

# onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor het Personeel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

N° 171

JULI-AUGUSTUS 1974

29<sup>e</sup> JAARGANG

## INHOUD

- 3 Het dienstjaar 1973 bij de N.M.V.B.
- 5 Proef met een nieuw type pantograaf.
- 7 Uitreiking van eretekens in de Groep Brabant.
- 14 Paden van de « Grote Routes ».
- 16 De 2.000 dagen zonder ongeval voor de ploeg van Haacht.

Jongelui aan de bushalte voor de St-Nicolaaskerk in het grensstadje Eupen.

(Foto E. Roels)



# HET EINDE VAN DE VAKANTIE



(Foto E. Roels)

De kinderen  
willen niet  
meer  
doodgereden  
worden

(Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid.)

Begin september zal het verkeer op onze wegen, ingevolge het nieuwe schooljaar en het hernemen van de bedrijvigheid na de vakantie, weeral flink toenemen. Men zou bijna kunnen beweren dat het nieuwe jaar in werkelijkheid op 1 september aanvangt.

Uit in vele landen van de wereld gehouden enquêtes is gebleken dat het vooral de jongeren zijn die het slachtoffer worden van verkeersongevallen. Men heeft berekend dat elk kind dat nu geboren wordt één kans op drie heeft om in een verkeersongeval gekwetst en één kans op 33 om gedood te worden.

De hieronder vermelde titels uit kranten en tijdschriften geven een beeld van deze toestand :

- « Stop de kindermoord »
- « Zij willen niet meer sterven op de weg »
- « Gooi ze niet voor de leeuwen »
- « Hoe kunnen onze kinderen overleven ? »
- « We moeten er allemaal wat aan doen ».

En binnenkort gaan onze kinderen, vol levenslust na hun vakantie, met de zorgeloosheid en de impulsiviteit eigen aan hun ouderdom, onbewust van de dreigende gevaren, weer de weg op.

De bestuurders dienen hiermee rekening te houden en in hun plaats meer waakzaamheid en voorzichtigheid aan de dag te leggen.

## WEES OP UW HOEDE

In bepaalde omstandigheden kan men de ongevallen meestal voorzien. Schenk dus bijzonder aandacht in onderstaande gevallen.

### 1. Kinderspeelgoed op de weg.

Het is te verwachten dat een kind dit komt oprapen zonder rond te kijken.

### 2. Een kind dat het huis verlaat.

Pas buiten denkt het kind nog niet aan het verkeer en mag men verwachten dat het begint te lopen of de straat gaat oversteken.

### 3. De zebrapaden.

Jongeren nemen soms veel risico's bij die paden, in de mening verkerend dat deze hun, om zo te zeggen, volledige voorrang verlenen.

### 4. Kinderen met fietsen, bromfietsen, enz.

Vooraf wanneer zij op de weg rijden, is het gevaar groot; de lichtste aanrijding tegen onze zware rijtuigen kan fataal voor hen zijn.

### 5. De omgeving van scholen, stations en andere openbare plaatsen.

Er zullen altijd kinderen zijn die op onvoorzichtige wijze de weg opgaan, hetzij omdat ze te laat zijn, hetzij dat ze voorsprong willen nemen.

### 6. Aan de haltes van de openbare diensten.

Gedrang, oorzaak van talrijke ongevallen, doet zich regelmatig aan de haltes voor, dit zowel tijdens het in- als tijdens het uitstappen van scholieren.

Uitgezonderd voor de autobussen, voorzien van een veiligheidssysteem aan de achterdeuren, wacht enkele seconden na het sluiten van de deuren alvorens het gaspedaal in te drukken.

### 7. Bij het manoeuvreren.

Dit dient zeer voorzichtig te gebeuren, want men kan moeilijk zien wat er achter het rijtuig omgaat.

### 8. Gevaarsteken « Kinderen ».

Dit teken is geplaatst op alle drukke plaatsen waar groepen kinderen onverwachts en op ieder ogenblik kunnen opdagen.

# HET JAAR 1973 BIJ DE N.M.V.B.

## SAMENVATTING VAN HET VERSLAG UITGEBRACHT DOOR DE RAAD VAN BEHEER

### VOORWOORD

Het maatschappelijk dienstjaar 1973 vertoont, ten opzichte van het voorgaande, een aangroei van het bedrijfstekort met nagenoeg 529 miljoen F.

Deze verhoging van het deficit is in hoofdzaak te wijten:

— aan een stijging van de bezoldigingen en van de sociale lasten met ongeveer 336 miljoen F, voortvloeiende uit de sociale programmatie en uit een onrustwekkende stijging van het indexcijfer van de consumptieprijzen als gevolg van de inflatie;

— aan een belangrijke verhoging (290 miljoen F) van de dotatie van het hernieuwings- en afschrijvingsfonds, genoodzaakt door het feit dat onze maatschappij nog de mogelijkheid niet verkregen had leningen aan te gaan tot dekking van vernieuwings- en investeringsuitgaven.

Men noteert tevens dat de geringe tariefsverhoging die in 1973 toegepast werd zelfs niet voldoende is om de helft van de verhoging van de bezoldigingen en van de sociale lasten tijdens één enkel jaar te dekken.

De personeelsuitgaven worden inderdaad al maar zwaarder; ze maken circa 69% van de totale exploitatiekosten uit.

Weliswaar had de oliecrisis een gunstige invloed op de ontvangsten van de laatste twee maanden van 1973, tijdens dewelke talrijke gelegenheidsreizigers van de gemeenschappelijke vervoermiddelen gebruik hebben gemaakt, vooral op de vijf « autoloze » zondagen.

Het is ook de eerste maal sedert 1963 dat het aantal vervoerde reizigers licht toegenomen is (0,23%) ondanks de ingevoerde tariefsverhoging, wanneer zulke verhoging doorgaans, ten minste in het begin, een cliënteelverlies met zich brengt.

In de jongste verslagen werd steeds onderstreept dat het onmogelijk was de tarieven in zodanige mate te verhogen, dat de nieuwe personeelslasten, te wijten aan de inflatie en aan de sociale programmaties, geneutraliseerd worden. Een dergelijk beleid zou trouwens, van uit sociaal standpunt bekeken, onaanvaardbaar zijn, en het zou de cliënteel ertoe aanzetten de gemeenschappelijke vervoermiddelen nog minder te gebruiken.

In een geïndustrialiseerde en sterk gemotoriseerde maatschappij is het openbaar vervoer een dienst geworden die dient beheerd, niet met de bekommernis ontvangsten en uitgaven in evenwicht te brengen, maar uitsluitend op basis van de normale economische principes. Het bepalen van het verzorgingsniveau wordt in feite een prerogatief van de voogdijoverheid, die rekening moet houden zowel met het belang van de cliënteel als met de omvang van de lasten die door de gemeenschap te dragen zijn.

Het komt er dan ook op aan dat de Staat de vereiste financiële en technische middelen ter beschikking van de N.M.V.B. stelt om het vervoer te verrichten dat voor het maatschappelijk en economisch leven van het land onmisbaar is.

In dit verband werd een eerste maatregel door de wetgever aangenomen: het betreft artikel 50 van de wet van 28 december 1973 aangaande de budgettaire voorstellen 1973-1974, luidens hetwelk onze Maatschappij ertoe gemachtigd wordt leningen aan te gaan, onder waarborg van de Staat en binnen zekere perken, met het oog op het financieren van de vernieuwing van haar rijdend materieel, haar uitrustingen en haar vaste installaties.

Die leningsmogelijkheid volstaat echter niet; de Staat zou aan de Nationale Maatschappij ook moeten toestaan,

jaarlijks ten laste van haar buitengewone begroting de vereiste investerings- en vernieuwingsuitgaven vast te leggen.

De Raad van Beheer drukt de vaste overtuiging uit dat, indien de Regering het secundair gemeenschappelijk vervoer werkelijk wil bevorderen, ze haar politiek van opeenvolgende begrotingsbeperkingen volstrekt moet herzien, en de N.M.V.B. moet machtigen de uitgaven vast te leggen die ze aan het Ministerie van Verkeerswezen voorgesteld heeft, ten einde de achterstand op te halen die zich met betrekking tot de vernieuwing van het rollend materieel en de uitvoering van werken aan onze oude installaties heeft voorgedaan. Evenzeer noodwendig is het dat de Regering ons de middelen bezorgt om onze diensten te versterken.

### EXPLOITATIE

#### Spoorlijnen

Op 31 december 1973 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd werden 215 km 884, tegen 248 km 676 einde 1972. Al die lijnen hebben een spoorwijdte van 1 m, ze zijn met elektrische tractie en uitsluitend opengesteld voor het vervoer van reizigers.

Onderstaande tabel geeft de verdeling per exploitatiegroep:

West-Vlaanderen . . . . .	67 km 823
Henegouwen . . . . .	131 km 361
Brabant . . . . .	16 km 700
<b>Gans het net . . . . .</b>	<b>215 km 884</b>

Gedurende het jaar 1973 werd door de « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » een verpachte lijn met spoorauto's geëxploiteerd, uitsluitend opengesteld tijdens het toeristisch seizoen voor reizigersvervoer en waarvan de lengte 5 km 400 bedroeg.

#### Wegdiensten

##### 1. Openbare autobusdiensten.

Op 31 december 1973 werden 12.416 km openbare autobusdiensten rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd.

De verpachte openbare autobusdiensten omvatten op dezelfde datum 1.763 km.

##### 2. Speciale autobusdiensten.

De kilometerlengte, op 31 december 1973, van de speciale autobusdiensten, d.w.z. van de autobusdiensten ingericht ten behoeve van welbepaalde categorieën reizigers, kan als volgt gedetailleerd worden:

exploitatie in eigen beheer . . . . .	10.410 km
exploitatie door pachters . . . . .	53.148 km

**alle diensten samen . . . . . 63.558 km**

Gedurende het jaar 1973 zijn zowel het aantal als de lengte van de speciale autobusdiensten opnieuw gestegen. Deze vermeerdering is vooral te danken aan de toename van het scholierenvervoer, dat nog uitbreiding genomen heeft, in vergelijking met het vorige dienstjaar, in vrijwel alle streken van het land.

