

onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor de agenten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

Nr 160

SEPTEMBER-

OKTOBER 1972

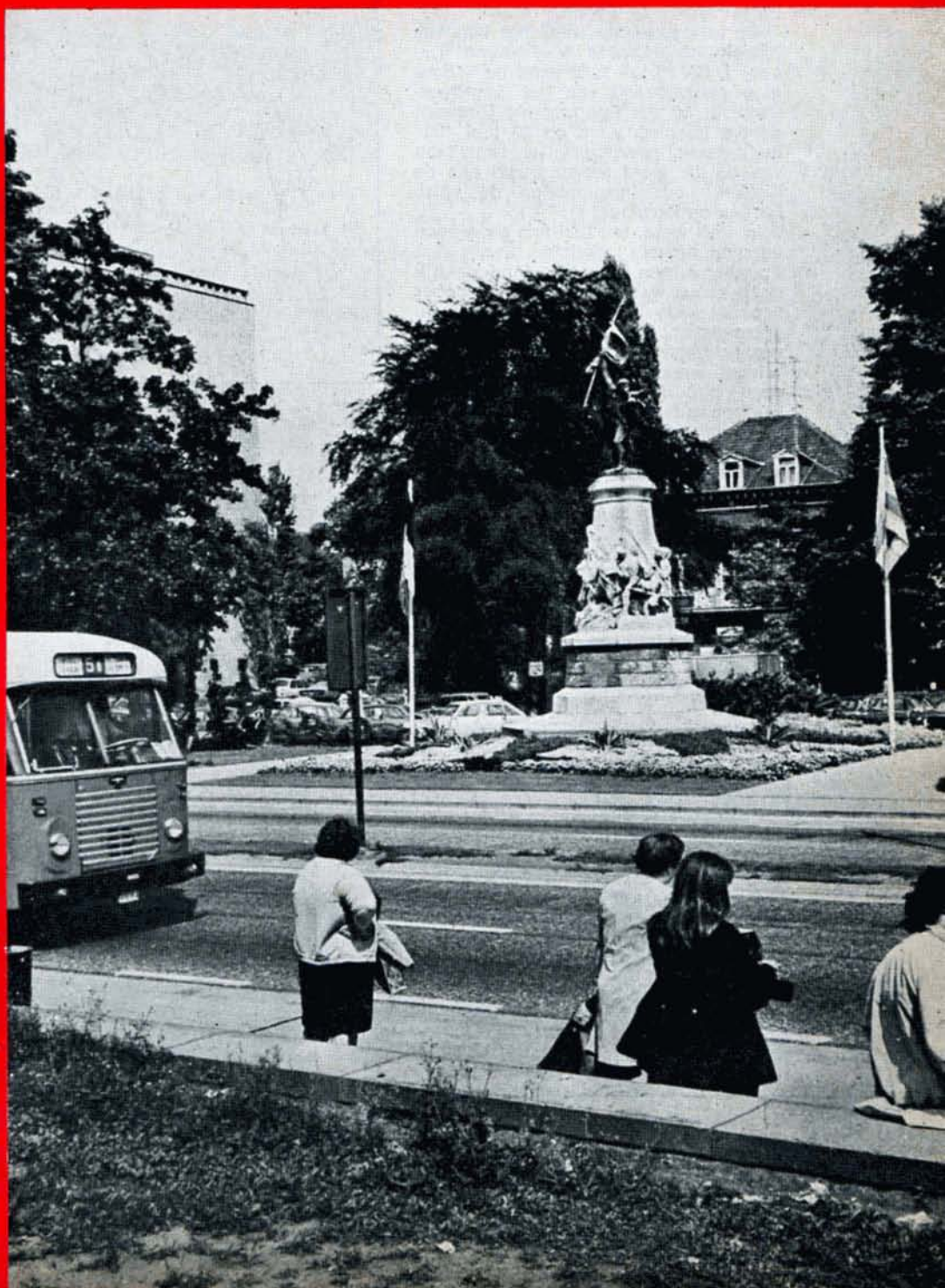
27ste JAARGANG

INHOUD

- 2 Afschaffing van de spoorsectie Brussel - Leerbeek.
- 5 Het nieuw centrum voor klein onderhoud te Leuven.
- 7 Onze nieuwe installaties te Wuustwezel-Tol.
- 10 Wielerkampioenschap N.M.V.B. 1972
- 11 4000 dagen zonder ongeval te Luik.
- 13 Aan 100 km/u onder Parijs door met de R.E.R.
- 16 De visuele informatie bij het gemeenschappelijk vervoer.

Een autobus van de lijn 5 b (Hasselt - Sint-Truiden) aan de halte in de nabijheid van het Boerenkrijgmonument opgericht ter nagedachtenis aan de Vlaamse boeren, die in 1798-1799 in opstand kwamen o.m. tegen de verplichte dienstneming in het Franse leger.

(Foto Roels)



Afschaffing van de spoorsectie Brussel-Leerbeek van de lijn Brussel-Edingen

Reeds in 1884 werden verschillende projecten opgesteld voor een buurtspoorwegverbinding tussen Brussel en Edingen. Ten slotte werd de voorkeur gegeven aan een lijn Brussel - Anderlecht - Vlezenbeek - St-Martens-Lennik - Sint-Kwintens-Lennik - Leerbeek - Kester - Herfelingen - Edingen.

De vergunning, aangevraagd op 21 december 1885, werd verleend bij Koninklijk Besluit van 21 mei 1887. Op 1 februari 1888 reed de tram reeds van St-Kwintens-Lennik tot aan het Grondwetplein (Anderlecht) in de nabijheid van het station Brussel-Zuid van de Belgische Spoorwegen.

Op 22 september werd het baanvak Sint-Kwintens-Lennik - Edingen geopend. Op 26 juli 1889 werd de verlenging aangevraagd van het Grondwetplein tot op het Rouppeplein (Brussel) en dat baanvak werd op 28 juni 1891 in gebruik genomen. De exploitatie van de lijn werd toevertrouwd aan de Société pour l'exploitation de voies ferrées en Belgique.

In 1899 werd, ten titel van proef, een intense dienst ingericht tussen het Rouppeplein en Veeweide (Anderlecht). Deze dienst werd echter op 16 oktober van hetzelfde jaar afgeschaft daar de ontvangsten niet aan de gestelde verwachtingen beantwoordden.

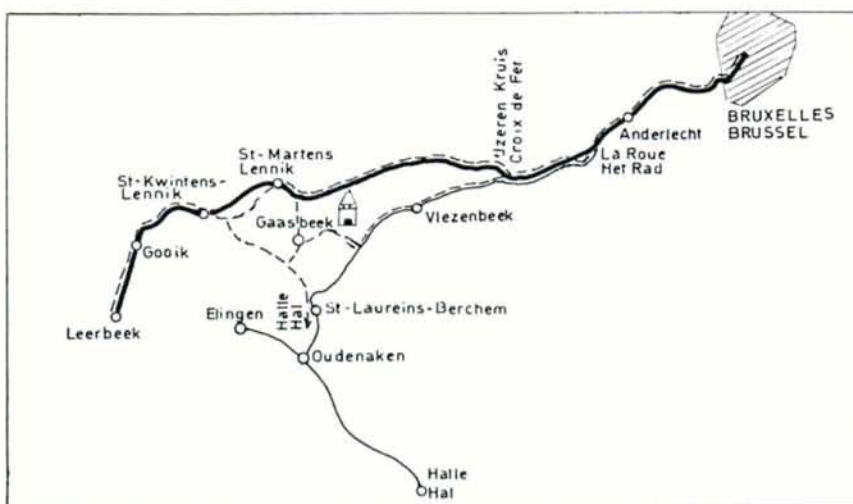
Moet eraan herinnerd worden dat deze lijn een betrekkelijk bevolkte landbouwstreek bediende en dat de regelmatige doortocht van een vervoermiddel aan de werklieden en de groentebouwers toeliet van Leerbeek naar Brussel (hetzij 20 km) te reizen in 1 u 20 wat merkwaardig was in 1914.

DE ELEKTRIFICATIE

In het begin van deze eeuw, toen in alle grote steden van Europa en

vooral in ons land de elektrische trams hun intrede deden, vroeg de N.M.V.B. de toelating om een elektrische dienst te mogen inrichten tussen het Rouppeplein en Het Rad (Anderlecht). Deze dienst werd echter geweigerd door het Ministerie van Spoorwegen. De N.M.V.B. drong later opnieuw aan hierin gesteund door het gemeentebestuur van Anderlecht dat

onderzoek van een vergunningsaanvraag van de « Tramways Bruxellois » en van zijn kant was het Ministerie van Spoorwegen de mening toegedaan dat het verkeer op dat gemeenschappelijk baanvak voldoende leek om de exploitatie van de twee diensten te dekken. Men diende echter nog tot 25 november 1909 te wachten alvorens het baanvak Rouppeplein - Het Rad



— Spoorlijn Brussel-Leerbeek.
- - - Vervangingsautobusdienst.
—•— Autobusdienst Anderlecht (Het Rad) - Halle.

bereid was 1/4 van de kapitaalsverhoging bij te dragen. Op 31 augustus 1906 gaf de minister een gunstig advies.

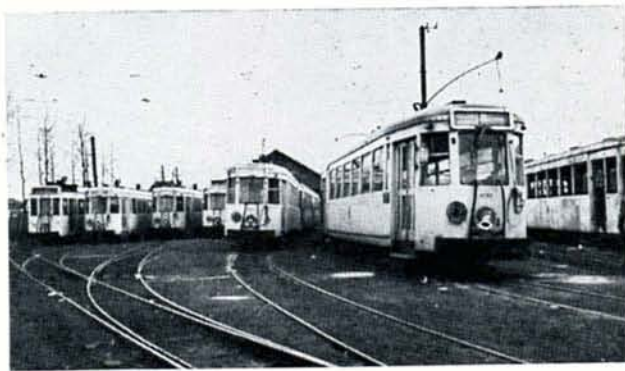
Nochtans verscheen enkele maanden later in het Staatsblad van 12-13 november 1906 een bericht van het Ministerie van Landbouw betreffende het

(Anderlecht) met elektrische trams werd bereiden.

Een paar jaren nadien werd, zowel door de provincie Brabant als door de gemeentebesturen van Anderlecht en Sint-Kwintens-Lennik, gevraagd de lijn



Het station van Sint-Kwintens-Lennik in de tijd van de « stoom ».



De stelplaats van Leerbeek is steeds een druk buurtspoorwegknooppunt geweest. Deze foto dateert slechts van voor een paar jaar.

met elektrische trams te exploiteren tot Sint-Kwintens-Lennik of zelfs tot Leerbeek. De N.M.V.B. stond echter afwijzend tegenover dat voorstel daar het aantal reizigers geen intensieve dienst rechtvaardigde.

