

BRUGGE X

G.P.P./4/339

ONZE BUURTSPOORWEGEN

Tweemaandelijks n° 242 mei - juni '86



NIEUWS VAN HER ... EN DER

N.M.B.S.

De «Duo» kent U toch ?

Nochtans gaat het hier niet over de loterijbiljetten waarop U moet krabben om de misschien gewonnen prijs te kennen. Neen, het betreft de dubbeldektreinen die de N.M.B.S. in dienst gesteld heeft. Dit geschiedde op 1 juni laatstleden op twee lijnen van haar net : Brussel - Namen - Hoei en Brussel - Leuven - Aarschot - Hasselt.

Deze rijtuigen, type M5, kregen de toenaam «DUO». Zij bieden 142 zitplaatsen in eerste klas en 146 in tweede klas, evenals 160 staanplaatsen in beide klassen. De rokers beschikken op de bovenverdieping over een van de twee ingerichte compartimenten.

Deze rijtuigen zullen in «omkeerbare» homogene stellen rijden : de

bestuurder neemt plaats in een stuurcabine die ingericht is in het kopvoertuig zodat het niet nodig is in de eindstations te manoeuvreren.

Deze treinen worden op proef in dienst gesteld tijdens de piekuren, tussen Hoei en Brussel of Hasselt en Brussel, als heenreis 's morgens en als terugreis 's avonds.

Waarom dubbeldektreinen ?

De N.M.B.S. heeft, zoals wij trouwens, tijdens de spitsuren te kampen met een reizigerstoevloed. Hoe langer hoe meer reizigers dienen vervoerd te worden gedurende een alsmaar korter wordende tijdsspanne. Het plaatsenaanbod dient bijgevolg verhoogd. De perons verlengen is zeer moeilijk, zoniet onmogelijk op bepaalde plaatsen ; wenst men meer capaciteit te bieden dan blijft er slechts één oplossing en dat is reizigers

naar een tweede niveau verwijzen.

Voor de dienstregeling 1988 hoopt de N.M.B.S. een voldoende aantal volledige stellen in ontvangst genomen te hebben om de diensten op bepaalde lijnen te herwerken, lijnen waarvan de keuze thans nog niet precies is bepaald.

Op dit ogenblik kunnen tijdens de spitsuren drie treinen vervangen worden door twee dubbeldektreinen, wat het aantal treinstellen vermindert die in dienst gesteld moeten worden tijdens deze kritieke uren.

Herinner U wat dat betreft onze autobussen met imperiaal, onmiddellijk na Wereldoorlog II : deze autobussen werden in Engeland gekocht om het vervoer van de kompels van de Limburgse mijnen te organiseren.

N.M.V.B.-BRABANT

Sinds 1 april laatstleden heeft de gewestelijke directie te Brabant gelede autobussen in dienst gesteld op de lijn Brussel-Aalst, zonder evenwel de structuur ervan te herwerken zoals dit het geval was voor de lijn Brussel-Ninove.

Er werden slechts bepaalde versterkingsritten tijdens de spitsuren afgeschaft.

N.M.V.B.-ANTWERPEN

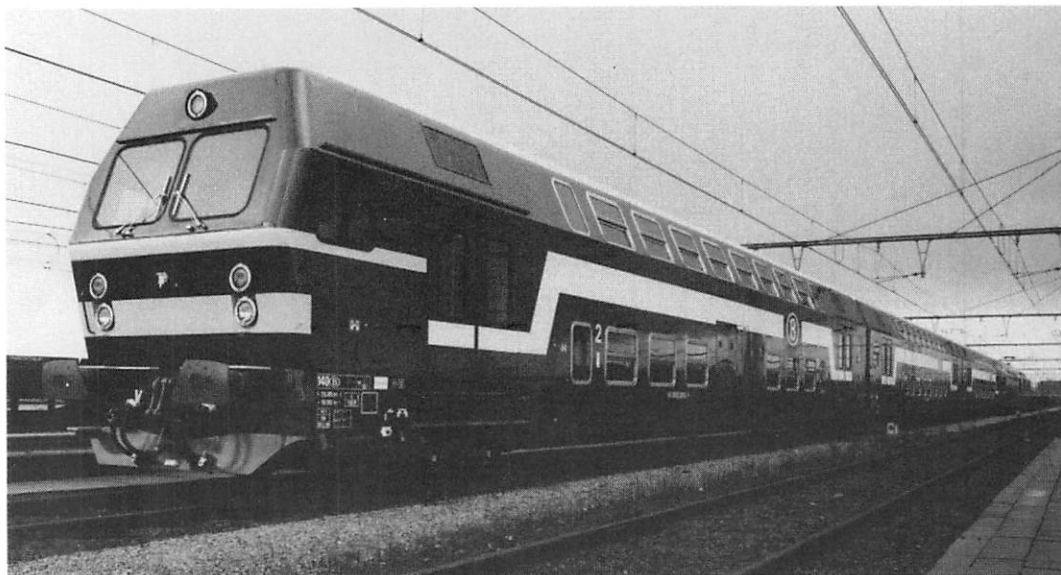
Ook te Antwerpen werden nieuwe gelede autobussen in dienst gesteld op de lijnen naar Zandvliet en Mechelen, en dit sinds 3 maart laatstleden : 3 voertuigen naar Zandvliet (lijn 77) en zes naar Mechelen (lijnen 50 en 50B).

RATP-PARIJS

Er wordt een nieuwe tramlijn voorzien voor de noordoostelijk gelegen periferie van Parijs. Deze 9 km-lange en 21 haltes tellende lijn verbindt het SNCF-station te Saint-Denis, op de lijn Brussel-Parijs, met de prefectuur van Bobigny. Deze lijn zal voor 70.000 inwoners en 35.000 arbeidsplaatsen rijden. De RATP hoopt op een reizigersaantal van 55.000. 20 gelede trams zullen tussen 5 h 30 en 24 h deze lijn bedienen.

Het concept van deze voertuigen houdt rekening met reizigers met een beperkte mobiliteit : de vloer van het voertuig werd verlaagd om een snellere instap mogelijk te maken.

Kostprijs van het project : ongeveer 3,745 miljard BF voor de infrastructuur en 1,33 miljard BF voor 20 voertuigen.



BUITENLANDSE BELANGSTELLING VOOR DE GYROBUS

Op 10 april ontvingen ingenieurs De Coster, hoofdingenieur bij onze technische studiediensten en Vervaet, gewestelijke directeur Beide Vlaanderen een Nederlandse en Zwitserse delegatie, die inlichtingen kwamen inwinnen in verband met de gyrobus, die van 1956 tot 1960 in exploitatie werd gesteld op de lijnen Merelbeke (Gent).

Zij werden met raad bijgestaan door onze oud-medewerker, de heer Casteleyn die zowat alles van de gyrobus indertijd meegemaakt heeft, en onder wiens leiding ook het voertuig G3 ter gelegenheid van het «100-jarig bestaan» opnieuw rijvaardig gemaakt werd door een tiental gepensioneerden.

De Nederlandse delegatie bestond uit kaderleden van het bedrijf

CCM, enkele constructeurs en academici, de Nederlandse Spoorwegen en het Ministerie van Economische Zaken. De Zwitserse delegatie werd geleid door Professor dr. ir. Asper van de Technische Hogeschool te Zürich. Deze bijeenkomst werd gerealiseerd door bemiddeling van de firma ACEC, onze belangrijkste leverancier van electromotoren.

Het bedrijf CCM maakt momenteel de projectstudie van een moderne gyrobus. De Technische Hogeschool van Zürich heeft een nieuw gyrowiel in kunststof ontworpen dat zelfs produktieklaar is.

Uit de gesprekken met de deelnemers is gebleken dat de productie van dergelijk voertuig in de nabije toekomst zeker gerealiseerd zal

worden, en dit dank zij de nieuwe verfijnde technieken die verrassend lage oplaadtijd opleveren. Zou dit de wedergeboorte van onze «unieke» gyrobus betekenen ?

In elk geval heeft de Nederlandse delegatie nu reeds afgesproken voor een proefrit... ditmaal met hun gyrobus !



Het was de allereerste keer dat onze kleine stelplaats in Oost-België zijn poorten opengooide om een met witte linten getooide N.M.V.B.-autobus te laten verschijnen die in zijn filmkast het huwelijkssymbool en twee voornamen voerde. Het waren de voornamen van het gevierde huwelijkspaar. Geluk en vreugde straalden van hun en van de feestelingen af.

Het was een echt N.M.V.B.-huwelijk : Lucien Janssen, die als autobuschauffeur begon in de stelplaats Eupen maakte aan boord van zijn voertuig kennis met Chantal, die dagelijks langs lijn 14 «Eupen-Aken» reisde. Zij stapten in het huwelijksbusje op 28 september 1985.

«Sie sind glücklich, und wir wünschen Ihnen das Sie es fürs Leben bleiben».

(Tekst geleverd door de gewestelijke directie te Luik, op initiatief van de vriendenkring van de N.M.V.B.-personeelsleden van Eupen).

DE GELUKSBUS !



TIJDENS HET WERK LIGT EEN ONGEVAL STEEDS OP DE LOER !

