

# onze buurtspoorwegen

N° 145

MAART - APRIL 1970

25<sup>ste</sup> JAARGANG





# onze buurtspoorwegen

## 25 jarig bestaan

«Onze Buurtspoorwegen» is zijn 25ste jaargang begonnen. Veel agenten, die thans zijn aangeworven, zijn dus geboren nadat het eerste nummer van de pers kwam!

In 1946 had het redactiecomité nog geen zeer precieze voorstelling van de te behandelen kwesties, maar spoedig verschenen de rubrieken die sindsdien klassiek zijn geworden.

Geeft het tijdschrift als dusdanig voldoening?

Buiten het relaas van dagelijkse of uitzonderlijke gebeurtenissen die zich voordoen in de schoot van de Maatschappij en soms vermeld worden met een zekere vertraging wegens het tweemaandelijks verschijnen, is de grote bezorgdheid van de Redactie onderwerpen van algemene of bijzondere aard te kiezen die de meerderheid van het personeel interesseren.

De Directie zou derhalve elke vraag, uitgaande van een personeelslid of een personeelsgroep die er prijs op stelt een of ander onderwerp speciaal te zien behandelen, waarderen.

Men moet weliswaar erkennen dat dergelijke aanvragen zeer zeldzaam zijn. Men kan het slechts ten zeerste betreuren en hopen dat in de komende jaren hierin verandering zal komen.

«Onze Buurtspoorwegen» wensen wij een lange en voorspoedige loopbaan en wij drukken het verlangen uit het personeel, op elk niveau, een ruimere medewerking te zien verlenen.

In deze omstandigheden stellen wij er eveneens prijs op allen die, rechtstreeks of onrechtstreeks, bijgedragen hebben tot de verwezenlijking van ons personeelsblad te bedanken, evenals zijn talrijke vrienden buiten de Maatschappij die ons hun sympathie betuigd hebben door ook dit jaar nog hun abonnement te hernieuwen.

De Directie

## Inhoud

Blz

- 3 De structuurhervormingen van de spoorlijnen in de Borinage
- 5 Belgisch - Nederlandse autobusbindingen
- 10 Uitreiking van eretekens te Namen en te Luik
- 12 Hoe de regelmatigheid van onze diensten verzekeren?
- 15 Het geprefabriceerde gebouw te Mariembourg

---

### ONZE VOORPAGINA

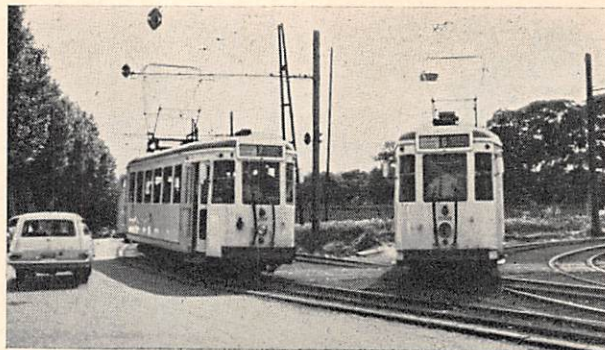
Een tram nr 9 van de lijn Bergen - Quaregnon - Hornu - Boussu - Dour voor het gemeentehuis van Boussu.

---

Verantwoordelijke uitgever: A. Valcke  
Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel

## Structuurhervormingen in de Borinage

# Het Buurtspoorwegnet ten westen van Bergen



De trams 7 en 6 te Dour (Belvédère) in 1967

In het nummer 127 (maart-april 1967) publiceerden wij een zeer zeldzame foto van een van de eerste motorrijtuigen van de lijn Bergen - Boussu evenals een uittreksel uit een studie van de heer Dehon (stichter van de AMUTRA) over de buurtlijnen van de Borinage en vooral deze van Bergen - Boussu.

Welnu sinds 15 maart jl. werden de elektrische diensten Bergen - Boussu - Dour (Trichères) (9) of Wihéries (7) evenals de elektrische tram Bergen - Frameries - Pâturages - Wasmes (1) vervangen door autobusdiensten.

Te dezer gelegenheid past het te herinneren dat tijdens de laatste jaren een ganse reeks elektrische lijnen en baanvakken geleidelijk werden vervangen door autobusdiensten, die inderdaad doeltreffender waren.

Alzo bleven er in 1969 op het spoorwegnet ten westen van Bergen nog :

— de lijn nr 1 Bergen - Frameries - Pâturages - Wasmes (rue de Maubeuge);

— de lijn nr 2 Bergen - Frameries - Eugies - Wasmes (rue de Maubeuge).

Deze twee diensten reden om de 30 minuten; het baanvak Bergen - Frameries (4 Pavés) werd om de 15 minuten bediend.

— de lijn nr 7 Bergen - Quaregnon - Hornu - Boussu - Dour (Place des Martyrs) - Wihéries;

— de lijn nr 9 Bergen - Quaregnon - Hornu - Boussu (Bois-Temple) - Dour (Trichères).

Het baanvak Bergen - Boussu (Bois-Vedette) werd om de 15 minuten bediend.

Deze toestand bleef behouden tot 15 maart 1970.

Op dat ogenblik heeft de groep Henegouwen de volgende autobuslijnen in dienst gesteld :

— de lijn nr 7 die Bergen - Quaregnon - Hornu - Saint-Ghislain - Boussu - Dour - Elouges - Wihéries - Audergnies - Baisieux - Quiévrain bedient. De reizen, die Audergnies als eindpunt hadden droegen de film 7 doorstreept en passeerden niet langs Elouges.

— de lijn nr 9 : Bergen - Quaregnon - Hornu - Boussu (Bois-Temple) - Dour - (Trichères).

— de lijn nr 8 had als reisweg : Dour - Athis - Fayt-le-France - Dour met uitbreiding naar Erquennes;

— de lijn nr 8 doorstreept bediende Dour - Petit Dour en Blaugies.

Op sommige reizen reden de autobussen van de lijnen 8 en 8 doorstreept door tot Bergen over Boussu en Quaregnon.

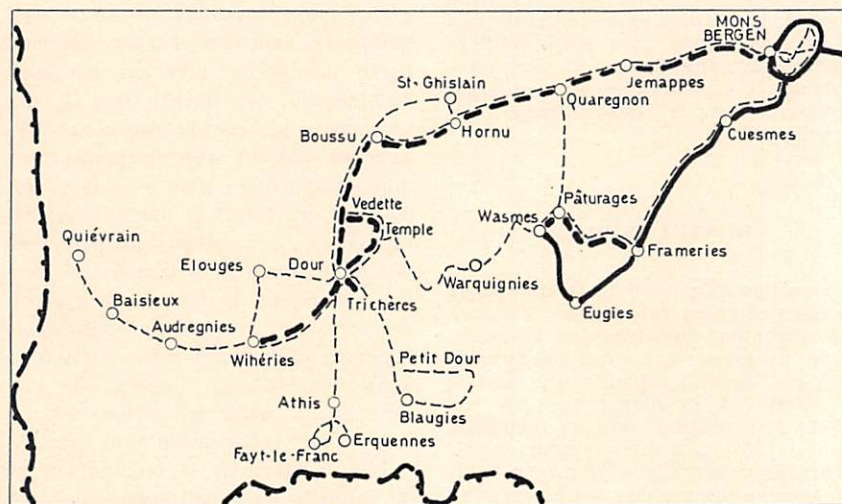
De basisfrequentie van 15 minuten tussen Dour en Bergen, via Hornu en Quaregnon die reeds bestond tijdens de spooexploitatie bleef behouden.

Deze autobussen dringen door tot het stadscentrum van Bergen en bedienen onder meer de markt en de Place de Flandre.

Anderzijds heeft de N.M.V.B. sinds 16 maart een autobusdienst ingelegd die een nieuwe woonwijk langs de weg naar Binche bedient. De bewoners beschikken, tijdens de minder drukke uren, om het uur over een bus, die hen tot in het stadscentrum brengt o.m. langs de avenue de l'Hôpital, de grote markt, de hoofdkerk en het station van de N.M.B.S.



De tram nr 2 te Wasmes  
in de rue de Maubeuge.

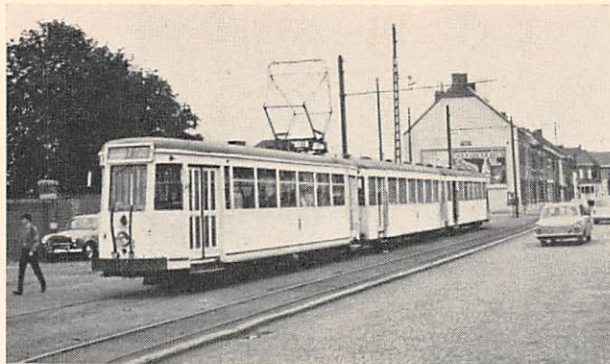


### LEGENDE

- Ligne ferrée à maintenir
- - - Lignes ferrées à démonter
- - - Services d'autobus

### VERKLARING

- Te behouden spoorlijn
- - - Op te breken spoorlijnen
- - - Autobusdiensten



De tram nr 7 te Boussu, route de Valenciennes.



De tram nr 7 te Wihéries-Ferme.

