

onze buurtspoorwegen



25ste JAARGANG

Nr 149

NOVEMBER-DECEMBER 1970

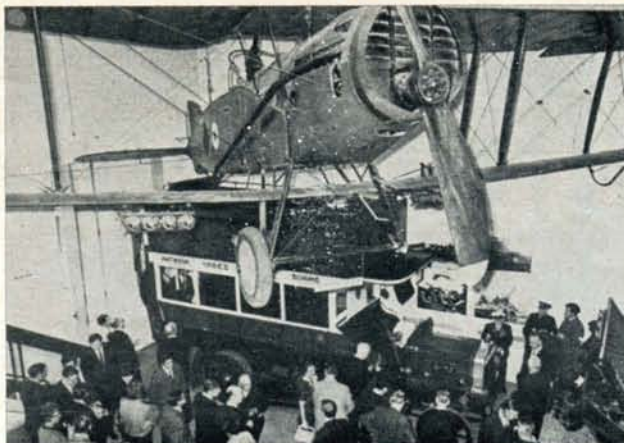
Een autobus in het oorlogsmuseum te Londen

De autobus op nevenstaande foto, onder het vliegtuig, draagt als eigenaardige bestemming de namen Antwerpen-Ieper-Somme.

Het betreft een oude bus, die de bijnaam kreeg «Old Bill», beroemd vertegenwoordiger van een honderdtal Londense autobussen, met open imperiaal, die in het begin van de oorlog 1914-1918 troepen naar het front brachten bij de eerste slag rond Ieper. Deze autobussen bleven tijdens gans de oorlog in dienst in de Britse sector.

Slechts zes weken na het uitbreken van de eerste wereldoorlog organiseerde de Britse Admiraliteit een hulpexpeditie in België en vroeg een eerste groep van 50 autobussen en bestuurders.

Zij ontscheepten in Antwerpen en bereikten Gent (op een andere foto herkennen wij duidelijk de karakteristieke toren van het St. Pietersstation van deze stad). De tweede



groep autobussen kon het omsingelde Antwerpen niet meer aandoen en het schip werd afgeleid naar Rouen. De eerste taak van de voertuigen bestond eruit het beroemde bataljon «London Scottish Territorial» naar Ieper te voeren.

In 1920 maakte «Old Bill» deel uit van een parade, samengesteld uit

autobusbestuurders, die dienst deden in het buitenland.

In april jl. verliet deze autobus zijn garage in Londen om een definitieve plaats in te nemen in het Imperial War Museum tussen andere herinneringen aan de oorlog 1914-1918, onder meer een Bristol jachtvliegtuig van 1917.

Een «Buurtspoorweg» huwelijk per Buurtspoorweg te Ghlin

Wanneer de heer Vermeulen, mees-tergast 1ste kl. te Mons-Bassins, de burgemeester en de pastoor van Ghlin ging vinden om het huwelijk aan te kondigen van zijn zoon gaf hij er zich rekenschap van dat het parkeren van de rijtuigen van de trouwsuite met moeilijkheden zou gepaard gaan. Dat bracht hem op het idee de bruidstoet... per autobus te vervoeren.

Alzo vertrok, op 24 oktober jl., een autobus, van buiten versierd met witte linten in satijn en binnenin met ruikers van anjelieren, uit Bergen naar Ghlin, woonplaats van de vader van de bruid, de heer Vanderberque, schrijnwerker in het werkhuis van Anderlues. Alhier namen de ouders, het bruidspaar Jacqueline en Jean-Claude, evenals een dertigtal genodigde plaats in de sympathieke rood-gele autobus bestuurd door de heer Carroyer, vertrekoverste te Bergen; zij doorkruisten langzaam de gemeente Ghlin onder de geamuseerde belangstelling van de inwoners. Groot succes eveneens aan het gemeentehuis en aan de kerk.

Het huwelijksfeestmaal had plaats

ten huize van de heer en mevrouw Vanderberque. De grootvader van de bruidegom is een oprustgestelde trambestuurder te Charleroi. De heer Bourleau, werkplaatsoverste te Bousu was ook uitgenodigd.

Het lied wordt in Henegouwen nog steeds in eer gehouden en op het re-

pertorium komen nog steeds Mayol en Berthe Sylva voor en de liederen in de taal van de streek zijn nog steeds in zwang.

Het was dan ook op de tonen van de muziek dat de jonggehuwden afscheid namen maar... niet met een autobus!



Voor de autobus: de jonggehuwden en hun ouders.

ONZE VOORPAGINA

Een autobus van de lijn Thuin - Anderlues - Chappelle-lez-Herbaimont op de nieuwe reusachtige brug met dubbele doorgaande bocht en die de spoorlijn en de Samber overspant. Zie geïllustreerde bijdrage op blz. 16.

ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

Redactie: Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel
Telefoon: 11.59.90 — Post: 335 — P.R. 32.27

Verantwoordelijke Uitgever: L. Vanderfaeillie
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

De heer Hubert Dulieu, Directeur van de groep Namen-Luxemburg op rust

Het kaderpersoneel en een belangrijke afvaardiging van agenten van alle graden, uit de twee provincies, waren op 9 november jl. vergaderd in de zaal Leopold te Namen om hulde te brengen aan de heer Dulieu ter gelegenheid van zijn opruststelling.

Onder de aanwezigen, waarbij zich de twee vriendenkringen van oprustgestelden hadden gevoegd, bemerkte men de heer Barbier, hoofdingenieur op het Hoofdbestuur, die de leiding heeft van T/AT alsmede de heer Loiseau, eerste substituut van de Procureur des Konings voorzitter van de gewestelijke paritaire commissie van de N.M.V.B.

Het kwam de heer Lambert Botton jr, e.a. ingenieur-dienstchef, toe de fases uit de loopbaan van zijn directeur weer te geven.

Op het einde van zijn toespraak hing de heer Botton een mooi beeld op toen hij de oprustgestelde toeriep: « Aan het einde van deze lange wandeling doorheen uw loopbaan, vertoont zich plots een nieuw landschap, vol kalmte en stille. Wij zullen het niet meer samen ontdekken maar wij weten dat, aan de zijde van mevrouw Dulieu, u er nieuwe vreugde zult vinden ».

Deze verdiende lofredede werd levendig toegejuicht. Nadien werd een prachtig schilderij, werk van een jong Italiaans schilder, als herinnering aangeboden.

De vergadering aanhoorde dan de heer Barbier, die eveneens de heer Dulieu begroette en hem een gelukkige rustperiode toewenste.

Vervolgens dankte de heer Dulieu de aanwezigen voor de hulde, die hem werd gebracht en hij betrok zijn medewerkers in het welslagen van zijn loopbaan. Een erewijf werd nadien geschonken terwijl de heer Dulieu herinneringen ophaalde met de talrijke oudgedienden.

*
**

De heer Hubert Dulieu werd op 12 november 1905 geboren te Bihain in de provincie Luxemburg.

Oorlogswees, met een broer en twee zusters, volgde hij zijn oude humaniora aan het klein seminarie van Bastenaken waar zijn oom directeur was; na geslaagd te zijn voor de 1ste wetenschappelijke liet hij zich inschrijven aan de universiteit van Luik waar hij in 1928 de wettelijke graad van burgerlijk mijnningenieur behaalde.

Op 14 maart 1929 trad hij in dienst van de Nationale Maatschappij en werd aangewezen om zich, te Marloie, te gelasten met het geheel van de exploitatiediensten (stoom en spoorauto's) evenals met de diensten van W en W en de werkhuisen van Luxemburg. Gedurende acht jaar oefende hij deze functies uit, nadien werd hij, in oktober 1937, overgeplaatst naar Namen, als adjunct van de directeur, de heer De Nayer en kreeg het werkhuis van Andenne, de luchtlijn en de onderstations als werkterrein toegevoegd.

Wanneer hij had kunnen denken dat zijn loopbaan nu goed uitgestippeld was en hij op 1 januari 1947 zijn bevordering tot e.a. ingenieur had bekomen, werd hij op 1 mei van hetzelfde jaar overgeplaatst naar de Groep Henegouwen. Hij werd er belast met de exploitatie in de Borinage en in het Doornikse evenals met de luchtlijn, de onderstations en het werkhuis van Eugies.

Zijn verblijf in Henegouwen duurde nochtans slechts 4 jaar en op 9 januari 1951 duidde de Raad van Beheer hem, met de graad van hoofdingenieur, aan om de leiding op zich te nemen van de Groep Namen-Luxemburg; hij zou er de heer Kennes vervangen, die naar Bergen vertrok om de heer Coppée op te volgen.

Op het ogenblik dat de heer Dulieu het net van Namen-Luxemburg terugvond, had hij een grondige kennis van

al de spoorautotypes evenals van verschillende soorten elektrische onderstations.

Bij het hernemen van zijn functies te Namen ontving hij van de heer directeur-generaal De Vos zeer nauwkeurige richtlijnen betreffende de exploitatie van de buurlijnen in het Naamse en in Luxemburg, de uitgestrekte provincie van het land.

De structuurhervormingen begonnen op 10 maart 1952 op de lijn « Hayettes »-Faubourg St. Nicolas en tussen het station van Namen en de citadel.



De heer H. Dulieu

Na een beheer van twee jaar kon de heer Dulieu melding maken van een exploitatiecoëfficiënt lager dan 100 waarin hij gedurende een vijftiental jaren slaagde.

Gewestelijk directeur benoemd vanaf 1955 werd de heer Dulieu bevorderd tot directeur op 1-1-1965.

Gedurende gans zijn loopbaan is de heer Dulieu een toonbeeld van stiptheid geweest. Zijn aanwezigheid vanaf de opening van de bureaus, zijn persoonlijke inspecties op de lijnen en in de stelplaatsen, zijn uitzonderlijk geheugen van feiten en daden van de agenten, hebben ruim bijgedragen om van hem een gewaardeerd en geëerd overste te maken. Anderzijds is zijn bestendige zorg voor de veiligheid op alle gebied een kenmerkende trek van zijn opvatting van het beheer van het net.