EEN DAGELIJKS RISICO

In één onzer werkhuizen was een werkman-draaier bezig met het uitdraaien van remtrommels voor de autobussen. Na het beëindigen van deze bewerkingscyclus heeft het personeelslid de binnenzijde van de remtrommel uitgeveegd met een borstel. Door de borstelharen werd een uitgedraaid metaaldeeltje weggeslingerd en kwam in het oog van de betrokkene terecht.

VERZORGING

Het slachtoffer heeft zich onmiddellijk tot de eerstehulpverlener gewend, welke de eerste zorgen toediende. Nadien werd een dokter geraadpleegd voor het toedienen van een definitieve verzorging.

CONCLUSIE

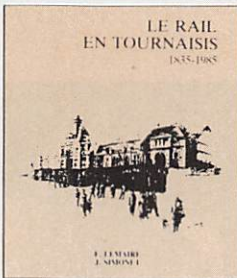
Dit personeelslid heeft, dank zij de vlugge verzorging door een hulpverlener en later door een dokter geen verder letsel opgelopen.

Hij heeft het werk normaal verder kunnen zetten en latere gevolgen zijn weggebleven. De faktor **geluk** heeft hier eveneens een grote rol gespeeld. Ondanks alles heeft het personeelslid hier een risico genomen. Een risico dat gemakkelijk te elimineren is bij dergelijke werkzaamheden.

De maatschappij stelt voor alle risico-dragende werken de nodige individuele beschermingsmiddelen ter beschikking. Het dragen van een **veiligheidsbril** zou het gevaar volledig uitgeschakeld hebben. Het personeelslid zou gespaard gebleven zijn van de lichamelijke pijn en de vrees voor verdere gevolgen. De niet geringe kosten wegens werkverlet van de getroffenene en de hulpverlener en het honorarium van de geraadpleegde dokter konden vermeden worden.

RAADGEVING

Draag bij het minste risicodragend werk de passende individuele beschermingsmiddelen. Ze worden ter beschikking gesteld om U te beveiligen.



buurt- en andere spoorwegen in Doornik 1835-1985

Tussen 28 maart en 20 april laatstleden werd te Doornik, in de Lakenhallen een grote tentoonstelling opgezet die de 150-jarige geschiedenis van het openbaar vervoer in Doornik schetste.

Naast de N.M.B.S., amateurverenigingen, de plaatselijke historische kringen en de scholen, was de N.M.V.B. eveneens waardig vertegenwoordigd met een ruime stand, die het gehele rechterdeel van de Hallen in beslag nam.

Via beeld en woord werd de N.M.V.B.-geschiedenis in het Doornikse weergegeven, en dit sinds de eerste stoomlijnen, in het begin van deze eeuw, tot de huidige gelede autobussen.

Herinner U ons nummer 239 van december 1985, waarin wij U de stad Doornik voorgesteld hebben en waarin wij in grote lijnen de geschiedenis van ons net aldaar

uiteengezet hebben.

Een audiovisuele diamontage, samengesteld door een collega, een autobusbestuurder van de stelpplaats Doornik, stelde de verschillende plaatsen voor van de streek rond Doornik, die door ons net bediend worden. Een onthaalstand bood de bezoekers gratis documentatie aan over de N.M.V.B. in het Doornikse én de kans deel te nemen aan een wedstrijd die erin bestond het aantal Almexbiljetten te raden die in een glazen fles gestopt werden.

Twee oude autobusfilms uit de vijftiger en zestiger jaren die aan de muur werden opgehangen, herinnerden er aan dat de autobussen na de tweede wereldoorlog de trams vervangen hadden.

Reproducties van toenmalige krantenknipsels lieten in ons de herinneringen herleven aan de eer-

ste buurtspoorwegjaren van ons stoomtijdperk, terwijl postkaarten beelden oproepen van het dagelijkse evenement wanneer de stoomtram de omliggende dorpen aandeed.

Tentoonstellingsvitrines toonden aan het talrijk opgekomen publiek hoe gisteren en vandaag geïnd werd: het biljettenplankje, de hoorn en het vroegere muntentoesel stonden broederlijk opgesteld naast de moderne Almex en andere Syro.

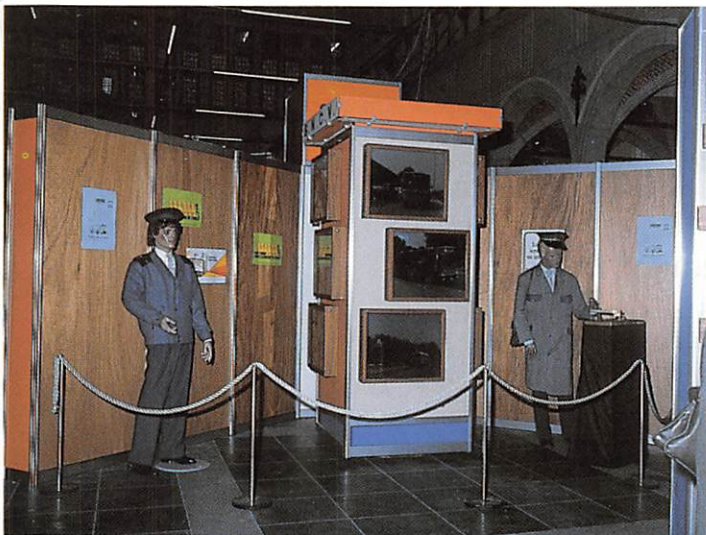
Oude dienstregelingsboekjes vertelden ons rustiger tijden. Boven deze kijkkasten evocerden kartonnen reproducties, de kenplaten van de trams ten tijde van de eerste elektrificaties in 1932-1933: de T naar Toufflers, de K naar Kain, de O naar Orcq...

Ook waren er enkele verhuurders aanwezig. Met tekst en beeld schetsten zij de geschiedenis van hun dikwijls familiale ondernemingen die gesticht werden in de jaren 1930: foto's van hun eerste autobussen en van hun huidige voertuigenpark lieten toe in één oogopslag de evolutie te ervaren die de autobusconstructie in 50 jaren heeft meegemaakt.

In een ander gedeelte van de Hallen stelde de h. Rasseneur, controleur te Doornik, een gedeelte van zijn dienstpottenverzameling ten toon: op die verzameling komen wij later nog terug.

Al bij al een zeer mooie en zeer interessante tentoonstelling die alle medewerkers eraan tot eer strekt en die de Doornikenaars aan de plaats herinnert die de N.M.V.B. sinds 1901 in hun stad inneemt.

Onze stands op de tentoonstelling te Doornik.



de n.m.v.b. op het vakantiesalon

Onze stand op het vakantiesalon.

Tussen 15 en 23 maart opende het Vakantiesalon op de Heizel haar poorten voor de naar verre horizons snakkende bezoekers.

Tussen de stands van de diverse toeristische gebieden, zowel Belgische als buitenlandse, was de N.M.V.B. zich verplicht de Belgische aantrekkelijke plekken, die langs onze lijnen liggen, voor te stellen.

In 10 zichten overvlogen wij België, van de Noordzeestranden tot in de

Ardenen, via de Kempen en Henegouwen.

Bovendien heeft onze show «Belgium on the move» er opnieuw een indrukwekkend aantal bewonderaars bijgekregen. Deze kijklustigen werden zowel overweldigd door het technisch vernuft van deze montage als door de diverse facetten van het leven in België.

De Buurtspoorwegen: een uitstekende manier om de verborgen hoekjes van ons land te ontdekken.



EERLIJKE DADEN

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

ANTWERPEN

Tjalkstraat : Van Den Eynde M. (brieventas + 3.150 F + 2 bankkaarten), Pauwels C. (handtas + 1.160 F).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen : Troch G. (545 F), Haeck J.-P. (1.117 F), De Mol D. (2.308 F), Cours R. (1.500 F).

Hofstade : Royaert J. (850 F).

Oudenaarde : Biervliet R. (1.850 F).

HENEGOUWEN

La Louvière : Grégoire L. (brieventas + 589 F), Beedle M. (damestas + 8.400 F), Glinne J.-P. (brieventas + 1.120 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Namen : Lefevre C. (handtas + 5.320 F), Lobet M. (brieventas + 1.000 F).

Malonne : Dumont D. (handtas + 674 F).

Ohey : Ligot B. (geldbeugel + 14.173 F).

LUIK

Eupen : Pohlen (brieventas + 850 F).

Rocourt : Laurent (brieventas + 850 F).

BRABANT

Nijvel : Demeyere A. (brieventas + papieren + 1.677 F), Sweert R. (brieventas + papieren + 600 F).

Dilbeek : Hellinckx F. (dameshandtas + identiteitspapieren + 13.803 F + 100 F.L.), Van Impe R. (handtas + 950 F + chequeboekje).

Haacht : Van Der Auwera A. (brieventas + 1.148 F + waardevolle papieren), Verreth G. (brieventas + 8.000 F + waardevolle papieren).

LIMBURG

Maaseik : Proesmans H. (bankkaart + 1.263 F), Schrooten W. (450 F).

Sint-Truiden : Noelanders R. (brieventas + 1.000 F).

Tongeren : Deroye J. (handtas + 4.800 F).



EN UW VAKANTIE



Daarvoor is het nog niet te laat, maar wel tijd !

Tijd waarvoor ?

Wel, om uw verblijf te reserveren in een van onze vakantiehuisen. Te Spa zal U zich welkom voelen in «Annette et Lubin», in een mooi kader vol natuurpracht.