#### Aantal vervoerde reizigers per tractiestelsel

Elektrische diensten . . . . .	25.892.000
Spoorautodiensten . . . . .	274.000
Autobusdiensten . . . . .	214.988.000

**Al de diensten te zamen . . . . . 241.154.000**

## Evolutie van het reizigersvervoer

In 1973 kon een lichte vooruitgang van het personenvervoer geregistreerd worden.

Het aantal reizigers is met 0,23 % gestegen ten opzichte van het dienstjaar 1972. De aangroei is tamelijk gevoelig voor de gewone abonnementen (+ 4,1 %), minder markant voor de schoolabonnementen (+ 1,7 %), terwijl het aantal gewone reizigers nagenoeg ongewijzigd bleef en het aantal weekabonnees verminderd is (- 2,6 %).

## PERSONEEL

### Effectief

Tussen 1 januari en 31 december 1973 werd de getalsterkte van het personeel van 6.802 tot 6.830 leden gebracht, zegge met 28 eenheden vermeerderd. Die aangroei vloeit voort uit 405 aanwervingen en 40 heraanwervingen, gedeeltelijk gecompenseerd door 417 vertrekken.

### Uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten

	In frank
Bezoldigingen . . . . .	1.729.964.561
Wettelijke sociale lasten (R.M.Z.)	554.847.952
Andere wettelijke sociale lasten	53.682.339
Extra-wettelijke sociale lasten .	386.443.629
<b>Totaal . . . . .</b>	<b>2.724.938.481</b>

### Toelagen aan de oud-werknemers en gerechtigden

Aantal begunstigden, op 31 december 1973, van bijkomende toelagen :

pensioen	: 2.639 oud-werknemers;
overlevingsrente	: 2.691 gerechtigden;
invaliditeit	: 652 oud-werknemers;
werkloosheid	: 239 oud-werknemers.

**Totaal : 6.221 oud-werknemers en gerechtigden.**

### Psychologische proeven en beroepsexamens

- In 1973 werd er overgegaan tot de organisatie van :
- 1.540 psychologische examens; ze worden ingedeeld als volgt :
    - 1.443 aanwervingsexamens,
    - 54 examens nopens geschiktheid tot bevelvoering,
    - 21 mutatieexamens,
    - 4 controleexamens nopens geschiktheid tot de functie,
    - 18 oriëntatieexamens;
  - 513 beroepsexamens voor het loontrekkend personeel van de technische diensten;
  - 564 beroepsexamens voor het weddetrekkend personeel.

## VASTE INSTALLATIES

De hierna vermelde werken werden in 1973 voltooid : parkeerplaats voor autobussen en sociale installaties, te Fozz-Wépion; modernisering van de autobusgarages, te Rocourt; aanpassing van de gevels van de werkplaatsen, te Andenne; kantoren en sanitaire installaties, te Ermeton-sur-Biert; inrichten van schouwputten voor autobussen, te Dilbeek; parkeerplaatsen voor autobussen, te Bergen-Bassins, Eugies en Geldenaken.

Anderzijds werd de campagne tot het bouwen en plaatsen van wachthuisjes voor reizigers, ingezet op initiatief van het Ministerie van Verkeerswezen, voortgezet.

## ROLLEND MATERIEEL

### Effectief op 31-12-1973

#### Vervoer over de weg.

Autobussen . . . . .	2.173
Wegtrein . . . . .	1
Allerlei voertuigen (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz.) . . . . .	170

#### Vervoer per spoor.

Locomotieven . . . . .	5
Spoorauto's en tractoren . . . . .	9
Elektrische bogiemotorwagens « reizigers » . . . . .	192
Elektrische motorwagens « dienst » . . . . .	8
Bogiebijwagens . . . . .	159

## ONGEVALLLEN VOORZORGSMAATREGELEN EN BEHEER

### Arbeidsongevallen

Het totaal van de ongevallen in dienst en op de weg van het werk bedroeg 430, tegen 407 in 1972, zegge een vermeerdering met ongeveer 5,7 %.

### Ongevallen derden - spoor en derden - weg

Indien men de dienstonderbrekingen met ontvangstverlies verwaarloost, waarmee er in de verslagen over de voorgaande dienstjaren rekening werd gehouden, stelt men vast dat het aantal in 1973 opgetekende schadegevallen « spoor » 141 eenheden lager ligt dan bij het voorgaande dienstjaar en dat het aantal schadegevallen « weg » 168 eenheden lager is, ondanks een verhoging van het aantal afgelegde kilometers met ongeveer 1.800.000 km.

## FINANCIËLE EN BEDRIJFSRESULTATEN

Voor het dienstjaar 1973 zijn de ongunstige bedrijfsresultaten verergerd.

Terwijl de ontvangsten een tamelijk gevoelige verhoging (109,9 miljoen F) ondergingen, was de stijging van de uitgaven aanzienlijk (634,8 miljoen F), inzonderheid betreffende de bezoldigingen, de sociale lasten en de afschrijvingsdotaties.

Het dienstjaar 1973 sluit dan ook met een tekort van 1.607,7 miljoen F, tegenover 1.079,0 miljoen F in 1972 en 758,9 miljoen F in 1971.

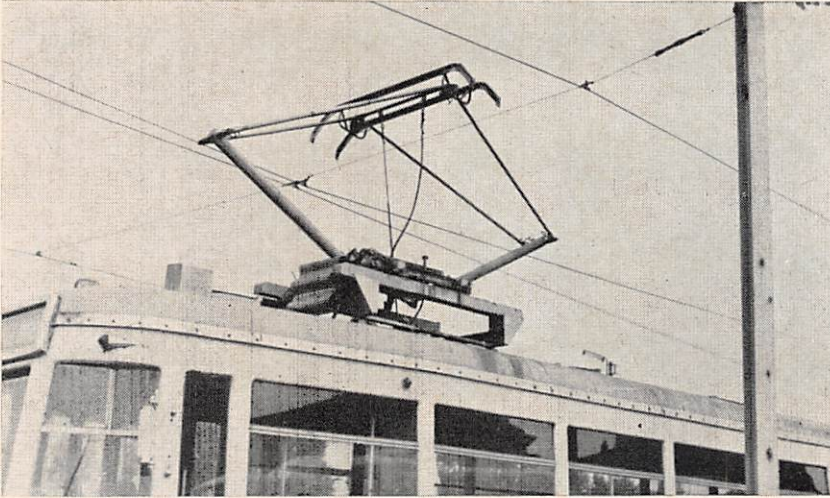
## BESLUIT

De jongste jaren heeft de Staat ettelijke miljarden gespendeerd voor de verbetering van de infrastructuur van het wegnenet; het wordt tijd dat hij thans voorrang verleent aan het openbaar vervoer, op het stuk van de investeringen.

De belangrijke financiële inspanning, die er voor de vernieuwing en uitbreiding van het rollend materieel dient te worden besteed, zal echter maar vruchten afwerpen indien het autobusnet opnieuw de aantrekkelijkheid verwerft die het in zekere mate is kwijtgeraakt. Daartoe zou het stadsmilieu aan de autobus dienen aangepast, moeten gestreefd worden naar een betere benutting van het wegdek en gezorgd worden voor het naleven van de stationeerregels. Aldus zouden de voertuigen van het collectief vervoer in onze steden een redelijke snelheid kunnen aanhouden.

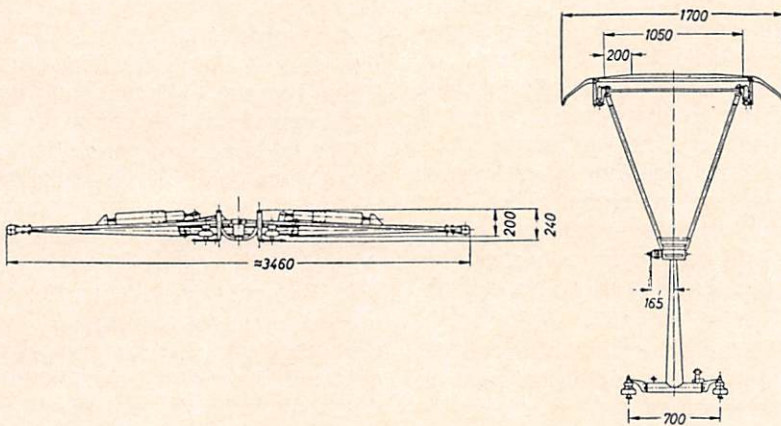
De hulpmiddelen bestaan : voorrang, vrije-busbanen, afzonderlijke beddingen, rijverbod voor privé-voertuigen in bepaalde stadskernen, spreiding van werk- en schooluren. Weliswaar is het invoeren van die maatregelen niet gemakkelijk, en hangt af van beslissingen van de politieke lichamen, door de openbare opinie gesensibiliseerd; het is nochtans van belang dat onze steden niet worden bedreigd door verstikking en dat de levensomstandigheden er draaglijk blijven.

# PROEF MET EEN NIEUW TYPE PANTOGRAAF

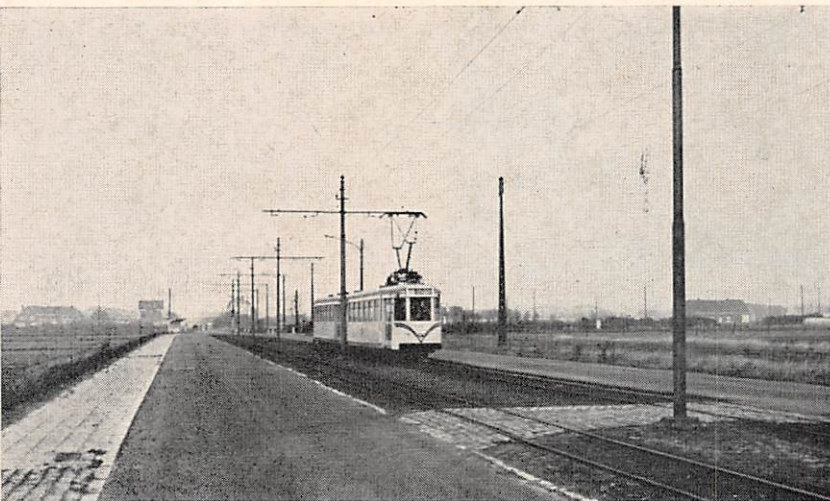


*Men onderscheidt duidelijk de twee armen van het onderste deel van de nieuwe pantograaf.*

(Foto W. Jones)



*Twee schema's van de nieuwe pantograaf.*



*De motorwagen nr 10.053 te Lombardzijde, uitgerust met de nieuwe pantograaf.*

(Foto W. Jones)

Ten einde zijn rendement te verbeteren, is de trolley, sinds de aanvang van de elektrische tractie, herhaaldelijk het voorwerp geweest van spuurwerk. Dit is begrijpelijk want de trolley dient voor het afnemen van de, voor de werking van tractiemotors, noodzakelijke elektrische stroom.