(Foto's P. De Backer)

De huidige toestand tussen Bergen en Wasmes (rue de Maubeuge) is de volgende :

— de autobuslijn nr 1 verbindt op de daluren Wasmes (rue de Maubeuge) - Pâturages (Place St-Pierre) - Frameries (4 Pavés) waar de aansluiting naar Bergen verzekerd is door de tram nr 2. Op de punturen wordt de lijn nr 1 verlengd tot Bergen, via Cuesmes, en in de andere richting naar Warquignies, Boussu en Dour (Trichères);

— de autobuslijn nr 3 verbindt Bergen met Wasmes en Dour in half-directe dienst over Jemappes en Quaregnon;

— de elektrische tram nr 2 is de enige spoorlijn gebleven ten westen van Bergen. Komende van Wasmes

(rue de Maubeuge) langs Eugies - Frameries en Cuesmes, heeft hij zijn eindpunt aan het station van Bergen na eerst rond de stad te hebben gereden langs de ringlaan.

Wij menen dat de wijziging aan de gemeenschappelijke vervoermiddelen nodig en gerechtvaardigd was daar zij deel uitmaken van het nieuw uitzicht van de Borinage.

De steenbergten moeten geslecht worden en de vrijgekomen terreinen gebruikt als bouwterreinen; talrijke van deze herinneringen aan het verleden zijn reeds verdwenen.

De afstotende arbeiderswijken van 1880 moeten gesloopt; te Ghlin en elders ziet men reeds luchtige en riante woningen verschijnen.

Nijverheden moeten geschapen worden en grote en kleine ondernemingen moeten opgericht om de verdwenen kolenmijnen, de plateelbakkerijen en de schoenfabrieken te vervangen.

Het gemeenschappelijk vervoer diende eveneens te worden aangepast. Nu dat het gebeurd is, zal men zien dat de soepelheid van de autobus een volledige bediening toelaat van de Borinage.

Anderzijds zal deze vervanging door autobussen het verwijderen van de sporen toelaten zodat het mogelijk wordt een vak te hernieuwen van de weg Bergen - Valenciennes, die vier rijvakken zal hebben met verscheidene aftakkingen naar de Autoweg van Wallonië.

## DIRECTIE WERKHUIZEN

### KUREGEM

Op 30 januari jl. werd te Kuregem een afscheidsfeest gegeven ter gelegenheid van de opruststelling van de heer Marcel Lecion en dat bijgevoerd werd door meerdere ingenieurs



De heer Marcel Lecion.

en dienstchefs. De heer Barbier, die de leiding heeft van de directie T/Werkhuizen, herinnerde in grote lijnen

aan zijn lange loopbaan en ondersteunde dat hij steeds getroffen was door het glimlachend onthaal van Marcel. Vanwege zijn werkmakkers werden hem talrijke geschenken aangeboden. De gevierde was ten zeerste ontroerd door al deze blijken van genegenheid.

### DESTELBERGEN

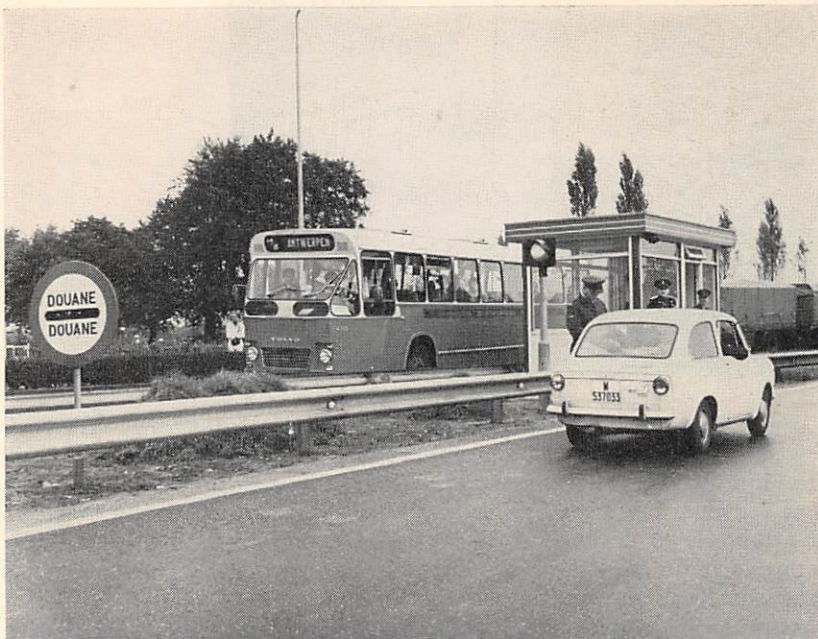
Dezelfde dag werd te Destelbergen in aanwezigheid van de heer Vervaeke, e.a. ingenieur-dienstchef en verscheidene oversten, het afscheid gevierd van de heer J. Schutyser, die bij de N.M.V.B. in dienst trad in juli 1924. Meestergast 1ste kl. benoemd op 1-1-1957 mag men zeggen dat de heer Schutyser alle wijzigingen heeft meegemaakt in het werkhuis van Destelbergen; zijn handigheid op technisch gebied was gekend. Hij heeft ons verlaten na 46 jaren trouwe dienst.

## Henegouwen

Een jonge ontvangster van de stelplaats La Louvière, Liliane Moreau, heeft moedig het afzetten van haar rechterbeen, ter hoogte van de dij, ondergaan als gevolg van een werkongeval dat in betreurenswaardige omstandigheden plaats had. Het slachtoffer, dat haar dienst ging beginnen op een bijwagen, bemerkte dat de remmen niet aangezet waren. Op het ogenblik dat zij deze sloot, reed een motorwagen met geweld de bijwagen aan zodat deze bijna 5 m achteruitreed. Onze ongelukkige collega kwam onder het rijtuig terecht en een wiel verbrijzelde haar been.

Liliane Moreau is opgenomen in de kliniek van Jolimont waar zij talrijke blijken van sympathie heeft ontvangen, die haar een morele steun zijn.

# Belgisch- Nederlandse autobus- verbindingen



*Een autobus van de B.B.A. aan de grenspost te Wuustwezel.*

(Cliché B.B.A.)

Ter gelegenheid van de 75ste verjaring van de stichting van de N.M.V.B. verscheen in ons tijdschrift (nrs 81, 82, 83 en 84) een artikelenreeks onder de titel « De Buurtspoorweglijnen naar de grenzen », die een historisch overzicht gaf van deze lijnen.

Vóór de eerste wereldoorlog telde de N.M.V.B. 14 tramlijnen, die de Nederlandse grens aandeden en waarvan er 13 in verbinding stonden met buurtlijnen van Nederlandse maatschappijen.

Al deze spoorlijnen zijn thans verdwenen maar het merendeel werd vervangen door autobuslijnen, die in veel gevallen een doorgaande verbinding verzekeren tussen België en Nederland.

## WEST-VLAANDEREN

In de tijd van de stoomtram waren er in de provincie West-Vlaanderen

vier internationale lijnen vertrekkende uit Heist-aan-Zee, Brugge, Maldegem en Eeklo en die, hetzij over Sluis, Aardenburg of Schoondijke, een gemeenschappelijk eindpunt hadden te Breskens.

Thans blijft er de autobuslijn Knokke - Westkapelle - Sluis - Draaibrug, waar de reizigers voor Breskens overstappen op de lijn Brugge - Maldegem - Breskens. Deze beide lijnen worden geëxploiteerd door de « Stoomtram Maatschappij Breskens - Maldegem ». Anderzijds is er de autobuslijn Brugge - Middelburg, in eigen beheer geëxploiteerd sinds 23 maart 1946, die slechts rijdt tot Middelburg-dorp.

## ANTWERPEN

In de provincie Antwerpen waren de verbindingen met de stoomtram het belangrijkste. Zo vertrokken er vanuit Antwerpen lijnen naar Bergen-op-Zoom over Zandvliet en naar Bre-

da over Wuustwezel. Turnhout kende niet minder dan drie verbindingen met belangrijke Nederlandse steden: Turnhout - Hoogstraten - Rijsbergen, met aansluiting aldaar naar Breda, Turnhout - Poppel - Tilburg en Turnhout - Arendonk - Eindhoven.

Ook thans vertrekken zes autobuslijnen uit deze twee Belgische steden naar Nederland. In Antwerpen hebben wij allereerst de lijn Antwerpen - Bergen-op-Zoom met overstap te Zandvliet op de diensten van lijn 4 van de B.B.A. (Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten). Deze dienst telt slechts een paar ritten per dag.

Een belangrijker verbinding met Bergen-op-Zoom gaat over de grensgemeente Putte en wordt sinds 28 mei 1961 geëxploiteerd na de afschaffing van de elektrische dienst Antwerpen - Putte (lijn 72). Hier was aansluiting met de lijn nr 5 van de B.B.A. Anderhalf jaar later, op 30 september 1962, besloten de twee maatschappijen gemeenschappelijk een rechtstreekse lijn in te richten tussen Antwerpen en Bergen-op-Zoom.

Een laatste lijn verbindt Antwerpen met Breda over Wuustwezel. Op 1 oktober 1966 werden de spoordiensten op het baanvak Brasschaat (Prins Kavellei) - Wuustwezel, van de elektrische lijn Antwerpen - Brasschaat - Wuustwezel, afgeschaft en vanaf de volgende dag reden rechtstreekse autobusdiensten, geëxploiteerd door de N.M.V.B. en de B.B.A., tussen onze handelsmetropool en Breda.



