

BRUGGE X

G.P.P./4/339

ONZE BUURTSPOORWEGEN

Tweemaandlijks n° 241 maart - april '86



HET OMGAAN MET EEN MEDEMENS !... ... een moeilijke zaak ?

De meesten onder ons hebben dagelijks te maken met talrijke situaties waarin ze met een andere persoon dienen rekening te houden. Deze andere kan een collega zijn, een chef, een ondergeschikte, een reiziger, een buitenstaander, een gezinslid, een kameraad, enz...

Vele van die contacten verlopen probleemloos, maar sommige kunnen ons in een moeilijk parket brengen en een bron zijn van ergernis, irritatie, verlegenheid of onprettig voelen. Enkele voorbeelden :

- schoolkinderen «bestormen» onze bus ;
- het rookverbod op de bus wordt genegeerd niettegenstaande onze opmerkingen ;
- een reiziger is niet akkoord met de prijs van zijn biljet ;
- onze burens maken zodanig veel lawaai dat de kinderen niet kunnen inslapen ;
- we zijn al een tijdje aan 't aanschrijven in een warenhuis en opeens kruipt iemand voor.

Iedereen heeft al te maken gehad met dergelijke situaties. Misschien hebben we dan op een doeltreffende wijze gereageerd zodat er verder geen problemen waren. Doch het is mogelijk dat ons optreden de situatie verergerd heeft. Dit laatste dienen we te vermijden !

Maar we moeten weten hoe we best reageren in een dergelijke situatie, m.a.w., hoe we sociaal vaardig gedrag kunnen ontwikkelen.

Nemen we terug het voorbeeld van een reiziger die rookt op de bus.

Als eerste mogelijkheid kunnen we passief blijven en niet reageren. We houden eigenlijk geen rekening met onszelf, met onze rechten. We laten de andere zijn gang gaan.

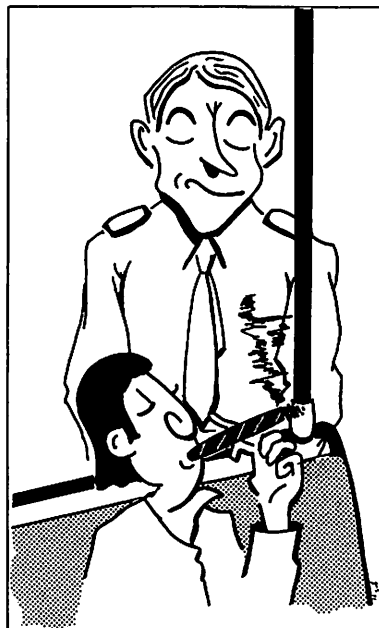
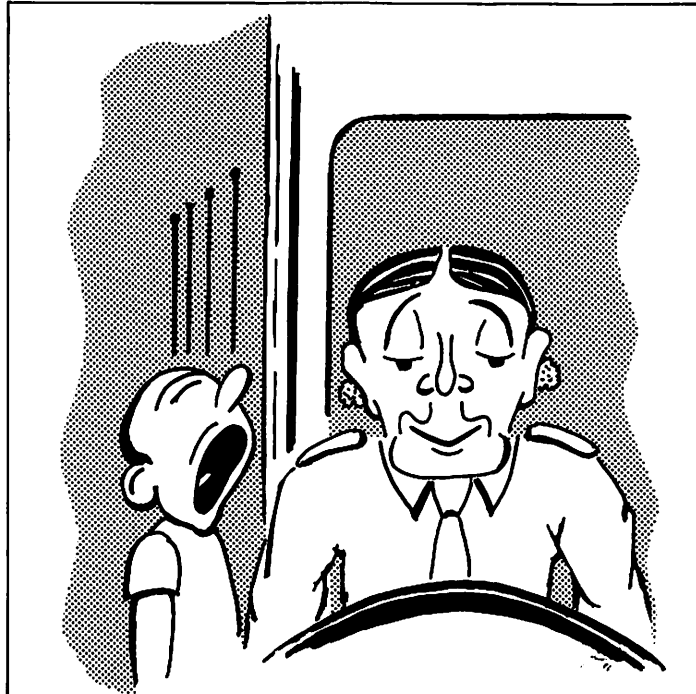
Deze wijze van optreden is ongezond. Vooreerst wordt de doelstelling (rookverbod) niet bereikt en tevens worden we inwendig agressief en vijandig tegenover

de reiziger («Wat denkt die wel». «Die moet aan mij geen inlichtingen meer vragen !» enz...).

De reiziger voelt dat er iets verkeerd gaat en zal misschien den-

helemaal geen rekening met de andere.

We bereiken hier onze doelstelling maar de reiziger voelt zich gekwetst en vernederd.



ken : «Zo een barse chauffeur ! 't Is teveel dat hij zijn mond opendoet !»

Een tweede alternatief bestaat erin om onze rokende reiziger met agressief gedrag te overbluffen. Deze keer houden we

Het is duidelijk dat ook deze manier van doen zeer gevaarlijk is. We riskeren dat onze reiziger ook agressief wordt en zo komen we in een spiraal terecht die van kwaad tot erger leidt.

De derde reactiemogelijkheid situeert zich tussen de beide vori-

ge in. Nu houden we zowel met de andere als met onszelf rekening. We uiten onze voorkeur, onze wensen op een kalme, overtuigende en van zelfvertrouwen getuigende wijze maar met respect voor de andere.

In ons voorbeeld van de reiziger die rookt, kan een dergelijke situatie luiden : «Excuseer, Mijnheer, wilt U a.u.b. het reglement respecteren, en wachten met roken tot U het rijtuig heeft verlaten. Zo berokkent U niemand last».

Bij een dergelijk optreden trachten we op een zo open mogelijke manier ons uit te drukken. We richten geen «persoonlijke aanvallen» tot de andere.

Blijven we passief ? Worden we vlug agressief ? Of slagen we erin onze positie te bevestigen zonder agressief te worden ?

Wellicht worden de drie mogelijkheden afgewisseld maar meestal zal één van die gedragvormen ons doen en laten domineren.

Het is nogal evident dat de laatste mogelijkheid tot de beste resultaten leidt.

Tenslotte geven we, ter overweging, enkele principes van assertief gedrag mee :

1. Het uiten van gevoelens hoeft niet gevaarlijk te zijn. Ook bij de relaties op het werk hoeft het te kennen geven van zijn gezichtspunt niet noodzakelijkerwijze tot negatieve gevolgen aanleiding te geven.

2. Onze medemensen kunnen beter ons standpunt incasseren dan we denken. Na het uiten van negatieve gevoelens kunnen we dikwijls vaststellen dat de andere persoon rekening houdt met onze opmerking.

3. Iedereen is verantwoordelijk voor zijn eigen gedrag : iedereen heeft het recht zelf zijn gedrag te bepalen maar is er dan ook zelf verantwoordelijk voor.

EEN DRINGENDE VERWITTIGING AAN DE MONTEURS

Terwijl een monteur de riemen achteraan de autobus controleerde, zette een van zijn collega's, die vooraan was gebleven, de motor aan.

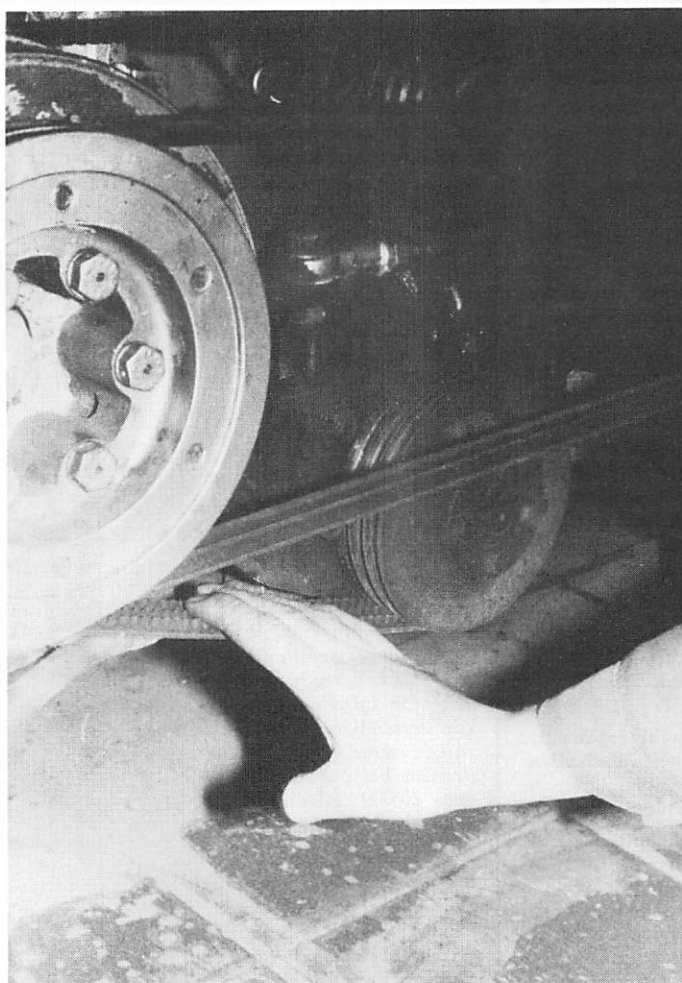
De vingers van het slachtoffer raakten gekneld tussen riem en loopwiel.

Dit ongeval gaf aanleiding tot 39 dagen arbeidsongeschiktheid en zorgde ervoor dat de ploeg met 8.231 dagen zonder ongeval «ten val» kwam.

Dit was spijtig voor de ploeg, en des te spijtiger voor onze collega die erg heeft moeten lijden omwille van een stom ongeluk.

Om herhaling van dergelijke ongevallen te voorkomen, dienen volgende veiligheidsmaatregelen te worden in acht genomen :

1. Vooraleer tot enig nazicht over te gaan, maak het aanzetten van de motor onmogelijk door de trekschakelaar, die daartoe in de motorkoffer is voorzien, te gebruiken.
2. Bij onderhouds- of herstelingswerken dient men een claxonstoot te geven vóór de motor in gang gezet wordt vanuit de stuurpost.



EERLIJKE DADEN

De hieronder per stelplaats vermelde personeelsleden hebben aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigd, gevonden tijdens hun dienst.

ANTWERPEN

Tjalkstraat : Vorskemans L. (brieventas + schoolabonnement + 1.200 F).

Mechelen : Van Eynde J. (twee geldbeugels met resp. 1.563 F en 100 pesetas), Van Gaever A. (geldbeugel + 200 F), Van den Broeck A. (geldbeugel + 104 F), Van Woensel E. (geldbeugel + 306 F).

OOST-VLAANDEREN

Sint-Niklaas : Willaert H. (927 F), Pieters J. (bankkaart + 2.125 F), Aerts P. (636 F).