Hij heeft steeds een groot belang gehecht aan de jaarlijkse uitreiking van eretekens waar de hartelijke toespraken, met steeds vernieuwde inspiratie, die hij te dezer gelegenheid hield, gewaardeerd werden door de agenten en hun families.

Al zijn medewerkers zullen de herinnering bewaren van een overste, gevoelig voor het menselijk aspect van de problemen.

*
**

De heer Dulieu zal vervangen worden door de heer Lambert Botton, directeur van de Groep Luik, die de twee Groepen zal beheren. Deze zal in zijn neef, de heer Lambert Botton jr, e.a. ingenieur-dienstchef (a.r.) een adjunct vinden, die goed op de hoogte is van de specifieke problemen van de streek.

Wij wensen de heer Dulieu van harte nog een lange en gelukkige rustperiode toe.

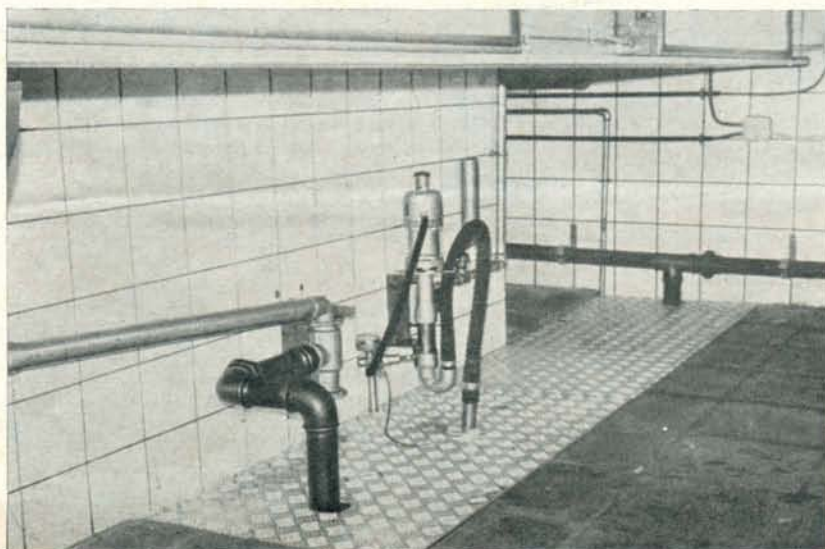
De inrichting van een onderhoudswerkplaats en sociale installaties in de stelplaats Chastre (Groep Brabant)

Toen we, einde 1968, een reportage maakten over de stelplaats Chastre vertelde de heer Mercier, stelplaats-overste 1ste kl., ons dat er sprake was de oude bergplaats, gelegen achteraan de stelplaats, om te vormen ten einde er een onderhoudswerkplaats te installeren.

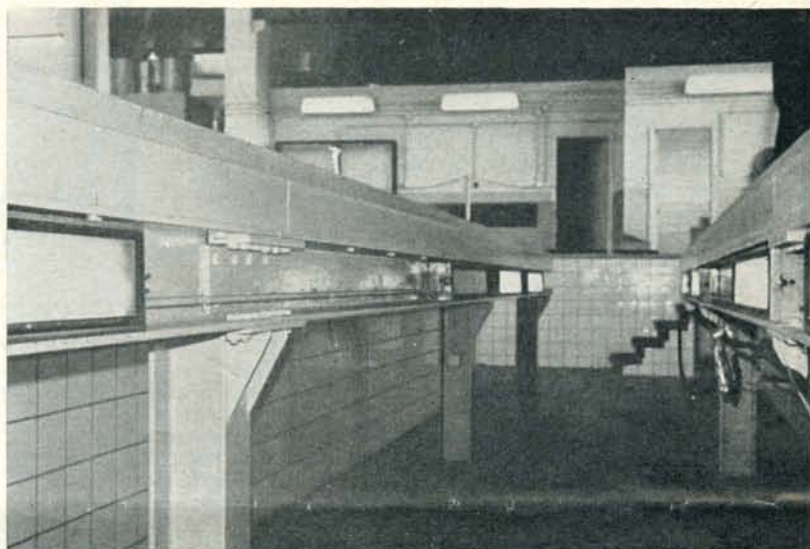
Op dat ogenblik waren wij nog ver van de slag met de toverroede, die zou gegeven worden door de diensten van T/Geb. De enkele foto's die deze bijdrage illustreren, laten toe zich een beeld te vormen van de kwaliteit van de opvatting en de realisatie.

De nieuwe onderhoudswerkplaats werd gebouwd binnen de muren van de oude bergplaats en voor degenen die het gebouw hebben gekend, met zijn door de stoomlokomotieven zwart berookte stenen, is de verandering indrukwekkend; het is heel eenvoudig, men is van 1905 overgestapt naar 1970.

Drie poorten, waarvan het bovenste deel voorzien is van ruiten, geven toegang tot de drie schouwputten, elk van deze laatste verlicht door 10 ingewerkte TL-buizen, voorzien van een verplaatsbare dommekracht en uitgerust met aansluitingen voor de verdeling, onder druk, van smeerolie en samengeperste lucht.



Keren wij nu terug naar de begane grond, in een eerste zaal, waar de onontbeerlijke compressor werd ondergebracht, die in dat geval goed geïsoleerd werd om het lawaai te verminderen. Niet ver van daar, in een



gesloten maar niet verwarmd lokaal, worden de nieuwe banden bewaard. Wij begeven ons nu naar de sanitaire installaties voorbehouden aan de agenten van het werkhuis.

Aangrenzend bevindt zich het lo-

kaal met de vervangstukken en daarnaast het bureau van de werkhuisbrigadier, van waaruit hij een rechtstreeks uitzicht heeft op de schouwputten. Een krachtige warmelucht-generator verzekert het behoud van

een gepaste temperatuur in de wasplaats en in het werkhuis, alsook in de schouwputten waarheen de warme lucht door kokers geleid wordt.

Daarentegen zijn het bureau, de slaapzaal en de sanitaire installaties voor het personeel van de beweging voorzien van een traditionele verwarming met radiators.

Men heeft ons ook nog een lokaal getoond, langs buiten toegankelijk, waar vijf grote vaten op een lijn liggen, door leidingen met manometers, verbonden aan een verdelingspost,

Boven. Gezicht op een schouwput met op de achtergrond het lokaal van de vervangstukken en het bureau van de werkhuisbrigadier.

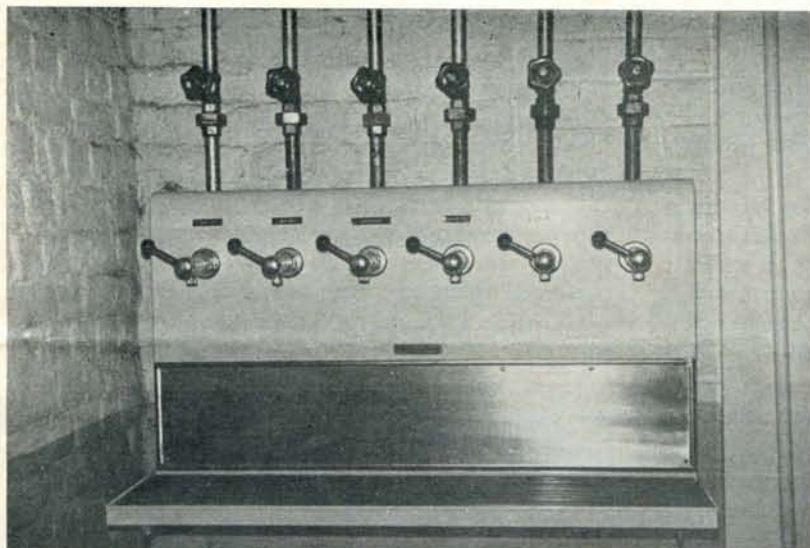
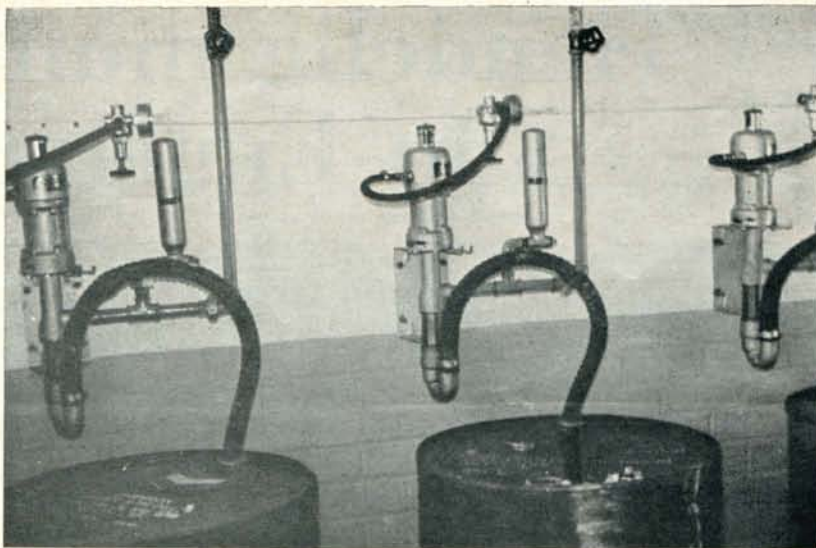
Links. In de middelste schouwput. De grote leiding, links, voert de afgetapte motorolie, samengebracht in verplaatsbare trechters, naar een vergaarbak; de olie, ontdaan van de onzuiverheden, wordt door een ander apparaat opgepompt om in de winter gebruikt te worden als brandstof.

die zich bij de ingang van het werkhuis bevindt en door het personeel reeds « de bar » gedoopt werd.