*Links, een autobus van de lijn Genk-Zutendaal-Lanaken-Maastricht wacht haar vertrek af in het autobusstation van Maastricht.*



*Een autobus van de B.B.A. op het Rooseveltplein te Antwerpen.*

Vanuit Turnhout vertrekken momenteel drie internationale lijnen. De eerste lijn volgt een weg waar vroeger nooit een tram heeft gereden en bereikt Breda over de enclave Baarle-Hertog. Voordien werd deze lijn door een pachter geëxploiteerd maar sinds 1 augustus 1963 wordt deze dienst in eigen beheer verzekerd. Op 30 mei 1965 ontstond een 2-uurdienst tussen Turnhout en Breda met N.M.V.B.- en B.B.A.bussen. Te Baarle-Nassau is hier eveneens aansluiting voor Tilburg.

De rechtstreekse lijn Turnhout - Tilburg, over Poppel, werd reeds in 1936 geëxploiteerd door een pachter, de firma Peeters, terwijl de N.M.V.B. de lijn Turnhout - Poppel met spoorauto's bleef berijden.

Tijdens de tweede wereldoorlog reden de spoorauto's, zowel als de autobussen, slechts tot aan de grens. Na de oorlog, op 16 juni 1948, werd het vervoer per spoor gestaakt en sinds 16 mei 1949 verzekert bovenvernoemde pachter opnieuw voor rekening van de N.M.V.B. de exploitatie van de rechtstreekse verbinding Turnhout - Poppel - Tilburg.

Als laatste lijn, met vertrek uit Turnhout, vermelden wij de lijn Turnhout - Arendonk - Eindhoven. Op 16 mei 1949 werd de spoorauto-dienst, op Belgisch grondgebied, vervangen door een autobusdienst verzekerd door de maatschappij K.A.V. Nadien werd deze dienst gelijktijdig geëxploiteerd door de autobussen van de N.M.V.B. en deze van de K.A.V., die betaald werd per kilometer. Deze dienst werd op 28 mei 1961 vervangen door een doorgaande autobuslijn, gemeenschappelijk geëxploiteerd door de N.M.V.B. (in eigen beheer en K.A.V.) en door de B.B.A.

#### LIMBURG

Tussen de twee wereldoorlogen overschreden, in deze provincie, vier

van onze spoorlijnen de Nederlandse grens; een eerste vertrok te Maaseik en had haar eindpunt te Weert en een andere bereikte Maastricht over Lanaken en Smeermaas. De lijn Maaseik - Kessenich had haar eindpunt aan de grens.



*Deze foto werd voor 1940 genomen te Poppel. Een autobus van de Buurtspoorwegen komende van Turnhout en een autobus van de verpachte lijn Turnhout-Tilburg.*

### VERLENGING VAN DE GELDIGHEIDSDUUR VAN VERMINDERINGSKAARTEN

Wij vestigen de aandacht van de agenten op het feit dat de geldigheid van sommige identiteitskaarten van roze, groene of bruine kleur, die de jaartallen 1959-1969 dragen, verlengd wordt tot 31 december 1974.

Deze verlenging, voor verscheidene jaren, betreft bijzonder de identiteitskaarten afgeleverd aan:

**MILITAIREN, OUD MILITAI-  
REN, OORLOGSINVALIDEN,  
BURGERLIJKE OORLOGSIN-  
VALIDEN en OUDSTRIJDERS  
VAN DE TWEE OORLOGEN.**



*Ontvanger hebt U soms een speld?  
(London Transport Magazine)*

# MOOIE LOOPBANEN



**A. Torfs**

In dienst getreden op 4-11-1929 ging hij op rust als ontvanger te Rumst.



**J. Verdeyen**

Trad in dienst op 14-6-1925 en eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Haacht.



**J. Vancoille**

Trad in dienst op 20-5-1930 en werd op rust gesteld als A.B. bestuurder te Mechelen.



**G. Crabbé**

In dienst getreden op 1-2-1927 eindigde hij zijn loopbaan als brigadier te Rumst.



**E. Vandamme**

Is begonnen op 4-2-1920 en werd op rust gesteld als koerman te Geluwe.



**E. Van Hoydonck**

Trad in dienst op 11-1-1926 en eindigde zijn loopbaan als geschoold werkmans te Antwerpen.



**M. Herreman**

In dienst getreden op 7-7-1922 werd hij op rust gesteld als halfgeschoold werkmans te Oostende.



**A. Coutteau**

Trad in dienst op 1-2-1923 en eindigde zijn loopbaan als ploegbaas te Ieper.



**C. Sevenhant**

Is zijn loopbaan begonnen op 1-8-1922 en werd op rust gesteld als manoeuvreur te Asselbroek.



**A. Lebrun**

Is begonnen op 16-8-1926 en ging op rust als ploegbaas te Anderlecht.



**J. Gilles**

In dienst getreden op 9-9-1929 eindigde hij zijn loopbaan als ploegbaas te Forville.



**L. Desfosses**

Begon zijn loopbaan op 23-8-1928 en werd op rust gesteld als ontvanger te Quaregnon.

## 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: Van Olmen J. (100 fr.), Schoofs D. (53 fr.).

### GROEP NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen: Antoine L. (107 fr.), Grégoire R. (48 fr. en documenten).

Stelplaats Mariembourg: Magain A. (38 fr.).

Stelplaats Forville: Scheiff J. (115 fr.).

Stelplaats Mehaigne: Pirard C. (damesarmbandhorloge).

### GROEP LIMBURG

Stelplaats Bilzen: Bils J. (723 fr.).  
Stelplaats St. Truiden: Francis T. (armbandhorloge), Kleykens R. (840 fr.).

### GROEP WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Kortrijk: Vanneste R. (614 fr.), Dedrie V. (dameshorloge), Decocker E. (dameshandtas), Denekin M. (2.037 fr.).

Stelplaats Oostende: Poupaert H. (3.408 fr.), Rooms A. (540 fr.), Dewachter F. (gouden dameshorloge), Goes F. (2.050 fr.).

### GROEP LUK

Stelplaats Bitsingen: Colson J. (270 fr.).

Stelplaats Bressoux: Evrard F. (490 fr.), Meulenbergh J. (575 fr. en 70 fr.).

Stelplaats Eupen: Bronfort A. (104 fr.), Joly A. (301 fr.).

Stelplaats Saint-Gilles: Gilnay J. (100 fr.), Renkin H. (42 fr.), Soetewey (85 fr.), Yerna M. (transistor).

Stelplaats Omal: Daxhelet F. (28 fr.), Francart G. (200 fr.), Heine P., (20 fr.), Lallemand A. (13 fr.), Masy J. (7 fr. en 51 fr.), Mouton F. (200 fr.).

Stelplaats Rocourt: Delmotte J. (1.250 fr.), Proesmans H. (1.000 fr.).

Stelplaats Warzée: Beaujean (23 fr.), Bosse E. (20 fr.).

### GROEP HENEGOUWEN

Stelplaats Doornik: Marlière Cl. (220 en 56 fr.), Haulotte M. (306 fr.), Quensier B. (130 fr.), D'Hondt A. (20 fr.).

Stelplaats Quaregnon: Lebrun R. (gouden horloge), Delporte M. (1.099 fr.).

Stelplaats Charleroi: Deguedre D. (70 fr.), Dagnely (781 fr.), Poty E. (zilveren armband), Letont R. (herenhorloge), Servais J. (400 fr.), Gonsette L. (8 fr.), Arrotin R. (385 fr.), Moriaux F. (311 fr.), De Groote A. (48 fr.), Dery G. (zilveren armband), Tondou A. (15 fr.), Lefrancq J. (zilveren armband).

Stelplaats Anderlues: Conreur G. (150 fr.), Poelman J. (dameshandtas), Godart J. (bril en 35 F.F.), Delruele (42 fr.).

Stelplaats Jumet: Wynant M. (260 fr.), Alexandre G. (20 fr.), Cornil P. (zilveren armband), Wéry A. (dames horloge).

Stelplaats Bergen: Dufresnes J. en Descamps E. (980 fr., abonnement N.M.V.B. en abonnement N.M.B.S.), Dufreignies M. (5.642 fr.).

Stelplaats Châtelet: Quintart M. (2.317 fr.), Gustin A. (dames horloge).

# NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

## Geboorten

### HOOFDBESTUUR

Fabrice bij Chapelain A. (Pont à Celles)  
Pascale Marie bij Buidin J.P. (Hornu)

### ANTWERPEN

Chantal bij de Kort R. (Antwerpen)  
Rudi bij Jorissen R. (Stabroek)  
Rudi bij Verelst F. (Putte)  
Marc bij Van Meensel V. (Heist o.d. Berg)  
Catharina bij Haesaerts C. (Hever)  
Inge bij Heremans W. (Itegem)  
Walter bij Rieberghe R. (Turnhout)

### OOST-VLAANDEREN

Patrick bij Werbrouck R. (Gent)

### HENEGOUWEN

Eric bij Dewit J. (Leval Trahegnies)  
Sabine bij Marlière C. (Templeuve)  
Maggy bij Stiévenart G. (Wihéries)  
Didier bij Vandermijnsbrugge J. (Marchienne)  
Serge bij Thonet V. (Beignée)  
Carine bij Ypersiel G. (Ville sur Haine)  
Christophe bij Dufrane J. (Frameries)  
Fabian bij Staquet G. (Ville sur Haine)  
Chrystelle bij Piérart F. (Havré)  
Frédéric bij Vandenbulcke R. (Courcelles)

### NAMEN-LUXEMBURG

Nathalie bij Sion A. (Alle sur Semois)  
Christian bij Belche J. (Etalle)

### LUIK

Nadine bij Hardenne R. (Herstal)  
Renée bij Meulenbergh J. (Bressoux)

### BRABANT

Jean bij Ceuster A. (St. J. Molenbeek)  
Anja bij Bruers A. (Tienen)  
Veronique bij Van Hove J. (Chastre)  
Anne-Marie bij Fromont C. (Ecaussinnes)  
Marie-Louise bij Deschamps F. (St. J. Molenb.)  
Chantal bij Fierens F. (Kessel-Lo)

### LIMBURG

Anja bij Vanhex R. (Kuringen)  
Nadia bij Vanspauwen J. (Hasselt)  
Hilde bij Plessers L. (Rotem)  
Kurt bij Karremans W. (Tessenderlo)

### WEST-VLAANDEREN

Sylvie bij Develter F. (Oostende)  
Fabian bij Huysentruyt R. (Menen)  
Anje bij Meyvaert W. (Assebroek)  
Truïke bij Bekaert U. (Bissegem)  
Chantal bij Versluys H. (Stene)  
Pascal bij Farazijn G. (Keiem)  
Bart bij Kerkaert F. (Sint-Kruis)

## Huwelijken

### OOST-VLAANDEREN

De h. Van Hyfte F. met Mej. Neiryck Chr.

