Het wordt omgezet in een middel om de denkcapaciteit van allen te concentreren op de opzoeking van de zaken die de familie en het familiehoofd het meest nodig achten.

Op het gebied van geld zijn de houdingen tamelijk verschillend. De eenen zijn spaarzaam van natuur, terwijl de anderen geneigd zijn tot verkwisting. Sommigen kunnen niet weerstaan aan de « buitenkansjes » anderen eisen « kwaliteit ». Dat is heel normaal.

Het budget moet toelaten deze verschillende strekkingen te kanaliseren in het algemeen welzijn van al de leden van de familie.

HET LEVENSNIVEAU

Het levensniveau, aangenomen door uw familie, is trouwens een middenweg tussen wat men moet uitgeven om te beantwoorden aan de onmiddellijke behoeften en wat men in reserve moet houden om uw toekomstig welzijn te verzekeren.

Ongetwijfeld zijn er behoeften te voldoen maar nog is het nodig voldoende aandacht te besteden aan het woord « behoefte ». De vermeende « behoeften » zullen ten slotte al onze inkomsten opsloppen indien we de moed niet hebben er een rem op te zetten. Het is gemakkelijk ons een levensniveau op te leggen dat ons niet past. Door onze burens te willen overtreffen, lopen

wij gevaar meegesleept te worden op recepties, bals, feesten en allerlei gemakkelikheden.

Elke familie zal zelf haar fundamenteel bestaansniveau opstellen. Hiervoor kan men zich baseren op de bepaling: « De behoeften zijn de voorwaarden en de essentiële activiteiten om te leven; de luxeartikelen zijn alles wat niet onontbeerlijk is om te leven ». De familie zal vervolgens deze bepalingen aanpassen aan haar behoeften en aan haar noodwendigheden.

Indien zoveel ontwerpen van huishoudkundige boekhouding falicant uitvallen, is dat omdat het budgetair plan niet in verhouding is met de behoeften van de familie. Wat vóór alles van belang is, alvorens te beginnen met een budget is te bepalen welke deze behoeften zijn.

WELK SOORT BUDGET ?

Niemand kan uw budget voor u opmaken en er nog minder voor zorgen dat u er getrouw aan blijft. Er bestaat geen type-budget bekwaam juist te beantwoorden aan de toestand van elke familie daar er geen twee families zijn die juist dezelfde behoeften en dezelfde verplichtingen hebben.

De vorm van uw budget heeft geen belang; wat telt zijn de schikkingen, die u er toe aanzetten het op te maken. Uw budget moet een actieplan voor de toekomst schetsen. Drie grondhoedanigheden zijn noodzakelijk: het moet eenvoudig en nauwkeurig zijn, het moet met verstand en goede trouw voorbereid worden, het moet het vertrouwen en de steun genieten van gans de familie.

DE METHODE VAN DE OMSLAGEN

De eenvoudigste manier van een budget, dat past aan de families met bescheiden inkomsten, is de methode van de omslagen. Elk van deze omslagen draagt een bijzondere vermelding: « huur », « voeding », « klederen », « elektriciteit », « gas », enz. Bij elke uitbetaling van het loon verdeelt het familiehoofd het bedrag onder de omslagen ten einde het hoofd te bieden aan de vervaldagen, die zich zullen voordoen in afwachting van de volgende betaaldag. Indien er kleine bedragen in de omslagen blijven, nadat alle rekeningen zijn betaald, worden deze overgebracht naar een omslag voor de « spaarpennningen » en nadien op de bank geplaatst.

DE ONVERWACHTE INKOMSTEN

Verliest nooit uw bronnen van inkomsten uit het oog. De onverwachte inkomsten mogen niet in aanmerking komen in uw budget. Indien deze toeslagen u niet ontnomen worden, zult u misschien beschikken over een belangrijke som om uw behoeften van tweede rang te voldoen of nog vermijden u in een slechte financiële toestand te bevinden door de huid van de beer te verkopen alvorens hij geschoten is.

HOE BEGINNEN ?

Men moet om te beginnen enkele cijfers op papier zetten. Sommige uitgaven komen van zelf in het hoofd en zijn gemakkelijk te schatten op een tamelijk nauwkeurige manier; huisvesting, voeding, verzekeringen, kapper, vervoer, enz. De kostenberekening voor de kleding vraagt een weinig meer tijd daar het in vele

gevallen kleine sommen betreft die min of meer onopgemerkt voorbij gaan.

WETEN WAAR HET GELD NAAR TOE GAAT

Bij het opstellen van uw budget is het van belang genoeg rubrieken te hebben om u een juist beeld te vormen van wat er met uw inkomsten gebeurt, zonder u steeds met nutteloze bijzonderheden te moeten bezighouden.

Tijdens de periode van organisatie van uw budget is het nodig al uw uitgaven te tellen. Het is saai maar het is nodig. Indien u niet over een objectief verslag van uw uitgaven beschikt tijdens een bepaalde periode zult u er niet toe komen orde te brengen in uw financiën. Gij zult het hoofd breken met te zoeken waar uw geld blijft. Het zal u onmogelijk zijn plannen uit te werken.

Velen zijn verbaasd bij het zien hoeveel ze uitgeven aan koffie, bier, tijdschriften, bioscoop en zelfs aan de frankjes om zich te wegen. Zij stellen vast in hoever deze toevallige « kleine » uitgaven hun inkomsten bezwaren. Dat wil niet zeggen dat men geen koffie, dranken of tijdschriften mag kopen maar dat men moet weten waar het geld naar toe gaat.

Vertrouw u op de cijfers. Bekijk de toestand nuchter. Het gaat er om de zaken in de hand te hebben en uw geld op de meest voordelige wijze te gebruiken.

EEN JAAR VOORUIT VOORZIEN

Een budget, een jaar vooruit opgesteld, zal u toelaten steeds op de hoogte te zijn van de toestand van het ogenblik en u de moeite besparen, te kampen tegen onvoorziene gevallen. Het zal u verhinderen te optimistisch te willen zijn tijdens de maanden van overvloed.

Door deze methode toe te passen, zult u steeds in staat zijn de cijfers van de dag te controleren en wat er over een jaar kan verhoopt worden. Gij kunt uw te royale vooruitzichten veranderen en deze die te zwak zijn verhogen.

Indien u vaststelt dat de uitgaven meer veranderbaar zijn dan u het dacht, let dan goed op, bestudeer de toestand en breng de nodige veranderingen aan.

Misschien zal men hier geneigd zijn te zeggen dat er in dat alles een beetje gierigheid komt kijken. Maar een goed opgevat budget heeft niets te zien met het spreekwoord « De zuinigheid bedriegt de wijsheid ». Integendeel het laat toe zonder ongelukken te passeren tussen de afgrond van de verspilling en de klip van de vrekkingheid. Het een leidt tot leed en ondergang, het ander versmacht de levensvreugde.

WETEN UIT TE GEVEN

Onderzoekt, alvorens geld uit te geven om iets te kopen, wat u reeds bezit. Het is goed zich de vraag te stellen: hebben wij daar werkelijk behoefte aan? Laten onze middelen toe dat te betalen? Zijn er andere zaken, die wij beter zouden kopen? Is de prijs voordelig? Houdt het budget niet alleen rekening met de ontvangsten en de uitgaven maar ook met het goed of slecht gebruik van de behoeften en benodigdheden van het huishouden? De afschaffing van de verliezen is een essentieel voordelige zaak. Indien de nalatigheid of de onbevoegdheid verkwisting veroorzaakt, dienen de lekken gedicht.

De keuken is niet de bron van alle kwalen maar men heeft er voordeel bij van deze kant te beginnen daar dat het gemakkelijkst is. Men vermijdt verkwisting door

op een intelligente manier te kopen, wat wil zeggen niet te weinig, niet te veel en op het geschikt ogenblik; door erop te waken het gekochte te gebruiken; door de keuken te doen op een manier gans de voedende waarde van de eetwaren te gebruiken; door zich in te spannen de gerechten te kiezen die aan heel de familie behagen.

De zorg voor de kleding verlengt de duur van het dragen. Het is onvermijdelijk te beschikken over een kast en schuiven groot genoeg om de klederen te hangen of te plooiën zonder ze te verfrommelen en alzo de goede vorm ervan te behouden. Dit heeft een belangrijk psychologisch effect daar zowel het kind als de volwassene, die zuivere en frisse klederen draagt minder geneigd is te denken dat ze oud zijn.

Tracht zelf sommige zaken te maken. Buiten het genoeg geld te hebben gespaard, zult u bovendien een gevoel van voldoening, van scheppende vreugde onderhouden.

Organiseert uw uitgaven. Er is een verschil tussen het inkomen en het werkelijk inkomen. Het eerste is wat u krijgt voor uw goederen of uw diensten, het andere is wat u bekomt wanneer u dat geld uitgeeft. Tracht uit uw geld het maximum te halen aan zaken nodig voor het leven.

OM GOED TE KOPEN

Het verschil, te kopen op goed geluk of onder drang en kopen met doorzicht en overleg, schuilt in het onderzoek gebaseerd op de ondervinding. De kunst om goed te kopen begint reeds vóór dat u de winkel binnengaat. Inderdaad de voornaamste oorzaak van de slechte aankopen is het gebrek aan voorafgaand overleg en de verwarring, die erop volgt.

