



**ONZE**

**BUURTSPOORWEGEN**



TWEEMAANDELIJKS PERSONEELSBLAD  
VAN DE N. M. V. B.

# ONZE BUURTSPOOR- WEGEN

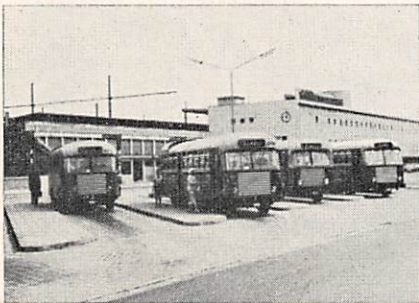
Tweemaandelijks tijdschrift  
uitgegeven door de N.M.V.B.  
Aangesloten bij de Vereniging  
van Belgische Personeelsbladen

Nr 113

NOVEMBER - DECEMBER 1964

## LEES IN DIT NUMMER

|  |    |
|--|----|
| Onze eerste ondernemingsbiblio-<br>teek te La Louvière . . . . . | 5  |
| Het nummer « 900 » . . . . .                                     | 15 |
| Nieuwe installaties te Turnhout . . . . .                        | 16 |
| De buurtspoorwegsectie der spoor-<br>wegen te velde . . . . .    | 18 |



ONZE VOORPAGINA

In de nabijheid van het nieuwe spoorwegstation te Mechelen, met zijn verhoogde kaaien, die men op de achtergrond ziet, heeft het stadsbestuur een autobusstation, met eenvoudige ophogingen, aangelegd, dat gezamenlijk door de N.M.B.S. en de N.M.V.B. wordt gebruikt.

# Wanneer de autobus de aflossing verzekert

Op 31 augustus jl. werd door de S.T.I.L. (Société des Transports Intercommunaux de Liège) overgegaan tot de definitieve vervanging, door autobussen, van de tramlijnen 1 en 4 en de Luikenaars hebben hartelijk afscheid genomen van de rijtuigen, die hun laatste rit deden.

Op het einde van de dag werden het gemeentebestuur, de ondernemingsraad en de vakbondafgevaardigden, door de Raad van Beheer van de S.T.I.L., ontvangen in de stelplaats van Couronmeuse.

In zijn toespraak gaf de heer J. Nyst, ondervoorzitter van de Raad, een historisch overzicht van deze tram, een dappere negentigjarige! In zijn besluit richtte de heer Nyst zich tot de autoriteiten en wij achten het gepast zijn woorden aan te halen, die eveneens de zorgen van onze eigen leiders weerspiegelen evenals trouwens die van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, die overgaan tot een exploitatiewijziging.

*Deze laatste jaren heeft hij (de tram) het hoofd moeten bieden aan een werkelijke golfvloed, bestaande uit een invasie van de stad door auto's, die door niets of niemand worden tegengehouden en die bezit willen nemen van de verkeersaders, waar de tram dacht heer en meester te zijn.*

*Hij laat aan zijn opvolger, de zeer onafhankelijke maar zoveel te meer kwetsbare autobus, die niet beschermd is door geen enkel reglement, de last van de aflossing.*

*Ik ben ervan overtuigd de tolk te zijn van de laatste wilsbeschikkingen van de overledene indien ik aan de ministeriële overheid vraag de grootste aandacht te willen schenken aan het probleem van de exploitatie van het gemeenschappelijk vervoer met autobussen.*

*Wel te verstaan, zij moeten zich schikken naar de grondregels van het verkeer en alhoewel zij slechts één vervoerwijze vertegenwoordigen is het niet toegelaten, gezien de diensten, die zij bewijzen, hen als minderwaardigen te beschouwen en het heil zal niet komen van de oplossing voor dit of dat bepaald geval maar van een regel, die in gans het land en in alle omstandigheden kan gevolgd worden.*



De redactie van  
**ONZE  
BUURTSPOOR-  
WEGEN**

wenst

haar trouwe lezers  
geluk en voorspoed  
in 1965

Foto Temmerman

## Het Engels Kerstfeest is nog steeds zoals ten tijde van Charles Dickens

*« Christmas comes but once a year  
and when it does we 'll have good cheer ».*

« Het Kerstfeest komt slechts ééns per jaar, maar wanneer het er is maken we goede sier » zo luidt een uittreksel uit een Engels rijmje dat iedere kleuter in zijn woordenschat opneemt zodra hij woorden in één zinnetje leert aaneenrijgen. Welke waarheid er ook mag schuilen in het gezegde dat de Engelsen zich in droefheid vermaken, van de kerstperiode kan dit zeker niet worden beweerd.

Met uitzondering van een zeer korte periode in de Britse geschiedenis was dit reeds sedert onheuglijke tijden zo. In donkerder tijden, toen de enige sociale zekerheid, die de armen genoten, hen door het kasteel of het herenhuis werd verstrekt, was Kerstmis de tijd van de bijeenkomsten. In hun uitgestrekte en tochtige eetzalen maakten de heer en zijn gade plezier met arm en rijk. Want hoe duidelijk het verschil in rijkdom ook tijdens de rest van het jaar mocht blijken, Kerstmis was de periode van de democratie.

Het is wel interessant hierbij aan te stippen dat talrijke, zogezegde moderne kerstgebruiken, in het geheel niet modern zijn, maar, in gewijzigde vorm alleszins, uit die verre tijden stammen. De feodale heren — van de 11de tot de 17de eeuw — sierden hun eetzalen met hulst en zij nodigden iedereen en alleman om te feesten, te zingen, te spelen en te dansen. Spelers voerden maskerades op.

De kerststronk (houtblok voor het kerstvuur) werd in de wouden van de heer gehakt en met veel omhaal de eetzaal binnengesleept. Voedsel was er in enorme hoeveelheden en als « pièce de résistance » kwam het hoofd van een wild zwijn ten dis; later werd dit vervangen door runds-lendestukken. De feestelijkheden, die van Kerstdag tot Driekoningenavond liepen, werden door een « Lord of Misrule » geleid.



Hulst, feesten, zingen en allerlei spelletjes maken nog steeds een essentieel deel uit van de Britse kerstviering maar de historische omstandigheden bewerkten dat vooral nadruk werd gelegd op de ware en godsdienstige betekenis van het feest, dat uitgroeide tot een vermaak voor kinderen en families rond de huiselijke haard geschaard.

Het klinkt wel paradoxaal dat het Kerstfeest, zoals het thans wordt gevierd in kristelijke en familiale geest, eigenlijk te danken is aan de Puriteinen, die het bijna met een wet afschaften — en aan het gezond verstand van de Engelsen, die naderhand in opstand kwamen tegen het idee dat zij, in tegenstelling met hun voorvaderen, het Kerstfeest op zo'n nare manier zouden moeten vieren. Want voor de Puriteinen waren plum-pudding, hulst en kerststronken grof bijgeloof. Ze besloten dat hiervoor in Engeland geen plaats meer was. En dit is wellicht een der belangrijkste oorzaken van de reacties tegen het puritanisme in de Karolijnse periode. « Christmas comes but once a year » zullen de Engelsen ook toen gezegd hebben, « and when it comes we 'll have good cheer ».

Daarom wordt Kerstmis thans verder gevierd in Engeland en is het voor alles een familiefeest. Het is de tijd van het jaar dat ieder, die maar enigszins kan, naar huis weerkeert, hoever hij ook woont en de Kerstgeschenken, voor familieleden en vrienden, moeten voor het feest met de grootste zorg worden verpakt.

Ook nu nog blijft het spannend en ontroerend de Kerstboeken te herlezen van Charles Dickens, met zijn « Christmas Carol » en de klassieke personages : Scrooge, Bob Cratchit en Tiny Tim.

Zij geven zo volledig de gevoelens weer van elke Brit over het Kerstfeest, dat vaak werd beweerd dat Dickens de uitvinder is van het moderne Kerstfeest. Nochtans is het waarschijnlijker dat hij over gewoonten en standpunten schreef waaraan de doorsnee Brit reeds in het begin van de 19e eeuw zeer verkleefd was. Het Kerstfeest van Dickens is nog steeds het Britse Kerstfeest en het « God bless us one and all » van Tiny Tim geeft de geest weer die de Britten nog steeds met Kerstmis bezielt.

Wat niet betekent dat het kerstseizoen thans vrij zou zijn van commerciële inslag. De mooie kerstkaarten en geschenken, die thans in de uitstalramen prijken, werden reeds acht maand tevoren met veel berekening gemaakt en aangekocht en zelfs de kerstversieringen, die we voor het feest in onze woning aanbrengen en met Driekoningen weer opbergen, liggen reeds meer dan een half jaar in de opslagplaatsen der warenhuizen op ons te wachten.

Maar toch mag men zeggen dat het Britse Kerstfeest in de grond geen commercieel karakter heeft. Op Kerstdag zijn natuurlijk alle winkels gesloten; zelfs de vervoerdiensten worden gereduceerd en tegen het mid-daguur worden de busdiensten te Londen geschorst. Veel commerciële propaganda ten spijt, genieten we op deze dag der dagen van zeer eenvoudige dingen : ouderwedse

kamerspelletjes — en hoe graag vader ook soms zijn partijtje bridge ook op Kerstdag zou spelen — op Kerstdag speelt hij in familiekring de spelletjes uit zijn eigen jeugd. Zelfs de kleinste spruit mag dan lang na het gewone uur opblijven.

En Kerstdag is de dag bij uitstek voor de geschenken. Voor de heel kleintjes is Kerstdag wellicht nog de dag van Father Christmas of Santa Claus, de goedige in het rood geklede man, met zijn witte baard, die met zijn rendier-slee op de daken landt en de vol vertrouwen klaar gezette sokken vult.

Voor de ouderen betekent het, zoals voor Dickens, de Geest van Kerstmis, Verleden, Heden en Toekomst. De everkop moest plaats maken voor de kalkoen; in stede van de kerststronk hebben wij thans de centrale verwarming of een elektrische radiator en het gaat er wel minder luidruchtig toe dan tijdens de kerstfeesten waaraan de Puriteinen zo'n aanstoot namen. Maar de opvatting van Kerstmis, als familie-feest bij uitstek, bleef gehandhaafd.

In vele delen van Groot-Brittannië moet het begrip « familie » in bredere zin tot « vriendenkring » worden uitgebreid. Want dit is de periode van de gezellige bijeenkomsten. Hoevelen denken niet met vreugde weer aan hun eerste « party » — die vaak met Kerstmis samenviel. Een bezoek aan het poppentheater, een typisch Britse instelling, die eigenlijk de voortzetting is van de maskerades en de oude spelen, gaat zowel in Londen als in de provinciesteden, vaak met zo'n gezellige bijeenkomst gepaard.

Terwijl de kalkoen, de Christmas pudding (waarin vaak zilveren stukjes van six-pence geborgen zitten) en ook de « mince pies » tot de noodzakelijkheden voor een Brits Kerstfeest behoren, worden op vele plaatsen nog eens speciale lokale gerechten toebereid.

In Cornwall wordt saffraan-gebak gepresenteerd aan allen, die een Zalig Kerstfeest komen wensen. In sommige delen van Yorkshire wordt een mooi met brandewijn toebereid kerstgebak met een glas port voor het tien-uurtje aangeboden.

In vele delen van het landelijke noorden van Engeland ook in de Midlands is de « furmety », ook wel eens « frumety » of « frumenty » geschreven, een klasieke schotel voor Kerstmis. Het verband tussen het huidige woord en het latijn « frumentum » schijnt erop te wijzen dat dit gerecht nog een overblijfsel is uit de periode van de Romeinse bezetting.

Het zingen van kerstliederen (carols) op straat, in de kerk of voor de huisdeur door groepen kinderen is evenzeer als hulst en maretak met het kerstseizoen verbonden. Zo ook de kerstboom, die door prins Albert, gemaal van koningin Victoria, in Groot-Brittannië werd ingevoerd.

Tijdens de laatste jaren is het tot traditie geworden dat de Vorstin in de namiddag van Kerstdag de natie en het Gemenebest toespreekt.

Deze langs de radio uitgezonden toespraken werden voor het eerst gehouden na 1930 door koning George V en vele Britten zouden het als een leemte aanvoelen zo de koningin hen op die dag niet toesprak.

## De tweede reis van de Amutra van Trembleur naar Warsage

Wanneer wij het relaas gaven van de eerste reis per stoomtram tussen Trembleur en Warsage, die op 6 juni 1964 werd ingericht voor de leden van de AMUTRA, kondigden wij aan

dat reeds een tweede reis in voorbereiding was.

