

onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor de agenten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

Nr 158

MEI-JUNI 1972

27ste JAARGANG

INHOUD

- 2 Het jaar 1971 bij de N.M.V.B.
- 5 Een nieuw systeem voor het blokkeren van de deuren van onze autobussen.
- 7 De elektrische lijn La Louvière - Manage verdwijnt.
- 10 Uitreiking van eretekens in de Groep Brabant.
- 11 Feest van 4.000 dagen te Luik.
- 12 Jaarvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid.

De Grote Markt van Ieper werd bijna volledig verwoest tijdens de oorlog 1914-1918. De heropbouw van de beroemde hallen, naar de oorspronkelijke plannen, werd slechts voltrokken in 1956. Tien autobuslijnen van de N.M.V.B. vertrekken van of doorkruisen thans de Grote Markt van deze duizendjarige stad.

(Foto C.G.T. - Esterhazy)



Het jaar 1971 bij de N.M.V.B.

Samenvatting van het verslag uitgebracht door de Raad van Beheer

Het maatschappelijk dienstjaar 1971 is met een nog ongunstiger resultaat geëindigd dan de voorgaande jaren wat de pessimistische vooruitzichten bevestigt die verleden jaar geformuleerd werden, en luidens dewelke het tekort in 1971 ruim 700 miljoen frank zou overtreffen.

Dit tekort bereikt, bij het afsluiten van het dienstjaar, het indrukwekkend bedrag van 759 miljoen frank, inbegrepen een bedrag van 43,5 miljoen, door de Nationale Maatschappij benevens hun ontvangsten aan de particuliere exploitanten van openbare autobusdiensten toegekend, om ze van het commercieel risico van hun ondernemingen te ontlasten.

Wat de ontvangsten betreft heeft de Regering geen verhoging toegestaan van de tarieven, die nog steeds op het peil van 1968 staan, terwijl de exploitatie-uitgaven tegen een versneld tempo gestegen zijn wegens een sociale programmatie van ongewone omvang ten gunste van het personeel en de progressieve stijging van levensduurte en prijzen der grondstoffen en wisselstukken.

Nochtans om de openbare vervoermiddelen in staat te stellen de hun toegewezen sociale en economische opdracht te vervullen, moeten de tarieven aangepast zijn aan de financiële mogelijkheden van de gebruikers. Beschouwingen die louter op rendabiliteit zijn afgestemd, zouden leiden tot een geleidelijke aftakeling van dit vervoer, te beginnen met de minst bedeelde streken.

Derhalve behoorde het de Staat, zonder talmen de gepaste maatregelen te nemen om de ontoereikendheid van de ontvangsten te compenseren, het evenwicht van de exploitatierekening te herstellen en de mogelijkheid te bieden onmisbare investeringen te doen tot het in stand houden van de dienst.

Een eerste reeks maatregelen werd getroffen. De financierwet van 21 december 1971 voor het begrotingsjaar 1972 laat het Ministerie van Verkeerswezen toe gebruik te maken van de kredieten, te zijnen behoeve geopend met het oog op de toekenning aan de N.M.V.B. van de subsidies die onmisbaar zijn om haar exploitatierekening in evenwicht te brengen.

Anderzijds zal er eerstdaags een wetsontwerp worden neergelegd tot wijziging van de statuten van de N.M.V.B. om het haar mogelijk te maken de nodige vernieuwingen te verrichten aan de hand van door de Staat gewaarborgde leningen; dit ontwerp machtigt er bovendien de Staat toe, de verwerking van nieuwe installaties, uitrustingen en materieel te vergemakkelijken.

De Raad van Beheer drukt de hoop uit dat de huidige abnormale toestand binnenkort moge geregulariseerd worden door de N.M.V.B. een nieuwe wettelijke en statutaire structuur te verlenen die haar in staat moet stellen, in het belang van 's lands gemeenschap, haar opdracht verder te vervullen.

EXPLOITATIE

Structuur van het net

Spoorlijnen

West-Vlaanderen	67 km 823
Henegouwen	175 km 657
Brabant	35 km 900

Gans het net 279 km 380

De « S.A. pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » exploiteert een verpachte spoorlijn met niet elektrische tractie waarvan de lengte 5 km 400 bedraagt.

Wegdiensten

Openbare autobussen.

Op 31 december 1971 werden 12.181 km openbare autobusdiensten rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd.

De verpachte openbare autobusdiensten omvatten 1.607 km.

Speciale autobusdiensten.

Gedurende het jaar 1971 zijn zowel het aantal als de lengte van de speciale autobusdiensten opnieuw gestegen. Deze vermeerdering is vooral te wijten aan

de toename van het scholierenvervoer, dat nog uitbreiding genomen heeft, in vergelijking met het vorige dienstjaar, in alle streken van het land.

Op 31 december waren er alzo 2.534 speciale diensten waarvan 1.727 geëxploiteerd door pachters. Hun lengte bedroeg 58.918 km waarvan 49.090 geëxploiteerd door pachters.

Aantal vervoerde reizigers per tractiestelsel

Elektrische diensten	31.029.000
Spoorautodiensten	225.000
Autobusdiensten	219.824.000

Al de diensten te zamen : 251.078.000

Evolutie van het reizigersvervoer

Het aantal vervoerde reizigers dat in 1970 nog met 1,4 % verminderd was, is in 1971 slechts met 0,5 % gedaald. De stabilisatie van de omvang van onze cliëntele die aan de hand van de resultaten van de laatste dienstjaren kon worden voorzien, werd aldus in 1971 bevestigd.

Wat de schoolabonnementen betreft, is de vooruitgang, die in 1970 1,2 % bedroeg, in 1971 toegenomen tot 3,8 %.

De teruggang met 0,4 % die in 1970 voor de gewone reizigers vastgesteld werd, is omgeslagen in een lichte vooruitgang, nl. 0,3 %.

PERSONEEL

Effectief

Ingevolge, eensdeels, de verhoging van het aantal door onze voertuigen afgelegde kilometers en, anderdeels, de vermindering van de arbeidstijd (gemiddeld 41 1/2 uren per week vanaf 1 september 1971, in plaats van 43 uren) werd de getalsterkte van het personeel tijdens het jaar 1971 van 6.616 op 6.757 leden gebracht, zegge met 141 eenheden vermeerderd.

Samenvatting van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten

Bezoldigingen	1.352.990.021
Wettelijke sociale lasten (R.M.Z.)	437.243.174
Andere wettelijke sociale lasten	35.876.207
Extra-wettelijke sociale lasten	282.283.724
Totaal	2.108.393.126

Toelagen aan de oud-werknemers

Het aantal begunstigden van bijkomende toelagen bedroeg :

— pensioen :	2.618	oud-werknemers
— overlevingsrente :	2.606	gerechtigden
— invaliditeit :	692	oud-werknemers
— werkloosheid :	395	oud-werknemers

Totaal : 6.311 oud werknemers en gerechtigden

Psychotechnische proeven en beroepsexamens

- In 1971 werden er :
- 1.294 psychotechnische onderzoeken gedaan waarvan 1.166 aanwervingsexamens;
 - 191 bevorderingsexamens van beroepsbekwaamheid voor de technische diensten;
 - 305 aanwervingsexamens van beroepsbekwaamheid voor de technische diensten;
 - 175 gewone bevorderings- en aanwervingsexamens voor weddetrekkenden;
 - 70 bevestigingsexamens voor weddetrekkenden.

TECHNISCHE DIENSTEN

Vaste installaties

Navermelde werken werden in 1971 aangevangen maar zullen slechts in 1972 voltooid worden :

- ombouwen van de garage tot werkplaats voor het klein onderhoud te Leuven;
- inrichten van een werkplaats voor klein onderhoud te Nijvel;
- oprichting van een woning met sociale installaties en uitwendige modernisering van de garage te Rocourt;
- inrichting van de woning van de stelplaats en van de sociale installaties te Evere;

Rollend materieel

Effectief op 31 december 1971

Vervoer over de weg

Autobussen	2.095
Wegtrein	1
Andere voertuigen	170

Vervoer per spoor

Elektrische motorrijtuigen « reizigers »	219
------------------------------------------	-----

Elektrische motorrijtuigen « dienst »	10
Locomotieven	6
Spoorauto's en tractors	16
Bijwagens	197

ONGEVALLEN

VOORZORGSMAATREGELEN EN BEHEER

Arbeidsongevallen

Het totaal van de ongevallen in dienst en op de weg van het werk bedraagt 396, tegen 350 in 1970, zegge een vermeerdering van ongeveer 13,1 %

Ongevallen derden - Spoor en Weg

Ongevallen - Spoor

Een nieuwe vermindering ditmaal met 4,9 % van het aantal door de spoordiensten afgelegde kilometers heeft een gelijkwaardige vermindering van het aantal in dit vak geregistreerde ongevallen tot gevolg gehad (1.509 in 1971, tegen 1.581 in 1970).

Ongevallen - Weg

Terwijl het aantal in 1971 afgelegde km met 1,3 % hoger ligt dan in 1970 werden er slechts 5.626 ongevallen geregistreerd tegen 6.140 in 1970 wat een vermindering met 8,4 % betekent.

Arbeidsgeneeskundige dienst

De arbeidsgeneeskundige dienst heeft zijn activiteiten bij de N.M.V.B. aangevangen op 1 april 1971.

