

237

BRUGGE X

G.P.P./4/339

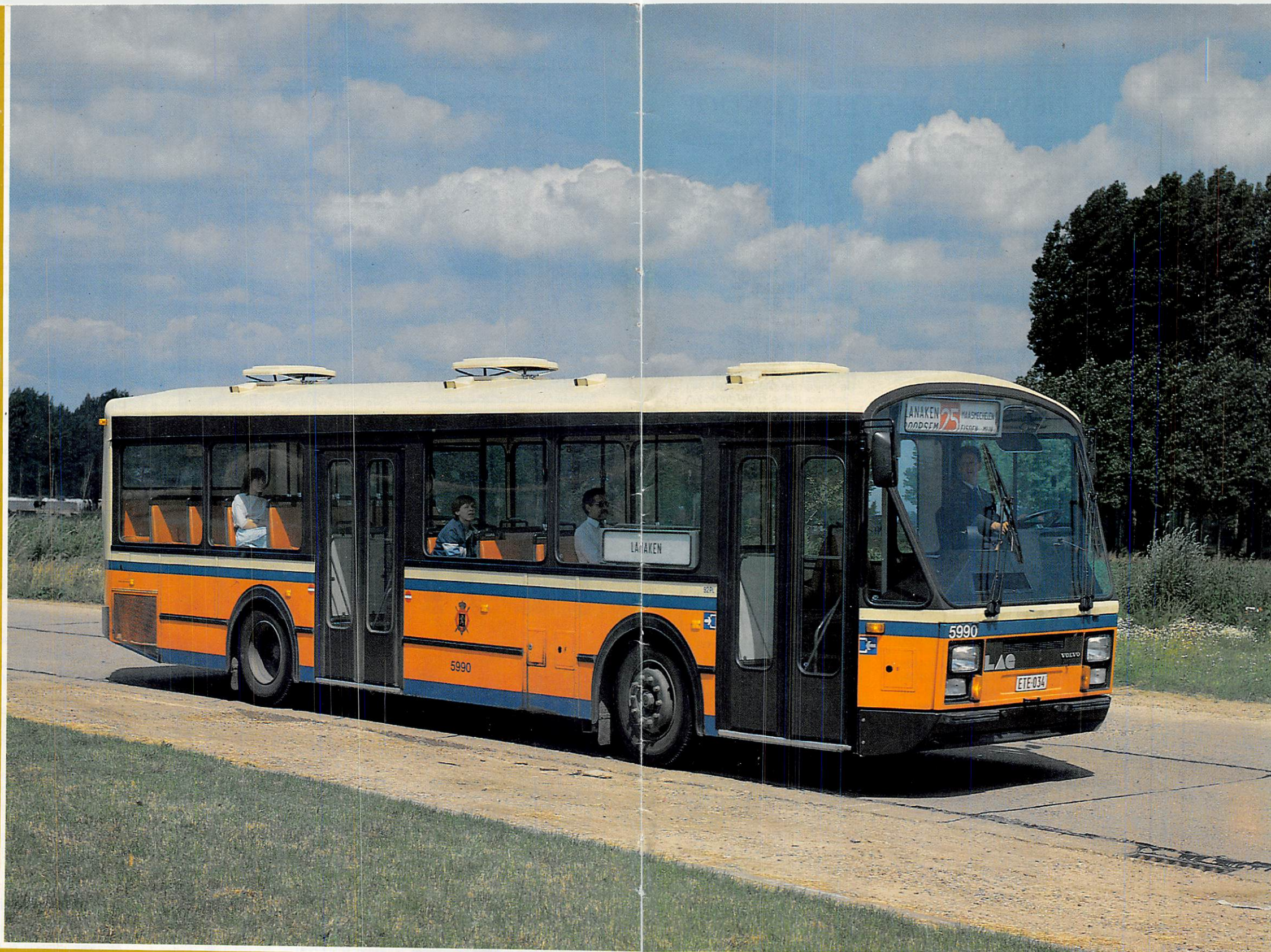


Tweemaandelijks n° 237 juli - augustus '85

onze BUURTSPORWEGEN

237

BRUGGE X
G.P.P./4/339



Tweemaandelijks n° 237 juli - augustus '85

*Tweemaandelijks tijdschrift voor het personeel van de N.M.V.B.
Redactie : Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel.
Telefoon : (02) 230.03.30 - Toestel : 335 — P.R. 000-0003227-26.
Verantwoordelijke uitgever : R. Keygnaert, Wetenschapsstraat 14 -
1040 Brussel*

Druk. Grafisch Bedrijf Schoonbaert - Brugge 2.



*Lid van de Belgische vereniging voor de bedrijfs-
pers - V.Z.W.*

onze BUURTSPORWEGEN

INHOUD N^R 237

JULI - AUGUSTUS 1985

De N.M.V.B. stelt te koop	2
De penning van het eeuwfeest	2
De winnaars van de spelen 1984	2
Antwerpen krijgt klantvriendelijk streekbusstation	3
Men denkt aan onze toekomst	4
Verleden en toekomst te Bokrijk	6
Uitreiking van eretekens Groep Brabant	7
8000 dagen zonder ongeval Groep Brabant	7
Veiligheidssensibilisatie	8
Uitreiking van eretekens Groep Limburg	9
80 jaar Grottentram	9
Spoortoerisme in Henegouwen	10
Een nieuwe tramlijn Elisalaan te Nieuwpoort	11
Het jaar 1984 bij de N.M.V.B.	12
Personalía	14
Eerlijke daden	15

Foto omslag :

Een LAG-autobus in dienst bij de Groep Limburg

DE N.M.V.B. STELT TE KOOP

Het blazoen van het eeuwfeest : het gaat hier om de zelfklever die aangebracht is vooraan op al onze voertuigen ; hij heeft een diameter van 41 cm, met vermelding natuurlijk van de data 1885 - 1985 tussen 2 laurierbladeren.

Hij is te koop tegen de prijs van 100 F (+ 20 F verzendingskosten) volgens dezelfde modaliteiten als voor de gedenkpenningen.

Binnenkort zullen eveneens de volgende voorwerpen te koop aangeboden worden :

- de puzzel van het eeuwfeest ;
- zakjes met dia's ;



- 6 posters, die de herdruk zullen zijn van de foto's der kافتen van «Onze Buurtspoorwegen» van het jaar 1985. Zij kunnen afzonderlijk aangekocht worden ofwel in zijn geheel. De prijzen en modaliteiten van aankoop zullen u te gepasten tijde medegedeeld worden.

DE PENNING VAN HET EEUWFEEST

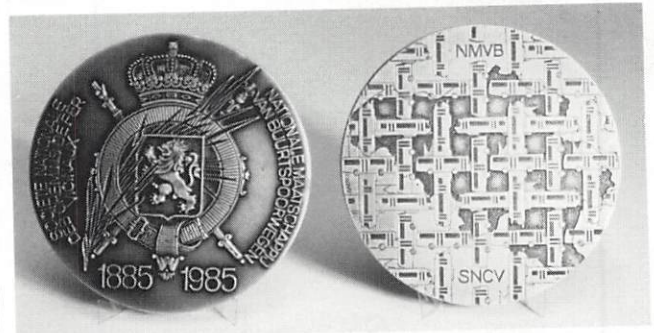
Ter gelegenheid van haar honderdjarig bestaan, heeft de N.M.V.B. een gedenkpenning in gepatineerd kunstbrons laten slaan.

Deze penning stelt aan de ene zijde de nationale vocatie van de N.M.V.B. voor, gesymboliseerd door autobussen en trams met een Belgische kaart als achtergrond. Aan de andere zijde staat het embleem van de N.M.V.B.

Deze medaille werd ontworpen door de h. Andy Jacobs, designer en professor «Industrial Design» in het Ter Kamereninstituut te Brussel.

De penning bestaat in 2 verschillende formaten :

- één van 70 mm diameter, in een kistje ;
- één van 35 mm, in een étui.



Zij zijn te bekomen in de kantoren van de Commerciële Dienst van de N.M.V.B., Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel of door overschrijving op P.R. n^o 000-0003227-26 van 1.300 F (groot formaat) of van 300 F (klein formaat), verhoogd met 50 F voor de verzendingskosten.

Goed nieuws

Met het oog hen te bedanken voor de geleverde diensten ten opzichte van hun werkgever, heeft de N.M.V.B. besloten een kleine medaille aan te bieden zowel aan de personeelsleden in actieve dienst als aan de gepensioneerden.

Wij hopen dat dit kleine geschenk een grote herinnering bij allen zal nalaten.

RESULTATEN VAN HET JAAR 1984

FABRINETTI Gérard 14 ½ jaar Esneux - 92 punten
COOSEMANS An 11 jaar Diepenbeek - 90 punten
LAURENT 8 - 11 - 13 jaar Spy - 82 punten
VANDEKERKHOVE Sylvie Kortrijk - 82 punten

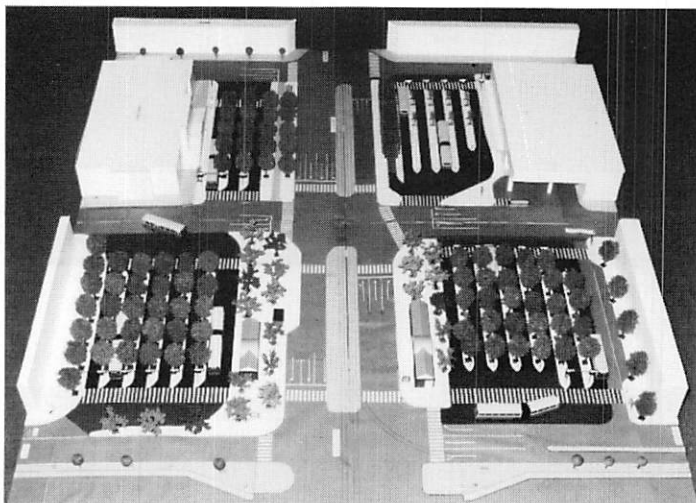
Het Antwerpse Rooseveltplein, dat er al jaar en dag slordig en onaantrekkelijk bij ligt, wordt binnenkort een groen plein waar men rustig kan zitten en comfortabel op bus of tram wachten of vlot kan overstappen van stads- naar streekvervoer.

In een verdere toekomst wil het Antwerpse stadsbestuur zelfs terug naar de sfeervolle Geuzenhofkens van weleer. Dat kan echter pas na de broodnodige integratie van stads- en streekvervoer.

Onder een stralend zonnetje gaf de h. De Croo, Minister van Verkeerswezen en P.T.T., op 15.4.1985, het officiële startsein voor de herinrichting van het Rooseveltplein, de voormalige Victoriaplaats, die na het slopen van de Spaanse wallen en de Kipdorppoort rond 1870 werd aangelegd.

Eind 1985 begin 1986 zullen de eerste nieuwe bomen op het Rooseveltplein geplant wor-

ANTWERPEN KRIJGT KLANTVRIENDELIJK STREEKBUSSTATION



den. In totaal bijna evenveel als in 1870.

Die bomen zullen al wat allure hebben zodat ze snel een bladerdak zullen ontwikkelen boven bussen en reizigers.