Maar het volstaat niet een aankooplijst aan te leggen alvorens van huis weg te gaan. Er dienen vooral met een streng en onpartijdig oog twee hoofdzaken onderzocht: « heb ik het artikel nodig en koop ik het aan een gunstige prijs? »

Blijft bij de feiten. Indien een koopwaar de aanduiding « tweede kwaliteit » draagt, verzekert u dan welke fouten ze vertoont.

Indien u het woord « garantie » ziet, gaat dan na wie deze waarborg geeft en hoelang hij duurt.

De bedachtzame koper raadpleegt de etiketten, koopt in winkels, die zijn vertrouwen genieten, zoekt eerst de kwaliteit, stelt veel vragen en bewaart de gebruiksaanwijzingen en de waarborg en laat zich slechts verleiden door « koopjes » indien het artikel een buitenkans is voor hem in deze omstandigheden.

Tracht voordeel te halen uit de publiciteit. Zij bevat soms nuttige gegevens. De fabrikanten en de ernstige huizen geven nauwkeurige aanduidingen over hun prijzen en hun produkten. Alvorens te kopen op de geloofwaardigheid van een advertentie vraagt u eerst af wat er objectief en waar is in hetgeen de adverteerder zegt.

Neemt betrouwbare inlichtingen over wat u koopt. Er bestaan tijdschriften bestemd om de verbruiker voor te lichten.

Laat u niet misleiden door een onzichtbare opvatting van de « kwaliteit ». De kwaliteit veronderstelt een goede grondstof, een goede uitvoering en een goede voorstelling, dat alles aangepast aan het doel gesteld door de koper. Wanneer uw familie de kwaliteiten bepaald heeft, die zij zocht, gebeurt de aankoop kalm, zonder overhaasting en zonder gevaar van vergissing.

*Een station
onder velen :*

Destelbergen



Vooraan, van links naar rechts: de heer Dhaenens, dienstchef 2de kl., die de leiding heeft van de stelplaats Destelbergen, de heer Erauw, eerste klerk, medewerker van de heer Dhaenens en de heer Corveleyn, controleur in de stelplaats Herzele. Op de tweede rij: de heren R. Pelsmacker, G. Van Hende, M. De Meyer en M. De Ridder, A.B. bestuurders van de stelplaats Destelbergen en de heer Vande Voorde, A.B. bestuurder van de stelplaats Zomergem.

Het centrum van Destelbergen is gelegen op zowat 6 km van het stadsmidden van Gent en wordt doorkruist door de provinciale weg Gent - Dendermonde. De gemeente schijnt zeer oud te zijn en de naam zou samengesteld zijn uit deze van twee gehuchten, het één Dessel en het andere Berg of Bergen; trouwens van de 15de tot de 17de eeuw werd de naam van de gemeente nog Desselbergen geschreven.

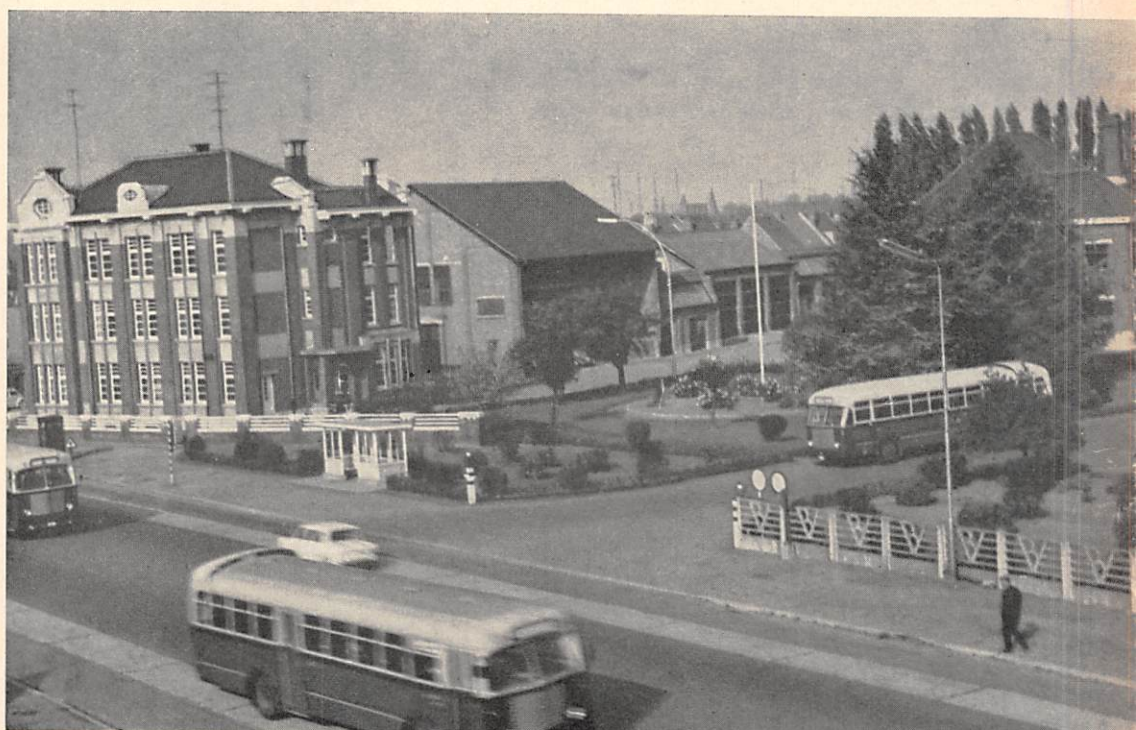
Tot 1928 was Destelbergen voor de N.M.V.B. gewoonweg een der talrijke gemeenten die door een buurtspoorlijn (Gent-Wetteren) was bediend.

In het vooruitzicht van de elektrificatie van de buurtspoorlijnen in het Gentse werd alsdan echter op

een groot perceel, gelegen langs de weg Gent - Dendermonde, een aanvang gemaakt met het bouwen van de eerste werkhuizen en loodsen.

In 1943 verlieten de heer Louis JACOBS, directeur van de Groep der beide Vlaanderen, en zijn bedienden de toenmalige zetel op de Kortrijksesteenweg te Gent en betrokken het mooie gebouw in de stelplaats Destelbergen, dat midden op de foto gedeeltelijk achter een hoge spar is verborgen.

Sindsdien volgden de gebeurtenissen zich snel op. In 1956 werd de Groep der Beide Vlaanderen gesplitst in Oost- en West-Vlaanderen en bleef Destelbergen de zetel van de Groep Oost-Vlaanderen.



**Een station
onder velen :**

Destelbergen



Vooran, van links naar rechts: de heer Dhaenens, dienstchef 2de kl., die de leiding heeft van de stelplaats Destelbergen, de heer Erauw, eerste klerk, medewerker van de heer Dhaenens en de heer Corveleyn, controleur in de stelplaats Herzele. Op de tweede rij: de heren R. Pelsmacker, G. Van Hende, M. De Meyer en M. De Ridder, A.B. bestuurders van de stelplaats Destelbergen en de heer Vande Voorde, A.B. bestuurder van de stelplaats Zomergem.

Het centrum van Destelbergen is gelegen op zowat 6 km van het stadsmidden van Gent en wordt doorkruist door de provinciale weg Gent - Dendermonde. De gemeente schijnt zeer oud te zijn en de naam zou samengesteld zijn uit deze van twee gehuchten, het één Dessel en het andere Berg of Bergen; trouwens van de 15de tot de 17de eeuw werd de naam van de gemeente nog Desselbergen geschreven.

Tot 1928 was Destelbergen voor de N.M.V.B. gewoonweg een der talrijke gemeenten die door een buurtspoorlijn (Gent-Wetteren) was bediend.

In het vooruitzicht van de elektrificatie van de buurtspoorlijnen in het Gentse werd alsdan echter op

een groot perceel, gelegen langs de weg Gent - Dendermonde, een aanvang gemaakt met het bouwen van de eerste werkhuizen en loodsen.

In 1943 verlieten de heer Louis JACOBS, directeur van de Groep der beide Vlaanderen, en zijn bedienden de toenmalige zetel op de Kortrijksesteenweg te Gent en betrokken het mooie gebouw in de stelplaats Destelbergen, dat midden op de foto gedeeltelijk achter een hoge spar is verborgen.

Sindsdien volgden de gebeurtenissen zich snel op. In 1956 werd de Groep der Beide Vlaanderen gesplitst in Oost- en West-Vlaanderen en bleef Destelbergen de zetel van de Groep Oost-Vlaanderen.

In 1957 werd in Oost-Vlaanderen gestart met de exploitatie van meerdere vervangingsautobuslijnen van de N.M.B.S. en enkele maanden later werd overgegaan tot de tructuurhervorming van de laatste spoorlijn in het Gentse.

Naderhand werden de regiediensten uitgebreid en nieuwe busdiensten kwamen tot stand. Als praktisch voorbeeld van het doelmatig streven van de N.M.V.B. om nieuw ontstane vervoersnoodwendigheden te volgen, kan o.a. verwezen worden naar de verlenging van de lijn Gent - Oostakker tot Zelzate doorheen de in ontwikkeling zijnde industriezone op de rechteroever van het kanaal Gent - Terneuzen.