In een eerste stadium werden volgende prestaties geleverd :

— Aanwervingsonderzoekingen	689
— Periodieke onderzoeken :	5.493
— Onderzoekingen tot werkhervatting na 4 weken afwezigheid :	239

Financiële en exploitatieuitslagen

Zoals vermeld in het voorwoord heeft de verslechtering van de financiële toestand tijdens het dienstjaar 1971 nog scherpere vormen aangenomen. Terwijl de ontvangsten een lichte verhoging gekend hebben (34,8 miljoen F) was de stijging van de uitgaven aanzienlijk (465,0 miljoen F) hoofdzakelijk te wijten aan de lonen en de sociale lasten.

Per slot van rekening boekt de N.M.V.B in 1971 een exploitatietekort van 758,9 miljoen F, terwijl dit tekort in 1970 reeds 328,7 miljoen had bereikt.

**

Deze resultaten zijn in het geheel niet bemoedigend doch al de andere instellingen voor openbaar vervoer van ons land worden sedert verscheidene jaren met dezelfde financiële moeilijkheden geconfronteerd.

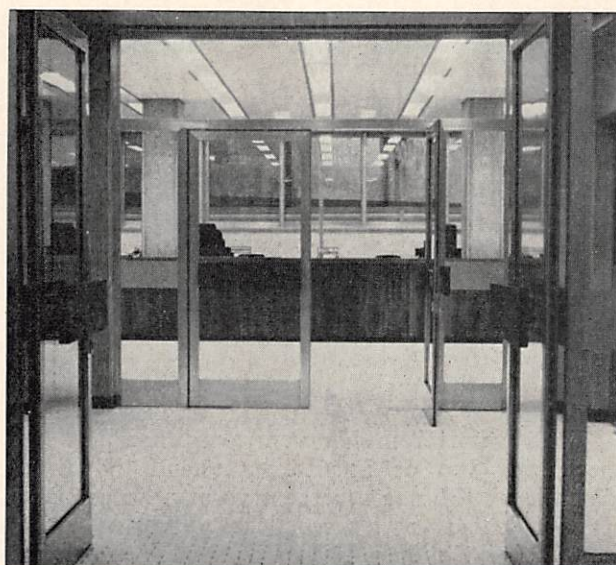
Sommigen zullen deze toestand betreurenswaardig vinden; deze spijt brengt evenwel geen aarde aan de dijk : in feite zijn de ondernemingen voor gemeenschappelijk vervoer in al de voorspoedige en sterk geïndustrialiseerde landen openbare diensten geworden, waarvan het eerste oogmerk niet meer de financiële rendabiliteit is, doch dienstverlening ten algemenen nutte waarbij het sociale element tegelijk met technische imperatieven het economisch aspect primeren.

Het nieuw directiegebouw van de groep Antwerpen

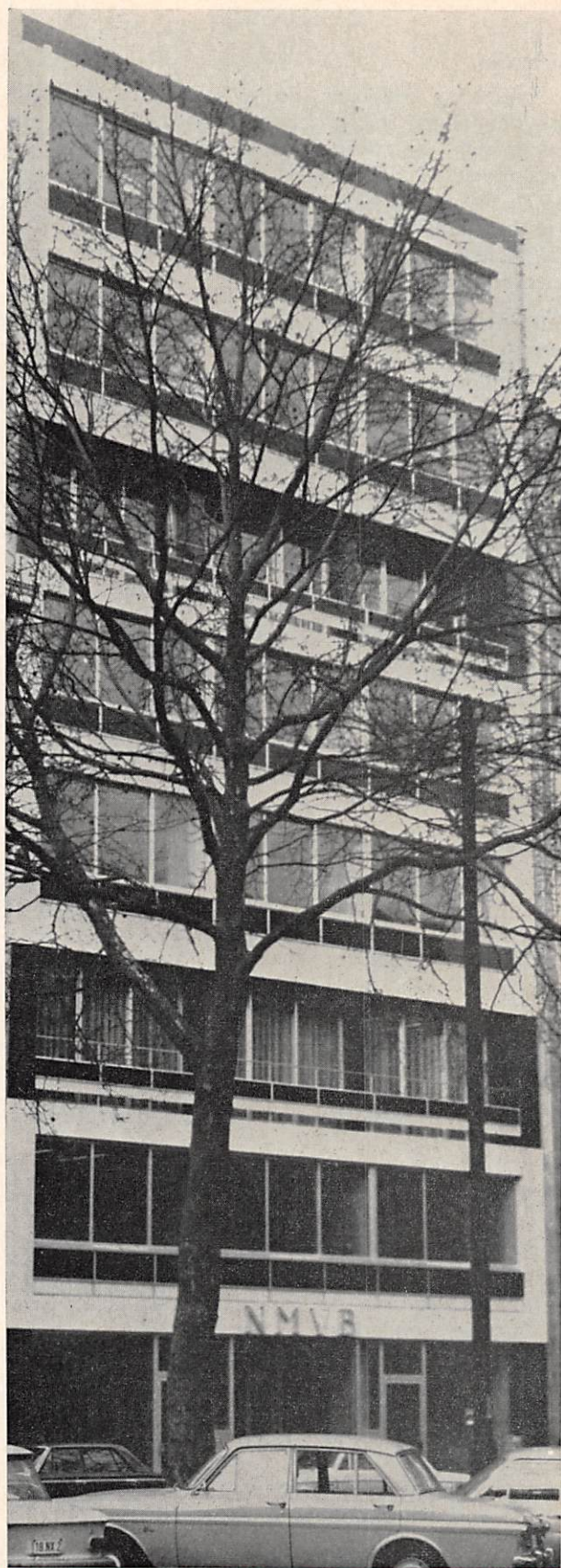
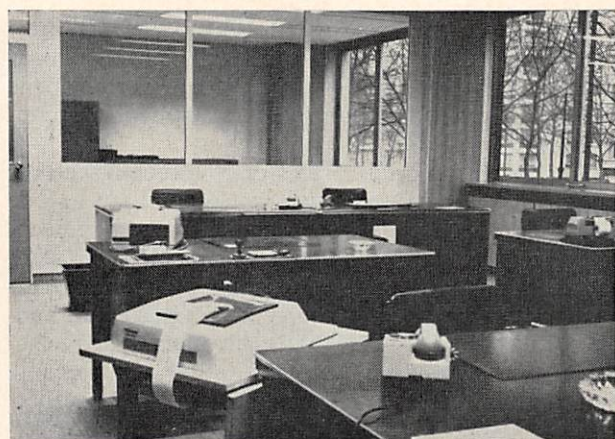
De vergadering van 2 mei jl. van de Raad van Beheer had plaats in de lokalen van het nieuw gebouw van de gewestelijke directie, Italiëlei 112 te Antwerpen.

Dat gebouw werd opgetrokken op de plaats van een groot herenhuis uit de « belle époque » en waar sinds 1952 deze directie gevestigd was.

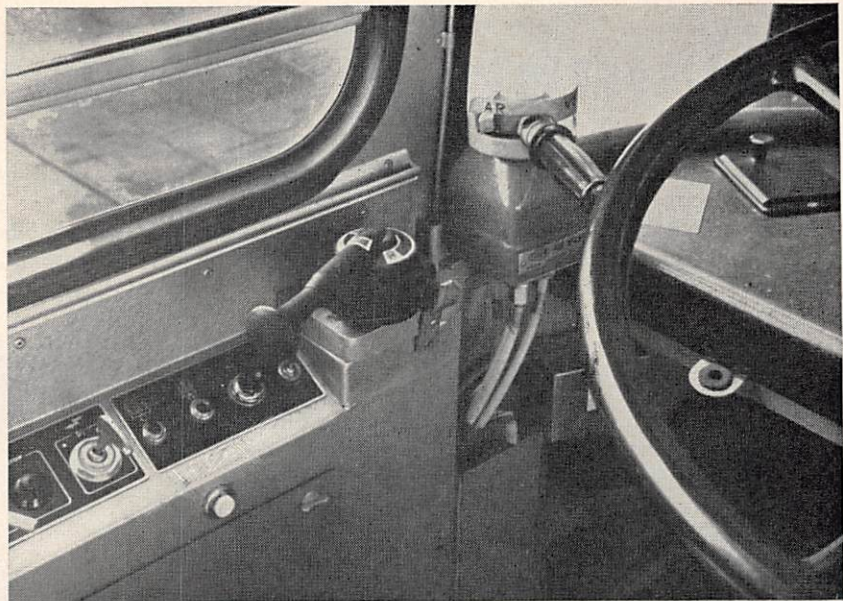
Tijdens de afbraak- en de opbouwwerken werden de kantoren overgebracht naar de Frankrijklei.




De foto's tonen de voorgevel, de toegangshal en een binnenzicht van een bureau. De N.M.V.B. betreft het gelijkvloers en vijf van de zeven verdiepingen.



Een nieuw systeem voor het blokkeren van de deuren van onze autobussen



 Bedieningsknop van de halterem.

In het nummer 155 van november-december 1971 hebben wij uitgelegd hoe, op onze nieuwe autobussen, de bediening van de parkeerrem — « de handrem » — pneumatisch gebeurde, door middel van een kraan die praktisch elke krachtinspanning vanwege de bestuurder uitschakelt.