Inderdaad, enkele dagen nadien schafte de AMUTRA zich een tweede bogieaanhangwagens aan, die naar

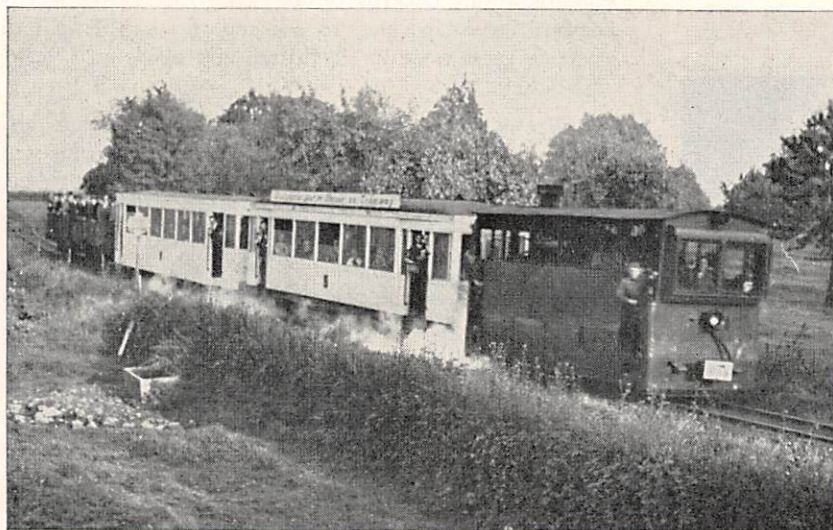


Foto Temmerman

de zetel van de steenkoolmijn van Trembleur werd verzonden.

Bij het vernemen van het succes van de eerste reis bestelde en betaalde de Light Railways Transport League (de Vereniging van de secundaire spoorwegen van Engeland) aanstonds 80 plaatsen voor haar leden. De voorzitter van de AMUTRA, ten zeerste verheugd, maakte een intense propaganda om zijn twee aanhangwagens te vullen en acht dagen vóór de reis, kende hij terzelfder tijd de vreugde en de angst in het totaal 195 deelnemers te noteren, die hij niet allen kon plaatsen.

Er was geen sprake van twee reizen te doen. De dag zelf, na een vurig gebed gericht te hebben tot de H. Medardus, opdat het toch niet zou regenen, vertrok de heer Dehon om 8 u. 's morgens naar Trembleur; daar werden dan twee... open wagons, dienend voor het vervoer van steenkool, ter beschikking gesteld. Dank zij plaatselijke arbeidskrachten, borstels en een waterspuit slaagde hij er in de wagons zuiver te krijgen... ten gerieve van de reizigers zoals in 1835.

Nadien heeft men gevochten om een staanplaats in een van de open wagons te kunnen bemachtigen voor een reis, die verliep onder een stralende zon en in een uitstekende stemming.

De foto toont de stoomtram met zijn goed gevulde aanhangwagens en zijn open wagons, die ontegensprekelijk een aanzienlijk succes hadden op gans het traject.

## De eerste ondernemingsbibliotheek van de Nationale Maatschappij

Op donderdag 29 oktober 1964 had de inwijding plaats van de ondernemingsbibliotheek in de stelpplaats van La Louvière dank zij het Cultureel Centrum van Henegouwen en het initiatief van de heer Alexander André, voorzitter van de Raad van Beheer van de N.M.V.B.

Op de eerste verdieping van de burelen, in een voor de gelegenheid versierd lokaal, wachtte de heer Royen, hoofdingenieur - dienstchef, omringd door de heren Vedts en Hanappe, de genodigden op waaronder wij opmerkten: de heer Romain, hoofdinspecteur, vertegenwoordiger van de Directie van het Personeel, de heer A. Béchet, van het Cultureel Centrum van Henegouwen, de heer Gilbert, inspecteur van de bibliotheken in Henegouwen, de heren Desmecht, Carlier en Lebrun, vakbondsecretarissen en verscheidene plaatselijke journalisten.

Om 10 u. 30 deden de heer A. André, voorzitter van de Raad van Beheer, de heer R. Hoens, directeur-generaal en de heer Philippart, directeur van het Cultureel Centrum van Henegouwen hun intrede en na de gebruikelijke voorstellingen, nam de heer Hoens onmiddellijk het woord:

*Wij zijn vandaag verenigd om de eerste ondernemingsbibliotheek van de N.M.V.B. in te wijden. Het is een verheugende gebeurtenis en ik stel er prijs op hulde te brengen aan de heer André, voorzitter van de Raad van Beheer van de N.M.V.B., die aan de basis ligt van deze gedachte. Wij weten allen in welke mate hij belang stelt in het lot van onze agenten, zowel materieel als cultureel. Ik dank hem voor deze nieuwe realisatie. Dank zij de steun van de heer Philippart, directeur van het Cultureel Centrum van Henegouwen, en de gemeenschappelijke inspanningen van zijn medewerkers, de heren Béchet en Gilbert, kon de wens, uitgedrukt door de heer Voorzitter, tijdens de jaarvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid van de N.M.V.B. verwezenlijkt worden. Ik dank hen zeer hartelijk.*

*Ik nodig de agenten van La Louvière uit een ruim gebruik te maken van deze bibliotheek, die hun intellectuele kennis zal verruimen en hun gezichtseinder zal uitbreiden.*

De heer Philippart hield vervolgens een belangrijke rede, waarvan wij hier de bijzonderste passages weergeven.

*man komen, die alzo zijn weetgierigheid meer en meer aanwakkeren.*

De heer Philippart stelde vervolgens vast dat er heel wat gelezen wordt want zegde hij: *het volstaat het verkoopcijfer van de uitgeverijen, die gespecialiseerd zijn in het pocketboek, na te gaan evenals de statistieken van de goed gelegen, goed voor-*



*De heer Philippart tijdens zijn toespraak. Van links naar rechts: de heren Royen, Philippart, A. André en R. Hoens.*

*Het weze mij toegelaten mij te verheugen over de ingebruikneming van deze ondernemingsbibliotheek dank zij het initiatief van de heer A. André, voorzitter van de Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, die niet alleen zijn aandacht besteedt aan het comfort van de agenten en aan hun arbeidsveiligheid maar hen eveneens laat genieten van de weldaden van de beschaving.*

De heer Philippart wenste vervolgens allen, die aan de verwezenlijking van dat ontwerp hadden medegewerkt, geluk en voegde er aan toe: *Wij leven in een verbazende periode. Vroeger moesten de werkkrachten, die hun kennis wensten uit te breiden, inspanningen doen, zich soms offeringen getroosten om hun wens te kunnen vervullen. Nu, dank zij de vlugge distributiemogelijkheden, zijn het de werken en de voortbrengselen van de beschaving, die tot de werk-*

*ziene en moderne openbare bibliotheken. Jaarlijks worden ongeveer 20 miljoen werkelijke pocketboeken verkocht.*

*Maar wat wij bijzonder moeten onderlijnen, preciseerde de Directeur van het Cultureel Centrum van Henegouwen, is het feit dat het grootste deel van de goedkope uitgaven niet meer de roman is maar het essay, de wetenschappelijke vulgarisatie, de sociologie, de filosofie. Zie hier enkele cijfers, die geen commentaar vergen. Het aandeel van de letterkunde, in de verkochte boeken in Frankrijk, daalde van 31,5 % in 1957 tot 28 % in 1961, in dezelfde periode steeg het aandeel van de werken over kunst en techniek van 17 % tot 24 %.*

De heer Philippart gelooft in de weldoende invloed van de democratisering van het onderwijs en hoopt dat, dank zij de waakzaamheid van allen, die de waardigheid van het

werk erkennen, deze democratisering van de studies zal leiden tot een merkbare verbetering van de algemene ontwikkeling.

Na herinnerd te hebben dat de openingsuren van de bibliotheek zijn vastgesteld van 12 tot 14 u., periode die samenvalt met de aflossing van het personeel van de beweging en met de middagrust van de bedienden en gewezen te hebben op de keuze van 250 boekdelen, die reeds werden geleverd en gekozen rekening houdend met de statistieken, opgemaakt aan de hand van de vragenlijsten, die uitgedeeld werden aan het personeel en door de ondervinding van de bibliobus, wenste de heer Philippart ten slotte dat deze bibliotheek van La Louvière werkelijk een voorloper mag zijn voor de andere activiteitscentra van de Buurtspoorwegen in deze provincie.

De vakbondleiders werden verzocht hun indrukken mede te delen en de heer Directeur-Generaal antwoordde hen dat hij deze bibliotheek werkelijk als een test aanzag. *Dat herinnert mij,* verklaarde hij, *aan het rustoord aan zee dat bij zijn oprichting ook voor-*



*De heer L. Botteman, el. geleider, neemt inzage van de boeken, die reeds ter beschikking zijn.*

*en tegenstanders kende. Ik ben overtuigd dat deze bibliotheek niet de enige zal blijven in Henegouwen.*

De heer Hoens gaf ook enkele aanmerkingen betreffende de moeilijkheden, die zich voordoen bij het inrichten van een rijdende bibliotheek voornamelijk het treffen, op een korte tijdspanne, van de nodige uitleners, op de aangeduide uren.

De heer André trok de besluiten uit deze gebeurtenis. Hij verklaarde dat de Raad van Beheer dadelijk een gunstig advies gaf en onderlijnde anderzijds dat de uitrusting van een bibliobus te veel zou kosten, niet alleen aan materiaal maar vooral aan reserve van boeken, nodig voor het aantal uitleningen. Hij drukte de wens uit dat de agenten veelvuldig gebruik zouden maken van de boeken, die te hunner beschikking worden gesteld met het gevolg dat in alle belangrijke stelpplaatsen dergelijke bibliotheken zouden ingericht worden.

Na de plechtigheid vergezelde de heer Directeur-Generaal de heer Voorzitter, die wenste de stelpplaats van La Louvière te bezoeken.

's Namiddags schreef de controleur Theys, belast met de dienst van de bibliotheek, gezeten voor de met boeken gevulde rekken, glimlachend de naam in van zijn eerste lezer.

## In de autobusstelpplaats van Mons-Bassins

De agenten, die Mons-Bassin gekend hebben tijdens de periode van de stoom of later gedurende de exploitatie met elektrische trams, zullen deze stelpplaats niet meer herkennen op de bijgaande foto, die een gedeelte van een uitgestrekt parkeerterrein toont.

Mons-Bassin heeft volledig overgeschakeld naar de autobus en sinds enkele maanden zijn er verbouwingswerken aan gang.

De agenten, die sinds 1925 te Mons-Bassin werkten, weten te ver-

tellen dat de sporen nooit doorliepen tot op de plaats getoond op de foto, daar het terrein toebehoorde aan een firma voor de creosotering van dwarsliggers. Dat is inderdaad waar maar sinds het einde van de vorige eeuw tot na de oorlog 1914-18 behoorde datzelfde terrein toe aan de maatschappij « Les Vicinaux Montois », die slechts de stoomlijnen uit de omgeving exploiteerde. Trouwens de buurtspoorwegen bezetten thans weer een terrein dat vroeger aan de stoomtractie werd voorbehouden.

Het deel van het terrein, dat wij zien, werd ingericht als open bergplaats voor een dertigtal autobussen nodig voor de exploitatie van de huidige lokale diensten.

Achter de rij autobussen heeft de N. M. een gebouw opgetrokken waarin het apparaat voor de voorverwarming van de autobussen werd ondergebracht. Van weerskanten van deze warme lucht generator kunnen 15 autobussen geplaatst en aangekoppeld worden, hetzij in het totaal 30 autobussen.

Anderzijds, in het vooruitzicht van de uitbreiding van het autobusnet zal de andere helft van het verworven terrein op een gelijkaardige wijze worden ingericht.

De huidige kleine woning, die trouwens zeer oud is, zal in de loop van volgend jaar afgebroken worden.

De sociale inrichtingen zullen in het nieuw op te trekken gebouw worden ondergebracht.

De oude werkplaatsen en bergplaatsen werden reeds volledig ingericht voor het onderhoud van autobussen en er werd tevens een installatie voor het automatisch wassen van autobussen in dienst gesteld.

Deze stelpplaats is reeds volledig van uitzicht veranderd en bij het in gebruik nemen van de nieuwe sociale inrichtingen zullen wij niet nalaten hiervan melding te maken.



# Een goed getekend symbool indentificeert een onderneming



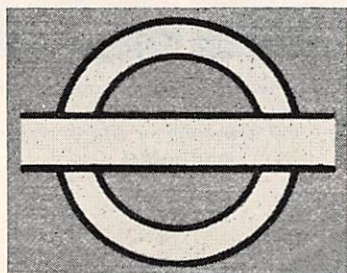
« Een kenmerk ontwerpen voor een firma is voor haar een uitzonderlijke plaats verzekeren in het geheugen van het publiek, het is eveneens sympathie rondom haar scheppen ».

M. Richez  
(Belgisch grafisch kunstenaar)

In het maandblad « International Railway Journal » verscheen onlangs een artikel gewijd aan de huidige noodzakelijkheid voor de vervoerondernemingen hun diensten op een moderne en nauwkeurige wijze voor te stellen. In een wereld waar de concurrentie steeds maar scherper wordt, volstaat het niet uitstekende diensten te leveren; ze moeten aan de cliëntèle op een aangename en aantrekkelijke wijze aangeboden worden ten einde haar de lust te geven er gebruik van te maken.