Langs deze lijn wordt immers het vervoer in relatie met Gent verzekerd van arbeiders en bedienden tewerkgesteld in het reusachtig staalcomplex N.V. SIDMAR (zie nummer 124 september - oktober 1966).

Na het overlijden van de heer directeur COSYNS kwam de thans bestaande structuur tot stand, enerzijds door overname van het werkhuys Destelbergen door de Directie T/AT en anderzijds door fusie van de exploitatiediensten met West-Vlaanderen onder vorm van de huidige Groep der Beide Vlaanderen, die door de heer directeur STORMS wordt geleid.

De gewestelijke directie voor de provincie Oost-Vlaanderen werd echter te Destelbergen behouden.

Op gebied van Beweging is Oost-Vlaanderen gesplitst in twee gewesten, n.l. Destelbergen en Hamme.

Dat algemeen gezicht van de stelplaats werd genomen door de zoon van de heer C. Pieters, dienstchef 2de kl. Men ziet, van links naar rechts, een gebouw met twee verdiepingen met op het gelijkvloers het bureau van de ontvangsten en de wachtzaal, op de eerste verdieping de woonvertrekken en op de tweede verdieping de slaapzaal voor het personeel. Vervolgens bemerkt men het vroegere onderstation omgevormd in magazijn, verder een bergplaats en vervolgens het vierkant gebouw, opgetrokken in 1943, voor de diensten van de directie van de Groep der Beide Vlaanderen.

De heer DHAENENS, dienstchef, verblijft te Destelbergen en verzekert van daar uit, samen met de heren BALCAEN, stelplaatsoverste 1e kl., en ERAUW, controleur, de goede werking van de bewegingsdiensten van het gewest Destelbergen, waarvan personeel en materieel verder nog over kleinere spelplaatsen (Oudenaarde is op circa 35 km gelegen) zijn gespreid.

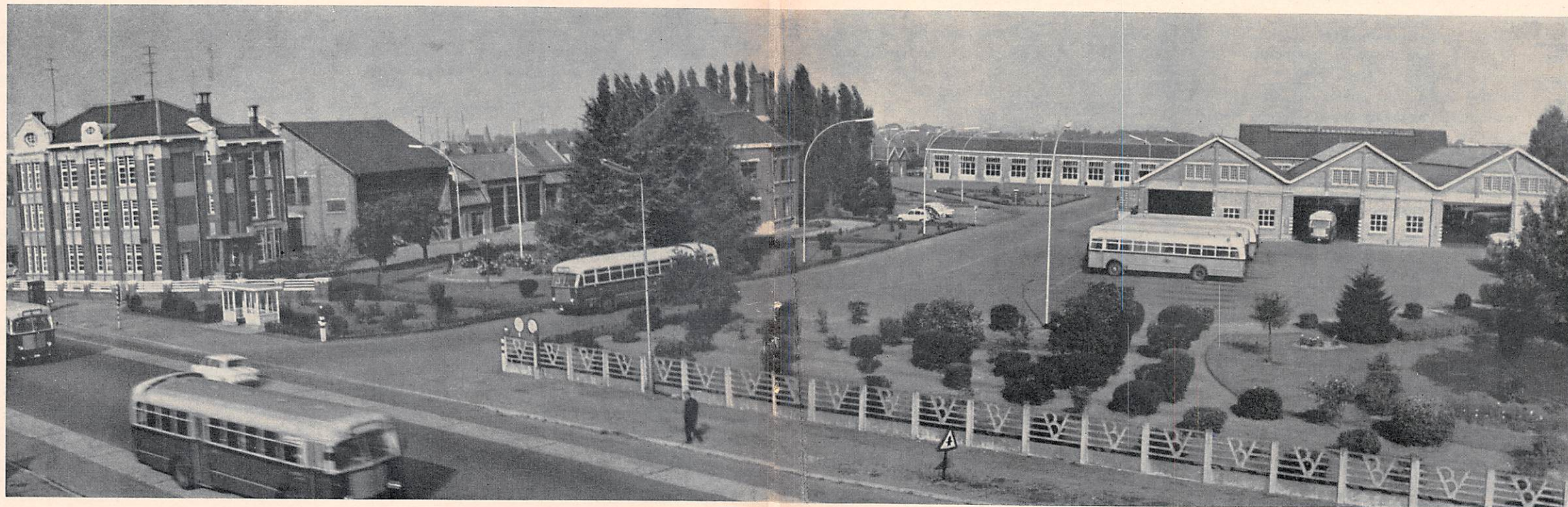
Deze spreiding heeft tot gevolg dat, ofschoon van uit Destelbergen er bussen op 9 regielijnen en 3 N.M.B.S.-lijnen (ook meerdere school- en andere speciale diensten) worden ingezet, slechts 53 geleiders aan de stelplaats Destelbergen zijn gehecht op een effectief van 130 agenten voor het gewest.

We eindigen met hulde te brengen aan onze Gentse collega's, die sedert maanden reeds in zeer moeilijke omstandigheden moeten werken.

Gehinderd in de doortocht van Gent door het uiterst drukke internationale transport tussen Noord Frankrijk en Antwerpen, hebben ze bovendien nog af te rekenen met « omleidingen » die het gevolg zijn van de werken aan de E3 en het slaan van een brug aan de Keizerpoort.

Ofschoon een volledige afwerking der werken slechts in 1971 wordt voorzien, mag in de loop van 1970 toch reeds een aanmerkelijke verbetering van de toestand worden verwacht wanneer de E3 tussen de verkeerswisselaar met de E5 te Zwijnaarde en de Antwerpsesteenweg te Oostakker voor het wegverkeer zal opengesteld zijn.

Op de achtergrond de uitgestrekte werkhuizen van Destelbergen waarover reeds meermaals werd gesproken in « Onze Buurtspoorwegen » en die actiever zijn dan ooit, met op de voorgrond drie bergplaatsen voor autobussen. Bemerken wij de afsluiting in beton met het monogram VB (uitgevonden en vervaardigd in Gent); zij werd verplaatst tot tegen de straat daar vroeger, op de plaats van de aanplantingen, sporen en wissels lagen van het buurtspoorwegstation.



In 1957 werd in Oost-Vlaanderen gestart met de exploitatie van meerdere vervangingsautobuslijnen van de N.M.B.S. en enkele maanden later werd overgegaan tot de tructuurhervorming van de laatste spoorlijn in het Gentse.

Naderhand werden de regiendiensten uitgebreid en nieuwe busdiensten kwamen tot stand. Als praktisch voorbeeld van het doelmatig streven van de N.M.V.B. om nieuw ontstane vervoersnoodwendigheden te volgen, kan o.a. verwezen worden naar de verlenging van de lijn Gent - Oostakker tot Zelzate doorheen de in ontwikkeling zijnde industriezone op de rechteroever van het kanaal Gent - Terneuzen.

Langs deze lijn wordt immers het vervoer in relatie met Gent verzekerd van arbeiders en bedienden tewerkgesteld in het reusachtig staalcomplex N.V. SIDMAR (zie nummer 124 september - oktober 1966).

Na het overlijden van de heer directeur COSYNS kwam de thans bestaande structuur tot stand, enerzijds door overname van het werkhuis Destelbergen door de Directie T/AT en anderzijds door fusie van de exploitatiediensten met West-Vlaanderen onder vorm van de huidige Groep der Beide Vlaanderen, die door de heer directeur STORMS wordt geleid.

De gewestelijke directie voor de provincie Oost-Vlaanderen werd echter te Destelbergen behouden.

Op gebied van Beweging is Oost-Vlaanderen gesplitst in twee gewesten, n.l. Destelbergen en Hamme.

De heer DHAENENS, dienstchef, verblijft te Destelbergen en verzekert van daar uit, samen met de heren BALCAEN, stelplaatsoverste 1e kl., en ERAUW, controleur, de goede werking van de bewegingsdiensten van het gewest Destelbergen, waarvan personeel en materieel verder nog over kleinere spelplaatsen (Oudenaarde is op circa 35 km gelegen) zijn gespreid.

Deze spreiding heeft tot gevolg dat, ofschoon van uit Destelbergen er bussen op 9 regielijnen en 3 N.M.B.S.-lijnen (ook meerdere school- en andere speciale diensten) worden ingezet, slechts 53 geleiders aan de stelplaats Destelbergen zijn gehecht op een effectief van 130 agenten voor het gewest.