Met het oog de veiligheid van onze voertuigen nog te verbeteren, heeft onze technische directie een nieuw systeem op punt gesteld ten einde de verschillende handelingen bij een normale stilstand onder elkaar te vergrendelen.

Dit systeem werd aangebracht op de autobussen vanaf AB 3625 en zal geleidelijk op de voertuigen van deze reeks in bedrijf genomen worden.



Ik hou van mannen, die recht in hun schoenen staan.

Ziehier in het kort waaruit het toegepaste beveiligingssysteem bestaat :

Eerst en vooral vestigen wij er de aandacht op dat dit vergrendelingssysteem enkel op de uitgang deur toegepast wordt; de ingang deur bevindt zich trouwens onder rechtstreeks toezicht van de bestuurder.

Wanneer de halte aangevraagd werd — bel en rode controlelamp — zal de bestuurder de bedrijfsrem gebruiken om zijn voertuig tot stilstand te brengen.

Wanneer zijn autobus stilstaat, moet hij de halterem aanspannen door de speciale bedieningsknop in te drukken.

Het aanspannen van de halterem gebeurt niet indien hij de knop indrukt vooraleer zijn voertuig volledig stilstaat.

Wanneer dus het voertuig stilstaat, heeft de bestuurder de halterem aangespannen en mag op dat ogenblik het rempedaal loslaten; hij zal zich rekenschap geven dat het gaspedaal eveneens geblokkeerd is.

De uitgang deur is nog steeds gesloten. Om ze te openen, zal de bestuurder de schakelaar van deze deur bedienen. Maar indien hij dit probeert vooraleer de halterem gesloten is zal de deur zich niet openen.

Hieruit volgt dus dat het onmogelijk is de uitgang deur te openen indien de autobus niet volledig stilstaat.

Om te vertrekken daarentegen zal het de bestuurder slechts mogelijk zijn de halterem en het gaspedaal te lossen een paar seconden nadat de uitgang deur gesloten werd hetgeen zal voorkomen dat de autobus zou beginnen te rijden terwijl er nog reizigers uitstapten.

Als men dat leest, kan men de indruk krijgen dat het hier om heel ingewikkelde handelingen gaat, die bij elke halte een voortdurende oplettendheid van de bestuurder vergen.

In werkelijkheid gebeurt de opeenvolging van gebaren heel logisch en verandert in geen geval de gewoonten van een bestuurder, die op correcte wijze te werk gaat.

Het is slechts in geval hij desgevallend verstrooid is dat het beveiligingssysteem zal tussenkomen en hem zal verplichten zijn handeling op correcte wijze opnieuw uit te voeren.

ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

Redactie :

Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

Telefoon :

11.59.90 — Toestel : 335 — P.R. 32.27

Verantwoordelijke Uitgever :

L. Vanderfaeillie
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

**

Damme, stille getuige...

Niet alleen de collega's, die hun vakantie doorbrengen in « Zonnebloem » of in de appartementen te Koksijde, Wenduine en Blankenberge, doch allen die aan onze kust verblijven, raden wij met aandrang aan een bezoek te brengen aan Damme.

*
**

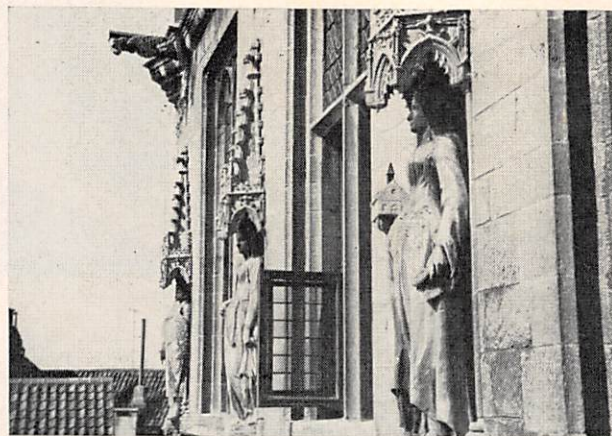
Gelegen aan de brede zee-arm, het Zwin, werd Damme in 1180 door Filips van den Elzas tot vrije stad met recht van eigen bestuur verheven. De stad kreeg een schepencollege en genoot bovendien belangrijke economische voorrechten.



Het stadhuis van Damme (Foto E. Roels).

Ingevolge een begin van verzanding van het Zwin konden de grote schepen, bestemd voor Brugge, niet verder varen dan Damme, dat spoedig van uitzicht veranderde en na enkele jaren omringd werd met nieuwe poorten, stadsmuren en vestingsgrachten.

Gedurende twee eeuwen was Damme een bloeiende haven waar de stoffelijke welvaart gepaard ging met een schitterende bloei van het culturele leven. Het merendeel der gebouwen, die thans nog de trots van Damme uit-



Een gedeelte van de voorgevel (Foto V.d. Eede).

maken, dateren uit deze periode o.m. op de Grote Markt het sierlijk stadhuis met zijn monumentale trap en er vóór het standbeeld van Jacob van Maerlant, de oudste en een der grootste Vlaamse dichters. Verder het St-Jans-hospitaal, de O.L. Vrouwkerk met zijn massieve vierkante toren en de oude patriciërshuizen zoals de Grote Sterre, de Slotel en St-Jan.

In de nabijheid verrijzen de oude gebouwen van de grote St-Kristoffelhoeve en op de wal de witte molen, die zich prachtig leent tot een kiekje.

Het rustige Damme, waar Jacob van Maerlant nog schijnt te mediteren over het grootse verleden van de eens zo bedrijvige stad, nodigt u uit tot een bezoek.

Herinnert U ze zich nog ?



Deze foto, genomen in 1919 aan de Midden Hut (Brabant), werd ons overgemaakt door J.B. Hulster, oprustgesteld ontvanger (Kuregem).

Van links naar rechts: zijn vader, Lucien Hulster, die nog een uniform draagt van vóór de eerste wereldoorlog met koperen knopen en een dienstpet versierd met een gouden band en een wiel met twee vleugels, vervolgens Charles Musch, ontvanger (Kuregem), Morien, geleider (Kuregem), Henri Van Zeebroeck, ontvanger (Kuregem), waarschijnlijk de geleider Dirickx (Het Rad), Carchon, geleider (Kuregem) en een onbekende toegevoegde ontvanger.

De elektrische diensten nrs 32-33-35 en 39 die La Louvière en Manage bedienen verdwijnen definitief



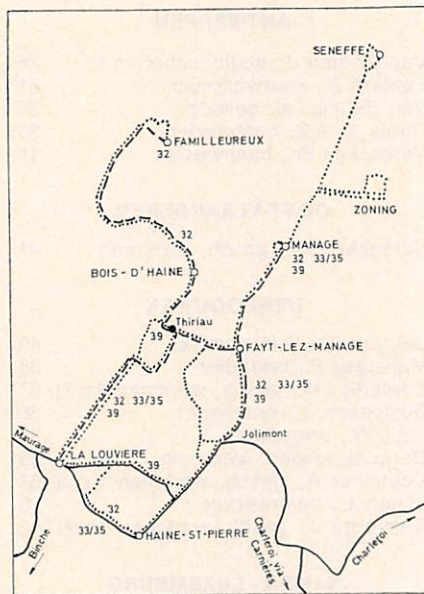
Een tram 32 voor het station van Manage.

De vervanging van de elektrische lijn Manage - Jolimont - Familleureux werd in principe toegestaan tijdens de vergadering van de Raad van Beheer van 6 april 1971. Deze exploitatiewijziging was gevraagd door alle instanties van de streek gezien onder meer de problemen veroorzaakt door het verkeer in sommige nauwe straten van La Louvière waar de enkelrichting werd ingevoerd en waar de tram in de tegenovergestelde richting reed.

Enkele maanden later, op 27 september 1971, eisten verbouwingswerken aan de brug 34 te Familleureux een gedeeltelijke doch onmiddellijke vervanging, door autobussen, van het baanvak Familleureux (N.M.B.S) - Bois-d'Haine (Pont du Thiriau) van de elektrische lijn 32.

Bij het in voege treden van de nieuwe dienstregelingen, op 28 mei 1972, werd overgegaan tot de volledige vervanging van de lijnen 32 - 33 - 35 en 39.

De spoorinstallaties van het baanvak La Louvière - Haine-St.-Pierre



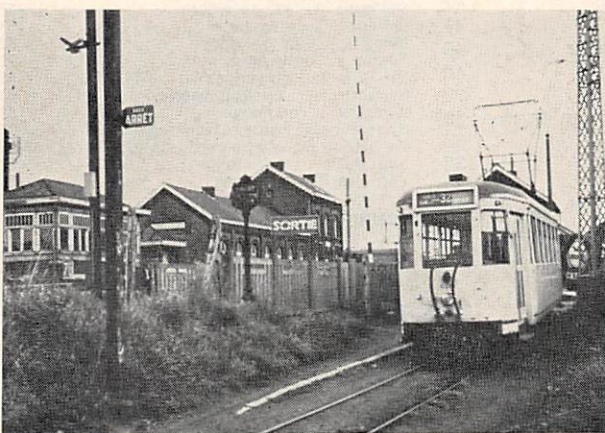
————— : Te behouden spoorlijnen.
 - - - - - : Op te breken spoorlijnen.
 : Vervangingsautobussen.

zullen niet opgebroken worden daar zij nog zullen gebruikt worden door de elektrische lijnen Charleroi - Anderlues - Bracquegnies (30 - 31) en Charleroi - Maurage (80).