Deze stroom dient afgenomen te worden door een wrijvend contact op een luchtleiding. Het is duidelijk dat een systeem van stroomafneming door wrijving een niet te verwaarlozen verlies kan teweegbrengen. Daarom spant men zich voortdurend in deze verliezen zoveel mogelijk te beperken en werden er ook reeds verscheidene systemen beproefd en aangenomen.

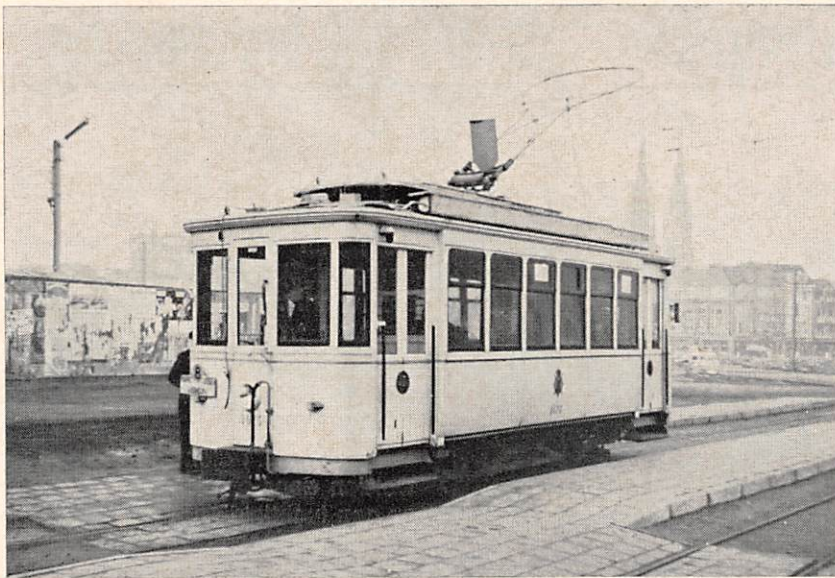
Wij kennen allemaal de gewone trolley (stroomafnemer met rolgeleiding) en de « pantograaf » met zijn talrijke varianten en apparatuur, die divers is en vaak vernuftig bedacht. Voorheen waren ook de dubbele trolley — twee naast of twee achter elkaar —, de zijwaartse trolley en de beugelrolley in gebruik.

De stroomafneming gebeurde steeds hetzij door middel van enkele of dubbele sleepstukken, op de pantograaf en de « beugel » bevestigd, hetzij door middel van rolgeleiding, gedragen door de trolleystaak.

Heden ten dage leggen de onderzoekers zich toe op het vinden van meer doeltreffende en economische systemen, waarbij rekening gehouden wordt met de huidige exploitatievoorwaarden. De nieuwe technieken en materialen, die de laatste decennia tot stand kwamen, maken het mogelijk dat nog vooruitgang kan geboekt worden ter zake.

De proefnemingen van de N.M. V.B. met een nieuw type pantograaf op enkele motorwagens van onze kustlijnen moeten in dit kader gezien worden.

Aan de kust worden de trolleys, meer nog dan elders, aan hinderlijke invloeden onderworpen. Inderdaad, het zeezout, dat het milieu doordrenkt, heeft een invretende



*In 1925 waren de motorwagens van de kust uitgerust met een beugel met windvanger van het hiernaast staande type; de druk van de lucht op die windvanger tijdens de rit zorgde voor een beter contact van de beugel met de stroomdraad.*

(Foto P. Debacker)

werking op de luchtleiding en de wind- en stormkracht, die het zand opzwepen, kunnen zo hevig zijn dat de goede aansluiting van de trolley op de contactdraad regelmatig in het gedrang komt. Daarbij bedekt het zand de spoorbedding en de rails zodanig dat de elektrische stroomdoorgang bemoeilijkt wordt, met het gevolg dat er vonken slaan zowel tegen de rails als tegen de contactsleper. Anderzijds vereisen de op zekere trajecten verwezenlijkte betrekkelijk hoge snelheden een goede stroomafneming.

Op het eerste gezicht lijkt de « proefpantograaf » wonderwel op de oude types. En nochtans is zijn vorm helemaal nieuw. Het onderste deel is samengesteld uit twee stevige armen, terwijl het bovendeel

uit twee trapeziumvormige ramen bestaat.

Bovenop staan twee contactslepers, in stabiele toestand gehouden door een torsiestang. Aangepaste veren oefenen in alle hoogtestanden van het toestel gelijke druk uit op de contactdraad; de geleidingen zijn volledig afgedicht, wat het smeren bijna overbodig maakt. Hetzelfde geldt voor de veren van de twee enkelvoudige armen.

Dank zij deze innovaties kan het nieuwe type pantograaf neergelaten worden tot op een minimumhoogte, hetzij 24 cm boven zijn steunvlak op het dak. Hij is dus bijzonder geschikt voor gebruik in tunnels.

Zijn lichtere constructie dan die van de gewone pantograaf gaat de inertie tegen en laat een meer soepele werking toe.

Er is ook minder onderhoud vereist, want alle geleidingen zijn uitgerust met naaldlagers in plaats van koperen bussen, waarmee de oude pantografen voorzien waren.

Men dient te noteren dat het nieuwe type van pantograaf ook gebruikt wordt op de P.C.C.-rijtuigen, die de dienst verzekeren op de lijnen van de « Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Gent ».

Om te besluiten, vermelden we nog dat de N.M.V.B. binnenkort de proefnemingen met de « eenarmige » pantograaf zal hernemen. Van deze pantograaf werd reeds melding gemaakt in het nr 132 van « Onze Buurtspoorwegen ». De proefnemingen werden voorlopig gestaakt ingevolge omstandigheden, onafhankelijk van de wil van onze diensten.



*In het begin van deze eeuw waren bepaalde buurtspoorweglijnen voorzien van een bezijden de spoorbaan aangebrachte luchtleiding. De trolley moest dus zijdelings de stroom afnemen, zoals hiernaast op de foto te Lodelinsart.*

(Verzameling P. Debacker)

# UITREIKING VAN ERETEKENS IN DE GROEP BRABANT

Op zaterdag 4 mei 1974 had de plechtige uitreiking plaats van de onderscheidingen in de nationale orden en van de eretekens voor 35 of 25 jaren dienst, aan agenten van de Groep Brabant en de Werkhuizen T/AT, in aanwezigheid van de afgevaardigden van de directie T/AT en van de vakbonden, alsmede van Mevrouw Brocké, maatschappelijke assistente.

In zijn toespraak verheugde de heer Peerts, Groepschef, er zich over ieder jaar een dergelijke ceremonie te kunnen voorzitten, omdat deze hem in staat stelt de verdienstelijke agenten van de maatschappij te belonen.

De Groepschef herinnerde vervolgens aan de rol van de N.M.V.B. en schetste in het kort de werktoestanden van weleer toen de thans onderscheidende agenten in dienst traden.

De sindsdien ingevoerde sociale verbeteringen hebben grondige wijzigingen gebracht aan de werkvoorwaarden en de aangekondigde 40 uren-week is wederom een winstpunt op de weg van de sociale vooruitgang.

De Groepschef wees er dan verder nog op dat deze verbeteringen zwaar doorwegen op de exploitatiekosten maar dat de Maatschappij rekent op de werkkraft en de toewijding van haar personeel om haar opdracht te kunnen voortzetten.

Tenslotte feliciteerde hij namens de Raad van Beheer en van de Heer Directeur-generaal de talrijke jubilarissen en ging hij over tot de uitreiking van de eretekens.

Na het officiële gedeelte van de viering, zorgde een goed orkest voor de vrolijke noot, bijgestaan door een confrencier die in de beide landstalen de genodigden herhaaldelijk aan het lachen bracht met allerlei opgewekte liedjes en kwinkslagen.

## Nationale Orden

### KROONORDE

#### Ridder

Desamblanx E., moniteur.  
Blockx J., bewegingschef 1e kl.

#### Gouden Palmen

Op De Beeck G., klerk.  
Gilliams P., klerk.

#### Zilveren Palmen

Barbe M., gesch. werkmán.  
Denis J., brigadier.  
De Beer J., gesch. werkmán 1e kl.  
Stockmans R., gesch. werkmán.  
Nackaerts G., keurwerkmán.  
Vanderstichelen M., keurwerkmán.

#### Gouden Medaille

Boon F., AB-best.-ontv.  
Cuyt Ph., AB-best.-ontv.  
Wuyckens G., AB-best.-ontv.  
De Cuyper J., ontvanger.  
Stallaert L., ontvanger.  
Sevenants J., AB-best.-ontv.  
Socquet Ch., AB-best.-ontv.  
Tondeur M., ontvanger.  
De Wit J., AB-best.-ontv.  
De Wolf H., AB-best.-ontv.  
Gellaerts K., AB-best.-ontv.  
Petre F., AB-best.-ontv.  
Stiers A., AB-best.-ontv.  
Vangoidsenhoven J., AB-best.-ontv.  
Verheyden R., AB-best.-ontv.

## Burgerlijke Eretkens

### 35 JAREN DIENST

#### Burgerlijk Kruis 1ste klasse

Hausman R., technisch inspecteur.  
Macharis E., bewegingschef 1e kl.  
Sommereyns R., dienstchef 2e kl.  
Olbrechts I., dienstchef.