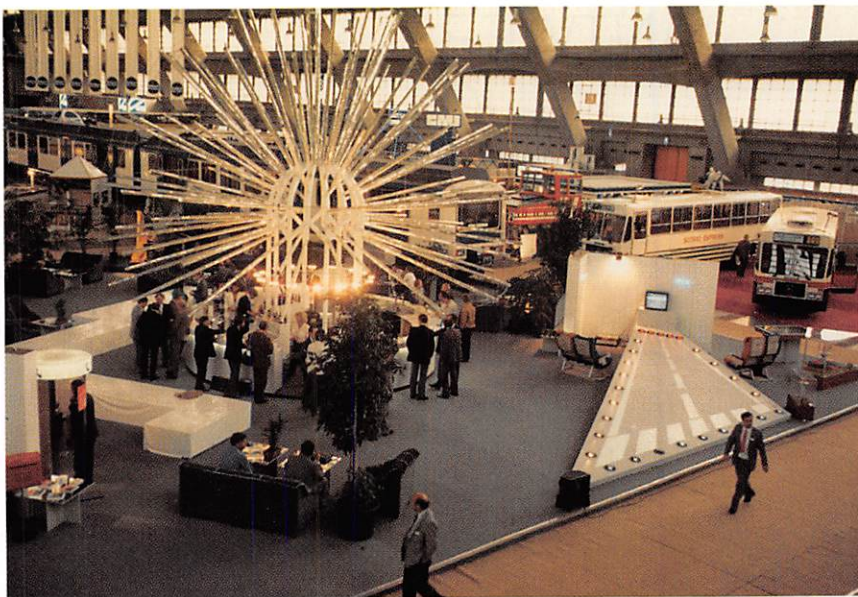
De h. Vanderfaellie, exploitatiedirecteur, verschaftte in zijn toespraak uitleg over het nieuwe busstation. Het zal net als nu uit 4 delen bestaan.

Er komen overal comfortabele opstapperrons met erop fraaie wachthuisjes. Veel aandacht wordt besteed aan de reizigersbegeleiding: bewegwijzerde looproutes naar het streekbusstation, centrale informatieborden en elektronische vertrekaanwijzers op de perrons. Ook via luidsprekers zal informatie kunnen verstrekt worden. En binnen zeer afzienbare tijd hopen de Buurtspoorwegen een radioverbinding tot stand te kunnen brengen tussen de Antwerpse streekbussen en de verkeersleiding (vaste wal).

Autobus «Chausson» n° 374 bij de Groep Oost-Vlaanderen.



men denkt aan onze toekomst!



Het 46ste internationaal congres van de U.I.T.P. (Union Internationale des Transports Publics) (= Internationale Unie van het Openbaar Vervoer) werd van 19 tot 24 mei 1985 gehouden te Brussel. Zowat 2.000 afgevaardigden van 375 maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer hebben er oplossingen voorgesteld voor de te grote afhankelijkheid van het openbaar vervoer tegenover het stadsverkeer en hebben meer universele technische normen bepaald voor de voertuigenmotorisatie, de perceptiewijzen en de signalisatie. Vooral hebben zij de mogelijkheden onderzocht die de informatica biedt voor het materieelbeheer, het opstellen van de dienstregelingen, de verkoop van de vervoerbewijzen en de reizigersinformatie.

In hun openingstoespraken vestigden de hh. Henrard, Voorzitter van de Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer, De Croo, Minister van Verkeerswezen en van P.T.T. en Pampel, Voorzitter van de U.T.I.P., resoluut de aandacht op de toekomst en nodigden zij de, uit de hele wereld samengekomen, congressisten uit zich de vraag te stellen: «Welke weg zullen wij volgen om het jaar 2000 te bereiken?»

Hierna volgen de essentiële punten van de door onze Directeur-generaal, de h. Henrard, Voorzitter van de B.V.G.S.S.V., uitgesproken voordracht.

De Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer is een vereniging zonder winstoogmerk die zich tot doel gesteld heeft alles te onderzoeken wat in verband staat met het openbaar vervoer; haar doelstellingen zijn veelvuldig en ik kan ze niet beter definiëren dan door de verschillende commissies te noemen die door de Raad van Beheer belast zijn met de studie van de diverse vraagstukken in verband met het openbaar vervoer; deze commissies zijn:

- de Technische Commissie die zich in principe bezig houdt met de grote opties met betrekking tot het rollend materieel, het vast materieel en de gebouwen van de verschillende maatschappijen. Zij behandelt eveneens meer specifieke problemen, zoals de onderhoudsnormen en de studie van nieuwe motoriseringen. Zij bevordert ten slotte een samenwerking in het onderzoek en de uitwisseling van ervaring tussen de netten, wat bijdraagt tot de vooruitgang van de vervoertechnieken, dit zowel

in het algemeen belang als vanuit een besparingsoogpunt voor de maatschappijen ;

- de Exploitatatiecommissie die, in de context van de coördinatie van de tariefformules, de perceptiewijzen en de dienstenomschrijving behandelt ;

- de Commissie Sociale Zaken die zich inlaat met alle kwesties aangaande het personeel evenals met de relaties met de beroepsorganisaties ;

- de Commissie Algemene Zaken die vooral juridische problemen behandelt. (...)

Samenwerkend in de B.V.G.S.S.V., en helemaal gestructureerd en toegerust, hebben de Maatschappijen voor secundair gemeenschappelijk vervoer resoluut de weg gekozen van de toekomst, en, ondanks de moeilijke conjunctuur die zij kennen ingevolge de thans heersende economische wereldcrisis en de hun opgelegde budgettaire beperkingen, staan zij paraat om de talrijke problemen, waarmee zij geconfronteerd worden, het hoofd te bieden.

Een van de meest ernstige problemen vloeit voort uit de onontwarbare toestand die in de steden ontstaan is door de fantastische en onophoudelijke ontwikkeling van het individueel vervoer. Het gevolg hiervan is dat, om eenzelfde aantal reizigers te vervoeren, meer materieel en personeel dienen te worden ingezet.

Dit weinig rationele inzetten van werkmiddelen druist in tegen de opgelegde budgetbeperkingen en heeft op zijn beurt een dermate belangrijke kostprijsstename voor gevolg dat deze niet kan gecompenseerd worden door een daarmee overeenstemmende tariefstijging.

Bovendien beperkt de hogere overheid, om sociale en economische redenen, over het algemeen de tariefaanpassingen tot de stijging der consumptieprijzen. Het gaat hier dus feitelijk om een proces van verval dat zich van de steden progressief uitstrekt naar minder belangrijke centra.

Om zoveel mogelijk aan deze toestand te verhelpen, met het behoud van het driedelig doel van het openbaar vervoer : snelheid, comfort en regelmatigheid, kan men op twee vlakken handelen : enerzijds, het rollend materieel en, anderzijds, het tracé van de spoorweglijnen en de wegenis. (...)

Dan zijn er nog de getroffen of de te treffen maatregelen met het oog op het vergemakkelijken van het verkeer van de rijkstroken voor

gemeenschappelijk vervoer in de steden.

Vooraleer dit probleem aan te snijden, wens ik te benadrukken dat, in het kader van de strijd tegen de verontreiniging, de officiële statistieken evenals de studies van de Unie de positieve bijdrage aantonen die het openbaar vervoer levert aangaande dat probleem. Dit is vanzelfsprekend wat het spoor betreft. Op het gebied van wegvervoer blijkt het dat op de spitsuren 69 auto's nodig zijn om eenzelfde aantal reizigers te vervoeren als één autobus die 90 plaatsen biedt.

Wanneer de hoeveelheid schadelijke gassen, geproduceerd door een autobustransport, teruggebracht wordt tot de eenheid «reiziger», dan bekomt men een verhouding van één tot driehonderd in vergelijking met een transport met auto's.

Alleen al om die ecologische redenen spant de hogere overheid zich in om thans het verkeer van de voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer te bevoorstellen.

In alle geval werden er reeds doeltreffende maatregelen getroffen, zowel door deze overheid als door de betrokken Maatschappijen. Zo hebben deze, enerzijds, de metro- en premetronetten in eigen bedding ontwikkeld, en werd, anderzijds, de voorrang tegenover het algemeen verkeer toegekend aan de autobussen die, in de agglomeratie, hun halte verlaten.

Om hun plaats in het verkeer te verbeteren zouden evenwel nog andere voorrechten moeten toegekend worden aan de rijkstroken voor gemeenschappelijk vervoer. Deze zijn thans ter studie bij de officiële instanties en de Unie zet trouwens alles in het werk opdat op korte termijn wettelijke maatregelen zouden getroffen worden voor het toekennen van voorrechten aan de betrokken Maatschappijen. Het gaat hier om het ter beschikking stellen van voorbehouden rijkstroken voor de openbare diensten, prioriteit te geven aan de straten waarin het gemeenschappelijk vervoer rijdt en voorrang te verlenen aan de rijkstroken voor gemeenschappelijk vervoer aan de kruispunten die uitgerust zijn met verkeerslichten. De B.V.G.S.S.V. is er inderdaad in zijn van overtuigd dat dank zij een rationeel gebruik van de beschikbare ruimte, met een zo ruim mogelijke bevoordeling van het openbaar vervoer, de betrokken Maatschappijen in de toekomst, zoals zij dit sinds hun oprichting doen, actief zullen kunnen bijdragen tot de economische ontwikkeling van het

land, mede door zich tegelijkertijd in te spannen om de kwaliteit van hun aan de reizigers geboden diensten te verbeteren.

Ter gelegenheid van het congres van de Union Internationale des Transports Publics, die dit jaar, net zoals onze Maatschappij haar 100-jarig bestaan vierde, werden er in de Eeuwfeestpaleizen op de Heizel een 25.000 m² vrijgemaakt om aan de congresdeelnemers, de pers en «het grote publiek» het openbaar vervoer van het jaar 2000 voor te stellen. In de paleizen 4,5 en 6 kon men zich een beeld vormen van wat de verschillende constructeurs voor ons in petto hebben. Alle aspecten kwamen aan bod, vanaf de kleinste deelgebieden, gaande over technische onderdelen, ramen, deuren, rolltrappen, ... tot hele vervoerssystemen. Het merendeel der exposanten mikte duidelijk op een technisch gevormd publiek, maar een aantal opzienbarende verwezenlijkingen kon tot ieders verbeelding spreken.

Zo was er de GLT, de «Guided Light Traffic», die de meesten onder ons reeds met verbazing in het televisiejournaal hebben gezien. Een huwelijk tussen tram en bus, dat zich zowel op de gewone weg als op eigen bedding met gebruik van slechts één geleidings-raail thuisvoelt. Op de weg bedient hij zich van twee kleine dieselmotoren, wat zijn snelheid beperkt tot een maximum van 55 km/u., maar eenmaal op zijn rail is hij in zijn element, worden zijn elektrische motoren geschakeld en gaat hij vlot naar 70 km/u., wat als een comfortabele snelheid overkomt.

Wat de bussen aangaat, strekte de collectie zich uit van mini via maxi, tot zelfs «jumbo» ! Deze laatste is de toekomstvisie van twee Franse autobusconstructeurs. We geraken nu stilletjes aan wel gewend aan onze gelede bussen, maar deze jumbo-projecten behelzen een dubbelgelede variëteit met een bijzonder grote capaciteit. We konden ons niet van de indruk ontdoen eens tram op luchtbanden te zien...