Hamme : Veyt R. (611 F), Waterschoot T. (1.301 F), Van den Branden J. (845 F).

Destelbergen : De Jaeger G.M. (blanco cheques + bankkaart +

1.707 F), De Jaeger G.L. (650 F).

Oudenaarde : Dhaene G. (handtas + 1.693 F).

Nevele : Bauwens M. (1.383 F).

HENEGOUWEN

Anderlues : Herman J. (brieventas + 100 F), Hecq S. (checks + geldbeugel + 4.676 F), Motte A. (2 brievenvassens + 550 F + abonnement), Georges J.-P. (handtas + 793 F), Vanderjeught D. (handtas + 100 F), Dutrieux F. (tas + turnkleding), Rams R. (tas + zwemkledij).

NAMEN-LUXEMBURG

Namen : Clarenne M. (gouden uurwerk), Nullens V. (handtas + brievenentas + 668 F), Quevrin H. (brieventas + 1.250 F).

Florennes : Gelay J.-C. (geldbeugel + 3.650 F), Arnould R. (brieventas + 1.493 F), Martinet R. (handtas + brievenentas + 4.090 F).

Florenville : Semaire G. (brieventas + 18.400 F).

Forville : Onkelinx M. (brieventas + 22.900 F).

LUIK

Rocourt : Mardaga F. (brieventas + 1.020 F).

BRABANT

Leerbeek : Christiaens (handtas + geldbeugel + 2.012 F).

Dilbeek : Pinxten (brieventas + papieren + 4.130 F), De Moortel (brieventas + 3.793 F).

Kuregem : Van Henden (lederen handtas + papieren + 15.000 F).

Leuven : Buelens (handtas + papieren + 1.500 F).

LIMBURG

Hasselt : Grosemans G. (brieventas + 1.000 F), Ramaekers H. (handtas + 835 F).

Tessenderlo : Karremans W. (geldtas + 1.300 F).

Lanaken : Vranken H. (damesuurwerk).

Sint-Truiden : Moeyaerts P. (brieventas + 1.425 F).

Maaseik : Vincken H. (brieventas + 894 F).

EEN WINSTGEVENDE n.m.v.b.-dienst

Van zodra de zon present is bekruipt ons allen de drang naar de buitenlucht. Wanneer dan een van de mooiste landschappen van België zich voor ons ontrolt, waarom dit dan niet op een originele manier ontdekken?

Over meer dan 21 km stelt de Lesse u haar grandioze panorama's voor die eigenlijk alleen maar echt bewonderd kunnen worden vanuit een kano.

Laat uw auto staan te Houyet en klim zelf eens in een kano. Bewonder de reeks rotsen te Furfooz, de grotten van het Nationaal park, schuilplaatsen uit de prehistorie en van de Frankische krijgers. Verder vindt men «Aiguilles de Chaleux» (rotspieken) met hun 20 meter hoge stenen zuil, de Roche (rots) l'Penne en de ruïnes van het vroegere klooster van Caverenne, dat vernield werd in 1554. Verder stroomafwaarts kan U het Kasteel van Walzin bewonderen, XIIIde eeuws arendsnest.

Aan de voet van dit slot dient de eerste stuwdam overschreden. Weldra bereikt U dan Anseremme, eindpunt van de reis.

Terug naar het startpunt, luidt nu de boodschap: stroomopwaarts varen zal wel veel te moeilijk zijn. Dan maar met het openbaar vervoer.

De trein? Goed, maar die trein rijdt slechts om de twee uur: vervelend wanneer die pas vertrokken is. Bovendien was U niet de enige met dat voornemen: regelmatig komt het voor dat deze treinen, tussen Anseremme en Houyet overbelast zijn.

De autobus? Dat is de oplossing! Vooreerst om de N.M.B.S.-trein te ontlasten en tegelijk om de dienstverlening voor de sportievelingen te ver-

beteren heeft de Gewestelijke directie Namen-Luxemburg een autobuspendeldienst georganiseerd tussen deze twee punten, en dit langsheen een prachtig traject. Deze terugrit stelt U in staat de zichten die U kunnen bewonderen heeft vanuit de kano, eens vanuit een ander gezichtspunt te aanschouwen.

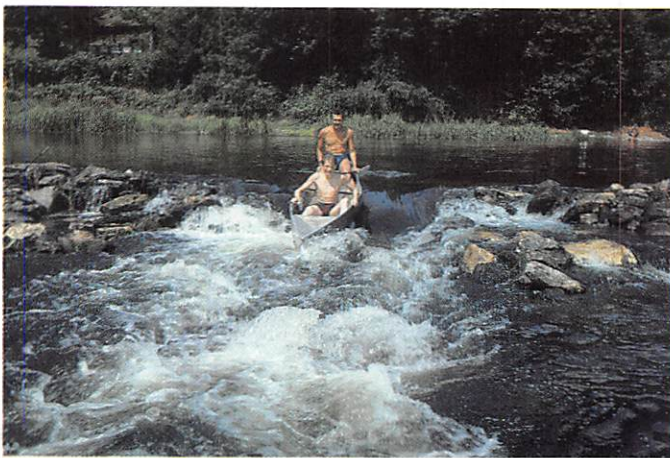
De autobusdiensten rijden klokvast met de treinen en kunnen, zowel voor als na de afdaling van de Lesse, genomen worden vanuit Anseremme.

Kan U zich voorstellen dat dit een van de weinige, zoniet de enige winstgevende dienst is bij de N.M.V.B.! Inderdaad, de exploitatierekening van het jaar 1985 werd afgesloten met een bonus van meer dan 400 000 F.

Van de meer dan 100 000 personen die vorig jaar een afdaling maakten van de Lesse hebben er 36 000 onze diensten gebruikt om terug te keren naar hun startpunt. Dit uitzonderlijk resultaat kon slechts bereikt worden dank zij een ruime informatiecampagne naar het publiek toe: meer dan 20 000 folders in beide landstalen werden daartoe verspreid.

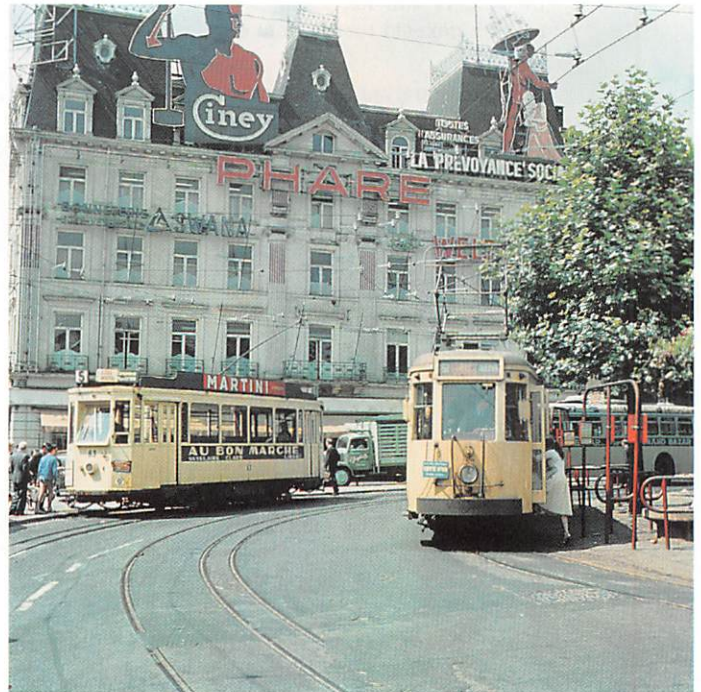
Waarom volgt U niet eens het voorbeeld van onze collega's van de kantoren van de Gewestelijke directie Namen? Vorig jaar, in september hebben een twintigtal mensen een dag «Afdaling van de Lesse met Barbecue» georganiseerd.

Voor een gratis folder en voor aanvullende informatie kan U terecht bij de Gewestelijke directie Namen-Luxemburg, Avenue de Stassart 12 te 5000 Namen (tel. 081/22 47 47). Bovendien is de busrit aldaar gratis voor ons personeel vermits de dienst- en gezinsvrijkaarten geldig zijn.



BOEKEN EN TIJD

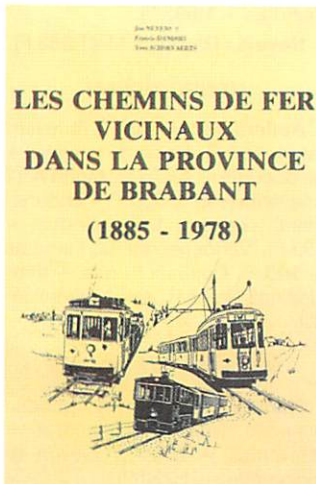
LES TRAMWAYS AU PAYS DE



Ons landje is veel tramfreaks rijk, die niet alleen belangstelling hebben voor de bevordering van het

moderne spoorvervoer, maar die eveneens, en met koppigheid, herinneringen op-«sporen» van de

DE BUURTSPOORWEGEN IN DE PROVINCIE



In 1982 hebben wij U bericht over een opmerkelijk werk «De Buurtspoorwegen in de Provincie Brabant, 1885-1978», van de hand van wijlen onze collega Jos Neyens.

Sommigen betreuren dat dit werk enkel in het Nederlands verschenen was. Thans is er een Franse vertaling van verschenen, dank zij het talent van de heren Francis Dandois en Yves Schoevaerts.

In deze uitgave hebben de auteurs de wat sobere voorstelling aantrekkelijker willen maken en hebben zij het werk verrijkt met documenten waarvan het belang niet te verwaarlozen is, onder andere meer en nieuwe afbeeldingen,

talrijke exploitaties die zich een eeuw lang hebben opgevolgd.

Deel 1, dat gewijd was aan de Luikse stadstrams, heeft hen daarin voldaan.

Deel 2 is opgedragen aan de buurtspoorwegen, waarvan 100 jaar geleden, in de provincie Luik, de eerste lijn verscheen. Met blijdschap zal men de geschiedenis van deze streek ontdekken, doorheen de verhalen over het gemeenschappelijk spoorwegvervoer. Elke bladzijde brengt U terug naar de tijd van toen en schildert U de verdwenen straten en pleinen.

Dit collectief werk van de HH. Fellingue, Hansen, Lambou en Renard, ingeleid door onze Directeur-generaal, telt 400 bladzijden, 750 foto's waarvan meerdere in kleur, talrijke schema's en plans.

★

Het wordt te koop aangeboden door de «a.s.b.l. GTF, BP 191, 4000 Liège 1», tegen de prijs van 2 700 F + aangetekende port (zegge 220 BF voor België en Luxemburg, 270 BF daarbuiten). Dit bedrag dient gestort op rekening nummer 001-0643004-67.

BRABANT

dienstregelingen, plannen, reproducties van biljetten.