#### Burgerlijk Kruis 2de klasse

Sermeus A., eerste controleur.  
Guldix G., bewegingschef 2e kl.

### Burgerlijke Medaille 1ste klasse

Afslag L., el. geleider.  
Bral M., el. geleider.  
Gille J., maneuver.  
Nijs W., AB-best.-ontv.  
Peeters F., AB-best.-ontv.  
Podoor A., AB-best.-ontv.  
Robijns L., AB-best.-ontv.  
Van Goidsenhoven J., AB-best.-ontv.  
Verstraeten K., AB-best.-ontv.  
Willems J., AB-best.-ontv.  
Grijseels S., ontvanger.  
Meulenijzer A., baanwerker.  
Keyaerts J., gesch. werkmán.  
Van Opdenbosch H., ges. w. 1e kl.  
Haine H., AB-best.-ontv.  
Paron L., AB-best.-ontv.  
Viseur O., AB-best.-ontv.  
Baert M., el. geleider-ontvanger.  
Delatte E., halfgesch werkmán.  
Gat V., ontvanger.  
Piron G., ontvanger.  
Appelmans J., ontvanger.  
De Roock J., AB-best.-ontv.  
Lissh H., AB-best.-ontv.  
Schellemans P., ontvanger.  
Schelfhout R., ontvanger.  
Pauwels M., ontvanger.  
De Pelsmaeker R., ontvanger.

### 25 JAREN DIENST

#### Burgerlijke Medaille 2de klasse

Allebosch J., Bettens G., Caes F.,  
Caudron L., De Haen R., De Moyter  
A., Desaever A., D'Handschoetter G.,  
Jacquemijn R., Leemans P., Raes F.,  
Tiels R., Van Den Branden K., Van  
Der Slach F., Van Vlaenderen G.,  
Verbeken R., Tiels R., Prairie M.,  
Heukem M., Delaruelle E., Ameys R.,  
Bellemans L., De Brabanter A., De  
Doncker J., De Grève L., Gauchez A.,  
Lievens V., Pannus J., Parewijck C.,  
Stuyvers A., Van Aken R., Van Brussel  
A., Van Den Hoeck W., Van Den Nest  
R., Van Humbeek H., Van Mullem P.,  
Van Ransbeeck M., Wante J.



De b. Peerts, groepschef, decoreert de b. G. D'Handschoetter, AB-bestuurder van de stelplaats Ukkel.



De b. S. Van Brussel, keurwerkmán van de werkplaats te Kuregem, wordt door de b. Peerts, groepschef, gedecoreerd.

# NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

## Geboorten

### HOOFDBESTUUR

Sigrid bij De Gieter M.  
(Sint-Martens-Lennik)  
Kris bij Jaspers M. (Sterrebeek)  
Doreen bij Claes J.-P.  
(Sint-Kwintens-Lennik)  
Sylvie bij Van Soye R. (Oudenburg)

### OOST-VLAANDEREN

Nancy bij Van Dycke N. (Zomergem)  
Bart bij Aelterman A. (Gent)  
Giovanni bij Van Tittelboom A.  
(Borsbeke)  
Dirk bij Martens G. (Steendorp)  
Kris bij Naessens J. (Merelbeke)  
Gwen bij Deprins G. (Gent)  
Anneken bij Saeyns A. (Hamme)

### HENEGOUWEN

Thiery bij Dehon J.-P. (Hornu)  
Fabrice bij Godart J.-M. (Eugies)  
Mallorie bij Toubeau G. (Anderlues)

### NAMEN - LUXEMBURG

Marjorie bij Camus M. (Florenville)  
Orélie bij Micha D. (Bouillon)  
Katty bij Micha R. (Rochehaut)  
Laurence bij Restiau G. (Namen)  
Franck bij Verbeeck Y. (Gembloux)  
Sandrine bij Raths Ph. (Aarlen)

### LUIK

Michael bij Dabée P. (Amay)  
André bij Loos H. (Bitsingen)  
Stéphanie bij Mathieu J.-Cl. (Battice)

### BRABANT

Laurent bij De Blende L.  
(Strombeek-Bever)  
Isabelle bij Van Vaerenberg A.  
(Sint-Kwintens-Lennik)  
Kristien bij Van Steenberghe F.  
(Kessel-Lo)

### LIMBURG

Andy bij Peeters Cl. (Koersel)  
Nancy bij Vandevenne L. (Meldert)  
Johan bij Brouwers L. (Maaseik)  
Lisbet bij Noben G. (Kermt)  
Koen bij Vanherck O. (Budingen)

### WEST-VLAANDEREN

Claude bij De Grisse R. (Koksijde)

## Huwelijken

### HOOFDBESTUUR

Badoux Chr. met Mej. Lefebvre A.

### OOST-VLAANDEREN

Bonny J. met Mej. Lemmens A.  
Bodere D. met Mej. Spiegeleire K.  
Dhondt G. met Mej. Clauws R.  
Bracke Y. met Mej. Raman R.

### HENEGOUWEN

Mej. Delaive M.-R. met Sansen J.  
De Guyst M. met Mej. Renuart M.  
Manesse R. met Mej. Van Segbroeck B.  
Van Dystadt B. met Mej. Rant E.  
Bouchez Fr. met Mej. Liénard J.

## NAMEN - LUXEMBURG

Billiaux V. met Mej. Dechmann J.

### BRABANT

Humblot F. met Mej. Coedhuys A.  
Van Der Auwera A. met Mej. De Vroe M.

### LIMBURG

Spiritus J. met Mej. Geysenbergh Chr.

### WEST-VLAANDEREN

Pleysier G. met Mej. Blancke I.  
Thijs G. met Mej. Aspeslagh A.-M.  
Allewyn V. met Mej. Swyngedaauw S.  
Pede J. met Mej. Vanhille G.

## Gepensioneerde agenten in de groepen

Maanden mei en juni 1974

Dienst-  
jaren

### ANTWERPEN

Neefs I., gesch. werkm. 1e kl. 34  
Roelen J., gesch. werkm. 1e kl. 44  
Cools G., ontvanger 37  
Hofkens L., AB-best.-ontv. 30

### OOST-VLAANDEREN

Denayel G., keurwerkman 33  
Guillemaere O., ploegbaas 45  
Jacobs E., AB-best.-ontv. 29  
Van Gils M., AB-bestuurder 48  
Dehoorne S., dienstchef 2e kl. 44  
Thienpont R., AB-best.-ontv. 44

### HENEGOUWEN

Bouquieaux G., ontvanger 12  
Musin L., brigadier 41  
Vandoorne J., gesch. werkm. 1e kl. 43

### NAMEN - LUXEMBURG

Pilard J., stationschef 1e kl. 38  
Evrard E., ontvanger 34

### LUIK

Thomanne J., AB-bestuurder 32  
Poitier Ph., brigadier 35  
Simonon M., gesch. werkm. 47

### BRABANT

Anthonis L., ontvanger 49  
Fontinois A., ontvanger 29  
Govaert M., gesch. werkm. 1e kl. 26  
Louckx F., el. geleider 44  
Marchal E., gesch. werkm. 32  
Van Assche J., ontvanger 40  
Van Lierde A., ontvanger 41

### LIMBURG

Hermans J., gesch. werkm. 1e kl. 34  
Werelds P., controleur 47

### WEST-VLAANDEREN

De Praitere F., klerk 2e kl. 46  
Vanderlinden P., keurwerkman 45  
Steen M., keurwerkman 49

## Sterfgevallen

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

### AGENTEN IN DIENST

Leeftijd

#### ANTWERPEN

Horemans F., AB-best.-ontv. 60

#### HENEGOUWEN

Sedeyn G., keurwerkman 47  
Delgambe S., el. geleider 48

#### NAMEN - LUXEMBURG

Guidosse A., AB-best.-ontv. 54

#### LUIK

Crisner J., AB-bestuurder 37

### BEGUNSTIGDEN

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

#### HOOFDBESTUUR

De Jonghe L., e.a. opsteller 87  
Bruynbroeck J., gesch. werkm. 79

#### ANTWERPEN

Verhaegen T., gesch. werkm. 81  
Wouters P., el. geleider 72  
Jaspers L., el. geleider 78  
Van Looy E., el. geleider 74

#### OOST-VLAANDEREN

Van de Waeter E., machinist 84  
Thienpont A., el. geleider 82  
Bryssinck R., AB-best.-ontv. 48

#### HENEGOUWEN

Bavier F., AB-best. 70  
Gilbart, meesterbast 74  
Mad. Godisiaboïs S., e.a. klerk 73  
Humberland W., AB-bestuurder 42  
Colette A., el. geleider 79  
Devos A., gesch. werkm. 1e kl. 71  
Hendrick R., gesch. werkm. 1e kl. 78  
Lerminiaux G., ontvanger 66

#### NAMEN - LUXEMBURG

Nollomont J., gesch. werkm. 1e kl. 63  
Bertulot A., gesch. werkm. 70  
Laffut A., AB-best.-ontv. 70

#### LUIK

Kindermans L., gesch. werkm. 72  
Stassiné J., ontvanger 85  
Van Oostveldt E., baanwerker 75  
Dupont W., el. geleider 71

#### BRABANT

Franckx J.B., gesch. werkm. 60  
Meert F., ontvanger 93  
Olbrechts H., el. geleider 67  
Hermardin H., ontvanger 83  
Mees F., keurwerkman 64  
Cacquereaux F., ontvanger 63  
Meert J., el. geleider 73  
Cassauwers H., el. geleider 81  
Vermaelen A., controleur 79  
Vandevelde L., brigadier 67

#### LIMBURG

Leenders P., keurwerkman 65

#### WEST-VLAANDEREN

Vandewinckel C., el. geleider 82  
Biltris R., brigadier 84

## Hoofdbestuur

### De h. A. WILMOTTE ging met pensioen.

Op 1 augustus 11. brak voor de h. Wilmotte de pensioengerechtigde leeftijd aan. Nadat hij op 1 december 1932 bij de Nationale Maatschappij in dienst trad, kwam hij terecht op de provinciale dienst van Vlaanderen en van Henegouwen bij de directie « Constructie en Controle » die zich op dat ogenblik bezig hield met de vaste installaties en de gebouwen.