Dichter bij de nabije toekomst stonden de Belgische fabrikanten die op deze expositie weer eens duidelijk bewezen dat we op het gebied van het openbaar vervoer nog steeds een vooraanstaande plaats bekleden op wereldvlak. Een nieuwe lijnbus van een Belgische firma illustreerde misschien nog het best het materieel waarmee wij straks zullen rijden : een gestroomlijnde city-bus met lage vloer, brede deuren en een zijdelingse motor.

De ervaringen met onze huidige city-bus zijn blijkbaar goed meegevallen, aangezien bij dit gloednieuw model het principe van de drie deuren werd herhaald.

Opvallend bij de bussen in het algemeen, waren de voorzieningen die men trof voor de veiligheid van de bestuurder, zelfs wat betreft geweldpleging tegenover deze laatste. Soms ging men hierin zo ver de bestuurder met een soort kooi in plexiglas van de reizigers af te schermen. Laten we hopen dat deze maatregelen voor de exportmarkt voorbehouden blijven en we onze vriendschappelijke relatie met onze reizigers kunnen behouden.

Naast al dit technisch moois mocht de jubilerende N.M.V.B. natuurlijk niet ontbreken. Onze traditie werd sfeervol weergegeven door twee oude rijtuigen (8768 en 11593) in paleis 6, terwijl de toekomst, in de vorm van de nieuwe ontwaarder, op de stand van de firma Prodata, aan de wereld werd getoond. Aan de ingang van paleis 5 stond een imposante constructie, waarin het Ministerie van Verkeerswezen en P.T.T. een audio-visuele montage toonde onder de titel «Belgium on the move». België in een notedop, een kwartier lang, waarbij, zonder één minuut te vervelen, ongelooflijk veel aspecten van de Belgische realiteit aan bod kwamen, van het dagelijkse leven tot het Koningshuis, met daar tussenin de verschillende vormen «waarin een klein land groot kan zijn». Dit werd weergegeven via de diverse producten waarvoor we in de wereld befaamd zijn : diamant, pralines, bier, en natuurlijk... frieten. Ook onze goede naam op het gebied van het openbaar vervoer werd stevig in de verf gezet, met de nadruk op onze eigenste Maatschappij ter gelegenheid van haar 100-jarig bestaan.

Het geheel werd geprojecteerd op een groot scherm dat boven de hoofden van het publiek de hele omtrek doorliep. Zowel esthetisch als technisch getuigde de hele presentatie van een sterk staaltje vakkennis vanwege de samensteller. Muziek en beeld zorgden voor een ware belevenis. De sfeerschepping ging zelfs zo ver dat tot ieders verbazing, samen met het tonen van prachtige dia's over kinderen, er ineens een massa zeepbellen over de hoofden van de toeschouwers neerkwam. Na de voorstelling kon men van ieders gelaat aflezen welk een diepe indruk zij nagelaten had. Velen gingen zelfs later het geheel nog eens voor een tweede maal bewonderen.

VERLEDEN EN TOEKOMST TE BOKRIJK

Officiële opening

De erg stemmige tentoonstelling, ter gelegenheid van 100 jaar N.M.V.B., werd op 7 mei II. geopend binnen het historisch kader van het Provinciaal Domein Bokrijk in Limburg. Op het mooie grasperk langs de Koetsweg, in de nabijheid van het kasteel, werd een spoorlijn gelegd van bijna 100 meter waar 4 tramrijtuigen opgesteld werden met enkele goederen- en personenwagens. Parallel hiermee werden 5 typen van autobussen, plus een info-bus en een tot tentoonstellingsruimte omgebouwde standaardbus, opgesteld. Het geheel biedt een mooi overzicht van de werking en het materieel van de N.M.V.B. doorheen de voorbije 100 jaar, zonder daarbij de actualiteit en de nabije toekomst te vergeten. Ons jubileumembleem, opgebouwd uit bloemen en verzorgd door een busschauffeur, zorgt daarbij voor een geurige en kleurige noot.

De dag van de opening was een eindpunt voor het vele harde werk dat onze agenten aan deze tentoonstelling besteed hadden. De h. Vandermeulen, gouverneur, verwelkomde de gasten, waaronder de h. Bertels, kabinetschef van de h. De Croo, Minister van Verkeerswezen en P.T.T., en de h. Timmerman, beheerder van de N.M.V.B. De h. Peeters, gewestelijk directeur, stelde de directeurs van de N.M.V.B. voor aan de leden van de Bestendige Deputatie. Ook de h. Van Wesemael, directeur, die zich voor deze tentoonstelling bijzonder inzette, ontbrak niet op het appel.

Zowel de h. Bertels als de h. Timmerman wezen in hun toespraken op de bijzondere rol die de N.M.V.B. gespeeld heeft in en voor de provincie Limburg. Een rol die we gerust fundamenteel mogen noemen in deze provincie met haar uitgesproken landelijk karakter. Samen met dit rijke verleden vroeg de h. Timmerman ook aandacht voor de toekomst, op de tentoonstelling weergegeven met ons alernieuwste materieel, waaronder de nieuwe ontwaarder. Hij stelde dan ook dat deze tentoonstelling niet gezien kan worden als een «Bokrijk» van de Buurtspoorwegen.

Na de officiële opening volgde een receptie, aangeboden door de leden van de Bestendige Deputatie, in de stijlvolle bovenzalen van het kasteel.

Weekend voor het personeel

Dat deze tentoonstelling heel wat succes te wachten staat, werd reeds bewezen het eerste weekend na de opening.

De Groep Limburg organiseerde nl. op 11 en 12 mei een groots weekend te Bokrijk voor haar personeel. Een gelegenheid die enkele honderden agenten met hun familie richting Bokrijk deed trekken. Het werden dan ook twee dagen in opperste feeststemming, waarbij de N.M.V.B.-Limburg als één grote familie overkwam. Men had heel wat voorzien om het deze mensen naar de zin te maken. Ze werden onthaald door enkele vrijwilligers van de personeels- en controlediensten die hun een herkenningsteken overhandigden: voor de personeelsleden was dit een naambadge en voor de familieleden een N.M.V.B.-zelfklever. Deze twee gaven tevens gratis toegang tot het openluchtmuseum, waar een zoektocht was georganiseerd. Ook aan de kinderen was gedacht met poppenspelvertoningen en een ballonnenwedstrijd op zondag. Diezelfde dag werd opgeluisterd met het optreden van de vaandelzwaaiers van Genk, die bij deze gelegenheid meerdere N.M.V.B.-vlaggen gebruikten. Voor de regie hiervan stond een onzer chauffeurs in.

Het sportieve aspect werd vertegenwoordigd door de aankomst van de wielertoeristen van de stelplaatsen Hasselt en Maaseik op zaterdag en een (spijtig genoeg uitgeregende) voetbalwedstrijd op zondag.

Elke dag bereikte het feest zijn hoogtepunt tijdens de barbecue, uitstekend verzorgd door het eigen personeel, dat zich belangeloos inzette gedurende de twee avonden van dit weekend.

Deze tentoonstelling, die dank zij heel veel inzet van ons personeel, een miniem budget aan een maximale zeggingskracht weet te koppelen, blijft nog te bezichtigen tot 15 oktober. Gepensioneerde personeelsleden, permanent aanwezig, de tentoonstellingsbus en diamontages, staan garant voor een fijne en bovendien leerrijke uitstap, waarbij het hele Bokrijkse kader natuurlijk dadelijk meegenomen is...



groep brabant

UITREIKING VAN ERETEKENS

Op 23.3.85 had in de feestzaal te Anderlecht de plechtigheid plaats van de uitreiking der onderscheidingen in de Nationale Orden en van de burgerlijke eretekens voor 35 of 25 jaren dienst.

De h. Van de Weghe, gewestelijk directeur, verwelkomde de talrijke aanwezige jubilarissen en schetste de evolutie van de N.M.V.B. tijdens hun loopbaan. Hij wees ook op de moeilijkheden verbonden aan de huidige economische crisis en de betrachting van de Maatschappij om met beperkte middelen de best mogelijke diensten te verlenen aan het publiek.

Om te besluiten feliciteerde hij al de gedecoreerden namens de Raad van Beheer, de Heer Directeur-generaal en in zijn persoonlijke naam.

NATIONALE ORDEN

Ridder

Kroonorde

H. Hellinckx M., bewegingschef
1e kl.

Zilveren Palmen

Kroonorde

HH. Hayemal P., synd.
afgevaardigde
Bergiers F., AB-best.-ontv.
Gils A., AB-best.-ontv.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 jaren dienst

Burgerlijk Kruis 2e kl.

Mevr. Vanden Hoof G., opsteller

Burgerlijke Medaille 1e kl.

HH. Ameys R., 1e gesch. arb.
Ballinckx J., keurarbeider
Bellemans L., 1e keurarbeider
Bettens G., AB-best.-ontv.
Decoux L., AB-best.-ontv.
De Doncker J., 1e keurarbeider

De Greve L., 1e gesch. arb.
De Haen R., AB-best.-ontv.
De Saeger F., AB-best.-ontv.
Desaever A., AB-best.-ontv.
D'Handschoetter AB-best.-ontv.
Erseel G., 1e gesch. arb.
Heukem M., 1e keurarb.
Jacquemijn R., AB-best.-ontv.
Pannus J., 1e keurarb.
Prairie M., 1e keurarb.
Raes F., AB-best.-ontv.
Tiels R., gesp. arb.
Van Brussel A., 1e keurarb.
Van den Hoeck W., 1e keurarb.
Van der Meersch K., gesch. arb.
Van der Slach F., 1e gesch. arb.
Van Humbeek H., ontvanger
Van Tieghem R., brigadier
Verbeken R., AB-best.-ontv.
Wante J., AB-best.-ontv.

25 jaren dienst

Burgerlijke Medaille 1e kl.

HH. Renders K., inspect. Bew.
Marginet J., monitor
Janssens J., onderbureaucheef
Goossens L., bewegingschef
2e kl.

Burgerlijke Medaille 2e kl.

HH. Baccus R., AB-best.-ontv.
Bamps G., AB-best.-ontv.
Bohyn W., gew. arb.
Borremans R., AB-best.-ontv.
Cosijns V., 1e keurarb.
Decancq J., AB-best.-ontv.
De Geyter F., AB-best.-ontv.
De Saeger K., AB-best.-ontv.
Devalkeneer M., AB-best.-ontv.
De Vits J.-B., AB-best.-ontv.
D'Hoe F., 1e keurarb.
Drijberg M., AB-best.-ontv.
Ernaelsteen M., AB-best.-ontv.
Fieremans R., brigadier

Giroulle R., AB-best.-ontv.
Handschutter W., AB-best.-ontv.
Hennaut J., AB-best.-ontv.
Malfait M., AB-best.-ontv.
Mathy W., AB-best.-ontv.
Meert A., AB-best.-ontv.
Niels M., keurarb.
Pauwels R., brigadier
Rossaert T., brigadier
Rossillon J., AB-best.-ontv.
Sevenans R., AB-best.-ontv.
Speltens E., keurarb.
Spreutels L., AB-best.-ontv.
Stas M., AB-best.-ontv.
Stevens J., AB-best.-ontv.
Stockmans C., AB-best.-ontv.
Vancauwenbergh H., AB-best.-ontv.
Vanden Berghen W., AB-best.-ontv.
Vanderheyden H., AB-best.-ontv.
Van der Voorde L., AB-best.-ontv.
Vastenavondt L., 1e keurarb.
Verelst F., AB-best.-ontv.
Verlaine L., AB-best.-ontv.
Vermaelen J., AB-best.-ontv.



groep brabant

8000

dagen zonder ongeval - ploeg n° 21 werkplaats kuregem

Sinds meer dan 30 jaar richt de N.M.V.B. veiligheidswedstrijden in. Dit initiatief heeft thans geleid tot het uitzonderlijke en ongeëvenaarde feit, waarbij een ploeg van de centrale werkplaats van Brussel, nl. ploeg nr. 21, de 8.000 dagen bereikte.