Vervolgens bezochten wij de sanitaire en sociale installaties, voor de 37 agenten van de beweging, die omvatten : een wachtzaal, die dienst doet als eetzaal, metalen kasten voor het bergen van de kledij en een slaapzaal met 3 bedden.

De oppervlakte van het oud gebouw volstond niet, wat men kan vermoeden, zodat er een vak aan toegevoegd werd.

De stelplaats van Chastre heeft van nu af aan belangrijkheid gewonnen en zoals een hotel in de Michelinids heeft zij recht op toevoeging van een ster.



Boven. In een afzonderlijk lokaal worden vaten met speciale olie (versnellingsbak, achteras, enz.) en eventueel antivries vertikaal geplaatst terwijl pompen aan de muur bevestigd zijn en een buigzame darm in het vat uitmondt.

Links. Deze oliën worden door leidingen naar de verdelev, bijgenaamd « de bar » geleid, die toelaat deze producten op een zindelijke manier te gebruiken met een minimum aan behandelingen.

Uitreiking van eretekens in Henegouwen

In ons vorig nummer gaven wij een uitvoerig verslag van deze hulde-manifestatie aan agenten met 25 en 35 jaren dienst, die plaats greep te Bergen op 26 september jl. Wegens technische moeilijkheden kon bijgaande herinneringsfoto niet gepubliceerd worden samen met het verslag van de feestelijkheden.



Tiendelig muntstelsel in Engeland



Op 15 februari 1971 zullen Groot-Brittannië, de Ierse Republiek, het eiland Man en de Anglo-Normandische eilanden het decimaal muntstelsel toepassen. Ineens moeten zestig miljoen personen het hoofd bieden aan een ommekeer in hun betalingsgewoonten.

Het is een historisch keerpunt. Inderdaad, het huidige systeem is in gebruik sinds de twaalfde eeuw alhoewel men in Kent sporen bewaarde van een zilveren penny, die dateert van 770.

Het Britse muntstelsel pond (£) - shilling (s) - penny (d) stemt overeen met het systeem dat in Frankrijk in voege was tot bij de invoering van het metriek stelsel in het begin van de 19de eeuw: Tournoois pond - stuiver - penning (men telde eveneens 12 penningen in een stuiver en 20 stuivers in een Tournoois pond).

Met het oog op een decimalisatie werden reeds verscheidene pogingen gedaan in Groot-Brittannië. De eerste dateert van voor ongeveer 150 jaar.

In maart 1966 werd een regeringsvoorstel voorgelegd

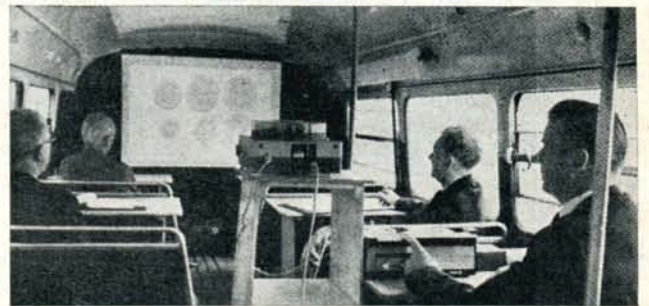


Onder toezicht van een ambtenaar van de London Transport speelt een ontvangster de rol van een reiziger en gaat haar Jamaicaanse collega verplichten nieuwe muntstukken terug te geven.

aan het Parlement. Alzo ontstond, in juli 1967, de wet op de decimalisatie van de munt (Decimal Currency Act), zij werd in 1969 gevolgd door een tweede wet, die de overgangsschikkingen vaststelde.

Het pond sterling blijft de basiseenheid van de nieuwe Britse munt. Maar in plaats van verdeeld te zijn in 20 shillings en 240 pence, zoals thans, bevat het 100 « nieuwe » pence. Nieuwe decimale stukken — waarvan sommige reeds in omloop zijn — waren hiervoor nodig. Zij moeten geleidelijk al de verschillende stukken van het systeem £ - s - d (halve penny - penny - drie pence - zes pence - shilling - twee shilling of florijn - twee shilling en zes pence of halve kroon) vervangen.

De halve penny en de halve kroon werden respectie-



Een dubbeldekkbus werd omgevormd tot klaslokaal waar de agenten een audio-visueel onderricht krijgen.

velijk op 1 augustus 1969 en 1 januari 1970 ontmunt zodat slechts de nog overblijvende muntstukken op het ogenblik een wettelijke waarde hebben. Zij worden gaandeweg vervangen door de zes stukken van het nieuw systeem pond - penny (£ - d) : een halve, een, twee, vijf, tien en vijftig (nieuwe) pence.

Natuurlijk zullen deze nieuwe klinkende stukken allen de beeltenis van koningin Elisabeth II dragen. En niet minder natuurlijk zal de Britse originaliteit haar rechten niet verliezen : reeds is het stuk van 50 nieuwe pence in omloop... dat zevenhoekig is.

De « D » dag en de overgangsperiode.

Wanneer de banken op « D » dag hun deuren openen zullen zij al hun bewerkingen doen volgens het decimaal stelsel. De checks moeten dusdanig opgesteld

worden en al de ministeries en een groot aantal ondernemingen, in bijzonder de meest belangrijke, schakelen onmiddellijk over naar het decimaal stelsel.

Een ander belangrijk probleem werd gesteld door de noodzakelijkheid ongeveer zes miljard muntstukken van het decimaal stelsel te slaan en door tussenkomst van de banken, al de stukken £ - s - d uit de omloop te nemen. Ongeveer tweehonderd miljoen biljetten van tien shilling zullen eveneens uit de omloop genomen worden; zij worden van nu af vervangen door stukken van 50 (nieuwe) pence. Een nieuwe Munt, uitgerust met de meest geperfectioneerde machines, werd met dit doel gebouwd in het zuiden van Wales.

De Britse spoorwegen en de Londense metro gaan één dag vroeger dan de rest van het land over tot het decimaal pond n.l. op zondag 14 februari. Het wisselgeld zal gegeven worden in de nieuwe muntsoort alhoewel de nieuwe bronzen stukken van een halve, een en twee pence slechts de volgende dag wettelijk in omloop zullen zijn.

De directie van de London Transport heeft de omrekening sinds lang voorbereid daar het personeel (ongeveer 15.000 mannen en vrouwen) op de hoogte moest zijn om de bejaarde personen te helpen, die meer tijd nodig hebben om zich vertrouwd te maken met de veranderingen van het een systeem naar het andere.

Tien autobussen werden omgevormd tot klaslokaal voorzien van een scherm voor de projectie van dia's; het eerste deel van de leerstof bevat een audio-visuele inleiding over het decimaal stelsel en het tweede deel is gewijd aan praktische oefeningen. De bestuurders van autobussen met eenheidstarief, moeten zich b.v. oefenen met de automatische machines voor de uitgifte van reiskaarten, die slechts nieuwe stukken van één penny en van twee pence zullen aanvaarden. Op de andere auto-

bussen moeten 10.000 machines met Gibson-ticketten veranderd worden zonder te spreken van de machines aan de ingangen van de Metro.

Om een gedachte te geven van de ingewikkeldheid, die het voorlopig gelijktijdig gebruik van de oude en de nieuwe stukken gaat veroorzaken, weze er aan herinnerd dat het oud stuk van 6 pence gelijk is aan *twee en een halve nieuwe pence* (1).

Geven wij een voorbeeld: een reiziger vraagt een reiskaart van 1/2 penny en een andere van 4 pence, dus samen 11 1/2 nieuwe pence. Hiervoor bestaat geen tegenwaarde in het oude pond. Maar indien de reiziger een nieuw stuk van 5 pence (t.w. de tegenwaarde van 1 shilling) plus vier oude stukken van 3 pence en zes van één penny geeft (in het geheel 2 shilling - 6 pence in het oude stelsel of 12 1/2 pence in het decimaal pond) zou de ontvanger een nieuwe penny kunnen teruggeven (2).

Wat denkt U ervan? Erkennen wij dat onze Engelse collega's verdienen zullen hebben.

(Doc. Onze Sabena en London Transport).

(1) Het stuk van 6 oude pence is een halve shilling waard maar thans heeft de helft van een oude shilling de waarde van 2 1/2 nieuwe pence.

(2) Beknopte verklaring:
5 nieuwe pence = 1 oude shilling
4 stukken van 3 pence = 1 oude shilling
6 stukken van 1 penny = 6 oude pence

2 sh 6 p

of 2 1/2 oude sh wat 1/8 van een decimaal pond vertegenwoordigt of nog $100 \text{ d} : 8 = 12 \frac{1}{2}$ nieuwe pence.

De reglementering van de autobushaltes

Het zal onze lezers ongetwijfeld interesseren de redenen te kennen waarom de haltes soms verplaatst worden en aan welke normen de keuze van de plaatsen voor elke halte van een autobuslijn moet beantwoorden.

Met dat doel geven wij hier het antwoord van de Minister van Verkeerswezen op een parlementaire vraag betreffende deze kwestie.

In principe mogen de haltes van de autobussen slechts opgericht worden waar zij o.m. onder het oogpunt van verkeersveiligheid een zo gering mogelijke hindernis voor de andere voertuigen zijn.

Ingevolge het gestadig toenemen van het aantal motorvoertuigen en de uitbreiding die het autobusnet heeft genomen, worden sedert geruime tijd door het departement maatregelen in die zin genomen.

Aldus werden sommige ongunstig gelegen haltes verplaatst met het doel de verkeersveiligheid te bevorderen en het doorgaand verkeer zo weinig mogelijk te hinderen tijdens het oponthoud van de autobussen aan de haltes.

Terzake moeten de volgende schik-

kingen, in de mate van het mogelijke, nageleefd worden.