Na de eerste wereldoorlog werd de kwestie van de elektrificatie opnieuw grondig onderzocht doch er diende

vaardigde eveneens de structuurhervorming door te onderstrepen dat deze lijn veel van haar belangrijkheid heeft verloren, dat de frequentie is moeten verminderd worden en dat het de enige elektrische lijn was die nog bestond in de streek ten zuid-westen van Brussel; ten slotte verklaarde de heer Directeur-Generaal dat een autobusdienst veel gemakkelijker zou kunnen aange-

DE VOORDELEN VAN DE BEWEEGLIJKHEID VAN DE AUTOBussen

Bij het bekijken van de bijgaande kaart komt men tot de vaststelling dat, vanaf Het Rad, de autobus niet meer de spoorlijn volgt; zij rijdt verder langs de Steenweg op Bergen en heeft een halte aan het scholencomplex van het instituut C.O.O.V.I. Deze nieuwe reisweg wordt eveneens gevolgd door de autobussen van de lijn F (Brussel (Noord) - Anderlecht - Vogelenzang).

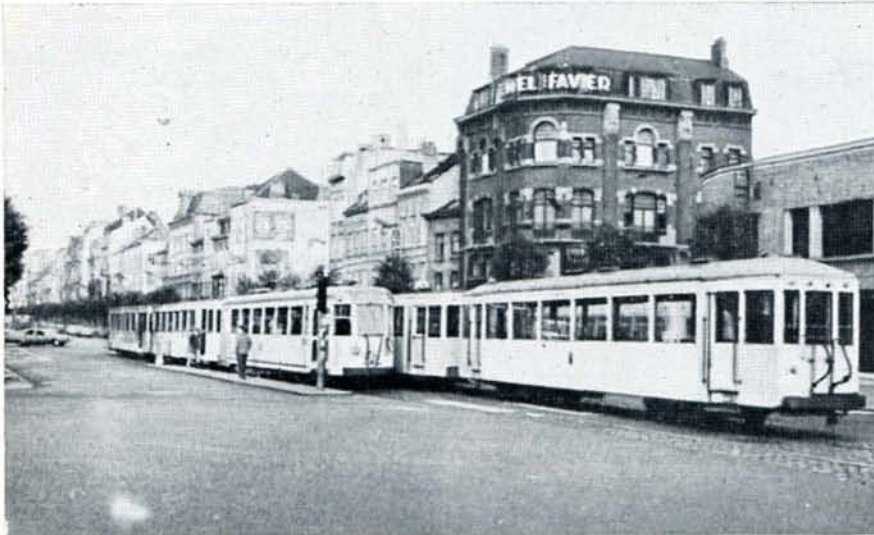
Langs de Bracopslaan bereikt de nieuwe autobus Lk (Leerbeek) de oude spoorlijn en volgt deze tot Anderlecht-IJzeren Kruis. Hier bevinden wij ons aan de splitsing van de twee voorziene reiswegen:

- 1) deze die de vroegere buurtspoorweglijn volgt via Nachtegaal en Sint-Martens-Lennik naar Leerbeek;
- 2) een nieuwe variatie via Vlezenbeek (dorp) en Gaasbeek (kasteel en dorp) om het dorp van Sint-Kwintens-Lennik te bereiken via het gehucht Vijverselen.

Dank zij deze sectie is het mogelijk de bestaande autobusdienst Het Rad - Oudenaken - Halle in te schakelen in het net van Leerbeek. Anderzijds zullen ritten ingelegd worden van Sint-Kwintens-Lennik naar Halle, via Gaasbeek en Oudenaken.

Bij het naslaan van de dienstregeling stellen wij vast dat de vertrekken te Brussel (Rouppesplein) op het uur 13 het traject van de vroegere spoorlijn volgen terwijl deze van het uur 43 de nieuwe variatie volgen over Vlezenbeek en Gaasbeek en slechts rijden tot Sint-Kwintens-Lennik.

Op toeristisch gebied dient te worden onderstreept dat het bezoek aan het kasteel van Gaasbeek ten zeerste vergemakkelijkt wordt daar onze autobussen de bezoekers tot aan de ingang van het kasteel brengen.



Een tram « L » met twee bijwagens aan de halte van de Stalingradlaan te Brussel.

tot 28 december 1931 gewacht alvorens de elektrische trams doorreden tot Sint-Kwintens-Lennik en vanaf 27 maart 1932 hadden zij hun eindpunt te Leerbeek.

Op dat ogenblik was de lijn Brussel - Halle slechts sedert een jaar op gans haar lengte geëlektrificeerd.

Het baanvak Leerbeek - Pepingen - Halle werd met stoom geëxploiteerd sinds 8 september 1906; de lijn werd opgebroken tijdens de tweede wereldoorlog, wederaangelegd en geëxploiteerd met spoorauto's vanaf 31 juli 1949. De elektrificatie in 1953 liet toe een tramdienst Brussel - Leerbeek in te leggen via Halle.

DE STRUCTURHERVORMINGEN OP DE LIJN BRUSSEL - EDINGEN

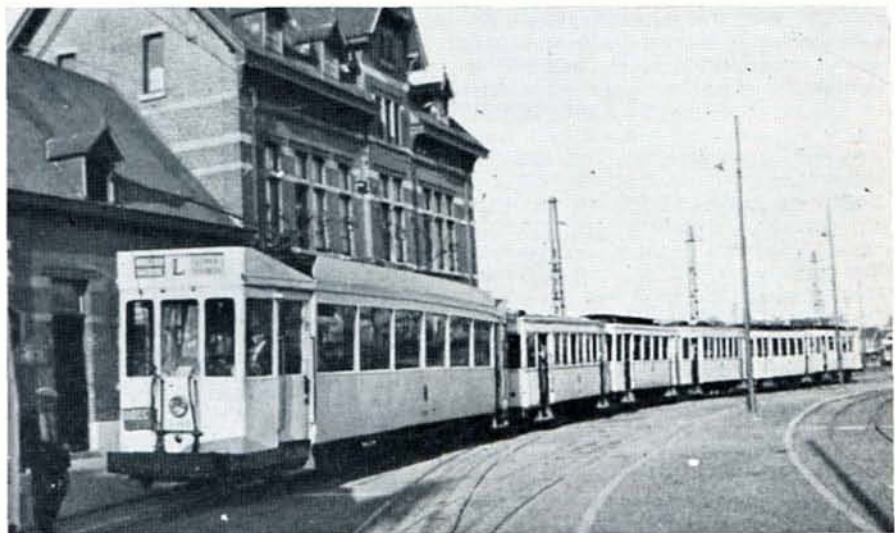
De eerste structuurhervorming had plaats in 1959; inderdaad op 25 februari 1959 werd de spoorautodienst tussen Leerbeek en Edingen vervangen door een autobusdienst.

Wat de eigenlijke elektrische lijn betreft, werd meermaals de mogelijke vervanging door een autobus besproken. Tijdens de vergadering van de Raad van Beheer van de N.M.V.B. van 29 juni 1971 heeft de heer Directeur-Generaal uiteengezet, dat met het oog op de uitvoering van wegeniswerken, het Beheer van Bruggen en Wegen en de gemeente Anderlecht aandrongen opdat de N.M.V.B. zou overgaan tot het opbreken van de spoorlijn op het baanvak Leerbeek - Brussel; hij recht-

past worden aan de behoeften van de bevolking en de dorpskernen van Vlezenbeek en Gaasbeek, ver verwijderd van de spoorlijn, zou kunnen bedienen.

De Raad gaf zijn toestemming en de heer Minister van Verkeerswezen keurde de exploitatiewijziging op Brussel - Leerbeek goed op 12-4-72.

Vanaf 2 september 1972 werd de tramdienst vervangen door een autobusdienst.



Het standaardmotorrijtuig 9426 met 5 goed gevulde bijwagens, komende van Leerbeek, in de stelplaats van Het Rad (juli 1957).



Een tram, komende van Leerbeek, bereikt Anderlecht in de nabijheid van de kruising met de Bracopslaan.

HET PAJOTTENLAND NAM AFSCHIED VAN ZIJN TRAM

Voor de gelegenheid feestelijk versierd vertrok, vrijdag 1 september jl. om 22 u 39, de laatste « L » van het Rouppeplein naar Leerbeek.

Het treinstel, samengesteld uit het motorrijtuig 10284 en twee bijwagens, was volledig bezet met tientallen tramfans en Pajotten, die er prijs op gesteld hadden de laatste rit naar Leerbeek mee te maken.

Zowel in de stelplaats Het Rad als te Sint-Martens-Lennik werd de tram feestelijk begroet. Een zeer uitbundig ont-haal stond hem echter te wachten te Sint-Kwintens-Lennik, waar onder het geloei van de sirenes van de brandweervagens, die het station met hun schijnwerpers verlichtten, honderden Lennikenaren aanwezig waren om het « historisch » moment te beleven.

Oost-Vlaanderen

OPRUSTSTELLINGEN

Op 1 juli 1972 luidde de klok de opruststelling in van twee weddetrekkenden in Oost-Vlaanderen, namelijk de heren LYBAERT Maurice, monitor bij T/AT Destelbergen en de heer BAERT Maurice, klerk bij de Groepsdirectie te Destelbergen.

Het lag voor de hand dat een dergelijke gebeurtenis bij deze twee nog kerngezonde veteranen met respectievelijk drieënveertig en bijna vijftig jaren ononderbroken en trouwe dienstprestaties bij de N.M.V.B., niet onopgemerkt mocht voorbijgaan.

Daarom werd, op de vooravond van hun op pensioenstelling, een afscheidsfeestje georganiseerd onder de weddetrekkenden dat op zeer leuke en aangename wijze verliep.

Nadat levende en pittige toespraken werden gehouden aan het adres van beide gevierden door de heer Ir. VERVAET, groepschef en de heer KNOCKAERT, a.e. inspecteur, werd hen medegedeeld dat hen een geschenk zou worden aangeboden, doch niet alvorens met goed gevolg een « examen » te hebben afgelegd. De heer LYBAERT moest met een gloednieuwe fiets, beladen met een duivenkorf, een tijdrif afleggen rond het domein der stelplaats terwijl de heer BAERT, met boog en pijl, moest pogen een voetbal af te schieten van het hoofd van een op vijftien meter ver staande lededop. Beiden kweten zich behoorlijk van hun taak. De heer LYBAERT reed op een wijze, « Eddy » waardig, en op het wiel gevolgd door de « koerscommissaris », de rit uit terwijl de heer BAERT reeds bij zijn tweede poging de bal van het hoofd kreeg, ook al had Willem Tell iets hoger gemikt! Fiets en boog werden hen dus onder een heildronk en met de gelukwensen van de jury overhandigd in een stemmingsvolle sfeer.