Dit betekent dat er in deze ploeg geen enkel ongeval met zelfs maar één dag werkverlet genoteerd werd sinds december 1962. Een absoluut record nooit eerder bereikt door een technische ploeg bij de N.M.V.B. Dit uniek wapenfeit werd gevierd op 11.5.1985

In zijn openingstoespraak schreef de h. Vanhove, veiligheidschef van de Groep Brabant, deze uitmuntende prestatie onder meer toe aan de veel betere collectieve en individuele beschermingsmiddelen en vooral aan het steeds beter wordend spontaan gebruik van deze voorzieningen.

De h. Van de Weghe, gewestelijk directeur, wees er vervolgens op dat de goede veiligheids sfeer zich de laatste jaren over heel de Groep Brabant doorzet. In zijn slotwoord stelde de h. Van

Wesemael, directeur van de Algemene Dienst voor Veiligheid, met genoegen vast dat ook de jonge generatie blij geeft van een positieve veiligheidsinstelling, wat alleszins hoopgevend is voor de

toekomst. Verder wees hij op het belang van het veiligheidsbesef tot in de kern van het gezin. Met een banket gevolgd door een dansavond werd het feest besloten.



veiligheids-sensibilisatie

Vaste en stevige ladders

Zou je het in je hoofd halen uit een vliegtuig te springen zonder te weten hoe je een parachute bedient? Zeker niet!

Voor je uit het vliegtuig sprong, zou je er stellig op staan eerst een paar instructies inzake springtechniek te krijgen. En toch lopen elke dag duizenden mensen het risico op een vrije val en op een dodelijk ongeval omdat zij de meeste elementaire veiligheidsvoorschriften bij het gebruik van ladders in de wind slaan. In België hebben jaarlijks meer dan 10% van de arbeidsongevallen valpartijen met ladders als oorzaak. De meeste van die ongevallen zullen eens te meer te wijten zijn aan het feit dat de slachtoffers niet eens de meest elementaire veiligheidsvoorschriften kennen.

De meeste ongevallen met ladders kunnen voorkomen worden indien twee grondregels worden gevolgd:

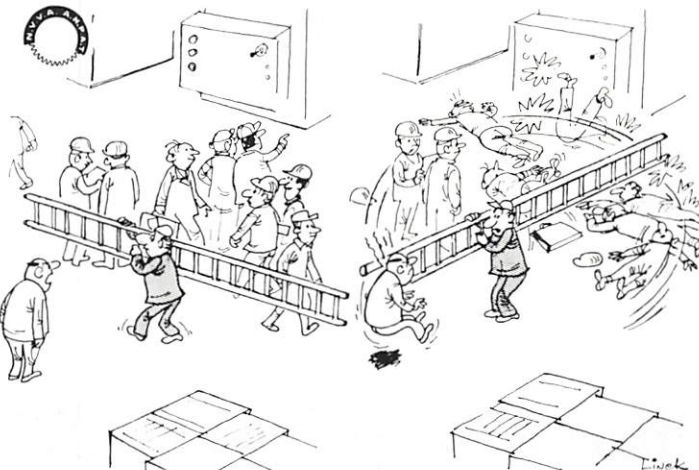
1. Zorg ervoor dat de ladder beveiligd is tegen verschuiven.
2. Zorg ervoor dat de ladder in de juiste hoek staat.

VIJF TE VOLGEN PUNTEN

Wie niet van de ladder wil vallen moet de volgende vijf regels in acht nemen:

1. Kies de geschikte ladder voor het uit te voeren werk

- Vergewis je ervan dat de ladder stevig genoeg is voor het voorgenomen gebruik.



— Wel, is de ladder stevig genoeg deze keer?

Wat zei U?

- Kies een ladder die lang genoeg is om in comfortabele omstandigheden te kunnen werken.

- Vermijd metalen ladders wanneer ze in aanraking kunnen komen met de elektriciteitsleiding. Vergeet niet dat metaal geleidend is.

2. Kijk de ladder vóór gebruik na

- Let op losse of beschadigde sporten, treden, bomen of beugels.
- Herstel of vervang losse of missende schroeven, bouten, beugels en ander beslag.
- Vergewis je ervan dat de trapladder een spreidklem heeft die vastklikt.
- Vergewis je ervan dat rechte ladders voorzien zijn van veiligheidspoten.
- Gebruik nooit een «defekte ladder».

3. Stel de ladder met zorg

- Bij gebruik van een ladder in een verkeerszone, moet er een omheining of hekken geplaatst worden om onverhoedse botsingen te voorkomen. Vergrendel elke deur die zich in de onmiddellijke nabijheid bevindt en die opendraait naar de ladder toe.
- Houd de ruimte rondom de ladderbasis vrij.
- Voorkom kantelen door de ladderbasis op een vast, stevig oppervlak te plaatsen.
- Trapladders moeten volledig gespreid worden, met vastgeklikte spreidklem.

- Plaats een rechte ladder in de verhouding 4/1. Dat betekent dat de basis circa 25 cm van de muur of van het verticale steunvlak moet staan voor elke meter ladderlengte tot aan het steunpunt.
- Wanneer je een ladder gebruikt om op een dak of platform te kruipen, zorg er dan voor dat ze ten minste 1 m boven de dakrand uitsteekt.

- Om wegschuiven te voorkomen, bind je een rechte ladder zo dicht mogelijk bij het steunpunt vast.

- Laat nooit een ladder op een onstabiel steunvlak rusten.

4. Wees voorzichtig bij het op- en afklimmen

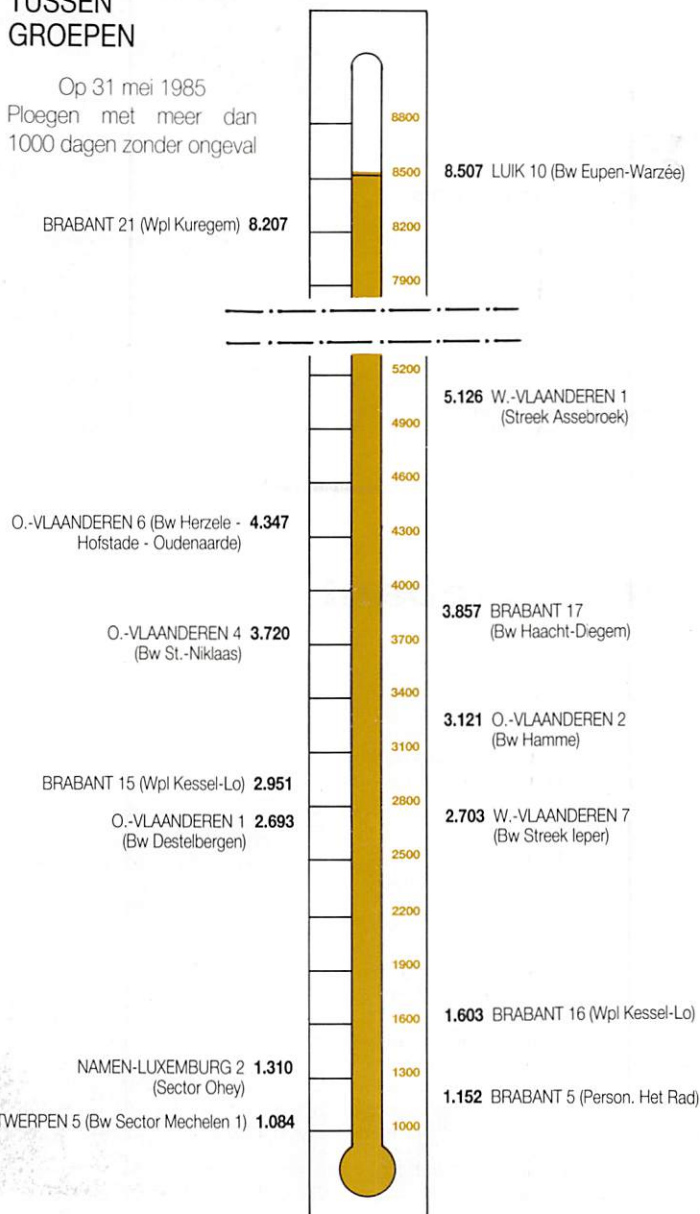
- Hou het gezicht steeds naar de ladder gericht en grijp de ladder met beide handen.
- Als je gereedschap nodig hebt, draag dat dan in een gereedschapszak of gebruik een touw om het gereedschap op te halen en neer te laten.
- Vermijd elk slipgevaar. Kijk de sporten en je schoenzolen na op de afwezigheid van glibberige stoffen.

5. Gebruik je gezond verstand wanneer je op een ladder werkt

- Hou je in alle omstandigheden tenminste met één hand vast.
- Reik of leun nooit te ver over. Om je evenwicht te verzekeren, moet je ervoor zorgen dat de gesp van je broekriem zich steeds tussen de ladderbomen bevindt.
- Klim nooit hoger dan de voorlaatste trede bij een trapladder en de op drie na laatste sport bij een rechte ladder.

VEILIGHEIDSWEDSTRIJD TUSSEN GROEPEN

Op 31 mei 1985
Ploegen met meer dan
1000 dagen zonder ongeval



UITREIKING VAN ERETEKENS

Op 11 mei 1985 had de plechtige uitreiking plaats van de onderscheidingen in de Nationale Orden en van de burgerlijke eretekens voor 35 en 25 jaar dienst. Ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van onze Maatschappij en het feestweekend voor het personeel in het domein van Bokrijk, ging de plechtigheid door in dit domein. Gewestelijk directeur Peeters heette de aanwezigen van harte welkom en zette de gevierden in de bloemen voor hun lange loopbaan, tijdens dewelke zij hun werk steeds plichtsgetrouw hebben gedaan. Hun talrijke opkomst bewijst dat er een grote waarde wordt gehecht aan het ontvangen van een ereteken. Het is een sym-

bool van dankbaarheid vanwege de gemeenschap voor de diensten die de gedecoreerden haar tot op heden bewezen hebben. De h. Peeters schetste een beeld van wat er 100 jaar geleden moet zijn gebeurd toen dorpjes, zoals ze nu te zien zijn in het openluchtmuseum, door de tram met de steden werden verbonden.