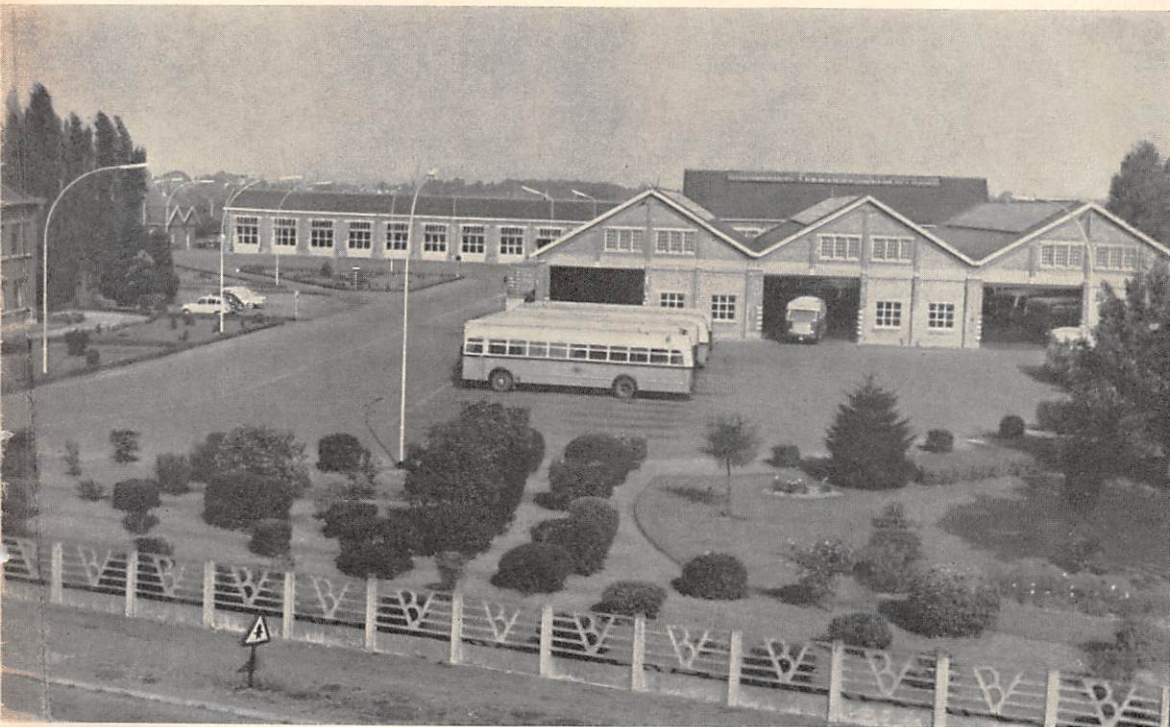
We eindigen met hulde te brengen aan onze Gentse collega's, die sedert maanden reeds in zeer moeilijke omstandigheden moeten werken.

Gehinderd in de doortocht van Gent door het uiterst drukke internationale transport tussen Noord Frankrijk en Antwerpen, hebben ze bovendien nog af te rekenen met « omleidingen » die het gevolg zijn van de werken aan de E 3 en het slaan van een brug aan de Keizerpoort.

Ofschoon een volledige afwerking der werken slechts in 1971 wordt voorzien, mag in de loop van 1970 toch reeds een aanmerkelijke verbetering van de toestand worden verwacht wanneer de E 3 tussen de verkeerswisselaar met de E 5 te Zwijnaarde en de Antwerpsesteenweg te Oostakker voor het wegverkeer zal opengesteld zijn.

Dat algemeen gezicht van de stelplaats werd genomen door de zoon van de heer C. Pieters, dienstchef 2de kl. Men ziet, van links naar rechts, een gebouw met twee verdiepingen met op het gelijkvloers het bureau van de ontvangsten en de wachtzaal, op de eerste verdieping de woonvertrekken en op de tweede verdieping de slaapzaal voor het personeel. Vervolgens bemerkt men het vroegere onderstation omgevormd in magazijn, verder een bergplaats en vervolgens het vierkant gebouw, opgetrokken in 1943, voor de diensten van de directie van de Groep der Beide Vlaanderen.

Op de achtergrond de uitgestrekte werkhuisen van Destelbergen waarover reeds meermaals werd gesproken in « Onze Buurtspoorwegen » en die actiever zijn dan ooit, met op de voorgrond drie bergplaatsen voor autobussen. Bemerken wij de afsluiting in beton met het monogram VB (uitgevonden en vervaardigd in Gent); zij werd verplaatst tot tegen de straat daar vroeger, op de plaats van de aanplantingen, sporen en wissels lagen van het buurtspoorwagstation.



NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

ANTWERPEN

Dominika bij Keersmaekers L. (Arendonk)
Kristine bij De Beule J. (Brasschaat)
Marina bij Christiaens J. (Mechelen)
Ingrid bij Vandendungen A. (Arendonk)
Ann bij Claes Fl. (Beerzel)
Rudi bij Verelst Fr. (Putte)

OOST-VLAANDEREN

Yves bij Coquyt J. (St Amandsberg)
Christophe bij Van Nevel D. (Vosselare)
Chris bij Van Audenaerde A. (St Lievens-
Houtem)

Nancy bij De Clercq R. (Hamme)

HENEGOUWEN

Michel bij Momigny W. (Mont s/Marchienne)
Isabelle bij Dupont A. (Paturages)
Laurent bij Maramorosz A. (Jumet)
Maryse bij Bosch A. (Wasmes)
Catherine bij Nemegaire Chr. (Houdeng-
Goegnies)

Didier bij Courtois R. (Haine St Paul)
Michel bij Seghim M. (Forchies)
Benoit bij Van Vlaenderen M. (Cuesmes)
Cathy bij Piéret G. (Lodelinsart)

NAMEN - LUXEMBURG

Karin bij Haulot R. (Durnal)
Vincent bij Versaevl A. (Presgaux)
Laurent bij Lamock J. (Maissin)
Christophe bij Parent B. (Beauraing)
Benoit bij François G. (Namen)

LUIK

Yves bij Claessens G. (Abee Scry)
Eddy bij Jambon Cl. (Luik)
Jean bij Rigo E. (Fize Fontaine)
Juliette bij Steegmans G. (Bressoux)

BRABANT

Eddy bij Van Oosterwijck A. (Oetingen)
Betty en Lise bij Binon M. (Cortil-Noirmont)
Anja bij Coremans F. (Grimbergen)
Philippe bij Levis C. (Overijse)
Jean-Philippe bij Limbourg J. (Halle)
Berlinda bij Van Lint J-P (Hofstade)
Patricia bij Van Assche D. (Anderlecht)
Anja bij Eembeek F. (Heverlee)
Myriam bij Brouwers A. (Leuven)

LIMBURG

Jean bij Godeyne N. (Genk)
Monique bij Theuwissen J. (Peer)
Linda bij Vangeneugden L. (Vliermaalroot)
Vera bij Brouns A. (Rekem)
Simonne bij Paesen L. (Meeuwen)
Peter bij Vuerstaek R. (Lanaken)

WEST-VLAANDEREN

Peter bij Vandamme N. (Geluwe)
Chantal bij Bruneel G. (Woesten)
Alain bij Janssens R. (Knokke)
Marijke bij Delombaerde R. (Kortrijk)

Huwelijken

HOOFDBESTUUR

Mej. Van Loo J. met de h. Kersmaeckers T.

ANTWERPEN

De h. Hoybergs M. met Mej. Van Gorp J.

HENEGOUWEN

De h. Deknudt P. met Mej. Duvinage Th.

LUIK

De h. Parent A. met Mej. Colon P.

BRABANT

De h. Coibion A. met Mej. Amerijckx L.
De h. Borremans R. met Mej. De Bruyn B.

WEST-VLAANDEREN

de h. Haegeman G. met Mej. Meuris G.
De h. Vandenberghe F. met Mej. Vermeersch

Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden november-december 1969

Groep Antwerpen

Van Hoydonck E., gesch. werkm. 41
Vancoille J., A.B. bestuurder 40
Crabbé G., brigadier 39
Torfs A., ontvanger 37
Versmissen L., baanwerker 37
Schots P., el. geleider 27
Adriaenssens Ph. gesch. werkm.
1ste kl. 27

Groep Henegouwen

Adam M., meestergast 49
Bran F., ontvanger 47
Schoier M., ontvanger 47
De Wit H., ontvanger 42
Zinque L., geleider 40
Dufour M., ontvanger 32
Blondiau J., baanwerker 28
Brichard J., ontvanger 14
Decamps A., gesch. werkm. 11

Groep Namen-Luxemburg

Gilles J., ploegbaas 40
Hemmer C., A.B. bestuurder 33

Groep Luik

Narinx M., brigadier 30
Compère Th., half gesch.werkm. 21
Méhaignoul G., A.B. bestuurder 18

Groep Brabant

Detienne R., klerk 2de kl. 48
Langhendries F., controleur 45
Huybrechts J., rangeerder 44
Wauters G., nachtwaker 43
Brisaert J.B., ontvanger 43
Van der Stelt K., controleur 41
Van den Bosch J., gesch. werkm.
1ste kl. 41

Robijns P., keurwerkman 40
Lebrun A., ploegbaas 38
Nekkebroeck J.B. el. geleider 38
Herbosch L., geleider 37
Verdeyen J., ontvanger 35
Pauwels H., schouwer 33
Copette E., geleider 33
Vandenplas M., ontvanger 32
Sevenants J., gesch. werkm. 1e kl. 32
Tossyn E., el. geleider 30
Vekemans A., baanwerker 19