### NAMEN-LUXEMBURG

De h. Mazy R. met Mej. Roland A.M.

### LUIK

De h. Brayeur J. met Mej. Van Steenhoven J.

### BRABANT

De h. Thomas L. met Mej. Janssens G.

### LIMBURG

De h. Boumans F. met Mej. Bollen L.

### WEST-VLAANDEREN

De h. Cateeuw W. met Mej. Van Reyckeghem J  
De h. Stafford M. met Mej. Desmadryl Y.

## Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden januari-februari 1970

dienst-  
jaren

### Groep Antwerpen

Verschaeren A., controleur 47  
Smits P., el. geleider 45  
Adriaensens P., ontvanger 41

### Groep Oost-Vlaanderen

Schutyser J., overste W. en W. 46  
Daninck R., ontvanger 36

### Groep Henegouwen

Berger A., ontvanger 46  
Delchambre H., werkpl. overste 1e k. 38  
Dumont A., ontvanger 36  
Ganiaux Ch., geleider 36  
Desfosses L., ontvanger 35

### Groep Namen - Luxemburg

Boseret A., meestergast 1ste kl. 39  
Detry E., gesch. werkm. 1ste kl. 28

### Groep Luik

Wenin J., opsteller 48  
Vanhees Ch., baanwerker 35  
Hendrickx F., ontvanger 34  
Wolters A., baanwerker 32  
Narinx M., klerk 2de kl. 26

### Groep Brabant

Lecion M., meestergast 49  
Renquin J., A.B. bestuurder 43  
Van Praet P., controleur 41  
Maes L., ontvanger 39  
Denuit G., ontvanger 37  
De Coen L., half gesch. werkm. 34  
Arcq R., gesch. werkm. 1ste kl. 30

### Groep Limburg

Miermans W., A.B. bestuurder 47  
Hulsmans P., baanwerker 33

### Groep West-Vlaanderen

Sevenhant C., maneuver 46  
Herremans M., half gesch. werkm. 42

### Werkhuizen

D'Haen H., brigadier 39  
Regent A., gesch. werkm. 1e kl. 32

## Sterfgevallen

### BEGUNSTIGDEN

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

Leef-  
tijd

### ANTWERPEN

Beckers L., ontvanger 76  
Sneyers K., baanwerker 90  
Verstappen A., controleur 61  
Helsen P., gesch. werkm. 65  
Poortmans J., e.a. klerk 68  
Roeken J., ploegbaas 82  
De Swerts J., ontvanger 76  
Geluykens A., gesch. werkm. 79  
De Schepper P., el. geleider 74

### OOST-VLAANDEREN

Vervaeke S., remmer 85  
Bracke J., gesch. werkm. 62  
Scheirlinck A., baanwerker 80  
Van Lovere A., machinist 78  
Sierens H., ploegbaas 76  
Van Miegem G., baanwerker 73

### HENEGOUWEN

Faveyts A., el. geleider 80  
Leblon H., baanwerker 77  
Vilken J., el. geleider 95  
Thibaut J., gesch. werkm. 71  
Parée R., ontvanger 70  
Delaunoy P., ontvanger 37  
Guilbeau A., gesch. werkm. 49  
Normand E., maneuver 89  
Wauquier V., brigadier 66  
Maquestiau E., ploegbaas 79

### NAMEN - LUXEMBURG

Beguïn J., hoofdontvanger 70  
Lecloux R., baanwerker 71  
Schmit N., hoofdontvanger 67  
Gustin E., gesch. werkm. 1ste kl. 77

### LUIK

Debiez A., baanwerker 74  
Mulquet H., opzichter W en W 2de kl. 88  
Stévant L., maneuver 69  
Siefers G., ontvanger 70  
Dumez M., A.B. bestuurder 63  
Tombeur O., gesch. werkm. 1ste kl. 84

### BRABANT

Christens E., el. geleider 67  
Poket V., half gesch. werkm. 69  
Verdict J., A.B. bestuurder 69  
Thys D., ontvanger 67  
Clinckx D., ploegbaas 85  
L'Hoost N., A.R. voerder 79  
Vierendeels J., ontvanger 61  
Meert A., ontvanger 62

### LIMBURG

Ghysen P., dienstchef 1ste kl. 89  
Vanoppen P., gesch. werkm. 69  
Fiddelaers J., baanwerker 89

### WEST-VLAANDEREN

Casier O., el. geleider 73  
Claeys C., el. geleider 78  
Picarelle A., hoofdontvanger 81  
Vervisch H., ontvanger 76  
Doom R., ontvanger 76  
Quartier C., el. geleider 78  
Vanroose E., ontvanger 68  
Matton K., baanwerker 75

### WERKHUIZEN

Gits Ph., gesch. werkm. 65  
Roussel J.B., gesch. werkm. 1ste kl. 97  
Van de Leur J., gesch. werkm. 1ste kl. 68  
Vaeyendries F., brigadier 59  
Vidal J., werkmeester 1ste kl. 77  
Festraets G., half gesch. werkm. 54

## IN DE RAAD VAN BEHEER

Tijdens de vergadering van de Raad van Beheer van 9 januari 1970 nam de heer Allès, beheerder, die de pensioengerechtigde leeftijd had bereikt, afscheid van zijn collega's. Na herinnerd te hebben aan de lange loopbaan van de heer Allès in dienst van de gemeenschap bedankte de heer Storme, voorzitter, hem en verzekerde hem de sympathie en de achting van de Raad.

De heer Minister heeft de heer Degroeve aangeduid in vervanging van de heer Allès.

### West-Vlaanderen

#### HET OVERLIJDEN VAN DE HEER ROBERT VAN SOYE TECHNISCH INSPECTEUR

Op donderdag 19 februari vernamen de bedienden van de Directie van de Groep der Beide Vlaanderen met ontsteltnis het tragisch overlijden van de heer Robert Van Soye. De vorige dag, op de weg van het werk, werd hij het slachtoffer van een zwaar verkeersongeval.

Onze collega keerde per wagen terug van een bezoek aan enkele stelplaatsen wanneer een onverklaarbare botsing plaats had op een weg, die hij zeer goed kende; hij werd op slag gedood terwijl vier andere personen werden gekwetst.



De heer Robert Van Soye behaalde zijn diploma van burgerlijk conducteur in 1935; na een korte dienstperiode bij Brugge en Wegen trad hij op 3 januari 1938 in dienst bij de Buurtspoorwegen. Hij begon in de stelplaats van Ieper bij de dienst Weg en Werken. In 1949 werd hij aangeduid voor de sector van Kortrijk en in 1956 werd hij naar de directie van Brugge geroepen.

GEDURENDE deze tweeëndertig jaren dienst heeft de heer Van Soye de hervormingen en de wijzigingen van het net meegemaakt; anderzijds had hij een perfecte kennis van het personeel van de stelplaatsen. Zijn capaciteiten lieten hem toe zich niet alleen

bezig te houden met technische kwesties maar eveneens met het secretariaat en alzo was hij de naaste medewerker van de heer directeur Storme, die zijn bekwaamheid en zijn toewijding ten zeerste op prijs stelde.

Met zijn open en joviaal karakter werd de heer Van Soye door iedereen geacht en gewaardeerd.

De begrafenisplechtigheden hadden in alle eenvoud plaats. Wij betuigen aan zijn echtgenote en kinderen de uitdrukking van onze oprechte deelneming in de zware rouw, die hen treft.

### Antwerpen

#### OPRUSTSTELLING VAN CONTROLEUR VERSCHAEREN

De heer Verschaeren trad in dienst te Zurenborg op 5 april 1923 als ontvanger. Na geslaagd te zijn in de proef van controleur werd hij als dusdanig aangesteld te Mechelen waar hij gans zijn verdere loopbaan verbleef.



Op 2 januari jl. werd de heer Verschaeren op de groepsdirectie ontvangen. De heer ir. N. Van Habost, directeur, schetste in 't kort de loopbaan van de gevierde en dankte hem voor de bewezen diensten. Hij eindigde met de wens van nog veel jaren aangenaam rustgenot.