Misschien is het spijtig dat er geen studie werd gemaakt over het rollend materieel terwijl de eerste elektrische buurtspoorweglijn in het Brabantse lag.

Dit werk telt 215 bladzijden, is meer dan 80 foto's rijk en bevat 8 netplannen. Het ligt ter beschikking bij de AMUTRA, Braambosjeslaan 42 te 1020 Brussel, tegen de prijs van 750 F voor België en 800 F voor het buitenland (port en verpakking inbegrepen), te storten op bankrekening 068-0528040-96, met vermelding van de titel van dit werk.

De nieuwe «look» van onze chauffeurs

EEN MODIEUZE MAATSCHAPPIJ

Tijdens de voorbije jaren heeft de N.M.V.B. een zonetarifiering bestudeerd en gerealiseerd, die toegepast zou kunnen worden door de andere openbare vervoermaatschappijen van ons land. Het opsplitsen in zones was slechts mogelijk dank zij het feit dat onze maatschappij een totaalbeeld heeft over de reizigersstromen, en dit zowel op het platteland als in de stad.

Op deze verwezenlijking volgde dan nog de studie over de invoering van een ontwaarder voor magneetkaarten, verenigbaar met de toestellen die bestaan bij de N.M.B.S. en die achteraf aangewend zouden kunnen worden door de Maatschappijen voor Intercommunaal vervoer.

Is het nodig U eraan te herinneren dat de Nationale Maatschappij een geleed motorrijtuig voor lichte metro heeft bestudeerd en gerealiseerd, dat toegerust is met de meest moderne technieken?

De Belgische industrie heeft daarvan op de internationale markt de vruchten geplukt. De N.M.V.B. heeft tevens een gelede autobus bestudeerd en laten bouwen die, achteraf eveneens ingezet werd door bepaalde maatschappijen voor intercommunaal vervoer.

Geef toe dat onze honderdjarige N.M.V.B. niet weinig dynamisme aan de dag legt in de droeve tijden die wij thans kennen.

Het is niet toevallig dat er dan beslist werd onze controleurs en chauffeurs in een nieuw kleedje (uniform) te steken. De N.M.V.B. is zich bewust van het feit dat zij zich, per definitie, constant moet blijven aanpassen aan de noden van een voortdurend evoluerende maatschappij. In geen geval mag zij ten onder gaan aan de tand des tijds. Integendeel is zij zichzelf en haar cliënteel verplicht een face-lifting te ondergaan. Daarom heeft zij, de

ingeslagen weg van vernieuwing volgend, en parallel met de inspanningen die geleverd worden om haar materieel te moderniseren en te ontwikkelen, een inspanning gedaan om een nieuw uniform te ontwerpen voor haar chauffeurs.

Deze beslissing is zeer belangrijk in het kader van een beleid dat gericht is op de openbare dienstverlening. Inderdaad is de rol van de chauffeurs onvervangbaar. Zij staan niet alleen in voor het besturen van hun voertuig, maar zij zijn tevens

verkoper, raadsman en ambassadeur. De reizigers beoordelen de N.M.V.B. via de prestaties, het gedrag en het voorkomen van de chauffeurs en van de controleurs.

Het nieuwe uniform dat voor deze personeelsleden ontworpen werd is misschien slechts één element van het N.M.V.B.-imago. Dit is echter het element dat opgemerkt en niet vergeten wordt door de klant. Derhalve is het uniform zeer belangrijk: het is de eerste indruk die de klant krijgt van de N.M.V.B.



Onze nieuwe uniformen.



DE MAGNETISCHE Z-KAART

VANDAAG, MORGEN

Op 3 februari laatsleden heeft de h. De Croo, Minister van Verkeerswezen en van Buitenlandse Handel, in het Cultureel Centrum te Hasselt, een persconferentie gehouden ter gelegenheid van de invoering van een nieuw iningssysteem in onze Groep Limburg. De Minister heeft, samen met een aantal N.M.V.B.-verantwoordelijken, aan de aanwezige journalisten het hoe en waarom van deze innovatie uitgelegd.



De Heer Minister De Croo beproeft de nieuwe machines in demonstratie.

Onder het geamuseerd oog van de Heer Directeur-Generaal gebruikt de Heer Minister De Croo de nieuwe machines.

HET WAAROM VAN DE MAGNETISCHE Z-KAART ?

Na, vorig jaar, de toepassing van het zonetarief te hebben veralgemeend tot gans haar net, zet de N.M.V.B. een nieuwe stap in de richting van de modernisering en voert zij de automatische inning in : de Z-kaart met magneetspoor, in december 1985 getest in de Groep Limburg is aldaar thans officieel in gebruik. Het gebruik van dit vervoerbewijs zal progres-

sief uitgebreid worden tot geheel het net : de volgende stap, nu reeds vastgesteld voor het tweede semester van 1986, betreft de Groep Namen-Luxemburg, en binnen enkele jaren zal het geheel van onze cliënteel de kans krijgen via het systeem van zelfbediening met onze trams en autobussen te reizen.

Het systeem van de Z-kaart met magneetspoor biedt voordelen die even talrijk als divers zijn.

VOOR DE REIZIGER

De reiziger kan, bij de aankoop van deze kaart, het bedrag besteden dat hem het beste schikt, met als enige voorwaarde dat dit bedrag binnen een vork ligt met als minimum de prijs van een Z-kaart (165 F volle prijs, 125 F prijs met vermindering, 58 F voor de oorlogsinvaliden) en met als maximum een bedrag dat wij vastgesteld hebben op 1 000 F. Bij elk gebruik programmeert de reiziger zelf het aantal zones dat hij gekozen heeft, en de kaart wordt hem terugbezorgd met vermelding van het nieuwe saldo.

VOOR ONZE MAATSCHAPPIJ

Het gebruik van de Z-kaart geschiedt zonder enige tussenkomst van de bestuurders en dit heeft een snellere toegang tot het voertuig voor gevolg en derhalve, een hogere commerciële snelheid. Vermits dit vervoerbewijs aangepast kan worden aan tariefschommelingen, noodzaakt een wijziging van de tarieven geen aanmaak meer van nieuwe kaarten.

Het gebruik van valse of van vervalste kaarten is vrijwel onmogelijk geworden.

VOOR DE CHAUFFEUR

De tussenkomst van de chauffeur beperkt zich bij het innen enkel nog tot het afleveren van gevaloriseerde Z-kaarten en van biljetten. Wat dit laatste betreft dient gezegd dat het gebruik ervan door onze reizigers de laatste jaren aanzienlijk is afgenomen.

De aldus van deze bijzonder stresserende taak bevrijde chauffeur kan zich meer wijden aan het besturen van zijn voertuig en vooral aan het onthaal van de cliënteel, wat een zeer belangrijke factor is in het imago van onze Maatschappij.

VOOR HET BEHEER EN DE CONTROLE

De op de rugzijde van de kaart gedrukte gegevens laten een eenvoudige controle toe aan boord van het voertuig.

Het systeem bevat geheugens die de registratie van talrijke gegevens mogelijk maken die rechtstreeks door de computer gelezen kunnen worden zonder dat het nodig is beroep te moeten doen op transcriptie en codifiëring, zoals dit het geval is voor de controles en de tellingen uitgevoerd door een controleur.

Aldus kan men de bezetting van het voertuig kennen en analyseren, en dit op gelijk welk tijdstip, evenals de duur van de prestaties van de chauffeurs achter het

stuur, de ontvangsten per dienst, enz.

Het systeem aanvaardt de programmatie van verschillende tariefstelsels tijdens dezelfde dag, zoals de differentiatie van de vervoerprijzen tijdens spits- en daluren.

Dit is misschien het grootste voordeel : van zodra de MIV's en de N.M.B.S. toegerust zullen zijn met een gelijkaardig systeem, zal de Z-kaart zonder onderscheid en tegelijk gebruikt kunnen worden op alle netten, terwijl de geheugens een splitsing van de ontvangsten mogelijk zullen maken. Dit systeem mondt uit in een invoering van een uniek vervoerbewijs voor alle netten van openbaar vervoer van ons land en dit, door eenvoudigweg het geheugen van de ontwaarder uit te breiden.

WAAROM WERD DE GROEP LIMBURG GEKOZEN ?

Vermits deze groep slechts weinig penetratielijnen telt naar andere groepen, drong deze keuze zich ten eerste op in deze zin dat het ons in staat stelde het risico voor verwarring bij de reizigers te verminderen, verwarring die zou kunnen ontstaan door het samengaan van het oude en het nieuwe iningssysteem. Een bijkomende reden spruit voort uit het feit dat geen enkele Limburgse stad tegelijkertijd bediend wordt door de N.M.V.B. en een M.I.V. ; het samengaan, in eenzelfde agglomeratie, van twee maatschappijen van openbaar vervoer, zou, in de eerste fase, al te zeer de tarifiering hebben gecompliceerd.

OPLEIDING VAN HET PERSONEEL

Het succes van dit nieuwe systeem hangt in ruime mate af van de know-how en van de motivatie van onze belangrijkste vertegenwoordiger bij de reiziger - te weten de chauffeur - en daarom werd er bijzonder veel aandacht besteed aan zijn opleiding. Elk betrokken personeelslid heeft een praktijkgerichte en individuele opleiding genoten van 4 halve dagen ; bovendien heeft hij zich de werking van het systeem eigen kunnen maken dank zij didactische toestellen die in diverse stelpplaatsen, en aan een aantal terminussen geïnstalleerd werden.

Wij staan er op te onderstrepen dat deze opleiding gerealiseerd werd zonder dat de exploitatie van het net daar nadeel van moest ondervinden.

HOE WORDT DE REIZIGER GEÏNFORMEERD ?

Na al deze voorbereidingen moest de reiziger nog «heropgevoed» worden, wat rapper «gezegd» is dan «gedaan». Na een testperiode, die in december 1985 plaatsvond op één lijn, diende het publiek geïnformeerd. Daartoe werd een grootse campagne op het getouw gezet die de aandacht van de mensen moest vestigen op deze nieuwe Z-kaart met magneetspoor. Deze campagne startte op 3 februari met een boodschap op alle flanken van de Limburgse autobussen, met affiches in de voertuigen en met de verspreiding van een folder, samen met een specimen van de Z-kaart met magneetspoor, waarop bondig de door de reiziger uit te voeren handelingen beschreven stonden.