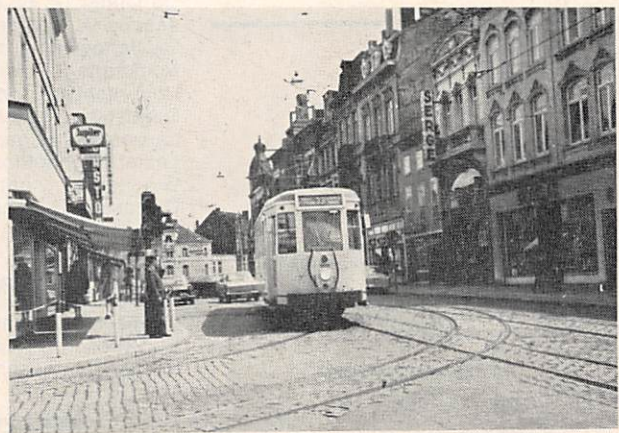
Voegen wij eraan toe dat de N.M.V.B. beslist heeft een van deze autobuslijnen te verlengen van het station van Seneffe tot aan het station van Manage om een gedeelte van de industriezone van deze gemeente te bedienen. De elektrische motorrijtuigen van de stelplaats La Louvière zullen verder de diensten naar Binche - Anderlues en Trazegnies blijven bedienen met de lijnen 30 - 31, 36, 80 - 82.

In 1891 werd de stoomtramlijn Manage - Haine-St.-Pierre - Bracquegnies - Morlanwelz geopend. In 1907 reden de elektrische trams tussen Haine-St.-Pierre en La Louvière en tussen La Louvière et La Croyère en drie jaar later tussen Bois-d'Haine en Familleureux.

Nog een bladzijde van de buurtspoorweggeschiedenis, die is omgekeerd.



Een tram 32 aan het eindpunt aan het station van Familleureux. Deze foto werd genomen voor 27 september 1971.



De tram 33 op de wijk « Drapeau Blanc » te La Louvière.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

ANTWERPEN

Kurt bij Peeters G.E. (Mechelen)
Veerle bij Loots Fr. (Ekeren)
Katrín bij Aerts F. (Minderhout)
Karen bij Hendrickx K. (Hoogstraten)

OOST-VLAANDEREN

Godelieve bij De Bruycker G. (Westrem)
Patrick bij Lambrecht E. (Elversele)
Geert bij Claus H. (Destelbergen)

HENEGOUWEN

Fabrice bij Demoiny J. (Fleurus)
Martial bij Anckaert J.-P. (Bouffloux)
Cathy bij Visconti G. (Marcinelle)
Karl bij Rogie G. (Thuillies)
Andy bij Codde A. (Buvrines)
Karine bij Hismans W. (Anderlues)
David bij Van Hemelryck E. (Bergen)
Fabrice bij Dupont Cl. (Hornu)
Dominique bij Depris D. (Jumet)

NAMEN - LUXEMBURG

Christian bij Renard R. (Onoz)

LUIK

Nancy bij Vandebosch J. (Bressoux)
Carine bij Lekaene Michel (Hannut)
Fabien bij Alexandre J. (Jemeppe)
Myriam bij Delmartino E. (St-Nicolas)

BRABANT

Dirk bij Vandecauter M. (Kessel-Lo)

LIMBURG

Bart bij Vanspauwen E. (Beverst)
Roger bij Weetjens H. (Dilsen)
Gunter bij Kenis F. (Paal)
Nathalie bij Eurlings W. (Lanaken)
Chantal bij Smeets J. (Maasmechelen)
Stijn bij Louwagie J. (Tongeren)
Geert bij Ballet M. (St-Lambrechts Herk)
Vera bij Vanderheyden G. (Boorseem)

WEST-VLAANDEREN

Vanessa bij Gunst E. (Oostende)
Laurence bij Daels J.-M. (Moeskroen)
Valerie bij Bekaert E. (Kortrijk)
Tania bij Waeghe F. (Brugge 1)
Stefan bij Tyberghein P. (Nieuwpoort)
Sandrine bij Overbergh J. (Menen)
Didier bij Senesael A. (Brugge 1)

Huwelijken

HOOFDBESTUUR

Mej. Jaspers M. met Gielens C.

ANTWERPEN

Verstappen Fr. met Mej. Vansant M.
Van de Pol J.C. met Mej. Meerts M.

HENEGOUWEN

Gallez G. met Mej. Defeignies G.

NAMEN - LUXEMBURG

Milquet D. met Mej. Thiry M.-H.

LUIK

Hougardy C. met Mej. Hayez Ch.
Dekimpe J.C. met Mej. Lepers E.

BRABANT

Gijssels G. met Mej. Willems J.
Spitaels E. met Mej. Verbeurgt Fr.
Lemmens M. met Mej. Deschuyteneer C.

LIMBURG

Sijmons W. met Mej. Saenen M.

WEST-VLAANDEREN

Verhaegen L. met Mej. Casier V.

Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden maart-april 1972

Dienst-
jaren

ANTWERPEN

Van Dooren J., stationschef 1e kl. 46
Peeters P., keurwerkman 41
Van Es J.B., el. geleider 36
Cools J., A.B. bestuurder 35
Vervecken Fr., baanwerker 18

OOST-VLAANDEREN

Vereecken O., gesch. werkman 41

HENEGOUWEN

Delcroix O., A.R. voerder 49
Malengez P., brigadier 38
Coutellier M., gesch. werkman 1e kl. 37
Desfosses V., ontvanger 36
Petit W., brigadier 36
Gerin G., gesch. werkman 35
Coutellier A., gesch. werkman 1e kl. 34
Simon L., baanwerker 26
Demiërbe J., gesch. werkman 1e kl. 12

NAMEN - LUXEMBURG

Froment J.B., keurwerkman 38

LUIK

Ferette D., el. geleider 21

BRABANT

De Gieter D., el. geleider 42
Jacobs J., ontvanger 41
De Schouwer J., rangeerder 40
Nackaerts J., klerk 40
Huybrechts P., ontvanger 39
Doudelet J., gesch. werkman 1e kl. 39
Laurent H., brigadier 39
Lamal N., hoofdontvanger 38
Geyssens Fr., ontvanger 38
Claessens E., maneuver 37
Van den Bosch A., gesch. werkman 36

LIMBURG

Kuppens V., dienstchef 2e kl. 49
Engelbosch J., brigadier 49
Buekers G., gesch. werkman 1e kl. 42

WEST-VLAANDEREN

Tiege H., A.B. bestuurder 42
Dalle L., half gesch. werkman 40

Sterfgevallen

AGENTEN IN DIENST

Leeftijd

ANTWERPEN

Velaers M., ontvanger 50

OOST-VLAANDEREN

De Meester F., dienstoverste 2de kl. 48

HENEGOUWEN

Gillard L., onderbureauchef 63
Ménart L., klerk 47

LUIK

Gutmann J., half gesch. werkman 58

BEGUNSTIGDEN

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

ANTWERPEN

Vandendriessche H., gesch. werkman 72
Van Geel J., el. geleider 64
Maes A., machinist 81
Krijnen A., baanwerker 71
Van Dooren A., keurwerkman 88
Vangeel G., ontvanger 63
Michiels J.B., baanwerker 85
Kerremans L., machinist 91

OOST-VLAANDEREN

De Steur E., el. geleider 68
De Cloet M., gesch. werkman 71

HENEGOUWEN

Solvei Y., ontvanger 51
Moine E., gesch. werkman 1ste kl. 56
Bar. E., controleur 76
Charlier J., ontvanger 77
Delgutte J., el. geleider 69
Courteville E., brigadier 82

NAMEN - LUXEMBURG

Turmes A., gesch. werkman 1ste kl. 62
Detry F., meestergast 1ste kl. 66

LUIK

Mommer Th., el. geleider 91
Blistin A., half gesch. werkman 65
A Castro W., baanwerker 77

BRABANT

Vergalle L., machinist 1ste kl. 84
Harcq A., A.R. geleider 73
Herbiest A., ontvanger 59
Pollenus A., el. geleider 87
Lannoo P., ontvanger 53
Mans L., A.R. geleider 87
Tonus J., ontvanger 72
Du Bois M., ontvanger 55
Sandsrap F., hoofdontvanger 69
Wauters E., maneuver 85
Bogemans F., gesch. werkman 65
Van Hove G., dienstchef 2de kl. 83
Van Nuffelen A., stoker 76
Van Hie R., maneuver 91

LIMBURG

Liefsoons J., gesch. werkman 1ste kl. 70
Kempeneers H., stoker 85
Paque H., baanwerker 78
Janssen H., klerk 1ste kl. 81
Wijnants Ch., baanwerker 77

WEST-VLAANDEREN

Hacke G., ontvanger 69
Vandevelde A., el. geleider 80
Covemaeker G., baanwerker 69
Catty G., hoofdontvanger 72
Borgoo C., controleur 74
Boucquez G., keurwerkman 74
Kellner H., ontvanger 76

Hoofdbestuur

DE HEER G. BERTRAND KEURWERKMAN OP RUST

De heer Georges Bertrand trad in dienst op 5 augustus 1931. Hij bracht gans zijn loopbaan door in de drukkerij waar hij zich moest inwijken in de meest verscheidene drukprocédés vanaf de autografische steen; zijn oversten hebben hem steeds gewaardeerd voor zijn bereidwilligheid en zijn gedienschtigheid.