Aan beide oprustgestelden wensen wij nog vele jaren van innig geluk en blakende gezondheid toe.

HONDERD JAAR TRAMEXPLOITATIE IN ANTWERPEN EN RANDGEMEENTEN 1873 - 1973

Op 25 mei 1873 had de plechtige ingebruikneming plaats van de eerste paardetramlijn te Antwerpen en dit tussen Berchem (kerk) en Antwerpen (Meir).

Volgend jaar bestaat de tram in Antwerpen dus honderd jaar en de heer Eric Keutgens heeft deze gelegenheid te baat genomen om een historisch beeld op te hangen van deze honderdjarige tramexploitatie in de Antwerpse agglomeratie.

Het eerste deel van dit werk behandelt de voorgeschiedenis (1865-1873) en vervolgens van 1873 af het ontstaan van de eerste paardetramlijnen tot de groepering ervan onder één exploitatiemaatschappij de « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers ».

De heer A. Rits, beheerder-directeur-generaal van de M.I.V.A. schreef een passend voorwoord.

Het boek dat in de periode januari-februari 1973 verschijnt, bevat ± 264 blz (15 × 22 cm), 43 illustraties, drie stadskarten en vier tekeningen van paardetramrijtuigen.

Belangstellenden kunnen nu reeds intekenen door het bedrag van 375 fr te storten op postrekening 4534.76 van E. Keutgens, Lange Van Ruusbroecstraat 44 - 2000 Antwerpen.



De gevierden omringd door oversten en collega's.

Het nieuw centrum voor klein onderhoud te Leuven

Komende van het station van Leuven en u begevend in de richting van Diest hebt u ter hoogte van de buurtspoorwegstelplaats, links, een brede ingang, die enerzijds toegang geeft tot de bergplaatsen, de werkplaatsen, enz. en anderzijds tot de bureaus en het woonhuis van de chef en achteraan bemerkt u het uitgestrekt parkeerterrein voor de autobussen.

Het is in de vroegere bergplaatsen dat T/AT belangrijke werken heeft uitgevoerd zodanig dat de stelplaats van Leuven beschikt over een werkplaats voor klein onderhoud voorzien van de gewenste uitrusting.

Dat laat toe een aanzienlijk aantal km/rijtuig te besparen aangezien voor de kleine onderhoudswerken tot op heden de autobussen de afstand heen en terug naar Kessel-Lo, zegge 5 km, dienden af te leggen.

De inrit van de autobussen geschiedt langs zes semi-automatische kantelportalen.

Vijf schouwputten werden uitgerust met de meest recente technische inrichtingen zoals een elektrische rolbrug en voorzien van een aansluiting op een verdeler voor druksmering.

Er werden eveneens sociale inrichtingen bestaande uit een eetlokaal, een kleedkamer en een lavatory, alsmede een kantoor voor de brigadier gebouwd. Achteraan links bevindt zich een magazijn voor wisselstukken en banden.



De werkhuisbrigadier Gilis doet een van de zes poorten, toegang verlenend tot het centrum voor klein onderhoud, kantelen.

Het aanpalend gebouw is verdeeld in drie lokalen. In het eerste ervan bevindt zich de compressor, het tweede doet dienst als magazijn voor de vaten met speciale oliën, waarvan de overbrenging gebeurt door opzuiging naar de oliëntapkast, waarvan een identiek model in de meeste vernieuwde stelplaatsen bestaat, en, in het derde lokaal, worden de ontvlambare producten opgeslagen. De foto's geven een beter idee van de uitgevoerde werken.

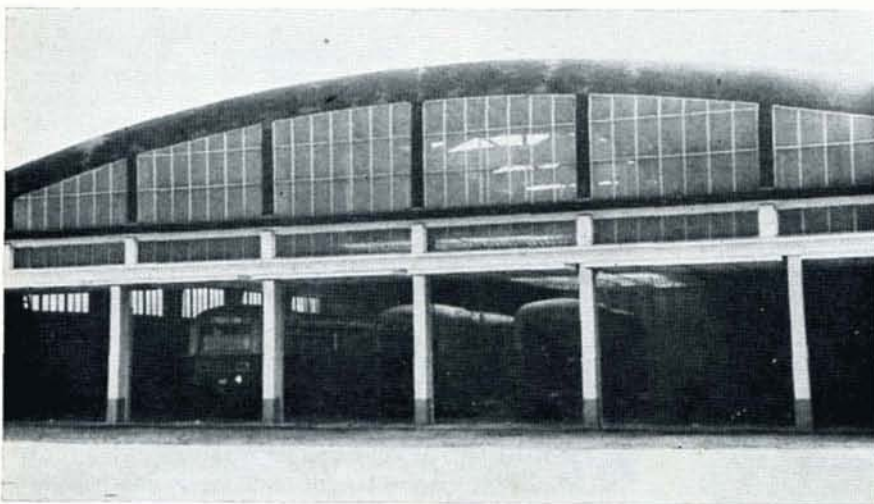
De ligging van het automatisch wasstation voor autobussen bleef ongewijzigd.

*
**

Daarenboven worden nog belangrijke wijzigingen in het vooruitzicht gesteld; in het bijzonder wat betreft het parkeerterrein voor de autobussen en de uitrit van de voertuigen in de richting van de stad.

Het Ministerie van Openbare Werken had inderdaad sedert een zekere tijd zijn inzichten te kennen gegeven om een nieuwe wegomlegging te laten vertrekken te Leuven, aan de benedenkant van de steenweg op Diest, een weinig vóór het kantoorgebouw van de Buurtspoorwegen, in de richting van het centrum van de stad.

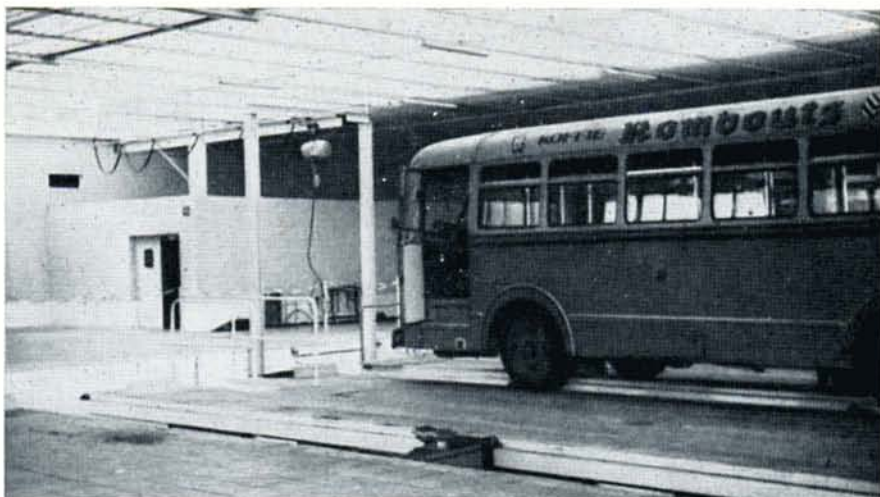
Welnu, in de voorbije maand augustus werd er, op twee dagen tijd, door een bulldozer en enkele vrachtwagens, overgegaan tot het graven van de onderbouw van een wegvertakking, hetgeen het stadslandschap grondig wijzigde, zoals onze foto aantoont. Men merkt op dat de nieuwe weg langsheen de uiterste grens van de uitgestrekte buurtspoorwegstelplaats van Leuven loopt. De technische diensten van de N.M.V.B. overwegen de aanleg van een gemacadamiseerde doortocht, zodanig dat het in- en uitrijden van onze autobussen zou mogelijk zijn, indien, naar alle waarschijnlijkheid, het eenrichtingsverkeer zou ingesteld worden op de sectie van de Steenweg op Diest komende van het station, zodat onze autobussen, komende van Kessel-



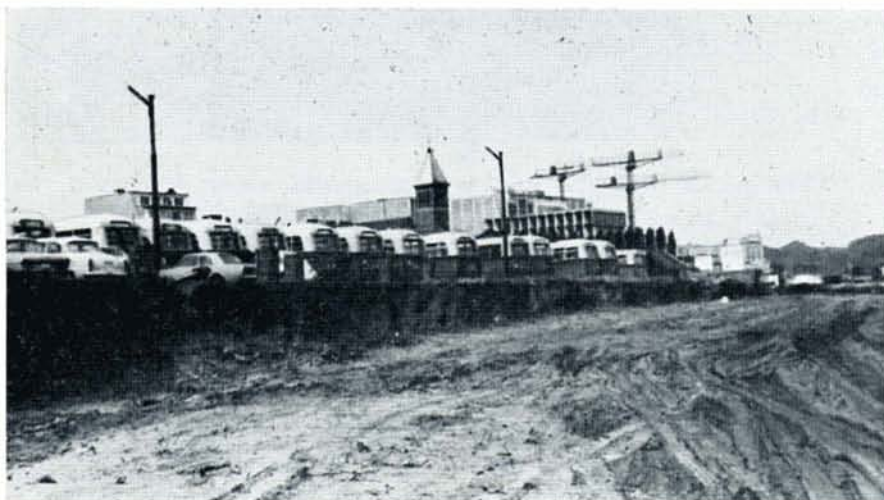
De vroegere garage werd heel goed gebouwd, want binnen is er geen enkele steunpijler. Het dak is van beton met grote glazen openingen; men heeft alleen een vals plafond in perspex aangebracht, hetgeen de verwarming van het lokaal tijdens de winterperiode, dank zij een verwarmingsinstallatie met warme lucht, doeltreffender zal maken.

Lo of van Diest, er niet meer toe ge-
noopt worden in de stad een te lange
omweg te maken om de stelplaats
binnen te rijden.

Het parkeerterrein voor de auto-
bussen zal verplaatst worden en 65
voertuigen zullen op 2 rijen gegroe-
peerd worden, waardoor het parkeer-
terrein, voorbehouden aan het perso-
neel, eveneens zal dienen verplaatst
te worden.



*Binnenaanzicht van het werkbuis. Men
bemerkt de valse zoldering in doorschij-
nende plastic, de schouwputten en op
de achtergrond het magazijn.*



*Grondgraafmachines hebben vlak bij onze
stelplaats de onderbouw gereed gemaakt
voor de nieuwe wegomlegging naar het
station van Leuven.*

Week van de derde leeftijd 1972

van 12 tot 19 november

ER ZIJN OOK BEJAARDE GEHANDICAPTEN
HUN VEILIGHEID HANGT AF VAN ONZE SOLIDARITEIT

Men spreekt tegenwoordig veel over de gehandicapten. Sommigen zijn het van geboorte af, anderen zijn het geworden tijdens hun kinderjaren, tijdens hun jeugd of op volwassen leeftijd. Er zijn er derhalve ook bij de bejaarden; deze hebben juist de meeste problemen en, ongelukkig voor hen, zijn de oplossingen het moeilijkst te vinden.