Te Nieuwpoort zal «Zonnebloem» U in staat stellen de kilometerlange fijnzandstranden te ontdekken.

Hebt U geen inschrijvingsformulier ?

Stel U in verbinding met de Sociale Dienst op het Hoofdbestuur, Wetenschapsstraat 14 te 1040 Brussel (tel. 02/230.03.30, toestellen 332 en 333). U ontvangt dan alle nodige inlichtingen.

Gouden of diamanten huwelijksjubileum ?

Huwde U in 1926 of in 1936 ? In dat geval hebt U recht op een week verlof te Spa of te Nieuwpoort, op onze kosten, en dit tussen zaterdag 23 augustus en zaterdag 20 september (Nieuwpoort) of zondag 21 september (Spa).

Een klein briefje aan de sociale dienst met vermelding van gewenste plaats en datum en wij zorgen voor de rest.

Familiekaarten

Uw partner en uw kinderen kunnen gratis met onze bus en/of tram rijden in de provincies Luik of West-Vlaanderen, met hun familiekaart die geldig is op het net van een andere provincie : het volstaat

deze bij de beheerder van het vakantiehuis te laten valideren : het laatste vakje van de kaart wordt dan geannuleerd met een stempel «Geldig op het net van de provincie ... tot ...».

Verblijft U in een appartement te Blankenberge, richt U dan voor deze validering tot het kantoor van de boekhouding van de gewestelijke directie te Oostende, Nieuwpoortse steenweg 110 te 8400 Oostende (tel. 059/70.22.88). Huurde U een appartement te Koksijde, meldt U dan te «Zonnebloem», ons vakantiehuis te Nieuwpoort.

Een goede raad dus : laat dit laatste vakje vrij voor uw vakantie en geniet van uw verblijf in onze inrichtingen !



De gelede autobus die tijdens de persconferentie stond tentoongesteld.

BRUSSEL-NINOVE DE VERBETERINGEN VAN «DE DIENST- VERLENING AAN HET CLIËNTEEL»

In ons vorig nummer hadden wij het over onze in levering zijnde nieuwe gelede autobussen.

Welke zijn nu de voornemens van de gewestelijke directie Brabant wat die voertuigen betreft ?

De lijn Brussel-Ninove, die de oudste lijn is in deze provincie, heeft altijd al veel klanten aangetrokken : Ninove is één van de zeldzame plaatsen die binnen een straal van 30 km van Brussel liggen maar die geen rechtstreekse spoorverbinding heeft met deze hoofdstad. Het wekt derhalve geen verbazing dat een groot aantal reizigers van eindpunt naar eindpunt rijden, vermits de totaalduur van het traject (48') zeer competitief is met deze van de trein (43' met een overstap te Denderleeuw).

Gemiddeld nemen meer dan 6.000 reizigers per dag deze lijn, die de drukstgebruikte lijn is in het Brabantse.

EEN VLEUGJE GESCHIEDENIS

Deze lijn Brussel-Ninove werd in vakken opengesteld : in 1887 reed de stoomtram van Brussel naar Schepdaal, drie jaar later was Eizeringen verbonden met de hoofdstad dank zij het buurtspoorwegspoor en de tram reed uiteindelijk in 1898 Ninove binnen.

Deze lijn werd in achtereenvolgende fasen geëlektrificeerd : van Brussel naar Scheut in 1905, naar Dilbeek in 1910, naar Schepdaal in 1925 en tenslotte naar Ninove in 1933.

Het reizigersaanbod was toen al dermate toegenomen dat de N.M.V.B. enige tijd experimenteerde met het principe van trams die als gekoppelde eenheden reden waarvan de trambestuurder niet alleen zijn eigen voertuig bestuurt maar tevens het staartmotorrijtuig.



Toen de noodzaak zich deed voelen om de baan Brussel-Ninove te verbreden diende de tram tussen Eizeringen en Ninove afgeschaft ; dit gebeurde in 1968.

De spoordiensten tijdens de spitsuren bleven rijden tussen Eizeringen en Brussel, en dit tot eind 1970.

HET VROEGERE SYSTEEM

Tot op 17 maart 1986 was de structuur van de bediening van deze lijn de volgende :

Vanuit Brussel vertrokken de autobussen op de uren 20' en 50' ; tot Eizeringen was hun traject gemeenschappelijk.

Vervolgens zette de bus die Brussel verlaten had op het uur 20' zijn weg voort naar Ninove (het vroegere tramtraject) terwijl deze die Brussel uitreed op het uur 50' te Eizeringen deze weg verliet om Borchtlombeek, Strijtem, Pamel en Okegem te bedienen en tenslotte het eindpunt in Ninove te bereiken.

In de andere richting verlieten de autobussen Ninove op het uur 33' om het dorpencircuit te bedienen, en op het uur 18' volgden zij de steenweg tussen Ninove en Brussel.

Daaruit blijkt duidelijk dat de reizigers die zich naar het vak Ninove-Eizeringen begaven of er van kwamen slechts over een rit per uur konden beschikken terwijl de reizigers op het vak Eizeringen-Brussel om het half uur een bus hadden.

DE VERANDERINGEN

De nieuwe gelede autobussen rijden om het half uur langs de steenweg Brussel-Ninove : dit is de snelle basisdienst, met een vertrek op de uren 20' en 50' aan elke terminus.

Dit voor de bediening langs de baan Brussel-Ninove.

Wat de omliggende dorpen betreft, die vroeger door de autobussen vanuit Brussel op de uren 50' en vanuit Ninove op de uren 33' bediend werden, geeft een standaardautobus om de twee uren aansluiting met de snelbussen te Goudveerdegem en rijden vervolgens naar Ninove via Borchtlombeek, Strijtem, Pamel en Okegem. Bovendien werd een nieuwe bediening tot stand gebracht richting O.-L.-V.-Lombeek, en dit eveneens om de twee uren : deze dienst vertrekt ook te Goudveerdegem om opnieuw de snellijn te bereiken te Pamel-Schoonverbond.

Tijdens de spitsuren bedienen autobussen van de twee types rechtstreeks al deze lokaliteiten vanuit en naar Brussel, en dit zonder overstap te Goudveerdegem.

DE INFORMATIE AAN DE KLANTEN

Op 10 maart laatstleden heeft de h. Van de Weghe, gewestelijk directeur, een persconferentie gehouden om de journalisten op de hoogte te stellen van deze nieuwe dienstregelingsstructuur.

Folders werden gratis uitgedeeld onder de reizigers op deze lijn : deze gaven niet alleen de nieuwe dienstregelingen maar eveneens de tarifiering en de reiswegen van deze nieuwe bediening. In onze autobussen werden aanplakbiljetten aangebracht die overzichtelijk de vanaf maandag 17 maart voorziene wijzigingen aankondigden.

Aldus zal gans het Pajottenland, een zo beroemde groententuin, beter bediend worden door onze lijnen. Wij zijn er zeker van dat onze collega's van de stelplaatsen Dilbeek en Meerbeke alles in het werk zullen stellen om de tevredenheid van ons cliënteel hoog in het vaandel te voeren !



De aanwezigen bezoeken de gelede autobus.



UITREIKING VAN ERETEKENS VAN 25 & 35 JAREN DIENST - ANTWERPEN

Op 9 en 23 november 1985 vierde de groep Antwerpen feest.

Inderdaad, op die dagen werden de burgerlijke eretekens voor 25 en 35 jaren dienst, alsook de eretekens in de Nationale Orden uitgereikt tijdens een gezellige receptie, in aanwezigheid van vele genodigden.

Tijdens zijn toespraak dankte de h. Vanbrussel, gewestelijk directeur, elkeen voor de geleverde inspanningen en vroeg hij hen de ingeslagen weg te blijven bewandelen, vooral nu de toestand er niet beter is op geworden.

Daarna werd ons eeuwfeestboek «Instappen a.u.b.» en de herinneringsmedaille uitgereikt aan alle actieve autobusbestuurders.

Officier in de Orde van Leopold II

Boogaerts L., technisch inspecteur

Ridder in de Kroonorde

Block J., werkplaatsoverste
1ste kl.