Op 25 april nam hij afscheid van zijn collega's en wij wensen hem nog een lange en voorspoedige rustperiode.

Limburg

DE HEER V. KUPPENS, BEWEGINGSOVERSTE 1ste KL. OP RUST

De heer Victor Kuppens begon zijn lange loopbaan op 1-8-1923 in de stelplaats van Bree op de lijn Leopoldsburg - Maaseik. Na enkele maanden werd hij overgeplaatst naar de stelplaats Hasselt waar hij dienst deed op de verscheidene lijnen, die vertrokken uit de Limburgse hoofdplaats.



V. Kuppens.

In 1927 volbracht de heer Kuppens zijn legerdienst en nadien werd hij tewerkgesteld op het bureau van W. en W. om van 1931 tot 1934 voorlopig gehecht te worden aan de dienst Beweging.

Na gedurende enkele jaren als hoofdontvanger de goederendiensten, met vertrek uit Hasselt te hebben verzekerd, werd hij in 1938 definitief ingeschakeld in de dienst van de Beweging.

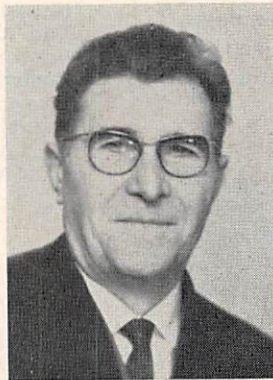
Benoemd tot stationschef 1ste kl. in 1943 volgden achtereenvolgens zijn bevorderingen tot bewegingsoverste 2de kl. in 1957 en tot bewegingsoverste 1ste kl. in 1965.

Wij wensen de heer Kuppens, die nog met weemoed terugdenkt aan de goede oude tijd van de stoom toen alles nog veel rustiger verliep en het leven niet zo gejaagd was, een lange en aangename rustperiode.

*
**

OPRUSTSTELLING VAN DE HEER J. ENGELBOSCH, BRIGADIER

Het was nog volop in de glorieperiode van de stoomtram toen de heer Jules Engelbosch op 23-9-1923 in dienst trad bij de N.M.V.B.



J. Engelbosch.

Nooit had hij durven veronderstellen dat hij tijdens zijn lange loopbaan in het werkhuis van Hasselt zoveel verschillende tractiewijzen zou kennen.

Inderdaad, na eerst, gedurende ruim tien jaar, het onderhoud van de stoomlocomotieven te hebben verzekerd, diende te worden overgeschakeld naar de spoorauto. Denken wij onder meer aan de reeks 291-296, die in het werkhuis van Hasselt werd gebouwd.

Nadien kwamen achtereenvolgens de elektrische rijtuigen en ten slotte de autobussen, die telkens een zekere aanpassing vergden.

Wij hopen van harte dat de heer Engelbosch, die op rust werd gesteld als brigadier, nog lang mag genieten van een welverdiende rust.

Henegouwen

DOKTER MORET, MEDISCH ADVISEUR VAN DE GROEP HENEGOUWEN, OVERLEDEN

Op 16 mei jl. overleed, onverwachts, Dr Moret, die gedurende 40 jaar een gewaardeerd medewerker was van de N.M.V.B.

De agenten, die hem gekend hebben, zullen ongetwijfeld de beroeps-capaciteiten, de zekere diagnose en de goede inborst van deze eminente practicus waarderen.

Talrijk zijn de agenten en zelfs de leden van hun familie waaraan hij belangeloos zijn zorgen en raadgevingen verstrekke.

CONTROLEUR SPEURNEUS

Speurneus: Een bediende van het Hoofdbestuur vertelde mij dat de toegang tot een autobus was ontzegd aan zijn vrouw om reden van haar hondje. Om mij te overtuigen, haalde deze collega een foto uit zijn portefeuille waarop de twee slachtoffers verenigd waren. Zijn duim verborg echter volledig het kleine diertje en een ogenblik dacht ik dat hij in de eerste plaats zijn vrouw wilde tonen, zeer sympatiek trouwens.

Bestuurder: En het was werkelijk een kleine hond? In de autobussen is het gemakkelijk, er worden slechts kleine, niet gevaarlijke honden toegelaten, die op de knieën van de reizigers of onder de banken kunnen zitten.

Sp.: Het is juist en ze worden vrij vervoerd. En, in godsnaam, dat de «ouderen» dat vervallen begrip van 3 kg vergeten waarover sinds lang niet meer gesproken wordt. Bovendien wanneer er sprake is van «klein» gaat het niet alleen over schoothondjes, die in een handtas kunnen meegenomen worden; een hond zoals de bekende Bobbie van Kuifje, heeft toegang tot een autobus en zonder te betalen.

B.: Ik ben het volledig met U eens!

Sp.: Wat de trams betreft zijn er volgens mij ook geen problemen: de grote honden worden slechts toegelaten op de platformen op voorwaarde dat zij gemuilband zijn en aan de leiband gehouden worden en dat men voor hen 50% van een ritprijs betaalt; wat de kleine honden betreft, deze moeten braaf op de knieën van hun meesteres of onder de bank zitten.

B.: Het schijnt dat, eens de zomerperiode begonnen, veel honden achtergelaten worden door de stedelingen, die vrij wensen te zijn tijdens de vakantie.

Sp.: Het is gewoon schandalig!

B.: En dat in een tijdperk dat onze muren vol hangen met grote aanplakbrieven, die vleesbereidingen voor honden, in smakelijk uitzienende blokjes, aanprijzen.

Sp.: Ja, ik heb ze gezien en men zou werkelijk lust krijgen er voor zichzelf klaar te maken doch dat doet me denken aan de Brusselaar, die enkele jaren na de oorlog zijn vakantie doorbracht in een heel klein dorpje in de Ardennen. Er was daar een kruidenier-kapper en terwijl deze gelegenheids Figaro de zeep bereidde, bemerkte de Brusselaar een hond, die naast zijn stoel zat en hem strak aankeek.

«Wat heeft dat beest, het bekijkt me zo?»

De kapper antwoordde zeer onverschillig:

«Die hond zit daar altijd. Ge grijpt wanneer ik per ongeluk een stuk van uw oor zou afsnijden...»

«En dan?»

«Wel, hij zou het vlug opeten.»

Uitreiking van eretekens te Kuregem

De eetzaal van het werkhuis van Kuregem was gans volzet toen de heer Peerts, groepschef, vergezeld van de heer Janssens, adjunct eerste inspecteur, de heren Op de Beeck en Dubois, technische inspecteurs en het kaderpersoneel van de Gewestelijke Directie, zijn intrede deed.

In zijn toespraak herinnerde de heer Peerts dat de talrijke agenten die hun 35 jaren dienst bij de N.M.V.B. vierden hun loopbaan begonnen in 1936 — een periode van sociale agitatie in Europa —, dat zij het massavervoer tijdens de oorlog hebben gekend en dat zij zich hebben moeten aanpassen aan de structuurhervormingen maar dat zij in tegendeel belangrijke verbeteringen van hun bezoldigingen en een belangrijke vermindering van de arbeidsduur hebben bekomen.



De heer Peerts decoreert de heer Chrispeels, controleur, met de Gouden Palmen van de Kroonorde.

Nadien schetste hij een beeld van de toestand waarin de Nationale Maatschappij zich bevindt op het gebied van tarieven evenals de financiële kant van de verscheidene sociale programmaties, de bezoldigingen van het personeel, die meer dan 74 % van de uitgaven vertegenwoordigen. « *Gelukkig* » onderstreepte de heer Peerts « *worden wij vanaf dit jaar geholpen door de Staat. Het is onze taak, nu de regelmatigheid van onze diensten meer en meer in gevaar wordt gebracht door de verkeersmoeilijkheden, de kwaliteit en het onderhoud van ons materieel te verbeteren en vooral steeds hoffelijk te zijn tegenover de cliëntèle, die ons trouw blijft* ».

De heer Peerts verontschuldigde vervolgens de afwezigheid van de heer Barbier, hoofdingenieur van de Werkplaatsen, weerhouden door een studiereis en wenste de agenten en hun familie geluk in naam van de Raad van Beheer, de heer Directeur-Generaal en in zijn eigen naam.

De jubilarissen werden opgeroepen en een na een gedecoreerd door de heer Peerts; de uitvoering van het vaderlands lied besloot het officiële gedeelte.

Met muziek en zang werd het feest voortgezet dank zij de uitstekende formatie van de heer Gray.

Eens te meer was de dienst goed verzorgd en de aanwezigen werden tijdig voorzien van belegde broodjes en fris bier onder het waakzaam oog van de dames Brocké en De Jonghe.

Een mooie plechtigheid waaraan de gedecoreerden van 1971 een aangename herinnering zullen bewaren.

NATIONALE ORDEN

KROONORDE

Gouden Palmen

Chrispeels J., controleur.
Peeters Fr., controleur.
Pillet V., controleur.