Oproepen werden gelanceerd, maatregelen genomen voor de jonge gehandicapten, en men moet zich daarover verheugen. Wanneer echter deze jongeren opgroeien, geeft men er zich rekenschap van dat ook volwassenen een blijvende hulp of een speciale bijstand nodig hebben, en men begint er zich meer en meer om te bekommeren. Maar wat doet men voor de bejaarde gehandicapten? Heeft men niet de neiging hen aan hun lot over te laten? Het is hoog tijd om te reageren.

Het is juist om de gelijkheid van alle leeftijden te verkrijgen in de strijd tegen de handicaps dat de Week van de derde leeftijd ons dit jaar als thema voorhoudt « Er zijn ook bejaarde gehandicapten: hun veiligheid hangt af van onze solidariteit ».

Laat ons niet vergeten dat, als de gemeenschap de nodige oplossingen niet vindt, zij eigenlijk zelf gehandicapt is. Het gaat ons allen aan, daar deze handicaps van de derde leeftijd ons allen bedreigen. Sommige reglementeringen zouden kunnen aangepast worden. Zo is iemand die gehandicapt wordt na de pensioengerechtigde leeftijd

en die slechts een karig pensioen ontvangt dat nog belast wordt met de talrijke onkosten die zijn handicap meebrengt, enkel aangewezen op de hulp van de Commissie van Openbare Onderstand. Is dat geen abnormale toestand, die zou moeten verdwijnen?

Bij het ontwerpen van openbare gebouwen zou moeten gedacht worden aan het aanleggen van op- en afritten voor rolstoelen en aan gemakkelijk te bereiken liften voor gehandicapten.

Wat de structuren betreft, zouden de **rusthuizen**, — waarvan het aantal overigens ontoereikend is, — dienen te beschikken over voldoende **verzorgingsmogelijkheden**, bij voorkeur in bijgebouwen. Naast de geriatrische ziekenhuizen voor revalidatie, — waarvan er ook veel te weinig bestaan, — zouden **verzorgingstehuizen** voor invaliden en chronische zieken, **dagziekenhuizen**, **psychiatrische centra** voor geestesgehandicapten en **diensten voor thuisverzorging moeten tot stand komen**.

Laten wij ook, naast de maatregelen van organisatie, de echte vriendschap niet vergeten, want zij is een bron van vindingrijkheid. Als U een gehandicapt persoon lief hebt, zult U de middelen vinden om het leven voor hem draaglijker en gelukkiger te maken.

Ja, de veiligheid van de oprustgestelden van heden hangt werkelijk af van de solidariteit van dezen van morgen.

Onze nieuwe installaties te Wuustwezel-Tol



Het parkeerterrein voor autobussen met rechts vooraan het nieuw gebouw.

(Foto Fr. Keutgens)

Wuustwezel, gelegen aan de Belgisch-Nederlandse grens langs de rijksweg nr 1, is niet alleen een zeer drukke grenspost doch werd destijds ook bediend door de belangrijke internationale buurtspoorweglijn Antwerpen - Brasschaat - Wuustwezel - Breda.

Reeds op 20 juli 1887 had de opening plaats van het baanvak Merksem (Oude Bareel) - Brasschaat en op 3 januari 1890 werd het baanvak Brasschaat - Wuustwezel (grens) in gebruik genomen. Het gedeelte op Nederlands grondgebied, tussen Breda en Wernhout (grens), volgde op 24 juli 1890 en bracht aldus een rechtstreekse verbinding tot stand tussen Antwerpen en Breda.

De elektrificatie van de baanvakken Merksem (O.B.) - Brasschaat (dorp) en Brasschaat (dorp) - Brasschaat (Polygoon) werd respectievelijk doorgevoerd op 18 mei 1909 en 15 juli 1912.

Deze van het baanvak Brasschaat (Polygoon) - Wuustwezel (grens), de laatste in de provincie Antwerpen, had plaats op 23 december 1951.

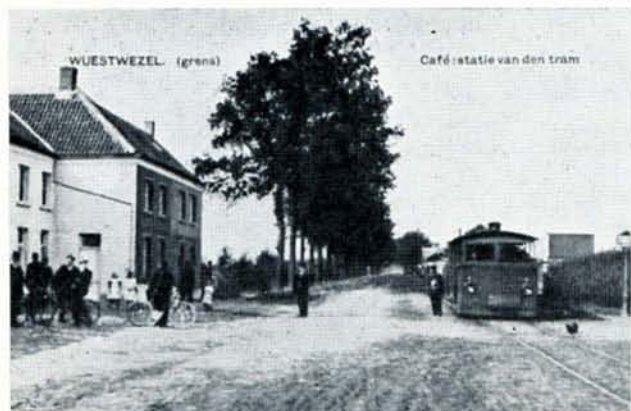
De vervanging van de elektrische trams door autobussen geschiedde trapsgewijze. Op 1 oktober 1966 was het de beurt aan het baanvak Brasschaat (Prins Kavellei) - Wuustwezel (grens) en vanaf de volgende dag verzekerden rechtstreekse autobusdiensten, geëxploiteerd én door de N.M.V.B. én door de Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten (B.B.A.) de dienst tussen Antwerpen en Breda. Op het baanvak Antwerpen - Brasschaat (Prins Kavellei) reden de trams voor het laatst op 4 mei 1968.

Naast de belangrijke stelplaats te Merksem (O.B.) en het sporencomplex te Brasschaat (Polygoon) lag op deze lijn eveneens een station, met o.m.

een loods, een bergplaats en een waterkraan voor de stoomlocomotieven, te Wuustwezel-Tol, in de onmiddellijke nabijheid van het tolkantoor.

Op het terrein van het vroegere station heeft de N.M.V.B. thans nieuwe installaties opgericht. Het gebouw bevat een bureau voor de A.B. bestuurders, een sanitaire inrichting, een klein magazijn, een magazijn voor het opbergen van de olie en een bergplaats voor fietsen.

Het ruim parkeerterrein biedt plaats voor 18 autobussen, bediend door 30 agenten, die te Wuustwezel-Tol hun dienst beginnen of eindigen.



Een stoomtram aan de halte te Wuustwezel-Tol.



Het tolkantoor te Wuustwezel met op de achtergrond de loods van de buurtspoorwegen.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

ANTWERPEN

Gunter bij Tanghe R. (Antwerpen)
Geert bij Van den Eynde C. (Baal)
Cindy bij Daghelinckx L. (Zwijndrecht)
Carla bij Janssens Fr. (Kalmthout)
Sabine bij De Beuckelaer A. (Brecht)
Kenny bij Brack A. (Bazel)

OOST-VLAANDEREN

Frederik bij Dutoit E. (Gent)

HENEGOUWEN

Isabelle bij Fourneau A. (Monceau s/Sambre)
Frédéric bij Dewit J. (Leval-Trahegnies)
Frédéric bij Callewaert Ch. (Blandain)
Christophe bij Corouge Cl. (Strée)
Patricia bij Hernalesteen R. (Viesville)
Christine bij Nauts R. (Strépy-Bracquagnies)
Marlène bij Vandermysbrugge J. (Marchienne)
Jacky bij Philipppron J. (Soignies)
Delphine bij Massart G. (Eugies)
Lionel bij Quévy G. (Jemappes)
Benoit bij Duhaut A. (Anderlues)
Annie bij Quévy R. (Roisin)
Johnny bij Lejeune Chr. (Châtelineau)

NAMEN-LUXEMBURG

Christophe bij Vandemergel Chr. (St-Servais)
Bruno bij Godfroid Fr. (Namen)
Laurent bij Micha D. (Bouillon)
Alain bij Dumont D. (Natoye)
Christelle bij Dasnois E. (Bouillon)
Michaël bij Stevens G. (Jemeppe s/Sambre)

LUIK

Thierry bij Degée E. (Angleur)
Phillippe bij Fagnoul A. (Eben Emael)
Désiré bij Marx L. (Mail sur Geer)
Pascal bij Vanhoven J. (Grâce Hollogne)

BRABANT

Nathalie bij Lamal R. (Overijse)
Anita bij Wijns M. (Grez-Doiceau)
Vera bij Cornet G. (Herfelingen)
Kristel bij Van Assche D. (Anderlecht)
Roger bij Timmermans M. (Schaarbeek)
Ingrid bij Bortels A. (Leuven)
Kristel bij Van Loock A. (Heverlee)
Hans bij Thienpont F. (Anderlecht)
Steven bij Alaerts J. (St-Joris-Winge)
Pascal bij Vierdeel R. (Brussel)

LIMBURG

Patrick bij Borgers J. (Zolder)
Sabine bij Boumans Fr. (Lanaken)
Tom bij Gabriels J. (Bree)
Kurt bij Ignoul H. (Dilsen)
Anja bij Mentens W. (Koersel)
Andrea bij Olaerts L. (Genk)
Dirk bij Theunissen A. (Genk)

WEST-VLAANDEREN

Mariska bij Soens J. (St-Eloois-Winkel)
Kenneth bij Neiryck R. (Oostende)
Curd bij Debacker F. (Oostende)
Stefan bij Deman E. (Brugge 1)
Isabelle bij Lernout W. (Geluwe)
Heidi bij Verschaeve N. (Brugge 2)

Huwelijken

ANTWERPEN

Vorsselemans L. met Mej. Verbraeken M.

OOST-VLAANDEREN

Verdurme H. met Mej. D'Haese L.
Van Driessche E. met Mej. Baert M.
Dick E. met Mej. Dick N.
Van De Velde R. met Mej. De Corte A.
Van Caenegem M. met Mej. Buyle M.
Vergucht E. met Mej. De Zitter N.

HENEGOUWEN

Crepez L. met Mej. Hebrant Cl.
Sikora M. met Mej. Santangelo A.
Cuvelé J.-Cl. met Mej. Berlemont F.
Charon A. met Mej. Quewez H.
Walraeve J.-Cl. met Mej. Collet J.
Duchêne R. met Mej. Bernard M.-L.

NAMEN-LUXEMBURG

Goblet Chr. met Mej. Dardenne Cl.
Genicot A. met Mej. Pastori G.

LUIK

Mokosinski St. met Mej. Popowski A.