Bovendien heeft, vanaf die datum, in een groot aantal autobussen, begeleidend personeel de magnetische kaart voorgesteld aan de reizigers en kregen deze laatste alle gewenste inlichtingen. Wat dat betreft vermelden wij drie originele methodes die aangewend werden om de reizigers te informeren :

N.M.V.B.-gepensioneerden, die degelijk werden voorbereid, hebben een campagne gevoerd bij bejaardenverenigingen ; daar de Limburgse bevolking een betrekkelijk groot aantal immigranten telt, heeft de provinciale onthaaldienst voor gastarbeiders ingestaan voor de vertaling van onze informatie, naar het Grieks, het Turks, het Italiaans, het Spaans, het Portugees en het Arabisch ; ten slotte hebben 55 studentes de rol van «hostess» gespeeld om, aan boord van onze voertuigen de reizigers de gewenste inlichtingen te verschaffen.

DE CONCLUSIES VAN DE H. DE CROO, MINISTER VAN VERKEERSWEZEN

Na de vreugde te hebben vastgesteld dat de Z-kaart met magneetspoor een belangrijke stap is in de richting van de totaalintegratie van al het openbaar vervoer, zowel per spoor als over de weg, heeft de Minister onderstreept dat, indien men werkelijk de dienst aan de cliënteel wenst te verbeteren, het noodzakelijk is snel het probleem op te lossen van de verkeersconcentratie tijdens de spitsuren. Deze concentratie, die een enorme inspanning vraagt van de personeelsleden en een belangrijke investering aan materieel, dient gespreid te worden in de tijd, vervolgde de Minister, die besloot door te beloven tussenbeide te komen bij zijn collega's in de Regering opdat dit probleem binnen de kortste termijnen zou worden opgelost.

De persconferentie werd aangevuld met een bezoek aan de opleidingsvoertuigen alwaar de h. De Croo een demonstratie gaf van

het gebruik van deze nieuwe toestellen.

Om deze dag te besluiten bracht een receptie alle deelnemers sa-

men ; tijdens deze receptie toonde een videoprojectie de diverse verwezenlijkingen van Prodata, fabrikant van onze nieuwe ontwaarders.

HET GROTE OGENBLIK IS AANGEBROKEN

Wel, uw Z-kaart is geen kartonnetje meer ?

Nee, wij zijn modern : dit is uw nieuwe Z-kaart, met magneetspoor : praktischer, handiger ! Goeie reis !

Dit dialoogje werd zeker gehoord in Limburg, en dit sinds 10 februari laatstleden. Na lange maanden onderzoek, testen en opleidingsbijeenkomsten, leveren de Prodata-ontwaarders de eerste magneetkaarten en biljetten aan onze klanten.

Hier en daar loopt de routine nog wat stroef en hebben onze chauffeurs hun instructieboekje bij de hand om snel geraadpleegd te worden. Ook onze reizigers moeten vertrouwd geraken met deze nieuwe vervoerbewijzen en zij moeten de reflex eigen worden om zelf hun vervoerbewijs te ontwaarden in plaats van dit aan de chauffeur voor te leggen : de snelheid waarmee zij plaats nemen aan boord van onze voertuigen getuigt nog van dit tekort aan gewoonte.

Onze, trouwens zeer vriendelijke, chauffeurs tonen onze klanten hoe zij deze kaarten moeten gebruiken : **«Ja, Mevrouw, bij aankoop moet uw kaart twee maal in het toestel gestopt worden, een eerste keer om ze te valideren, een tweede keer om uw reis te betalen»**, of hoe zij moeten betalen wanneer er in aansluiting wordt gereisd **«Eerst de kaart insteken, dan de toets + indrukken, en dan het aantal te doorlopen zones»**. Bovendien verschaffen, aan boord van de autobussen op de drukste lijnen, hostessen geduldig uitleg aan onze klanten wat ons nieuw produkt is, waar dit gekocht kan worden, welke voordelen dit biedt.

De folders die zij uitdelen worden druk gelezen en van commentaar voorzien, door de reizigers onderling of met de hostessen.

Soms zijn enige bijkomende informatie van de chauffeur nuttig : U moet bijvoorbeeld geen rekening meer houden met het opstaprecht voor uw reis, daar houdt de ontwaarder automatisch mee rekening. Dit is zeer belangrijk : met de strippenkaarten kon de vergissing rechtgezet worden, dit is niet

meer mogelijk met het nieuwe systeem.

Een eerder ongewone promotie-actie werd gevoerd samen met deze indienststelling : gedurende zes weken, van 10 februari tot 23 maart, kon men wekelijks 10 000 F aan Z-kaarten winnen. De reiziger diende zijn adres op zijn opgebruikte Z-kaart te vermelden en op twee vragen te antwoorden : de hoeveelste verjaardag vierde de N.M.V.B. in 1985 ? (Da's een gemakkelijke !), en hoeveel Z-kaarten zouden wij ontvangen gedurende deze week ? (Al heel wat moeilijker !). Bij ex-æquo zou een lottrekking de gelukkige winnaar aanduiden.

Alzo maakten wij zes reizigers gelukkig die in hun onmiddellijke omgeving voor de nodige publiciteit zullen zorgen. Stilaan begint het systeem soepel te draaien : het staat vast dat de andere groepen zullen kunnen genieten van de tijdens deze eerste weken in Limburg opgedane ervaringen zowel wat de chauffeursopleiding als wat de reclame betreft.

Misschien dienen enige toestelprogramma's gewijzigd en bepaalde installaties herzien te worden in het licht van wat de ervaring ons zal leren. Dit is slechts een begin en wij moeten onze Limburgse collega's feliciteren met de inbedrijfstelling van dit nieuwe systeem.



Onze chauffeur en de hostesse leggen aan de reiziger uit hoe de kaart te punteren.

De hostesse overhandigt de reiziger een brochure betreffende het gebruik van de nieuwe magnetische Z-kaart.



Nieuws van

het hoofdbestuur en van de exploitatiegroepen



AANWERVINGEN

HOOFDBESTUUR

Poncelet J.-M., programmeur-opsteller

ANTWERPEN

Michielsens M., data-typiste



MUTATIES

HOOFDBESTUUR

Navez M., opsteller

NAMEN-LUXEMBURG

Segers J.-P., AB-best.-ontv.



HUWELIJKEN

ANTWERPEN

Schaerlaeken B. en Meert L.

OOST-VLAANDEREN

De Jaeger G. en Voet L.

NAMEN-LUXEMBURG

Deconinck J. en Rolin B.

BRABANT

Van Hoeymissen D. en Van Buggenhout R.

Roch P. en Fievez D.
Maes S. en De Groof M.
Vostes G. en Verhaeghe M.

WEST-VLAANDEREN

Delannoye J. en Bemaghe O.



GEBORTEN

HOOFDBESTUUR

Lynn bij Breine M. (Kessel-Lo)
Bastien bij Lizin P. (Ottignies)
Stijn bij D'Haenens N. (Grammene)

ANTWERPEN

Nico bij Lamberts L. (Kappelle o/d Bos)
Natalie bij Van Noten R. (Kasterlee)
Koen bij De Backer J. (Berendrecht)
Jan bij Willems R. (Merksem)
Jef bij De Schutter M. (Puiderbos)
Lennard bij Serneels G. (Putte)
Joris bij Toebinte J. (Duffel)
Anthony bij Rijckaert P. (Hoboken)

OOST-VLAANDEREN

Jurgen bij Van Damme G. (Wetteren)
Jurgen bij De Nève M. (Nevele)

HENEGOUWEN

Jonathan en Damien bij Deprez C. (Anderlues)
Thierry bij Pierman J.-C. (Pont-à-Celles)
Mélinna bij Fumier F. (Chapelle-lez-Hertaimont)
Jody bij Pacifci W. (Marcinelle)
Julien bij Sente M. (Binche)
Christelle bij L'Hoir J.-M. (Houdeng-Aimeries)
Joannie bij Van Gysegem L. (Lodelinsart)

NAMEN-LUXEMBURG

Jean-Sébastien bij Jacques D. (Namen)
Michaël bij Grogard A. (Belgrade)
Sébastien bij Gatisseur W. (Forville)
Kévin bij Heirbrant J. (Namen)

LUIK

Yves bij Allelyn J.-C. (Saint-Nicolas)
Delphine bij Deltour C. (Stembert)
Grégory bij Depotter A. (Lantin)

BRABANT

Lien bij Rakuscek L. (Eeklo)
Kathleen bij Van Schepdael G. (Gooik)
Michaël bij Neetens G. (Nijvel)
Gaëtan bij Roch P. (Nijvel)
Michiel bij Lemmens A. (Holsbeek)
Quentin bij Latzel E. (Eigenbrakel)
Bart bij Van Bellinghen L. (Meerbeek)

Maxime bij Devriese L. (Eigenbrakel)

LIMBURG

Amanda bij Smeets W. (Kinrooi)
Mieke bij Kuppens E. (Houthalen)
Jimmy bij Geutjens M. (Bocholt)
Nicky bij Myny R. (Hasselt)
Mieke bij Verslegers M. (Bree)
Inge bij Jamar R. (Aiken)
Evelien bij Goeleven T. (Koersel)

WEST-VLAANDEREN

Malou bij Vercruyse P. (Oostende)
Shanna bij Dobbelaere J. (Koksijde)
Kim bij Steelandt G. (Brugge)
Sanne bij Cordier L. (Oostende)
Bjorn bij Notredame E. (Ichtegem)



MET PENSIOEN

Dienst-
jaren

ANTWERPEN

Van Eekelen J., AB-best.-ontv. 35

OOST-VLAANDEREN

Heirman R., onderbureauchef 40

HENEGOUWEN

Maucourant D., gesch. arb. 30
Quériat G., ontvanger 35
Vanderhaegen S., lokethouder 32
Bistiau R., AB-best.-ontv. 36
Dufeignies M., AB-best.-ontv. 37
Frère J., gesch. arb. 1e kl. 31
Parent R., AB-best.-ontv. 28
Urban G., gesch. arb. 31
Galiez R., Hoofd W.W. 41
Catherine P., gesch. arb. 29
Carroyer G., AB-best. 37
Schoy C., ontvanger 19
Lescot J., geleider 29
Honoré U., lokethouder 36
Cartier A., AB-best. 30
Charles G., EL-best.-ontv. 43
Degreef G., EL-monitor 37
Dekoker J., gesch. arb. 1e kl. 35

NAMEN-LUXEMBURG

Lambert A., keurarb. 1e kl. 33
Piraprez R., AB-best.-ontv. 36
Romain A., onderbureauchef 41

LUIK

Dethier F., brigadier 35

BRABANT

Smekens R., AB-best.-ontv. 35
Van Casteren E., AB-best.-ontv. 37
Van de Velde M., EL-best.-ontv. 28

LIMBURG

Grosemans M., gesch. arb. 34
Neyens J., AB-best.-ontv. 33
Poets J., AB-best.-ontv. 25

WEST-VLAANDEREN

Vandeputte M., gespec. arb. 40
Defoot A., AB-best.-ontv. 30

STERFGEVALLEN

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

BEGUNSTIGDEN G.V.K.-K.U.B.-K.V.I. K.S.H.-C.A.O.