Velen van de gevierden hebben nog de evolutie meegemaakt van de oude stoomtram tot de allernieuwste autobus en hebben dus duidelijk kunnen vaststellen dat de Maatschappij, ondanks haar 100 jaar, jong blijft. Zij heeft haar kracht niet verloren en heeft nog steeds de mogelijkheid om de economie op peil te helpen houden.

In zijn woord van dank betrof de h. Peeters ook de gezinnen van de gedecoreerden en wees op de nauwe, haast familiale band die er na verloop van tijd onder de personeelsleden ontstaat. Hij feliciteerde de gedecoreerden namens de Raad van Beheer, de Heer Directeur-generaal en de leden van de Directie, aanwezig op de plechtigheid.

Na de uitreiking van de eretekens en diploma's volgde een gezellig samenzijn dat opgeluisterd werd door een kapel.

NATIONALE ORDEN

Ridder

Kroonorde

H. Palmans V., boekhouder 2e kl.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 jaren dienst

Burgerlijk Kruis 2e kl.

H. Geurts P., 1e controleur

Burgerlijke Medaille 1e kl.

HH. Ramaekers R., AB-best.-ontv.
Kelchtermans H., ontvanger
Gilissen M., AB-best.
Crijns J., AB-best.-ontv.
Lambrichts L., brigadier
Witters G., AB-best.-ontv.

25 jaren dienst

Burgerlijke Medaille 1e kl.

HH. Hamal J., dienstchef 2e kl.
Holtappels F., 1e exploitatieklerk
Vandevoort R., 1e controleur

Burgerlijke Medaille 2e kl.

HH. Bosch H., AB-best.-ontv.
Roosen H., AB-best.-ontv.
Bleus M., AB-best.-ontv.
Bottelbergs G., AB-best.-ontv.
Deferm M., AB-best.-ontv.
Hoste L., AB-best.-ontv.
Valkenborgh J., AB-best.-ontv.
Geboers P., AB-best.-ontv.
Wauteraerts A., AB-best.-ontv.
Gorreux F., AB-best.-ontv.
Joris O., AB-best.-ontv.
Beckers L., AB-best.-ontv.
Bervoets E., AB-best.-ontv.
Hoeyberghs M., AB-best.-ontv.
Nuyts J., AB-best.-ontv.
Steurs K., AB-best.-ontv.
Van Bael L., AB-best.-ontv.
Verlinden F., AB-best.-ontv.
Vandeweyer R., 1e keurarb.
Vanspauwen P., 1e gesch. arb.
Dupae G., gew. arb.
Gevers J., gew. arb.
Borgers J., AB-best.-ontv.
Stevens H., AB-best.-ontv.
Duelen E., AB-best.-ontv.
Claesen J., brigadier
Bleus G., AB-best.-ontv.
Peeters M., AB-best.-ontv.
Lathouwers A., AB-best.-ontv.
Herremans L., 1e gesch. arb.
Ramaekers M., AB-best.-ontv.



80 jaar grottentram

Dit jaar vieren wij het eeuwfeest van de N.M.V.B., maar weet u dat 1985 nog een andere verjaardag betekent voor de Buurtspoorwegen, nl. deze van de schilderachtige lijn tussen Han-sur-Lesse en de Grotten van Han ?

Inderdaad, 80 jaar geleden, op 8 juli 1905 om precies te zijn, werd het Koninklijk Besluit uitgevaardigd dat de concessie van deze lijn aan de Buurtspoorwegen toekende ; de effectieve exploitatie startte op 1 juni van het volgende jaar.

De bediening van de Grotten van Han sloot oorspronkelijk aan op de grote lijn Rochefort - Wellin (14,4 km), waar de stel- en werkplaats van de lijnen van de Groep Wellin, die nog twee andere belangrijke lijnen telde, gelegen was. Dit waren de lijnen Grupont-Wellin (13,8 km) en Wellin-Graide (25,7 km).

Het is met belangstelling dat men de brochure zal lezen die Marc Hélin schreef over de lijn van Han, laatste buurtspoorweglijn in de Ardennen ; dit werk, dat goed gedocumenteerd is, telt 36 bladzijden (15 cm x 23 cm), 56 foto's en twee plannen, alles sepia-gekleurd, met uitzondering van drie omslagbladzijden in vierkleurendruk.

De historiek van de lijn en van haar rollend materieel wordt voorafgegaan door een korte inleiding over de N.M.V.B. en over de Groep Wellin.

Wenst u dit werkje te ontvangen, dan volstaat het 150 F te storten (portkosten inbegrepen) op rekening nr. 081-9097271-74 van Marc Hélin, 35, Champellaan, te 1640 Sint-Genesius-Rode.



SPOORTOERISME IN HENEGOUWEN

Zondag 12 mei : een ongewone drukte heerste in het metrostation «Beaux-Arts» te Charleroi. In het kader van de feestelijkheden rond het honderdjarig bestaan van de N.M.V.B. had de Groep Henegouwen twee oude stellen terug op de sporen geplaatst, waarmee ongeveer 125 personen een deel van het spoorwagennet van Charleroi en van het «Centrum» zouden doorkruisen.

Het vertreksein werd om 9 uur gegeven en de twee speciale spoorauto's met hun aanhangwagens brachten de deelnemers eerst naar het kasteel van Trazegnies via tramlijn 41.

De Heren van Trazegnies raakten bekend in de XII-de eeuw, met name Gilles de Trazegnies die de Heilige Lodewijk vergezelde op zijn kruistocht, en die in 1250 opbevelhebber van Frankrijk werd.

Van hun woonst, die tot in de XVI-de eeuw een versterkt kasteel was, blijven nog enkel de grondvesten over : Hendrik II, Koning van Frankrijk, plunderde het kasteel in 1554, en stak het in brand. Onmiddellijk heropgebouwd, werd het nogmaals vernield en weder opgebouwd onder Lodewijk XIII.

Een gewelf bekrond met torentjes, herinnerend aan een ophaalbrug, geeft toegang tot het kasteel. De voorgevel is in renaissancestijl opgebouwd. Eerst erfgoed, dan leengoed, nog later markgraaf-

schap in 1614, wordt het huidige kasteel sinds 1926 beschermd door de «Amis du Château de Trazegnies», die zich veel inspanningen getroosten om het te conserveren en te restaureren.

's Namiddags bewonderden de opgetogen reizigers het grote park en de prachtige verzamelingen van het kasteel van Mariemont.



De groep organisatoren van de N.M.V.B. en de A.S.Vi., met de h. Etienne, Adj.-Eerste Ingenieur.

Het eerste kasteel van Mariemont werd in 1546 opgericht door Maria van Hongarije, zuster van Keizer Karel en Landvoogdes der Nederlanden. De Bergense architect Jacques Dubroeuq leidde de werken. Hendrik II haalde acht jaar later dit kasteel neer, zoals hij dit deed te Trazegnies.

De Aartshertogen Albrecht en

Isabella herstelden het de volgende eeuw en omringden het door een prachtig park. Halfweg de XVIII-de eeuw werd het kasteel neo-klassiek herbouwd door Karel van Lotharingen, die eveneens het Koningsplein te Brussel ontwierp. In 1794 werd het kasteel nogmaals in brand gestoken, ditmaal door de Franse revolutionairen.

De aanwezigheid van steenkool in de Mariemontse ondergrond veranderde spoedig de bestemming van deze streek. Opgekocht door rijke industriëlen, de Warocqués, werd ze het symbool van de industriële ontwikkeling in de vorige eeuw. Het kasteel werd heropgebouwd en gaf luister aan machtige recepties. De laatste telg van de

familie Warocqué, nl. Raoul, was een van de rijksten van zijn tijd. Hij wendde zijn onmetelijk fortuin aan voor de bouw van sociale uitrustingen en voor het uitbreiden van zijn belangrijke verzameling kunstvoorwerpen van overal ter wereld. Hij financierde eveneens opgravingswerken in de vallei van de Haine.

Het museum zelf werd opgericht in 1920 door een legaat van Raoul Warocqué aan de Belgische Staat. Hij had voor de eerste wereldoorlog in zijn kasteel een rijke bibliotheek, belangrijke verzamelingen klassieke antikiteiten, kunstvoorwerpen uit het Verre Oosten, porselein uit Doornik, en andere getuigen van Europese sierkunsten, evenals de vondsten van de archeologische opgravingswerken in de streek.

Het kasteel Warocqué, in een 50 ha. groot park gelegen met zeldzame boomsoorten en Belgische en Franse XIXde- en XX-eeuwse beeldhouwwerken, werd het eerste museum van Mariemont.

Vanaf 1934 begon professor Paul Faider, met de hulp van de «Cercle des Amis de Mariemont», met de vernieuwing van de voorstelling van de verzamelingen.

Na een onderbreking veroorzaakt door de dood van professor Paul Faider, in 1940, werd zijn taak in 1945 overgenomen door zijn weduwe, Mevr. Faider-Feytmans, die hem opgevolgde als directrice van het museum.

Helaas werd op 25 december 1960 het kasteel Warocqué voor de vierde keer vernield door brand ; gelukkig bleven de verzamelingen vrijwel ongedeerd.

De Regering besliste een nieuw modern gebouw op te richten, getekend door de Belgische architect Bastin Roger, om de verzamelingen onder te brengen. De werken werden aangevat in 1967 en Koningin Fabiola opende het gebouw feestelijk op 8 oktober 1975.

De voorstelling van de verzameling werd volledig herdacht : er werden twee afdelingen opgericht. De eerste met de getuigen van de grote beschavingen in Europa en Azië sinds het ontstaan van de mensheid tot heden, de tweede met verzamelingen archeologische en regionale getuigen en met Doornikse porselein.

Om de dag te besluiten, brachten de twee spoorauto's de toeristen terug naar Anderlues.

Wat het spoortoerisme betreft, melden wij u dat er een folder voorhanden is die de uitstappen met de Buurtspoorwegen in Henegouwen bevat : «Découvrons le Hainaut oriental et la région du Centre au moyen du réseau tramways de la S.N.C.V.».



1885

DECOUVRONS
LE HAINAUT ORIENTAL
ET LA REGION DU CENTRE
AU MOYEN DU RESEAU
TRAMWAYS DE LA S.N.C.V.

1885

EEN NIEUWE TRAMLIJN ELISALAAN TE NIEUWPOORT

Heden rijdt onze tram in de Albert I-laan in beide richtingen, terwijl éénrichtingsverkeer geldt voor de auto's.

Dit probleem is trouwens goed gekend door de bezoekers van ons vakantiehuis «Zonnebloem» dat zich aan de Albert I-laan bevindt.

De Elisalaan loopt parallel met de Albert I-laan met een tussenafstand van ongeveer 160 m.

De stad Nieuwpoort en het Ministerie van Openbare Werken stemden toe om de sporen aan te leggen in de Elisalaan in eigen bedding, aan de zeezijde van deze straat.

Het nieuwe tracé werd door het Ministerie van Verkeerswezen goedgekeurd.

Door deze verlegging is een grotere commerciële snelheid verzekerd en vergroot de veiligheid, mits het afsluiten van meerdere zijstraten (Ijzerstraat, Frans Smeersweg, Goethalsstraat, Benjaminstraat, Henegouwenstraat, Brabantstraat, St.-Bernardusplein West, Vlaanderenstraat en Gen. Notemanstraat).