Stuyck F., onderbureauchef

Burgerlijk Kruis 1ste klasse 35 jaren dienst

Van Uffel M., onderbureauchef

Burgerlijke medaille 1ste klasse 35 jaren dienst

Luyckx A., best.-ontv. AB
De Meyer L., best.-ontv. AB
Van Genechten A., best.-ontv. AB
Bogaerts L., best.-ontv. AB
Cooymans P., best.-ontv. AB
Storms J., best.-ontv. AB
Dehouwer F., best.-ontv. AB
Marnef A., best.-ontv. AB
D'Hondt J., best.-ontv. AB
Boeren J., best.-ontv. AB
Cornelis F., best.-ontv. AB
De Bleyser C., best.-ontv. AB
De Peuter C., best.-ontv. AB
Dierckx F., best.-ontv. AB
Dockx J., best.-ontv. AB
Jacobs C., best.-ontv. AB
Maes F., best.-ontv. AB

Mostmans J., best.-ontv. AB
Nuyts R., best.-ontv. AB
Smits L., best.-ontv. AB
Van den Broeck F., best.-ontv. AB
Van der Eycken F., best.-ontv. AB
Van der Eycken L., best.-ontv. AB
Van Kerckhoven L., best.-ontv. AB
Verhoeven F., best.-ontv. AB
Verhoeven L., best.-ontv. AB
Nauwelaers J., best.-ontv. AB

Burgerlijke medaille 1ste klasse 25 jaren dienst

Verhaegen A., 1ste controleur
Libert H., bewegingschef 2e kl.
Boogaerts L., techn. inspecteur
Van den Bulck A., 1ste controleur
Torfs J., controleur
Verhoeven L., controleur

Burgerlijke medaille 2de klasse 25 jaar dienst

Verbeek A., best.-ontv. AB

Van Dessel D., best.-ontv. AB
Van Nuffelen G., best.-ontv. AB
De Loose E., best.-ontv. AB
Van Looveren G., best.-ontv. AB
Keller F., best.-ontv. AB
De Borger F., best.-ontv. AB
Dons B., best.-ontv. AB
Dellafaille T., best.-ontv. AB
Broeckhoven C., best.-ontv. AB
De Keyser F., best.-ontv. AB
Claes F., best.-ontv. AB
Janssens E., best.-ontv. AB
Ceulemans M., best.-ontv. AB
Vangeel J., best.-ontv. AB
Liekens L., best.-ontv. AB
Van Dijck L., best.-ontv. AB
Marien G., best.-ontv. AB
Lombarts H., best.-ontv. AB
Walschaers J., best.-ontv. AB
Van Meensel J., best.-ontv. AB
Monden C., best.-ontv. AB
Lammers P., best.-ontv. AB
Lauwerens G., best.-ontv. AB
De Wachter A., best.-ontv. AB
Van den Broeck J., best.-ontv. AB
Feyaerts G., best.-ontv. AB
Daems J.-B., best.-ontv. AB
Van Woensel R., best.-ontv. AB

Brosens J., best.-ontv. AB
Hagemans G., best.-ontv. AB
De Nijs F., stelplaatsbrigadier
Raets A., 1ste geschoold arb.
Verhaegen E., 1ste geschoold arb.
De Beuckelaer L., best.-ontv. AB
De Noël M., best.-ontv. AB
De Witte E., best.-ontv. AB
Huysmans H., best.-ontv. AB
Van den Bogaert L., best.-ontv. AB
AB
Van der Steen H., best.-ontv. AB
Van Eycken H., best.-ontv. AB
Van Meensel V., best.-ontv. AB
Verheyen L., best.-ontv. AB
Van den Plas A., best.-ontv. AB
Van den Heuvel C., best.-ontv. AB
Ceulemans V., best.-ontv. AB
Jespers J., best.-ontv. AB
Maes R., best.-ontv. AB
Matthe J.-H., best.-ontv. AB
Ribbens A., best.-ontv. AB
Van Craenedonck L., best.-ontv. AB
AB
Van Olmen J., best.-ontv. AB
Verhoeven C., best.-ontv. AB
Woestenburg J., best.-ontv. AB

25 jaren dienst.



Nieuws van het hoofdbestuur en van de exploitatiegroepen



AANWERVINGEN

HOOFDBESTUUR

Wyers J., opsteller
Clément J., opst.-oper.-mec.

OOST-VLAANDEREN

Van Geyt D., opsteller

BRABANT

De Clercq S., meesterg. 1e kl.
Dekens E., opsteller

HENEGOUWEN

Higuet M. en Misson Y.

LUIK

Corhay J. en Fraiture L.
Gérard J.-L. en Buysmans M.

BRABANT

Hendrickx P. en Van Vooren C.

LIMBURG

Kellens B. en Kellens M.



GEBOORTEN

ANTWERPEN

Hans bij Mertens M. (Brasschaat)
Danny bij Schoeter R. (Mechelen)
Tinne bij Ossenblok E. (Wuustwezel)
Cindy bij Jacobs R. (Beerzel)
Jim bij Van Den Keybus A.
(St.-Lenaarts)
Annemie bij Van Den Brande L.
(Zandhoven)

OOST-VLAANDEREN

Nele bij Van De Velde M. (Gent)
Nicky bij Bocklandt W.
(Waasmunster)

HENEGOUWEN

Julie bij Pietquin M. (Bois d'Haine)
Céline bij Leleux D. (Anderlues)
Lionel bij Joly C. (Montignies-s-S)
Aurélien bij Andries R. (Thuillies)
Jérôme bij Menart C. (Maulde)
Benoît bij Badot (Souvret)
Cédric bij Navez B. (Lobbes)

Aurélie bij Cabanne R. (La Bouverie)

Aurélie bij Lepomme J.-P.
(Haine-St.-Pierre)

NAMEN-LUXEMBURG

Kevin bij Heirbrant J. (Namen)
Dany bij Lanuit D. (Manhay)
Thomas bij Rosière D. (Martelange)
Benjamin bij André G. (Marche en
Famenne)

LUIK

Eric bij Focan C. (Seraing)
Ingrid bij Neuville A. (Clavier)
Julien bij Lombard L. (Saint-Nicolas)
Christophe bij Van Esch P.
(Bayne-Heusay)

BRABANT

Cindy bij Dewaerseggers E.
(Geldenaken)
Michael bij Hubert M. (Brussel)
Benjamin bij Boonants D. (Nijvel)

LIMBURG

Sylvie bij Bex A. (Borgloon)
Jeoffrie bij Vrancken F. (Eigenbilzen)
Stéphanie bij Marcors A.
(Sint-Truiden)

WEST-VLAANDEREN

Brian bij Delannooye J. (Bredene)



MET PENSIOEN

HOOFDBESTUUR

Pletinckx F., klerk

Dienst-
jaren

41

ANTWERPEN

Aerts T., meestergast 1ste kl. 43

OOST-VLAANDEREN

Dekuyper R., onderbureauchef 44

HENEGOUWEN

Maton E., lokethouder 35
Van den Eynde A., best. 33
Verhoeven P., lokethouder 31
Jeumonnet G., 1ste toezichter 42
Marchand R., monitor 50
De Gandt C., baanwerker 25
Dessart J., AB bestuurder 32
Michel E., gesch. arb. 33
Druiene F., bewegingsoverste
2de klasse 41

NAMEN-LUXEMBURG

Gemine F., inspect. van de
beweging 43
Deboutte J., AB best.-ontv. 35

LUIK

Prenten P., AB best.-ontv. 29
Lamborelle S., AB best.-ontv. 33
Gaspar R., AB best.-ontv. 33

BRABANT

Van Den Broeck R., AB best.-ontv. 34
Boochmans J., 1ste gesch. arb. 34
Bergiers F., AB best.-ontv. 36
Van Muilem P., AB best.-ontv. 31
Timmermans J., AB best.-ontv. 36
Van Everbroeck A., gesch. arb. 35
Patemoster J., dienstchef
1ste klasse 42

LIMBURG

Kestens A., onderbureauchef 39

WEST-VLAANDEREN

Paesbrugge M., AB best.-ontv. 38



MUTATIES

OOST-VLAANDEREN

Dugardin G., opsteller

WEST-VLAANDEREN

De Beck, D., opsteller



HUWELIJKEN

OOST-VLAANDEREN

De Winter J. en Claerhout C.
Van De Vijver M. en Scheire C.

STERFGEVALLEN

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

Agenten in dienst

Leeftijd

ANTWERPEN

Blockx W., AB best.-ontv. 46

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

HOOFDBESTUUR

Van Looy J., gesch. toez. 65

ANTWERPEN

Vleugels B., el. best. 85
Smits P., el. best. 81
Van Den Bleeken F., ontv. 82
Michielsens J., ontvanger 77

OOST-VLAANDEREN

Fouquet V., AB best.-ontv. 79
Boussaer E., halfgesch. arb. 80
De Smedt A., AB best.-ontv. 70
D'Haene R., gesch. arb. 1ste klasse 81
Van Vlaenderen L., AB best.-ontv. 72

HENEGOUWEN

Adam G., gesch. arb. 78
Schohier M., ontvanger 81
Wantier E., toezichter 70

NAMEN-LUXEMBURG

Corbaye E., hoofdontvanger 90

LUIK

Médart F., gesch. arb. 1ste kl. 77
Simons R., brigadier 76
Debrus J., AB best.-ontv. 66
Sabatier P., AB best.-ontv. 74

BRABANT

Geys J., baanwerker 84
Van der Biest A., ontvanger 77
Van Den Bergh J.-B., ontvanger 78
Scoukens E., gesch. arb. 67
Maetens J.-B., AB best.-ontv. 70
Harmie J., el. bestuurder 81
Geeraerts J., gesch. arb. 73
Bastiaens C., ontvanger 82
Feytens J., AB best.-ontv. 63
Verhaert D., gesch. arb. 1ste kl. 84
Delang A., gesch. arb. 1ste kl. 85
Desmedt R., dienstchef 2de kl. 68
Debaut K., gesch. arb. 86

LIMBURG

Vandermeulen T., gesch. arb. 74
Boiten H., brigadier 88

WEST-VLAANDEREN

De Fraiterie F., klerk 2de kl. 76

TWEE MOOIE LOOPBANEN

Groep Antwerpen

De h. E. Bes, geselecteerd tekenaar

Op 1 september 1985 was de h. E. Bes aan de beurt om een nieuwe loopbaan aan te vatten: deze van gepensioneerde. De h. E. Bes trad in dienst van de Maatschappij op 1 september 1946 in de hoedanigheid van geschoold arbeider. In 1948 kwam hij naar het Hoofdbestuur als tekenaar. De h. E. Bes transfereerde meer dan eens tussen Brussel en Antwerpen want in 1951 kwam hij terug naar Antwerpen in de hoedanigheid van tekenaar eerste klasse, om nog-



maals naar Brussel terug te keren als geselecteerd tekenaar.