De voorstelling krijgt dus een vitale belangrijkheid en men mag zeggen dat een tekening of een wel bestudeerde vorm de voornaamste bestanddelen vormen van de verkoop. Het merendeel van de luchtvaartmaatschappijen gebruiken uitstekende begrippen om hun bedrijvigheid aan te duiden; noteren wij Swissair, Panam, KLM en BEA, die zich inspannen om hun diensten beter voor te stellen door hen te doen herkennen door hun kenmerk.

Daarentegen stellen weinig spoorwegmaatschappijen er belang in een enig en representatief kenteken te ontwerpen.



Het symbool van de London Transport  
(Metro en Londense autobussen).

Het is waarschijnlijk omdat talrijke spoorwegmaatschappijen opgericht werden in de XIXe eeuw en ook wegens de ingewikkeldheid en de omvang van hun organisatie.

Welnu, wanneer de spoorwegmaatschappijen of de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer een uitgebreid net exploiteren kan praktisch het een of ander aspect van hun bedrijvigheid waargenomen worden in elke stad van het land. Alzo is het belangrijk dat de naam van het net onmiddellijk kan herkend

worden door een eventuele cliëntèle. Eveneens geven sommige van deze maatschappijen veel geld uit aan allerlei publiciteit; om aan die publiciteit een grote aantrekkingskracht te geven is het onontbeerlijk zijn toevlucht te nemen tot een karakteristieke voorstellingsstijl, gebruik makend van de basiselementen van een « corporatief kenteken ».

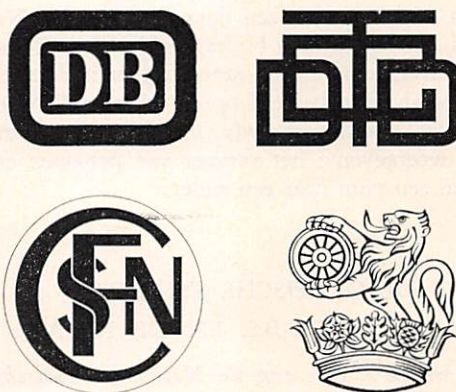
Het artikel waarnaar wij verwezen, werd geschreven door een adviseur « in industrial design », die de redenen uiteenzet voor dewelke een spoorwegnet een « corporatieve identificatie » nodig heeft.

## HET ONTWERPEN VAN EEN IDENTITEIT HET SYMBOOL OF LOGOTYPE (1)

Het belangrijkste element voor een ontwerp voor een corporatief kenmerk is zeker het symbool of logotype, omdat het met passende kleuren, een gemeenschappelijk zichtbaar bindmiddel zal zijn voor elk uitrustingsvoorwerp of drukwerk.

Het merendeel van de grote, gekende industriële organisaties, zoals Shell, I.B.M., Pirelli en Swissair, die gekende corporatieve kenmerken bezitten, hebben plannen of actieprogramma's, gebaseerd op een goed getekend symbool of logotype.

Het ideaal symbool zou door eenvoudige middelen, de activiteit van het organisme moeten uitdrukken en het zou voldoende kenmerkend moeten zijn om het geheugen te treffen.



Van links naar rechts: het symbool van de Deutsche Bundesbahn, van de Turkse spoorwegen, van de Nationale Maatschappij van Franse Spoorwegen en het oud symbool van de Britse Spoorwegen.

(1) Dat woord vindt men niet in een woordenboek, het is vaktaal van de publicisten. Het is waarschijnlijk een samenstelling van de Griekse woorden logos = woord en tupos = drukletter.

Het zou ook nog gemakkelijk moeten kunnen gebruikt worden in alle omstandigheden t.w. zowel in de architectuur als op het rollend materieel of op de drukwerken, als op de insignes, de knopen, het vaatwerk, enz.

De schrijver geeft dan een overzicht van de symbolen, die door de verscheidene grote spoorwegmaatschappijen gebruikt worden over gans de wereld; hij vindt dat het merendeel van de letters slechte verhoudingen hebben of slecht ineengevlochten zijn.



*Het symbool V.R. is dat van de Victorian Railways in Australië. Daarnaast dat van de South Australian Railways.*

« Sommige maatschappijen » zegt hij « hebben symbolen gebaseerd op onechte wapenschilden, die misschien op hun plaats waren op de postkoetsen maar niet meer op de elektrische locomotieven! »



Hij waardeert daarentegen het symbool en de tekening van de letters gekozen door de Canadian National Railways, dat wij in deze bijdrage afdrukken. De menigvuldige activiteiten van dat net zijn door middel van een grafisch symbool, gebaseerd op de initialen C-N, *samen-gevoegd in een doorgaande lijn*, die de verzekerde diensten weergeven : het vervoer van personen en goederen van een punt naar een ander.

#### DE GRAFISCHE SYMBOLEN VAN DE N.M.B.S. EN DE N.M.V.B.

*Het kenmerk « B » van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen*

Onlangs lazen wij dat het kenmerk « B », dat ongetwijfeld het meest originele, het meest duurzame en het minst kostelijke is van de N. M. B. S., het werk is van de grote kunstenaar Henri Van de Velde. Wanneer hij, rond 1930, de letter « B » ontwierp, waren zijn werken in het domein van de architectuur en de versiering revolutionair en men kan zeggen dat hij de basis heeft gelegd van de industriële estetica.

Indien deze eenvoudige letter, die hij heeft gekozen, op geen enkele wijze de spoorwegactiviteit oproept, kan men op het ogenblik met zekerheid zeggen

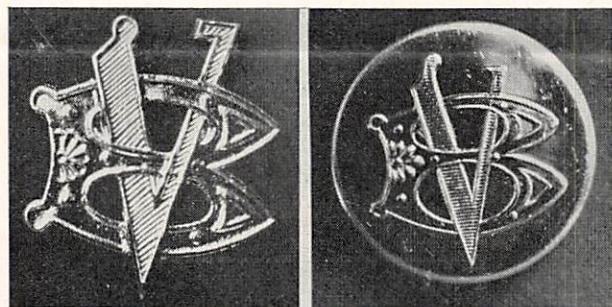


dat bij practisch alle landgenoten deze « B » telkens een activiteit van de Belgische Spoorwegen oproept. Hier is het het visueel geheugen dat eenvoudig dat kenteken opneemt, duizend maal, gedurende 30 jaar in gans het land.

*Het buurtspoorwegsymbool V. B.*

Alvorens te spreken van het buurtspoorwegblazoen moeten wij herinneren dat sinds verscheidene jaren de uniformknopen van de agenten van de Buurtspoorwegen de letters « V.B. » dragen, terwijl de kraag van hun jas versierd is met dezelfde twee in eengevlochte letters, in roestvrij metaal.

Op het ogenblik dat het symbool van toepassing en aangenomen is op gans het net is het niet meer nodig het letterlijk te vertalen.



*De uniformknoop met de twee gegraveerde initialen V.B. en het kenteken met dezelfde ineengevlochten initialen, die sinds september 1960 aangenomen zijn over gans het buurtspoorwegnet.*

Voor de reizigers, die in een autobus gezeten zijn, waarvan zij noch de rood-gele kleur, noch het blazoen kunnen zien, beduiden deze letters tegelijk de tram en de autobus van de Buurtspoorwegen van gisteren en van vandaag.

Dat begrip is niet van vandaag. Inderdaad indien U eens te Destelbergen voorbijkomt, zult U kunnen vaststellen dat de terreinen waar zich de stelplaats en de burelen van de N.M.V.B. bevinden, afgesloten zijn door een betonnen afsluiting, met openingen, aangebracht rond 1934 en bestaande uit een samenvoeging van de letters V en B, in beton. Het vaderschap van deze gedachte komt toe aan de heer Louis Jacobs, die van 1922 tot 1945 directeur was van de Groep der Beide Vlaanderen.



Het blazoen van de buurtspoorwegen wordt met een decalcomanie aangebracht op de wanden van al onze voertuigen. Men zal opmerken dat de naam van de Maatschappij niet wordt vermeld om het overbrengen van het materieel van de ene naar de andere taalstreek te vergemakkelijken; nochtans gebruikt men nog blazoenen met eentalige tekst.

### Het « koninklijk blazoen » van de Buurtspoorwegen

In het nummer 94 (september-oktober 1961) van « Onze Buurtspoorwegen » wijdden wij een bijdrage aan de decalcomanie van het « wapenschild van de buurtspoorwegen ».

Wat dat « blazoen » betreft, veronderstellen wij dat de vreemde reiziger, na het blazoen te hebben onderzocht, met een zekere eerbied moet vervuld zijn voor dat materiaal, dat ongetwijfeld enkel schijnt te mogen rijden met een koninklijke privilege, waarvan de twee schepters en de indrukwekkende kroon, versierd met parels, getuigen.

Vergeten wij niet dat dat blazoen dateert van in 1884 en wij hoeven er ons niet voor te schamen dat het een buitengewone verscheidenheid van stoomlocomotieven, spoorauto's en elektrische motorrijtuigen, gebouwd en ontworpen in ons land, heeft versierd.

Wij mogen nochtans zeggen dat het fel uit de mode is en reeds door sommige handelsfirma's werd gecopieerd.

Welnu, men mag voorzien dat voor tien jaar de laatste buurtspoorwegtram zal verdwenen zijn en dat van dan af onze benaming « spoorwegen » zeker afgedaan heeft. Dan is misschien het ogenblik gekomen om een nieuwe benaming te kiezen en terzelfder tijd een nieuw symbool, dat nog in het jaar 2000 kan gebruikt worden.

### ONTVANGSTERS IN DIENST BIJ DE N.M.V.B.

Het essentieel doel van een personeelsblad is inlichtingen verstrekken. Het is mogelijk dat indien men u vraagt of er ontvangsters in dienst

vangsters werkzaam zijn en dat sinds een tweetal maanden er 6 werden aangeworven in de stelplaats van La Louvière.

De dag van ons bezoek in deze laatste stelplaats hebben wij slechts een ontvangster ontmoet, die haar dienst begon.

Het was mevr. Scouflaire, die verklaarde opgetogen te zijn met haar werk op de aanhangwagens, dat nochtans dagelijks twee prestaties vergt, op de punten 's morgens en in de vooravond.

deze souche samen met de som van 42 F.

Een gebaar dat ongetwijfeld verdient te worden onderstreept.

### HIER M'N JONGEN...

Dat de taak van autobusbestuurder ook naar waarde wordt geschat door de reizigers blijkt uit de volgende lezersbrief, die onlangs verscheen in een weekblad.

« Ik was naar het ziekenhuis geweest om een goede vriendin te bezoeken en wat terneergeslagen stapte ik in de bus om naar huis te gaan. Onderweg begon het te regenen en plotseling waren de wegen spiegelglad. Het was stil in de bus. Iedereen keek angstig naar buiten, naar de weg die heel erg glom. In R... moest het oud dametje, dat vóór mij zat, de bus uit en toen ze de chauffeur passeerde zei ze, terwijl ze hem een pak chocolade aanbood: « Hier m'n jongen... omdat je me zo heelhuids bij mijn kinders hebt gebracht. » Iedereen hoorde het en door die lieve geste van het vrouwtje besefte ik plotseling wat een verantwoordelijkheid buschauffeurs hebben, vooral in deze tijd van mist en gladde wegen! ».

### EEN EERLIJK GEBAAAR

De agent Coquelet Jos, stelplaats Trazegnies, was in het bezit van een souche van 25 reiskaarten (waarde 7 F.). Reeks H 17 van 96751 tot 96775.

Aan het eindpunt van een rit tekende hij het nummer 96759 aan als eerste af te leveren biljet maar enkele tijd nadien bemerkte hij dat hij een biljet van 7 F. verkocht met het nummer 96756.

Bij het nazicht van de souche bleek dat deze 31 biljetten, in plaats van 25 bevatte, t.w. 7 biljetten in dubbel van nr 96756 tot 96761.

Bij de afrekening van zijn dagelijkse ontvangsten overhandigde de heer Coquelet eveneens de strook van



zijn bij de Buurtspoorwegen, u niet zeker zult zijn van uw antwoord.

Weet dus dat in de stelplaats van Charleroi sinds enkele tijd 25 ont-

# NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN ONZE EXPLOITATIEGROEPEN

## GEBORTEN

### ANTWERPEN

*Patrick* bij de h. VERZWIJVELEN Constant (Kapellen).  
*Diane* bij de h. DAEMS Jan (Turnhout).  
*Christel* bij de h. PALS Arthur (Borsbeek).  
*Inez* bij de h. KRIJNEN Jozef (Brasschaat).  
*Anne-Marie* bij de h. VERBIST Gustave (Turnhout).  
*Lutgarde* bij de h. VAN HEES Eugene (Ravels).  
*Maria* bij de h. CLAES Pieter (Dessel).