BRABANT

Dewit A. met Mej. Van Horenbeeck M.
Lemaire W. met Mej. Timmermans V.
De Saeger P. met Mej. Verpaelt G.
Bauwens A. met Mej. Boeykens M.
Vanderstappen H. met Mej. Haverals E.

LIMBURG

Gielen J. met Mej. Cornelis L.

WEST-VLAANDEREN

Sinnaeve D. met Mej. Waeyaert Chr.

LIMBURG

Meuwis H., ploegbaas 27

WEST-VLAANDEREN

Bearelle G., A.B. bestuurder 43
Naassens R., half gesch. werkmán 37

Sterfgevallen

AGENTEN IN DIENST

HENEGOUWEN

Joly L., controleur 52
BRABANT
Rubais E., ontvanger 47

BEGUNSTIGDEN

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

ANTWERPEN

Van Herck A., ploegbaas 80
Van Mechelen V., ontvanger 71
Maes H., A.R. voerder 69
Krois J., baanwerker 76
Verstraelen J., el. geleider 72

OOST-VLAANDEREN

Gysels A., gesch. werkmán 1e kl. 71
Germeyns O., ontvanger 77

HENEGOUWEN

Mainil N., el. geleider 68
Hoyez L., baanwerker 71
Michel A., el. geleider 67
Fontaine R., baanwerker 80
Lagneau O., gesch. werkmán 71

NAMEN-LUXEMBURG

Rambot J., opzichter W. en W. 2e kl. 81

LUIK

Reul J., gesch. werkmán 65
Kruyts L., ontvanger 75
Ferette D., el. geleider 65
Nys H., el. geleider 85
Bertrand M., gesch. werkmán 1e kl. 72
Wijnen A., maneuver 60
Knapen J., el. geleider 79
Hoyon J., gesch. werkmán 1e kl. 79

BRABANT

Poedts J., maneuver 91
De Vroegh E., el. geleider 80
Ringoir J., el. geleider 88
Van Hemelrijck P., el. geleider 83
Herzeel J., baanwerker 80
Van Schel L., el. geleider 89
Guns Ch., ontvanger 75
Salle G., gesch. werkmán 1e kl. 67

LIMBURG

Schroeders J., baanwerker 88

WEST-VLAANDEREN

Durnez C., ontvanger 68
Verfaillie J., remmer 82

Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden juli-augustus 1972

ANTWERPEN

Sempels L., ontvanger 47
Dujardin M., bewegingsoverste 2e kl. 42
Bailemans J., gesch. werkmán 38
Claessen K., gesch. werkmán 27

OOST-VLAANDEREN

Baert M., klerk 49
Lybaert M., moniteur 43
Van Aerde H., ontvanger 24

HENEGOUWEN

Gesel P., eerste controleur 47
Ljubas P., gesch. werkmán 42
Sente L., ontvanger 35
Bayot Fr., el. geleider 29
Bertouille V., gesch. werkmán 25

NAMEN-LUXEMBURG

Jentgen C., controleur 41

LUIK

Pirotte L., half gesch. werkmán 42
Bollinne A., gesch. werkmán 36
Malpats G., keurwerkmán 30
Martens M., A.B. bestuurder 28
Mestrez E., ontvanger 15

BRABANT

Vanderhaegen J., klerk 43
De Koster P., ontvanger 41
Coperloos S., ontvanger 41
Deschuyffeleer E., ontvanger 39
Van den Bruel J.B., controleur 38
Snyers H., ontvanger 38
Ons J., klerk 38
Lauwens Ph., hoofdontvanger 36
Leclercq J., gesch. werkmán 32
Dupont C., gesch. werkmán 28

Hoofdbestuur

Mevr. Debiolles, dactylo, werd op eigen verzoek overgeplaatst naar de Groep Namen-Luxemburg en bevorderd tot klerk.

Anderzijds traden in dienst: op 16 juli jl. mej. M.C. Fontaine, dactylo; op 1 augustus de heer J. Vlayen, tekenaar-expeditionair op de Directie T.

Wij wensen hen van harte welkom en hopen dat zij zich vlug zullen wenen in ons midden.

OPRUSTSTELLINGEN

DE HEER ED. FINET

Op 1 september jl. bereikte de heer Edouard Finet, eerste inspecteur op de Directie T de leeftijdsgrens.

Hij begon zijn loopbaan op 1-4-1930 als tekenaar van het rollend materieel.



Achtereenvolgens onderbureaucheef benoemd in 1944, bureaucheef in 1946 werd hij bevorderd tot eerste inspecteur in 1957. Tijdens het eerste gedeelte van zijn loopbaan heeft hij actief deelgenomen aan de studie van verschillende reeksen motorrijtuigen en later was hij een van de leidende figuren van de standardisatie der autobussen.

Deze kalme collega, afkomstig uit de Borinage, werd ten eerste gewaardeerd door zijn oversten. «Onze Buurtspoorwegen» wenst hem een lange en gelukkige rustperiode.

DE HEER FR. BOSCHMANS



De heer Frédéric Boschmans (Jules voor de collega's en vrienden) trad in dienst op 29-12-1930 in de groep Brabant als ontvanger.

Controleur benoemd op 1-3-1947 werd hij in 1959 bevorderd tot bewegingsoverste 2e kl. Overgeplaatst naar de Dienst Verzekeringen van het Hoofdbestuur eindigde de heer Boschmans er zijn loopbaan met de graad van opsteller.

Wij wensen hem een gunstige evolutie van zijn gezondheidstoestand en een welverdiende rust.

Oost-Vlaanderen

DE HEER MAURICE BAERT OP RUST NA EEN LOOPBAAN VAN 49 JAAR

Nauwelijks 16 jaar trad de heer Baert op 27 juni 1923 in dienst. Na eerst een jaar te hebben doorgebracht in de stelpplaats van Gent-Heirnisse werd hij gehecht aan de in die tijd wel belangrijke stelpplaats van Kalken. Hij werd tewerkgesteld als schilder en deed er tevens dienst in het magazijn.



Overgeplaatst naar het werkhuis van Destelbergen, waar hij onder meer belast werd met de puntering, bekwam hij op 1 januari 1946 zijn benoeming van hulpklerk en op 1 januari 1950 deze van klerk 2e kl.

In 1960 ging hij over naar de Directie als telefonist waar hij zich eveneens bezig hield met het opmaken van statistieken zowel voor het werkhuis als voor de dienst van de beweging.

«Onze Buurtspoorwegen» wenst de heer Baert van harte nog een lange en gelukkige rustperiode.

Luik

DE HEER J. SERVAIS, DIENSTCHEF 2e kl., OP RUST

De heer J. Servais, dienstchef 2e kl. te Luik, bereikte de leeftijdsgrens na een loopbaan van bijna 49 jaar.

Donderdag 31 augustus jl., op het einde van de dag, werd deze gebeurtenis gevierd in tegenwoordigheid van een talrijke afvaardiging van weddetrekkende agenten.

De heer Lebrun, technisch inspecteur, herinnerde aan de mooie buurtspoorwegloopbaan van de gevierde. De heer Servais trad als jonge bediende in dienst op 19 november 1923. Klerk 1ste kl. benoemd in 1945 werd hij e.a. klerk in 1946 en bevorderd tot dienstchef 2e kl. in 1958.

CONTROLEUR SPEURNEUS

Speurneus: Het najaar heeft enigszins de natte zomer, die we gehad hebben, goed gemaakt maar 's avonds wordt het al vroeger donker zodat we moeten denken aan de achterlichten op onze autobus.

Bestuurder: Dank zij de neonverlichting is ons voertuig van ver zichtbaar.

Sp.: Zeker, maar belangrijk is dat de automobilisten, die een autobus volgen of naderen, waarvan de sombere massa half verlicht is, weten op welk ogenblik dat de bestuurder gaat remmen of stoppen dank zij de rode STOPLICHTEN.

B.: Op een niet verlichte weg buiten de stad moet de automobilist toch een minimum aan voorzorgen treffen; een verlichte autobus is zichtbaar en onze «STOP» ook...

Sp.: ... op voorwaarde dat deze niet met slijk bedekt zijn en dat is juist het geval met uw bus.

B.: Ik heb er geen aandacht aan geschonken bij de aanvang van mijn dienst maar daar we aan een halte zijn, ga ik ze schoon maken.

Sp.: Uw voornemens zijn goed en dat is al heel veel maar, in Godsnaam, neem de gewoonte aan wanneer ge uw voertuig verlaat de motor stil te leggen want hieromtrent zijn de onderrichtingen formeel.

B.: Ja chef, ge hebt gelijk maar ik dacht nog slechts aan de rode glazen van mijn achterlichten.

Sp.: Van «glazen» gesproken, tijdens deze vakantie was ik in een van de talrijke Engelse «pubs» aan de kust en aan de muur hing een tamelijk vermakelijk plakkaat, in het Engels natuurlijk, waarop ongeveer het volgende te lezen stond: «Indien U glazen nodig hebt, ga dan naar een oogarts maar neem de onze niet».

B.: Dat doet me denken aan München waar tijdens de Olympische Spelen een tienduizendtal bierglazen als aandenken werden meegenomen door buitenlandse cliënten.

Sp.: Ja, in dezelfde «pub» las ik een raadgeving aan de rokers: «Indien de vloer bedekt is met sigarettepeukjes, gebruik dan a.u.b. onze asbakjes.»

B.: Ik stel deze vorm van humor op prijs, de Engelsen zijn afkerig van bevelen en de «Verboden te...» maar zij verstaan de kunst te doen begrijpen wat mag en wat niet mag gedaan worden.

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

Vervolgens werd aan de heer Servais een prachtig geschenk overhandigd. Aan zijn echtgenote, die op de viering aanwezig was, werden bloemen aangeboden.

Wielerkampioenschap van België 1972 voor het personeel van de N.M.V.B. te Diksmuide

In tegenstelling met verleden jaar werd het kampioenschap verreden in twee reeksen. De agenten boven de 35 jaar kregen 35 km voorgeschoteld en deze onder de 35 jaar moesten het doen over 66 km.

De vele inspanningen geleverd door de Vriendenkring van het Personeel N.M.V.B. Diksmuide-Veurne om een zo rijk bedrag aan prijzen samen te brengen, werden beloond. Niet minder dan 32 renners boven de 35 jaar en 45 deelnemers onder de 35 jaar schreven zich in.

Bij de ouderen was het de uitdrukkende kampioen Etienne Farazijn, die onmiddellijk zijn stempel drukte op het koersverloop en vanaf de eerste ronde de leiding nam om deze niet meer af te staan. Hij vergrootte regelmatig zijn voorsprong om ten slotte met 1'35" de aankomstlijn te overschrijden.