Zilveren Palmen

Vandermeirsche C., keurwerkman.

Gouden Medaille

Kerckhoven F., A.B. bestuurder.
Van Assche L., ontvanger.
Vanderpoorten Ph., A.B. bestuurder.
Bogemans Fr., gesch. werkman.
Haine H., A.B. bestuurder.
Humblet J., A.B. bestuurder.
Michaux G., A.B. bestuurder.
Vander Biest A., ontvanger.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1ste klasse

Tuyaerts E., A.B. bestuurder.
Van Pee V., A.B. bestuurder
De Becker L., el. geleider.
De Ro G., A.B. bestuurder.
Geeraerts J., gesch. werkman.
Smismans A., el. geleider.
Segers R., half gesch. werkman.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1ste klasse

Derideaux L., Franqui F., Thomas L., Vanderheyden J., Pauwels J., Nackaerts X., Verbustel M.

Burgerlijke Medaille 2de klasse

Buekens M., Cornelis J., De Buck G., De Bot E., De Vos J., De Vroede J., Fieremans F., Jacobs M. Taelemans J.B., Van der Kelen J., Vandermeersch K., Mahauden A., Bouchez R., Cautaerts R., De Bast A., Danau M., De Boeck P., De Dobbeleer F., De Dobbeleer J., De Greef A., De Maeght A., De Ridder J., D'Hoe A., Elskens J., Jacobs F., Kestens R., Kesters J., Lanneer M., Mambourg G., Moortgat K., Moins F., Moriau R., Moons E., Piron J.B., Segers J., Smet P., Van Belle N., Vandernoot G., Van der Stappen H., Van Hoolant R., Fontinois A., Antonus A., Gellens P., Haymal P., Aubry N., Dagniau J., Dumortier L., Pologie L.



De heer P. Haine, A.B. bestuurder, ontvangt de Gouden Medaille van de Kroonorde.

Veiligheidsfeesten in de groep Luik

4.000 en 1.000 dagen
zonder ongeval



Op 19 en 26 maart jl. vierde de Groep Luik de ploeg 2 (personeel Beweging van de stelplaatsen Bitsingen en Oerle) voor 4.000 dagen zonder ongeval en de ploeg 4 (personeel Beweging van de stelplaatsen Omal, Verlainne en Wanze) voor 1.000 dagen zonder ongeval.

Wegens het aantal genodigden diende een lokaal, groter dan de vergaderzaal van de stelplaats Luik-St. Gilles, gekozen buiten de buurtspoorweginstallaties.

De heer Botton, groepschef, was omringd door de heren Follon en Tissen, afgevaardigden van de Algemene Dienst voor Veiligheid, de verscheidene dienstchefs en mej. Cobraiville, maatschappelijke assistente.

Na het aperitief heette de heer Lebrun, diensthoofd voor Veiligheid, de aanwezigen welkom en gaf een overzicht van de toestand waarna hij er op wees dat, voor 1971, de Groep de trofee « Graaf Louis de Lichtervelde » in de wacht heeft gesleept en voor de derde maal winnaar werd van de grote Campagne « Orde ». Hij wenste vervolgens de laureaten van de dag geluk en hoopte dat allen een aangename herinnering zouden bewaren aan het feest.

De heer Follon, adjunct eerste inspecteur en vertegenwoordiger van het Hoofdbestuur, nam vervolgens het woord om het personeel te feliciteren voor de nieuwe prestaties, die toegevoegd worden aan de lange erelijst van de Groep Luik op het gebied van de voorkoming van ongevallen.

Na herinnerd te hebben dat alle menselijk werk, wat het ook zij, vatbaar is voor vervolmaking behandelde hij vervolgens de menselijke houding in de omstandigheden van het werk en bleef even stilstaan bij het feit dat men op het gebied van het wegverkeer dubbel voorzichtig moet zijn; eenmaal voor zichzelf, eenmaal voor de anderen. Hij vervolgde met de aanbeveling een voorzichtige houding aan te nemen vooral tegenover kinderen-reizigers zowel bij het naderen van de stopplaatsen als bij het vertrek.

Toen was het de beurt aan de heer Botton, groepschef, om zijn bewondering te uiten voor de schitterende

successen door de Groep behaald en de twee gevierde ploegen geluk te wensen. Hij betrok eveneens de echtgenoten in de hulde gebracht aan de agenten.

Hij bedankte de heren Follon en Tissen, waarvan de toewijding in nationaal verband niet meer moet beschreven worden. Hij onderstreepte de ijver van de chefs en de vertegenwoordigers van het personeel in verband met de veiligheid.

De heer Botton gaf vervolgens enkele persoonlijke bedenkingen over de veiligheid op het werk. Hij suggereerde onder meer dat de Groep Namen-Luxemburg sommige agenten zou afvaardigen in de inrichtingen van de Groep Luik opdat zij zich ter plaatse rekening zouden kunnen geven van de verwezenlijkte inspanningen. « Niets » zegde hij « verbiedt U zich in te beelden dat, bij de volgende wedstrijd, de Groep Luik op de voet zal gevolgd worden door zijn gebuur en dat zij het als haar plicht zal beschouwen zich niet te laten verrassen op de aankomstlijn door haar instellingen steeds in een onberispelijke staat van zuiverheid en veiligheid te houden.

Zich inzonderheid richtend tot de autobusbestuurders verklaarde de heer Botton dat de bekoring van aandachtverslapping aan het stuur van een autobus sterk is indien er zich niets voordoet of beter indien alles goed gaat. Hij vroeg hen te strijden tegen deze bekoring en stelde hen op hun hoede tegen onvoorziene omstandigheden zoals de natuurlijke onvoorzichtigheid van kinderen of van sommige voetgangers.

Om te eindigen maakte hij aan de agenten de verdiende gelukwensen over van de heer Directeur-Generaal en van de heer Inspecteur-Generaal voor de bekomen resultaten.

De heer Botton wenste vervolgens elke laureaat persoonlijk geluk en overhandigde hen een herinneringsgeschenk en snuisterijen voor de familie.

Nadien stelde een vertegenwoordiger van het personeel er prijs op de directie te bedanken en sloot zich aan bij de hulde gebracht aan de agenten ter gelegenheid van de behaalde successen.



Enkele tafels met agenten uit Haspengouw.



Het hoekje van Bitsingen.

Jaarvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid

Gewoonlijk verstuurt de Algemene Dienst voor Veiligheid in de maand maart zijn uitnodigingen aan de verscheidene diensthoofden voor Veiligheid van het buurtspoorwegnet, die in overleg met hun adjunct en mits toelating van het groepshoofd, de agenten aanduiden die naar Brussel komen om de winnende ploegen te ver-
tegenwoordigen.

De afgevaardigden veranderen alsof elk jaar en deze verplaatsing wordt in het algemeen gewaardeerd, daar sommige weleens naar de hoofdstad komen maar het merendeel nooit op de zetel van het Hoofdbestuur is geweest.

Op dinsdag 11 april, na te zijn verwelkomd door de heer Follon en zijn adjuncten, de heren Dewals en Tissen, verzamelden de afgevaardigden zich, even voor 11 u., in de grote vergaderzaal van het nieuw gebouw. Even later namen de heren Storme, voorzitter van de Raad van Beheer, Van Autgaerden, directeur-generaal, Valcke, inspecteur-generaal, Henrard, directeur van de Technische Diensten en Mornard, hoofdingenieur, plaats aan het bureau.

De heer Valcke opende de vergadering en drukte zijn dankbaarheid uit aan de heer Voorzitter, die zo getrouw ieder jaar de uitreiking van de beloningen aan de verdienstelijke ploegen komt voorzitten.

« Zoals U het allen hebt kunnen vaststellen » vervolgde de inspecteur-generaal « bij het lezen van het jaarverslag zijn de resultaten minder schitterend geweest dan verleden jaar.

Het aantal ongevallen in dienst, met werkverlet, is van 131 in 1970 tot 158 in 1971 gestegen. Voor 100 agenten in dienst telden wij 2,3 ongevallen in 1970 en 2,7 in 1971.

Gelukkig is deze verslechting niet algemeen; de Groepen, die tot uitstekende resultaten gekomen waren, hebben hun voordelige situatie praktisch behouden.



De heer Van Autgaerden wenst de heer Crutzen, afgevaardigde van de beweging van Eupen, geluk.

Anderen hebben hun toestand kunnen verbeteren in 1971. De Groep Henegouwen nochtans heeft deze gunstige beweging niet kunnen volgen en telt meer ongevallen dan al de overige Groepen te samen.

Een bijzondere inspanning werd dit jaar aangevraagd en wij hebben reeds een aanmoedigende verbetering kunnen vaststellen ».

De heer Valcke feliciteerde de ploegen, die de drempel van 1.000 - 2.000 - 3.000 en 4.000 dagen zonder ongeval met werkverlet overschreden hadden. « Om te besluiten » aldus de heer Valcke « nog een woordje over de ongevallen op de weg naar of van het werk : het totaal aantal is nog verminderd van 55 in 1970 tot 53 in 1971. Ongelukkig hebben wij twee dodelijke ongevallen te betreuren tegen geen enkel in 1970 ».

De heer Valcke verleende vervolgens het woord aan de heer Storme.