In 1981 maakte hij zijn laatste sprong terug naar Antwerpen, in de dienst Gebouwen.

De h. Bes werd zeer gewaardeerd voor zijn beroepskenis inzake bouwwerken en voor zijn kwaliteiten als collega en vriend op het werk.

Aan dit alles werd herinnerd op 30 augustus 1985, tijdens een intiem afscheidsfeestje, in aanwezigheid van een talrijke afvaardiging uit Brussel. Wij wensen hem nog vele gelukkige jaren toe.

Groep Namen-Luxemburg

De h. F. GEMINE, Inspecteur van de Beweging

Na twee jaar voor het gemeentebestuur van Seilles gewerkt te hebben, treedt de h. Florent Gemine in dienst van de Nationale Maatschappij, op 1.12.1942, in de hoedanigheid van klerk tweede klasse.

Tijdens de vijandelijkheden maakt hij deel uit van het geheime leger en zet hij zich in om meerdere personeelsleden van de Maatschappij voor deportatie te vrijwaren. Tot controleur benoemd in 1957, wordt hij chef van de



dienst betwiste zaken in 1967, monitor in 1971, chef van de dienst exploitatie in 1980 en inspecteur van de Beweging in 1983.

Zijn technische bekwaamheid, zijn opmerkelijke inzet voor het werk en zijn scherpe zin voor organisatie en verantwoordelijkheid werden door allen gewaardeerd. De hem toevertrouwde taken heeft hij steeds op voorbeeldige wijze volbracht.

Wij wensen hem toe nog lang van een gelukkige op pensioenstelling te kunnen genieten.

*Oefent U een of andere ongewone hobby uit ?
Bezit U een zeldzame of verrassende verzameling ?
Schrijf naar de redactie van «Onze Buurtspoorwegen», (Wetenschapsstraat 14 te 1040 Brussel) zeg ons wat U doet of verzamelt en misschien stellen wij uw hobby voor aan onze lezers.*

DE TERUGKEER VAN EEN BUURTSPOORWEGMOTORRIJTUIG

DE OORSPRONG VAN ONZE RIJTUIGEN

Op het einde van de tweede wereldoorlog had de N.M.V.B. voertuigen nodig met grote capaciteit, om de stads- en voorstedelijnen te bedienen.

In de V.S.A. reden sinds 1934 snelle en comfortabele rijktoigen, type PCC, die in de ogen van onze beleidsmensen geschikt bleken te zijn voor dit type van vervoer.

Om die reden bestelde de Maatschappij een prototype ervan, met het Amerikaanse rijprofiel met een breedte van 2,54 m.

Na enkele proeven op de netten van de Stedelijke vervoermaatschappijen te Brussel en te Luik, reed dit voertuig enige tijd op ons Kustnet.

De verkregen resultaten zetten de N.M.V.B. ertoe aan bij de Belgische industrie een reeks van 24 motorrijtuigen van dat type te bestellen, met de N.M.V.B.-breedte van 2,32 m : dat werden de motorrijtuigen nrs 10.395 tot 10.418, en het waren de eerste rijktoigen van dat type die in Europa gebouwd werden.

Zij werden ingezet op de lijnen te Henegouwen en op de lijn Brussel-Leuven.

ZIJ VERDWIJNEN...

Enkele problemen doken nochtans op tijdens het gebruik : hun onderhoud was delicaat en wij hadden geen ervaring met dit type van materieel.

In 1960 werd ons de gelegenheid geboden deze te verkopen en zij vertrokken naar Belgrado, hoofdstad van Joegoslavië. 25 jaren lang leverden zij aldaar uitstekende diensten. Onze Joegoslavische collega's dienden deze 35 jaar oude rijktoigen van de hand te doen bij gebrek aan onderdelen.

MAAR EEN ERVAN KOMT TERUG !

De A.S.Vi, Vereniging voor het behoud van de Buurtspoorwegen, is een dynamische tramamateuervereniging die tracht de getuigen van ons buurtspoorwegverleden in stand te houden door tussen Lobbes en Thuin oude buurtspoorwegtramstellen te laten rijden.

Toen zij eind 1983 vernamen dat de trammaatschappij te Belgrado onze vroegere voertuigen zou buiten dienst stellen, besloten de leden van deze vereniging stappen te ondernemen om één exemplaar van deze reeks terug te kopen.



De aankomst in het goederenstation van Anderlues.



De wagon wordt door een dienstmotorrijtuig op de verbindingsslijn van de stelplaats Anderlues getrokken.



Het interieur van het tramrijtuig.



Het rijtuig wordt naar de stelplaats van Anderlues geduwd.

Dank zij meerdere reizen naar Belgrado en dank zij de waardevolle hulp van de Belgische ambassade in Joegoslavië, kon in augustus 1985 het verkoopcontract getekend worden.

Eén belangrijk punt diende nog geregeld : de nodige fondsen vinden om dit voertuig te kopen en te vervoeren.

Gedurende gans 1985 werden meerdere oproepen gedaan onder de kleine groep van tram liefhebbers : meer dan één miljoen franken dienden gevonden te worden om de factuur te regelen. Vanuit de gehele wereld stroomden de giften toe : Amerikaanse liefhebbers zonden een stevige cheque op om een bij hen ontworpen rijtuig te redden.

Eind december 1985 werd de verloren zoon (tram) op een spoorwegwagon geladen, met onze stelplaats te Anderlues als bestemming, die nog een aansluiting heeft op het N.M.B.S.-net.

De lading stelde wel hoogteproblemen : alle onderdelen die boven op het dak gemonteerd waren, moesten afgebouwd worden.

EINDELIJK THUIS !

Emotie stroomde door de aderen van de ASVi-leden toen op woensdag 12 maart «hun» tram uiteindelijk zijn bestemming bereikte.

Hun ietwat gekke droom werd werkelijkheid !

Met behulp van een tussenwagon werd de spoorwegwagon naar de stelplaats te Anderlues gereden. Daar werd een staketsel uit gestapelde dwarsliggers, met een voorlopig spoor ter hoogte van de wagonvloer opgericht om de tram op het spoor van de stelplaats te laten rollen.

Een dienstmotorrijtuig werd aangevoerd en weldra waren de twee trams met een kabel verbonden. Na de wielstutten verwijderd te hebben kwam de teruggebrachte tram centimeter na centimeter en na 25 jaar terug op zijn vroegere net.

Te 16 h 15 was het afladen geschied en een spontaan applaus steeg op om al de vrijwilligers van de ASVi, die bijgedragen hadden tot de terugkeer, te danken.

EN MORGEN

Morgen zal dit rijtuig terug in zijn N.M.V.B.-livrei gestoken worden, moeten de enkele in Joegoslavië aangebrachte wijzigingen weggehaald worden en tenslotte zal een prachtig exemplaar van de know-how van onze spoorwegindustrie opnieuw op de sporen van de groep Henegouwen rijden.

EEN SCHILDERER ONDER ONS

De h. Raymond Gallez is al 31 jaar autobusbestuurder in de stelplaats te La Louvière. Maar hij is ook landschapsschilder.

Wij bezochten de tentoonstelling van zijn werken in het «Home Saint-Jacques» te Roelux.

Wat tonen zijn doeken ons ?

Voornamelijk het platteland van zijn streek : boerenerven, oude schuren, landerijen onder een zomerzon of onder een sneeuwtopij.

Ook eigen herinneringen legt hij vast : de heide rond Leopoldsborg, zijn garnizoensstad. En postkaarten bieden hem ook inspiratie : alzo ver-eeuwigde hij een gemeerd zeilbootje in een Bretonse baai.

«Wanneer een landschap mij bekoort maak ik er een

schets of een foto van en thuis haal ik mijn penselen te voorschijn en vertrouw ik het doek mijn gevoelens toe. Eerst teken ik de structuur met potlood en dan vul ik de kleuren in. Het is niet goed te lang voor de ezel te blijven staan, beter is af en toe te stoppen en dan pas weer het penseel ter hand te nemen.

Wanneer men te lang met de neus op het doek blijft staan dan verdwijnen de gewenste schakeringen».

Ter gelegenheid van de 100ste verjaardag van de N.M.V.B. heeft de h. Gallez twee akwarellen geschilderd die de evolutie van het buurtspoorwegaanwezen weergeven : achtereenvolgens verschijnen een stoomlocomotief, de eerste elektrische tram, onze oude autobussen en tenslotte de gelede auto-



De heer Gallez stelt ons zijn werken voor.

bussen.

«Ik schilder al heel lang, ik begon dit te doen toen mijn echtgenote ziek werd. Daarna heb ik mijn penselen gedurende 15 jaar weggeborgen. Een van mijn vrienden, een dierenschilder heeft mij ertoe aangezet te herbeginnen : ziehier het resultaat. Soms gebeurt het dat ik doeken verkoop, maar van som-

mige werken wil ik voor geen geld ter wereld afstand doen : de sentimentele waarde die ik ze toedraag is onvervangbaar».