### OOST-VLAANDEREN

*Marleen* bij de h. D'HAENENS Georges (Destelbergen).  
*Guido* bij de h. DE GROOTE Lucien (Zingem).  
*Sonja* bij de h. REYNS Simon (Aalst).  
*Peter* bij de h. DE COCK Frans (Herzele).

### WEST-VLAANDEREN

*Annick* bij de h. DEPRez Georges (Bredene).  
*Johan* bij de h. BEKAERT Walter (Bissegem).  
*Pascal* bij de h. GEERS Fernand (Assebroek).  
*Geert* bij de h. DEKEYSER Marcel (Kortrijk).  
*Philip* bij de h. VERMEULEN Jacques (Brugge).  
*Anne-Mieke* bij de h. HAERYNCK Walter (Markegem).

### LIMBURG

*Linda* bij de h. ALARD Etienne (Landen).  
*Erik* bij de h. COENEÛ Theo (Elen).  
 Herbert bij de h. COOX Guillaume (Oprimbie).  
*Myriam* bij de h. DANIELS August (Paal).  
*Marc* bij de h. GEUKENS Georges (Meldert).  
*Hans* bij de h. GIELEN Gerard (Kwaadmechelen).  
*Erwin* bij de h. HENCKENS Theodoor (Ophoven).  
*Jan* bij de h. PAESSEN Leopold (Meeuwen).  
*Eric* bij de h. PEETERS Pierre (Kessenich).  
*Eric* bij de h. PLESSERS Jan (Meeuwen).  
*Erik* bij de h. VANSPAUNEN Paul (Kuringen).  
*Daisy* bij de h. VOETS Paul (Diepenbeek).

### BRABANT

*Anne* bij de h. DELNOY Pierre (Elsene).  
*Pascal* bij de h. FRONVILLE René (Baisy-Thy).  
*Joëlle* bij de h. MATHEYS Fernand (Geest-Gérompont).  
*Martine* bij de h. WAUTERS Michel (Buizingen).  
*Myriam* bij de h. DEHERDER Nestor (Oetingen).  
*Ivo* bij de h. SCHEVERNELS Jos (Haasrode).  
*Jean* bij de h. DEVREESE Julien (Opprebais).  
*Eddy* bij de h. DANAU Maurits (Herfelingen).  
*Jean* bij de h. VANHOVE Jules (Incourt).  
*Philippe* bij de h. HENDRICKX Guy (Ways).  
*Corry* bij de h. NIJS Paul (Rotselaar).  
*Yves* bij de h. EVRARD Jérôme (Thines).  
*Charlotte* bij de h. VASE André (Orbais).  
*Jozef* bij de h. VERHEYDEN Alfons (Kessel-Lo).  
*Geert* bij de h. ROSSAERT Théophile (Overijse).  
*Gerda* bij de h. DRIJBERG Marcel (Huldenberg).

### LUIK

*Philippe* bij de h. BOLLINE Camille (Hollogne-sur-Geer).  
*Francis* bij de h. BOLLINE André (Les Waleffes).  
*Alfred* bij de h. DESERT François (Jupille).  
*Pierre* bij de h. GRISAY Pierre (Xhendelesse).  
*Michel* bij de h. HEINE Paul (Ligny).  
*Marie-Astrid* bij de h. LOUESSE R. (St-Nicolas-lez-Liège).  
*Joseph* bij de h. MONARD Joseph (Val Meer).  
*Eric* bij de h. MARX Marcel (Roelenge).

## HUWELIJKEN

### HOOFDBESTUUR

Mej. DE CLERCQ Greta met de h. JORIS Raphaël.  
 De h. JURDAN J.P. met Mej. VANDERCOILDEN M.

### ANTWERPEN

De h. RENS Maurice met Mej. LAENEN Godefrida.  
 De h. DENISSEN Ludovicus met Mej. BOOGAERTS M.  
 De h. DIERCKX Lodewijk met Mej. DE PEUTER M.

### OOST-VLAANDEREN

De h. DE MUYNCK A. met Mej. VANDER PLAETSEN.  
 De h. DE BEULE Petrus met Mej. FELIES Leona.  
 De h. ERNALSTEEN Willy met Mej. VAN HOUTE J.

### WEST-VLAANDEREN

De h. MECHELAERE Julien met Mej. DE LILLE Cecile.  
 De h. DE LILLE G. met Mej. VAN SPEYBROUCK A.  
 De h. LAMBERT Marcel met Mej. GELDHOF Odette.  
 De h. GROOTAERT W. met Mej. INGELBRECHT M.  
 De h. VERHOEST H. met Mej. BEHAEGHEL M.-M.

### BRABANT

De h. BOGHE Joseph met Mej. BROECKAERT Maria.  
 De h. DERBEQUE Jean met Mej. PRIETO Julie.  
 De h. SWEERTS Raymond met Mej. DEREUME Yvette.  
 De h. TRUYENS Edmond met Mej. DETIEGE Albertina.  
 De h. JUNIUS Frederik met Mej. DE BOECK Bertha.  
 De h. VAN EECKHOUDT A. met Mej. DE BISSCHOP.  
 De h. DECHAMPS François met Mej. DOSIMONT S.  
 De h. THIJSS Jozef met Mej. DONCOS Maria.  
 De h. DE LOECKER Freddy met Mej. MONIER Maria.

### NAMEN - LUXEMBURG

De h. ELOY Robert met Mej. BERNARD Lisianne.  
 De h. POTEEMBERG Jean met Mej. HENIN Danielle.

## OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

| Maanden sept.-okt. 1964                     | Dienstjaren | Groep        |
|---|-------------|--------------|
| VAN SUNDERT Fr., werkm. 1° kl.              | 51          | Antwerpen    |
| WOUTERS Fr., ontvanger . . . . .            | 47          | »            |
| WOUTERS P., el. geleider . . . . .          | 45          | »            |
| VERSCHUEREN L., el. geleider . . . . .      | 41          | »            |
| VERSMISSEN Fr., ontvanger . . . . .         | 41          | »            |
| DE HERDT J., el. geleider . . . . .         | 40          | »            |
| ZAGERS L., baanwerker . . . . .             | 33          | »            |
| VERVLOESEM P., el. geleider . . . . .       | 32          | »            |
| GHEERAERT A., klerk 2° kl. . . . .          | 44          | Oost-Vlaand. |
| ROETS P., koerman . . . . .                 | 39          | »            |
| DE MEULENEIRE G., A.B. gel. . . . .         | 35          | »            |
| GERMEINS C., baanwerker . . . . .           | 28          | »            |
| VAN LOO H., gesch. werkm. . . . .           | 45          | West-Vlaand. |
| SCHREUS E., el. geleider . . . . .          | 45          | »            |
| ADAM F., e.a. opsteller . . . . .           | 45          | »            |
| DE BAETS G., gesch. werkm. . . . .          | 40          | »            |
| LECOUTERE A., A.B. geleider . . . . .       | 35          | »            |
| CLAES L., manoeuvre . . . . .               | 48          | Brabant      |
| ROOS A., controleur . . . . .               | 46          | »            |
| GILIS J., baanwerker . . . . .              | 46          | »            |
| FRANCOIS D., meestergast 1° kl. . . . .     | 46          | »            |
| CLAES Gh., dienstoverste 2° kl. . . . .     | 42          | »            |
| VERMAELEN F., A.R. geleider . . . . .       | 40          | »            |
| STORMS L., A.B. geleider . . . . .          | 35          | »            |
| ROBYN A., manoeuvre . . . . .               | 35          | »            |
| VERLINDEN J., el. geleider . . . . .        | 34          | »            |
| AVAU A., el. geleider . . . . .             | 33          | »            |
| WILLEM J., half gesch. werkm. . . . .       | 31          | »            |
| ROLAND F., controleur . . . . .             | 41          | Henegouwen   |
| DELGUSTE E., ontvanger . . . . .            | 37          | »            |
| DECAMPS U., geleider . . . . .              | 35          | »            |
| DUBUISSON L., ontvanger . . . . .           | 34          | »            |
| DENIS E., gesch. werkm. 1° kl. . . . .      | 32          | »            |
| DEPRETS G., ontvanger . . . . .             | 27          | »            |
| BAISIR A., stationoverste 1° kl. . . . .    | 41          | Namen - Lux. |
| LAMBERT V., keurwerkm. . . . .              | 36          | »            |
| BORRE J., hoofdontvanger . . . . .          | 33          | »            |
| SCHOEFS H., stelplaatoverste 1° kl. . . . . | 47          | Luik         |
| ALBERT P., el. geleider . . . . .           | 44          | »            |
| CASTERMANS M., el. geleider . . . . .       | 38          | »            |
| SIMON J., el. geleider . . . . .            | 35          | »            |
| DEGRAEF L., ploegbaas . . . . .             | 21          | »            |
| DELCUVE Ph., baanwerker . . . . .           | 13          | »            |

# Het overlijden van de heer Edgar Valcke Ere-Adjunct-Directeur-Generaal

# CONTROLEUR SPEURNEUS

Op dinsdag 27 oktober werd op het Hoofdbestuur het overlijden vernomen van de heer Edgar Valcke, die adjunct-directeur-generaal was van 1945 tot 1953.

De begrafenisplechtigheden hadden plaats op vrijdag 30 oktober in de kerk van St. Henricus te Brussel.

De heer R. Hoens, directeur-generaal, was aanwezig en vergezeld van de directeurs van het Hoofdbestuur en van al de directeurs van de Groepen. Talrijke hoofdingenieurs en diensthoofden van de Groepen Brabant en Antwerpen, die vroeger onder de bevelen van de overledene hadden gewerkt, hadden er prijs op gesteld hem een laatste hulde te brengen. Wij bemerkten eveneens talrijke personaliteiten uit de vervoerwereld evenals op rust gestelde agenten van de Buurtspoorwegen.

Op het einde van de kerkelijke dienst werd het vaderlands lied, op

gedempte toon gespeeld, herinnerend aan het feit dat 50 jaar geleden, de officier Valcke het bevel voerde over een artillerie batterij aan de IJzer.

Bij het verlaten van de kerk nam zijn zoon, de heer Albert Valcke, hoofdingenieur-dienstchef bij de directie Exploitatie, de bliken van deelneming in ontvangst van de hogere ambtenaren en de talrijke bedienden, die de uitvaart hadden bijgewoond.

De heer Valcke, die voor een twaalfde jaren op rust ging, wijdde zijn vrije tijd aan de katholieke schoolkolonies.

De belangrijke afvaardiging, die de begrafenisplechtigheden bijwoonde, toont aan dat een levendige herinnering werd bewaard aan de onbetwistbare personaliteit van de overledene.

## Hoofdbestuur

De heer Guy Auquier werd op 1-9-1964 aangeworven als ingenieur en werd ter beschikking gesteld van de Groep Henegouwen. Mej. J. Vanderhaegen trad op dezelfde datum in dienst als ponster. Anderzijds vermelden wij het ontslag van de heer G. Muls, opsteller in de dienst S/AS.

Het einde van het jaar is geschikt voor het uiten van bliken van sympathie; alzo wensen wij een spoedig herstel aan verscheidene van onze collega's, die sinds een zekere tijd afwezig zijn wegens ziekte. Wij denken aan: mevr. Liekens, echtgenote Hermans, de heer A. Legrelle, die een herstelverlof doorbrengt in de oostkantons, mevr. Annette Van de Voorde, echtgenote Cools, die het slachtoffer werd van een verkeersongeval en de heer J. Cherpion.

In deze lijst had eveneens de naam van de heer Julien Van Houtte, werkzaam in de directie F., moeten voorkomen; hij was sinds verscheidene maanden afwezig en had nadien, met veel moed, zijn taak gedeeltelijk hernomen. Helaas, op 5 november vernamen wij dat hij overleden was in gevolge de hartkwaal, waaraan hij leed.

De heer Van Houtte was 48 jaar en begon, in de hoedanigheid van klerk, in de Groep der Beide Vlaanderen; overgeplaatst naar Brussel reisde hij geruime tijd heen en weer alvorens zich in de hoofdstad te vestigen. Zijn collega's zullen een levendige herinnering bewaren aan deze kalme, hulpvaardige en toegenegen kameraad.

Wij vernamen eveneens het overlijden van de heer Dujeu M., op rust gesteld agent van de Directie T.

## PLECHTIGHEID VAN 11 NOVEMBER

De traditionele hulde aan de agenten, overleden tijdens of ten gevolge van de twee wereldoorlogen, had dit jaar plaats op de vooravond van 11 november te 17 uur 30.

Een aantal agenten van alle graden, vertegenwoordigers van de verscheidene Directies, hadden er prijs op gesteld er aan deel te nemen.

Bloemen werden voor het memoriaal neergelegd namens

- de N.M.V.B. door de heer Hoens, Directeur-Generaal,
- de kring «Onder Ons» door zijn voorzitter de heer Vanden Eede,
- de A.C.O.D. door haar voorzitter, afdeling «Buurtspoorwegen», de heer Dierinckx.