Te Nieuwpoort-Bad zal het verkeerspatroon ongetwijfeld gewijzigd worden. De Franslaan die gelegen is tussen de Elisalaan en de Albert I-laan en ermede evenwijdig loopt, zal een drukker verkeer te verwerken krijgen evenals het kruispunt van de Lefevrestraat met de Elisalaan (zijstraat die niet afgesloten wordt). Hier zal het verkeer geconcentreerd worden en daarom wenst het Ministerie van Openbare Werken het kruispunt uit te rusten met een driekleurige signalisatie.

De twee overige zijstraten, die niet afgesloten worden, zijn De Kinderlaan, waar reeds driekleurige verkeerslichten bestaan en St.-Bernardusplein-West, waarvoor de N.M.V.B. een aanvraag heeft ingediend voor een overwegsignalisatie.

Er werd tevens aan het Ministerie van Verkeerswezen voorgesteld om een beïnvloeding van de verkeerslichten toe te laten zodat de tram praktisch altijd groen licht krijgt aan deze kruispunten (De Kinderlaan, kruispunt Elisalaan - Albert I-laan en Elisalaan - Lefevrestraat).

Er werd bij het ontwerp van de spoorlijn in de Elisalaan ook een keerlus overwogen, zodat de trams, komende van Oostende, rechtsomkeer zouden kunnen maken (ze hebben slechts 1 stuurpost). Uiteindelijk is de keuze gevallen op een lus rond ons traktieonderstation te Nieuwpoort (rode streeplijn op de plattegrond).

Haltes worden voorzien ter hoogte van de Zeelaan, de Vlaanderenstraat, de Henegouwenstraat en de Ijzerstraat.

Het aanleggen van de sporen in de Elisalaan en de opbraak in de Albert I-laan waren reeds een tijd geleden voorzien. Deze werken konden slechts worden uitgevoerd na wijziging van het lengteprofiel van de Elisalaan door het Wegenfonds.

De spoorlijn die aangelegd wordt aan de zeezijde van de Elisalaan zal bestaan uit een dubbel spoor in eigen bedding. De lengte hiervan bedraagt ongeveer 2 km.

Een luchtlijn van het kettingtype wordt voorzien, opgehangen aan centraal geplaatste palen, wat de meest economische oplossing is.

Er dient eveneens een nieuwe aansluiting voorzien te worden van de luchtlijninstallatie naar het onderstation in de Albert I-laan.

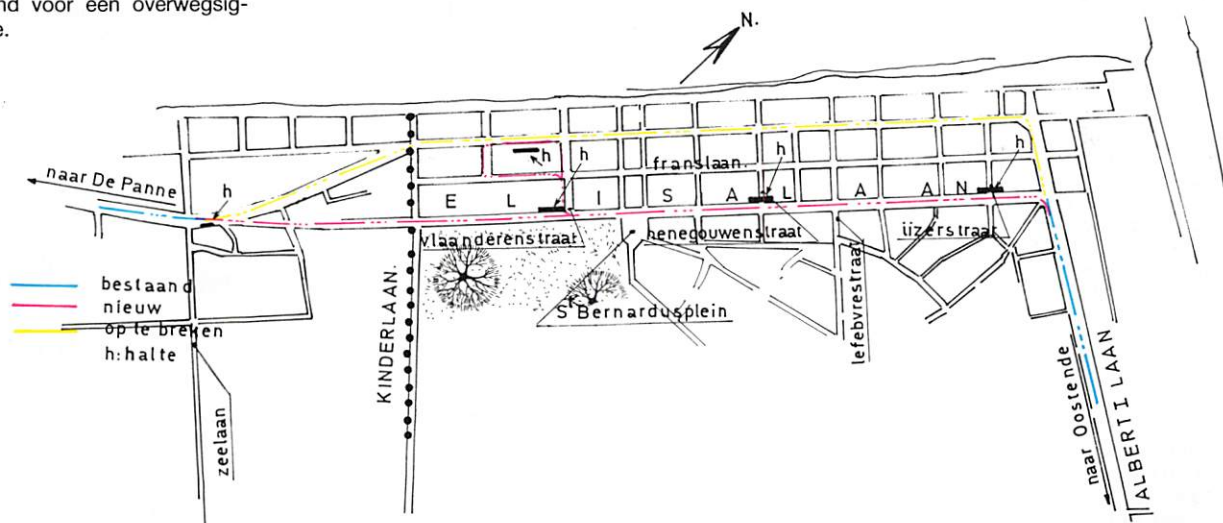
Nutsleidingen (gas, elektriciteit, telefoon, teledistributie,...), die

zich bevinden in de nieuwe spoorbedding, moeten verplaatst of aangepast worden voor de aanleg van de sporen.

De financiering van deze werken gebeurt door de Dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer (BSV) van het Ministerie van Verkeerswezen. De stad Nieuwpoort geeft een tussenkomst voor de rioleringswerken en het afsluiten en wijzigen van de zijstraten.

Het bouwen van de nieuwe luchtlijn zal beginnen als de sporen aangelegd zijn.

Nu de werken in de Elisalaan volop bezig zijn, mag men verwachten dat dit seizoen het laatste zal zijn dat onze tram nog door de Albert I-laan zal rijden. Daarna rest er ons niets anders meer te doen dan de demontage van onze installaties.



HET JAAR 1984 BIJ DE N.M.V.B.

SAMENVATTING VAN HET VERSLAG UITGEBRACHT DOOR DE RAAD VAN BEHEER

VOORWOORD

Het jaar 1984 verliep in erg moeilijke omstandigheden, te wijten aan de toegenomen budgettaire beperkingen opgelegd door het saneringsplan.

Met een zekere voldoening kunnen wij de nadruk leggen op de manier waarop de N.M.V.B. haar verplichtingen is nagekomen :

- De invoering, op 3 juni 1984, van het IC/IR-plan door de N.M.B.S., bracht voor de N.M.V.B. de verplichting met zich af ongeveer 238 afgeschafte N.M.B.S.-stations met autobussen te bedienen ; dit hield in dat de hierbij betrokken reizigers naar hun bestemming of naar een N.M.B.S.-aansluitingsstation dienden vervoerd te worden. Verder werden bepaalde bedieningslijnen van IC/IR-stations versterkt met het oog op een verbetering van de bus-trein-aansluitingen. Het totaal aantal afgelegde kilometers steeg van 173,5 miljoen, in 1983, tot 181,3 miljoen in 1984.

Inzake de eigen exploitatie door de N.M.V.B., had de invoering van het IC/IR-plan een stijging tot gevolg van het aantal in regio afgelegde kilometers die, van 109,641 miljoen km in 1983, overgaan tot 112,567 miljoen km in 1984, terwijl, tijdens dezelfde periode, het personeelsbestand van 6.833, op 31.12.1983, tot 6.608 eenheden op 31.12.1984 terugviel en aldus de produktiviteit in 1984 met 6,1 % is gestegen ten opzichte van 1983.

De verbetering van die produktiviteit komt nog meer tot uiting bij een vergelijking van de verhouding van de personeelskosten (lonen, wedden en erbij horende lasten) met het aantal in regio afgelegde kilometers van de jongste twee jaren. Hieruit blijkt duidelijk dat de aangroei van de loonkosten, van 1983 tot 1984, beperkt is gebleven tot 0,5 %, daar waar de indexatie van wedden en lonen voor dezelfde periode een verhoging bereikte van nagenoeg 6,4 %.

- Het totaalbedrag van de verbruiksgoederen is van 1.382 miljoen in 1983 (waarvan 824 miljoen voor de brandstoffen en 558 miljoen voor de andere goederen) gestegen naar 1.501 miljoen in 1984 (waarvan 936 miljoen voor de brandstoffen en 565 miljoen voor de andere goederen). Ten opzichte van de afgelegde kilometers in regio, respectievelijk doorlopen tijdens die twee jaren, bedraagt de stijging van de kostprijs van de verbruiksgoederen 5,7 % ; ze is uitsluitend te wijten aan de gemiddelde prijsverhoging met 6,8 % van de gasolie in 1984.

- De investeringen, die 443 miljoen bedroegen in 1983, kon den op 528 miljoen gehandhaafd worden voor het dienstjaar 1984, tijdens hetwelk wij een bestelling hebben geplaatst voor de levering van 50 gelede autobussen. Deze voertuigen, alsmede de 56 voertuigen van hetzelfde type die in 1981 werden aangekocht, zijn bestemd om ingezet te worden daar waar de frequenties zulks toelaten ten einde de kostprijs van het rijdend personeel te drukken en tegelijkertijd aan de reizigers een evenwaardige of betere vervoergelegenheid te bieden.

Dank zij die bijzondere inspanningen, kon het dienstjaar 1984 worden afgesloten met een batig saldo van 2,5 miljoen F.

In 1983 werd een gevoelige verbetering genoteerd van de dekingscoëfficiënt, d.w.z. van de verhouding tussen de opbrengsten en de kosten. Van 1982 tot 1983 ging die coëfficiënt van 38,22 % naar 39,22 %. Voor 1984 bereikte die coëfficiënt 38,3 %. Er dient evenwel de nadruk op gelegd te worden dat de tijdens het dienstjaar 1984 geregistreerde achteruitgang toe te schrijven is aan de IC/IR-bedieningen, dewelke slechts een gering aantal reizigers vervoeren waarvan de verplaatsingen praktisch uitsluitend tijdens de piekuren plaatsvinden.

Het aantal vervoerde reizigers is van 275,9 miljoen in 1983 teruggelopen tot 268,9 miljoen in 1984, hetgeen neerkomt op een vermindering met 2,55 %.

Uit de hierboven geciteerde cijfers blijkt duidelijk aan welke moeilijkheden de N.M.V.B. het hoofd heeft moeten bieden : eensdeels, de achteruitgang van het aantal reizigers, vooreerst toe te schrijven aan een algemene vermindering van de activiteit van de bevolking en, dienvolgens, van hun verplaatsingen, en anderdeels aan de voortdurende kostenstijging van de bezoldigingen en van de verbruiksgoederen.

Uit een door ons gevoerde enquête is gebleken dat 75 % van de bevolking nooit gebruik maakt van het secundair openbaar vervoer, wat betekent dat wij een aanzienlijk aantal potentiële reizigers voor onze diensten zouden moeten weten te winnen.

In 1984 hebben wij een commerciaal plan opgesteld, waarvan de hoofdlijnen reeds werden geschetst in het verslag over het dienstjaar 1983, met het doel ons net te hervormen ten einde het aan te passen aan de behoeften van de bestaande en van de potentiële cliënteel. Dit plan omvat in hoofdzaak drie werkings-sferen :

- Het net dient herzien te worden om in grotere mate te beantwoorden aan de noden van de cliënteel en tevens betere bedieningen ter beschikking te stellen.

- Onze tarieven worden in grote lijnen door de hogere overheid vastgelegd (gemiddelde verhoging met 6,6 % in 1984). Binnen de algemene structuur, beschikken wij evenwel over de mogelijkheid onder bepaalde voorwaarden voordeliger vervoerbewijzen ter beschikking te stellen van de reizigers, zodanig dat, in principe, meer klanten worden aangetrokken.