Groep Limburg

Pague G., half gesch. werkm. 35
Roumans M., ontvanger 31

Groep West-Vlaanderen

Vandamme E., koerman 49
Coutteau A., ploegbaas 40
Lenoir A., klerk 2de kl. 40

Sterfgevallen

AGENTEN IN DIENST

HENEGOUWEN
Olivier F., A.B. bestuurder 43

LUIK
Rogister N., A.B. bestuurder 36

BRABANT
Rombout J., klerk 1ste kl. 48
Willems Ph., gesch. werkm. 1ste kl. 51

WEST-VLAANDEREN
Anny W., hoofdontvanger 57

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

ANTWERPEN
De Graef M., el. geleider 78
Oris J., keurwerkman 62
Veraghtert P., A.B. bestuurder 51
Jespers J., bewegingsoverste 1ste kl. 72
Van Offenwert J., ontvanger 67
Vingerhoeds P., gesch. werkm. 86
Dierckx J., gesch. werkm. 93
Geens J., ontvanger 76
Fraeyman A., hoofdontvanger 68

OOST-VLAANDEREN
Jacobs Th., koerman 67
Brys J., baanwerker 62
Scheirlinck R., baanwerker 72
De Kegel F., machinist 88
Callens E., A.B. bestuurder 66
Van Britsom H., gesch. werkm. 52

HENEGOUWEN
Delcourt L., ontvanger 67
Bastin A., ontvanger 74
Jonas G., brigadier 86
Houbert R., gesch. werkm. 1ste kl. 59
Simon G., ontvanger 34
De Landas L., baanwerker 72
Lagast J., baanwerker 70
Petit R., baanwerker 73
Leblond G., stoker 72
Gelay E., ontvanger 69
Thomas J., el. geleider 67
Bois R., controleur 64

NAMEN - LUXEMBURG
Chalumeau L., ploegbaas 92
Sainviteux N., ploegbaas 74
Olivier A., A.B. bestuurder 45
Collart A., dienstchef 2de kl. 66
Leonard J., hoofdontvanger 79
Mahoux E., stelplaatsoverste 1ste kl. 82

LUIK
Jacquemin H., baanwerker 73
Dhuys J., hoofdontvanger 70
Bruno A., el. geleider 70

BRABANT
Stevens L., el. geleider 80
Lemerrier L., klerk 2de kl. 77
Guillaume G., A.B. bestuurder 52
Nockelinckx F., ontvanger 69

WEST-VLAANDEREN
Bouckaert J., baanwerker 73
Monbaliu F., ontvanger 76
Verstraete G., ploegbaas 87
Decock R., gesch. werkm. 67
Ridey S., controleur 72

WERKHUIZEN
Maricq E., keurwerkman 88
Ausseloo A., keurwerkman 70

Henegouwen

GOUDEN AMBTSJUBILEUM VAN MAURICE ADAM

De heer Adam begon in maart 1919 zijn loopbaan in de stelplaats van Anderlues als helper-smid; hij was 15 jaar. Een jaar later plaatste hij reeds de verwarming in de rijtuigen van de stelplaats Anderlues en La Louvière. Nadien werd hij schouwer van het rollend materieel om vervolgens gehecht te worden aan de diensten van de luchtlijn; hier werkte hij mee aan het monteren van verscheidene luchtlijnen in Henegouwen. In 1931 werd hij brigadier van de luchtlijn benoemd en sinds-

de heer Leon Delcuve, die op 2 oktober 1918 in dienst trad en dus in 1968 zijn gouden ambtsjubileum vierde.



dien, tot in 1963, bewoonde hij de stelplaats van Thuillies. In 1946 werd hij bevorderd tot meester-gast in de stelplaats van Charleroi waar hij zijn loopbaan eindigde.

De heer Desmecht, vakbondafgevaardigde, gaf ons welwillend bijgaande foto in leen waarschijnlijk genomen in 1920. Maurice Adam is de knaap, vierde van links tussen de twee vrouwen. Men herkent ook een andere veteraan, in die periode eveneens leerjongen, gehurkt naast de vrouw met de witte blouse. Het is

Het rijtuig A 9519 maakte deel uit van een kleine reeks rijtuigen (een twaalfstal) gebouwd in België op het einde van de eerste wereldoorlog.

Deze rijtuigen hadden reeds een breedte van 2,40 m en waren voor dat tijdperk zeer snel. Gezien het gebrek aan materieel, ingevolge de oorlog, werden deze motorrijtuigen verspreid over gans het net; sommige reden te Leuven en aan de kust. Herinneren wij eraan dat het motorrijtuig 9515 ondergebracht werd in het Museum van Schepdaal.

Luik

OPRUSTSTELLING

Op 1 januari jl. ging mevrouw Maria Narinx, klerk 2de kl. in de dienst Boekhouding, op rust na een loopbaan van 26 jaar.

Na de dagtaak, op 31 december, werd deze gebeurtenis gevierd in bijzijn van een grote afvaardiging van weddetrekkende agenten.

De heer Cornélis, dienstchef 1ste kl., herinnerde aan de buurtspoorwagloopbaan van mevrouw Narinx en wenste haar nog talrijke en gelukkige jaren.

Nadien werden aan de gevierde bloemen en een prachtig geschenk aangeboden.

Brabant

In het nummer mei-juni 1969 hebben wij het overlijden aangekondigd van de heer R. Van Rossem, controleur, aan de gevolgen van kwetsuren opgelopen tijdens een verkeersongeval in dienst.

Thans vernemen wij dat de minister van Arbeid beslist heeft hem postuum het Ereteken van de Arbeid van 1ste kl. te verlenen.

Wij gedenken met eerbied deze voorbeeldige collega.

CONTROLEUR SPEURNEUS

BESTURDER : Ik heb gezien dat ge geprangd zat in de menigte, die op de autobus wachtte.

SPEURNEUS : Men mag nog zeggen dat men het gewoon is maar indien men gekneet wordt in de massa is men zich werkelijk bewust van de overlevingskansen van de sterkste, niet met het enthousiasme van Darwin, die ze heeft vastgesteld maar met de wanhoop van de oester in haar schelp.

B. : Gij zijt niet erg geestig ! Ter zake, ge hebt zeker opgemerkt dat mijn platform, ten minste wat men er voor neemt, vrij was zodat ik bestendig in mijn achteruitkijkspiegel kan zien en dat dank zij mijn magnetische band.

Sp. : Ge bedoelt deze streep van afstekende kleur op de vloer ? Inderdaad ge weet dat een koninklijk besluit, verschenen in het Staatsblad van 28 maart 1968, een artikel 65 bevat, getiteld : « Staanplaatsen voor reizigers » waarin o.m. gezegd wordt « ... Deze begrenzing moet op de vloer duidelijk zijn aangeduid door een streep van afstekende, contrasterende kleur, met een breedte van ten minste 6 cm. Vooraan in de autobus, boven de voorruit naast de bestuurdersplaats, moet het opschrift « Voor de streep geen staanplaatsen » zijn aangebracht.

B. : Ik meen te weten dat er minstens twee exploitatiegroepen zijn waar een gelijkaardige maatregel werd toegepast vóór het verschijnen van het besluit...

Sp. : ... maar enkele maanden voordien werden juist AL onze autobussen voorzien van een plaatje waarop te lezen stond « Het platform vrijlaten ». De nieuwe tekst, die ik heb aangehaald heeft de verdienste de juiste plaats aan te duiden daar waar wij het eenvoudig vroegen. De nieuwe autobussen zullen voorzien zijn van deze reglementaire plaatjes.

B. : Het is een goede maatregel daar hij aan de reizigers de plaatsruimte toont, die zij niet mogen innemen.

Sp. : Nu moet de bestuurder dat verbod nog slechts doen toepassen, zelfs door zijn collega's, die hun dienst beginnen of eindigen, door de controleurs en de leermeesters, die de gewoonte hebben in de nabijheid van de bestuurder te blijven staan evenals door de rijkswachters, die hun handtas op de bestuurderspost neerzetten en een babbeltje slaan.

B. : Ja chef, maar ge moogt niet overdrijven ! We zien mekaar maar zelden en op het einde van de rit zijn we dikwijls alleen, dus..

Sp. : Nog een beetje en ge roept : « Kinderbeul ». Geloof mij het is mogelijk in de nabijheid van de bestuurder te blijven, gezeten of rechtstaande zonder zijn voet te zetten in deze zone, die voora! voor u, een veiligheidszone is.

MOOIE LOOPBANEN



P. Robijns
In dienst getreden op 2-1-1922 werd hij op rust gesteld als keurwerkman te Kuregem.



F. Masson
Begonnen op 16-7-1933 eindigde hij zijn loopbaan als klerk 2de kl. te Charleroi.



A. Blockx
Trad in dienst op 5-12-1918 en werd op rust gesteld als gesch. werkm. 1e kl. te Antwerpen.



L. Deckx
Is zijn loopbaan begonnen op 6-1-1926 en ging op rust als el. geleider te Antwerpen.



H. De Wit
Begonnen op 16-4-1923 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te La Louvière.



L. Hermans
In dienst getreden op 6-2-1928 werd hij op rust gesteld als gesch. werkm. te Hasselt.



R. Noel
Begon zijn loopbaan op 26-10-1921 en ging op rust als gesch. werkm. te Andenne.



E. Genot
In dienst getreden op 10-11-1923 eindigde hij zijn loopbaan als keurwerkman te Eugies.



F. Langhendries
Begonnen op 1-7-1923 werd hij controleur benoemd op 1-5-1941 en eindigde als dusdanig zijn loopbaan te Anderlecht.