Leeftijd

HOOFDBESTUUR

De Moor R., Hoofdinspecteur 75
Loeckx R., onderchef-controleur 72

ANTWERPEN

Van Meir F., gesch. arb. 1e kl. 72
De Langh L., EL-best. 82
De Vos A., AB-best.-ontv. 71
Heydens T., keurarb. 79
Jacobs L., brigadier 80
Keutgens F., dienstchef 2de kl. 72

OOST-VLAANDEREN

Vervaeet A., keurarb. 1e kl. 57
Ameloot L., klerk 2de kl. 82
Degraeve J., half-gesch. arb. 85
Kerkaert T., brigadier 91
Audenaerd P., AB-best.-ontv. 78

HENEGOUWEN

Van Herreweghen J., ontvanger 63
Coupez L., meester gast 83
Laurent F., gesch. arb. 76

NAMEN-LUXEMBURG

Bechoux N., baanwerker 85

LUIK

Eyckmans H., bew. ov. 1e kl.	79
Mincier C., gesch. arb. 1e kl.	72

BRABANT

Buelens J., EL-best.	91
Lissens F., keurarb.	73
De Dobbeleer E., machinist	91
Dekens G., EL-best.	83
Deroubaix G., ontvanger	88
Vandenneker J.-B., manoeuver	90
Bollaerts F., EL-best.	95
De Groef P., toezichter	93
Ermgodts F., gesch. arb.	79
Mertens J., gesch. arb. 1e kl.	76
Olbrechts J., EL-best.	78
Vanmellaert E., brigadier	79
Vekens R., gesch. arb. 1e kl.	73
Vandernoot G., AB-best.-ontv.	63

LIMBURG

Vandenbroeck R., gesch. arb. 1e kl.	72
Lemaerts J., gesch. arb. 1e kl.	71
Frederix L., baanwerker	87

WEST-VLAANDEREN

Gobin J., technisch inspecteur	87
Sengier L., AB-best.-ontv.	82
Lenaers K., AB-best.-ontv.	86
Neyrinck G., brigadier	88

een welverdiende opruststelling

DE HEER J. BLOCK, WERKPLAATSCHEF... EN SCHRIJVER !

De Heer J. Block, werkhuisoverste te Merksem, geniet sinds 1 oktober 1985 een welverdientde rust.

Hij kwam op 3 juli 1941 in dienst bij onze Maatschappij om al vlug bevorderd te worden tot klerktekenaar. Door zijn stielkennis en toewijding werd hij achtereenvolgens bevorderd tot tekenaar eerste klas, baanoverste en tenslotte werkhuisoverste. De laatste jaren kreeg hij veel bijzondere opdrachten te vervullen in het kader van het uitwerken van tentoonstellingen N.M.V.B. en de restauratie van oude voertuigen. De gerestaureerde stoomtram voor het 100-jarig bestaan van de N.M.V.B. droeg zijn naamkaartje.

Zijn technische kennis heeft hij, na een loopbaan van 44 jaar te boek gesteld met als resultaat, een mooi geïllustreerd werk met als titel : «Het stoomtijdperk bij de Buurtspoorwegen». Dit boek werd in ons vorig nummer besproken.

Op zijn afscheid te Merksem kon de Heer Van Wesemael, Directeur, hem dan ook het eerste exemplaar, gedrukt door de N.M.V.B., aanbieden als dank voor de goede samenwerking gedurende vele jaren.

Wij wensen hem nog een lang en actief rustgenot.

Bij het overlezen van het relaas van de belangrijkste arbeidsongevallen die zich voordeden in 1985, maakt het ons mogelijk deze pakweg in drie categorieën te rangschikken.

In de eerste categorie erkennen wij de ongevallen die zich voordeden ten gevolge van vallen, wat aanleiding gegeven heeft tot verrekkingen, verzwikkingen en soms zelfs breuken.

Voorbeelden :

Onoz - Beweging. Bij het verlaten van de trede gleed de agent uit op de met sneeuw bedekte trede en bezeerde de rug. *Werkverlet duurt voort.*

Overijse - Beweging. De agent bleef met de rechtervoet achter de rail van de wasmachine hangen en viel. *52 dagen werkverlet.*

Oreye - Beweging. Toen de agent de bestuurderspost wilde verlaten om de achterfilm van de autobus te veranderen wilde hij een handvat nemen, hetgeen echter niet voorzien is in dit type autobus. Daardoor struikelde hij en viel tegen de deurposten van de autobus. *Werkverlet duurt voort.*

Heist o/d Berg - Beweging. Bij het opstappen naar de bestuurderspost hield de agent zich vast aan de geldtafel en de bestuurderszetel. Deze laatste draaide plotseling zodat het slachtoffer het evenwicht verloor en de rechtervoet bezeerde. *Werkverlet duurt voort.*

La Louvière - Werkhuis. Bij het afstappen van de autobus gleed de agent van de trede, tengevolge de vochtigheid van zijn schoenzolen, welke doordrongen waren met mazout door een lek aan de pomp. *43 dagen werkverlet.*

In de tweede categorie kunnen de ongevallen ondergebracht worden die toe te schrijven zijn aan het vergeten of het niet naleven van de regels van stielkennis :

Voorbeelden :

Turnhout - Werkhuis. Tijdens het wassen van de ramen van de garagepoort is de ladder van de agent onderuit geschoven waarbij hij zich kwetste. *Werkverlet duurt voort.*

Eugies - Werkhuis. Om een overdrachtsorder uit te voeren dienden de magazijniers methanol over te hevelen in een ander vat. Het slachtoffer, dat uitleg kwam vragen aan deze agenten, ontstak, niettegenstaande het verbod, zijn aansteker. Het vat vatte vuur en ontplofte waarbij de agent brandwonden opliep. *Werkverlet duurt voort.*

ARBEIDSONGEVALLEN...

met 30 en meer dagen werkverlet...

Bressoux - Werkhuis. Na het vervangen van een luchtkussen op een autobus bediende de agent de krik. Deze zakte vlug en de agent raakte met zijn vingers gekneld tussen de krikhefboom en de putboord. *44 dagen werkverlet.*

Tenslotte bevat de derde categorie de arbeidsongevallen veroorzaakt door het wegverkeer.

Voorbeelden :

Genk - Beweging. De autobus werd geraakt door een opstaand zijluik van een voertuig welk uit de tegenovergestelde richting kwam, waarbij de chauffeur gekwetst werd. *39 dagen werkverlet.*

De beschrijving van al deze ongevallen geeft stof tot nadenken.

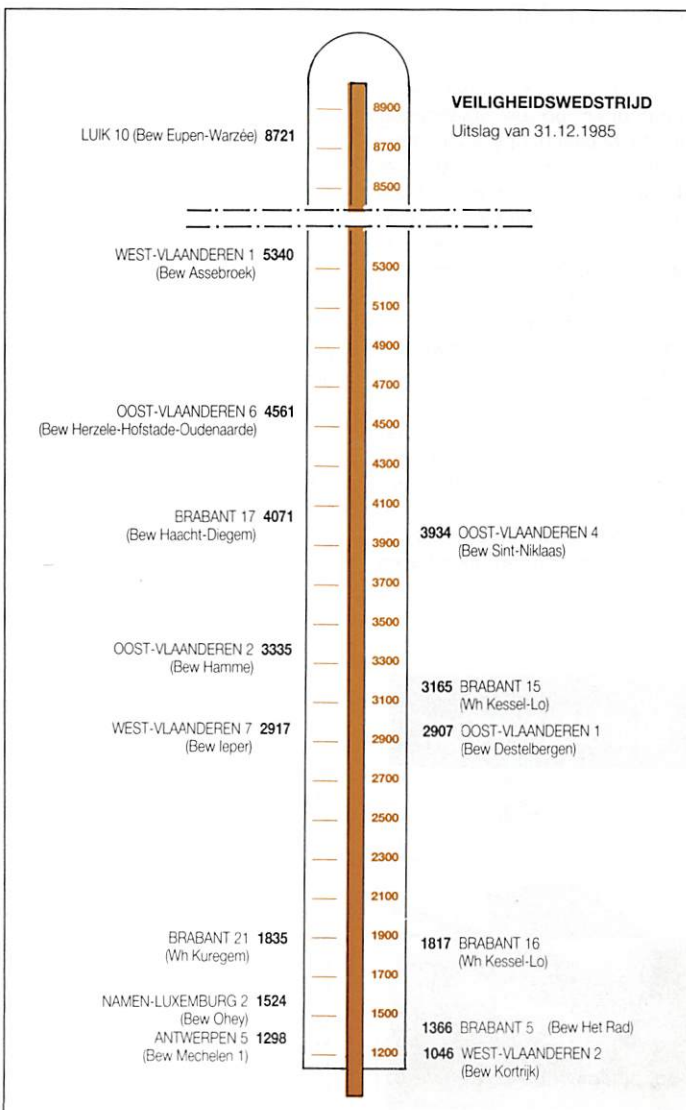
Indedaad, behoudens de ongevallen die zich voordeden bij ongunstige weersomstandigheden

waar grotere voorzichtigheid dient aan de dag gelegd, menen wij dat met een tikkeltje meer voorzichtigheid en met wat meer orde en netheid, het grootste deel van de eerste reeks ongevallen te vermijden was.

Voor de tweede categorie, met inachtneming van alle door de veiligheidsdienst opgegeven richtlijnen, en zelfs door het meesterspersoneel, is het evident dat een groot aantal van deze ongelukkige voorvallen niet zouden gebeuren.

Ook de laatste categorie, tot slot — alhoewel het personeel niet altijd verantwoordelijk is voor deze soort van ongevallen — verdient de nodige aandacht.

Het naleven van de raadgevingen in «Preventief rijden...», blijft ondanks alles efficiënt om sommige ongevallen te vermijden.



«ONZE BUURTSPOORWEGEN» 1946 - 1986 :

40 jaar bestaan

In ons vorig nummer lieten wij U kennis maken met het begin van ons bedrijfsblad «Onze Buurtspoorwegen» en onderstreepten wij, doorheen zijn bestaan, de grote momenten van het leven van onze Maatschappij : de overgang van spoor naar weg, de ontwikkeling van de veiligheid, de N.M.V.B. en Expo 1958,... Het verhaal vervolgt !

1970 : onze buurtspoorwegen verschijnt 25 jaar

Tijdens dit jaar wordt de h. Hoens, Directeur-generaal tussen 1952 en 1970, gepensioneerd en vervangen door de h. L. Van Autgaerden.