1° Twee aan weerszijden van de weg gevestigde haltes mogen niet vlak tegenover elkaar liggen om het doorgaand verkeer niet te hinderen;

2° Haltes mogen niet opgericht worden op plaatsen waar, ten opzichte van de gevolgde verkeersrichting, een witte overlangse ononderbroken streep op het wegdek is aangebracht, tenzij de voertuigen die dezelfde richting als de autobus volgen, links kunnen voorbijrijden zonder die witte streep te overschrijden;

3° Op de plaatsen waar twee wegen elkaar kruisen of waar een zijweg op de door de bus gevolgde weg rechts uitmondt, dienen de haltes in de beide verkeersrichtingen voorbij het kruispunt gevestigd, op 17 m van de rand van het rijvlak van de zijweg, onafgezien van andere beperkingen die voorzien zijn in het verkeersreglement;

4° Indien de autobus een hoofdweg verlaat om een minder belangrijke weg in te slaan of omgekeerd en nabij de betrokken kruisweg een halte wordt voorzien, dient deze geves-

tigd op de minst belangrijke baan, op 17 meter van de rand van de hoofdweg;

5° In de nabijheid van een brug dient de halte ten opzichte van de gevolgde verkeersrichting voorbij de brug gevestigd;

6° Haltes mogen niet voorzien worden in de bochten uitgezonderd in deze met een grote straal en met goede zichtbaarheid en onder voorbehoud van het principe sub 2°;

7° Aan de terminushaltes dient met het oog op het keren van de voertuigen het achteruitrijden in al de mate van het mogelijke vermeden en met dat doel een reisweg onder de vorm van lus ingericht.

De beide nationale spoorwegmaatschappijen werden verzocht de ligging van de haltes der aan hen gemachtigde autobusdiensten in overeenstemming te brengen met deze voorschriften.

Er zijn nochtans gevallen waar de strikte toepassing van sommige normen niet verenigbaar is met het belang van de reizigers, bv.: de doorlopende witte streep, over een grote lengte, zonder mogelijkheid van uitwijkplaatsen aan de haltes.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

HOOFDBESTUUR

Beatrice bij Lefebvre C. (Houdeng-Aimeries)

ANTWERPEN

Pascal bij Eysackers Fr. (Putte)
Sandra bij Schellekens P. (Wuustwezel)
Filip bij Keersmaekers L. (Arendonk)
Veerle bij Nuyts R. (Brasschaat)
Kathleen bij Goovaerts L.J. (Hombek)

OOST-VLAANDEREN

Anja bij Turtelboom R. (St. Lievens-Esse)
Steven bij Van Dycke M. (Zomergem)
Isabelle bij Bliki M. (St. Lievens-Houtem)
Veronique bij Windey A. (St. Niklaas)

HENEGOUWEN

Bernard bij Degaisieux C. (Frameries)
Vincent bij Druart M. (Hornu)
Monique bij Hector M. (Anderlues)
Corinne bij Vandenbosch J.L. (Wagnelée)
Pascal bij Mensier H. (Marcinelle)
Philippe bij Cauderlier J. (Quiévrain)
Emmanuel bij Claes Cl. (Châtelineau)
Michel bij Frisque H. (Marcinelle)
Francis bij Lermiaux Richard (Anderlues)
Fabian bij Saucez R. (Fontaine l'Évêque)

LUIK

Claude bij Streckendries C. (Montegnée)
Sabine bij Van Aert J.C. (Luik)

BRABANT

Patricia bij Van Slambrouck M. (Tollembeek)
Stefaan bij Cockx Roger (Lubbeek)
Annick bij Segers Edouard (Dilbeek)
Danny bij Van De Voorde L. (Grimbergen)
Iris bij Spitaels I. (Erps-Kwerps)

LIMBURG

Ernest bij Weytjens W. (Gruitrode)
Kurt bij Dupont G. (Genk)
Jos bij Pauwels M. (Mechelen aan de Maas)
Peter bij Aerts M. (Boorseem)
Jo bij Luyten F. (Schaffen)

WEST-VLAANDEREN

Johnny bij Baetens A. (Menen)
Johan bij Haegeman G. (Oedelem)
Franky bij Vandenberghé F. (Assebroek)
Sandra bij Makelberge R. (Leffinge)
Sabine bij D'Hont R. (Assebroek)
Conny bij Meesschaert G. (Bredene)
Dorine bij De Coninck M. (Aartrijke)
Philip bij Vandemoortele J. (Ieper)
Patrick bij Poorteman L. (Oostende)

NAMEN-LUXEMBURG

Yolande bij Debart R. (Aarlen)
David bij Bart E. (Mariembourg)
Michaël bij Pierrard G. (Namen)

T./AT DESTELBERGEN

Hilde bij De Winter A. (Wetteren)

Huwelijken

ANTWERPEN

Eyckmans Willy, met Mej. Jansen Maria

HENEGOUWEN

Mathieu Freddy, met Mej. André Marianne

LUIK

Marx Léonard, met Mej. Dewyse Lilliane
Heins Léonard, met Mej. Melchior Margot

BRABANT

De Koster André, met Mej. Van Overberghe
Goeman Gustaaf, met Mej. Coremans Francine

WEST-VLAANDEREN

Debaene Eddy, met Mej. Faillie Dina
Degraeve Fernand, met Mej. Maraut Chantal
Vantoorboom Roger, met Mej. Van Poucke
Liliane

NAMEN-LUXEMBURG

Brichard José, met Mej. Challe Renée
Godfrine Jacques, met Mej. Gratielle Emma

T./AT DESTELBERGEN

Aelterman André, met Mej. Jorissen Monique

Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden september-oktober 1970

Dienst-
jaren

Groep Antwerpen

Mertens J., ontvanger 44
Vermeulen Fr., A.B. bestuurder 41
Schwemin P., keurwerkman 39
Vleugels F., el. geleider 38
Deckx G., ontvanger 37
Gorris R., el. geleider 33
Verstraelen J., gesch. werkmán 33
Colebunders L., ontvanger 28

Groep Oost-Vlaanderen

Rosseel M., klerk 41
Boussaer E., half gesch. werkmán 36
Verhoeven M., kuisvrouw 20
Van Der Vloet R., ontvanger 16

Groep Henegouwen

Picheny A., ontvanger 43
Chapelle D., dienstchef 39
Massart R., dienstchef 2de kl. 35
Deleuze J., baanwerker 33
Michel A., el. geleider 23

Groep Luik

Hagelstein J., keurwerkman 46
Georges A., klerk 1ste kl. 43
Charron A., ontvanger 36
Dozo E., hoofdontvanger 27

Groep Brabant

De Smedt P., geleider 48
De Jonghe M., el. geleider 46
Vincent Ph., el. geleider 45
Walraevens L., ontvanger 43
Salle G., gesch. werkmán 1ste kl. 40
Meert E., ontvanger 39
Lauwens Fr., hoofdontvanger 38
Huybrechts H., maneuver 36
Van Vlaenderen E., gesch. werkmán 36
Christiaens L., maneuver 36

Delmot L., gesch. werkmán 36
Uyttebroeck L., A.B. bestuurder 35
Van Achter Fr., el. geleider 30

Groep Limburg

Kuppens A., ontvanger 41
Motmans G., gesch. werkmán 1ste kl. 34
Claes F., maneuver 30

Groep West-Vlaanderen

Lecluyse F., keurwerkman 44
Seynaeve Fl., gesch. werkmán 39
Brauwiers L., el. geleider 36
Decoo A., ontvanger 13

Sterfgevallen

AGENTEN IN DIENST

Leef-
tijd

HENEGOUWEN

Bourlart E., A.B. bestuurder 35

LIMBURG

Smits J., gesch. werkmán 1ste kl. 49

BEGUNSTIGDEN

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

ANTWERPEN

Molenberghs L., baanwerker 81
Luyten A., klerk 67
Verstricht F., el. geleider 73
Goyvaerts L., controleur 66
Van Elsacker A., ontvanger 67

OOST-VLAANDEREN

D'Hond E., A.B. bestuurder 67
Daninck R., ontvanger 65

HENEGOUWEN

Dorné L., el. geleider 62
Desantoine A., el. geleider 90
Ponchaut P., baanwerker 77
Masson F., klerk 66
Hallet A., el. geleider 69

NAMEN-LUXEMBURG

Jadoul L., remmer 74
Houet H., controleur 72

LUIK

Jacquemin J., ploegbaas 87
Fouarge F., ontvanger 77
Evrard O., el. geleider 99
Mevr. Lambert A., kuisvrouw 66

BRABANT

Crabbe E., machinist 1ste kl. 80
Huybrechts T., maneuver 94
Jacquemin T., baanwerker 78
Wouters A., hoofdontvanger 81
Cardoen J.B., ontvanger 68
Smets E., baanwerker 75
Coosemans J., ontvanger 67

LIMBURG

Vannerum L., baanwerker 85
Vandermeulen J., machinist 79

WEST-VLAANDEREN

Allaert G., baanwerker 83
Schedin K., baanwerker 85
Cloet G., el. geleider 71
Sieuw A., A.B. bestuurder 52
Moerman J., A.B. bestuurder 69

WERKHUIZEN

Motet V., half gesch. werkmán 77

Hoofdbestuur

Sedert het verschijnen van ons vorig nummer werden nieuwe agenten aangeworven. Alzo begonnen in de dienst Financiën: mej. E. Deloddere (dochter van mevr. Hélène Marteau, in dienst sinds 1945) en de heer C. Badoux (zoon van een controleur van de Groep Namen-Luxemburg).

Op het Secretariaat begon mej. B. D'Hondt (dochter van de heer Lionel D'Hondt) en op de directie T de heer J. Ottevaere. Op de dactylografie nam mej. H. Dubuisson plaats achter de schrijfmachine.