Begin 1934 werd hij overgeheveld naar het tekenbureau van de directie « Tractie en Materieel » van het Hoofdbestuur. Hij werd er op 1-1-1945 tot onderbureauchef en op 1-1-1953 tot bureauchef bevorderd. Gedurende heel zijn loopbaan wijdde hij zich aan de luchtleidingen, de signalisatie van de spoorlijnen en de ondergrondse leidingen.



Tijdens de laatste wereldoorlog hielp hij bij de ravitaillering van het personeel van het Hoofdbestuur in eetwaren en brandstoffen en op bepaalde ogenblikken moest hij werkelijk handig te werk gaan om zijn taak naar behoren te kunnen vervullen.

Hij was mede-stichter en actief lid van de ontspanningskring van het personeel van het Hoofdbestuur « Onder Ons ». Hier hield hij zich bezig met de sectie « toerisme ». De oudere collega's herinneren zich de reizen en uitstappen, die hij met evenveel bevoegdheid als dynamisme organiseerde.

De h. Wilmotte zal er ongetwijfeld in slagen zijn leven als gepensioneerde te vullen met bezigheden en verstrooiingen die hem een lange en gelukkige oppensioenstelling zullen verzekeren, hetgeen wij hem van harte toewensen.

Voor de dienst S/Dact. werden de typistes Mej<sup>n</sup> Maes M. en Geysmans V. aangeworven. Hartelijk welkom.

## Oost - Vlaanderen

### De h. S. DEHOORNE, dienstchef 2de kl., met pensioen.

De h. S. Dehoorne, die op 1-6-1974 met pensioen ging, begon op 21-jarige ouderdom zijn loopbaan bij de N.M.V.B. als ontvanger op de tramlijnen van het Gentse.

In 1942 werd hij tot hoofdontvanger bevorderd en op 1-1-1943 reeds werd hij stationschef 2de kl. Zijn promotie tot stelplaatsoverste 1ste kl. volgde op 1-1-1955 en twee jaar later werd hij tot dienstchef 2de kl. benoemd.



Hij heeft de ganse evolutie van stoom tot autobus meegemaakt in de stelplaatsen van Gent Heirnis, Destelbergen, Oordegem, Tielt en Zwevezele. Na een korte terugkeer te Destelbergen, belandde hij uiteindelijk te Hamme.

Tijdens een afscheidsfeest in de Groepsdirectie belichtte de h. Vervaeke, groepschef, in aanwezigheid van talrijke personeelsleden, de loopbaan en verdiensten van de h. Dehoorne. De h. Dehoorne, die mooie geschenken in ontvangst mocht nemen, dankte ontroerd, ook voor de steun die hij tijdens de uitoefening van zijn taak mocht ondervinden, en drukte de wens uit dat alle aanwezigen elkaars oppensioenstelling zouden mogen vieren.

Op zijn beurt wenst « Onze Buurtspoorwegen » van harte de h. Dehoorne een gemeend « en nog vele jaren » toe.

## Henegouwen

Op het Secretariaat te Bergen deed Mej. Marlier G. op 1-6-1974 als typiste haar intrede.

## Luik

Op 1-6-1974 kwam op het Secretariaat Mej. Deprez A.-M., typiste, de rangen versterken.

## West - Vlaanderen

### NEGENENVEERTIG JAREN DIENST Oppensioenstelling van de h. M. STEEN, keurwerkman.

Op 10-5-1974 werd de h. M. Steen 65 jaar. Hij ging alsdan naar het einde van een loopbaan die 49 jaar duurde, iets wat weinigen hem zullen nadoen.

Hij trad inderdaad in dienst op 10 februari 1925 als geschoold werkmans (draaier) in de stelplaats te Diksmuide, de stad waar hij nog steeds woont.

In 1940 werd hij overgeplaatst naar de stelplaats te Destelbergen en werd er tot geschoold werkmans 1e kl. bevorderd. Daarna ging hij over naar Oostende. Daar volgde op 1-1-1963 zijn bevordering tot keurwerkman (mecanicien).



De h. Steen kreeg vele eervolle onderscheidingen en werd in 1955 laureaat van de arbeid. Hij is een flinke werkkraft en een toegewijd agent, leefde in goede verstandhouding met zijn vakgenoten en gaf grote voldoening aan zijn chefs.

De h. Steen is steeds een verwoed muzikliefhebber geweest en is thans nog spelend lid van de harmonie te Diksmuide.

« Onze Buurtspoorwegen » feliciteert de h. Steen voor zijn lange loopbaan en wenst hem en zijn echtgenote nog vele gelukkige jaren.

## ONZE BUURTSPORWEGEN

Tweemaandelijks tijdschrift voor het personeel van de N.M.V.B.

Redactie : Wetenschapsstraat 14,  
1040 Brussel

Telefoon : 511.59.90 — Toestel : 335 —  
P.R. 000-0003227-26

Verantwoordelijke uitgever :

L. Vanderfaillie  
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

## MOOIE LOOPBANEN



**L. Musin**

Trad in dienst op 20-9-1933 en werd als brigadier te Eugies gepensioneerd.



**F. Louckx**

In dienst getreden op 6-9-1930, werd hij te Brussel als el. geleider gepensioneerd.



**J. Roelen**

Trad in dienst op 1-8-1930 en werd als gesch. werkm 1ste kl. te Merksem gepensioneerd.



**A. Van Lierde**

In dienst sinds 6-8-1933, werd hij als ontvanger te Dilbeek gepensioneerd.



**G. Cools**

Trad in dienst op 7-7-1937 en werd als ontvanger te Merksem gepensioneerd.



**P. Werelds**

In dienst sinds 1-3-1927, werd hij als controleur te Tongeren gepensioneerd.



**J. Pillard**

In dienst getreden op 1-7-1928, werd hij als stationschef 1ste kl. te Andenne gepensioneerd.



**J. Brichau**

Trad in dienst op 3-5-1933 en werd als ontvanger van de stelplaats Het Rad gepensioneerd.



**L. Anthonis**

In dienst sinds 1-7-1925, werd hij als ontvanger te Haacht gepensioneerd.



**P. Sitou**

Trad in dienst op 1-11-1928 en werd als ontvanger van de stelplaats Het Rad gepensioneerd.



**P. Vanderlinden**

In dienst getreden op 31-5-1929, werd hij als keurwerkman te Knokke gepensioneerd.



**M. Van Gils**

Trad in dienst op 5-8-1926 en werd als AB-bestuurder te Destelbergen gepensioneerd.

## EERLIJK DUURT HET LANGST

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

### ANTWERPEN

Stelplaats Broechem : Fockaert J. (860 F).  
Stelplaats Turnhout : Kerremans L. (1.050 F), Somers K. (3.900 F), Keersmakers L. (2.000 F).  
Stelplaats Tjalkstraat : Leers F. (6.050 F).  
Stelplaats Hoogstraten : Vervoort L. (500 F), Brosens J. (1.080 F).

### OOST-VLAANDEREN

Stelplaats Hofstade : Droesbeke M. (740 F).  
Stelplaats Destelbergen : Vanderbeken A. (1.814 F), Corveleyn G. (1.100 F).

### HENEGOUWEN

Stelplaats Doornik : Hespel Ch. (schrijfmachine), Quievreux R. (schrijfmachine), Peeters (uurwerk).  
Stelplaats Anderlues : Leyman R. (gouden ring + parel), Vallez D. (brieventas + 500 F), Durant J.P. (handtas + 6.260 F), Godart J. (geldbeugel + 1.460 F).  
Stelplaats Charleroi : Van Hout J. (uurwerk), Ceulemans W. (520 F), Poty E. (7.414 F), Dumont A. (610 F), Vandeputte A. (1.213 F), Michel G. (1.000 F), Hocquet M. (uurwerk).  
Stelplaats Eugies : Decamps E. (brieventas + documenten + 500 F).

### NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen : Bossiroy G. (1.253 F), Greenslade (3.635 F), Quevrin H. (1.970 F),

Arnoult D. (1.748 F), Ravignat G. (1.800 F), Ducroux J. (1.000 F), Matheze J. (675 F), Degheilt M. (uurwerk + 500 F), Greuze D. (523 F), Jacquemin P. (509 F), Schepmans G. (1.470 F), Wanson R. (506 F).  
Stelplaats Lesve : Lambert J. (1.080 F), Minet D. (damesuurwerk).  
Stelplaats Morville : Alexandre J. (515 F).  
Stelplaats Florennes : Sandri H. (2.805 F).  
Stelplaats Wellin : Soroge D. (696 F).  
Stelplaats Méhaigne : Guyot V. (3.965 F).

### LUIK

Stelplaats Eupen : Vossen (60 DM.), Bong L. (955 F), Heins L. (888 F), Leclerc H. (2.700 F + 20 DM.).  
Stelplaats Luik St.-Gilles : Peeters C. (3.071 F).  
Stelplaats Rocourt : Ory J. (8.650 F).

### BRABANT

Stelplaats Asse : De Vriendt (brieventas + 890 F), Steven J. (geldbeugel + documenten + 12.230 F).  
Stelplaats Het Rad : Sluys (geldbeugel + 654 F).  
Stelplaats Leerbeek : Christiaens (brieventas + 800 F + 40 gulden).  
Stelplaats Ukkel : Luypaert (brieventas + documenten + 500 F).

### LIMBURG

Stelplaats Hasselt : Ooms J. (636 F), Huybrechts R. (1.070 F), Greunlinx J. (1.135 F).  
Stelplaats Koersel : Ooms J. (5.691 F), Vanpauwen J.P. (1.070 F).

Stelplaats Tessenderlo : Helsen L. (zilveren armband).