Bij de jongeren was de strijd heel wat heviger. Hier poogde kampioen Gilbert Farazijn de koers onmiddellijk naar zijn hand te zetten. Zijn uitval in de vierde ronde gaf hem echter het gezelschap van zes medevluchters waaronder José Balcaen en André Brams. José Balcaen reed omtrent halfkoers drie



De heer J. 't Kindt overhandigt de bloemen aan J. Balcaen overwinnaar in de reeks onder de 35 jaar.



Etienne Farazijn, kampioen boven de 35 jaar.

ronden alleen voorop doch Farazijn en Brams konden de vluchter terug inrekenen.

In de voorlaatste ronde leed Farazijn bandbreuk en het werd een spurt met twee, die gewonnen werd door José Balcaen uit Kortrijk. Onderstrepen wij dat de nieuwe kampioen dit jaar reeds 21.000 km aflegde o.m. Parijs-München, Parijs-Brest en de ronde van België.

UITSLAG (boven de 35 jaar)

1. E. Farazijn (Diksmuide)
2. E. Van Kerckhove (Asse)
3. R. Van Oppré (Koersel)
4. J. De Gaspari (Charleroi)
5. G. Deprez (Oostende)

De tinnen schaal voor de twee best gerangschikte renners werd gewonnen door de stelplaats Diksmuide. De beker voor de oudste deelnemer ging naar François Maurice (Tielt-Brabant).

UITSLAG (onder de 35 jaar)

1. J. Balcaen (Kortrijk)
2. A. Brams (Tielt-Brabant)
3. G. Farazijn (Diksmuide)
4. J. Van de Woestijne (Waasmunster)
5. R. Ramman (Brugge)

De tinnen schaal voor de drie best geklasseerde renners kwam toe aan de stelplaats Tielt-Brabant. De wisselbeker, geschonken aan de stelplaats met de drie best geklasseerde renners in beide koersen, bleef voor een jaar in Diksmuide.

Eerlijk duurt het langst

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

ANTWERPEN

Stelplaats Oostmalle : Verbercht F. (1.542 frank).
Stelplaats Tjakstraat : Van den Bosch J.B. (1.350 fr.).
Stelplaats Turnhout : Verdonck E. (500 fr. en armbandhorloge), Mostmans J.B. (2.070 frank).

HENEGOUWEN

Stelplaats Charleroi : Lycops R. (3.860 fr.), Garin C. (zilveren armband), Remy L. (paarlen halssnoer), Dubois R. (gouden armband), Babelaine E. (radiotoestel), Scory A. (gouden armband), Siot G. (cheque van 3.252 fr.), Moreau J. (2.400 fr.), Dubois R. (borstspeld).
Stelplaats Châtelet : Steiner Fr. (1.000 fr.).

Stelplaats Eugies : Decany (27.000 lires).
Stelplaats Anderlues : Durant J. (500 fr.).
Stelplaats Trazegnies : D'Aoust H. (gouden armband), Mal E. (1.106 fr.).
Stelplaats Jumet : Collard M. (1.540 fr.).

NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen : Renard L. (1.830 fr.), Thiry L. (1.450 fr.), Potemberg J. (20.000 fr.).
Stelplaats Mariembourg : Magain A. (5.012 frank en 20 DM).
Stelplaats Florennes : Martinet R. (12.000 fr.), Henrard M. (1.020 fr.).
Stelplaats Wellin : Hesbois (8.000 fr. en vreemde munten).
Stelplaats Andenne : Delannoy L. (741 fr.).

LUIK

Stelplaats Eupen : Vleeschouwer J. (dameshorloge).
Stelplaats Omal : Volont G. (7.521 fr.).
Stelplaats Rocourt : Renotte (1.049 fr.).

BRABANT

Stelplaats Leuven : Podoor A. (1.200 fr.), Buelens M. (595 fr.), Geens V. (4.785 fr.).
Stelplaats Het Rad : Van Hassel (1.216 fr.).

LIMBURG

Stelplaats Koersel : Lathouwers A. (614 B.fr. en 101 F.fr.), Vanwezemaël R. (776 fr.).
Stelplaats Lanaken : Hansen J. (1.125 fr.).
Stelplaats Tongeren : Smets J. (720 fr.).
Stelplaats Genk : De Ruyter A. (armbandhorloge), Gijbels B. (1.047 fr.).

WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Kortrijk : Dennekin M. (2.000 fr.), Lernout W. (570 fr.), Voogd M. (punteerhorloge).
Stelplaats Oostende : Hennebert H. (843 fr.), Cys Y. (754 fr.), Finaut Ch. (2.400 fr.), Debaerdemaecker P. (750 fr.), Lemarcq D. (2.000 frank), Devriese E. (muziekcassette), Schruers M. (1.071 fr.), Vancoillie R. (969 fr.), Gesquiere Fr. (gitaar), Verstraete M. (500 fr.).
Stelplaats Knokke : Dumon J. (920 fr.), Deetens R. (90 F.fr.), Vanzandweghe F. (foto-toestel), Van den Berghe R. (1.700 fr., 10 F.fr., 15 gulden en 20 pond).

4000 dagen zonder ongeval door ploeg 12 van Luik



Na het aperitief heette de heer Lebrun, diensthoofd voor Veiligheid, de aanwezigen welkom, gaf een overzicht van de toestand en herinnerde er nadien aan dat, voor 1971, de Groep de trofee « Graaf Louis de Lichtervelde » heeft veroverd en voor de derde maal overwinnaar werd in de grote campagne « Orde ». Hij feliciteerde vervolgens de laureaten van de dag en wensde allen een aangename herinnering te bewaren aan het feest.

De heer Follon, adjunct eerste inspecteur en afgevaardigde van de Algemene Dienst voor Veiligheid, nam daarna het woord om allen geluk te wensen voor de nieuwe prestatie, die gevoegd wordt aan de lange erelijst van de Groep Luik op het gebied van de voorkoming van ongevallen.

Na herinnerd te hebben dat alle menselijk werk, wat het ook zij, vatbaar is voor volmaking, behandelde de heer Follon de menselijke houding in de omstandigheden van het werk en eindigde met zijn vertrouwen te stellen in de toekomst.

Na de projectie van een film was het de beurt aan de heer Barbier om zijn voldoening uit te drukken tegenover de leden van de feestvierende ploeg

en hen een nieuw rendez-vous te geven over 1.000 dagen.

De heer Henrard, directeur van de Technische Diensten, nam vervolgens het woord om in het bijzonder de ploeggeest te prijzen, die toegelaten heeft het gevierde resultaat te bereiken. Hij vervolgde met een historisch overzicht te geven van de verscheidene fases, die geleid hebben tot de modernisatie van de werkplaats van Luik (St-Gilles) en herinnerde aan allerhande middelen, die achtereenvolgens werden aangewend in de strijd tegen de arbeidsongevallen o.m. voorlichtings- en vormingsvergaderingen voor het meesterpersoneel en de bouw van een speciaal bestudeerd gereedschap op het gebied van de veiligheid.

Vervolgens defileerden de laureaten voorbij de heer Barbier, die hen een herinneringsgeschenk overhandigde en snuisterijen voor de familie.

Een vertegenwoordiger van de vakvereniging stelde er prijs op de directie te bedanken en sloot zich aan bij de hulde gebracht aan de agenten ter gelegenheid van het behaalde succes.

De feestzitting eindigde met een vieruurtje opgeluisterd met muziek.

Op 4 juni jl. vierde de dienst T/At in de stelplaats van Luik (St-Gilles) de 4.000 dagen zonder ongeval bereikt door ploeg nr 12 samengesteld uit een deel van het personeel van de werkplaats van Luik-St-Gilles en het personeel van het onderhoudscentrum van Bitsingen.

Rond de heer Henrard, directeur van de Technische Diensten, hadden plaats genomen: de heer Barbier, hoofdtechnicus, Follon en Tissen, afgevaardigden van de Algemene Dienst voor Veiligheid, Lefever, adjunct eerste inspecteur, de verscheidene dienstchefs en mejuffer Cobraiville, maatschappelijke assistente.



De agenten Ruth en Simonon woonden samen met hun echtgenoten het feest bij.



De agenten Douven en Maka waren evenals hun echtgenoten aanwezig.

Groep Namen- Luxemburg

Ploeg 4 (werkplaats Andenne) vierde haar 3000 dagen zonder ongeval



Te Vedrin, nabij Namen, waren op 23 september jl. een honderdtal agenten van de werkplaats Andenne verzameld om deze merkwaaardige prestatie te vieren.

Aan de eretafel hadden plaats genomen : de heer Barbier, hoofd-ingenieur, de heer Botton, groepschef, de heren Follon en Tissen, van de Algemene Dienst voor Veiligheid, de heer Lefever, adjunct eerste inspecteur, de heer Sulbout, technisch ingenieur, de heer Maris, werkmeester, en verscheidene dienstchefs.

De heer Gemine, diensthoofd voor Veiligheid, gaf een historisch overzicht van dat record, het eerste van deze aard opgetekend in de provincies Namen en Luxemburg en dat aan de ploeg de eerste plaats bezorgde in het klassement van de werkplaatsen van de N.M.V.B.

« Op 22 november 1966 » zegt hij « hebt u het recordcijfer van 1000 dagen zonder ongeval met werkverlet bereikt en u hebt uw inspanningen doorgedreven om op 18 augustus 1969 de 2000 dagen te bereiken.

En nadien zijt u dezelfde weg blijven bewandelen en op 14 mei 1972 werd de kaap der 3000 dagen zonder ongeval overschreden en dat niettegenstaande de grootste risico's die het werk in een werkplaats bieden en het in dienst nemen van talrijke jonge werkmakers, nog niet doordrongen van de veiligheidsgeest bij de Buurtspoorwegen ».

De heer Gemine onderstreepte nog het genoeg, gedurende acht jaar gewerkt te hebben zonder dat

een enkel lid van de ploeg een ongeval met werkverlet heeft opgelopen.

De heer Follon, adjunct eerste inspecteur, bedankte eerst en vooral de heer Barbier voor zijn geest van begrip in verband met de veiligheidsproblemen. Hij vervolgde met elkeen uit te nodigen een « voorzichtige houding » aan te nemen in de werkomstandigheden en hij drukte de wens uit dat het feest voor de agenten van Andenne een nieuwe stimulans zou zijn voor de preventieve actie.