Toespraak van de heer Storme

« Wanneer ik in 1968 voor de eerste maal het voorzitterschap waarnam van de jaarlijkse vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid heb ik er de aandacht op gevestigd dat we in een stadium waren getreden dat veel moeilijker zou zijn dan het voorgaande.

Wij weten dat het preventiewerk een werk is van volharding, dat geen verpozing duldt, en waarbij teleurstellingen in de bereikte resultaten niet uitblijven.

Zoals de heer Inspecteur-Generaal U zojuist heeft medegedeeld is het aantal arbeidsongevallen in 1971 gestegen, doch bij heeft er terecht op gewezen dat de graad van ernst merkbaar is gedaald wat inderdaad onze hoofdbekommernis is en dan ook in dat geval een positieve keerzijde van de medaille mag genoemd worden.

Uiting gevend aan de eenparige gevoelens van de leden van de Raad van Beheer, stel ik er prijs op de Groepen, die er in geslaagd zijn een beter resultaat te boeken, van harte te feliciteren en doe ik een beroep op de Groepen waar de resultaten minder goed waren, meer dan ooit en onverpoosd hun preventieve actie verder te zetten.

Uit welke gezichtshoek men de veiligheid op het werk ook gaat beschouwen, steeds weer komt men bij de mens terecht, de mens niet als staatsburger of economisch onderdeel, maar het menselijk wezen hoe of waar ook ingeschakeld in de maatschappij, welke ook zijn stand op de maatschappelijke ladder is !

De heer Voorzitter herinnerde vervolgens aan het feit dat in 1946 en 1947, toen het Algemeen Reglement op de Arbeidsbescherming werd afgekondigd, de ongevallenfactor (afscherming van de machines, enz.). Thans, dank zij de evolutie van de technieken, blijft de ongevallenpreventie in hoofdzaak gericht op de mens.

Twee belangrijke constante factoren vindt men hierin echter terug :

- in de eerste plaats de persoonlijke factor : karakteristieke elementen in de persoonlijkheid van de arbeider in combinatie met het milieu waarin hij werkt;
- en in de tweede plaats de factor van het arbeidsrisico : elke handeling van de arbeider zelf of van zijn mede-arbeiders, die hem aan gevaar blootstelt.

Deze factoren duiden op de noodzakelijkheid dat al degenen die zich met het preventiewerk bezighouden en vooral degenen die de verantwoordelijkheid dragen van



De heer J. Defossez (beweging Andenne) ontvangt de gelukwensen van de heer Henrard, directeur.

de uit te voeren werken, rekening moeten houden met het karakter van elke mens ».

De heer Voorzitter gaf vervolgens een beschrijving van sommige types van arbeiders onder meer de onbezorgden, die weigeren het gevaar onder ogen te zien, de onverschilligen, die zelden gebruik maken van de veiligheidsmiddelen, de fatalisten, die ervan overtuigd zijn dat zij in het gevaar hun noodlot niet kunnen ontlopen.

« Ik heb » vervolgde de heer Storme « deze enkele voorbeelden van karakters willen onderstrepen om U te wijzen op de noodzakelijkheid steeds op dezelfde nagel te blijven kloppen. Ik ben er mij ten volle van bewust dat dit geen gemakkelijke taak is, doch het is de enige methode om iedereen een veilige houding te doen aannemen, gedrag waarover ik hier verleden jaar uitvoerig heb gesproken ».

De heer Storme eindigde met de dringende oproep dat iedereen, zonder onderscheid, zijn volledige medewerking zou verlenen in de strijd tegen de ongevallen, tot welzijn van al de leden aan onze Maatschappij.

Door hun toejuichingen lieten de afgevaardigden horen dat zij de oproep van de Voorzitter zouden beantwoorden.

Vervolgens was het de beurt aan de heer Directeur-Generaal, die zich in volgende termen tot de aanwezigen richtte.

Toespraak van de heer Directeur-Generaal

« Twee feiten kenmerken de resultaten van het voorbije jaar; enerzijds de aanzienlijke verhoging van het aantal ongevallen met werkverlet waarvan het percentage van frequentie gestegen is met 22,4 %; anderzijds de zeer te waarderen vermindering van de belangrijkheid van deze ongevallen, de ernstigheidsgraad is verminderd met 46,6 %.

Wij zijn in een stadium getreden waar het moeilijk is nog sensationele vooruitgang te boeken.

Ik stel er prijs op allen, die er in gelukt zijn hun resultaten te verbeteren van harte geluk te wensen en ik nodig de anderen, waarvan de cijfers minder goed zijn, uit hun voorbeeld te volgen. »

De heer Van Autgaerden onderstreepte nog dat, indien de materiële factor nog vatbaar is voor verbetering dank zij de technische vooruitgang, het niet minder waar blijft dat de ongevallenvoorkoming moet afgestemd worden op de mens.

« Het is van belang » vervolgde hij « dat zij, die de verantwoordelijkheid dragen van de uit te voeren werken, rekening houden met het karakter van elk individu.

Het is misschien moeilijk het karakter en de gedragingen van de werkmakers te kennen en te beïnvloeden maar de ploegbaas, de brigadier, de meestergast moeten na enkele tijd het karakter en de zwakke punten kennen van de mensen die deel uitmaken van hun ploeg, en de rechtstreekse oversten kunnen hen er van dan af toe brengen vrijwillig een houding aan te nemen overeenkomstig met de veiligheidsreglementen ».

« Ik zou U eveneens enkele woorden willen zeggen » aldus de heer Van Autgaerden « betreffende de verkeersongevallen waaraan al onze bestuurders, in dienst, en ons personeel dat zich met zijn eigen middelen verplaatst op de weg huis - werk en terug zijn blootgesteld.

In 1971 heeft de N.M.V.B. 4.779 verkeersongevallen genoteerd hetzij een gemiddelde van 13 per dag waarbij de verantwoordelijkheid van meer dan de helft van onze agenten is betrokken. Vele zeer ernstige ongevallen doen zich bovendien voor aan autobushaltes: kleine kinderen waren er onder meer het slachtoffer.

Ik dring opnieuw aan opdat de afgevaardigden van de comités van de beweging hun collega's autobusbestuurders uitnodigen nauwkeurig de voorschriften in acht te nemen die verbieden de deuren te openen vóór de volledige stilstand en de bestuurders verplichten na het sluiten van de deuren enkele seconden te wachten alvorens te vertrekken ten einde de jonge reizigers evenals de bejaarde personen en de gehandicapten toe te laten zich, na het uitstappen, van het voertuig te verwijderen. Het niet naleven van deze regels kan dodelijke gevolgen hebben. Een eventuele vertraging kan geen verontschuldiging zijn noch de bestuurder aanzetten tot een gevaarlijk besturen niet verenigbaar met een slechte staat van de weg, een slechte zichtbaarheid of slechte weersgesteldheid.

Om het ongeval te voorkomen moet men het risico willen vermijden.

Onze Maatschappij werft de laatste tijd jaarlijks 500 agenten aan waarvan de grote meerderheid autobusbestuurders. Deze nieuwelingen ontbreekt het meestal aan ondervinding op het gebied van zwaargewichten, zij moeten in een tamelijke korte tijd de vorming krijgen op het stuk van besturen en veiligheid. Ik doe beroep op de leden van onze veiligheidsdienst opdat zij ware propagandisten zouden zijn van de veiligheidsgedachte bezield met de bestendige bekommernis de jonge werknemers vanaf hun indiensttreding te doordringen met een doeltreffende veiligheidsgeest.

Mijne Heren, dank zij uw werking en de waakzaamheid van ons meesterpersoneel hebben wij zeer bemoedigende resultaten bereikt in de strijd tegen de ongevallen.

Ik dank U hiervoor ten zeerste en ik zet U aan uw inspanningen voort te zetten ten einde vooruit te gaan op de ingeslagen weg. Het is in het belang van uw werkmakers, van hun familie, van onze reizigers en de gemeenschap in dienst waarvan wij allen werken ».

Nadat de aanwezigen de rede van de heer Directeur-Generaal hadden toegejuicht, werd overgegaan tot de uitreiking van de premies aan de winnende ploegen van de wedstrijd tussen de Groepen.

Handgeklap begroette de afvaardiging van de Groep Luik, geleid door de heer Lebrun, die vergezeld was van de heer Stroobants. Inderdaad de Groep Luik was winnaar van de Tropee Graaf Louis de Lichtervelde en van de Campagne Orde 1971.

Na het aperitief had de traditionele verplaatsing, per autobus, plaats door Brussel naar een restaurant waar aan de afgevaardigden een heerlijk diner werd aangeboden.

MOOIE LOOPBANEN



H. Jambers

In dienst getreden op 1-8-1929 werd hij op rust gesteld als keurwerkman te Kurgem.



M. Peeters

Trad in dienst op 19-1-1930 en eindigde zijn loopbaan als ontvanger op Het Rad.



L. Roumans

Begon zijn loopbaan op 16-7-1927 en ging op rust als A.B. bestuurder te Lanaken.



P. Van Hove

In dienst getreden op 20-4-1928 werd hij op rust gesteld als gesch. werkm. te kl. te Luik.



C. Darimont

Trad in dienst op 15-4-1929 en eindigde zijn loopbaan als keurwerkman te Luik.