Weldra gaat de h. Gallez met pensioen en zal hij zijn vrije tijd moeten weten op te vullen : geen nood, de olieverf zal geen tijd krijgen om uit te drogen.

ONTDEK DE BEKORINGEN VAN BRABANT MET ONZE STREEKBUSSEN (1)

Brussel is zowel het centrum van ons land als dat van een belangrijk N.M.V.B.-autobusnet. Een rondrit met een van onze voertuigen toont U, eens buiten de stad, charmante plaatsjes die rustiger zijn dan de Kust of de Ardennen.

In het Oosten

Vanuit het autobusstation, onder het Noordstation, rijdt U met de autobus richting Haacht of Keerbergen (lijnen BK, BH, BM ; tabel 578). Kort na het verlaten van de stad rijdt U langs de luchthaven Brussel-Nationaal en langs de luchtmachtbasis (rechterkant). Te Berg, en aan dezelfde kant, staat de kerk van Lelle, waarin U een mooie triptiek van de school van Caravaggio kan bewonderen. Verder nog, langs deze rechtlijnige baan, bereikt U Kampenhout, aantrekkelijk Brabants dorp waarvan de O.-L.-V.-kerk gebouwd werd in 1870.

Te Kampenhout-Sas verlaat U de autobus en stapt U over op deze naar Leuven (tabel 285).

Te Herent troont in het dorpscentrum de O.-L.-V.-kerk, waarvan de romaanse toren dateert uit de XIIde eeuw. De binnendecoratie is merkwaardig : schil-

derijen uit de XVIde eeuw (o.a. een Heilige Familie) en een preekstoel, stijl Lodewijk XV.

Rechtover de kerk staan verscheidene oude huizen : het huis met nummer 87 «In het Prinsenhof», dateert uit 1789. Op dezelfde plaats staan nog huizen uit de XVIIde, XVIIIde en XIXde eeuw. In de «Duigemstraat» kan U de

«Hoeve Tuyckom» zien, waarvan de donjon gebouwd werd in de XVIIIde eeuw en waarvan de poort dateert uit 1805.

Leuven

Rij door naar Leuven. Deze prachtige stad, die spijtig genoeg zwaar te lijden had van de twee wereldoorlogen, praat nog

met zijn geschiedenis : als zetel van de Hertogen van Brabant tijdens de Middeleeuwen kende Leuven een merkwaardige ontwikkeling en werd een van de eerste steden in Europa. De universiteit van Leuven werd gesticht in 1425 en verschillende grote namen uit de Belgische geschiedenis leefden te Leu-

(vervolg blz. 12)



geschiedenis leefden te Leuven : de schilder Dirk Bouts, de humanist Erasmus ; Vesalius gaf er geneeskunde, Mercator aardrijkskunde...

De Grote Markt van Leuven is een merkwaardig geheel en wordt door sommigen verkozen boven deze van Brussel. Deze plaats werd ontworpen door één architect, Mathieu de Layens.

Ten tijde van de bouw van het stadhuis waren Brussel en Leuven rivalen en trachtte de eerste de tweede te verdringen ; dit is de reden waarom Leuven besliste een mooier stadhuis te bouwen dan haar rivale. Vast staat dat dat van Leuven echt prachtig is met zijn als kant fijnbewerkte gevels.

Om terug naar Brussel te rijden beschikt U over twee reiswegen : via de rechtstreekse verbinding Leuven - Brussel (tabel 358) of via Tervuren (lijn NL, tabel 586).

Neem deze laatste en stap uit te Tervuren. De autobus stopt vóór het Koloniaal Museum, gelegen aan de rand van een prachtig park. Dit museum geeft een zeer volledig overzicht van de landen, volkeren, gewoonten en gebruiken, van de fauna en de flora van Centraal-Afrika. Dit was een geschenk van koning Leopold II aan de Belgische Staat en werd tegelijkertijd met de kolonie afgestaan.

Blijf nog even nagenieten in dit 235 hectaren grote prachtige park door te wandelen, of te roeien op de grote vijver. Verder in Tervuren wacht het arboretum op uw bezoek, een uitgebreide verzameling planten die eveneens aangelegd werd voor Leopold II. Het is een oord dat uitnodigt tot wandelen langs paden, aangelegd tussen de diverse boomsoorten uit de Oude en uit de Nieuwe wereld. U hebt tenslotte nog de keuze om vanuit Tervuren naar de hoofdstad terug te keren : ofwel met een N.M.V.B.-autobus, ofwel met lijn 44 van de M.I.V.B.

Op een deel van deze lijn rijden op alle weekeinden tussen Pasen en begin oktober oude toeristische trams die gestald zijn in het museum van het stadsvervoer te Brussel, ingericht in de M.I.V.B.-stelplaats te Woluwe.

Aan de Montgomerysquare kan U dan kennis maken met de Brusselse metro.

«Het vervolg van deze interessante ontdekkingsstocht krijgt u te lezen in ons volgend nummer.»

JAARLIJKSE VERGADERING

De Algemene Dienst voor Veiligheid, Hygiëne en Verfraaiing der werkplaatsen heeft op 28 april 1986 zijn jaarlijkse vergadering gehouden.

Zoals vorig jaar waren de vertegenwoordigers van de winnende ploegen voor de periode zonder ongevallen met werkverlet, evenals de winnaars van de intergroepenwedstrijden in groten getale komen opdagen.

Aan de eretafel zaten de hh. Denison, Voorzitter van de Raad van Bestuur, Henrard, Directeur-generaal, Pourveur, Vanderfaellie, Van Wesemael, Mornard en Keygnaert, Directeurs.

De h. Van Wesemael, richtte zich tot de vergadering, na de heer Voorzitter en de heer Directeur-generaal bedankt te hebben voor hun aanwezigheid op deze bijeenkomst en voor al de aandacht die zij de veiligheidsproblemen toedragen :

«Het resultaat van het verleden dienstjaar komt, op gebied van de veiligheid, veel gunstiger voor dan dat van het vorig jaar.

Wat de loontrekkenden betreft is het aantal ongevallen met werkverlet gedaald van 301 tot 258 en de graad van frequentie gedaald van 32,3 tot 28,4. De verbetering komt vooral voor in de dienst «Weg en Werken», graad van frequentie 84,9 tegen 156,1 in 1984 en in de dienst van de werkhuizen, graad van frequentie 55,6 tegen 67,0 in 1984. Voor de dienst van de beweging is de graad van frequentie min of meer status-quo gebleven : 20,0 tegen 19,5 in 1984.

Het totaal aantal ongevallen met en zonder werkverlet is eveneens gedaald : 497 tegen 533 in 1984.

Voor het geheel van het personeel is er eveneens een vermindering van de globale graad van ernst vast te stellen : 1,30 tegen 1,59 in 1984.

Als ander positief element zal ik ook de ploegen melden die in 1985 volgende rekords bereikt hebben : 2 ploegen hebben de 8.000 dagen zonder werkverlet bereikt, 1 ploeg heeft de 5.000 dagen zonder werkverlet bereikt, 2 ploegen hebben de 4.000 dagen zonder werkverlet bereikt, 3

ploegen hebben de 3.000 dagen zonder werkverlet bereikt, 3 ploegen hebben de 2.000 dagen zonder werkverlet bereikt, 5 ploegen hebben de 1.000 dagen zonder werkverlet bereikt. Om dit algemeen overzicht te eindigen, nog een woord over de ongevallen op de weg naar het werk : hun aantal is gestegen van 51 in 1984 tot 73 in 1985.

Mijnheer de Voorzitter, Mijne Heren, als besluit geef ik uitdrukking van mijn gevoelens van optimisme en vertrouwen in de toekomst en verzoek ik U, Heren afgevaardigden, deze aan al uw werkmakkers in alle diensten, over te maken».

De h. Voorzitter Denison en de h. Directeur-generaal Henrard spraken vervolgens, beurtelings in het Frans en in het Nederlands de aanwezigen toe :

Het verheugt mij ten zeerste opnieuw in uw midden te kunnen zijn ter gelegenheid van de plechtige uitreiking van de beloningen aan de winnaars van onze veiligheidswedstrijd.

Uit de cijfers die de Heer Directeur Van Wesemael ons zojuist citeerde blijkt dat voor 1985 de frequentievoet gedaald is. De werkelijke graad van ernst is status quo gebleven.

Ik meen ook dat het interessant is het feit te onderstrepen dat het aantal ongevallen per 100 werknemers lager geworden is dan 5.

In naam van de Raad van Beheer en in mijn eigen naam wens ik al diegenen te danken die meegeleverd hebben voor het bereiken van dit positief resultaat.

Het behoud van de gezondheid en van het leven van de arbeiders was zowel voor de Raad als voor mijzelf het voorwerp van grote bezorgdheid.

In het besef van de eerbied voor en de waarde van het individu zochten wij naar mensen die bezielde waren met dit ideaal, «dat eerbied voor en bijstand aan zijn naaste beoogt».

Die personen, bent U, die in welke hoedanigheid ook, aanwezig of afwezig, door uw geest voor veiligheid, hebben bijgedragen tot het verjagen van het schrikbeeld van ongevallen en van invaliditeit.

Wij stellen echter vast dat de per groep, per dienst en per ploeg genoteerde resultaten, enorme verschillen vertonen.