- Behoudens de 56 gelede autobussen, is ons autobussenpark hoofdzakelijk samengesteld uit «Standaard»-autobussen met 90 plaatsen. Alhoewel dat type van voertuig meestal volstaat, valt het soms te duur uit omdat zijn capaciteit ofwel te klein is, zodanig dat de gelede autobus moet ingezet worden, ofwel te groot, zodat het opportuun is het gebruik van een kleiner voertuig te overwegen. Een test, die sedert december 1983 in Limburg («buurtbus») aan de gang is, levert het bewijs dat een dergelijke exploitatiewijze in bepaalde gevallen kan interessant zijn.

In het verslag over het dienstjaar 1983 hebben wij gewag gemaakt van de mogelijkheid om R.V.A.-stagiairs aan te werven met het oog op de realisatie van dat commercieel plan. De werwing is gestart in juli 1984 en op heden zijn 65 personeelsleden belast met het verzamelen van de nodige gegevens (tellingen) voor de realisatie van de programma's, voorzien in het raam van dit plan, waarvan wij in 1985 de eerste praktische resultaten verwachten.

EXPLOITATIE

SPOORLIJNEN

Op 31 december 1984 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd werden 170 km 938.

Al die lijnen, met een spoorwijdte van 1 m, hebben elektrische tractie en zijn uitsluitend bestemd voor het reizigersvervoer.

In vergelijking met het vorige dienstjaar verminderde de lengte van het spoorlijnnet met 14 km 634, ten gevolge van de afschaffing van de verbindingen :

- 1) Anderlues, Jonction - Thuin, Ville Basse (8 km 684) ;
- 2) Marchienne, route de Mons - Courcelles, place des Trioux (5 km 950).

WEGDIENSTEN

1. Geregeld vervoer

Op 31 december 1984 werden 18.459 km geregeld vervoer rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd.

Het geregeld vervoer geëxploiteerd door verhuurders omvat op dezelfde datum 10.555 km.

2) Bijzondere vormen van geregeld vervoer

De kilometerlengte, op 31 december 1984, van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, d.w.z. van de autobusdiensten ingericht ten behoeve van welbepaalde categorieën reizigers, wordt als volgt gedetailleerd :

exploitatie in eigen beheer	12.585
exploitatie door verhuurders	118.671
totaal	131.256

AANTAL VERVOERDE REIZIGERS PER TRACTIESTELSEL

Elektrische diensten	11.901.000
Spoorautodiensten	281.000
Autobusdiensten :	
in eigen beheer	177.666.000
derden	79.054.000
Alle diensten samen	268.902.000

EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER

Het aantal vervoerde reizigers kende opnieuw een achteruitgang met 2,55 %.

Wat betreft de gewone reizigers, werd een vermindering met 4,5 % genoteerd en de gewone en de sociale abonnementen liepen respectievelijk met 3,82 % en 1,92 % terug, terwijl het aantal schoolabonnementen daarentegen licht verhoogde met 0,77 %.

PERSONEEL

EFFECTIEF

Tussen 1 januari en 31 december 1984 werd de personeelssterkte van 6.833 tot 6.715 eenheden teruggebracht, zegge een vermindering met 118 eenheden.

Uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten

Bezoldigingen	3.902.601.653 F
Wettelijke sociale lasten (R.S.Z.)	1.730.279.842 F
Andere wettelijke sociale lasten	266.885.572 F
Bovenwettelijke sociale lasten	668.978.792 F
Aanvullende rust- en overlevingspensioenen	440.578.242 F
Totaal	7.009.324.101 F

PSYCHOLOGISCHE PROEVEN EN BEROEPSEXAMENS

Er werd overgegaan tot de organisatie van :

- 552 psychologische examens, tegen 129 in 1983, 980 in 1982 en 2.458 in 1981 ;
- 299 beroepsexamens voor het loontrekkend personeel van de technische diensten, tegen 338 in 1983, en 707 in 1982 ;
- 607 examens voor toegang tot een graad van weddetrekken-de.

VASTE INSTALLATIES

SPOORWEGNET

Het moderniseringsprogramma van het spoorwegnet werd voortgezet.

GEBOUWEN

Diverse werken werden in 1984 voltooid ; andere werden aangevat of waren reeds in uitvoering in 1984 maar zullen pas in 1985 voltooid worden.

Bovendien werd de campagne tot het oprichten en plaatsen van wachthuisjes voor reizigers, op gang gebracht op initiatief van het Ministerie van Verkeerswezen, voortgezet.

ELEKTRISCHE TOERUSTING

Diverse werken werden voltooid of zijn in uitvoering.

ROLLEND MATERIEEL

Effectief op 31.12.1984

Vervoer over de weg

2.443 autobussen
253 andere voertuigen (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, aanhangwagens, enz.).

Vervoer per spoor

4 locomotieven
11 spoorauto's en tractoren
105 gelede motorrijtuigen
115 elektrische motorrijtuigen «reizigers»
9 elektrische motorwagens «dienst»
1 controledraisine
1 ballastanstamper
1 motorrijtuig voor het onderzoeken van de bovenleiding
48 bijwagens
61 wagens van diverse aard

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1985

Vervoer over de weg

Volgens de thans in uitvoering zijnde bestellingen zal navermeld materieel in de loop van het jaar 1985 in dienst gesteld worden :

14 autobussen LAG-VOLVO B 10 R - 232 C ;
prototype van de gelede autobus Van Hool AG 230.

Vervoer per spoor

Nihil.

INFORMATICA

De algemene elektronische verwerking van de dagelijkse verkeersontvangsten werd in 1984 tot stand gebracht.

Dienvolgens bestaat de mogelijkheid om de ontvangsten van de 5.000 betrokken personeelsleden te memoriseren en hun kasblad te controleren.

Het vlotter doorstromen van de geldmiddelen naar de thesaurie van de Maatschappij komt in de huidige periode van hoge intrestvoeten zeer voordelig uit.

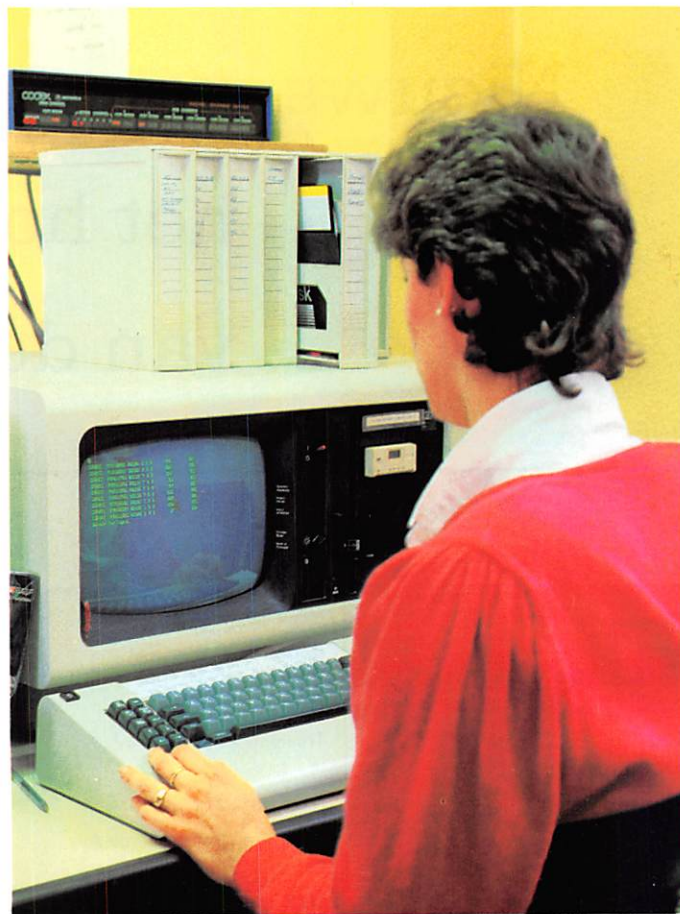
Dank zij deze toepassing kunnen, sedert het invoeren van het IC/IR-plan, nuttige gegevens ingezameld worden over de ontvangsten per lijn ; verder betekent ze een nuttige stap vooruit voor het in gebruik nemen van elektronische ontwaarders, waarvan de eerste exemplaren in de loop van 1985 in functie zullen gesteld worden.

Het installeren van terminals met beeldschermen in de gewestelijke directies laat toe de gegevens rechtstreeks door te sturen naar de centrale computer, in de plaats van naar de verouderde ponskaartleesmachines.

De volgende stap is het in gebruik nemen van terminals met beeldschermen voor het raadplegen en het verwerken van de gegevens in de gewestelijke directies en in de werkplaatsen.

De filosofie van de informatica is inderdaad in volle evolutie.

Daar waar, een tiental jaren geleden, de informatica vrijwel het monopolie was van één dienst, is het



thans een noodzaak dat deze techniek wordt verspreid.

De informaticadienst heeft tot taak als informatieopslagplaats dienstige databanken aan te leggen, herkomstig van de diverse belangrijke toepassingen van de Maatschappij, waaruit de gebruikers de gegevens kunnen putten om hun eigen programma's samen te stellen en ze via de beeldschermen verder te verwerken.

ONGEVALLEN

ONGEVALLEN IN DIENST

Het aantal ongevallen in dienst bedraagt 533, tegenover 519 in 1983.

Er deden zich 21 ongevallen met bestendige gedeeltelijke ongeschiktheid voor, tegen 15 in 1983.

ONGEVALLEN OP DE WEG VAN HET WERK

Er deden zich 51 ongevallen op de weg van het werk voor, tegenover 55 in 1983.

Er werden 4 gevallen met bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid genoteerd. Ook in 1983 werden er 4 gevallen genoteerd.

ONGEVALLEN DERDEN-SPOOR

Terwijl het aantal afgelegde kilometers verminderde met 2,5 % (4.507.079 km tegenover 4.578.795 km in 1983), werden er 781 ongevallen geregistreerd, tegenover 883 in 1983. Hieruit vloeit voort dat de frequentievoet per miljoen afgelegde kilometer van 192,9 in 1983 terugloopt tot 173,3.

Er deden zich twee dodelijke ongevallen voor (tegenover 5 in 1982 en 4 in 1983).

ONGEVALLEN DERDEN-WEG

Terwijl het aantal afgelegde kilometers vermeerde met 2,9 % (108.024.813 km tegenover 105.029.267 km in 1983), werden er 4.256 ongevallen geregistreerd, tegenover 4.152 in 1983, zegge een aangroei met 2,5 %. Hieruit vloeit voort dat de frequentievoet per miljoen afgelegde kilometer van 39,5 in 1983 terugloopt tot 39,4.

Er werden 8 dodelijke ongevallen geteld (tegenover 6 in 1982 en 8 in 1983).

Nieuws van het hoofdbestuur en van de exploitatiegroepen



AANWERVINGEN

HOOFDBESTUUR

Briot M., ingenieur
Nihant P., ingenieur
Gustin P., opsteller

ANTWERPEN

De Spiegeleer B., klerk

WEST-VLAANDEREN

De Wulf G., onderhoudselekr.