M. Vandenhede

Begon zijn loopbaan op 18-6-1928 en werd op rust gesteld als controleur te Oostende.



A. Damar

In dienst getreden op 19-11-1923 werd hij op rust gesteld als A.B. bestuurder te Ohey.



E. Vandenberghe

Begon zijn loopbaan op 28-6-1923 en ging op rust als hoofdontvanger te De Panne.



Fr. Riket

Begon zijn loopbaan op 17-6-1929 en werd op rust gesteld als geschoold werkm. te kl. te Merksem.



Cl. Vanlinthout

In dienst getreden op 1-10-1930 eindigde hij zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Leuven.



Fl. Struyf

Begon zijn loopbaan op 27-8-1923 en werd op rust gesteld als ontvanger te Antwerpen.



Van den Bossche

Trad in dienst op 7-7-1925 en ging op rust als A.B. bestuurder te Destelbergen.



J. Bailly

Trad in dienst op 14-3-1924 en eindigde zijn loopbaan als ontvanger te La Louvière.



L. Dalle

In dienst getreden op 17-6-1926 werd hij op rust gesteld als half geschoold werkm. te Oostende.



G. Gerin

Begon zijn loopbaan op 27-5-1930 en werd op rust gesteld als gesch. werkm. te Eugies.



J. Cools

In dienst getreden op 17-5-1937 werd hij op rust gesteld als A.B. bestuurder te Mechelen.



H. Laurent

Trad in dienst op 14-3-1928 en eindigde zijn loopbaan als brigadier te Kessel-Lo.



D. De Gieter

Begon zijn loopbaan op 12-9-1926 en werd op rust gesteld als el. geleider te Dilbeek.



E. Claessens

In dienst getreden op 2-3-1930 werd hij op rust gesteld als reiniger op het Rad.



H. Tiège

Trad in dienst op 16-10-1929 en eindigde zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Moeskroen.



W. Petit

Begon zijn loopbaan op 1-4-1924 en werd op rust gesteld als brigadier te Doornik.



Fr. Geysens

In dienst getreden op 17-10-1930 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Grimbergen.



J. Van Sundert

Trad in dienst op 18-3-1929 en eindigde zijn loopbaan als gesch. werkm. te Merksem.



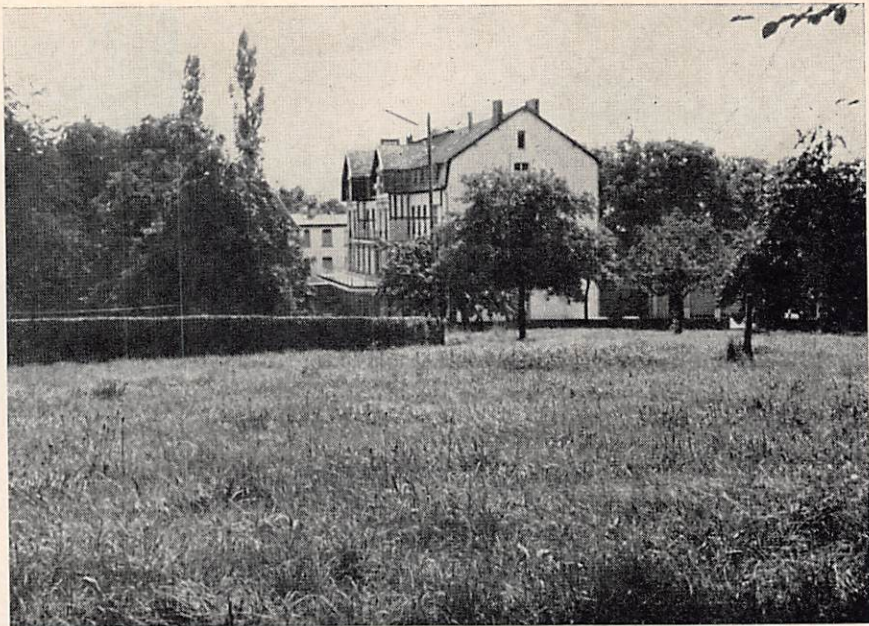
A. Vagenende

Begon zijn loopbaan op 23-6-1929 en werd op rust gesteld als A.B. bestuurder te Hofstade.

Per trein naar Spa

De bijgaande foto van ons vakantie-tehuis « Annette et Lubin » werd genomen van op de uitgestrekte weide gelegen langs de weg, die leidt van de ingangspoort naar het terras van de instelling. Deze weide, met achteraan enkele fruitbomen, die voor wat lommer zorgen, maakt deel uit van het buurtspoorwegdomein en het staat u vrij er, in een ligstoel lekker te genieten van de zon en de gezonde lucht.

Om Spa te bereiken beschikt u, buiten de treinen die te Pepinster aansluiting geven, over een directe trein Brussel - Spa met volgende dienstregeling :



HEENREIS

Brussel-Zuid	8 u 43
Brussel-Centraal	8 u 47
Brussel-Noord	8 u 52
Luik-Guillemins	10 u 09
Spa	10 u 42

TERUGREIS

Spa	18 u 21
Brussel-Noord	20 u 16
Brussel-Centraal	20 u 21
Brussel-Zuid	20 u 25

Tentoonstelling van het prototype van een tractie-eenheid van de Brusselse metro

Op 5 mei jl. opende de heer minister Delmote in de Ravensteingalerij te Brussel een tentoonstelling genaamd « Niveau min 1 » waar het toekomstig klassiek metrorijtuig, van Belgisch

fabrikaat en bestemd voor de Brusselse Metro, werd tentoongesteld.

In zijn toespraak kondigde de minister aan dat de infrastructuurwerken van de Oost-Westas, t.w. Sint-Kate-

lijneplein-Rondpunt Schuman en verder zullen bespoedigd worden opdat het nieuw materieel in 1975 zou kunnen in dienst gesteld worden. De tentoongestelde maquette, in werkelijke grootte, is het eindresultaat van sedert jaren gedane onderzoekingen en studies; zij stelt een rijtuig voor met een lengte van 18 m, met vier dubbele deuren en zonder pantograaf daar de voeding gebeurt langs een derde spoor.

De bijgaande foto toont een binnengezicht van het voertuig met zetels samengesteld uit een zelfdragende, stevige schelp in polyester versterkt met glasvezel en met een in één bewerking gespoten kussen in PVC en polyuretaan.

Vermelden wij nog dat de verlichting zich uitstrekt over de volledige wagenlengte.

Onderstrepen wij ten slotte dat voor de studie van deze maquette, op werkelijke grootte, beroep werd gedaan op een « artistiek ontwerper » (industrial designer) die medegewerkt heeft aan de harmonieuze inrichting van de rijtuigen.



Van Bergen naar Casteau doorheen het SHAPE-dorp te Maisières

Op donderdag 25 april werd het vijfjarig bestaan van de installaties van de SHAPE in België herdacht door een receptie.

Te dezer gelegenheid overhandigde de burgemeester van Maisières aan de ouders van de kleine Michel Nonalu, de 835ste SHAPE-baby, geboren te Maisières in Henegouwen een drinkbeker.

Om zich een benaderend beeld te vormen van de belangrijkheid van dat militair en burgerlijk complex is er niets eenvoudiger dan voor het station van Bergen de autobus van de lijn 15 (Bergen - Casteau) te nemen. Inderdaad sedert verscheidene maanden dringen onze rood-gele autobussen door op het grondgebied van de SHAPE en volgen er lanen die de naam kregen van Bonn, Athene en Oslo; men rijdt voorbij de gebouwen van de zwemkom en de bioscoop om toe te komen aan het handelscentrum, taksvrij grootwarenhuis streng gereserveerd aan de Amerikaanse onderdanen en aan de families van de geallieerde ambtenaren.

Deze onverwachte lus betekent voor de toevallige



Het wegennet, dat de verscheidene installaties van de SHAPE bedient, is merkwaardig: de halteplaats AUTOBUS is niet vergeten.



Zelfs buiten de punturen ondervinden onze bestuurders dikwijls moeilijkheden in de smalle straten van Bergen. De foto toont een autobus van de lijn 15 Bergen - Casteau in de Grand-Rue.

reiziger een eigenaardig schouwspel maar dat onachtzaam wordt voorbijgegaan door de vaste bezoekers, die instappen aan de Avenue d'Athènes; het zijn vooral handarbeiders en kuisvrouwen, die in de omgeving van Bergen wonen.

De buurtspoorwegverbinding Bergen - Casteau is zeer oud daar zij teruggaat tot 1887.

Ziehier de data van de opening van de lijn, die oorspronkelijk met stoomtrams werd geëxploiteerd :

Bergen - Nimy : 17 december 1887;

Nimy - Maisières : 23 december 1887;

Maisières - Casteau : 8 juni 1889.

De elektrificatie werd doorgevoerd in twee fases : Bergen - Maisières in 1930, Maisières - Casteau in 1932.

De vervanging van de tram door de autobus had plaats op 30-5-1959; het spoor heeft dus gedurende 70 jaar de scepter gezwaaid ! In 1961 werd de autobusdienst verlengd tot Zinnik; de dienstregeling voorziet niettemin een bepaald aantal ritten met eindpunt te Casteau.



De autobus aan de halte van het handelscentrum.