Nochtans is het personeel van onze Maatschappij in welke streek dan ook min of meer uniform.

Het voert vergelijkbare opdrachten uit, in vergelijkbare omstandigheden, met materieel en machines die een degelijke bescherming bieden en geniet van dezelfde beveiligingsmaatregelen.

En nochtans, ondanks deze homogeniteit, stellen wij grote afwijkingen vast ten opzichte van het gemiddelde.

Waarom bereiken sommige ploegen 1.000, 2.000, ... 8.000 dagen zonder ongevallen terwijl er andere nooit de 100 dagen bereiken ?

Het antwoord kan slechts gevonden worden in de geest van de groep, van de subgroep of van de ploeg, of van alle leden ervan en dit op elk niveau van de hiërarchie.

Na de meeste technische oorzaken van ongevallen uit de weg te hebben geruimd, het sanitaire nazicht te hebben toevertrouwd aan medische diensten, veiligheidsdiensten en dito comités te hebben opgericht die belast zijn met het toezicht op het naleven van de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen, is het individu aan de beurt om te «willen» streven naar zijn eigen veiligheid.

Hij moet dit «willen», niet voor de te verdienen premie, niet uit angst voor zijn chef, maar voor hemzelf, voor de Maatschappij waarvan hij deel uitmaakt, maar ook en vooral voor zijn gezin.

Is het inderdaad niet pijnlijk voor een gezin zijn kostwinner in een ziekenhuisbed te zien belanden omwille van een «dom» arbeidsongeval, want een ongeval is altijd dom. Niets dan zorgen en beslommeringen voor de echtgenote : ziekenbezoek, boodschappen voor het gezin, alleen instaan voor de opvoeding van de kinderen !

Zo ziet U dat wij nooit voldoende zullen hameren op het feit dat iedereen zijn veiligheid moet «willen» !

De dag dat deze leuze of deze

van de dienst voor veiligheid en hygiëne

De heer Directeur-generaal tijdens zijn toespraak.



geest door alle rangen zal worden aangevoeld zal er voor de Maatschappij een beloftevolle periode aanbreken.

Het zal niet één enkele ploeg zijn maar ploegen die hun 638.418 mandagen zonder ongeval zullen vieren net als ploeg 10 «Eupen-Warzée» van groep Luik.

Het zullen niet slechts 16 ploegen op 79 zijn die minstens de 1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet bereiken, maar het grootste deel ervan die op deze palmares van verdienste zullen prijken.

Eigen veiligheid «willen».

Hoe deze keuze, hoe dit leitmotiv verspreiden ?

Hoe de strijd winnen tegen het gevaar van de arbeidsongevallen ?

Via U !

U kan, Mijne Heren, bogen op een lange ervaring inzake ongevallenbestrijding. Om nog betere resultaten te bereiken kan ik U nog enkel vragen uw zin voor veiligheid te verspreiden onder de personeelsleden van de minder «fortuinlijke» ploegen.

Leer uw makers de juiste werkmethodes aan, sta hen bij met

raad opdat zij beetje bij beetje doordrongen zouden worden van de geest van veiligheid, die zo noodzakelijk is voor hun bescherming tegen de gevaren van het beroepsleven.

De beste propaganda in de strijd tegen het gevaar is en zal altijd het gegeven voorbeeld zijn.

De strijd tegen het gevaar waarover ik het zoëven met U had dient door U gestreden, in uw eigen werkmiddelen, in uw milieu, in uw groep.

Individueel en samen deze veiligheid «willen» is de stap in de richting van de overwinning in de dagelijkse strijd.

Al valt de overwinning slechts de besten ten deel, is het niet minder waar dat elkeen deze kan bereiken.

Het volstaat daarvoor zich de resultaten van de intergroepen veiligheidswedstrijd te herinneren die in het jaarverslag van de veiligheid verschenen zijn en die in 1985 de overwinning van

West-Vlaanderen concreetiseren na een 10 jaren durende suprematie van Oost-Vlaanderen.

Ik vraag de laureaten de gewonnen trofee te verdedigen die zij met hardnekkigheid verworven hebben zoals ik aan allen vraag de veiligheid te «willen» en van de nieuwe kampioen de hem toevertrouwde beker te willen ontnemen.

Alleen in deze geest bereikt deze uitdaging zijn volle betekenis en doel.

Om te besluiten, wen ik te herhalen dat de eigen veiligheid «willen» elkeen aanbelangt. Dit is in het belang van de Maatschappij en is de weg die leidt naar een kwalitatief beter leven.

Na deze voordrachten werd overgegaan tot de verdeling van de verrassingsprijzen aan de ploegen-overwinnaars terwijl eveneens de winnaars van de intergroepenwedstrijden, te weten de diensten «Weg en Werken», en «Werkplaats» van West-Vlaanderen, eveneens met premies werden beloond.

De trofee «Voorzitter Graaf Louis de Lichtervelde» werd, voor het behalen van de laagste algemene ongevallecoëfficiënt, overhandigd aan de vertegenwoordigers van West-Vlaanderen, aangevoerd door de h. Vervaet, Gewestelijk directeur.

De ceremonie werd afgesloten met een zeer hartelijke receptie.



De heer Vervaet en de laureaten van de trofee «Voorzitter Graaf Louis de Lichtervelde».

VAKANTIES 1986

JEUGDINFO

Motorbootjes

Evenmin als roeibootjes of kano's mogen motorbootjes te zwaar belast worden of met een te sterke motor worden uitgerust. De ergste ongevalsoorzaak zijn wel de schroeven. En veelal dodelijk. Oorzaak is overdreven grote snelheid vlak bij de kust of onoplettendheid over wat er voor de boot gebeurt.

Zwemmers kunnen zich dikwijls niet meer uit de voeten maken als ze een motorboot vlakbij horen; daarvoor vaart hij te vlug. Daarom is het aangeraden, bij een snelheid van meer dan 5 knopen niet dichter dan 300 m onder de kust te komen. Ook niet te dicht een andere boot naderen omdat zich daaromheen zwemmers, duikers of waterskiërs kunnen bevinden.

Men moet weten hoeveel brandstof er in de tank kan of nog zit, en hoeveel de motor verbruikt; zonder brandstof zitten ergens voor de kust of nog verder kan katastrofaal uitdraaien. In het algemeen hebben zeilboten voorrang op motorboten. Uiterst noodzakelijk is het voorgeschreven veiligheidsmateriaal, dat ook in goede staat moet verkeren. Rechtopstaand sturen is onvoorzichtig; als de boot zwenkt, kunt u overboord slaan.

Een wijze maatregel om een boot niet te overbelasten is niet meer passagiers aan boord nemen dan is aangegeven op het identificatieplaatje dat de constructeur aan de binnenkant van de romp heeft aangebracht. Bijtanken tenslotte moet met de grootste omzichtigheid gebeuren.

Waterskiën en diepzee-duiken

Voor deze twee takken van watersport die ook bij ons een steeds groeiende populariteit genieten, is de grondregel wel heel eenvoudig: de veiligste manier om ze te beoefenen is de basisregels kennen en in acht nemen. Zich blindelings in het avontuur storten betekent vooral bij diepzee-duiken een grote kans op ernstige ongevallen.

Van waaghalzerij wordt ook niemand beroemd!

Een skiër moet uitstekend kunnen zwemmen want op minder dan

1,50 m diep water skiën gaat niet. Bootjes, zwemmers en drijvende voorwerpen moeten vermeden worden. Een zwemvest is erg aan te bevelen. Ook is voorgeschreven dat een derde, iemand anders dan de stuurman dus, als waarnemer fungeert. Skiër, waarnemer en stuurman moeten alle signalen kennen i.v.m. start, snelheidsverandering, richtingverandering, stoppen en de situatie van de skiër als die in het water valt. Dat zijn zo enkele van de voornaamste veiligheidsregels voor het waterskiën.

Bij diepzee-duiken gelden drie ginselen:

- altijd uitademen bij opstijgen tot aan de oppervlakte;
- nooit dieper dan 33 m duiken;
- tegen 30 cm per seconde stijgen.

Om decompressieverschijnselen te vermijden mag men nooit langer op een bepaalde diepte verblijven dan is aangegeven in de tabellen voor non-decompressie. Erg belangrijk is de controle van de uitrusting vóór het duiken. Duik nooit alleen, maar in groepjes van twee of meer.

De ideale start voor deze sport is trouwens een speciale cursus. Met die kennis zult u nog meer plezier aan uw sport beleven, want een fout onder water heeft veelal ergere gevolgen dan op de begane grond. Zowel duiken als waterskiën vergen een goede gezondheid, en vooral inzicht in veiligheidsbegrippen.

Jogging

Overall ter wereld bestaat de mythe van de kampioenen; de tendens naar superprestaties heeft de mens gedreven naar lichamelijke zelfoverschatting, zonder voorbereiding dan nog. Die tendens gaat niet alleen op voor de leeftijdsgroep 10-20 jaar, de klassieke groep met concurrentiegeest, maar ook voor een flink gedeelte van de leeftijdsgroepen 25-55 jaar.

In deze laatste categorie is sportief activisme een probleem geworden: de propaganda heeft het hier gewonnen van voorzichtige vorming en beter begeleide voorbereiding.