Wij wensen hen allen van harte welkom en hopen dat zij zich spoedig mogen aanpassen aan hun nieuwe werkkring.

Limburg

HET OVERLIJDEN VAN DE HEER BREELS

Het traditionele feest van St. Eloi, dat op zaterdag 28 november jl. de agenten van het werkhuis van Hasselt verenigde, liep naar zijn einde toen plots de heer Breels, voorzitter van de vriendenkring, neerzeeg in de armen van zijn echtgenote. Na overbrenging met de hulpdienst 900 naar de kliniek had hij reeds opgehouden te leven. Het plotse afsterven van de heer L. Breels, tekenaar 1ste kl. te Hasselt, werd zoveel te meer aangevond daar de afgestorvene, sinds meer dan 20 jaar, een van de stuwende krachten was van de veiligheidsdienst in de Groep Limburg. Inderdaad sinds 1950 werd de heer Breels aangeduid als adjunct van de heer Haenen, diensthoofd voor Veiligheid en sindsdien hebben beiden steeds ploeg gevormd.

De heer Breels trad in dienst bij de N.M.V.B. op 25 juli 1941 als tijde-



lijke ijzerbewerker in het werkhuis van Hasselt; keurwerkman benoemd op 1-1-1952 werd hij bevorderd tot tekenaar expeditionair in 1959 en tot tekenaar 1ste kl. op 1-1-1965.

Onze Buurtspoorwegen biedt aan zijn weduwe en haar vijf kinderen de uitdrukking aan van zijn oprechte deelneming in het onherstelbaar verlies dat hen treft.

50-JARIGE AMBTSJUBILEA ROBERT ADAM EN LOUIS PELERIN

Met genoegen maken wij melding van twee nieuwe jubilarissen met 50 jaren dienst.

Allereerst brigadier Robert Adam van Anderlues. Geboren op 24 januari 1906 trad hij op 15 augustus 1920 in dienst bij de luchtlijn en nam also deel aan de elektrificatie van verscheidene spoorlijnen in Henegouwen.

De andere jubilaris is AB bestuurder Louis Pelerin van de Groep Namen-Luxemburg. Geboren op 21 juni 1906 begon hij zijn dienst op 25-10-1920; hij werd autobusbestuurder in 1959.

«Onze Buurtspoorwegen» wenst de twee jubilarissen van harte geluk met hun lange loopbaan bij de Nationale Maatschappij.

DE TOELAGE VAN DE K.U.B. BEGUNSTIGDEN

In een artikel, gepubliceerd in het nr. 148 van «Onze Buurtspoorwegen», werd uiteengezet dat de aan de gepensioneerden van de N.M.V.B. uitbetaalde toelagen vatbaar zijn voor schommelingen.

Dienaangaande vestigen wij er de aandacht van belanghebbenden op dat in oktober en november jl. het eens te meer noodzakelijk is geweest tot twee opeenvolgende herzieningen van kwestieuze toelagen over te gaan, en dit om de volgende redenen.

Op 1-10-70 bekam het loontrekend personeel van de Maatschappij inderdaad een loonsverhoging van 2%. Dit had tot gevolg dat de K.U.B. toelage van alle oud-loontrekenden, alsmede van de rechthebbenden ervan, diende aangepast, hetgeen betekende dat het op het einde van de maand oktober uitbetaald maand-

geld meer bedroeg dan dit van de vorige maand.

Op 1-11-70, ingevolge de overschrijving van de indexspil van de consumptieprijzen, werd het basisbedrag van het wettelijk pensioen met 2,5% verhoogd. Dit bracht met zich dat, bij de uitkering van het einde van de maand november '70, de K.U.B. toelage van voormelde begunstigden een vermindering onderging. Dit laatste bedrag is nochtans minstens even groot als dit betaald op einde september 70.

Voor de oud-weddetrekkenden en de rechthebbenden ervan, waarvan de wedde en aanverwante voordelen aan dezelfde indexspil als het wettelijk pensioen verbonden zijn, gebeurden de beide herzieningen met uitwerking op 1-11-70 en aldus bekamen nagenoeg al deze begunstigden een verhoging van hun toelage.

CONTROLEUR SPEURNEUS

Speurneus: Een collega wist mij onlangs te vertellen dat een vertrekoverste van de Buurtspoorwegen erin geslaagd was, dank zij zijn opmerkingsgeest en zijn besluitvaardigheid, te doen overgaan tot de aanhouding van een dief.

Bestuurder: Iemand van buiten?

Sp.: Ja en het loont de moeite deze historie te vertellen daar een gelijkwaardige toestand zich eveneens kan voordoen te Oostende, te Antwerpen of te Luik, in een woord daar waar zich een concentratie van autobussen voordoet vooral buiten de spitsuren. In het autobusstation van Brussel-Noord werden twee A.B. bestuurders van hun ontvangsten, resp. voor een waarde van 430 fr. en van 830 fr. beroofd.

B.: Terwijl ze in dienst waren?

Sp.: Tijdens een oponthoud hadden zij hun ontvangsten in de schuif van hun ontvangstpost laten liggen en zich tevreden gesteld de deur toe te klappen zonder ze op slot te doen.

B.: Natuurlijk waren zij verantwoordelijk voor het verlies van de ontvangsten.

Sp.: Dat is klaarblijkelijk maar gaan we verder: een van de vertrekoversten, gewaarschuwd door deze op het eerste gezicht onverklaarbare diefstallen, zette zich op de loer. Enkele dagen later, om 9.30 u 's morgens, werd zijn aandacht gevestigd op de aanwezigheid van een individu, dat in het autobusstation rondslenterde. Na gedurende een kwartier de vertrekkende te hebben verzekerd, aan de halte van de Mattheusstraat, keerde hij terug binnen in het autobusstation en gaf zich rekenschap dat telkens er een autobus toekwam het individu telkens rond de autobus wandelde maar zich verwijderde wanneer de bestuurder op zijn zetel bleef.

B.: En dan?

Sp.: Op een gegeven ogenblik zag hij dat de man zich verwijderde naar het deel, voorbehouden aan de autobussen van de Belgische Spoorwegen, en niet terugkwam.

B.: En nadien?

Sp.: Onze vertrekoverste begaf zich naar de kaaien, voorbehouden aan de N.M.B.S. en kwam juist op tijd om te zien dat het individu in kwestie de deur van het verlaten voertuig sloot en het gestolen geld (510 fr) onder zijn pull-over verborg.

B.: Heeft de politie ingegrepen?

Sp.: Ja, want onze agent had haar opgeroepen en hield de dief in bedwang tot de aankomst van de agenten. Wij kennen het gevolg van het onderzoek nog niet maar het is mogelijk dat het dezelfde persoon is die onze twee collega's bestolen heeft.

B.: De Directie van Brabant heeft zeker deze vertrekoverste gelukgewenst en ook wij moeten hem bedanken voor deze tussenkomst.

Sp.: Ongetwijfeld!

MOOIE LOOPBANEN



P. Schwemin

In dienst getreden op 22-2-1928 werd hij op rust gesteld als keurwerkman te Merksem.



Fr. Vleugels

Begon zijn loopbaan op 1-4-1929 en ging op rust als el. geleider te Merksem.



P. Mewis

Trad in dienst op 29-6-1925 en eindigde zijn loopbaan als gesch. werkm. 1ste kl. te Hasselt.



Fr. Lauwens

In dienst getreden op 19-10-1927 ging hij op rust als hoofdontvanger te Tienen.



G. Sallé

Begon zijn loopbaan op 7-12-1922 en werd op rust gesteld als gesch. werkm. 1ste kl. te Kuregem.



E. Van Vlaenderen

Trad in dienst op 29-5-1928 en eindigde zijn loopbaan als gesch. werkm. te Anderlecht.



A. Charron

In dienst getreden op 10-11-1923 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Luik.



F. Lecluyse

Trad in dienst op 15-6-1925 en eindigde zijn loopbaan als keurwerkman te Oostende.



E. Meerl

In dienst getreden op 1-5-1929 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Dilbeek.



A. Deckx

Begon zijn loopbaan op 7-4-1926 en ging op rust als ontvanger te Turnhout.



H. Huybrechts

In dienst getreden op 1-9-1925 werd hij op rust gesteld als manoeuvr. in de Eloystraat.



J. Put

Is zijn loopbaan begonnen op 1-1-1925 en ging op rust als el. geleider te Luik.

EERLIJK DUURT HET LANGST

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

GROEP ANTWERPEN

Stelplaats Broechem: Mertens G. (60 fr.), De Vos A. (50 fr.), Leers F. (2.500 fr.), Van den Brande M. (171 fr.).

Stelplaats Turnhout: Blockx E. (150 fr. en 660 fr.).

Stelplaats Mechelen: Lamarque J. (dameshorloge).

Stelplaats Tjalkstraat: Van Eeckelen J. (300 fr.), Jacobs A. (28 fr.), Dortan L. (100 fr.), Van den Bleecken E. (84 fr.).

GROEP OOST-VLAANDEREN

Stelplaats Destelbergen: De Groote A. (370 fr.), Dendooven R. (78 fr.), De Veirman M. (1.500 fr.), Lauwers A. (925 fr.), Sloock M. (20 fr.), Van Heule G. (50 fr.), Watthe R. (52 fr.).

Stelplaats Hamme: Maes P. (14 fr.).
Stelplaats Herzele: Van Audenaerde A. (185 fr.).

Stelplaats Kalken: De Sutter E. (521 fr.).
Stelplaats St. Niklaas: De Schepper N. (3.680 fr.), Dhondt F. (15 fr.), Poppe M. (385 frank).

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen: Wanson R. (28 fr.), Antoine L. (30 fr.), Dethise R. (2.026 fr. en 440 fr.), Dumont W. (100 fr.), Clause R. (1.825 frank).

Stelplaats Ermeton: Pirson M. (30 fr.), Quevrain R. (11.170 fr.).