Stelplaats Maaseik : Brouns A. (898 F), Coenen T. (765 F), Coenen T.M. (1.306 F), Saelmans J. (damesuurwerk).  
Stelplaats Lanaken : Crijns R. (fotooestel), Plessers L. (gouden armband).  
Stelplaats Genk : Paesen L. (damesuurwerk).  
Stelplaats St.-Truiden : Driesmans R. (handtas + transistorradio), Noelanders C. (12.660 F).  
Stelplaats Tongeren : Marguillier L. (5.820 F).

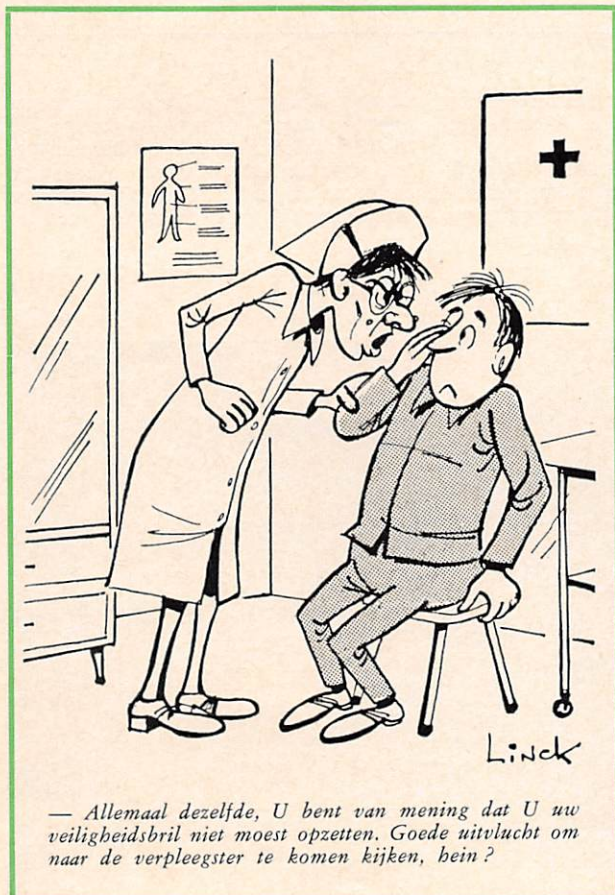
### WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek : Surmont J. (geldbeugel + 1.448 F), Surmont J. (geldbeugel + 448 F), Mouton F. (brieventas + 820 F), De Coninck M. (damesuurwerk), Ballegeer D. (handtas + 1.759 F), Coppejans H. (brieventas + 436 F), Desmedt J. (handtas + 500 F), Kinck M. (fotooestel), Maelstaf G. (geldtas + 594 F).  
Stelplaats Diksmuide : Ureel E. (brieventas + 340 F + documenten).  
Stelplaats Kortrijk : Dedrie V. (brieventas + 4.220 F), Nuyten R. (geldbeugel + 529 F), Peers A. (brieventas + 2.773 F), Vandeputte M. (brieventas + 500 F).  
Stelplaats Oostende : Pede J. (brieventas + 5.200 F).  
Stelplaats Knokke : Van Labeke F. (geldbeugel + 1.603 F).  
Stelplaats De Panne : Cloet W. (brieventas + 1.100 F).

## VEILIGHEIDSWEDSTRIJD TUSSEN GROEPEN

Stand der ploegen met meer dan 1.000 dagen zonder ongeval  
op 30 juni 1974

	dagen zonder ongeval
<b>LUIK 10</b> (Personeel Eupen - Warzée) ... ..	4.534
<b>BRABANT 21</b> (Werkplaats Kuregem) ... ..	4.231
<b>NAMEN-LUXEMBURG 4</b> (Werkplaats Andenne) ... ..	3.777
<b>BRABANT 17</b> (Beweging Haacht) ... ..	2.096
<b>ANTWERPEN 3</b> (Bew. Antwerpen-Hoogstraten-Mol-Turnhout (r.)	2.004
<b>LIMBURG 1</b> (Werkplaats Hasselt) ... ..	1.713
<b>BRABANT 10</b> (Beweging en onderhoud Ukkel - Overijse) ... ..	1.633
<b>NAMEN-LUXEMBURG 6</b> (Beweging Tussen Samber en Maas) ...	1.275
<b>WEST-VLAANDEREN 1</b> (Beweging Assebroek - Diksmuide - Koekelare - Veurne - Zwevezele) ... ..	1.150
<b>LUIK 4</b> (Beweging Omal - Verlaine - Wanze) ... ..	1.079



# HET PRAATJE VAN CHEF TRAMBUS

**BESTUURDER :** Goedemorgen, chef. U ziet er enigszins vermoeid uit. Hebt u ook gisterenavond de televisieuitzending gevolgd over de ondernemingen in de samenleving.

**TRAMBUS :** Ik heb wel weinig tijd om voor de beeldbuis te gaan zitten. Maar ik ken de reeks studies die aan de « Onderneming van vandaag » gewijd werd.

Ziet u, beste bestuurder, het idee van de onderneming is van zeer groot belang. Een wereld zonder activiteit, zonder actie, is een levenloze wereld. Een wereld met ondernemingen is een wereld die zich organiseert en zich perfectioneert. Deze geeft recht op hoop, op droombeelden en op de vooruitgang, sociale en andere.

**B. :** U zegt dat goed, chef. In de uitzending van gisterenavond werd vooral gewezen op de onderneming als ontmoetingsplaats.

Het is waar: daar worden vriendschapsbanden gesmeed, daar vormen zich groepen en ploegen! En deze kleine gemeenschap oefent eveneens invloeden uit naar buiten, dat is zeker.

**T. :** Iedere gemeenschap oefent invloeden uit naar buiten. In dit verband wil ik u wijzen op de gedragingen en het voorkomen van het personeel, dat met het publiek in aanraking komt. Hoffelijkheid en hulpvaardigheid vanwege ons personeel, zijn de grote hoedanigheden die het eerst door de reizigers opgemerkt worden. Deze hoedanigheden zijn niet alleen een noodzaak van het dagelijks leven; zij zijn eveneens een gebod voor de produktiviteit.

Zonder produktiviteit is het leven van een onderneming niet mogelijk. Het heeft dus allemaal veel te zien met onze boterham ...

**B. :** Toen ik verleden jaar met vakantie was in Zwitserland heb ik kunnen vaststellen hoe gediensstig de bestuurders van de postautobussen daar zijn. Zij stappen zelfs uit om mensen voort te helpen, de weg te wijzen en wat weet ik meer.

**T. :** Dat is inderdaad een flink voorbeeld, al mogen wij niet uit het oog verliezen dat in Zwitserland een en ander met toerisme te maken heeft. Hoffelijkheid is geboden, akkoord, maar zover kunnen wij het niet drijven, want hier leggen de bussen kortere afstanden af en dient men de dienstregeling stipt te respecteren.

**B. :** Er is ongetwijfeld een onderscheid.

**T. :** In dezelfde gedachtengang wil ik u toch nog wel wijzen op het voorkomen van ons rijdend personeel. In het politiereglement wordt daarover uitgeweid en de wetgever schenkt er aandacht aan.

In het politiereglement staat o.m. : « De bestuurders en ontvangers moeten zich beleefd en inschikkelijk tonen tegenover het publiek. Zij moeten behoorlijk gekleed zijn en een uniform dragen ».

**B. :** Ik denk toch, chef, dat dit politiereglement vooral de bescherming van het publiek beoogde.

**T. :** In de eerste plaats was dit waarschijnlijk wel de bedoeling. Toch heeft de wetgever het ook over « beleefd- en inschikkelijkheid tegenover het publiek » en « behoorlijk gekleed zijn ». U zal moeten toegeven dat een goed geschoren en gekapte figuur, in een kraaknet uniform gestoken, een aangename indruk wekt bij het publiek. Ongetwijfeld zullen in dit geval uw eigen prestige en dat van onze maatschappij erbij winnen. Wij zijn niet alleen een openbare denst, maar wij « verkopen » ook transport. En prestige kan de verkoop doen stijgen...

**B. :** U trekt altijd aan het langste eind, chef, of, vermits we het toch over uniformen hebben... « kapitein » !

## Het wielerkampioenschap van Vlaanderen te Assebroek

Op 26 mei 1974 vond dit kampioenschap plaats met 18 deelnemers, voor de categorie onder de 35 jaar, en 15 deelnemers, voor de categorie boven de 35 jaar.

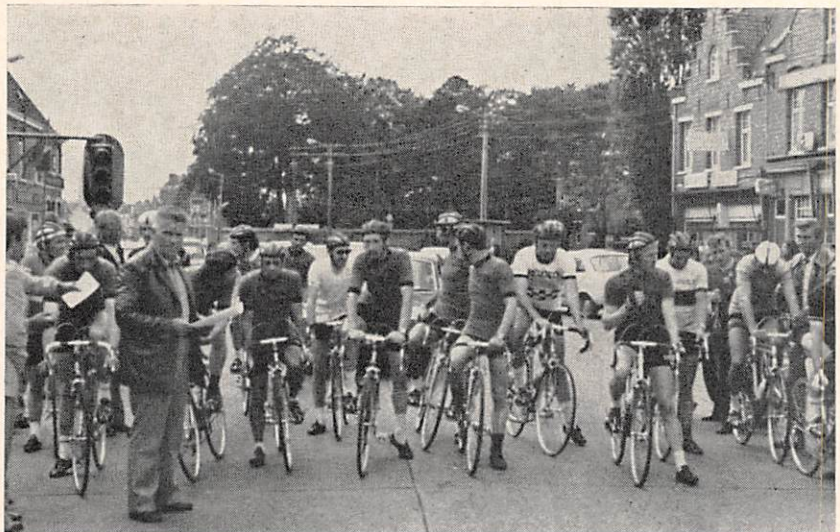
In de eerste reeks werd de wedstrijd beheerst door R. Rosseel (Oostende), die reeds van bij de start voorop sprong nam, later bijgebeend werd, maar toch nog genoeg reserves overhield om in de spurt voor de eindzege volgende deelnemers te kloppen: Farazijn G., Van de Woestijne J., Balcaen J., Boone L., Roels H., Pilaert M., Ramman R., Bilaey I., Stalpaert J. en Derons E.