Het Koninklijk Besluit van 27.10.1970 keurt de aflevering van M (Metro) - T (Tram en trein) - B (Bus) - abonnementen goed, die geldig zijn binnen het Brusselse gebied, en dit voor een onbepert aantal ritten op de stadnetten van de Maatschappij voor Intercommunaal vervoer te Brussel (MIVB) en van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB), evenals tussen de stations van de Brusselse agglomeratie van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (NMBS). Dit vervoerbewijs zal snel toegepast worden in andere steden van ons land.

Een eerder verrassende foto siert de eerste bladzijde van het septembernummer : een NMVB-autobus op de landingsbanen te Brussel Nationaal verzorgt het reizigersvervoer tussen luchthaven en vliegtuigen.



1971, 1972 : Het blad «Onze Buurtspoorwegen» zet zijn opdracht voort die erin bestaat de weerspiegeling te zijn van het leven van onze Maatschappij, en dit onder haar diverse aspecten : het personeel, de exploitatie, de veiligheid, het materieel, de techniek, de administratie, historisch, enz.

In 1973 wordt trouwe raadgever, Inspecteur Speurheus, op rust gesteld. 160 nummers lang heeft hij, vaak op humoristische wijze, commentaar gegeven op de moeilijkheden van het exploitatiereglement. Op het einde van datzelfde jaar wordt een beeld geschetst van de «autoloze» zondagen, terwijl onze trams en autobussen vrijwel de baan voor zich alleen hadden en in de steden, onze chauffeurs geen problemen meer hadden met de anders onontwarpbare verkeerskluwen.

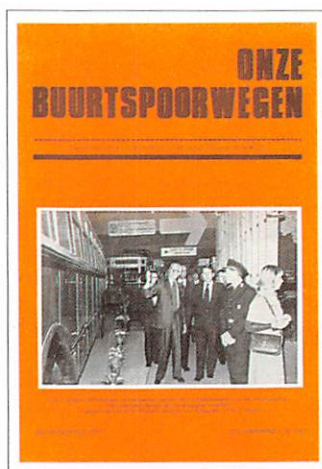
Tijdens het jaar 1974 wijdt het blad een reeks artikelen aan het prijzen van de charmes van de Belgische toeristische trekpleisters : Spa, de Kust, de Kempen, het Zoniënwood, enz.

tijd voor verandering

De informatica vordert met rasse schreden : in 1975 werden de gewestelijke directies toegerust met terminals. In een nabije toekomst zullen wij de geïnformatiseerde verwerking van de diensttabellen, de punteringsstaten en de betaalstaten, enz. kennen.

In november 1975 is een artikel gewijd aan het nieuwe gelede motorrijtuig voor de lichte-metro, bestemd voor onze netten aan de kust en te Charleroi. Dit materieel, dat ontworpen en uitgewerkt werd door onze studiediensten, werd gerealiseerd dank zij de meest betrouwbare materialen en de meest moderne technieken en dit zowel wat het koetswerk als het motorgedeelte betreft.

Op 21 juni 1976, opent de h. Chabert, destijds Minister van Verkeerswezen, plechtig de lichte metro te Charleroi, waarvan de exploitatie, in afwachting van de levering van de gelede motorrijtuigen, verzorgd wordt door S-type-voertuigen, door onze werkplaatsen vernieuwd om langs de hoge perrons van dit net te kunnen rijden.



In september 1977 wordt de h. L. Van Autgaerden, Directeur-generaal, op rust gesteld en aan het hoofd van onze maatschappij vervangen door de h. C. Henrard. Tijdens datzelfde jaar, neemt de N.M.V.B., bij beslissing vanwege de Minister van Verkeerswezen, 197 openbare autobusdiensten van de N.M.B.S. over, wat de lengte van ons net uitbreidt met zowat 9 800 km.

Eveneens in 1977 neemt de Nationale Maatschappij deel aan de tentoonstelling «Het openbaar vervoer en de Belgische industrie», georganiseerd in de MIVB-stelplaats te Woluwe. Het blad wijdt vier pagina's in vierkleurendruk aan de stand die ontworpen en gerealiseerd werd door de Maatschappij, ter gelegenheid van deze manifestatie.

In 1978 organiseert de N.M.V.B. een tentoonstelling te Oostende en stelt er onder andere een 1/1-schaalmodel van de stuurpost en het eerste reizigerscompartment voor van het nieuwe in aanbouw zijnde gelede motorrijtuig.

In dat jaar verdwijnen eveneens onze laatste Brabantse tramdiensten. Blijven dus nog enkel de spoornetten aan de Kust en in Henegouwen, waarvan de infrastructuur vernieuwd en versterkt, in het vooruitzicht van de indienststelling van de nieuwe motorrijtuigen.

Wij melden tenslotte dat sinds dat jaar de inschrijvingsformulieren voor onze vakantiehuisjes het voorwerp uitmaken van een speciaal nummer. Wie er nog geen vakantie doorbracht heeft ongelijk !

In 1979 trekt uw blad een nieuw kleedje aan : kleuren overspoelen de bladzijden en een familiale rubriek duikt op.

De N.M.V.B. betreurt in 1980 het overlijden van de h. Storme, sinds 1967 Voorzitter van de



Maatschappij. Hij wordt vervangen door de h. Denison. Datzelfde jaar ontvangen wij de twee prototype-motorrijtuigen die in 1977 besteld werden en waarvan er een bestemd is voor het Kustnet, en een voor het net te Charleroi.

In 1981 worden de eerste 26 gelede seriemotorrijtuigen geleverd en geleidelijk aan in dienst gesteld op het Kustnet.

Datzelfde jaar worden ook nog 56 gelede autobussen de baan opgestuurd. Dit voertuigtype, dat voor ons land een innovatie betekent op het vlak van openbaar vervoer, werd ontworpen en uitgewerkt door de studiediensten van de N.M.V.B.

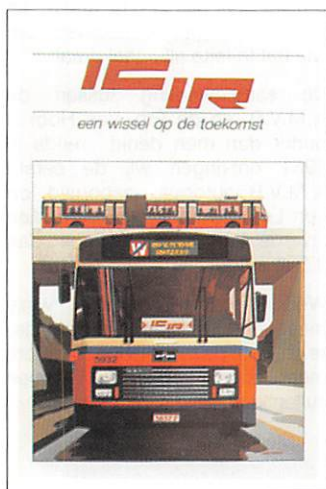
In 1981 eveneens past de N.M.V.B. als experiment een nieuwe tarifieringswijze toe in het Gentse, in de streek rond Charleroi, aan de kust en in het Zuidoosten van Luxemburg : het zonetaarif, waarvan het principe erin bestaat de gebieden op te splitsen in zones waarin de prijs dezelfde blijft.

In 1983 kondigt uw blad het einde van de grote vernieuwings- en versterkingswerken aan van de infrastructuur van het spoorwet van de Kust en de opening van de sectie : «Beaux-Arts - Dampremy» van de lichte-metro te Charleroi.

- deel 2

Ter gelegenheid van de invoering, in juni 1984, van het herstructureeringsplan van de N.M.B.S. - het IC/IR-plan - wordt de N.M.V.B. belast met :

- de bediening van de bevolking die vóór 3 juni 1984 gebruik kon maken van de N.M.B.S.-stations die op die datum werden afgeschaft,
- de realisatie van betere aansluitingen tussen de autobussen en de klokvastе treinlijnen ;
- de totstandbrenging van nieuwe sneldiensten per autobus in de



gebieden die niet bediend worden door de spoorwegen.

Tussen half april en 1 juni 1984, voert de N.M.V.B. een campagne die, eensdeels beoogt de zowat 20 000 dagelijkse N.M.B.S.-reizigers, die betrokken zijn bij de afschaffing van de spoorwegstations, te informeren, en anderdeels de belangrijke herstructureeringen van haar eigen net te promoten.

Paralleel daarmee levert de Nationale Maatschappij inspanningen om het onthaal in haar voertuigen te verbeteren.

Alzo worden 2 500 personeelsleden van de N.M.V.B. en van de exploitanten geïnformeerd van het plan en van de mogelijkheden van onthaal aan boord van onze voertuigen, door meer dan 200 vergaderingen van ± 4 uur, en krijgen zij een folder overhandigd die een leidraad moet zijn voor deze actie.

De achteraf gevoerde tellingen hebben ons toegelaten vast te stellen dat 90% van de personeelsleden positief hebben ingespeeld op de verwachtingen van de cliënteel.

1985 — eeuwfeest van de n.m.v.b.

Uw blad «Onze Buurtspoorwegen» houdt U trouw op de hoogte van de talrijke manifestaties die in 1985 georganiseerd werden ter gelegenheid van de honderdste verjaardag van de N.M.V.B.

Het hoogtepunt lag in de zomer toen wij de eer hadden te Oostende, H.M. de Koningin te mogen verwelkomen, die het behaagd heeft aanwezig te zijn op de inauguratie van onze tentoonstelling «GO 85», en die tijdens haar bezoek een uitgebreide belangstelling aan de dag heeft gelegd voor de diverse activiteiten van onze Maatschappij.

In mei van datzelfde jaar, ingaand op de uitnodiging van de B.V.G.S.S.V. (Belgische Vereniging van Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer), waarvan onze Directeur-generaal, de h. Henrard, sinds meer dan 6 jaar voorzitter is, houdt de U.I.T.P. (Internationale Unie van het Openbaar Vervoer) te Brussel haar 46ste Internationaal Congres en herdenkt zij, bij die gelegenheid, de honderdste verjaardag van haar stichting.

De N.M.V.B. werkt actief mee aan de organisatie van de tentoonstelling die ingericht werd ter gelegenheid van deze internationale manifestatie. Haar aandeel aan deze tentoonstelling heeft zeer veel interesse genoten bij de congressisten van over de gehele wereld.

Tijdens datzelfde jaar hebben de N.M.V.B. evenals de andere Belgische Maatschappijen van Openbaar Vervoer met succes de uitdaging aangegaan de duizenden gelovigen te vervoeren ter gelegenheid van het Pausbezoek.

Tenslotte heeft in 1985 de Maatschappij last but not least het zonetarief veralgemeend over gans haar net en stelde zij de ontwaarder voor magnetische Z-kaarten voor, die ontworpen en uitgewerkt werd door haar diensten.

Hier eindigt onze historische terugblik doorheen 240 nummers van «Onze Buurtspoorwegen».

Wat denkt U nu over UW BLAD ? Weldra krijgt U de gelegenheid uw mening te geven evenals uw kritiek en ons te laten weten welke artikelen uw belangstelling wegdragen, welke U minder interessant vindt, welke rubrieken beter uitgediept zouden moeten worden, enz.

NIEUWTJES VAN HIER... EN GINDER

BRUSSEL (MIVB) en MONTREAL (STCUM)

De Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel heeft één van haar nieuwe gelede autobussen uitgeleend aan de constructeur ervan. Deze autobus werd geëxporteerd om gedurende 6 maanden proef te rijden op het net van de «Société du Transport de la Communauté Urbaine de Montreal» (Canada) (Stadsvervoermaatschappij te Montreal). Dit voertuig werd november laatstleden naar Canada getransporteerd waar hij getest zal worden onder de uiterst strenge omstandigheden van een Canadese winter. Daarvoor werd de verwarmingsinstallatie versterkt en kreeg de autobus sneeuwbanden.