In naam van de groepsdirectie werd hem als herinnering het boek « De geschiedenis van de buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen » aangeboden. Vanwege de leden van de vriendenkring der bedienden ontving hij eveneens een afscheidsgeschenk en nadien werd er nog gezellig nagepraat.

## CONTROLEUR SPEURNEUS

**SPEURNEUS:** Onlangs was ik verwonderd te lezen dat zelfs in de U.R.S.S. de overheid zich ongerust maakt over de toename van het aantal verkeersongevallen.

**BESTUURDER:** Dat verbaast me in dat land met oneindige stappen.

**Sp.:** De veralgemeende en snelle informatie ons gegeven door de radio en de televisie houden onze geesten bezig zodat wij soms problemen vergeten die nochtans zeer belangrijk zijn.

**B.:** Dat is juist maar ik weet toch dat, in 1969, op de Belgische wegen 1.600 dodelijke gevallen te betreuren waren zonder te spreken van de ernstige gekwetsten.

**Sp.:** Wij maken een bestendige verhoging van het aantal verkeersongevallen mee. Wanneer ik in mijn eigen wagen zit, denk ik er dikwijls aan dat de zware vrachtwagens van meer dan 5 t. met een snelheid van 90 km/u een gevaar zijn op de weg doch men heeft mij terecht doen opmerken dat een autobestuurder, achter het stuur van zijn zwaar voertuig in dienst van het gemeenschappelijk vervoer op een weg met intens verkeer, ook een bestendig gevaar vormt. Dat zwaar voertuig kan immers op elk ogenblik stilstaan aan een halve onzichtbaar voor de andere bestuurders.

Ik leer altijd aan de nieuwe bestuurders steeds geleidelijk te stoppen zodanig dat de aandacht getrokken wordt van degenen die volgen. Ik moet er aan toevoegen dat ik de ongevallenstatistiek van 1969 van de Buurtspoorwegen heb kunnen raadplegen en ik heb speciaal de ongevallen opgetekend veroorzaakt door het plotseling vertrek en het ontijdig sluiten van de deuren; zij hadden 65 lichtgekwetsten, 9 zwaargekwetsten en 1 dode tot gevolg.

**B.:** Het is het soort ongevallen dat steeds moeilijk op te helderen is uit het standpunt van de verantwoordelijkheid.

**Sp.:** Het zij zo, maar wat verwijt men, negen op tien, aan de autobusbestuurder bij dergelijk ongeval? Het feit te vertrekken op hetzelfde ogenblik dat de deuren gesloten worden.

**B.:** Ik ben akkoord; voor meer veiligheid is het wenselijk enkele tijd te laten tussen deze twee manoeuvres.

**Sp.:** Het is opvallend dat bij dat soort ongevallen de slachtoffers meestal oude personen of scholieren zijn. De bestuurders kunnen in twee categorieën ingedeeld worden: enerzijds de gehaaste bestuurders, die vertrekken zonder de tijd te nemen om zich te verzekeren dat de laatste reiziger de autobus volledig heeft verlaten en anderzijds de verstrooide bestuurders, die vertrekken met **OPEN DEUREN**. Dat zijn strafbare praktijken, die elk jaar een reeks ongevallen veroorzaken, dikwijls ernstig en soms dodelijk.

## Namen - Luxemburg

### UITREIKING VAN ERETEKENS

De plechtigheid van de uitreiking van eretekens had plaats op zaterdag 21 maart in het gebouw van de Gewestelijke Directie te Namen.

De genodigden zullen met ontroering teruggedacht hebben aan wijlen de heer Wafflard, die voordien steeds de agenten en hun echtgenote verwelkomde.

Om 14 u. 30 begroetten de aanwezigen de heer Dulieu, directeur, die na de agenten te hebben gelukgewenst voor de toegekende onderscheiding, persoonlijk overging tot het uitreiken van de juwelen en de diploma's.



*De heer Dulieu, directeur, overhandigt het juweel van Ridder in de Orde van Leopold II aan de heer G. Come.*



*De gedecoreerden en hun familie.*

Na het officiële gedeelte werd een vieruurtje aangeboden tijdens hetwelk talrijke herinneringen werden opgehaald.

#### NATIONALE ORDEN ORDE VAN LEOPOLD II

##### Ridder

Gilson H., bewegingsoverste.  
Come G., opsteller.

##### Kroonorde

##### Zilveren Palmen

Perot Fr., gesch. werkm. 1ste kl.

##### Gouden Medaille

Detry E., gesch. werkm. 1ste kl.

#### BURGERLIJKE ERETEKENS

##### 35 JAREN DIENST

Burgerlijk Kruis 1ste kl.  
Massart A., dienstchef.

##### Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Froidbise A., keurwerkman.  
Colin G., manoeuvre.

##### 25 JAREN DIENST

##### Burgerlijke Medaille 2de kl.

Delcourt G., Noel E., Daussoigne A., Picard Th., Lambotte Fl.

## Luik

### UITREIKING VAN ERETEKENS

De jaarlijkse plechtigheid, waarop de Directie hulde brengt aan de gedecoreerde agenten had plaats op zondag 15 maart jl.

De heer Botton, directeur, hield de gelegenheidstoespraak en ging vervolgens persoonlijk over tot de uitreiking van de eretekens. Een vieruurtje en de erewijn verenigden nadien de agenten en hun familie.

#### NATIONALE ORDEN

##### Kroonorde

##### Ridder

Servais J., dienstchef 2de kl.

##### Zilveren Palmen

Darimont C., keurwerkman.  
Scalais J., keurwerkman.  
Vanstipelen J., brigadier.  
Houben G., gesch. werkm. 1ste kl.  
Narinx M., brigadier.  
Simonis C., gesch. werkm. 1ste kl.

##### Gouden Medaille

Cayet J., A.B. bestuurder.

#### BURGERLIJKE ERETEKENS

##### 35 JAREN DIENST

##### Burgerlijk Kruis 1ste kl.

Bousmanne E., dienstchef 2de kl.

##### Burgerlijk Kruis 2de kl.

Lemlin L., bewegingsoverste 2de kl.  
Marechal J., controleur.  
Raskin A., controleur.

##### Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Houben G., gesch. werkm. 1ste kl.  
Wijnen J., onderhoudswerkm.  
Krafft J., metser.



## 25 JAREN DIENST

### Burgerlijke Medaille 1ste kl.

Devos P., Cresson M., Merle R.,  
Mme Narinx M.

### Burgerlijke Medaille 2de kl.

Duchesne P., Mme Lambert A.,  
Muller C., Pirotte R., Renson C.,  
Thewijs L., Vanderschueren P., Van-  
oppen H., Vroonen E., Coupienne C.,  
Daenen T., Germis G., Lahaut J.,  
Marchal G., Paquot F., Marguillier  
L., Oosterbosch F., mej. Martinez L.

## OPRUSTSTELLING



De heer J. Wenin.

In de maand januari bereikte de heer J. Wenin, geschift opsteller, de pensioengerechtigde leeftijd na een loopbaan van 48 jaar.

Op 30 januari, na de werkuren, werd deze gebeurtenis gevierd in het bijzijn van een groot aantal weddetrekkende agenten.

De heer Lebrun, technisch inspecteur, herinnerde aan de buurtspoorwegloopbaan van de gevierde en in naam van al zijn collega's wenste hij hem nog een lange en gelukkige rustperiode.

Vervolgens werd aan de heer Wenin een prachtig geschenk overhandigd terwijl bloemen werden aangeboden aan zijn echtgenote.

## West-Vlaanderen

### 2.000 dagen zonder ongeval door de Kleine Onderhouds- werkhuizen



De agenten van de kleine onderhoudswerkhuizen van West-Vlaanderen, die samen de 2000 dagen zonder ongeval bereikten. De dame, op de eerste rij, is mevrouw weduwe Anny's, huisbewaardster van het directiegebouw te Brugge. Rechts van haar de heer Cools, chef-kok, van ons vakantiehuis te Nieuwpoort en goed gekend door de getrouwen van Zonnebloem.

Het was ons niet mogelijk in het vorig nummer melding te maken van het feest dat op zaterdag 10 januari jl, te Brugge plaats had om de 2000 dagen te vieren, bereikt door de agenten van ploeg 3 (kleine werkhuizen). De heren Storms, directeur van de Groep West-Vlaanderen, Vanderfaellie, hoofdingenieur (o.r.) en Follon, afgevaardigde van de Algemene Dienst voor Veiligheid, hadden er prijs opgesteld deze viering bij te wonen.

Nadat de heer G. De Smet, diensthoofd voor Veiligheid, de laureaten had gelukgewenst, bracht de heer

Storms hulde aan de inspanningen geleverd door deze ploeg, die gekenmerkt is door het feit dat haar leden praktisch geen contact met elkaar hebben.

De heer Follon, adj. e.a. inspecteur, nam vervolgens het woord. « Wat u misschien nooit had durven dromen, is werkelijkheid geworden en vandaag bereikt u reeds 2.269 dagen » aldus de heer Follon, die vervolgens de oproep « Safety first » ontleedde. « Veiligheid voor alles » is van veel grotere betekenis dan andere slagzinnen. Het is het telkens herhaald, gebiedend appel dat zonder ophouden

wordt gericht tot allen om op elk ogenblik bij hun doen en laten allereerst met de veiligheid rekening te houden; een plicht, die niemand kan verwaarlozen zonder daarvoor op een of andere wijze vroeg of laat te worden gestraft.