Stelplaats Forville: Onkelinx M. (50 fr., 42 fr., 20 fr. en 20 fr.).

Stelplaats Marloie: Leonard A. (351 fr.).

Stelplaats Andenne: Hemblenne A. (2.336 frank).

Stelplaats Lesve: Chauvier A. (134 fr.).

Stelplaats Florenne: Rouly M. (265 fr.), Martinet R. (70 fr.), Haquenne A. (13 fr.).

Stelplaats Forges: Moniotte J. (19 fr. en 720 fr.).

GROEP LUIK

Stelplaats Bressoux: Dalem H. (154 fr.).

Stelplaats Luik-St. Gillis: Coenen C. (444 fr.), Doret L. (3.400 fr.), Gaspar R. (8.000 fr. en 428 fr.), Mercenier F. (20 fr.), Otte J. (794 fr.), Soetewey A. (90 fr.), Vanderlinden J. (7.880 fr.).

Stelplaats Omal: Bolline C. (19 fr.), Duchesne P. (23 fr.), Humblet M. (100 fr.).

Stelplaats Rocourt: Vanheusden E. (damesring).

GROEP BRABANT

Stelplaats Ukkel: Doom (5.200 fr.).

GROEP WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek: Carlier A. (651 fr.).
Stelplaats Diksmuide: Farazijn E. (824 fr.), Verhoest H. (armbandhorloge), Matte J., (401 fr.), Vanlerberghe R. (622 fr.).

Stelplaats Kortrijk: Callens O. (lederen jas), Voogd M. (dameshorloge), Baetens A. (regenjas).

Stelplaats Oostende: Ballieul E. (1.156 fr.), Duinslager G. (4.800 fr. en 16 Pond), Verduyn G. (1.048 fr.), Defever M. (2.500 fr.), Deprez G. (1.954 fr.).

GROEP LIMBURG

Stelplaats Koersel: Vanhamel R. (3.850 fr.), Nulens M. (518 fr.).

Stelplaats Lanaken: Drutti P. (530 fr.).
Stelplaats Genk: Scheelen Th. (595 fr.), Daniels J. (739 fr.).

Stelplaats St. Truiden: Holans H. (horloge), Dupae G. (2.006 fr.).

GROEP HENEGOUWEN

Een reizigster, wonende te Havré, schreef een lange bedankingsbrief aan de directeur van de Groep Henegouwen om hem de gelukkige afloop te melden van het hachelijk geval dat haar was overkomen op 17 oktober jl. toen zij per trein naar Luik vertrok. Aan het loket van de N.M.B.S. kwam deze dame tot de vaststelling dat haar portefeuille met 3000 fr was verdwenen.

Inderhaast begaf zij zich naar de bureaus van de N.M.V.B., aan de overzijde van het plein, doch zij viel en kwetste zich aan de voet. Drie van onze agenten, de heren Dufeignies, bestuurder, Carroyer, vertrekoverste en Marquin, lokettist, hebben hun best gedaan om haar te helpen; een heeft haar enkel verbonden en de anderen zijn er in geslaagd de autobus van Havré op te sporen en de portefeuille met de 3000 fr terug te vinden. Bravo, dat is een "openbare dienst". Onze hartelijke gelukwensen.

Veiligheidsfeest in de Groep Luik

3.000 dagen zonder ongeval

Op 18 en 25 oktober jl. vierde de Groep Luik de 3000 dagen zonder werkongeval met werkverlet van ploeg 10, samengesteld uit het personeel van de Beweging van de stelplaatsen Eupen en Warzée.

De genodigden werden ontvangen in de stelplaats van Luik-St. Gilles en na het aperitief wenste de heer Lebrun, diensthoofd voor Veiligheid, de aanwezigen welkom, maakte de veiligheidsbalans op van de Groep Luik sinds de inrichting van de veiligheidswedstrijden en wenste de laureaten geluk.

De heer Follon, adj. e.a. inspecteur, vertegenwoordiger van het Hoofdbestuur, nam vervolgens het woord om elkeen geluk te wensen met de nieuwe volbrachte prestatie, die zich voegt bij de reeds lange erelijst, geregistreerd door de Groep Luik in het voorkomen van ongevallen.

Na herinnerd te hebben dat de strijd tegen de arbeidsongevallen geen verzwakking toelaat, onderstreepte de heer Follon dat een nieuw wellukken van 1000 dagen slechts zal mogelijk zijn op voorwaarde verder te werken met dezelfde veiligheidsgeest en zich, dag na dag, in te spannen om al de risico's te vermijden. Hij eindigde met onder andere de aandacht te vestigen op de noodzakelijkheid de stuurpost van de autobus zuiver en vrij te houden en elke overhaasting bij het in- of afstappen van het voertuig te vermijden.

Vervolgens werd een vieruurtje aangeboden, opgeluisterd met muziek.

Na de maaltijd organiseerde de heer Follon een spel over het verkeersreglement. Twee ploegen, van elk drie agenten, stonden tegenover elkaar en verdedigden zich zeer goed.

De kinderen en de dames namen eveneens deel aan spelen met betrek-

king tot de ongevallen op de weg naar de school, respectievelijk naar huis. Al deze spelen waren begiftigd met prijzen.

Daarna nam de heer Botton, directeur, het woord en verklaarde allereerst dat het hem genoeg deed zich een derde maal voor ploeg 10 te bevinden die de vierde is om een re-

personeel bij de inspanning, aan zijn waakzaamheid tijdens het werk en aan zijn lofwaardige houding.

Hij vervolgde met te onderstrepen dat de ideale werkvoorwaarden, vatbaar om ongevallen te vermijden, best te verwezenlijken zijn door zijn werk uit te oefenen met orde, goede luim en met wederzijds begrip,



Een groep agenten van de stelplaats Eupen.

cord van de 3000 dagen te bereiken waardoor de Groep 40 % totaliseert van de successen van de 1000 dagen geboekt in de veiligheidswedstrijden.

Dat resultaat van 40 % is des te meer verdienstelijk daar het betrekking heeft op een effectief dat nauwelijks 8,5 % vertegenwoordigt van het geheel van het personeel van de N.M.V.B.

De heer Botton voegde er aan toe dat deze successen te danken zijn aan de onderlinge samenhang van het

Hij voegde hierbij de gelukwensen van de heer Directeur-Generaal evenals van de heer Inspecteur-Generaal.

Vervolgens betrok hij de echtgenoten in de hulde gebracht aan de agenten.

De heer Botton vervolgde met aan de oudste agenten te vragen te waken over hun jongere collega's vooral tijdens de eerste maanden van hun indiensttreding; naar aanleiding hiervan merkte hij op dat een opmerking, gemaakt door een werkmaker, dikwijls meer zal doorwegen dan een raad gegeven door een overste.

Om te eindigen, formuleerde de heer Botton voor het personeel en voor de families zijn zeer oprechte gelukwensen in de hoop dat het ongeval de opmars naar de 4000 dagen niet zal onderbreken.

Deze toespraak werd langdurig toegejuicht.

De heer Botton wenste vervolgens elke laureaat persoonlijk geluk aan wie hij een herinneringsgeschenk en zoetigheden voor de familie overhandigde.

Op het einde van het feest stelde de heer Barbier, provinciaal secretaris van de sector Tramwegen, Buurtspoorwegen en Autobussen van de A.C.O.D. er prijs op de directie te danken en sloot zich aan bij de hulde, die gebracht werd aan de agenten ter gelegenheid van het schitterend succes.



Een groep agenten van de stelplaats Warzée

1.000 dagen zonder ongeval in de Groep Brabant

Op 10 oktober jl. vierde T/Werkhuizen, in de eetzaal van het werkhuis van Kuregem, de 1000 dagen zonder ongeval met werkverlet bereikt door ploeg 23.

De genodigden werden verwelkomd door de heer D'Haen, dienstchef voor Veiligheid. De heer Follon, Adjunkt van het Algemeen Diensthoofd voor Veiligheid, hield de eerste toespraak. Na een muzikaal intermezzo door het orkest Edelweiss was het de beurt aan de heer Barbier, hoofdingenieur, om zijn voldoening uit te drukken aan de leden van de ploeg 23. Nadien werd overgegaan tot de traditionele uitreiking van de herinneringsgeschenken gevolgd door een vieruurtje.

Onder de genodigden herkenden wij de heer Peerts, groepshoofd van Brabant, de heer Dubois, mevr. en de heer Op de Beeck, de heer Baggerman, mevr. Brocké en de heer Dewals.



DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 31 OKTOBER 1970

	dagen zonder ongeval
LIMBURG 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)	4.398
LUIK 2 (Pers. Bassenge-Oreye)	3.701
LUIK 12 (Werkhuis St-Gilles)	3.502
LUIK 10 (Pers. Eupen-Spa-Warzée)	3.196
BRABANT 21 (Werkhuis Kuregem)	2.893
ANTWERPEN 5 (Bew. Mechelen - Heist-op-den-Berg)	2.756
LUIK 11 (Werkhuis St-Gilles)	2.746
LIMBURG 4 (Bew. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree)	2.638
WEST-VLAANDEREN 3 (Kl. Werkh. Assebroek-Diksmuide-leper-Kortrijk)	2.563
NAMEN-LUXEMBURG 5 (Bew. Luxemburg)	2.466
NAMEN-LUXEMBURG 4 (Werkhuizen Andenne)	2.439
NAMEN-LUXEMBURG 2 (Pers. kleine stelplaatsen Namen) ...	2.063
ANTWERPEN 2 (Bew. Oostmalle-Broechem-Zandhoven-Antwerpen)	2.048
NAMEN-LUXEMBURG 3 (Werkhuis Salzinnes - Werkhuizen Lux.)	1.745
NAMEN-LUXEMBURG 6 (Pers. Florennes-Dinant-Ermeton s/Biert)	1.499
LIMBURG 2 (Hasselt-Koersel-Tongeren)	1.409
BRABANT 23 (Werkhuis Kuregem)	1.104
LUIK 8 (Werkhuis St-Gilles)	1.002

HET HOEKJE

VAN

DE G. A. P.