L. Zinque
Is zijn loopbaan begonnen op 12-9-1920 en ging op rust als geleider te Bergen.



G. Paque
In dienst getreden op 15-3-1926 werd hij op rust gesteld als half geschoold werkm. te Hasselt.



B. Vos
Is zijn loopbaan begonnen op 15-9-1923 en werd op rust gesteld als baanwerker te Mol.



A. Thienpont
In dienst getreden op 26-12-1922 eindigde hij zijn loopbaan als keurwerkman te Destelbergen.



E. L'Heureux
Begonnen op 7-3-1926 werd hij op rust gesteld als poetser te Haacht.



A. Lenoir
Trad in dienst op 12-8-1929 en eindigde zijn loopbaan als klerk 1ste kl. te Kortrijk.



E. Plum
In dienst getreden op 10-3-1926 ging hij op rust als klerk 1ste kl. te Antwerpen.



J. Huybrechts
Is zijn loopbaan begonnen op 9-10-1922 en ging op rust als rangeerder te Dilbeek.



F. Bran
Begonnen op 4-12-1922 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te La Louvière.



K. Van der Stelt
Begonnen op 1-8-1928 werd hij controleur benoemd op 1-7-1942 en als dusdanig op rust gesteld te Asse.



F. De Bot
In dienst getreden op 15-3-1921 eindigde hij zijn loopbaan als el. geleider te Dilbeek.



E. Duray
Trad in dienst op 1-4-1920 en werd op rust gesteld als baanwerker te Bergen.



G. Wauters
In dienst getreden op 1-8-1926 eindigde hij zijn loopbaan als nachtwaker te Overijse.



G. Houben
Is zijn loopbaan begonnen op 1-2-1926 en werd op rust gesteld als ontvanger te Luik.



A. Vandoorne
Trad in dienst op 11-5-1933 en werd op rust gesteld als nachtwaker te Kortrijk.

West - Vlaanderen

UITREIKING VAN ERETEKENS TE BRUGGE

Op zaterdag 10 januari 1970 zat de heer Storms, directeur te Brugge, een plechtigheid voor tijdens dewelke eretekens uitgereikt werden aan agenten van de Groep. Dezelfde dag waren de agenten, deeluitmakend van de ploeg « Kleine Werkhuizen » aan de eer daar zij de mijlpaal van de « 2.000 dagen zonder ongeval » hadden bereikt. Wij komen op deze prestatie terug in het volgend nummer.

Tijdens deze feestzitting werden de agenten, waarvan de namen volgen, gedecoreerd.



(Cliché Brugsch Handelsblad)

NATIONALE ORDEN

Kroonorde Ridder

Reniers D., werkmeester 1ste kl.

Zilveren Palmen

Adam W., gesch. werkm. 1ste kl.

Volbrecht Th., controleur.

Vandenbergh E., hoofdontvanger.

Gouden Medaille

Dalle L., baanwerker.

Debeuckelaere J., manoeuvreur.

Muylle C., A.B. bestuurder.

Pieters P., A.B. bestuurder.

Tiege H., A.B. bestuurder.

Bearelle G., geleider.

Nuyttens G., geleider.

Waeghe J., geleider.

ORDE VAN LEOPOLD II

Gouden Medaille

Van Steenkiste G., ontvanger.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

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

Hallemeersch G., A.B. bestuurder.

Verbauwe A., gesch. werkm.

Blondeel A., gesch. werkm. 1ste kl.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Volbrecht Th., 'T Kindt J.

Burgerlijke Medaille 2de kl.

De Lille G., D'Hondt G., Molenaer

M., Arslijder D., Beuten H., Capelle

A., Carpels B., Dedulle F., Defoort

A., Lefevre O., Peers A., Vannieuwen-

huyse J., Daelman B., Beyen G., Rap-

pelet R., Hollevoet E.

Verhuring van gemeubileerde appartementen

I. TE KOKSIJDE - Dorlodotlaan, 25 (gans het jaar).

Aantal appartementen : 3

Capaciteit : per appartement - 3 slaapkamers voor 6 volwassen personen.

Ieder appartement beschikt over een douche-cel.

Er is één kolenhaard voorhanden.

Gedurende het paasverlof en het zomerseizoen (juni-juli-augustus) is de duur van het verblijf bepaald op een maand (van 1 tot 15 of van 16 tot einde maand).

Buiten deze periodes kan een langer verblijf toegestaan worden.

PRIJS : — water- en elektriciteitsverbruik, alsook het gebruik van het beddegoed zijn in de prijs begrepen.

— gasverbruik wordt afzonderlijk aangerekend.

— de verblijfstaks is ten laste van de huurder.

— Paasvakantie en zomerseizoen (juni-juli-augustus) : 2.000 F halve maand

— Buiten deze periodes : 1.500 F halve maand
2.900 F maand.

II. TE BLANKENBERGE - J. Van de Puttelaan, 1 (gans het jaar).

Aantal appartementen : 2

Capaciteit : appartement gelijkvloers : 4 volwassen personen (eventueel 5)

appartement 1e verdieping : 8 volwassen personen.

De appartementen zijn uitgerust met een individuele centrale verwarmingsinstallatie door middel van gas.

Het gebouw beschikt over een garage en een stortbadinstallatie.

Gedurende het paasverlof en het zomerseizoen (juni-juli-augustus) is de duur van het verblijf bepaald op een halve maand (van 1 tot 15 en van 16 tot einde maand).

Buiten deze periodes kan een langer verblijf toegestaan worden.

PRIJS : — water- en elektriciteitsverbruik, alsook het gebruik van het beddegoed zijn in de prijs begrepen.

— gasverbruik wordt afzonderlijk aangerekend.

— de verblijfstaks is ten laste van de huurder.

— Paasvakantie en zomerseizoen (juni-juli-augustus) : 2.800 F halve maand

— Buiten deze periodes : 1.800 F halve maand

III. TE WENDUINE (gewezen Rastoord), Driftweg, 15 (gans het jaar).

Aantal appartementen : 9

Capaciteit : 3 appartementen voor 3 volwassen personen.

5 appartementen voor 6 volwassen personen.

1 appartement voor 8 volwassen personen.

Ieder appartement beschikt over een badkamer, uitgerust met stortbad - lavabo - bidet en W.C.

Er is een gelegenheidsverwarming met elektriciteit voorhanden.

Gedurende het paasverlof en het zomerseizoen (juni-juli-augustus) is de duur van het verblijf bepaald op een halve maand (van 1 tot 15 of van 16 tot einde maand).

Buiten deze periodes kan een langer verblijf toegestaan worden.

PRIJS: — waterverbruik en levering van beddegoed zijn in de prijs begrepen.

— gas- en elektriciteitsverbruik voor keuken, verlichting en verwarming, worden afzonderlijk aangerekend.

De verblijfstaks is ten laste van de huurder.

Paasvakantie en zomerseizoen (juni-juli-augustus): appartement met 1 slaapkamer - 3 personen: 2.100 F halve maand;

appartement met 2 slaapkamers - 6 personen: 2.800 F halve maand;

appartement met 4 slaapkamers - 8 personen: 3.500 F halve maand.

Buiten deze periodes worden de prijzen respectievelijk teruggebracht op:

1.350 F - 1 slaapkamer - 3 personen;

1.800 F - 2 slaapkamers - 6 personen;

2.250 F - 4 slaapkamers - 8 personen.

N.B.: 1) Het bestaande appartement in het woonhuis blijft voor het ogenblik onveranderd ter beschikking voor dezelfde periodes als hierboven, aan de prijs van:

1.750 F (Pasen en zomerseizoen);

1.450 F (buiten deze periodes);

de verwarming is in deze prijs begrepen.

2) Tijdens de Paasvakantie 1970 zullen evenwel slechts drie appartementen (met 2 slaapkamers voor 6 volwassen personen) beschikbaar zijn op het gelijkvloers.