Waarom deze proeven ? Bij de aankoop van Canadese jeeps voor het Belgisch Leger was het voorzien dat Belgische ondernemingen, als financiële compensatie materieel zou exporteren naar Canada. De gelede autobussen zouden onder deze maatregel kunnen vallen (Bron : «Tram 2000»).

RIJSEL (Frankrijk)

Vliegtuigkapingen zijn, helaas, een regelmatig wekerend feit geworden. Autobuskapingen zijn echter zeldzamer. Maar dat een kaping op vrijwillige basis geschiedde, dat is pas ongebruikelijk !

Onlangs gebeurde dit nochtans te Rijsel, alwaar een autobusbestuurder zijn lijn verlaten heeft om dringend een van zijn reizigers naar het moederhuis te brengen. Daarop heeft hij zijn normale reisweg hernoemen, alsof er niets gebeurd was.

Het verhaal vertelt niet hoe moeder en kind het stellen.

LONDEN - PEKING

Bezoek Peking met de bus met imperiaal ! Binnenkort zal China Londense autobussen aankopen : 1.300 ervan zullen naar Peking en Kanton gaan. «Maar de Chinezen rijden rechts, en de Engelsen links !» zegt U. Geen erg : wanneer men zulk aantal bussen verkoopt, dan kunnen daaraan enige veranderingen aangebracht worden.

De trap werd verplaatst evenals de achteringang, die pneumatische deuren kreeg, terwijl vooraan een nieuwe deur geplaatst werd achter de bestuurder. De stuurpost zelf bleef onveranderd : dit vergde te veel aanpassingen.

Onze laatste model van autobus, een gelijkaardig exemplaar werd naar Canada gezonden.



OP BEZOEK BIJ DE



De groep van de
Nederlandstaligen bij
het bezoek van
23 januari.
(Foto Van Hool)

Dikwijls wordt beweerd : «Een kleine tekening is soms meer waard dan een lange toespraak». Daar kunnen wij aan toevoegen : «Een bedrijfsbezoek gaat boven een lange tekening».

Dit is ongetwijfeld de mening van sommige van onze collega's die een bezoek hebben kunnen brengen aan de Carrosserie Van Hool. Deze onderneming bouwt thans een reeks gelede autobussen voor de N.M.V.B.

De personeelsleden van de beweging en van de technische diensten, chauffeurs, monteurs, elektriciens, werden aldus te Koningshooikt ontvangen, op 23 januari de Nederlandstaligen, op 30 januari de Franstaligen.

Zij kwamen uit de diverse groepen waar deze nieuwe autobussen zullen worden in dienst gesteld : Oost-Vlaanderen, Antwerpen, Brabant, Henegouwen en Luik. Zij konden hun ervaringen en problemen samenbrengen evenals de methodes om ze op te lossen.

INLEIDENDE UITEENZETTING

De dag werd ingezet met enkele zeer interessante uiteenzettingen over de bouw van een autobus : concept van het voertuig, roestbestrijding, kwaliteitscontrole van het produkt in alle stadia van de montageketen.

FABRIEKSBEOZEK

De groep kon vervolgens de montageketen volgen. Een delikate attentie was dat alle verplaatsingen

binnen het bedrijf geschieden met een gelede bus van de reeks in aanbouw. Derwijze kregen zij een voorsmaakje van deze nieuwigheid.

Onze gidsen loodsten ons doorheen de verschillende productiestadia : uitgaande van de assemblage van het onderstel en de diverse mechanische onderdelen (motor, gangwissel, brug, assen), zagen wij achtereenvolgens de bouw van de zijwanden en van het dak, om zo tot de eindassemblage te komen van dit skelet.

Een machine last al deze delen aan elkaar om zo een kast te bouwen. De zijplaten worden vervolgens aangebouwd en daarna de voor- en achterkanten. Dit voertuig gaat dan naar de schilderafdeling, naar de bekledingsafdeling en dan pas worden de ruiten ingezet.

Na tussenkomst van een groot aantal verschillende vaklui is er opnieuw een autobus klaar om uit te rijden.

EEN OPBOUWENDE DIALOOG

Na het middagmaal, bezochten de gasten een autobus op de hefbrug : op deze wijze konden zij de onderkant van onze autobussen aanschouwen en zich zo rekenschap geven van de opstelling van de diverse organen. Opnieuw samengekomen met het kaderpersoneel van de onderneming konden zij met deze laatste de dialoog aangaan.

Dit was de gelegenheid om een hele reeks opmerkingen te maken

m.b.t. onze nieuwe gelede autobussen en ook over de andere N.M.V.B.-constructies van Van Hool.

Men sprak over de stand van de zijwaartse filmkast, van de inrijpost, van de stand van bepaalde knoppen voor de halteaanvraag, van de bestuurderszetel, over de verwarmingsinstallatie, de onderhoudsboekjes, enz.

Sommige opmerkingen zullen onmiddellijk in overweging genomen kunnen worden ter verbetering van de nieuwe autobussen. Met andere opmerkingen zal rekening gehouden worden bij het concept van de toekomstige reeksen.

Op het einde van deze contactdag waren de deelnemers over het algemeen tevreden : onze personeelsleden voor de uitleg en onze constructeur voor het tot stand brengen van een opbouwende dialoog.

Vast staat dat deze contacten beide partijen ten goede kunnen komen.

Door de montageketen te bezoeken begrijpen de gebruikers beter hoe een autobus in elkaar zit. Zij ontdekken er de bijzondere kenmerken van en zullen alzo de autobus beter kunnen gebruiken.

Ook de constructeur kon talrijke lessen trekken uit deze dagen. Wie kan, beter dan bestuurder of monteur, de constructeur wijzen op de problemen die men ondervindt in het gebruik van een voertuig ?

Deze dialoog tussen fabrikant en gebruiker kan niet anders dan zich binnen de komende jaren ontwikkelen, zodoende beter de gebruiker ten dienste te staan, en alzo de reiziger, consument om wie het in feite allemaal draait.

De samenwerking tussen de N.M.V.B. en de Etn. Van Hool is ouder dan men denkt : reeds in 1951 ontvingen wij de eerste N.M.V.B.-autobus, gebouwd op een Leyland-onderstel. Sindsdien leverde Van Hool ons meer dan 3.300 autobussen.

Wedden dat wij op deze wijze meer betrouwbare, comfortabele en, voor de technische diensten, meer toegankelijke autobussen zullen kunnen in dienst stellen ?

KENMERKEN VAN ONZE NIEUWE GELEDE AUTOBUSSEN

Reeks : 2100 t/m 2149.

Type : Van Hool-Daf AG 280-3.

Motor : DAF DKTD 1160V, directe insputting, met overtoevoer, 170 kW bij 1800 t/m.

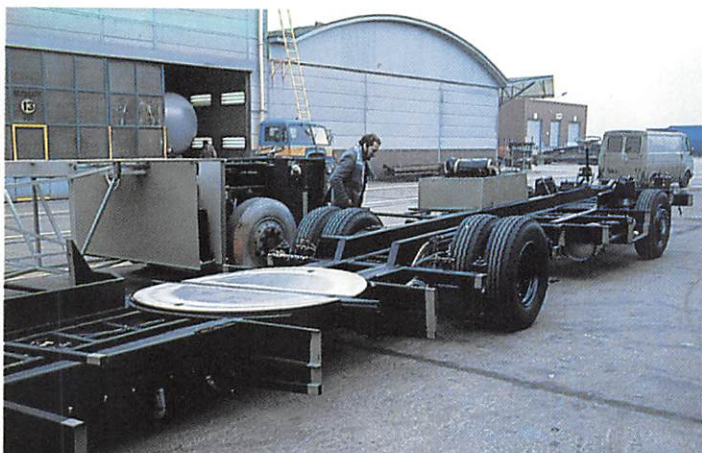
Plaatsen : 56 zit-, 6 steun- en 76 staanplaatsen.

Afmetingen :
lengte 17.860 mm, hoogte 2.955 mm, breedte 2.490 mm.



De groep van de
Franstaligen bij het
bezoek van 30 januari.
(Foto Van Hool)

CONSTRUCTEUR



Het onderstel van een gelede bus.
Het koetswerk tijdens de inrichting.

De bezoekers onderzoeken een detail.
Onderzoek van een bus op de brug.



RADIOBEGELEIDING BRT DE GOEDE REFLEX

Niemand houdt ervan een afspraak te missen (tenzij met de belastingontvanger of met de tandarts,...), of in een verkeersopstopping vast te lopen.

Wenst U deze problemen te vermijden, dan volstaat het naar de «BRT-verkeersinformatie» te luisteren die op BRT 1 en BRT 2 ononderbroken wordt uitgezonden, en op BRT 1, 2, 3 gebundeld en herhaald na de nieuwsbulletins.

Ook bij Studio Brussel krijgt de luisteraar ononderbroken verkeersinformatie tijdens de uitzendingen.

Voor de wereld-omroep verzorgt de redactie dagelijks een Europees wegenoverzicht in de winterperiode. Die Europese informatie is tijdens diezelfde periode ook te beluisteren via BRT 1, elke dag na het nieuws van 11u00.



BADER, HOED JE voor getijen en voor golven

In zee gaan zwemmen kan gevaarlijk zijn. De meeste vakantiegangers weten dat en nochtans wordt onvoorzichtig gedrag maar al te vaak vastgesteld.

De h. Guy Houvenaghel, doctor in de wetenschappen en bioloog-oceanograaf heeft een studie gemaakt die het mechanisme van deze gevaren verduidelijkt.

De h. Houvenaghel schrijft: «De getijgolf verplaatst zich over het oppervlak van onze aarde als een reusachtige deining die voortgestuwd wordt door de draaibeweging van de aarde. Het zwellen van de waterlaag daardoor veroorzaakt, heeft voor gevolg dat langs de kustgebieden enorme watermassa's verplaatst worden - de getijstromingen - die afgeremd worden door de kusten en de zeebodem, teruggestuurd of gekanaliseerd in functie van hun vorm.

IN DE NOORDZEE

Aan de Belgische kust bedraagt het getijverschil ongeveer vier meter.

Deze amplitude vermindert naar het Oosten toe en bedraagt slechts een paar meter meer aan de Nederlandse kust.

Deze toestand is toe te schrijven aan de bijzondere kenmerken van de Noordzee, en onder andere uit het feit dat de getijgolf de Noordzee zowel bereikt via het Nauw van Cales als uit het Noorden, tussen Schotland en Noorwegen.