Groepering voor Assurantie van het Personeel

De talrijke personeelsleden, aangesloten bij de G.A.P., hebben het door hun massale inschrijving mogelijk gemaakt de twee gezamenlijke contracten ten voordele van het personeel aan uitzonderlijk gunstige voorwaarden te verwezenlijken.

Indien voor de persoonlijke risico's van het privéleven 35 % en voor de burgerlijke gezins aansprakelijkheid 41 % van de personeelsleden in actieve dienst ingeschreven hebben en daardoor hebben aangetoond dat zij de sociale noodzakelijkheid van deze verzekering hebben ingezien, vinden we het nochtans teleurstellend dat toch nog respectievelijk 65 % en 59 % van onze personeelsleden van de voordelen die onze groepering biedt, verstoken blijven.

En we vragen ons dan ook met een zekere ongerustheid af: waar ligt hiervan de oorzaak? Hoe kunnen we het onze bijdragen om de toestand nog te verbeteren? Staan we hier gewoonweg voor een verschijnsel van nalatigheid ofwel van onverschilligheid ten opzichte van iets dat niet absoluut onontbeerlijk lijkt? Of heeft men het probleem niet voldoende begrepen?

Te oordelen naar sommige vragen die op voorlichtingsvergaderingen gesteld werden, bestaat er ongetwijfeld in de geest van velen een zekere verwarring aangaande de juiste toedracht van de twee bestaande contracten. Sommigen menen dat ze tussen twee stelsels een keuze moeten doen. Zo werd ons herhaalde malen dezelfde vraag gesteld « Ik heb het stelsel van 150 fr gekozen en ik denk dat ik zodoende volledig verzekerd ben »?

Luistert goed. De jaarlijkse bijdrage van 150 fr die voor de verzekering van de gezins aansprakelijkheid betaald wordt, dekt op een zeer uitgebreide wijze de familiale burgerlijke verantwoordelijkheid d.w.z. dat de verzekeraar de schade moet vergoeden die aan derden berokkend wordt door een fout of een tekortkoming van uwentwege of vanwege een lid van uw gezin ofwel schade die veroorzaakt werd door kinderen, dieren of zaken waarvoor U of een lid van uw gezin de bewaking had. Wist U dat dergelijk risico u blootstelt aan schadegevallen die tot meerdere miljoenen frank kunnen oplopen. De waarborg is ten andere onbeperkt voor de lichamelijke schade en beperkt tot 5.000.000 fr per ongeval voor de stoffelijke schade. Van sociaal standpunt uit gezien is de verzekering van dergelijk risico haast zo onontbeerlijk als de automobielverzekering. U kunt ongetwijfeld, evenals wij, moeilijk aannemen dat 59 % van onze personeelsleden deze verzekering niet onderschre-

Personeelsleden in actieve dienst aangesloten bij de G.A.P.

— **persoonlijke risico's : 2.336 of 35 % van het effectief;**

— **gezins aansprakelijkheid : 2.724 of 41 % van het effectief.**

ven hebben omdat ze een JAARLIJKSE bijdrage van 150 fr overdreven achten. Zulks lijkt effenaf ondenkbaar.

*
**

Naast en helemaal onafhankelijk van dit contract beschikken we over een verzekering die de persoonlijke ongevallen van het privéleven dekt d.i. de ernstige ongevallen waarvan de verzekerde, buiten zijn arbeidscontract en buiten de weg van het werk, persoonlijk het slachtoffer is en die de dood of een bestendige invaliditeit van 1 tot 100 % voor gevolg hebben. Het is wellicht goed aangaande deze verzekering even het geheugen op te frissen en bondig aan de waarborgen en de bijdragen te herinneren.

De gepensioneerden en de echtgenoten zullen het ons voorzeker niet kwalijk nemen dat we ons in dit artikel slechts houden bij het personeel in actieve dienst, met de stellige belofte bij een volgende gelegenheid op hun geval terug te komen.

Persoonlijke risico's van het privéleven

U weet dat het personeel in actieve dienst één of meerdere verzekeringsschijven kan onderschrijven.

Een schijf kost 69 fr per jaar en geeft recht op :

250.000 fr bij dodelijk ongeval;
400.000 fr voor een bestendige invaliditeit van 100 %
of 4.000 fr per 1 % invaliditeit.

U moogt voor verschillende schijven inschrijven ten belope van 1 schijf per 25.000 fr brutobezoldiging; zo U b.v. per jaar 150.000 fr verdient mag uw inschrijving gaan tot 6 schijven of 6 maal 69 fr, hetgeen zou recht geven op :

1.500.000 fr bij dodelijk ongeval;
2.400.000 fr bij bestendige invaliditeit van 100 %
of 24.000 fr per 1 % invaliditeit.

De persoonlijke inschrijving mag nooit de 10 schijven overschrijden. Hierbij komt nog dat de N.M.V.B. sedert 1-5-1967 ten voordele van AL haar personeelsleden in actieve dienst een eerste verzekeringsschijf

betaalt, zodat bij ongeval het aantal persoonlijk onderschreven schijven met de waarborg van een bijkomende schijf verhoogd wordt. De beslissing van de Nationale Maatschappij waarvan melding gemaakt werd in ons tijdschrift nr 127 van maart-april 1967, was ingegeven door het bewustzijn van de sociale noodzakelijkheid van deze verzekering en om als aansporing te dienen voor de persoonlijke inschrijvingen.

We drukken dan ook de wens uit dat de personeelsleden eveneens zelf de kans zouden benutten om, in hun eigen belang, één of meerdere schijven te onderschrijven.

We zullen bij een volgende gelegenheid de evolutie van de inschrijvingen nader toelichten en tevens enkele bijzonderheden verstrekken aangaande de ongevallen die zich in de loop van de laatste jaren hebben voorgedaan.

Enkel willen we terloops dit vermelden: gedurende de periode van 1-1-1967 tot 1-9-1970 werden er 209 persoonlijke ongevallen van het privéleven aangegeven, waarvan 7 gevallen met dodelijke afloop onder toepassing vielen van het kontrakt en door de verzekeraars geregeld werden. Doch van deze 7 verongelukte agenten waren er spijtig genoeg 6 die niet persoonlijk onder-

schreven hadden, zodat de vergoeding tot de schijf N.M.V.B. beperkt bleef.

Vindt U het niet jammer dat omwille van het uitsparen van een jaarlijkse bijdrage van 69 fr, van 138 fr of van 276 fr, de overlevende weduwe en kinderen de bijkomende steun van 250.000, 500.000 of 1.000.000 fr moeten missen?

Of acht U zich meer beveiligd tegen ongevallen van het privéleven dan deze verongelukte werkmakkers? Ook zij hadden er zich niet aan verwacht.

WACHT DERHALVE NIET TOT HET TE LAAT IS.

Voor het bekomen van inschrijvingsformulieren kan men zich tot zijn persoonlijke directie wenden.

Mocht U niet meer over de onderrichtingen beschikken of zo U nadere toelichting wenst aangaande zekere punten, volstaat het een woordje te schrijven aan de N.M.V.B., Dienst S/Ass-G.A.P., 14, Wetenschapsstraat, 1040 Brussel, en U zult in de eerstvolgende dagen de nodige documentatie met de gewenste uitleg toegevoerd krijgen.

Opening van een nieuw baanvak van de Brusselse metro

(Kleine Ring)

Het eerste baanvak, van de Henri Fricksquare tot de Lakenmakerstraat van de premetrolijn nr. 2 werd op 21 december jl. ingehuldigd. Het heeft een lengte van 2 km, in een tunnel met dubbelspoor, en onttrekt het openbaar vervoer aan de wisselvalligheden van talrijke overbelaste kruispunten: Madouplein, Wetstraat, Bel-

liardstraat, Luxemburgstraat en het belangrijk kruispunt van de Naamse poort.

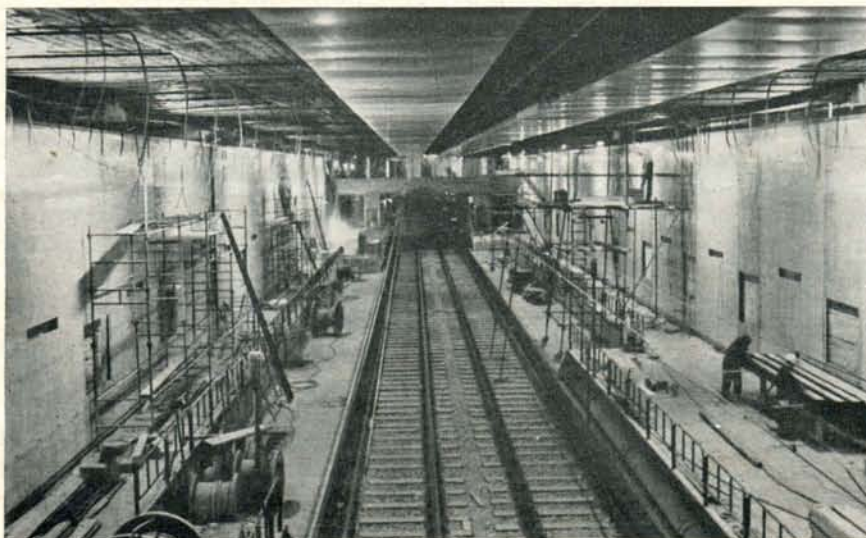
De verlenging van dat kunstwerk is voorzien, enerzijds naar Anderlecht (Meirplein) langs het Zuidstation en anderzijds naar het Emile Bockstaelplein langs de Leopold II laan en het Simonisplein.