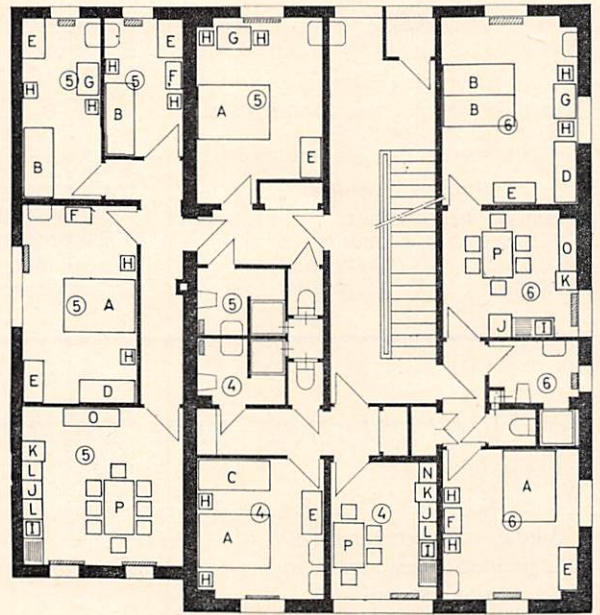
Plans van de appartementen te Wenduine

SLAAPKAMERS

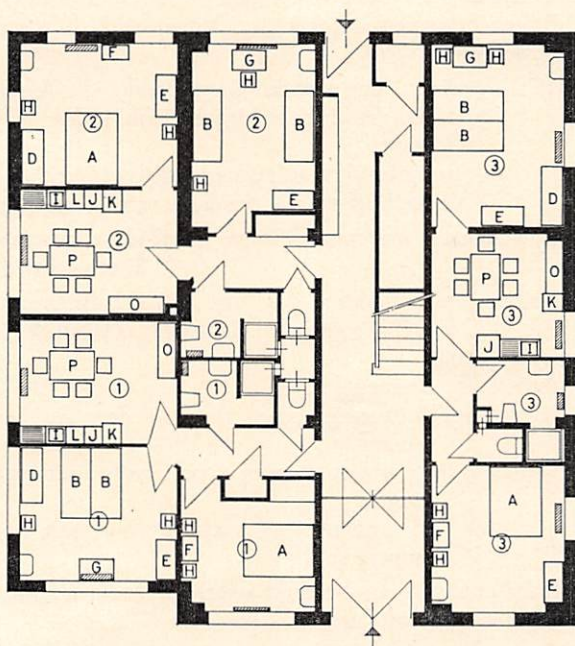
- A Dubbelbed
- B Stapelbed
- C Enkelbed
- D Kinderbed
- E Kleerkast
- F Linnenkast
- G Tafel
- H Stoel

KEUKENS

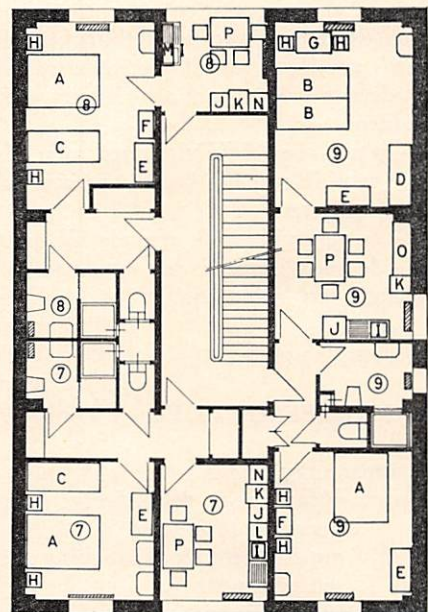
- I Afwasbak
- J Gasvuur
- K Koelkast
- L Kast
- M Hangkast
- N Hoge Servieskast
- O Keukenkast
- P Tafel



1ste verdieping



Gelijkvloers



2de verdieping

De technische voorlichting van de oversten van de rijsscholen

In het kader van de organisatie van de rijsscholen, die in maart 1969 begonnen is, werd besloten dat de onderrichters van deze scholen speciaal op de hoogte zouden gehouden worden van de evolutie van de constructiebijzonderheden van het materieel.

Om deze reden werd, ter gelegenheid van het in dienst stellen van de nieuwe autobussen Van Hool-Fiat, op 19 december jl. een vergadering belegd in de stelplaats van Evere tijdens dewelke een van deze voertuigen voorgesteld werd aan de oversten van de rijsscholen van de twee eerste Groepen waar zij zullen in dienst gesteld worden: Antwerpen en Henegouwen.

Herinneren wij er aan dat de bijzonderste eigenschappen van dat nieuw materieel beschreven werden in het vorig nummer van « Onze Buurtspoorwegen ».

Het was dus in een goed verwarmde autobus — het was koud buiten — die diende als vergaderzaal dat de heer Follon, de welgekende woordvoerder van de Algemene Dienst voor Veiligheid, de onderrichters waarbij zich de oversten van de werkhuisen van Merkssem, Eugies en Jumet hadden gevoegd, welkom heette.

De heren hoofdingenieurs Daubresse en Decoster, van de Studiedienst van het Hoofdbestuur, gaven een beschrijving van de nieuwe bijzonderheden van deze voertuigen en verklaarden dat bij de keuze van een schikking er rekening dient gehouden te worden met talrijke gebeurlijkheden waarin een orgaan moet func-

tioneren en dat, per slot van rekening, de aangewende oplossing, in elk van de gevallen, een compromis is.

De aandacht van de toehoorders werd ook gevestigd op het feit dat de bestuurder een stuk in handen heeft dat ver over het miljoen franken kost en dat een nalatigheid, die gemakkelijk kon vermeden worden, catastrofale gevolgen kan hebben wegens de opgelopen schade of wegens voortijdige sleet.

Er werd vooral de nadruk gelegd op de belangrijheid de dienst niet aan te vatten met een te koude motor of een onvoldoende luchtdruk.

Herinneren wij er hier aan dat onlangs meerdere autobussen zware schade opliepen daar de bestuurder zijn voertuig had verlaten en enkel de stoprem, die met lucht werkt, had gebruikt om het onbeweeglijk te maken, terwijl de instructies preciseren dat in dergelijk geval de handrem steeds volledig moet aangehaald worden.

Na het stellen van vragen werd een proefrit met het voertuig gedaan op de weg, die ons naar het park van Tervuren bracht.

Op de middag vatte de autobus de terugweg aan, terwijl de motor, volledig in vorm, ronkte dat het een lust was.

Alzo eindigde deze eerste contactname, die voortaan ten gepaste tijd zullen georganiseerd worden voor elk van onze Groepen.

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

Op 21 december bracht de A.B. bestuurder R. Rieberghe van de stelplaats Turnhout een dameshandtas binnen die, buiten een som van 2.500 fr. drie gouden ringen, bezet met briljanten, een gouden horloge met gouden armband en twee gouden ringen bevatte. De eigenares, die dank zij de eerlijkheid van onze agent in het bezit kwam van haar eigendom, verklaarde dat deze voorwerpen een waarde van ruim 100.000 fr. vertegenwoordigden.

Graag maken wij afzonderlijk melding van deze eerlijke daad.

Stelplaats Antwerpen: Aerts H. (50 gulden), Smits L. (137 fr.), Broux (1.000 fr.).

Stelplaats Broechem: Lauwers W. (147 fr.), Fockaert F. (20 fr.).

Stelplaats Tjalkstraat: Van Bakel R. (187 fr.).

GROEP HENEGOUWEN

Stelplaats Jumet: Jordens J. (1.000 fr.), Ceulemans W. (portemonnaie), Cornil P. (828 fr.), Massart H. (20 fr. en 9 fr.).

Stelplaats Charleroi: Hocquet M. (20 fr. en 34 fr.), Lycops R. (zil-

veren armband en 1.951 fr.), Claux R. (27 fr.), Chapelle J. (510 fr. en 546 fr.), Personeel loods (1.207 fr.), Paul Fr. (187 fr.), Maramoroz A. (43 fr.), Meroy A. (gouden armband), Dagnely R. (armband), Lefèvre M. (18 fr.), Lamoline F. (50 fr. en 40 fr.), Régibo C. (74 fr.), Cobut R. (dameshorloge), Piron J. (500 fr.), Vanderstraeten R. M. (trouwing), Legrand C. (herenhorloge), Seygers L. (44 fr.).

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Forville: Decamp E. (350 fr.).

Stelplaats Namen: Gaziaux L. (900 fr. en abonnement).

Stelplaats Lesve: Defurnaux R. (50 fr. en abonnement).

Stelplaats Florenville: Semaire J. (5.900 fr.).

GROEP LIMBURG

Stelplaats Hasselt: Dupont G. (600 fr.).

GROEP LUIK

Stelplaats Bitsingen: Destreel P. (182 fr.).

Stelplaats Bressoux: Brayeur J. (542 fr. en 95 fr.), Gueury P. (130 fr.).

Stelplaats Eupen: Bong L. (354 fr.), Jerusalem H. (dameshorloge),

Krott H. (dameshorloge), Magotte R. (1.085 fr.), Michiels H. (dameshorloge).

Stelplaats Luik St. Gilles: Châtelain R. (100 fr.), Cloes H. (33 fr.), Crutzen R. (34 fr.), Dresse J. (55 fr.), Lissens C. (3.304 fr.), Remy J. (90 fr.), Sterkendries C. (20 fr.), Yerna M. (11.090 fr.).

Stelplaats Omal: Bolline A. (666 fr.), Collin J. (5.240 fr.), Delorge A. (102 fr.), De Zeeuw J. (horloge), Lallemand A. (306 fr.), Moureau A. (40 fr.), Mouton F. (212 fr.), Strauwen M. (52 fr.).

Stelplaats Rocourt: Hansen A. (810 fr.), Lhoest H. (dameshorloge, 250 fr. en 200 fr.), Pierre J. (1.121 fr.), Van Thielen J. (22 fr.).

GROEP WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Diksmuide: Bekaert M. (2.704 fr.).

Stelplaats Ieper: Debeuf J. (dameshorloge).

Stelplaats Kortrijk: Daels J.M. (dameshorloge), Bekaert U. (643 fr.), D'Haene R. (pak stof voor kledij), Laverge J. (1.131 fr.), Vanneste R. (lederen handtas), Decocker E. (armbandhorloge), Peers A. (570 fr.).

Stelplaats Oostende: Mylle G. (833 fr.), Vandevelde R. (4.914 fr.).

Stelplaats Knokke: Lierman M. (1.380 fr.).