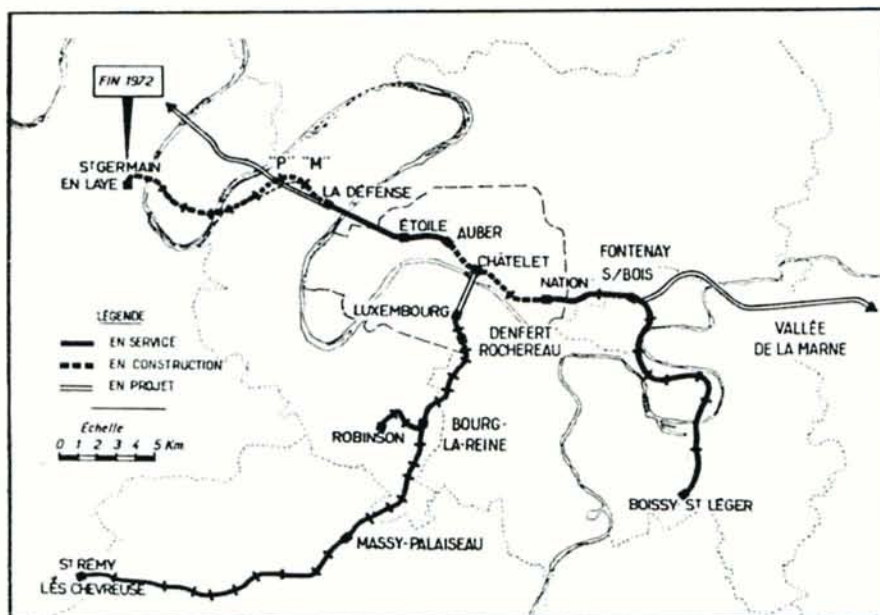
Het ontspanningsgedeelte, dat volgde, werd verzorgd door de groep « Cabaret de la Clef des Champs » en werd door allen gewaardeerd.

Na de pauze nam de heer Barbier, hoofd-ingenieur, het woord. Hij herinnerde dat ploeg 4 gans de werkplaats van Andenne omvat en wees op het merkwaaardige dat een geheel van agenten van verschillende leeftijd en verschillende stielen een dergelijk resultaat heeft weten te behalen. Hij bedankte al de leden van het Veiligheidscomité en vooral de heer Grégoire voor zijn initiatieven en voorstellen ten gunste van de veiligheid tijdens de omvorming van de werkplaats.

Na de uitreiking van een herinneringsgeschenk dankte de agent Claude Libin, in naam van al zijn werkmakers de directie voor de aangename namiddag doorgebracht in « buurtspoorweg »-familie.

Elkeen werd uitgenodigd tot een koud buffet, aangeboden onder een nieuwe formule, die ieders voldoening wegdroeg.

Aan 100 km/u onder Parijs door met de R.E.R. (Réseau Express Régional)



Elke werkdag ongeveer zes miljoen reizigers vervoeren, waarvan vier miljoen met de metro, ziedaar de taak weggelegd aan de « Régie Autonome des Transports Parisiens » (R.A.T.P.), die Groot Parijs, een agglomeratie van meer dan acht miljoen inwoners, bedient.

De ontwikkeling van de Parijse metro werd praktisch stilgelegd sinds de eerste wereldoorlog en bijna drie-veertien van het materieel dateert van vóór 1938.

Alzo moet de R.A.T.P. niet alleen een belangrijke achterstand inhalen, maar eveneens de infrastructuur ontwerpen en uitvoeren opgelegd door de steeds toenemende bevolkingsaan-groei van de Parijse agglomeratie, die in het jaar 2000 veertien miljoen inwoners zou kunnen tellen.

Sommige metrolijnen werden gemoderniseerd, de vervoercapaciteit werd verhoogd, meer dan 800 nieuwe rijtuigen werden sinds 1963 in dienst gesteld en nochtans is de overbelasting nog zeer aanzienlijk tijdens de punturen. Maar de uitrustingen moderniseren volstaat niet meer; er moeten nieuwe verwezenlijkingen aan toegevoegd worden. Vandaar de oprichting van een « Réseau Express Régional » (R.E.R.).

De techniciens van de R.A.T.P. hebben uitgemaakt dat Parijs een **nieuw** net van 260 km, waarop een grote snelheid kan ontwikkeld worden, nodig heeft; de eerste realisatie vereist een oost-west dwarslijn van Boissy-St-Léger naar Saint-Germain-en-Laye (zie kaart). Om de rol en het tracé van de R.E.R. te begrijpen dient rekening gehouden dat, in de doortocht van Parijs, de R.E.R. gelegen is onder de oude metro.

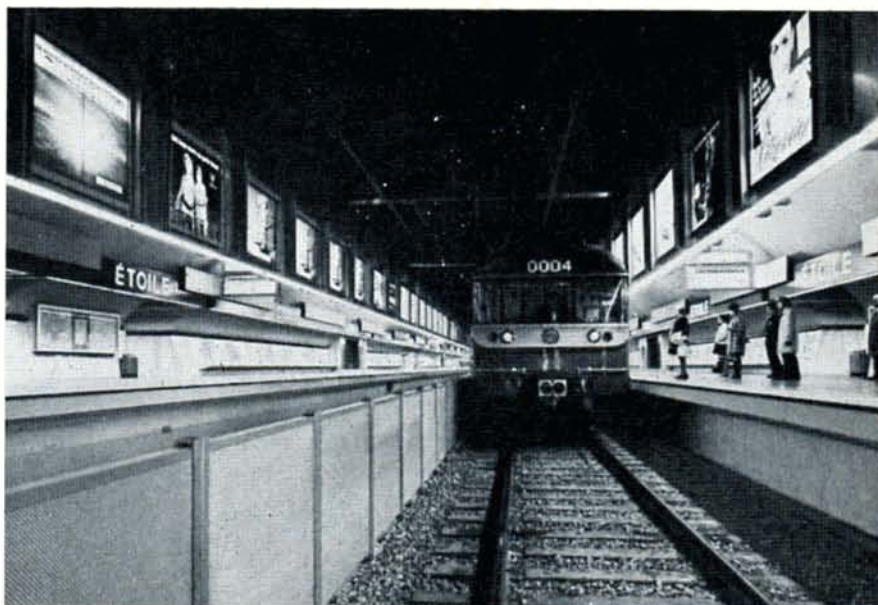
De werken de twee laatste jaren uitgevoerd, sinds de opening van het eerste baanvak Etoile - La Défense op 22 februari 1970, zijn absoluut merkwaardig op elk gebied en de bevoegde bezoeker moet toegeven dat hij hier onwifelbaar te doen heeft met het gemeenschappelijk vervoer van het jaar 2000.

De opening van het tweede baanvak Etoile - Auber had plaats in november 1971. Alzo verbindt, momenteel, de R.E.R. in het westen het centrum van Parijs met de nieuwe zakenwijk « La Défense » in afwachting, op het einde van 1972, Saint-Germain-en-Laye te bereiken; in het oosten is de verbinding Auber - Nation voorzien voor 1977. Op dat ogenblik zal de R.E.R. toelaten de 50 km van de Parijse agglomeratie te doorkruisen in 50 minuten.



Station • Auber •

Algemeen gezicht op het overstapstation. Deze zaal heeft een gewelf met een spanwijdte van 24 meter en aan beide uiteinden en in het midden bevinden zich mezzanines. Zij verbindt de R.E.R. met de stations « Opéra » en « Havre-Caumartin », met 4 metrolijnen, de grote magazijnen (rechtstreekse toegang) en het stadskwartier.



Station « Etoile »

Een treinstel loopt het station — gebouwd op een diepte van 25 meter — binnen. Het is 225 m lang en zijn gewelf heeft een spanwijdte van 21 meter. De publiciteitspanelen werden uitsluitend doorlopend geplaatst boven de kaaien.

HET BAANVAK ETOILE - LA DEFENSE

Dit baanvak van de R.E.R. werd voor het publiek opengesteld vanaf 22 februari 1970; het bevat het eerste stuk van de lijn Parijs - St-Germain-en-Laye. Het vertrekstation is l'Etoile, onder de Triomfboog, en de afstand van 5 km wordt afgelegd in 4 minuten.

De stellen vertrekken met de volgende tussenpozen :
op de punten : 4 minuten
op de daluren : 7 1/2 minuten
na 20 uur : 10 minuten

Het station Etoile, gelegen onder de tunnels van de lijnen 1,6 en 2 van het stadsnet van de metro, heeft een lengte van 225 m.

Drieëndertig roltrappen vergemakkelijken de verplaatsing in een hoogteverschil van 24 m met de begane grond.

De kruising van de Seine geschiedt stroomafwaarts van de brug van Neuilly met behulp van 7 caissons met een lengte van 21 tot 35 m en die elk ongeveer 2.500 T wegen.

De werken aan het eindpunt van « La Défense », met vier sporen, werden uitgevoerd in openlucht en vergden ontzaglijke opgravingen vóór het Palais des Expositions.

Een wonderlijk schouwspel wacht trouwens de reiziger, die aan « La Défense » aan de oppervlakte verschijnt. Hij bevindt zich op een uitgestrekt met marmer bevoerd voorplein, voorbehouden aan de voetgangers. Achter hem het Palais des Expositions (voor dezelfde doeleinden gebruikt als het Eeuwfeestpaleis te Brussel), vóór hem, in de verte, onderscheidt hij de Triomfboog. Maar rond gans die uitgestrekte vlakte rijzen torens op; zij kregen de namen van Esso, Nebel, Aquidaine, Europe, EDF en tellen niet meer dan dertig verdiepingen terwijl de in aanbouw zijnde FIAT-toren 58 verdiepingen zal hebben en een hoogte van 180 m. Het is een Frans Manhattan dat voortaan, dank zij de R.E.R., op minder dan 5 minuten van het centrum van Parijs gelegen is.

Voegen wij er aan toe dat de duizenden pendelaars van Groot Parijs aan het rondpunt van La Défense 10 autobusslijnen vinden in de richtingen Rueil, Nanterre, Argenteuil, enz.

HET BAANVAK ETOILE - AUBER

HET STATION AUBER

Sinds november 1971 kunnen de reizigers rechtstreeks, vanaf de place de l'Opéra, het overstapstation Auber bereiken, gelegen in het hart van Parijs in de driehoek Saint-Lazare - Opéra-Madeleine. Het is door gangen verbonden met de zes stadsmetrolijnen, die de stations St. Lazare, Havre-Caumartin en Opéra bedienen, evenals met 20 autobusslijnen.

Het station Auber heeft met zijn ongewone afmetingen het Parijse publiek evenals de specialisten op het gebied van het gemeenschappelijk vervoer verbaasd. Om de drie niveaus van het station aan te leggen werden twee tussenplafonds gebouwd; ten gerieve van de gebruikers zijn er niet minder dan 4 kilometer gangen, 73 roltrappen en 15 liften met grote capaciteit.