De heer Follon besloot zijn toespraak met de hoop uit te drukken dat het feest een aanmoediging mag zijn om op de ingeslagen weg voort te ijveren zodat samen in vreugde de 3.000 dagen kunnen gevierd worden.

---

# Wanorde = Tijdverlies = Ongevallen

---

## Het verkeer op de piekuren

# Hoe de regelmatigheid van onze diensten verzekeren?

Wanneer privé organismen of verenigingen, zoals de Kamers van Koophandel, de verkeersproblemen in onze grote steden bestuderen, stellen zij in het algemeen vast: het steeds toenemend gebruik van particuliere voertuigen, de verplaatsing van de woonwijken naar de buitenwijken van de stad en de doorgevoerde concentratie van de bureaux in het stadscentrum.

Zij stellen vervolgens in het licht dat deze concentratie, op bepaalde uren, steeds grotere verkeersopstoppingen veroorzaakt in het bijzonder voor het gemeenschappelijk vervoer waarvan de rol van openbare dienst juist een soepele, vlugge en regelmatige verplaatsing van de reizigers eist.

Gewoonlijk brengen deze onderzoeken een zekere afkeer van het publiek ten opzichte van het openbaar vervoer aan het licht wat slechts de verkeersmoeilijkheden kan verergeren gezien de aangroei van het aantal particuliere voertuigen die eruit voortvloeit.

Om aan deze toestand te verhelpen, zijn de onderzoekers akkoord om te zeggen dat men moet komen tot een vluggere en meer comfortabele verplaatsing met de openbare vervoermiddelen.

Dat is slechts mogelijk met de medewerking van de officiële autoriteiten, die de gemeenschappelijke vervoermiddelen kunnen bevoordelen door hen afzonderlijke rijstroken voor te behouden en hen een uitzonderlijke voorrang te verlenen door middel van signalen, speciaal ontworpen voor het overschrijden van sommige welgekende plaatsen waar verkeersopstoppingen plaats hebben.

In afwachting dat deze voorrangsmaatregelen kunnen ingediend en veralgemeend worden, is de verantwoordelijke van de exploitatie van het gemeenschappelijk vervoer onmachtig. Hij kan slechts de min of meer belangrijke ontreding van de diensten vaststellen en trachten haar tot een minimum te herleiden door maatregelen, die slechts knepen van de stiel zijn en die gedeeltelijk een moeilijk geworden cliënteel vol doen.

### DE MOEILIKHEDEN TIJDENS DE PUNTUREN

Ten einde ons een gedachte te geven van de moeilijkheden, op alle trappen, ontmoet door de agenten van de Buurtspoorwegen om de uurregelingen te eerbiedigen, vooral tijdens de punturen, hebben wij inlichtingen genomen in twee Gewestelijke Directies over de middelen aangevend om te verhelpen aan de vertra-

gingen veroorzaakt door het verkeer, dat volledig in de war loopt.

Te Charleroi werden ons de autobuslijnen 70 en 69 en 71 en 74, waarvan de reiswegen dezelfde zijn en in tegenovergestelde richting worden afgelegd, als voorbeeld gesteld.

**Lijn 70:** Charleroi (place du Manège) - Charleroi Sud - Mont-sur-Marchienne - Marcinelle Centre - Charleroi Sud en het nummer 69 in tegenovergestelde richting.

**Lijn 71:** Charleroi - Mont-sur-Marchienne - Montignies-le-Tilleul - Charleroi (Manège) - Marchienne-au-Pont en het nummer 74 in tegenovergestelde richting.

Het halfstedelijk parcours van deze reisweg biedt op de punturen alle denkbare hinderlagen en oorzaken van vertraging van het verkeer. Allereerst komt elk voertuig, eens per uur, terug te Charleroi langs de sectoren van de stad waar het verkeer het drukst is. Op deze reisweg bevinden zich twee uitgestrekte parkeerterreinen voorbehouden aan de werkhuisen A.C.E.C. waarvan het personeel en de bedienden op hetzelfde uur vertrekken; men kan zich gemakkelijk voorstellen wat er van het verkeer geword wanneer ongeveer duizend voertuigen **gelijktijdig** vertrekken en langs dezelfde reisweg. Voegen wij hier aan toe de ingang zijnde wegeniswerken en men begrijpt dat eenzelfde afstand, in de daluren afgelegd in 8 minuten, 's morgens en 's avonds 30 tot 35 minuten vraagt.

Er dient eveneens rekening gehouden met de bezetting van de voertuigen t.w. de verhouding van het aantal getelde reizigers gedurende de dag en dat van de reizigers vervoerd tijdens de punturen; deze verhouding stijgt soms tot 6 wat wil zeggen dat gedurende de korte tijdspanne, 's morgens en 's avonds, de **uurprestatie moet vermenigvuldigd worden met 6** in vergelijking met de minder drukke periodes.

In een stad als Charleroi exploiteren wij nog talrijke andere intensieve diensten. De ondervinding laat ons toe enkele vaststellingen te doen.

De loop van de autobussen wordt vertraagd door de densiteit van het verkeer op de punturen en kan aanleiding geven tot het in dienst stellen van een groter aantal autobussen.

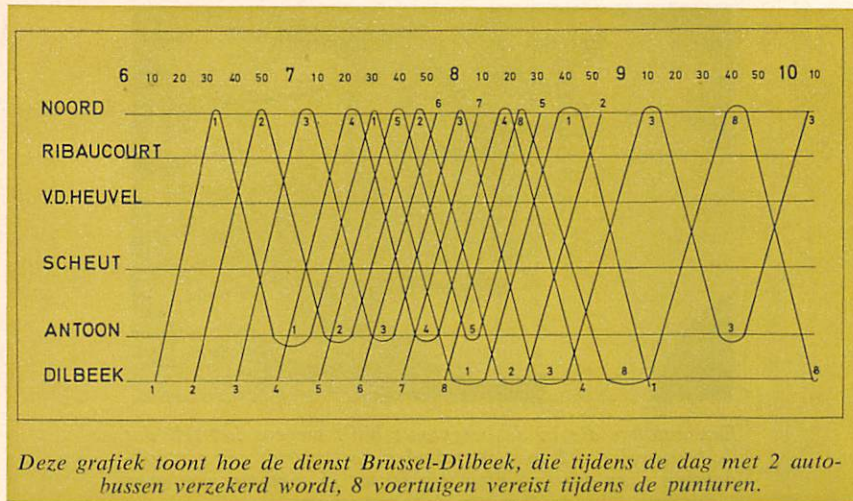
Eens dat een dienst ongeregeld wordt, heeft de onregelmatigheid neiging te verhogen.

De autobus, in vertraging op haar rittijd, ontvangt behalve haar normale reizigers, een deel van de reizigers bestemd voor de volgende bus; wegens dat feit dient er een groter aantal reizigers op te stappen, het vraagt meer tijd ze te bedienen en ze nadien te laten afstappen wat de vertraging nog verhoogt. De volgende bus daarentegen ziet het aantal reizigers verminderen met deze reeds opgenomen door haar voorganger; zij wint tijd en eindigt met laatstgenoemde in te lopen.

De rol van de controleur bestaat er dan in te trachten de dienst te regulariseren.



Het is zeer moeilijk een geordend verkeer te verzekeren in onze steden. De foto toont twee van onze autobussen, die de place St. Lambert te Luik verlaten.



Verleden jaar nog maakten wij te Charleroi gebruik van een wagen uitgerust met een zend- en ontvangstpost en bediend door twee controleurs; hun rol was zeer beperkt daar allereerst de autobussen in dienst de boodschap niet konden ontvangen noch uitzenden. Niettemin, was het voor de gemotoriseerde controleurs mogelijk tussen te komen op een bepaalde plaats om eenvoudig een reis af te schaffen en de bus terug in te leggen op het werkelijke uur.

Op het ogenblik, met de afschaffing van de brug aan de gevangenis van Charleroi, doet een controleur van de radio-wagen bestendig dienst aan het nieuw eindpunt van de trams. De verantwoordelijken voor het gemeenschappelijk vervoer in deze stad stellen vast dat de punturen zich met de tijd verlengd hebben tot de minder drukke uren van vroeger. Het gebeurt meermaals 's morgens, om 11 uur, een opstopping te hebben. Het ongelukkigste is dat er geen verbetering in het vooruitzicht is in de onmiddellijke toekomst.

Een dienst wordt vooraf normaal bestudeerd, bijgewerkt en moet voldoende geven. Indien een autobus niet rijdt, hetzij wegens defect of afwezigheid van de bestuurder, wordt de kadans van de dienst gebroken en de reizigers, normaal vervoerd door de ontbrekende bus, moeten de volgende nemen. Vandaar overbelasting en verhoging van de onregelmatigheid. Een afwezigheid brengt dus de ganse dienst in de war en dat zal duren tot op het ogenblik waarop de in gebreke zijnde dienst hersteld is en wanneer de controleurs de autobussen op hun normaal uur hebben gebracht.

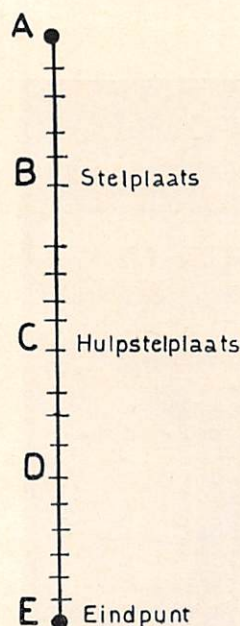
De stelplaatsoverste en zijn controleurs kennen al de kwetsbare plaatsen, de uren van vertrek en aankomst en de nummers van de diensten; zij beschikken over meer dan een middel om tussen te komen om een ontredderde dienst te herstellen.