## Oost-Vlaanderen

### EERLIJKE DADEN

Wij ontvingen een lange lijst met namen van agenten, die tijdens de laatste maanden waardevolle voorwerpen en geldwaarden vonden en deze op het bureel binnenbrachten. Wij vermelden:

Te Hamme: Maes P., Pieters J., Peelman M., Van Britsom A., Mettenpenningen Th. (2 maal), Librecht E. (2 maal), Van Buynder G., Colman L., Van den Branden J., Hondegem G., Ernalsteen W., Praet W., Heirwegh D., De Graef P., De Beule P., De Muynck Gh., Vergucht Fr., Verhofstede A. en Van Leekene P.

Te Destelbergen: Corveleyn A., De Cloet A., De Keyzer M., Fontenoy R., Clauwaert R. en Van Oyen R.

Te Sint-Niklaas: Aerts R., Mes-saie L., D'Hondt F., Windey R.

**SPEURNEUS:** Ik zou u willen spreken over een wijziging van artikel 15 bis van bundel A.

**ONTVANGER:** ... en die betrekking heeft op ...

**Sp.:** ... de vermindering van 75 % op de normale prijzen van de enkele reiskaarten toegestaan aan werkloze bedienden en werklieden, die zich aanbieden bij een werkgever, buiten hun woonplaats.

**O.:** Deze werklozen, indien ik mij niet vergis, moeten in het bezit zijn van een dubbel getuigschrift van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, met hetzelfde nummer.

**Sp.:** Ja, één ervan is geldig voor de heenreis, het ander voor de terugreis.

**O.:** Goed, maar op wie heeft de wijziging of uitbreiding, waarvan u spreekt, betrekking?

**Sp.:** Nu moet ge weten dat de zeelieden en de officieren van de handelsvloot afhangen van een ander organisme; zij zijn ingeschreven als werkzoekers bij de Pool van de Zeelieden en zij moeten zich naar Antwerpen begeven om zich te laten aanmonstren. Voortaan ontvangen zij een genummerde attestatie in dubbel exemplaar, met aanduiding van het buurtspoorwegtraject van hun woonplaats naar Antwerpen of tot een station van de N.M.B.S. vanwaar zij hun reis naar Antwerpen voortzetten.

**O.:** Ze gaan zich dus aanbieden bij de Pool van de Zeelieden en wat dan?

**Sp.:** Aangeworven of niet, zij moeten de stempel van de Pool van de Zeelieden of van het aanwervingsbureau op hun getuigschrift laten aanbrengen **OM BIJ DE TERUGREIS DE VERMINDERING VAN 75 % TE BEKOMEN.**

**O.:** En wat gebeurt er indien onderweg een aansluitingsbiljet op ons net moet genomen worden?

**Sp.:** In dat geval blijven de getuigschriften in handen van de reizigers om als bewijsstukken te dienen; de ontvanger van de laatst gebruikte lijn houdt de formulieren in en geeft ze samen met zijn inningsblad af in de stelplaats.

**O.:** Is het waar dat deze werklozen een weekabonnement kunnen krijgen?

**Sp.:** Inderdaad, de certificaten om deze abonnementen te bekomen, moeten voorzien zijn van een stempel van de Pool van de Zeelieden. Deze abonnementen kunnen slechts eenmaal vernieuwd worden.

**O.:** En wanneer treden deze nieuwe schikkingen in voege?

**Sp.:** Vanaf 1 januari 1965.

**O.:** Dat is een van de volgende dagen. In de periode dat ik u mijn beste wensen moet aanbieden.

**Sp.:** Voor mij heeft 1965 een bijzondere betekenis; het zal het 20ste jaar zijn dat ik mijn medewerking verleen aan «Onze Buurtspoorwegen».

**O.:** De tijd staat niet stil. Over een uur is mijn dienst ten einde; zouden wij daar niets op drinken?

(2 maal), Verhelst W., Claeys A. en De Cock H.

Te Nevele : Steyaert O.

Te Aalst : Stevens G. en De Clercq P.

## West - Vlaanderen

### OP RUST

Rachel Van Steenkiste begon haar loopbaan te Brugge in 1917 tijdens de eerste wereldoorlog. Zij bleef gedurende 34 jaar, zonder onderbreking, haar dienst verzekeren op de



Rachel Van Steenkiste

rijtuigen. In 1951, bij het in dienst stellen van de autobussen, werd zij overgeplaatst naar de burelen van de ontvangsten. Zij ontving de burgerlijke eretekens voor 25 en 35 jaar dienst.

## Henegouwen

### EEN DODELIJK WERKONGEVAL TE MONS

In de namiddag van 28 oktober jl. begaven twee agenten van de Beweging van de Groep Henegouwen, de heren Dufrane, bewegingsoverste, en Harmegnies, klerk 1ste kl., zich per wagen naar Wasmes ten einde er ter plaatse een nieuwe reisweg van een autobuslijn te bestuderen. Aan een kruispunt op het grondgebied van de gemeente Quaregnon werd hun rijtuig in de flank aangereden door een andere wagen. Onze twee collega's werden naar het ziekenhuis overgebracht; helaas, de heer Dufrane overleed enkele ogenblikken later, terwijl de heer Harmegnies gedurende een week in de kliniek verbleef.

Het plotse overlijden van de heer Marcel Dufrane, goed gekend door de agenten uit de streek van Mons en de Borinage, werd vanzelfsprekend met verslagenheid vernomen in de stelplaatsen.

De afgestorvene, nauwelijks 50 j., had reeds een lange en voorbeeldige loopbaan bij de N.M.V.B. achter de rug. Hij trad in dienst op 26 april 1936 als ontvanger, werd controleur in 1943 en bewegingsoverste in 1950.

De heer Dufrane was niet alleen

een agent, gewaardeerd door zijn oversten, maar hij maakte eveneens de achttiendaagse veldtocht mee en werd een weerstander van het eerste uur. Hij was afdelingsoverste van het Geheim Leger en in september 1944 werd hij ernstig gekwetst tijdens de bevrijdingsgevechten van Mons. Hij was drager van verscheidene eretekens.



De voltallige Directie van Henegouwen en talrijke agenten hadden er prijs op gesteld de begrafenisplechtigheden bij te wonen. Aan het sterfhuis werd door controleur Lassoie een roerende lijkrede uitgesproken.

De heer Dufrane laat een weduwe achter waaraan wij onze blijken van innig medevoelen aanbieden.

### EERLIJKE DAAD

Agent Druart (stelplaats St. Ghislain) bracht een brieven tas binnen, inhoudend 2.258 F en die alzo aan de eigenaar kon terugbezorgd worden.

## Namen - Luxemburg

### AFSCHIED

Op zondag 25 oktober waren de leden van de « Vriendenkring van de Weddetrekkenden » verenigd in de gebouwen van de Directie om de afscheidsplechtigheid bij te wonen van enkele collega's, die de leeftijdsgrens hadden bereikt: de heren Henri Houet, Joseph Toul, Félicien Dubucq, Eugène Lequeux en René Damoiseau. In zijn toespraak bedankte de heer Wangneur, voorzitter van de kring, de heer Dulieu voor zijn aanwezigheid en begroette vervolgens de heer Botton, ingenieur, die voortaan de Dulieu zal helpen en zich vooral zal bezighouden met het beheer van de werkplaatsen. De heer Wangneur gaf achtereenvolgens een overzicht van de lange loopbanen van de nieuwe pensionneerden. Alvorens de traditionele geschenken werden overhandigd, richtte de heer Dulieu enkele woorden van sympathie tot zijn vroegere medewerkers.

### EERLIJKE DAAD

Een brieven tas, een bedrag bevattend van 11.780 F, werd gevonden door agent Duculot (stelplaats Namur), die het gevonden voorwerp aan zijn overste overhandigde.

## STERFGEVALLEN

### AGENTEN

#### ANTWERPEN

GIEBENS G., gesch. werkm., 44 jaar.

#### WEST-VLAANDEREN

WULLEPIT M., gesch. werkm., 57 j.

#### OOST-VLAANDEREN

VAN LAERE M., stelplaatsov. 1<sup>e</sup> kl., 61 jaar.

DE CHAMPS G., A.B. bestuurd., 55 jaar.

#### BRABANT

KEYMOLEN A., el. geleider, 64 jaar.

VANDERSHELDE A., gesch. werkm. 1<sup>e</sup> kl., 53 jaar.

#### LUIK

KEUTGEN A., gesch. werkm., 56 jaar.

#### NAMEN-LUXEMBURG

GILSON J., A.B. bestuurder, 55 jaar.

### OPRUSTGESTELDEN

#### ANTWERPEN

LEFEVRE J., 71 jaar.

PROOST F., 77 jaar.

ENGELS F., 72 jaar.

FRURU H., 58 jaar.

VAN INGELGEM F., 67 jaar.

ALEN B., 78 jaar.

DE KONINCK K., 78 jaar.

SALIEN L., 62 jaar.

#### WEST-VLAANDEREN

GEERS H., 74 jaar.

DE BOODT J., 75 jaar.

DESMEDT O., 75 jaar.

STRUBBE C., 68 jaar.

STRUYVE K., 73 jaar.

DEPOORTER M., 61 jaar.

BOVIT J., 84 jaar.

#### OOST-VLAANDEREN

STAELENS G., 62 jaar.

#### BRABANT

DE BECKER V., 63 jaar.

SCHOEVAERTS J., 68 jaar.

THIELS E., 85 jaar.

DEGEETER H., 78 jaar.

DE MAN J., 67 jaar.

DOCK J., 85 jaar.

VANHOFSTADT A., 78 jaar.

BERCKMANS J., 68 jaar.

MARICQ L., 63 jaar.

#### LIMBURG

LEYNEN V., 65 jaar.

WIJNEN J., 82 jaar.

ZEGERS G., 73 jaar.

#### HENEGOUWEN

MARECHAL J., 56 jaar.

ACKERMANS F., 68 jaar.

LORGE J., 72 jaar.

VERPOEST G., 78 jaar.

ANRIS N., 86 jaar.

#### NAMEN-LUXEMBURG

PIERRET V., 62 jaar.

DEBOUGE L., 71 jaar.

#### LUIK

DONHARD F., 83 jaar.

WEIGNEZ E., 80 jaar.

# MOOIE LOOPBANEN



**Gh. Claes**  
 Begon in 22 als ontv. Werd klerk 2° kl. benoemd te Ezemaal in 31 en ging op rust als bew.ov. 2° kl. te Evere.



**J. Sas**  
 In dienst getreden op 10-11-19 ging hij op rust als el. geleider te Turnhout.



**M. Castermans**  
 Trad in dienst op 1-10-20 en ging op rust als el. geleider te Bassenge.



**A. Bailleux**  
 In dienst getreden op 5-3-20 als baanwerker deed hij steeds dienst op de lijnen van Waals Brabant.



**P. Roets**  
 Begon zijn dienst op 1-12-1918. Hij eindigde zijn loopbaan te Destelbergen als geleider.



**A. Robijn**  
 Begon zijn loopbaan op 20-20-1923 en werd op rust gesteld als manoeuvre te Kuregem.



**V. Braeckmans**  
 Is in dienst getreden op 10-10-25 te Merksem waar hij op rust werd gesteld als ontvanger.



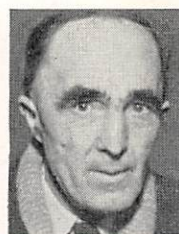
**Vanleenhove**  
 Op 15-5-20 begonnen als ontvanger te Oostende werd hij in 1936 klerk 2° kl. en in 1956 klerk 1° kl. benoemd.



**J. Rassart**  
 Begon op 10-2-22 zijn dienst als el. geleider te La Louvière waar hij eveneens zijn loopbaan eindigde.



**J. Florquin**  
 In dienst getreden te Leuven op 17-1-22, hij werd op rust gesteld als autogeleader.



**E. Commeyne**  
 Hij trad in dienst als el. geleider te Oostende op 27-7-20 en eindigde er ook zijn loopbaan.



**A. Roos**  
 Begonnen te Kuregem op 27-6-18 als ontvanger werd hij op 1-9-37 benoemd tot controleur.



**J. Gilis**  
 Is zijn loopbaan begonnen op 16-9-18 en werd op rust gesteld als baanwerker te Leuven.



**A. Lecoutere**  
 Is begonnen op 18-12-1929. Hij eindigde zijn loopbaan als A.B. geleider in de stelplaats van Kortrijk.



**Fr. Wouters**  
 Is in dienst getreden op 17-8-17 en werd op rust gesteld als ontvanger in de stelplaats van Oostmalle.



**F. Vermaelen**  
 Is in dienst getreden op 1-7-18 en eindigde zijn loopbaan als A. R. geleider te Leuven.



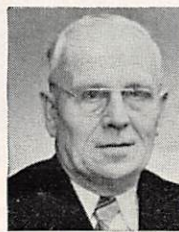
**J. Simon**  
 Op 1-10-1922 in dienst getreden werd hij op rust gesteld als el. geleider te Liège-St. Gilles.