GROEP BRABANT

Stelplaats Nijvel: Rijmenhout P. (109 fr.), Guldentops (110 fr.), Cobut A. (839 fr.).

4000 dagen zonder ongeval van ploeg 1 van Limburg

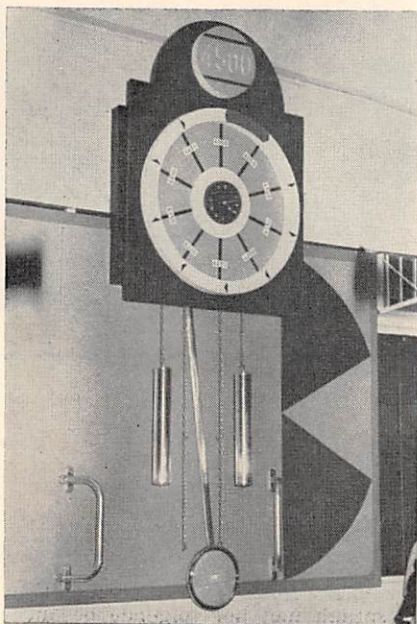
Op zaterdag 29-11-69 te 16 uur heerste er in de stemmige refter van het werkhuis van Hasselt een uitzonderlijke feeststemming: de agenten van de werkhuis- en onderhouds-afdeling dezer stelplaats vierden niet alleen hun traditioneel St. Eloi-feest, doch ook — en dit was voorzeker de hoofdbrok — het buitengewone feit dat zij op 28-9-69 de vierduizendste dag «zonder arbeidsongeval met verlet» hadden bereikt.

Nadat de heer BREELS, namens de Vriendenkring «St. Eloi», de circa 180 aanwezigen hartelijk welkom had geheten, werden deze laatste begroet door de heer HAENEN, dienstchef voor de veiligheid.

Spreker feliciteerde de laureaten namens de gewestelijke Dienst voor Veiligheid en wees op de uitzonderlijke prestaties, die door de veiligheidsploeg 1 in het kader van de recordwedstrijden werden geleverd: op gewestelijk vlak bereikte deze ploeg het eerst de 1.000 dagen, terwijl op nationaal vlak zij, als groot werkhuis, ook het eerst de 4.000 dagen haalde. Hij drukte de hoop uit dat de hechte samenhang en de prachtige veiligheidsgeest, waarvan de leden van veiligheidsploeg 1 tot nog toe blijken gaven, de beweegkracht zouden zijn, die hun originele veiligheidsklok (zie foto) bestendig op gang houdt.

Nadat de heer HAENEN een heildronk had uitgebracht op het welzijn van de laureaten en hun gezin, werd het woord gevoerd door de heer FOLLON, als afgevaardigde van de Algemene Dienst voor Veiligheid.

Spreker herinnerde eraan dat de veiligheidswedstrijden oorspronkelijk werden ingericht als een schuchtere poging om de agenten warm te ma-



Deze horloge duidt niet alleen het uur aan, zoals het moet, maar ook de stand van de ploeg 1 van het werkhuis van Hasselt boven de 4.000 dagen zonder ongeval.

ken voor het veiligheidsbeleid, doch dat men in feite sceptisch stond tegenover het te verwachten resultaat. De agenten bewezen echter op een klinkende wijze dat dergelijk gebrek aan vertrouwen in hun veiligheidsgeest volkomen ongegrond was. Tot nog toe immers behaalden 45 ploegen de 1.000 dagen, 13 de 2.000 dagen, 4 de 3.000 dagen en 2 de 4.000 dagen.

Van deze twee laatstgenoemde ploegen leverde ploeg 1 van Limburg de grootste prestatie: ± 460.000 da-

gen/man tegenover ± 217.000 dagen/man voor de andere ploeg.

De heer FOLLON feliciteerde op zijn beurt de laureaten voor hun uitzonderlijke prestatie; hij dankte tevens de heer VAN HABOST, directeur, de heer GOOVAERTS, e.a. ingenieur-dienstchef, het kaderpersoneel alsmede de leden van het subcomité voor de veiligheid, voor hun medewerking, en herinnerde er tevens aan dat de heren HAENEN, dienstchef V.G.V. en BREELS, adjunct-dienstchef V.G.V., sinds de stichting van de Algemene Dienst voor Veiligheid — zegge gedurende meer dan twintig jaar — hun respectieve functie vervullen en tevens als dusdanig steeds deel hebben uitgemaakt van deze Algemene Dienst.

Tot slot spoorde de heer FOLLON de leden van ploeg 1 aan de veiligheidsgedachte verder in ere te houden en wenste hun een goede reis toe naar de 5.000 dagen.

Nadat een fijn verzorgd diner alle eer was aangedaan, werd het woord gevoerd door de heer VAN HABOST, directeur.

In zijn geestdriftige toespraak wees spreker erop dat, terwijl ook de drie andere veiligheidsploegen van Limburg in de loop van 1969 mochten vlaggen, de prestatie van veiligheidsploeg 1 toch de topprestatie was. Alhoewel deze laatste in het kader van het huidige tijdsgebeuren niet als wereldschokkend mag worden beschouwd, toch is zij groot in haar eenvoud; groot omdat zij de mens met zijn vreugde en zijn leed op het voorplan heeft gesteld; groot in haar eenvoud, omdat het moeilijker is, elf jaar, dag na dag, zijn eenvoudige dagelijkse opdracht, met zorg en stiptheid, te vervullen, dan in enkele uren of dagen een daad te stellen, waarbij de ganse wereld met bewondering naar U opkijkt.

De heer directeur wenste de laureaten geluk voor hun prestatie en had woorden van dank voor het kaderpersoneel en de leden van het subcomité. In zijn lofbetuigingen betrok hij vooral de echtgenoten der feestelingen: immers, de veiligheidsgedachte is uiteindelijk een levenswijze geworden, zowel in familiaal als in professioneel verband; de rol, die hierin door de echtgenoten kan worden gespeeld, is zeer belangrijk.

Spreker besloot: «Wat U thans bereikt hebt, mag geen eindpunt wezen. Het moet integendeel een spoorslag zijn en U de nodige geestdrift bijbrengen tot het verwezenlijken van nog beter en nog hoger nl. het absolute record der 5.000 dagen.»



Door de heer directeur werd vervolgens overgegaan tot het uitreiken van het herinneringsgeschenk aan de laureaten: een mooi armbandhorloge bracht de bekroning van hun geleverde inspanningen. En voor de dames... natuurlijk het traditionele pakje pralines.

Namens de leden van veiligheidsploeg 1 dankte de heer EYCKMANS.

Zoals bij vorige gelegenheden, werd het officiële gedeelte gevolgd door een dansavond, doch dat is een andere historie.

« Onze Buurtspoorwegen » feliciteert op zijn beurt de laureaten en wenst tevens dat zij hun krachtingspanningen naar de 5.000 dagen mogen volhouden.



Veiligheidsfeest te Luik 3000 dagen zonder ongeval

Op 23 november 1969 vierde de Groep Luik het feest van de 3.000 dagen zonder ongeval van de ploeg 12 (deel van het werkhuis van Luik-St. Gilles).

De genodigden werden verwelkomd door de heer Lebrun, dienstchef voor Veiligheid. De heer Follon, afgevaardigde van de Algemene Dienst voor Veiligheid, wenste allen geluk voor

deze nieuwe prestatie en eindigde zijn toespraak met het volgende besluit: « Men moet de gewoonte aannemen de zaken goed te doen door alle veiligheidsmaatregelen te treffen en vermits gewoonten, gewoonten zijn, waarom de goede niet nemen? ».

Na de maaltijd organiseerde de heer Follon een spel gebaseerd op de veiligheid van het werk en het verkeersreglement.

Vervolgens nam de heer Botton, directeur, het woord. Hij drukte zijn voldoening uit over de schitterende resultaten bereikt door de agenten van de Groep op het gebied van de veiligheid. De heer Botton betrok ook de echtgenoten in de hulde gebracht aan de agenten.

Hij maakte van de gelegenheid gebruik om woorden van lof te richten tot de heer Henrard, hoofdingenieur, die de Groep Luik verlaat voor het Hoofdbestuur. De heer Botton was de tolk van de vergadering om de heer Henrard te feliciteren en hem te bedanken voor zijn medewerking en hem een succesvolle loopbaan te wensen in zijn nieuwe activiteiten in de schoot van de Nationale Maatschappij.

De aanwezigen juichten de heer Henrard toe terwijl aan Mevrouw Henrard bloemen werden aangeboden.

De heer Botton eindigde met aan de agenten van ploeg 12 zijn herhaalde gevoelens van genegenheid te betuigen en wenste hen en hun familieleden: geluk, gezondheid en voorspoed, gevrijwaard van elk ongeval.

De heer Henrard bedankte vervolgens de heer Botton en de aanwezigen waarna de heer directeur persoonlijk overging tot de uitreiking van een herinneringsgeschenk aan de agenten en snuisterijen aan de dames.



Met aandacht wordt geluisterd naar de volgende vraag van de heer Follon tijdens het vragenspel. De puntenstand van de twee deelnemende ploegen is op dat ogenblik 6 tegenover 7.

Orde en voorzichtigheid scheppen veiligheid