Jogging of welke andere sportbeoefening dan ook is uitstekend, maar als u domme risico's neemt

of de waarschuwingen — in uw lichaam ingebouwd — in de wind slaat, loopt u kans op kwetsuren en pijn, zoals bijvoorbeeld spierkrampen, gescheurde gewrichtsbanden, breuken door te zware inspanningen, stijve kuiten enz. Met succes — en veilig — sport beoefenen, betekent zich bewust zijn van de risico's en die met gezond verstand aanpakken. Eerst een deugdelijk geneeskundig onderzoek (vooral boven de 40 jaar of na een ziekte) dat u zal zeggen of uw organisme geschikt is voor deze of gene oefening.

Hebt u het licht op groen gekregen van de arts en hebt u de basisbegrippen van veiligheid onder de knie, dan mag u zich haasten om met volle teugen te gaan genieten van al het fijne dat uw geliefkoosde sport u te bieden heeft.

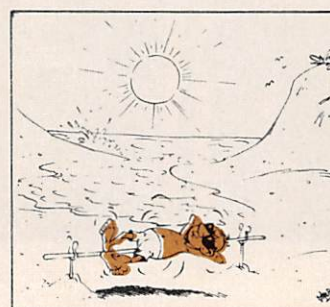
Conclusie

De vakantietijd zal heus nog wel andere beschouwingen met zich brengen, maar het belangrijkste is, zich de tijd gunnen voor ontspanning, om de zorgen van alledag even te vergeten... en vooral aan uw veiligheid te denken.

PREVENTION (CDN)
N° 192-7-1982

Idiote waaghalzerij... zeg maar letterlijk halsbrekende toeren.

Met het hoofd naar beneden het water induiken zonder de basisregels van diepzee-duiken onder de knie te hebben... dat is genoeg om het hoofd of het leven te verliezen...



UITSLAGEN SPELEN N° 241

SPEL N° 1

15 + 29 + 45 + 17 + 37 = 143 (bijvoorbeeld)

SPEL N° 2

SHARPIE = kleine zeilboot

SPEL N° 3

1. TEEF / 2. VOEDSTER / 3. GANS / 4. WIJFJESEEND of EEND / 5. MERRIE / 6. ZEUG / 7. KAT / 8. KONINGIN / 9. HEN

SPEL N° 4

| | | | |
|----|----|----|----|
| 15 | 3 | 5 | 19 |
| 8 | 7 | 10 | 8 |
| 12 | 2 | 7 | 12 |
| 1 | 14 | 5 | 1 |
| | | | 62 |

SPEL N° 5

ROERGANGEN

SPEL N° 6

C¹, A², R³, G⁴, O⁵, T⁶, K⁷, B⁸, D⁹, P¹⁰, M¹¹, S¹², E¹³, I¹⁴, U¹⁵, V¹⁶, N¹⁷, Y¹⁸, F¹⁹, H²⁰, L²¹, Z²², J²³

Wegens stakingsperikelen bereikte het nummer 241 u laattijdig.

Het resultaat van de spelen wordt in het volgende nummer bekendgemaakt.

FAMILIALE BLADZIJDE

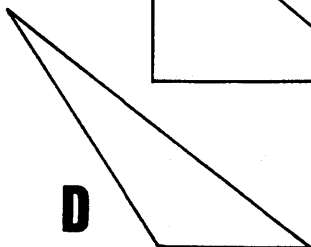
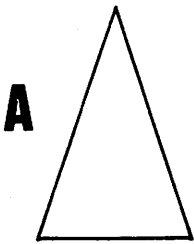
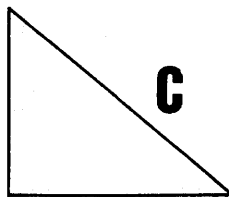
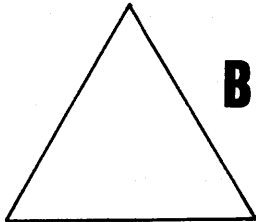
SPELEN N° 242

SPEL N° 1

Kent u deze driehoeken ?
wel... schrijf dan hun naam neer.

- A
B
C
D

(4 punten)



SPEL N° 2

De rekening klopt !

Met de volgende cijfers, hetzij door te vermenigvuldigen, af te trekken, te delen of op te tellen, komen tot het getal 376.

(1 punt)

1 2 5 4 5 9

820

SPEL N° 3

Nu volgen 18 woorden waarvan u telkens het geslacht dient te geven. U vermeldt na elk woord de letter M of V of O naargelang het geval.

Opgepast voor de valstrikken : het woordenboek geeft u telkens het juiste antwoord.

- ACHTARM
PAAN
BLOKSCHAAF
DOORN
ARPEGGIO
AFGROND
EBBEBOOM
LOOPGRACHT
AUDITORAAT
TALISMAN
KINNEBAK
BLOEMBLAD
ATAVISME
OPAAL
INGEWAND
LITERATUUR
LOOMTE
CANULE

(18 punten)

SPEL N° 4

Gekruiste woorden

Zoek de letter die twee woorden vormt : 1 vertikaal en 1 horizontaal woord.

G
E
LE ? ST
S
T

K
A
PU ? IL
E
L

R
O
IN ? ET
E
N

I
M
EN ? EL
E
R

(4 punten)

SPEL N° 5

Door telkens systematisch een letter over te slaan, vindt u een werkwoord dat belangrijk is voor de meeste autobestuurders.

Let op voor een juiste start !

(1 punt)

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| O | E | P | O | P | N |
| D | | | | | E |
| K | | | | | T |
| N | | | | | L |
| T | | | | | K |
| E | | | | | E |
| N | P | O | P | N | O |

SPEL N° 6

Ziehier 44 woorden die u moet terugvinden in het rooster.

Men kan ze lezen in alle richtingen : gewoon, omgekeerd, horizontaal, verticaal en diagonaal. Eenzelfde letter kan meermaals dienen.

Wanneer u een woord gevonden hebt, zet er dan een cirkel rond in

het rooster en schrap het woord van de lijst.

Wanneer aldus alle woorden teruggevonden zijn, blijven er 7 letters over om het «verborgen woord» te vormen. Om u te helpen verklappen wij dat het een activiteit betreft waarvan «sommigen beweren dat het gezond is»

| | | | | |
|------|-------|--------|--------|----------|
| AIDS | STER | SLAAP | GEWOON | ZEEGOD |
| DEUR | TEAM | SPEER | GORDEL | ZWALUW |
| EEND | AGENT | SPOUW | HENNEP | ENERGIE |
| ERTS | AROMA | TOAST | NIETEN | ENTEREN |
| ETUI | ENGTE | VAREN | REGEER | EVENAAR |
| GIFT | KROES | WEZEL | REIKEN | NEGATIEF |
| NEST | OEVER | ALDOOR | VANGER | SPRINTER |
| PLAS | POORT | DORADE | VERNIS | REIZEN |
| RODO | RAVEN | ERWTEN | WERELD | |

(5 punten)

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| G | E | S | D | N | T | S | S | S | A | L | P |
| R | N | N | T | F | N | P | E | N | N | E | H |
| N | E | K | I | E | R | O | D | O | E | Z | I |
| E | R | G | T | I | R | U | O | E | V | E | R |
| A | G | E | N | T | G | W | U | L | A | W | Z |
| S | I | T | E | A | E | N | T | E | R | E | N |
| N | E | D | M | G | V | S | P | E | E | R | L |
| R | E | O | S | E | E | E | T | G | N | E | S |
| D | R | Z | R | N | N | R | O | O | D | L | A |
| A | E | N | I | K | A | D | O | R | A | D | E |
| J | I | U | T | E | A | M | O | A | G | S | O |
| S | S | T | R | E | R | G | P | O | O | R | T |

Zend zo vlug mogelijk de oplossingen, ten laatste tegen 25 juli 1986, naar «Onze Buurtspoorwegen», 14, Wetenschapsstraat, 1040 Brussel. Schrijf duidelijk je naam - voornamen - leeftijd - adres - woonplaats - functie van je papa of van je mama bij de N.M.V.B. eronder.

INHOUD N° 242 - MEI-JUNI 1986

| | Bladzijde |
|--|-----------|
| Nieuws van her... en der | 2 |
| Buitenlandse belangstelling voor onze gyrobus..... | 2 |
| De geluksbus | 3 |
| Tijdens het werk ligt een ongeval steeds op de loer | 3 |
| Buurt- en andere spoorwegen in Doornik 1835-1985..... | 4 |
| De N.M.V.B. op het vakantiesalon | 4 |
| Eerlijke daden | 5 |
| Hoe staat het met uw vakantie ? | 5 |
| Brussel-Ninove : verbeteringen van «de dienstverlening aan het cliënteel» | 6 |
| Uitreiking van eretekens van 25 & 35 jaren dienst : Antwerpen | 7 |
| Personalialia | 8 |
| Twee welverdiende opruststellingen | 9 |
| De terugkeer van een buurtspoorwegmotorrijtuig | 10 |
| Een schilder onder ons | 11 |
| Ontdek de bekoringen van Brabant met onze streekbussen ! | 11 |
| De jaarvergadering van de algemene dienst voor veiligheid | 12 |
| Familiale bladzijde | 14 |

Foto omslag :
*uittreksel van de 1ste prijs zwart-wit-foto van onze fotowedstrijd :
«kust», door M. Nestor Van Cutsem.*

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 bedrijfspers - V.Z.W.