De bouw van de stations van het nieuw baanvak diende te geschieden, beschut door een scherm van damplanken, terwijl het tramverkeer bestendig behouden bleef. De vier nieuwe ondergrondse stations hebben kaaien van 95 m lengte en het station Kunst-Wetstraat staat in verbinding met de lijn nr 1, ingehuldigd op 17 december 1969, waar op het ogenblik de trams 23, 24, 25, 39 en 44 doorrijden.

Met het oog op de verlenging van de lijn nr 2, in de richting van het Noordstation, wordt op de volgende werken reeds gewerkt:

- van de Fricksquare naar de Poolstraat;
- van de Poolstraat naar de Koningsstraat;
- op het Rogierplein.

Op de twee eerste werken, waar de werken grotendeels ondergronds uitgevoerd worden, zal het grof werk geëindigd zijn in de loop van het eerste semester 1971 terwijl ze op het Rogierplein zullen duren tot einde 1972.



Het station van de Luxemburgstraat tijdens de afwerking.

De persconferentie van de minister van Verkeerswezen op 27 oktober 1970

Tijdens een persconferentie heeft de heer Bertrand, minister van Verkeerswezen, een overzicht gegeven van de algemene vervoerspolitiek. In 1971 komen wij uitvoerig terug op deze kwestie.

Vervolgens gaf de heer A. Lombard, directeur van de Bevordering van het Stedelijk Vervoer, een uitgebreide uiteenzetting over de evolutie voorzien tot in het jaar 2000. Nadat de heer Reynaert, directeur-generaal van de M.I.V.B., zich verheugd had over de uitstekende geest van samenwerking, die er heerste tussen de N.M.V.B., de N.M.B.S. en de M.I.V.B. bij de invoering van een algemeen abonnement, verleende hij het woord aan de heer Appelmans, directeur bij de M.I.V.B., die na herinnerd te hebben aan de meerrittenkaart, die dateert van 1928, de grote trekken weergaf van het nieuw abonnement, genaamd MTB (Metro, Trein of Tram, Bus).

Op zijn beurt gaf de heer A. Lombard, ingenieur-dienstchef van de Exploitatie bij de M.I.V.B., nadere inlichtingen betreffende de aanschaffing van een valideringskaart en de abonnementssticketten; daar deze kwestie meerdere honderden agenten van de Groep Brabant aanbelangt, achten wij het nuttig de voornaamste punten van deze uiteenzetting over te nemen.

Het abonnement M.T.B.

De reiziger die zich een algemeen abonnement wenst aan te schaffen, dient zich tot één der 500 verkoopplaatsen te wenden waar hij, tegen de prijs van 10 fr., een in te vullen valideringskaart zal bekomen, samen met een handleiding voor de te vervullen formaliteiten.

Deze formaliteiten zijn de volgende:

1. op de **keerzijde** van de kaart schrijft de titularis:
 - zijn naam in drukletters en zijn voornaam;
 - het nummer van zijn identiteitskaart, zijn geboortedatum en zijn adres.
2. op de **voorzijde** van de kaart:
 - brengt de titularis zijn handtekening aan.
3. de titularis voegt er een recente foto bij (formaat identiteitskaart).

De alzo ingevulde valideringskaart en de foto moeten in de verkoopplaatsen worden afgegeven van waar ze aan de M.I.V.B. zullen worden bezorgd.

De diensten van de M.I.V.B. zullen de foto op de valideringskaart aanbrengen, er een droogstempel op afdrukken en de kaart in een verzegeld plastic omhulsel steken.

De reiziger mag, twee weken na het indienen van zijn aanvraag, zijn geregulariseerde valideringskaart afhalen in de verkoopplaats waaraan hij zich van den beginne af heeft geadresseerd.

— op het maandticket met gele streep, dat wordt afgeleverd in de lokalen van de drie Maatschappijen, is de naam van de geldigheidsmaand vermeld; hier zijn dus noch voor de verkoper, noch



In een salon van het Ministerie van Verkeerswezen toont de heer Lombard, ingenieur-dienstchef bij de M.I.V.B. aan de journalisten een paneel dat de 500 verkoopplaatsen van het MTB abonnement zal aanduiden.

Bestaat er een snellere methode?

Ja:

- door zich te wenden tot het hoofdkantoor van de M.I.V.B., Gulden Vlieslaan 15 - termijn: 1 dag;
- door zich te wenden tot de bediende wachthuisjes van de M.I.V.B. (Naamsepoort, Beurs, Zuid) - termijn: 3 dagen.

Wanneer de reiziger in het bezit is van een valideringskaart, kan hij zich naar keuze aanschaffen:

- hetzij een weekabonnementsticket tegen 125 fr.;
- hetzij een maandabonnementsticket tegen 500 fr.;
- hetzij een jaarabonnementsticket tegen 5.500 fr.

Enkele bijzonderheden betreffende de eigenlijke abonnementsstickets:

- op het weekticket met rode streep, dat wordt afgeleverd in de 500 verkoopplaatsen, is een weeknummer vermeld overeenstemmend met de zoveelste week van het jaar; aan de reiziger zal een zakkalender worden overhandigd waarmee hij kan nagaan of zijn weekabonnement nog geldig is;

voor de reiziger, noch voor het controlepersoneel moeilijkheden te duchten;

- op het jaarticket met groene streep, dat wordt afgeleverd in het hoofdkantoor van de M.I.V.B., is de geldigheidsperiode duidelijk vermeld: voorbeeld, van 1 december 1970 tot 30 november 1971.

Nochtans, alvorens dit abonnementssticket in het vakje van het kaartetui te steken, moet de reiziger op het ticket het nummer van zijn valideringskaart en zijn handtekening aanbrengen.

Uiteraard dienen deze inschrijvingen met inkt gedaan te worden.

Het algemeen abonnement, dat strict persoonlijk is, is dus enkel geldig wanneer de reiziger in het bezit is van een in orde zijnde valideringskaart, waarbij een genummerd en door de reiziger getekend abonnementssticket is gevoegd.

Dat abonnement is niet geldig buiten de stadszone.

DE VIADUCT VAN THUIN

In het nummer 108 van Onze Buurtspoorwegen (januari - februari 1964) hebben wij een artikel gewijd aan de bediening van de stad Thuin, allereerst door de elektrische tram 92 komende van Charleroi en, op dat ogenblik, door de 91 komende van Anderlues, vervolgens door de autobuslijnen: Thuin - Anderlues - Chappelle-lez-Herlaimont en Thuin - Gozée - Ham-sur-Heure - Nalinnes.

De autobussen van deze lijnen werden veelvuldig opgehouden aan de gelijkgrondse overweg van de spoorlijn Luik - Parijs. Om aan deze toestand te verhelpen werden plannen ontworpen en uitgevoerd en een reusachtige brug, gefinancierd door het Wegenfonds, werd op 8 oktober jl. ingewijd.

Deze viaduct is gelegen op de weg nr 6, die Anderlues verbindt met Gozée.

Van op de wallen van de bovenstad heeft men een algemeen uitzicht op dat meesterwerk en geeft men zich rekenschap van de uitzonderlijke bouw.

In feite is het een brug met een dubbele doorgaande kromming. De studie van deze viaduct was een werkelijk krachttoer vanwege zijn S-vorm; talrijke moeilijkheden waren te overwegen en al de studiemogelijkheden werden gebruikt.

Na lange theoretische en experimentele onderzoeken en dank zij de medewerking van computers werd het mogelijk de problemen van de opvatting en van de berekening van het kunstwerk op te lossen.

Deze nieuwe brug werd gebouwd volgens de meest moderne methodes t.w. met voorgespannen beton met behulp van kabels elk samengesteld uit 54 staaldraden van 7 mm doormeter.

Haar lengte bedraagt 248 m en haar breedte varieert tussen 14,50 m en 18 m. Zij heeft 4 rijstroken en 2 voetpaden.



Op de achtergrond het belfort van Thuin.

Zij wordt gedragen door twee vaste pijlers terwijl 8 beweegbare pijlers tot doel hebben, enerzijds toe te laten dat de brug beweegt als gevolg van de uitzetting die tot 9 cm kan bereiken en anderzijds haar te geleiden.



De eerste bocht van de brug komende van Lobbes.

Deze pijlers rusten op steunvoeten in synthetisch rubber.

Het kunstwerk bestaat uit 10 overbruggingen.

Er zijn twee opritten voorzien, een vertrekkende van het station van Thuin-Noord, een andere van de rue du Pont.

Om dat indrukwekkend kunstwerk te verwezenlijken waren ongeveer 3.000 m³ beton en ongeveer 700 ton ijzer nodig.

Deze werken hebben 75.000.000 F gekost.

Het eindpunt van de elektrische tram 92 langs de Samber, is op dezelfde plaats gebleven en heeft omzeggens geen moeilijkheden ondervonden te wijten aan de werken.

Onze twee autobuslijnen, de 192 naar Nalinnes en de 191 naar Chappelle-lez-Herlaimont, kunnen sedert zij de nieuwe brug gebruiken de dienstregeling volgen, vroeger was dat niet het geval omdat de autobussen van deze lijnen geregeld, gedurende 10 à 15 minuten, opgehouden werden aan de overweg.

Met het nieuwe kunstwerk bezit Thuin nu twee toeristische attracties, de voornaamste blijft ongetwijfeld de bovenstad en haar talrijke overblijfselen van de oude vesting opgericht op de uitloper, die de samenvloeiing van de Biesmelle en de Samber beheerst. Het zijn vooral de tuinen in terrasvorm, gescheiden door dikke muren in wijnmoerkleurige breuksteen uit de streek, die bezienswaardig zijn.



Gedurende jaren reden onze autobussen stapvoets over de Samber over een oude en smalle brug. Thans rijden zij er met grote snelheid over.