Sommige roltrappen zijn van een nieuw type; het zijn trappen met verlengde rustportalen, die te zelfde tijd de reizigers naar boven brengen en op vlakke weg hun overbrenging verzekeren zoals op een rollend voetpad. Het apparaat dat de uitgang langs de kant van de rue Charras verzekert, werkt als een rollend voetpad over een lengte van 15 m, en hetgeen dat de mezzanine bedient fungeert over een lengte van 11 m. Men zou kunnen zeggen dat het enige dat de vlotte doorgang van de 800 reizigers per minuut zou kunnen remmen de aangename omgeving is. « Het is alsof we ons in de foyer van een schouwburg bevinden » schreef « Le Figaro » maar dan in een ultramoderne schouwburg met klimaatregeling, wanden met mozaïekversieringen in verrukkelijke kleuren, met vloeren bedekt met geluiddempend rubber tapijten evenals zetels en banken in kunststof of in wit en zwart marmer.

DENK NA ALVORENS TE VERGELIJKEN

De reiziger, die plaats neemt aan L'Etoile, zal opmerken dat 4 à 5 personen gelijktijdig door de schuifdeuren kunnen instappen. Vervolgens, wanneer hij het konvooi er vandoor ziet gaan dat na enkele seconden een snelheid van 100 km/u bereikt, wanneer hij de afmetingen van het ondergronds station en het aangeboden comfort nagaat, kan hij slechts een bewonderende indruk opdoen.

Indien deze reiziger een Brusselaar is, zal hij geneigd zijn vergelijkingen te maken met zijn premetro. Welnu er dient rekening gehouden dat, in Belgische verhoudingen, een R.E.R. net hem van Brussel naar Aalst en zelfs naar Mechelen zou leiden. Het is wat anders dan een traditionele metro, het is meer dan een super-tramweg, het is een elektrische spoorweg, die beschikt over uitstekend materieel ontworpen voor het massavervoer met op voldoende afstand gelegen haltes om snelheden van 100 km/u toe te laten.

Kortweg, de R.E.R. is een verwezenlijking van hoge technische waarde, zowel op het gebied van de werkwijze op 36 meter onder de grond, als door de ongewone afmetingen van de stations.

Van esthetisch gezichtspunt uit hebben de bouwmeesters functionele elementen gerealiseerd, die een vrolijke sympatiese en comfortabele omgeving tot haar recht doet komen onder meer door het gebruik van pastilles in verglasd email van verschillende kleuren, van een intense



Station « Nation »

Algemeen gezicht op de kaaien. Het station is gelegen op een diepte van 25 meter (spoorniveau) en heeft een lengte van 225 meter. Het gewelf, met een spanwijdte van 25 meter, is bekleed met een zalmkleurige schildering bezaaid met glazen blokjes. 120 schijnwerpers zorgen voor een mooi lichtspel op het gewelf.

onrechtstreekse verlichting, van roestvrij staal en van veelkleurig polyester zonder de klimaatregeling met luchtverversing ter hoogte van de sporen, te vergeten.

NAAR 1978

De R.E.R. heeft op het ogenblik drie aftakkingen waarvan geen enkel volledig is. Wij hebben het traject La Défense - Etoile - Auber beschreven. Sinds oktober is dat baanvak nog belangrijker daar het werd verlengd tot aan de universiteit van Nanterre en vandaar rijden de blauwe treinen van de R.E.R. door tot St-Germain-en-Laye op 20 km van het hart van de Franse hoofdstad. Ten oosten van Parijs kwam al in 1969 het baanvak van Nation tot

Boissy-St-Léger (19 km en 11 stations, grotendeels aan de oppervlakte en slechts 2,5 km ondergronds) gereed.

De bestaande lijn van « Sceaux » tussen St. Remy-le Chevreuse en het Luxemburgstation te Parijs (36 km en 29 stations) zal verlengd worden tot aan het station van Châtelet; daar zal ze dan in 1978, de baanvakken komende van Auber en van Nation ontmoeten.

Een eerste doel zal dan bereikt zijn: de reizigers zullen rechtstreeks in het centrum van Parijs toekomen vanuit een 50 tal stations van de buitenwijken gelegen in het zuid-oosten en het zuid-westen van de Franse hoofdstad.

MOOIE LOOPBANEN



J. Balemans

In dienst getreden op 8-5-1928 en op rust gesteld als gesch. werkmán te Antwerpen.



J. Vanderhaegen

Begonnen op 12-4-1929 eindigde hij zijn loopbaan als klerk te Anderlecht.



C. Jentgen

Trad in dienst op 1-9-1929 en werd op rust gesteld als controleur te Namen.



M. Lybaert

In dienst getreden op 1-7-1929 eindigde hij zijn mooie loopbaan als moniteur te Destelbergen.



J. De Houwer

Trad in dienst op 2-5-1929 en werd op rust gesteld als brigadier te Kessel-Lo.



L. Pirotte

Begon zijn loopbaan op 7-6-1923 en werd op rust gesteld als half geschoold werkmán te Luik.



P. De Koster

In dienst getreden op 9-5-1931 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Wemmel.



E. Deschuyffeleer

Trad in dienst op 15-1-1930 en ging op rust als ontvanger te Leerbeek.



P. Ljubas

In dienst getreden op 2-4-1930 eindigde hij zijn loopbaan als geschoold werkmán te Charleroi.



R. Naassens

Begon zijn loopbaan op 6-7-1925 en ging op rust als half gesch. werkmán te Oostende.



E. Thollebeke †

Trad in dienst op 20-3-1935 en eindigde zijn loopbaan als 1ste controleur op Het Rad.



G. Bearelle

In dienst getreden op 19-7-1929 ging hij op rust als A.B. bestuurder te Kortrijk.



De visuele informatie bij het gemeenschappelijk vervoer

DE TAAL DER SYMBOLEN

Al de pogingen om een internationale taal in het leven te roepen, zijn praktisch mislukt waarschijnlijk omdat geen enkel volk afstand wil doen van zijn eigen taal.

Op het ogenblik begint nochtans, in zeer verscheidene middens, een nieuw internationaal uitingsmiddel opgang te maken : de stille taal van de grafische symbolen.

Haar meest vurige promotors denken dat de symbolen de scheidingsmuren, gevormd door de zowat 5.000 talen en dialecten verspreid over de wereld, kunnen neerhalen. Zij zeggen dat de tekens efficiënter zijn dan berichten daar zij minder plaats innemen en tevens bijdragen tot de



veiligheid daar zij door iedereen vlug kunnen begrepen worden.

Thans kunnen producten, goed beschermd, per boot of per vliegtuig, verzonden worden : de bovenstaande symbolen geven bij voorbeeld onderrichtingen aan de vervoerders de goederen « koel » of « droog » te bewaren : zo zal een etiket met een glas « breekbaar » betekenen en overal en door iedereen begrepen worden.

De mensen zelf zullen zeer goed op reis kunnen gaan zonder vreemde talen te kennen. Een reiziger, die in Moskou toekomt, kan gemakkelijk bezit nemen van zijn reisgoed, een bank, een taxi en een hotel vinden zonder een woord Russisch te spreken.

Geen enkel automobilist zal zich nog vergissen bij het zien van de symbolen, aangebracht op de drukknoppen van het instrumentenbord van zijn wagen, om zijn lichten te ontsteken of zijn ruitenwissers in werking te stellen. Een interessant aspect van het gebruik van de « pictogrammen » (1) schuilt in het feit, dat de laatste jaren werd vastgesteld, dat de constructeurs van tractoren, vrachtwagens en werktuigmachines, in plaats van de geschreven aanduidingen, dergelijke opschriften hebben aangebracht die alzo overal de mogelijkheid bieden aan ongeletterde mannen en vrouwen de kennis bij te brengen van het besturen van mechanische werktuigen. Vergeten wij niet dat er, over de ganse wereld, nog 800 miljoen ongeletterden zijn.

(1) Het is een nieuw woord samengesteld uit het Latijns bijvoeglijk naamwoord « pictus » wat geschilderd betekent en het Grieks naamwoord « gramma » : letter.

BIJ DE SPOORWEGEN

De grote spoorwegen hebben sinds een zevental jaren een belangrijke reeks pictogrammen op punt gesteld waarvan het gebruik zich begint te verspreiden tot algehele voldoening van de gebruikers.

Inderdaad op 1 juni 1965 had, op de zetel van de Internationale Unie van Spoorwegen te Parijs, een eerste voorstelling plaats onder voorzitterschap van de heer Louis Armand.

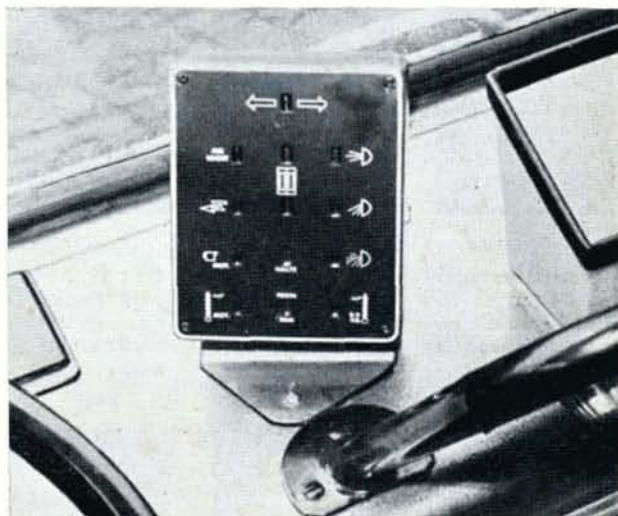
Het accent werd gelegd op het belang de krachtinspanningen niet te versnipperen en een reeks gelijkvormige pictogrammen aan te nemen.

Bovenstaand enkele zeer gekende pictogrammen, die gebruikt worden door verscheidene Europese spoorwegaansluitingen.

BIJ DE BUURTSPORWEGEN

Op de autobussen van de reeks, die onlangs door onze Maatschappij werd in dienst gesteld, heeft het gebruik van pictogrammen het probleem van de identificatie van verschillende bedieningsapparaten op een keurige manier opgelost.

Een foto, verschenen in het nummer 155 (november-december 1971) van ons tijdschrift, toont de symbolen, die toelaten de apparaten, aangebracht op het zijdelings instrumentenbord, te identificeren.



De bijgaande foto toont de controle- en signalisatie-apparaten en geldt eveneens als voorbeeld van toepassing van de pictogrammen.

ONZE BUURTSPORWEGEN

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

Redactie : Wetenschapstraat 14, 1040 Brussel
Telefoon : 11.59.90 — Toestel : 335 — P.R. 32.27

Verantwoordelijke Uitgever : L. Vanderfaeillie
Wetenschapstraat 14, 1040 Brussel