Veronderstellen wij b.v. dat een autobus, die vertraging heeft opge-

lopen wegens het verkeer, opgewacht wordt door een dertigtal reizigers. Op de belendende kaai komt een autobus toe die 10 minuten wachttijd heeft; de vertrekoverste kan de bestuurder opdracht geven zijn richtingsfilm te wijzigen en de plaats in te nemen van de bus in vertraging om vervolgens deze bus in dienst te doen verzekeren die normaal door de andere bus moest gedaan worden. Het op hun plaats brengen van de voertuigen zijn kunstgrepen uit de stiel, die niet in alle omstandigheden, noch op alle plaatsen, kunnen toegepast worden maar die nochtans zeer doeltreffend zijn.

#### De punturen op de buitenstedelijke buurtlijnen

De Buurtspoorwegen verzekeren het gemeenschappelijk vervoer in een twaalfstal steden maar het is vanzelf-



sprekend dat de meerderheid van onze lijnen van de buiten naar de steden leiden en dat in deze voorwaarden het probleem van het regelmatig passeren van de autobussen, aan de halten gelegen op 10 of 15 km van de stelplaats, volledig verschillend is van het voorbeeld dat wij hebben uiteengezet.

In verband hiermee werd ons te Kuregem een «gecondenseerde cursus» in buurtspoorwegexploitatie gegeven.

Veronderstellen wij een buurtspoorweglijn met een lengte van 20 km gaande van A tot E (eindpunt in een grote stad).

Om de eerste tram, die 's morgens met 3 of 4 bijwagens vertrok, te vervangen werden 4 autobussen met 80 plaatsen voorzien, laat ons zeggen vanaf 6 u. 's morgens. Een vertrekt te A. en doet omnibus tot B waar zij volledig bezet is en het verder traject aflegt als «direct» tot aan het eindpunt E. In de stelplaats, gelegen in B, zal een bus vertrekken, die de reizigers zal opnemen aan al de halten tussen B en C en doet «direct» tussen C en E.

Van C, waar zich een hulpstelplaats bevindt, zal een bus vertrekken, die al de halten doet tussen C en D om vervolgens als «direct» te rijden tussen D en E; bovendien mag men veronderstellen dat een stadsdienst rijdt tussen C en E (eindpunt).

Veronderstellen wij nu dat we ons in de stelplaats B bevinden. De aangestelde, in dienst sinds 5 u. 30, heeft de motoren doen draaien en alles is gereed. Maar wat gaat er gebeuren indien in B of C een agent ontbreekt?

Indien de echtgenote, de vooravond of dezelfde morgen, verwittigd heeft dat haar man ziek is, kan alles nog geregeld worden. De stelplaatsoverste beschikt gewoonlijk over 5 of 6 toegewijde bestuurders, die over een telefoon beschikken hetzij thuis of bij burens en die tijdig kunnen bereikt worden. Maar indien om 6 uur 's morgens de A.B. bestuurder Van Coppenolle niet op post is en hij in het geheel niets heeft laten weten, zullen onmiddellijk beslissingen moeten genomen worden. Het is mogelijk, maar niet zeker, dat er in de stelplaats een nachtwaker of een onderhoudswerkman beschikbaar is maar hij moet bovendien nog een autobus kunnen besturen. In het tegenovergestelde geval, en het is meestal zo, moet de bestuurder, die het vertrek in A doet, verwittigd worden dat hij ook omnibus moet doen tussen B en C met het onvermijdelijk vooruitzicht van een overbelasting aan reizigers en bijgevolg een vertraging. Indien hetzelfde geval zich voordoet in een hulpstelplaats, en die zijn er meer en meer, moet er een mirakel gebeuren opdat er een collega, die het volgende vertrek verzekert, de stelplaatsoverste verwittigt, die nogmaals een oplossing zal moeten improviseren.

Wij hebben getracht de rampspoet-

dige gevolgen aan te tonen van de onvoorziene afwezigheden te meer daar de aanwervingsmoeilijkheden in sommige streken geleid hebben tot het bijna volledig verdwijnen van de « reserve » agenten zoals de ouderen die vroeger gekend hebben.

Er moet nochtans aan toegevoegd worden dat, meer en meer, een agent, die zijn werkelijke dienst, laat ons zeggen om 7 uur begint, een of twee uur vroeger beschikbaar is en dus van 5 u. tot 7 u. dienst doet als eventueel plaatsvervanger.

Noteren wij bovendien dat de « averij » van een voertuig dezelfde resultaten oplevert in het geheel van het autobusverkeer daar het niet altijd mogelijk is voor een A.B. bestuurder, dus agent alleen, spoedig de stelplaats te verwittigen en over een vervangingsautobus te beschikken.

De krijgslisten, die wij hebben aangehaald, mogen ons niet doen vergeten dat, niettegenstaande alles, de toevloed van particuliere wagens, die in de te smalle straten van onze steden rijden, de opstoppingen veroorzaken tijdens de punturen. Zodus moeten wij voortgaan van de hogere overheid doorgangen te eisen evenals delen van de rijweg voorbehouden aan de autobussen en voorrangsignalen.

De openbare machten moeten eveneens verder gaan met de strijd tegen de plaag van de geparkeerde voertuigen; deze voertuigen vormen een van de voornaamste hindernissen voor een normaal verkeer. De vervoermaatschappijen moeten nog be-

schermd worden tegen het niet eerbiedigen van de plaatsen, voorbehouden aan de autobussen; het geeft aanstoot te zien hoe de autobushalten ingenomen worden door handels- en privé voertuigen.

In dat verband houdt men zich op het ogenblik bezig met een moeilijkheid waaraan men waarschijnlijk niet gedacht heeft bij het inrichten van de ruimten voorbehouden aan de autobushaltes op de kant van de wegen. Inderdaad indien het tijdens de minder drukke uren gemakkelijk is voor een autobus om deze plaats te verlaten, tijdens de punturen daarentegen heeft de bestuurder alle moeite van de wereld om weer een plaats

te vinden in de kolom van voertuigen in beweging.

Voor enkele jaren zegden vervoerspecialisten in de Verenigde Staten dat de teruggang van het gemeenschappelijk stadsvervoer ten dele te wijten was aan het gebrek aan belangstelling vanwege de officiële instanties; wij hopen dat dezelfde toestand zich bij ons niet zal voordoen.

Op dat gebied kunnen wij er met genoegen aan herinneren dat in maart 1970 de heer minister Bertrand als antwoord op een interpellatie in de Kamer heeft bevestigd « dat de voorrang moet gegeven worden aan het gemeenschappelijk vervoer ».



*Een autobus die in de bergplaats blijft wegens het feit dat de bestuurder zich niet aangeboden heeft wordt een « spookautobus », en deze opening van 10 tot 15 minuten gaat gans de dienst in de war brengen.*

## Publicitaire panelen in de Brusselse metro



De metro heeft zeker de sympathie veroverd van de reizigers, die hem gebruiken.

Sinds 10 januari 1970 rijden twee nieuwe tramlijnen, de 24 en de 25, die tot dan toe nog aan de oppervlakte bleven, door de tunnel wat de frequentie van de ritten verhoogt.

De vrienden van de tram, die reeds de metro namen, waren zeker aangenaam verrast bij het zien, in meerdere stations, van prachtige panelen in kleuren, werkelijke schilderijen zichtbaar slechts in een exemplaar uitgevoerd en die de reizigers van de metro uitnodigden een bezoek te brengen aan... het Trammuseum te Schepdaal.

Deze aanplakbrieven trekken te meer de aandacht daar er weinig of geen publiciteit gemaakt wordt en deze zich beperkt tot mooie toeristische aanplakbrieven onder glas.

Onze foto toont de kaai van het station « Kunst » waar men een afbeelding kan bewonderen van een ouderwetse buurtspoorweglocomotief, geschilderd door een kunstenaar die, naar onze mening, eveneens een uitstekend modelist moet zijn en een verwoed liefhebber van het eenmeter-spoor.

## Een geprefabriceerde constructie

### De autobusbergplaats van Mariembourg

Op talrijke tentoonstellingen, ingericht om het bouwen te bevorderen en de woongelegenheden te verbeteren, bemerkt men meer en meer de voorstelling van bouwmethodes, die niet alleen nieuwe materialen gebruiken maar ook geprefabriceerde elementen.

Belgische firma's hebben zich gespecialiseerd in de bouw van schoollokalen, feestzalen, vakantiecentra, werkplaatsen en bureaux gebruik makend van isolatieplaten voorzien van glaswol.

De bouw begint met het plaatsen van draagbalken in beton waarna de gevelementen, in gewapend trilbeton, met bouten vastgezet worden aan de balken; de dwarse stabiliteit wordt bekomen door een reeks portieken. Voor de deuren en vensters kunnen staal, lichte legeringen of hout gebruikt worden en wat de vloerbekleding betreft komen cement, granito, ceramiek, linoleum, parket, enz. in aanmerking.

Onze technische diensten waren spoedig overtuigd dat deze methode kon toegepast worden bij de Buurtspoorwegen onder meer voor de sociale installaties van de autobusbergplaatsen in openlucht gebouwd in dunbevolkte streken. De gelegenheid deed zich voor in het tweede semester van 1969 in de Groep Namen-Luxemburg te Havelange en te Mariembourg waar men beslist had tot de inrichting van een parkeerterrein voor autobussen met de bijbehorende installaties.