De noordelijke golf, die veruit de grootste is, stroomt eerst naar het Zuiden langs de kusten van Groot-Brittannië, wijkt daarna naar het Oosten uit en draait opnieuw in de noordelijke richting langs de continentale kust. In het Zuiden van de Noordzee, bepaalt het samenspel van de noordelijke golf met deze die uit het kanaal komt, een kolkbeweging en een knooppunt waar het water noch stijgt, noch daalt. Dit punt, dat gelegen ligt tussen Holland en Oost-Anglia, zorgt aldaar voor zeer zwakke getijverschillen».

(Le Soir)

Eb en vloed zorgen voor draaikolken wanneer zij op een hindernis, zoals een golfbreker, botsen. Deze kolkende beweging kan een snelheid van zes knopen bereiken (meer dan 11 km/u) en dit is, volgens de h. Houvenaghel het dubbele van wat een olympisch kampioen haalt over 100 meter schoolslag.

De branding

In volle zee ontmoeten de golven niet de minste weerstand. Het water volbrengt een rotatiebeweging en komt steeds op zijn oorspronkelijke plaats terug. Het is om die reden dat een boei, of een zwemmer, niet meegesleurd wordt door de golven. Dit is echter niet waar langs de stranden. «Al het water, dat voortgestuwd wordt door de golven om het strand te overspoelen, blijft daar echter niet achter. Vermits het strand hoger ligt dan de zee loopt het water er terug naar toe, onder de volgende aanstormende golf. Deze heen- en terugbeweging van het water langs de kust noemt men de branding; bij sterke golfslag kan deze de baders uit evenwicht brengen».

Door de druk, uitgeoefend door de aanrollende golven op het terugstromende water, kan dit laatste niet altijd rechtstreeks terug naar zee afvloeien; zo ontstaat er een beweging, parallel met het strand tot op het ogenblik dat er een volgende watermassa aanwezig is om dan het water loodrecht weg van de kust te laten afvloeien, tot voorbij de schuimende golfkoppen. Het gaat hier dus om kleine gelokaliseerde stromingen, enkele tientallen meter breed en die dikwijls zeer woelig zijn.

De h. Houvenaghel raadt de baders, die in moeilijkheden verkeren, dus aan parallel met de kust te zwemmen om aldus rustiger water te bereiken, in plaats van rechtstreeks naar het strand toe te zwemmen, tegen de woelige baren in.

RESULTATEN SPELEN 239 (vervolg)

Behaalde 21 punten
COSEMANS A. 12 jaar - Diepenbeek / LAENEN S. en L. 9 en 13 jaar - Hamois / RIVEZ M. 9 jaar - Dour / SCHUMACHER A. en F. 9 en 12 jaar - Eupen.

Behaalde 20 punten
JACQUEMIJNS E. 12 jaar - Sterrebeek.

Behaalde 19 punten
NAHON M. en J.-Y. 9 en 13 jaar - Luik.

Behaalde 18 punten
DE RIDDER M. en Cl. 12 en 14 jaar - Nijvel.

Behaalden 17 punten
AERTS M. 10 1/2 jaar - Biercée / LAPIERRE J. en V. 7 en 9 jaar Ohey.

Behaalde 16 punten
LEFEBVRE P. 9 jaar - Houdeng - Aimeries.

Behaalden 10 punten
VAN BENEDEEN S. 7 jaar - Pont-à-Celles.

RESULTATEN SPELEN 240

Behaalden 26 punten
BRASSELET S. en Cl. 13 en 15 jaar Profondeville / TUMERELLE S. 10 jaar - Boussu / VAN HEMELRIJCK D. 14 jaar - Bergen / VLEKKEN M. 14 jaar - Sint-Truiden.

Behaalde 25 punten
ROME S. 11 jaar - Borgworm.

Behaalden 24 punten
CALLEVAERT F. 13 jaar - Blandain / COSEMANS A. 12 jaar - Diepenbeek / DE BACKER Ch. 11 jaar - Cortil-Noirmont / HUBERT K. 12 jaar - Marloie / WARMOTTE S. 9 jaar - Berloz-Rosoux.

Behaalde 23 punten
PICCOLI M. ouderdom? - adres? / MARCHAL N. 10 jaar - Tongrinne.

Behaalden 22 punten
ALTRUY S. 13 jaar - Ransart / COLLETTE A. 11 jaar - Flémalle / PENNANT St. 12 jaar - Vieux-Genappe.

Behaalde 20 punten
ONKELINX C. 10 jaar - Hanret.

Behaalde 19 punten
AERTS M. 10 1/2 jaar - Biercée.

* * *

OPLOSSINGEN SPELEN N° 240

SPEL N° 1

CHIMPANSEE
SPEL N° 2

$$(8 - 4 + 3) + (10 \times 6 \times 6) = 367$$

SPEL N° 3

KETEL - BOTER
ENIGE - KLINK
KETEN - GETAL
HEDEN - MODEL

SPEL N° 4

MARKE
TONER
REGEN
GENIE

SPEL N° 5

- A Soort van lange grote peer
- B Zeer lang manspersoon
- C Muziekinstrument

SPEL N° 6

- A) scherp
- B) recht
- C) stomp
- D) overstaande hoeken
- E) aanliggend
- F) twee gelijke hoeken

SPEL N° 7

LADER / RUBIS / SISAL /
LIAAN / NATIE / ERICA /
AJUIN / NEVEL / LAD...

SPEL N° 8

KELDER

BLADZIJDE

SPELEN N° 241

SPEL N° 1

Hoe bereikt u 143 door slechts 5 van deze getallen samen te tellen.

32 15 29 45
17 13 37 26
(2 punten)

SPEL N° 2

Ziehier een reeks schelpdieren diepzeevissen. Er bevindt zich een «indringer» tussen. Vind hem en zeg wat hij is.

ZEEËGEL - KOKKEL - PALING - PURPERSLAK - SHARPIE - ST-JAKOBSSCHELP - ZEEOOR - MURENE
(3 punten)

SPEL N° 3

Ziehier een lijst van mannelijke dieren. Hoe heten hun vrouwelijke tegenhangers ?

1. REU
 2. RAMMELAAR
 3. GENT
 4. EEND
 5. HENGST
 6. BEER
 7. KATER
 8. HOMMEL
 9. HAAN
- (9 punten)

SPEL N° 4

De weg vinden !

Kunt u, door van het ene vak naar het andere te gaan, in het met een pijl voorziene vak terechtkomen en tevens een totaal van 124 bereiken ?

Opgelet : 1) uitsluitend de getallen optellen van de vakken die u door gaat ; 2) niet achteruit- noch teruggaan.

Vb.:

22	7			
	11	9	30	15
		1	5	8
		2		
		8	6	19

143

15	3	5	19
8	7	10	8
12	2	7	12
1	14	5	1

62

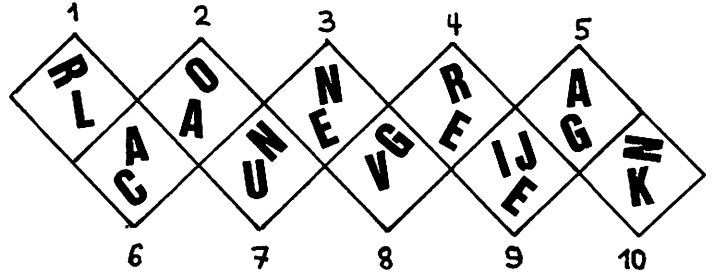
(3 punten)

SPEL N° 5

Haal een letter in ieder vak door om met de overblijvende letters een woord van 10 letters te vormen.

NB. Om u te helpen, hebben wij de vakken genummerd.

(3 punten)



SPEL N° 6

Een cijfer per letter.

In dit rooster vervangen de cijfers de letters. Een cijfer stelt steeds dezelfde letter voor.

Indien u zich behelpt met de reeds

gevonden letters, kunt u woorden raden die u nieuwe letters bezorgen om aldus het rooster aan te vullen.

Wetende dat alle woorden namen zeetermen zijn, moet u zeker slagen.

Om u de nummers te herinneren, schrijf de nieuwe letters in het kleine rooster onderaan.

De pijltjes geven de leesrichting aan van de woorden.

Om dit spel te beantwoorden, stuurt u de kleine rooster op.

19	3	13	4	2	6	6	3	2	11	10			
12	2	11	10	2	17	2	3	7					
16	2	2	3	6	15	14	4		16	9			
2	9	7			23	5	17	7	7	13	3		
4	11	3	2	18	12				5	13	14		
4	14	15	16	2	21	22			3	3	13		
13	3	14	14	1	3	13			16	8	11		
3	2	12	12	20	13	14			13	5	2		
8	2	13	5	6	10	21			6	5	12		
5	21	3				20	15	21	7		6	6	
5			8	5	7		19	13	3	3	18	13	
6		9	3	2	2	7		12	7	14	19	3	
	1	2	3	4	5		10	5	17	6	5	17	
	20	13	17	4	12	6		9	14	17	4	13	18

C	A	R	G	O										
14	15	16	N	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	

Zend zo vlug mogelijk de oplossingen, ten laatste tegen 30 juni 1986, naar «Onze Buurtspoorwegen», 14, Wetenschapsstraat, 1040 Brussel. Schrijf duidelijk je naam - voornamen - leeftijd - adres - woonplaats - functie van je papa of van je mama bij de N.M.V.B. eronder.

INHOUD N° 241 - MAART-APRIL 1986

	Bladzijde
Omgaan met een medemens : een moeilijke zaak	2
Een dringende verwittiging aan de monteurs	3
Eerlijke daden	3
Een winstgevende N.M.V.B.-dienst	4
Boeken en tijdschriften	4
De nieuwe «look» van onze chauffeurs	5
De magnetische Z-kaart :	
Vandaag, morgen	6
Het grote ogenblik is aangebroken	6
Personalía	8
«Onze Buurtspoorwegen» 1946-1986 : 40 jaar bestaan (deel 2).....	10
Nieuwtjes van hier en ginder	11
Op bezoek bij de constructeur.....	12
Radiobegeleiding B.R.T.: de goede reflex	13
Familiale bladzijde	14

Foto omslag :

*Uittreksel van de 1ste prijs - kleurfotos - van onze wedstrijd :
springvloed bij Raversijde, door M. Fred Hofman.*

Tweemaandelijks tijdschrift voor het personeel van de N.M.V.B.
Redactie : Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel.
Telefoon : (02) 230.03.30 - Toestel : 335 - P.R. 000-0003227-26.
Verantwoordelijke uitgever : R. Keygnaert, Wetenschapsstraat 14 -
1040 Brussel



Druk. Grafisch Bedrijf Schoonbaert - Brugge 2.
Lid van de Belgische vereniging
voor de bedrijfspers - V.Z.W.