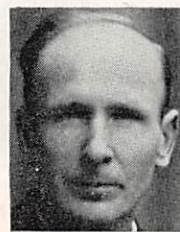
**E. Delguste**  
 Is in dienst getreden op 13-4-22. Hij werd op rust gesteld als ontvanger te Eugies.



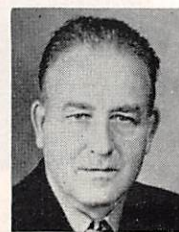
**Fr. Versmissen**  
 Begon zijn loopbaan op 21-7-19. Hij ging op rust als ontvanger te Oostmalle.



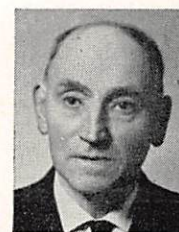
**P. Albert**  
 Is begonnen op 20-8-20. Hij eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Tongeren.



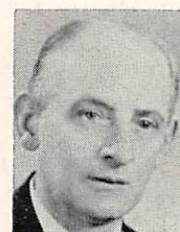
**V. Decamps**  
 Is begonnen op 24-3-1924. Hij werd op rust gesteld als el. geleider te Eugies.



**A. Blaisir**  
 Begon op 18-3-23 als ontvanger. Werd op 16-3-36 benoemd tot stationschef 2° kl. te Namur.



**H. Van Loo**  
 Trad in dienst te Oostende op 1-6-19. Hij werd op rust gesteld als geschoold werkm.



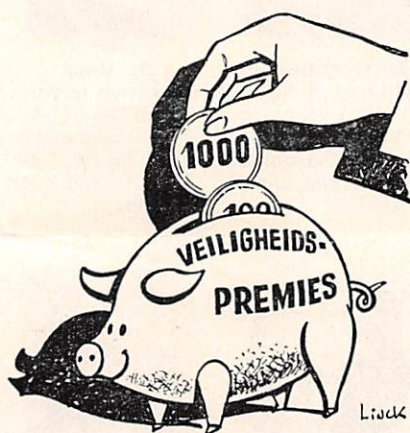
**G. De Baets**  
 Is in dienst getreden op 23-3-1925 en ging op rust als geschoold werkm. te Assebroek.

# DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 31 OKTOBER 1964

|  |                            |
|--|----------------------------|
| LUIK 4 (Personeel Omal-Verlaine)             | 3.530 dagen zonder ongeval |
| LIMBURG 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)         | 2.207 dagen zonder ongeval |
| LUIK 2 (Pers. Bassenge-Oreye-Tongeren)       | 1.510 dagen zonder ongeval |
| LUIK 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)          | 1.467 dagen zonder ongeval |
| HENEGOUWEN 2 (W.W. La Louvière - Vl. Brig.)  | 1.465 dagen zonder ongeval |
| LUIK 8 (Werkh. St-Gilles - W.W. - Luchtlijn) | 1.434 dagen zonder ongeval |
| LUIK 12 (Werkhuis St-Gilles)                 | 1.311 dagen zonder ongeval |
| LUIK 10 (Pers. Eupen-Pulseur-Sart-Warzée)    | 1.005 dagen zonder ongeval |

| Groep           | Ploeg | Dagen | Groep           | Ploeg | Dagen |
|-----------------|-------|-------|-----------------|-------|-------|
| Oost-Vlaanderen | 3     | 793   | Luik            | 1     | 479   |
| Brabant         | 21    | 702   | Brabant         | 20    | 473   |
| West-Vlaanderen | 1     | 638   | Antwerpen       | 13    | 450   |
| Brabant         | 15    | 619   | Limburg         | 4     | 447   |
| Antwerpen       | 1     | 579   | Brabant         | 2     | 439   |
| Antwerpen       | 11    | 577   | Antwerpen       | 6     | 427   |
| Antwerpen       | 5     | 565   | West-Vlaanderen | 3     | 372   |
| Luik            | 11    | 555   |                 |       |       |



**GROEP HENEGOUWEN**  
De ploegen 1, 2, 5, 7, 9, 10, 12, 13, 16, 19, 20, 21 en 23 ontvingen samen 3.078 F.

**GROEP NAMEN - LUXEMBURG**  
De ploegen 1, 2, 3, 4 en 5 ontvingen samen 2.103 F.

**DE ACHT EXPLOITATIEGROEPEN ONTVINGEN DUS VOOR DE MAANDEN SEPTEMBER - OKTOBER SAMEN EEN BEDRAG VAN 30.713 FRANKEN AAN PREMIES.**

## VERKEERSVEILIGHEID

Door het « Provinciaal Comité Limburg ter Bevordering van de Arbeid, Veiligheid, Hygiëne en Verfraaiing van de Werkplaatsen » werd van 23-10-1964 tot 9-11-1964 een groots opgevatte Verkeersveiligheidsactie ingericht in de Provincie Limburg onder het motto « KOM VEILIG THUIS ».

Deze actie, die de daadwerkelijke steun genoot, zowel van de officiële instanties als van talrijke private ondernemingen, beoogde door middel van de gebruikelijke media zoals plakbrieven, panelen, omzendsbrieven, filmvoorstellingen, voordrachten, verkeersparken, enz. de zin voor verkeersveiligheid bij te brengen of te verruimen bij de weggebruikers.



Ook Groep Limburg van onze Maatschappij nam deel aan deze actie: plakbrieven werden aangebracht in autobussen en lokalen, omzendsbrieven uitgereikt aan het personeel.

Bij wijze van inzet van deze verkeersveiligheidsactie werd op 23-10-1964 te Hasselt een karavaan gevormd door een zeer groot aantal autovoertuigen toebehorende aan openbare en private instellingen; al deze voertuigen waren voorzien van de slogan « Kom Veilig Thuis ». Na een tocht door de stad Hasselt verspreidde de karavaan, waarin insgelijks een N.M.V.B. autobus (zie bijgaande foto) meereed, zich in verschillende richtingen doorheen de provincie.

toegekend in de maanden september - oktober 1964

### GROEP ANTWERPEN

De ploegen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 en 13 ontvingen samen 5.648 F.

### GROEP OOST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 3 en 6 ontvingen samen 2.514 F.

### GROEP WEST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 3 en 6 ontvingen samen 1.410 F.

### GROEP LIMBURG

De ploegen 1, 2 en 4 ontvingen samen 5.754 F.

### GROEP LUIK

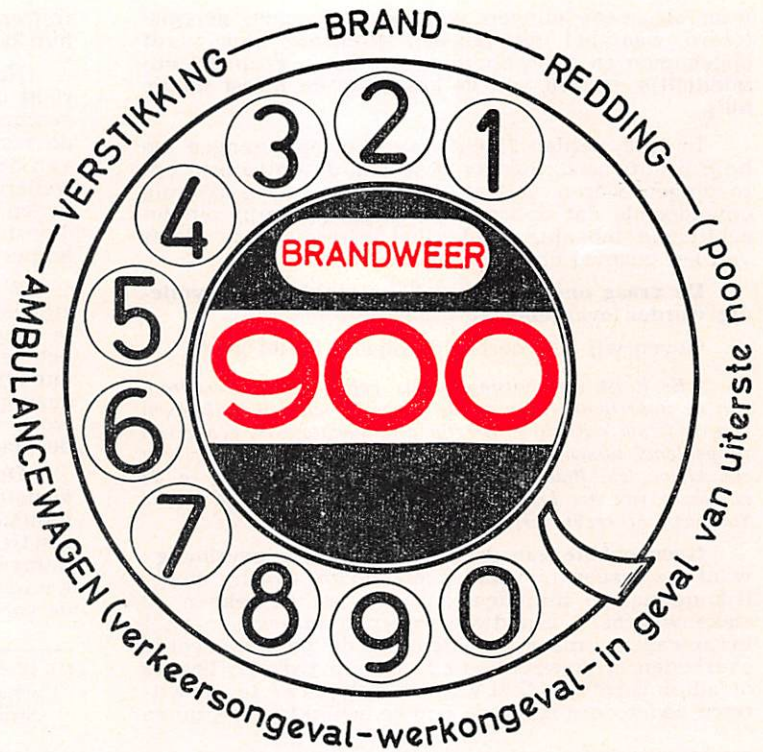
De ploegen 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 en 12 ontvingen samen 4.596 F.

### GROEP BRABANT

De ploegen 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 17, 20, 21 en 22 ontvingen samen 5.610 F.

# Dringende hulp- verlening

**Algemeen  
oproepnummer**



**H**OE dikwijls is het, bij elk van ons, niet voorgevallen dat wij plots, wanneer wij thuis rustig in onze zetel zaten, werden opgeschrikt door het geloei van een sirene en wij spontaan de opmerking maakten: « Weeral een ongeval ». In gedachten zagen wij de ziekenwagen, gemerkt met een rood kruis, die in volle snelheid voorbij raast.

Weet U dat deze hulpdiensten op alle uren van de dag en de nacht klaar staan over gans ons grondgebied door een enkele oproep ?

Inderdaad gedurende verscheidene jaren beschikte elke gemeente over verschillende telefoonnummers voor de politie, de rijkswacht, de brandweer, de hulpdienst of een dokter. Dat veroorzaakte vergissingen en tijdverlies, waarvan de gevolgen soms dramatisch waren.

Thans zijn al deze oproepen gecentraliseerd. Zeker, al de voormelde diensten behouden, wel te verstaan, hun eigen nummer; maar, bovendien is er een **ENIG OPROEPNUMMER** bestemd voor gans België.

Het gebeurt dat bij een ongeval de toestand van de slachtoffers eist dat hun vervoer naar een verpleeginrichting noodzakelijk met een ziekenwagen moet geschieden.

Soms gebeurt het ook dat het slachtoffer vastgeklemd zit en dat het vrijgemaakt moet worden alvorens het kan vervoerd worden.

Tijdens deze reddingsoperaties moeten meermaals gevaarlijke werkjes worden opgeknapt en vermeden worden dat het slachtoffer gekwetst worde.

In deze omstandigheden en zodra het vervoer met een ziekenwagen nodig is, **moet men niet aarzelen het telefoonnummer « 900 » te vormen om de nodige hulp te bekomen.**

Deze hulpdiensten worden gemobiliseerd en dikwijls zelf geleverd door de brandweerlieden waarvan de hulp werd ingeroepen.

Wat ook de gebeurtenis weze waarvoor de brandweerlieden worden opgeroepen, **ieder ogenblik is steeds kostbaar.**

In geval van verstikking of van bloeduitstorting telt iedere seconde voor de kansen op overleving.

De belangrijkheid van de tijdspanne, die verloopt tussen het ongeval, de verstikking of de brand en het oproepen van de brandweerlieden heeft een rechtstreekse en evenredige terugslag op de schadelijke gevolgen ervan.

In te veel gevallen heeft het ongeval of de brand, vanaf het begin en wegens de ontroering, alle krachten in beslag genomen, ten koste van een oproep, die slechts werd overgemaakt op het ogenblik waarop de personen tot de vaststelling zijn gekomen van de nuttelosheid of de ontoereikendheid van hun optreden.

Ganse gebouwen werden in as gelegd onder de verbijsterde of eenvoudigweg geïnteresseerde blikken van de samengestroomde menigte zonder dat één onder hen er aan gedacht heeft of er aan denkt hulp in te roepen. Welnu, minstens een derde van de bevolking van ons land geniet van deze hulp binnen een tijdspanne van 5 minuten na de oproep en de wet maakt van deze oproep een dringende verplichting (1). 't Is een elementair gevoel van menselijke solidariteit, in feite een onaantastbare plicht.

Deze oproep moet dus zonder aarzelen worden uitgevoerd want het is vaak moeilijk en soms onmogelijk zonder bevoegdheid vooraf te oordelen over de ernst van de zaak waardoor uw oproep al of niet gerechtvaardigd wordt.

Rook die uit de reten van een plankenvloer ontsnapt, is dikwijls het voorteken geweest van de volledige en onvermijdelijke verwoesting van oude gebouwen of het waarschuwingsteken van een moeilijke en lange tussenkomst.

Wat de installaties van de Buurtspoorwegen en de organisatie tot voorkoming van brand betreft, bepalen de onderrichtingen dat in geval van brand of ongeval het nummer 900 moet opgeroepen worden.

\*\*\*

Het is niet zonder belang er op te wijzen dat de taak van de brandweerlieden zich niet beperkt tot het blussen van branden en schoorsteenbranden.

Zij strekt zich eveneens uit tot de hulpverlening in geval van verstikking en van het redden van personen buiten branden t.w. in gevallen van opsporingen, vrijmaking, evacuatie, enz... voor de bevrijding of de redding van gekwetste, verpletterde en ingesloten personen.

Talrijke brandweerkorpsen beschikken trouwens over speciale werktuigen of voertuigen en, in sommige belangrijke hulpcentra, over kraanwagens.

\*\*\*

De telefoonlijnen van de « dringende hulp « 900 » komen toe in 17 brandweerkazernen van het land

waar de mededelingen worden ontvangen, geregistreerd, waar het uur van een sprekende klok wordt opgenomen en doorgezonden met het oog op **het onmiddellijk vertrek van de geschikte en meest nabije hulp.**

In 1963 werden 71.498 vragen of oproepingen om hulp beantwoord. Slechts 20 % van de ontvangen oproepingen waren volledig. Sommige waren zodanig onvoldoende dat de oproeper, ingevolge zijn zenuwachtigheid inhaakte zonder het adres van de plaats van het ongeval op te geven.

**De vraag om hulp moet kalm, duidelijk en volledig worden overgemaakt.**

Geven wij als voorbeeld volgend fictief geval :

*« Er heeft een botsing plaats gehad tussen een tram van de buurtspoorwegen op de lijn « S » en een tankwagen van de firma « Rapid ». Er zijn drie slachtoffers, een ervan zit geklemd tussen de wrakstukken. De tankwagen vertoont een kleine lek. Plaats van het ongeval: Oudekerke, in de nabijheid van het kruispunt van de weg X naar Y en de Stationstraat, rechtover een jongensschool ».*

**Geen enkele van deze inlichtingen is overbodig :** want zij dragen niet alleen bij om zo spoedig mogelijk de nodige hulpdiensten te laten vertrekken (2 ziekenwagens, 1 brandweerwagen, 1 hulpwagen en 1 kraanwagen), maar zij laten toe de geïnteresseerde overheden (rijkszwacht, enz.) en de betrokken firma's of administraties (N.M.V.B. en « Rapid ») te verwittigen zodat deze reeds de nodige schikkingen kunnen

treffen in het kader van hun verantwoordelijkheid of hun bevoegdheid.

Nauwelijks zijn de eerste woorden van het bericht ontvangen of de telefonist heeft reeds de voorgeschreven klank- en lichtsignalen doorgegeven voor de verzameling van het personeel en de aanduiding van de ramp, of worden de nummers gevormd voor de wederoverseining. De eventueel gevraagde bijzonderheden zijn zonder invloed op het vertrek van de hulpdiensten, dat in minder dan 1 minuut geschiedt in de hulpcentra waar een bestendige dienst is.

Wanneer de hulpverlening uitblijft, is dit omdat zij niet werd opgeroepen. Het is beter ze nogmaals op te roepen indien men twijfelt aan de uitvoering van het bevel dat werd gegeven. Indien deze mededeling onnodig blijkt, kan een bijkomende inlichting, bij deze gelegenheid gegeven, nog per radio overgebracht worden aan de chef van de afdeling, die zich naar de plaats van de ramp begeeft.

**De voordelen, voortspruitend uit de gemakkelijke vorming van een enig en gemakkelijk te onthouden nummer, vormen samen met de gecentraliseerde organisatie een aanzienlijke verbetering van de dringende hulpverlening.** Door één enkele oproep is de tussenkomst van de bevoegde hulpdienst verzekerd, wat ook de aard van de ramp is.

(1) *Wet van 6 januari 1961 waarbij sommige gevallen van schuldig verzuim strafbaar worden gesteld (Wetboek van Strafrecht - artikels 422bis en 422ter).*

## Nieuwe installaties te Turnhout

### *De voorverwarming van de autobussen*

Wanneer de N.M.V.B. in een streek de trams vervangt door autobussen komt het meermaals voor dat het in dienst stellen van nieuwe voertuigen, het op de hoogte brengen van nieuwe agenten en de studie van de nieuwe dienstregeling, de voornaamste zorgkinderen zijn van de Directie.

Maar later, ingevolge de uitbreiding van het autobusnet, verhoogt het autobuspark en ziet de Maatschappij zich ten slotte verplicht haar vaste installaties te wijzigen en uit te breiden.

Alzo heeft de Directie T (Dienst Gebouwen) van het Hoofdbestuur een plan opgesteld bevattende de modernisering van het bestaande woonhuis, de inrichting van het bureel en vooral de installatie voor de voorverwarming van de grote autobussen.

Inderdaad, indien de stadsautobussen konden ondergebracht worden in de vroegere trambergplaats, die gans werd omgevormd, bleef er een probleem van de interstedelijke autobussen.

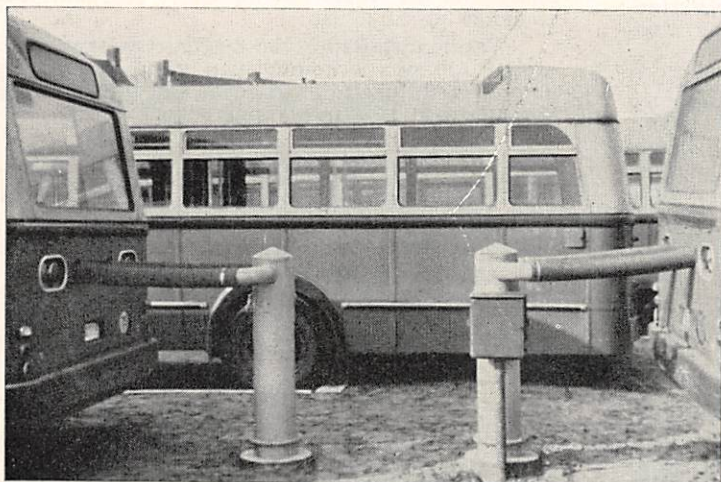
Daar men over een uitgestrekte koer beschikt, heeft men om aanzien-

lijke bouwkosten te vermijden, besloten de autobussen in openlucht te stallen. Niettemin werd, om in alle omstandigheden gemakkelijk te kunnen starten, de methode aangewend van het inblazen van verwarmde lucht in het koetswerk en rond de motor zoals dat reeds gebeurt te Hamme, Tremelo, Rupelmonde en Nivelles.

Men heeft dus te Turnhout een nieuw gebouw opgetrokken waarin een warmeluchtgenerator van 400.000 kal/H werd geïnstalleerd.

De warme lucht, uitgestoten aan  $\pm 100^{\circ} \text{C}$ , wordt geleid in elk van de 28 verdelingsleidingen door een ondergrondse leiding in warmtewerend metselwerk. Elke colonne is samengesteld uit twee concentrische buizen en de ruimte tussen de twee buizen is gevuld met glaswol ten einde het warmteverlies te verminderen en de gevaren van brandwonden uit te schakelen.

De te verwarmen onderdelen zijn de motor, de carter en de watercirculatie. Al deze onderdelen zijn van achter in de autobus geplaatst. Tussen middernacht en twee uur 's morgens, wanneer men buiten een temperatuur van  $+ 5^{\circ} \text{C}$  waarneemt, verbindt de agent van dienst de achterwand van



*De verdelingscolonnen van de warmelucht.*

de autobussen met de verdelingsleiding door middel van twee buigzame rubberslangen.

Rond 2 u. 30 's morgens wordt, met een eenvoudige druk op een knop, het mechanisme van de voorverwarming met lucht in werking gesteld. In de loop van deze winter zal de installatie volledig automatisch zijn door middel van een uurwerk; 's

avonds kan de stelplaatsoverste also het uur kiezen om de generator in werking te stellen. Een alarmsysteem is voorzien in geval de brander niet werkt.

Voegen wij er aan toe dat even vóór het vertrek van het voertuig de achterbank wordt weggenomen en also dringt de warme lucht in de autobus, ontdooit de ruiten en ver-

zekert spoedig een aangename temperatuur.

Leggen wij de nadruk op het feit dat het merendeel van de grote autobussen uitgerust is met een warmeluchtgenerator, onafhankelijk van de motor, die in werking kan gesteld worden bij het vertrek om, indien nodig de uitwerking van de verwarming door het water van de motor te versterken.

## De Verbouwingswerken in de stelplaats

Ten einde een gedachte te krijgen van de omvang van de verbouwingswerken in de stelplaats zijn wij de heer De Rey, meerkundig schatter van onroerende goederen, die gedurende maanden deze werken gevolgd en geleid heeft, gaan opzoeken.

Allereerst, verklaarde hij ons, moesten wij de sporen opbreken en de

gaan met het aanbrengen van een bedekking met « split » (kleine keitjes, die met een pletrol worden bewerkt zodat men een effen oppervlakte krijgt).

In de oude bergplaatsen werd een tweede schouwput aangelegd, speciaal voor het onderhoud van de bijna 13 m. lange autobussen (die dienst

Een nieuw gebouw van 16 m. lengte op 6 m. breedte werd opgetrokken om de automatische wasinstallatie te bergen en waarvan de binnenzijde versierd werd met geëmailleerde steentjes.

Het gebouw, links op de foto (onder) is de woning van de overste, het werd gans omgevormd en voorzien van een centrale verwarming. Inderdaad de woning, opgetrokken in 1890, was slecht opgevat en zonder comfort.

Na deze opsomming kan men zich rekenschap geven dat Turnhout een modelstelplaats is geworden doch dat is nog niet alles. Het ontvangstbureau, niet zichtbaar op de foto, ondergaat wijzigingen en werd herschilderd. De slaapzaal, die te groot was, werd lokettenzaal en omgekeerd.

In de lente zullen de tuintjes, uitgevend op de de Merodelei, met bloemen worden beplant en daar de oude hekken werden weggenomen, zal de voorbijganger een algemeen gezicht hebben op de uitgestrekte, moderne stelplaats voor autobussen, die de parrel zal zijn van de buurtspoorwegstations van de Groep Antwerpen.

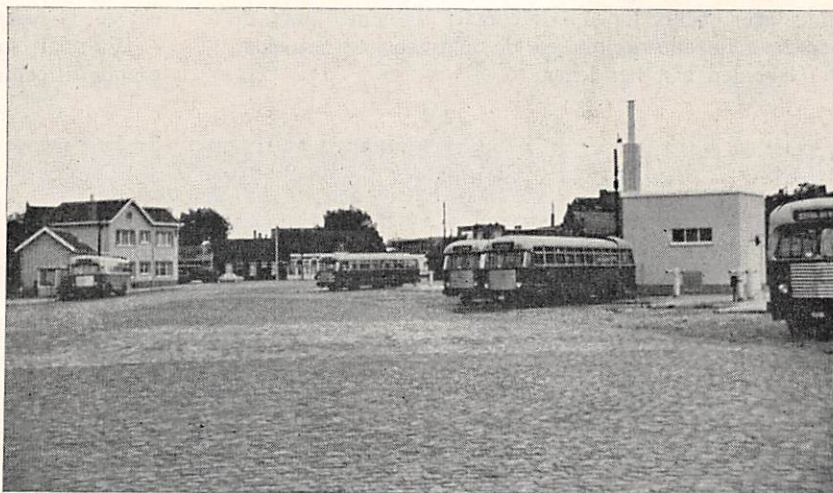


De installatie van de automatische wasinrichting.

draden van de luchtlijn verwijderen. Nadien volgde een heel werk, het opruimen van een laadperron van 70 m. uit de tijd van de stoomtram. De grondwerken voor het gereed maken van het parkeerterrein voor de autobussen werd dan begonnen en tot een minimum herleid. Er was voorzien een asfaltbedekking te gebruiken maar wegens de hoge prijs, die per vierkante meter gevraagd werd, kwam men tot het besluit de kasseien, voortkomend van de verscheidene buurtspoorwegstations van de streek, te recupereren. Er werden er enkele gebruikt wanneer men weet dat de geplaveide oppervlakte eventjes 9.600 m<sup>2</sup> bedraagt.

De instellingen voor de kanalisatie van de riolen, voor de afvoer van het water, moesten bijna in hun geheel worden vernieuwd. Het voegen van de kasseien, met asfalt, zal gebeuren in de lente van 1965 en zal gepaard

doen op de lijn Antwerpen - Turnhout). Er werd een kleine eetzaal, een stortbad en een sanitaire inrichting aan toegevoegd.



De uitgestrekte koer van de stelplaats te Turnhout. Rechts het gebouw met de warmeluchtgenerator.

# De buurtspoorwegsectie der spoorwegen te velde tijdens de oorlog 1914-1918

(vervolg)

Dat bombardement bracht reacties teweeg te Veurne. Het Groot Hoofdkwartier werd verplaatst naar Houtem, een tiental kilometer ten zuiden van de stad.

De troepen werden verplaatst en de stad werd verboden.

In enkele uren hernam Veurne zijn kalm en verlaten uitzicht van voor de vijandelikheden.

Ik hield mij verder bezig met mijn kleine sectie en verplaatste mij van de ene plaats naar de andere naar gelang de noodzakelijkheden van de dienst.

Ik moest wachten tot het einde van de maand april om van bezigheid te veranderen.

## POPERINGE

Ik wist in het geheel niets van deze stad op het ogenblik dat men telefoneerde dat ik er 's anderendaags, 21 april, moest naartoe gaan.

Men had er, in de rijtuigenloods, een herstelwerkplaats voor onze locomotieven ingericht.

Dat nieuws verheugde mij zeer. Ik zou dus de leiding krijgen van deze kleine werkplaats, wat mij ten zeerste in de smaak viel.

De reis was eerder pijnlijk daar ik het traject De Panne-Houtem te voet moest afleggen, met in elke hand een zware valies waarvan een mijn legeruniform bevatte dat ik zo spoedig mogelijk hoopte te kunnen aantrekken.

Poperinge beviel mij onmiddellijk.

De stad, klaarblijkelijk uitgestrekter dan Veurne, in elk geval wat het bebouwde gedeelte betreft, was veel levendiger. Men zag er enkel kaki, het Engels leger was het enige dat toen deze kleur droeg. Hier en daar ontwaarde men een Frans uniform.

's Anderendaags moest ik de ganse dag van links naar rechts lopen om contact te nemen met de verscheidene autoriteiten en de fabrieken te bezoeken, die leverden aan het leger.

Op het einde van de dag nam ik het besluit, in het enige degelijk hotel van de stad, een lekkere maaltijd te gaan gebruiken.

Het enigste wat mij kwelde was mijn kledij.

Ik had geen aantrekkelijk voorkomen met mijn groen geworden overjas, mijn schoenen, die duidelijk de sporen van sleet vertoonden, mijn grijze gebreide das en dat alles bekroond met een pet, een aardappelhandelaar waardig.

Ik voelde mij niet op mijn plaats tussen al deze stijve Engelse officieren, deze lawaaierige oorlogscorrespondenten en zelfs de eenvoudige tolken, zonder welke onze geallieerden misschien de oorlog hadden verloren, gezien zij zich niet verstaanbaar konden maken aan de bevolking.

Al was de inrichting niet luxueus, men kon er toch voortreffelijk eten.

Ik hield mij dus zeer bescheiden in een hoek aan een kleine afgezonderde tafel.

Na de soep was er een zekere opschudding.

De gasten verlieten in kleine groepjes de zaal en hadden de indruk bezorgd te zijn.

De eerste schotel was nog niet opgediend of wij waren nog slechts met enkelen in de zaal. Ik had getracht hier en daar een woord op te vangen om te weten wat er gaande was, doch te vergeefs.

De waardin van de instelling liep radeloos van de keuken naar de eetzaal en deed alleen het werk van het personeel, dat gevluht was.

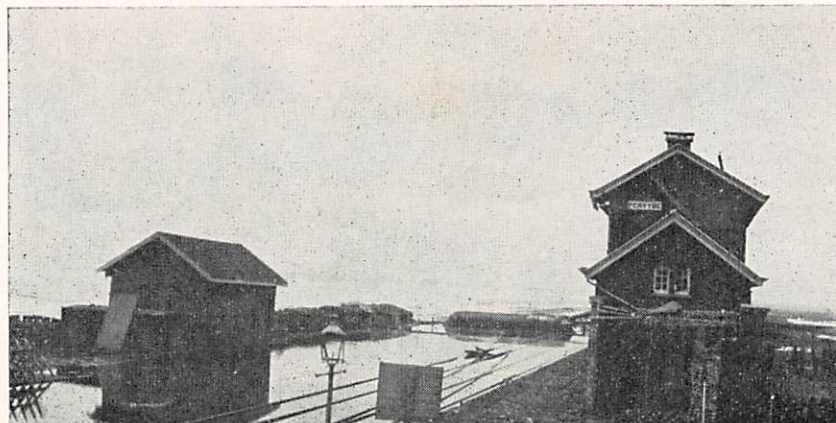
Zij vertelde mij ten slotte dat het gerucht de ronde deed dat Ieper ingenomen werd door de Duitsers.

Ik spoedde mij om gedaan te maken met mijn maaltijd om op nieuws uit te gaan.

Bij het verlaten van het hotel zag ik een schouwspel dat mij aanstonds in opstand bracht.

Het was een menigte in paniekstemming, de onberekende vlucht, het volledig verlies van het gezond verstand en van de koelbloedigheid, die zich met een razende snelheid overzette van de een op de andere en steeds maar overdreven werd.

En zoals steeds, zoals men het gezien had bij voorgaande aftochten, waren het de ellendigsten, die op de



*Gezicht van het spoorwegstation van Pervyse in 1915, zoals het gedurende de oorlog door de soldaten werd gezien. De overstromingen van de IJzer zetten gans de streek onder water.*

loop gingen, dezen die slechts wat lompen te verliezen hadden en die trachtten ze te bewaren tijdens de vlucht.

Voor mij trok moeizaam een oude rammelkas voorbij overbelast met een luizig samenraapsel van matrassen, keukengerei, een mengelmoes van kasten en allerlei voorwerpen tot zelfs een bussel stro waarschijnlijk voor de dampige knol, die de waggelende kar trok.

Boven dat alles was een oude vrouw gezeten, die zich zenuwachtig in een stuk deken wikkelde.

Daarachter brulden Franse soldaten, die trachtten het armzalig gespan voorbij de gaan; dan volgden militaire wagens, handkarren, groepen burgers, die kinderwagens of kruiwagens voortduwden, geladen met zakken of valiezen terwijl de moeder met het kleintje achterna kwam gesleept.

Op de hoek van het plein gaven Franse officieren bevelen, waar niemand zich bezorgd om maakte.

Een Engelse estafet kwam plots in galop aangevaren. De man wilde met alle geweld passeren. Zonder twijfel had hij dringende orders over te maken.

De steenweg was onberijdbaar. Iets zenuwachtig scheen hij zijn rijdier te willen opjagen en het op het voetpad te brengen.

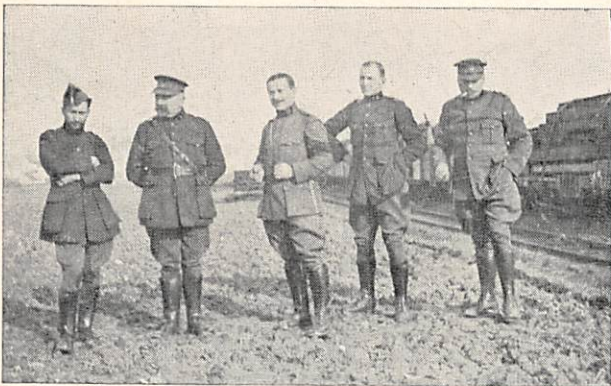
Vooruit! er was geen seconde te verliezen! De kepi van de estafet vloog weg! En de ruiter verdwijnt aan de bocht van de weg, terwijl de gensters langs alle kanten uit de hoefijzers spatten.

Ik had moeite mij een weg te banen door deze warboel en ik haastte mij naar het station, vast besloten er alle lust voor zwakheid te onderdrukken.

Bij het betreden van de duistere koer had ik een kleine wrijving met de Engelse militairen, die er een versperring hadden aangelegd.

Ons krakeel eindigde al lachend. Deze lieden bleven ten minste kalm dacht ik.

Mijn eerste bekommernis was naar de telefoon te springen.



*De leiding van de Buurtspoorwegsectie. Van links naar rechts: de jonge officier Debot, schrijver van deze herinneringen, kapitein-commandant Favoreel, die in 1919 zijn loopbaan bij de N.M.V.B. voortzette, dokter Poot, luitenant Haegemans en de heer Alexander, die zijn loopbaan eindigde bij het Hoofdbestuur als hoofdgenieur.*

Terwijl ik richtlijnen afwachtte, vernam ik wat er gebeurd was. De Duitsers hadden hun eerste gasaanval ontzettend tegen een afdeling Fransen, gelegen tussen de Belgische en Britse legers.

Na enkele minuten ontving ik de bevelen, die ik spoedig doorgaf.

Wij moesten zo vlug mogelijk de locomotieven en rijtuigen van onze sector naar Koksijde brengen waar de zoeaven gelegerd waren.

Dat was wel niet zo heel veel : twee trams van veertien rijtuigen, maar niets is in dergelijke ogenblikken te versmaden.

Een uur later reden onze twee bruikbare locomotieven door het doodse Poperinge.

Daar ik niet zeker was nog terug te keren, nam ik in het voorbijrijden mijn reisgoed in mijn logement.

Deze nachtelijke rit interesseerde mij temeer daar ik de lijn niet kende.

Alles ging tamelijk goed tot Roesbrugge.

Mijn kapitein had mij bevel gegeven hem te telefoneren uit het Franse Hoofdkwartier om de bevestiging te krijgen dat het spoor vrij was.

Wanneer ik in het hoofdkwartier binnenkwam, bevaakt door twee dragonders, was het niet alles.



*Een agent van de buurtspoorwegsectie voor een typische schuilplaats uit de loopgravenoorlog. (Deze foto's werden genomen door de zoon van kapitein-commandant Favoreel).*

Ik werd er ontvangen als een hond in een kegelspel en ik zou ten slotte aan de deur zijn geworpen, ondanks al mijn lef, zonder de tussenkomst van onze militaire attaché, die de zaken oppuntstelde en mij toeliet gebruik te maken van zijn telefoon.

Ik werd nog geplaagd en er werd nog geschreeuwd omdat mijn locomotieven de toegang tot de garage versperden, maar tien minuten later hielden wij stil in de stelplaats van Beveren.

De twee treinen reden verder in de richting van Veurne ons achterlatend op de koer van de stelplaats.

Wij hadden de voorzorg genomen een rijtuig mee te nemen dat dienst deed als slaapzaal voor de Franse overladers te Poperinge.

Deze brave lieden waren zo voorkomend geweest het hazepad te kiezen en ons vrij de laten beschikken over hun stozak.

Het lawaai van het kanon was zo hevig dat ik geen oog kon dicht doen en dat ik verplicht was heen en weer te wandelen om mij wat te verwarmen.

Mijn personeel hield zich bezig met het rijklaar maken van een oude locomotief.

Deze operatie vroeg heel wat tijd; om goed te kunnen werken had men de machine moeten buiten slepen om alzo de trek wat te verbeteren.

Het werd 5 uur, in de morgen, wanneer er kon gedacht worden terug naar Poperinge te gaan. Wij waren

de overtuiging toegedaan dat de Duitsers er niet ingeslaagd waren door te dringen wat, bij onze doortocht te Watou, bevestigd werd door de Canadezen.

Wanneer ons klein treinstel, een locomotief en een rijtuig, de stad wou binnenrijden, werden wij opgehouden door het voorbijtrekken van een sliert Parijse autobussen waarmee versterkingen werden aangevoerd.

's Anderendaags, een nieuwe verrassing. De vijand, die er in geslaagd was door te dringen tot aan het kanaal, zond ons enkele salvo's granaten.

Poperinge had niets te benijden aan Veurne, integendeel.

Twee dagen nadien kwam een regen van 380ers op ons neer, die waarschijnlijk tot doel hadden de wegverbindingen af te snijden.

Gelukkig veroorzaakten deze monsterachtige projectielen, die ontzaglijk veel lawaai maakten, zeer weinig schade, minder dan de kleine 150 m/m.

De zware bommen maakten enorme trechters maar waren zodanig slecht gericht dat zij bijna allen verloren vielen in de nabij gelegen velden.

De transporten, in mijn sector, waren uiterst zeldzaam. De Engelsen, die ons rollend materieel zagen rijden, zouden er graag gebruik hebben van gemaakt, maar de orders waren formeel : wij hebben niets te veel voor ons leger.

Op een morgen, ik werkte in mijn bureel, trad een Brits officier binnen.

Ik informeerde naar het doel van zijn bezoek.

Hij begon met veel overtuiging en zelfs met een zekere competentie te spreken over de buurtspoorwegen.

Men had gezien welke diensten de tram kon bewijzen en men wenste over dat vervoermiddel te kunnen beschikken.

Ik legde aan de officier uit dat het probleem zich niet op dezelfde manier stelde in de sector van Ieper als in deze van Veurne.

Zeker, Ieper was een buurtspoorwegknooppunt, maar de lijnen, die er vertrokken waren allen onbruikbaar gezien de nabijheid van het front « Dat is inderdaad waar » antwoordde hij mij « op het ogenblik is dat het geval, maar wij voorzien een aanzienlijke vooruitgang en ik kwam U vragen om te helpen. Kunt U ons, met blauw potlood, de buurtspoorweglijnen aanduiden op de kaarten, die ik heb meegebracht? »

Ik ging aanstonds aan het werk. Wat hij mij vroeg was kinderachtig. De lijnen waren op alle kaarten aangebracht en het volstond er eens over te gaan.

's Anderendaags kwam hij terug met een pak andere kaarten. Hij wilde gans het net hebben tot voorbij Brussel.

Twee jaar nadien, ter gelegenheid van een rondreis in het Noorder Departement, kon ik mij rekenenschap geven van de enorme inspanning, die door deze lieden werd ontplooid om de buurtspoorwegen te exploiteren.

Zij hadden daar een uitgestrekte stelplaats en een zeer belangrijk park van nieuwe locomotieven.

Ik bleef te Poperinge tot half december 1915.

Dan ontving ik het bevel de stelplaats volledig te ontruimen en al het materieel en de uitrusting over te brengen naar Wulveringem.

A. Debot.

## GOEDE REIS IN 1965