In de tweede reeks werd er onmiddellijk een zeer hoog tempo op nagehouden, zodat bij de eerste doortocht nog slechts 8 renners voorop lagen. In deze wedstrijd was het vooral Farazijn E. (Diksmuide) die toonde welke zijn bedoelingen waren. Met 4 lengten voorop sprong ging hij over de finish. Na hem volgden: Room R., Van Kerkhove E., Moerman D., Vandenberghe R., Van Osayen L., Torfs J., De Gaspari J., Vercruyse M. en Van Bogaert P.

De beker voor de oudste deelnemer viel te beurt aan Torfs J. (Merksem): 47 jaar.

Wij herinneren eraan dat op 8 september 1974 te Diksmuide het wielerkampioenschap van België zal verreden

worden. Volgende prijzen zullen uitgereikt worden: a) renners boven de 35 jaar: 5.000 F prijzen en kampioenstrui voor de overwinnaar; b) renners onder de 35 jaar: 10.000 F prijzen en kampioenstrui voor de overwinnaar.



De deelnemers van minder dan 35 jaar aan de start.

# 50% VERMINDERING VOOR DE «W.I.G.W.»

Het merendeel van onze lezers zal waarschijnlijk reeds vernomen hebben dat op de N.M.V.B.- en N.M.B.S.-netten voortaan een vermindering van 50 % op de prijzen van het openbaar vervoer toegekend wordt aan een nieuwe categorie reizigers, nl. de «W.I.G.W.».

«W.I.G.W.» staat voor : **weduwen, invaliden, gepensioneerden, wezen.**

## Eerste rechthebbenden

Niet al deze personen hebben recht op de vermindering van 50 % waarvan sprake.

Inderdaad, zij wordt uitsluitend toegestaan aan personen die de terugbetaling van de gewone geneeskundige verzorging bekomen tegen 100 % van de Z.I.V.-tarieven.

Degenen die aangaande dit punt twijfels hebben, raden wij aan zich tot hun ziekenfonds te wenden om te vragen of ze ja dan neen de 50 % - vermindering kunnen verkrijgen.

Alle rechthebbenden dienen zich trouwens eveneens in verbinding te stellen met hun ziekenfonds voor het bekomen van een kleefzegel of attest waardoor hun hoedanigheid als «W.I.G.W.» erkend wordt.

Op vertoon van de lidmaatschapskaart of het lidmaatschapsboekje van een ziekenfonds, voorzien van vermelde kleefzegel of attest, wordt op de

openbare diensten van de N.M.V.B. en de N.M.B.S. de vermindering toegekend. Later zal aan hoger gemelde rechthebbenden een «nationale verminderingskaart» afgeleverd worden.

## Andere rechthebbenden

Het statuut «W.I.G.W.» is eveneens voorzien ten voordele van hierna vermelde personen, voor zover zij dezelfde voorwaarden vervullen als die, vastgesteld voor de eerste rechthebbenden :

- de **minder-validen en niet-beschermde personen**, onderworpen aan de algemene regeling der Z.I.V. (ziekte- en invaliditeitsverzekering);
- de bij de **Dienst voor Overzeese Sociale Zekerheid (D.O.S.Z.) verzekerde personen;**
- de **onder Belgische vlag zeevarenden;**
- de **rechthebbenden van het Fonds der Sociale Werken van de N.M.B.S.** (ook aangeduid onder de afkorting : F.S.W.).

De minder-validen en niet-beschermde personen moeten zich tot hun ziekenfonds wenden, zoals hierboven reeds uitgelegd werd, met het oog op het bekomen van het document dat hun op de vermindering recht geeft.

De andere categorieën rechthebbenden dienen zich in verbinding te stellen met de instellingen waartoe zij behoren. Daar kunnen zij de geldigverklaring bekomen van hun lidmaatschapskaart of -boekje.

## Welk openbaar vervoer ?

De vermindering, waarvan sprake, wordt uitsluitend toegestaan op de spoorlijnen en de openbare autobusdiensten van de N.M.V.B. en de N.M.B.S.

Tot besluit willen we nog het volgende preciseren : de toepassing van de 50 % - vermindering mag er nooit aanleiding toe zijn dat de betaalde vervoerprijs lager ligt dan de minimumprijs, die iedere reiziger verschuldigd is, of hij al dan niet geniet van een vermindering.

## De 25ste « Prix Chatrian »

De «Prix Chatrian» werd een kwarteeuw geleden in Frankrijk in het leven geroepen om ieder jaar het beste boek op het gebied van spoorwegliteratuur te bekronen. Sinds zijn stichting heeft de N.M.V.B. hem (ook geldelijk) gesteund.

Onder de laureaten van deze prijs telt men talrijke Fransmannen, drie Zwitsers, twee Belgen, twee Canadezen en een Amerikaanse.

In 1974 werd de prijs aan de h. Maurice Maillat toegekend, voor zijn boek : «Vapeur... hommes et machines».

Het boek is een lofzang op de stoommachine en de mannen die haar bedienden op de spoorlijnen in het zuiden van Frankrijk.

De schrijver vertelt pittige gebeurtenissen en roept in verband met locomotieven herinneringen op, die alle «stoomvrienden» zullen verheugen.

Het boek, verlicht met talrijke tekeningen, foto's en verscheidene documenten, wordt tegen 50 FF verkocht (53 FF verzendingskosten inbegrepen; P.R. Editions NM2518-74 Paris. «La Vie du Rail», 11, rue de Milan, 75440 Paris Cedex 09).

## Vermindering van 50 % voor alle blinden

Sinds 1 april II. wordt aan alle blinden zonder onderscheid en **welke ook hun leeftijd en inkomsten zijn** een vermindering van 50 % toegekend op de normale prijzen, geldig op alle door de N.M.V.B. en N.M.B.S. geëxploiteerde spoorlijnen en autobusdiensten. Voorheen hadden uitsluitend de blinden, die «de opbrengst van hun werk nodig hebben om in hun levensonderhoud te voorzien», hierop recht. Thans kunnen alle personen, waarvan de blindheid voor minstens 90 % erkend is, de vereiste verminderingskaart bekomen.

Te dien einde moeten zij een formulier laten invullen, verkrijgbaar aan de loketten van de N.M.B.S.-stations of bij het «Rijksfonds voor sociale reclassering van de mindervaliden», Meiboomstraat 14, 1000 Brussel.

Herinneren wij eraan dat de blinden niet hoeven te betalen voor hun hond. Wanneer de blinde vergezeld is van een begeleider wordt voor beiden één vervoerbewijs tegen volle prijs afgeleverd, zelfs indien deze prijs gelijk is aan de minimumprijs bij het tarief voorzien.

Nuttigheidshalve delen wij nog mee dat aan de blinden gratis vervoer verleend wordt op de netten van de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer.

# De paden van de «Grote Routes» in de Kempen

De wereld evolueert steeds sneller. Nieuwe uitvindingen volgen elkaar in stijgend tempo op. Huis, school, werk en verkeer bieden steeds meer comfort. De technische ontwikkeling heeft bijna elke fysieke inspanning overbodig gemaakt en schept voor heel wat mensen een zee van vrije tijd. Wat ooit een droom leek, is werkelijkheid geworden. Een werkelijkheid met niet te onderschatten problemen evenwel. Beschavingsziekten noemt men dat.

Benevens het immense probleem van de milieuvervuiling, dat alleen met vereende krachten kan worden aangepakt, is er een aantal nevenverschijnselen van onze beschaving dat vooral op het individu betrekking heeft, zoals b.v. vetzucht, hartziekten en « vastgeroeste ledematen ». Deze kunnen zeker grotendeels voorkomen worden door het « zittend leven » aan te vullen met wandeling, sport en spel in open lucht.

Vanwaar die enigszins mysterieuze titel : « De paden van de "Grote Routes" », doorgaans aangeduid met de letters G.R. ? Deze vormen de afkorting van de Franse benaming « Grande Randonnée » — want het gaat om een Frans initiatief —, wat feitelijk wil zeggen « grote tocht ». In tegenstelling met de vele plaatselijke wandelwegen, die meestal bij hun uitgangspunt terugkeren, doorkruisen deze G.R.-paden een hele streek. Sommige hebben vaak een internationaal karakter — heel West-Europa beschikt al over een uitgebreid net van dergelijke wandelwegen — en zijn bestemd voor flinke wandelaars en fietsers.

In een spanne tijds van 25 jaar werden in Frankrijk ruim 10.000 km wandelpaden bewegwijzerd en beschreven in diverse gidsen. Ook in eigen land bereikt het net van deze « wit-rood » gemerkte paden reeds meer dan 900 km.

In ons land begon het allemaal in het jaar 1959, toen enkele enthousiaste wandelaars uit het Luikse de koppen bij elkaar staken. Zij hadden het plan opgevat om, in navolging van de Franse wandelaars, de G.R. 5 — een wandelpad dat de Middellandse Zee met de Noordzee zou

moeten verbinden — door te trekken op Belgisch grondgebied.

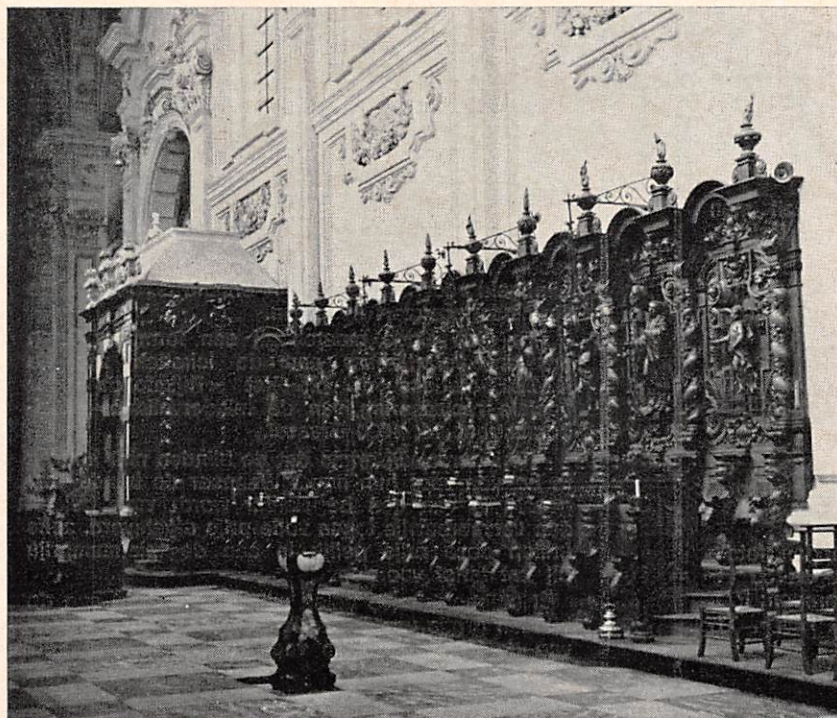
Meteen was de start gegeven voor het opnieuw tot stand brengen van een net van wandelpaden in Wallonië, dat bij de opkomst van het naoorlogse autotoerisme fel in verval was geraakt. Deze G.R. 5 zou de ruggesgraat worden, waarop talrijke G.R.-paden zouden aftakken door het Ardense massief.