MUTATIES

HENEGOUWEN

Bada N., opsteller
Denis J., onderhoudselekr.



HUWELIJKEN

HOOFDBESTUUR

Van Hecke M. en Vindevogel K.

ANTWERPEN

De Schutter M. en Geerts M.
Van Hoof A. en Van Uffelen M.
Poelmans E. en Bollansee L.

HENEGOUWEN

Godart W. en Simon M.
Cuvelier J.-P. en Folie M.-C.
Urbain J. en Cobo A.
Laloyaux M. en Bibi L.
Tresignies J. en Rigole A.

NAMEN-LUXEMBURG

Jean M. en Debaucheroir A.

LUIK

Delmartino E. en Pangiarella B.
Wathiong J.-L. en Scarna C.
Parente M. en Martini A.

BRABANT

De Ville E. en Biccai P.
Speters M. en Bavencoffe C.
Leuckx L. en Segers D.
Eemans L. en Pauwels M.

WEST-VLAANDEREN

Coopman R. en Seru R.



GEBOORTEN

ANTWERPEN

Joris bij Beersmans C. (Kapellen)
Nena bij Schaerlaeken B. (Kapelle-
op-den-Bos)
Koen bij Serrien F. (Rumst)
Peter bij Noelants D. (Halle)
Thia bij De Graaf H. (Schoten)
Ben bij Neys R. (Kalmthout)
Lander bij Janssens M. (Westmalle)
Christof bij Nevelsteen (Meerhout)

OOST-VLAANDEREN

Dieter bij Desmet S. (Destelbergen)
Jamie bij Van den Broecke R.
(Berlare)

HENEGOUWEN

Lydie bij Blondeau C. (La Bouverie)
Benoit bij Basselier E. (Epinois)

Fabrice bij Piret B. (Goutroux)
Samuel bij Ceuterick G. (Mont-
Marchienne)
Isabelle bij Gilson M. (Ransart)
Aurelie bij Faucon J.-L. (Jemappes)
John bij Tordeurs J. (Marchienne)
Julien bij Marcoux F. (Leers-et-
Fosteau)
Laetitia bij Vostier D. (Jamioulx)
Dany bij Godfroid C. (Monceau-
Sambre)
Wendy bij Tournay L. (Anderlues)
Elisabeth bij Jaradin M. (Nijvel)

NAMEN-LUXEMBURG

Aurelien bij Cambier P. (Spy)
Céline bij Desseille F. (Marche)
Nicolas bij Lockman F. (La Roche)
Alexandrine bij Lemoine J. (Namen)
Grégory bij Baumans G. (Baiseux)
Caroline bij Rasquin R. (Andenne)
Vincent bij Bertrand D. (Lives-sur-
Meuse)
Lionel bij Libion D. (Courrière)

LUIK

Christelle bij Britte M. (Jupille)
Thierry bij Daix G. (Ouffet)
Julie bij Joly G. (Luik)
Remy bij Steenebruggen H. (Blegny)

BRABANT

Steven bij Eembeek J. (Heverlee)
Xavier bij Martens R. (Jette)
Karen bij Goossens J.-P. (Meise)
Jurgen bij Haentjens H. (Kessel-Lo)
Kathleen bij Gosseye E. (Machelen)
Michaël bij Dupay J. (Grimbergen)
Kim bij Leuckx J. (Anderlecht)
Glenn bij Boschmans B. (Haaltert)
Lien bij Van Achter J. (Zottegem)
Nathan bij Delriviere J.-P. (Bergen)

LIMBURG

Marnick bij Roosen M. (Lummen)
Sara bij Waeytens M. (Hoeselt)

WEST-VLAANDEREN

Mathieu bij Goudeseune (Ieper)
Pieter bij Willems J. (Bissegem)
Kelly bij Deloof G. (Harelbeke)
Tine bij Devrome F. (Kortrijk)
Mike bij Peel D. (Knokke-Heist)
Annelies bij Crombez C. (Oostende)
Joke bij Roels F. (Oudenburg)



MET PENSOEN

Dienst-
jaren

HOOFDBESTUUR

Gilquin J., bureauchef	38
De Geyter A., techn. keurder	43
De Munter M., hoofdinsp.	40

ANTWERPEN

Dewel H., AB best.-ontv.	39
Nuyts J., AB best.-ontv.	37
Van Dijk E., bewegingschef 1e kl.	41
Van Looy J., bewegingschef 1e kl.	44
Willems P., AB best.-ontv.	30
Van den Brande M., AB best.-ontv.	35

OOST-VLAANDEREN

Mets E., ontvanger	23
--------------------	----

HENEGOUWEN

Cordier D., ontvanger	26
Guichart R., ontvanger	39
Lebac F., gesch. arb.	31
Marchand R., ontvanger	16
Mercy A., ontvanger	36
Mitaine H., AB best.-ontv.	40
Moriau N., gesch. arb.	32
Wayenberge M., el. gel.	34
Bolterys J., AB best.-ontv.	34
Draguet G., keurarb.	31
Van Maelsaek G., el. gel.	34
Van den Daele M., el. gel.	35
Gilquin H., el. gel.	28
Sadin R., keurarb.	30
Deroubaix O., gespec. arb.	37
Monoyer R., adj. 1e insp.	43

NAMEN-LUXEMBURG

Guyot V., AB best.-ontv.	39
Thomas L., AB best.-ontv.	37

LUIK

Mousset V., keurarb.	27
----------------------	----

BRABANT

Bottu L., techn. inspect.	40
---------------------------	----

Degand H., AB best.-ontv.	38
Jacobs J., ontvanger	32
Van der Cruys P., ontvanger	36
Verreth F., AB best.-ontv.	36
Beeckmans J.-B., AB best.-ontv.	39

LIMBURG

Fransis T., AB best.-ontv.	37
Vanham L., AB best.-ontv.	29

WEST-VLAANDEREN

't Kindt J., bew. chef 1e kl.	36
Van Eenoo A., AB best.-ontv.	20

MOOIE LOOPBANEN



H. Mitaine
Henegouwen
van 09.04.1941
tot 13.10.1980



T. Fransis
Limburg
van 24.02.1941
tot 01.02.1978



H. Dewel
Antwerpen
van 31.05.1942
tot 06.02.1981



F. Bertels
Antwerpen
van 01.12.1942
tot 01.02.1981



J. Van Looy
Antwerpen
van 01.05.1941
tot 30.04.1985



J. Nuyts
Antwerpen
van 03.02.1941
tot 01.05.1978



A. Mercy
Henegouwen
van 27.06.1941
tot 31.10.1977



STERFGEVALLEN

«Onze Buurtspoorwegen» deelt in de rouw van de families die een van hun dierbaren hebben verloren.

BEGUNSTIGDEN G.V.K.-K.U.B.-K.V.I. K.S.H.-C.A.O.

ANTWERPEN

	Leeftijd
Peiremans F., ontvanger	76
Simons, gesch. arb.	78
Vervecken J., gesch. arb.	76
Hendrickx C., el. gel.	85
Cloostermans L., gesch. arb. 1e kl.	80
Lauwers E., gesp. arb.	73
Vermeulen J., hoofdontv.	85
Bluekens K., gesch. arb.	63

OOST-VLAANDEREN

Verplaetse O., AB-best.	75
François A., gespec. arb.	72

HENEGOUWEN

Dubois G., brigadier	63
Rousseau G., AB-best.	61
Demoustier E., baanwerker	70
Blondeau J., ontv.	92
Polet T., ontv.	79
Destoop J., gesch. arb.	75

NAMEN-LUXEMBURG

Schepmans G., AB-best.-ontv.	68
Guyot R., 1e keurarb.	73

LUIK

Manard J., AB-best.-ontv.	70
---------------------------	----

BRABANT

Alsteen R., AB-best.	49
Collet F., baanwerker	91
De Vits R., 1e keurarb.	60
Arnould L., baanwerker	77
Van Droogenbroeck J., el. gel.	63
De Quick A., 1e gesch. arb.	62
Van Hoecq J., el. gel.	65
Teniers R., keurarb.	82
Bellemans L., 1e keurarb.	60

LIMBURG

Caerts L., AR-best.	88
---------------------	----

WEST-VLAANDEREN

Huys R., ontvanger	87
Theuninck N., stationschef 1e kl.	92
Maes J., AB-best.-ontv.	76

EERLIJKE DADEN

De hieronder per stelplaats vermelde personeelsleden hebben aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigd, gevonden tijdens hun dienst.

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen : Bracke Y. (988 F), Van Laecken J. (117 F + obligatiecoupons voor een waarde van 62.562 F).

HENEGOUWEN

Charleroi : Delforge R. (6.560 F + brieventas + bankkaarten), Moonen C. (geldbeugel + identiteitskaart + 2.244 F), Delhaye P. (damestas + brieventas + 600 F).

Quaregnon : Lossignol P. (brieventas + 1.509 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Florennes : Martinet R. (brieventas + 6.050 F + documenten).

LUIK

Omal : Vandevelde (brieventas + 1.000 F).

Rocourt : Lekaene (tas + 436 F).

BRABANT

Asse : De Wit P. (handtas + documenten + 800 F), Van Wassenhove W. (handtas + 116 F), Roels H. (brieventas + 3.200 F).

Dilbeek : Arijs J. (brieventas + 998 F), Wouters A. (brieventas + cheque van 50.000 F + 2.000 F).

Haacht : Aerts R. (dameshandtas + 10.027 F + cheques + documenten).

Lasne : Jaspert C. (handtas + geld + verschillende voorwerpen en documenten), Speters M. (brieventas + 2.500 F + documenten), Roelandt J. (brieventas + 750 F).

Nijvel : Roch P. (brieventas + 400 F + documenten).

Ukkel : Devogeleer R. (brieventas + 650 F + documenten).

LIMBURG

Koersel : Elsen H. (spaarboekje : 300.000 F).

Maaseik : Smeets W. (brieventas + 1.600 F).

WEST-VLAANDEREN

Assebroek : Allemeersch O. (gouden halsketting), Calleyl P. (zilveren armband + gouden armband), Haegeman G. (bankkaart + cheques), Himpe P. (documenten + 6.524 F), Slabbinck R. (brieventas + 13.000 F), De Pypere J. (documenten), Inghelbrecht J. (uurwerk).

Knokke : Lierman M. (armbanduurwerk), Van Labeke F. (brieventas + cheque van 1.500 F), Velghe J.-M. (handtas + 31.201 F + gouden ring), Vermeersch F. (brieventas + 1.900 F + 1 £), Verschaeve W. (armbanduurwerk).

Kortrijk : Deflo R. (brieventas + 1.862 F), Vandamme L. (brieventas + 1.243 F), Vandenbroucke M. (brieventas + 577 F), Balcaen J. (brieventas + 500 F).



*Tweemaandelijks tijdschrift voor het personeel van de N.M.V.B.
Redactie : Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel.
Telefoon : (02) 230.03.30 - Toestel : 335 — P.R. 000-0003227-26.
Verantwoordelijke uitgever : R. Keygnaert, Wetenschapsstraat 14 -
1040 Brussel*



Druk. Grafisch Bedrijf Schoonbaert - Brugge 2.

*Lid van de Belgische vereniging voor de bedrijfs-
pers - V.Z.W.*