In de streek van Mariembourg, lokaliteit gelegen op 40 km van Charleroi en op 20 km van de Franse grens hebben wij voor enkele jaren vervangingsautobussen, ingericht door de N.M.B.S., overgenomen. Het personeel, een twaalfstal agenten, gebruikte gedurende lange tijd een duistere, slecht verluchte garage in de gemeente.

Gelukkig kon een geschikt terrein aangekocht worden, buiten het dorp langs de weg naar Couvin en Rocroi, nabij de brug over het Witte Water.



*Het geprefabriceerd gebouw bevat een zaal voor het personeel en sociale installaties.*

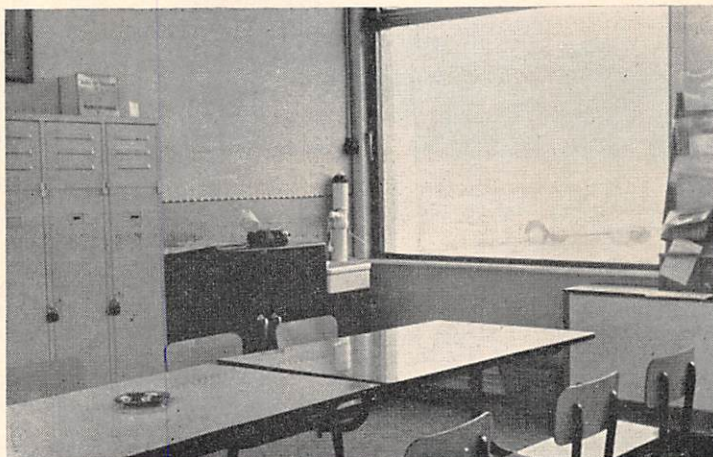
Daar de bouw van een volledige woning voor de stelplaatsoverste niet gerechtvaardigd was, opteerde men voor een eenvoudig gebouw maar met alle comfort geboden door de huidige moderne techniek en het schijnt wel dat men er toegekomen is te voldoen aan de eisen van het nieuw type van autobusbergplaats.

De eigenschap van deze nieuwe soort stelplaats is dat, tussen 18 u. 's avonds en 5.30 u. 's morgens, zij totaal verlaten is. Er is geen personeel, alles is gesloten. De verwarming wordt afgezet en de stroom, die de automatische verdeling van de stookolie verzekert, is afgesneden.

Elke morgen, om 5.30 u., is een van de twaalf agenten van Mariembourg om beurt van dienst. In de wachtzaal zet hij de verwarming aan en koppelt vervolgens de stroomafnemers aan de motorblokken van de autobussen. De

agent van dienst houdt zich eveneens bezig met het dagelijks onderhoud van het gebouw, het reinigen van de autobussen en het klein onderhoud; hij beantwoordt de telefoonoproepen en verzekert 's morgens en 's avonds een dienst.

Treden wij nu het gebouw binnen. Voorbij de ingangdeur treffen wij, links, een volledig en goed uitgerust lavatory door een muur gescheiden van een lokaal waar de vaten met smeerolie worden bewaard. Rechts heeft men toegang tot de wachtzaal, goed verlicht dank zij brede vensters en goed verwarmd, zoals wij deze winter hebben kunnen vaststellen, door twee elektrische apparaten. De muren van de zaal zijn, tot op een derde van hun hoogte, bekleed met vinyl en het versieringselement is zeer gelukkig. De tafels en de stoelen staan in het midden van de plaats en

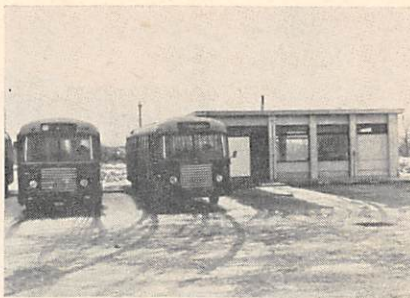


*De zaal voorbehouden aan het personeel. Links, de kleerkasten, op de achtergrond de elektrische waterpomp en rechts een van de radiatoren.*

elke agent beschikt over een metalen kleerkast.

Daarnaast ligt een lokaal, dat enkel langs buiten te bereiken is, voorbehouden aan het klein materiaal en waar een ingewikkeld elektrisch schakelbord hangt.

Van buiten is de voorgevel in silex-beton niet zeer fotogeniek maar erkennen wij dat het geheel van het gebouw volledig beantwoordt aan het vooropgestelde doel en dat de agenten hier, bij het beginnen en het eindigen van hun dienst, over een lokaal beschikken dat alle geriefelijkheden biedt. Wij menen te mogen beloven dat als enige gebruikers van dat gebouw (de stelplaatsen Forges en Flo-



*Een gedeelte van de parkeerplaats van autobussen in de nabijheid van de installaties voor het herladen van de batterijen.*

rennes zijn ver verwijderd) zij het zullen weten te ontzien en te onderhouden.

Het is slechts over enkele jaren dat wij kunnen weten of de prefabricatie enkel voordelen biedt en of zij economischer is dan de traditionele bouw-methode.

In 1885 hebben onze voorgangers stations gebouwd, die de tijd hebben getrotseerd doch vijftig jaar later waren talrijke van deze stations zonder belang zodat ze thans verlaten zijn of verkocht worden. In 1970 evolueert alles nog veel sneller en het kan interessant zijn een autobusbergplaats te verplaatsen; in het geval van Mariembourg is praktisch ALLES te recupereren zodat het ergens anders opnieuw kan opgericht worden.

## Onze Vakantiehuizen

### TE SPA

Het vakantiehuis « Annette et Lubin » zal zijn deuren openen op zaterdag 16 mei a.s.

Wij hopen dat veel nieuwe vakantiegangers kennis zullen maken met zijn hartelijke en sympatiese sfeer, met zijn onberispelijke organisatie.

De tuinen van het eigendom kunnen voor een aantal vakantiegangers volstaan doch deze die houden van wandelingen beschikken in de omgeving van Spa over goed aangeduide wandelpaden. Degenen, die over een wagen beschikken, herinneren wij eraan dat op een halfuur tot een uur rijden vanuit Spa de mogelijkheid bestaat



*Een gedeeltelijk gezicht van de grote eetzaal van Annette et Lubin op de dag van de inwijding.*

toeristische streken en lieve, kleine plaatsjes te bezoeken zoals Malmedy, Francorchamp, Stavelot, Sart-lez-Spa, Tiège, Waimes, Welkenraedt, Reuland evenals Robertville aan de voet van het nationaal park van de Hoge Venen.

Om de vakantiegangers de gelegenheid te geven de voornaamste kunstmanifestaties, die gedurende het seizoen te Spa plaats hebben, bij te wonen, kunnen zij over een speciale autobus beschikken, die hen naar de uitvoering brengt en hen 's avonds terug naar het hotel voert.

### TE NIEUWPOORT

#### De garnalenvangst

De garnalen van Nieuwpoort zijn bijzonder vermaard. Tijdens een verblijf in « Zonnebloem » hebt u de gelegenheid het uitvaren en het binnenkomen te volgen van de vissersboten, die één soms twee netten voortsleepen.

Na enkele tijd worden de netten opgehaald en de inhoud in manden gegoten. De gevangen garnalen worden door middel van een zift gesorteerd en, nog aan boord, in een grote ketel gekookt. Dat is kenschetsend want alzo wordt de befaamde frisheid verzekerd van de Belgische garnaal, die nauwelijks ontscheept, verkocht en verzonden wordt.

De grijze garnaal is nog tamelijk overvloedig aan onze kust te vinden niettegenstaande de intensieve vangst vooral in de zomer. Deze garnaal — Grangon vulgaris — is een klein schaaldier dat 6 tot 7 cm kan bereiken en leeft in tamelijk ondiep water. Het verbergt zich in het zand waar zijn mimicry het beschermt tegen de vlugheid van de zeevogels; het voedt zich met wier en kleine diertjes.

Er bestaan nog andere soorten, onder meer de roze garnaal, maar die is vooral te vinden aan rotsachtige kusten zoals in Bretagne.

Op het ogenblik beoefenen nog enkel de kinderen de garnalenvangst en bij laag water trekken zij hun netten door de plassen. Voor de oorlog waren er nog een twintigtal vissers te paard, die op het gehucht Zeepanne, gelegen tussen De Panne en Koksijde, woonden; het waren kleine landbouwers, die tezelfdertijd wat vee hielden en op visvangst gingen.

Elke vangst bracht hen een twintigtal kilogram garnalen op; de beste periode was mei en juni en dan gebeurde het dat het dubbel werd gevangen. Thans bedraagt de gemiddelde opbrengst niet meer dan 5 kg niettegenstaande het gemoderniseerd materieel zodat deze visvangst praktisch niet meer beoefend wordt en er blijven nog slechts 3 à 4 vissers te paard, die tijdens de zomermaanden, bij laag water, hun beroep uitoefenen tussen Koksijde en Nieuwpoort.

De oude vissers met hun gele olieassen, gezeten op hun grote trekpaarden, stemmen er nog in toe, deze meer schilderachtige dan lonende stiel, uit te oefenen dank zij de toelagen, die hen worden toegekend, en voor wedstrijden en folkloristische stoeten.