Het doortrekken van de G.R. 5 in Vlaanderen bleef tot hiertoe slechts bij plannen. Het vlakke karakter van het landschap met zijn reeds ver doorgedreven verkaveling, maakte dat bepaalde delen als wandelpad minder geschikt zijn. Evenwel werd een oplossing voor een verbinding met de Noordzee gevonden. Het I.F.P. (internationaal fietspad) tussen Bergen-op-Zoom en Bokrijk werd als deel van de G.R. 5 aangenomen. Slechts één schakel van de G.R. 5, ongeveer 60 km tussen Bokrijk en Moelingen, in de Maasvallei, ontbreekt nog.

Het pad Bergen-op-Zoom - Bokrijk, meer dan 200 km lang, loopt over een aantal bezienswaardige plaatsjes. In het grensdorp Essen kan men in het gemeentehuis een heemkundig museum gaan zien. Na Brecht, met eveneens een heemkundig museum, kruist het pad het Kempens kanaal. Door de bossen van Westmalle, met het bedevaartoord « Drieboomkensberg » en de « Trappistenabdij », bereikt men Zoersel, met zijn gotische kerk.

Het land van Nete en Aa wordt doorkruist via de dorpen Pulderbos, met stenen windmolen en landelijk gemeentehuisje, en Pulle. Op het gehucht Viersel-Dijk vormt het kasteel Hovorst, met zijn watermolen en Heemmuseum, andermaal een bezienswaardigheid. Na het kruisen van het Albertkanaal en de autosnelweg Antwerpen - Aken passeert men, na het grondgebied Nijlen, het kasteel Kesselhof en even verder het schilderachtige dorpje Gestel, dat met zijn schandpaal en gotisch kerkje als verlaten ligt in een wijde bocht van de Grote Nete. Vlakbij ligt de waterburcht het « Hof van Rameyen » en de kapel van het bedevaartoord « Kruiskensberg ».

Op het grondgebied van Herenthout zoekt het pad zich een weg langs het kasteel van Herlaar met de oude watermolen op de Wimp. Te Noorderwijk wentelt de « Hogewegmolen » nog af en toe zijn wieken, terwijl men in één van



*Koorgestoelte in de kerk van de abdij te Averbode.*

(Foto C.G.T.)

*Een typisch gezicht op het Begijnhof te Diest.*

(Foto C.G.T.)



de dorpsherbergen van Olen wellicht de gelegenheid krijgt om de « echte » pot van Keizer Karel te bewonderen.

Een landschappelijk fraaie en rustige weg brengt u vervolgens via de « Abdij van Tongerlo » tot Westerlo, dat met zijn talrijke bezienswaardigheden niet ten onrechte de naam « parel der Kempen » kreeg toegewezen. Verder zuidoostwaarts staat de « Abdij van Averbode ». Op het rustige kerkhof, aan de omheiningmuur, verpozen we even bij het eenvoudige graf van de schrijver Ernest Claes, aan wiens geboortehuis, thans ingericht als museum, we enkele kilometers verder, te Zichem, een bezoek brengen.

Via het dorpje Molenstede bereikt het pad de rand van het Demerstadje Diest, dat met zijn schilderachtig « Begijnhof », zijn « Stedelijk museum », zijn oude kerken en gebouwen, een rustig bezoek verdient. Diest verlaat men door de Schaffense Poort, om via Zelem en Meldert in de richting Lummen te trekken.

Even vóór Lummen staat de merkwaardige kapel van « O.L.V. van de Beukenboom » uit 1640 met kluizenaarswoning. Na de autosnelweg Antwerpen - Aken nogmaals te hebben gekruist, wijst, vlakbij het dorp Stokrooie, het groene driehoekje een variante aan naar de oude cister-

ciënzerinnenabdij van Herkenrode (1182), waarvan de overblijfselen nog als hoeve dienst doen.

Het pad steekt het Albertkanaal over en kruist even later de grote weg Zonhoven - Hasselt. De resterende kilometers brengen u, via een heerlijke bosstreek en door het « Domein Bokrijk », tot bij de hoofdingang van het openluchtmuseum.

De G.R. 5 vertrekt dan verder opnieuw te Moelingen bij Wezet. Na de Luikse agglomeratie vervolgt het pad over de hoogten van Beaufays tot Spa, loopt door het « Hoge Veen », kruist de Amblèvevallei te Stavelot en dringt door in de provincie Luxemburg. Dan verlaat het pad ons land. Door het Groot-Hertogdom, over de Vogezen, de Jura en de Alpen kan nog verder gewandeld worden tot Nice !

Herinneren wij eraan dat vele van de op de G.R. 5 gelegen plaatsjes per buurtspoorwegbus kunnen bereikt worden. Te dien einde verwijzen wij naar onze Algemene Reisgids.

(Bronnen : « Vlaamse Jeugdherbergcentrale », Van Stralensstraat 40, 2000 Antwerpen; « Comité national belge des Sentiers de grande Randonnée », Boîte postale n° 10, 4000 Liège.)



*Bokrijk : het Openluchtmuseum.*

(Foto C.G.T.)

## Groep Brabant

# DE 2000 DAGEN ZONDER ONGEVAL VAN PLOEG Nr 17

Op 25-5-1974 was het eens te meer feest in de Groep Brabant. Het personeel van de gemengde ploeg Beweging - Werkhuizen der stelplaatsen Haacht - Diegem was verenigd in de druivenstreek, om aldaar deze gebeurtenis te vieren.

De heer D'haen, dienstchef voor veiligheid, verwelkomde de talrijke genodigden en de 44 aanwezige leden van ploeg nr 17, op een effectief van 52 man. Dergelijke belangstelling, vervolgde de spreker, wijst op de samenhang, die geleid heeft tot een prestatie van 2.000 dagen zonder ongeval. Dit feest mag geen terminus zijn, besloot hij, maar enkel een halte op de moeilijke en lange reisweg naar de veiligheid. Vervolgens kwam de heer Follon, adjunct-eerste-inspecteur, vertegenwoordiger van de Algemene Dienst voor Veiligheid, aan het woord en beklemtoonde dat de medewerking van iedereen noodzakelijk is om te slagen in de ongevallenbestrijding. Ieder mens heeft niet enkel de plicht maar ook het gebod om mede te werken aan de bestrijding van de ongevallen, dit is de bescherming van het hoogste sociale en persoonlijke goed : het menselijk leven. Spreker betoogde : « Veiligheid voor alles » is een oproep die zich richt tot allen, een plicht die niemand kan verwaarlozen zonder op een of andere wijze vroeg of laat te worden gestraft.

In de slottoespraak onderstreepte de heer Peerts, groepschef, dat voor de eerste maal een ploeg van de Beweging in Groep Brabant een dergelijk resultaat behaalt. Het is niet verwonderlijk dat het om de ploeg Haacht - Diegem gaat. Uit de statistieken van de verkeersongevallen blijkt dat Haacht en Diegem, proportioneel gezien, de beste uitslagen behalen. Deze prestatie krijgt nog meer betekenis indien ze in het licht gesteld wordt van enkele veelzeggende cijfers : elke bestuurder legt gemiddeld 29.000 km per jaar af, wat over 2.000 dagen een totaal maakt van 180.000 km of bijna de helft van de afstand aarde - maan.



*De genodigden tijdens de toespraak van de h. Peerts, groepschef.*

Ieder heeft het beste van zijn vermogen gegeven, ging de heer Peerts verder, en dient gelukkigwens te worden.

Na een smakelijk eetmaal werden door de heer Peerts, groepschef, geschenken overhandigd aan alle leden van de ploeg alsook aan de uitgenodigde toezichters en aan mevrouw en de heer Coppesmette, stelplaatschef, die steeds de nodige aansporingen aan zijn personeel gegeven heeft.

In de beste stemming kon dan aan ontspanning gedacht worden en dra was de dansvloer druk bezet. Het feest werd besloten in de vroege uren van de nieuwe dag.

## *De veiligheid op de weg van het werk*

### *Drie redenen om uw autogordel te dragen*

#### 1. Uw leven.

Een diepgaand onderzoek, in Zweden, van 28.000 verkeersongevallen wees uit :

- dat meer dan de helft van de verkeersdoden vielen bij botsingen **onder** de 60 km per uur;
- dat er reeds doden waren bij botsingen vanaf 20 km per uur, bij hen die **geen** gordel droegen;
- dat er **geen enkele** dode was bij botsingen onder de 95 km per uur, bij hen die **wel** een gordel droegen.

#### 2. Uw gelaat.

Bij een botsing met 40 km per uur tegen een muur, vliegen de inzittenden vooruit met een kracht van 3.000 kilo.

Een autogordel weerstaat aan die kracht (mensarmen niet, natuurlijk).

Zo voorkomt een autogordel dat men met het hoofd door de voorruit vliegt.

#### 3. Uw familie.

Als u uw autogordel niet draagt voor uzelf, doe het dan voor hen die van u houden en die u gaarne willen behouden : ongeschonden !

(Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid)