

BRUGGE X

G.P.P./4/339

ONZE BUURTSPOORWEGEN

Tweemaandelijks n° 244 september - oktober '86





1976 – 1986 EN ER IS NIETS VERANDERD

9.1.1976 : Tongeren (Beweging). Omdat de rijlichten van de autobus vuil waren, nam het slachtoffer een doek om deze schoon te maken en verliet de autobus via de voordeur. Hij verzwikte een voet, zonder evenwel te vallen en voelde een hevige pijn in de rug.

60 dagen werkverlet.

8.2.1986 : Quaregnon (Beweging). Bij het verlaten van de autobus gleed ons personeelslid uit en kwetste zich.

Het werkverlet duurt voort.

In 1976, tijdens de eerste twee trimesters, werden 66 werkongevallen geregistreerd, waarvan er 30 zich voordeden bij het in- of uitstappen van de voertuigen. Drie ervan hadden meer dan 30 dagen werkverlet tot gevolg.

In 1986, tijdens de eerste twee trimesters, waren 37 van de 81 werkongevallen te wijten aan valpartijen, waarvan er 11 een werkverlet van meer dan 30 dagen tot gevolg hadden.

De affiche, die hier afgebeeld staat, dateert van 1976 en is spijtig genoeg nog steeds actueel.

Welk is het probleem ?

U heeft zeker reeds kunnen lezen of horen op de radio dat het een voorzichtige maatregel is na twee uur aan het stuur te hebben gezeten even halt te houden. Het is zelfs raadzaam enkele ontspanningsoefeningen te doen om de stramheid uit uw benen te verdrijven.

Dit geldt evenzeer voor wie een autobus of een tram bestuurt.

VOORKOM DIT SOORT ONGEVALLEN !

Loop eens tot achterin uw voertuig om na te gaan of er geen voorwerpen zijn achtergebleven ; of, nog beter, maak van de stilstand aan het eindpunt gebruik om enkele oefeningen te doen ;

IN ALLE GEVAL

- spring nooit uit uw voertuig en wees uiterst voorzichtig bij het afstappen van de trede aan de stuurpost ;
- let op de oneffenheden van de bodem of van de straatstenen, evenals op de er rondslingerende voorwerpen ;
- gebruik zoveel mogelijk de handgrepen.

Bestuurders en bestuursters... wees steeds indachtig dat een blijvende of gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid uw chauffeursloopbaan in het gedrang kan brengen !

Vergeet de veiligheid van uw kinderen in de wagen niet !

Al zo lang als de overheid en de bevolking zich bezorgd maken om de veiligheid van de passagiers in de auto, is één aspect steeds verwaarloosd en zelfs verdoezeld ; het lot van de kinderen.

De verkeersregels bepalen enkel dat kinderen jonger dan 12 jaar achteraan in de auto moeten zitten, als daar nog plaats is. In werkelijkheid worden de kinderen, ook al zitten ze achteraan, bij een botsing tegen de voorruit, het dak of de voorzetels geslingerd. We moeten toegeven dat kinderen tegenwoordig niet de best beschermde wezens zijn.

Toch kan er wat aan gedaan worden !

Baby's van 0 tot 10 maanden vervoert u best in een *autowieg* (met riemen), die uw

garagehouder in een handomdraai in de auto vastmaakt. Het geheel rust op de achterbank.

Voor kleine kinderen van 11 maanden tot 4 jaar raden we een *kuipstoeltje* aan. Geef de voorkeur aan een stoeltje met zogenaamde oorkleppen en een tafeltje van hard schuimrubber, dat de schok bij een botsing tegen hoofd en borst opvangt.

Voor de «groten» van 5 tot 11 jaar kunt u naargelang van de leeftijd van het kind kiezen tussen een *kuipstoeltje* (steeds aan het chassis vastgemaakt met ankerpunten, zoals veiligheids gordels), en een *gewone gordel achteraan*.

Kijk asjeblieft op geen kosten. Denk erom dat de veiligheid van uw kinderen onbetaalbaar is.

**Je klikt jezelf vast.
Waarom je kind niet?**

**Ook achterin:
gordel klikvast.**

NIEUWTJES VAN HIER EN ELDERS

ENGELAND

De metrolus die de nieuwe terminal van de internationale luchthaven Heathrow in Londen bedient, werd in april feestelijk geopend. De LRT (London Regional Transport) verwacht dat het aantal reizigers per jaar met 2,5 miljoen zal stijgen. De ligging van deze lijn is op zijn minst origineel: de sporen lopen door een tunnel onder de banen van de luchthaven. Prins Charles en Lady Diana waren op de opening aanwezig.

FRANKRIJK

De SNCF test al enkele maanden een nieuw type rijktuig, dat bedoeld is om in de nachttreinen te worden ingeschakeld, en uitgerust is met half gestrekte relax-zetels. Reizen met dit rijktuig kan tegen de normale prijs.

TUNESIE

De eerste metro op het Afrikaanse continent werd in Tunis in gebruik genomen. Het 30 km lange metronet werd «met de sleutel op de deur» geleverd. De bestelling omvatte de bouw van de hele infrastructuur (sporen, seinen, remise, werkplaats...) en de levering en



inbedrijfstelling van 78 achtassige gelede motorwagens. De totale investering bedraagt 7 miljard frank.

BELGIE

De beroemde treinstellen «Benelux» (blauw met gele band), die de verbinding Brussel-Amsterdam verzekeren, zullen geleidelijk wor-

den vervangen door gloednieuw materieel.

De nieuwe treinen zullen rijden als trek-duw formaties, wat betekent dat de locomotief (serie 11) het konvooi zal duwen of trekken. De hieruit voortvloeiende tijdswinst is aanzienlijk; de manoeuvres in de eindpunten te Brussel en Amsterdam evenals in het kopstation van Antwerpen, hebben inderdaad geen bestaansreden meer.

Elk treinstel, samengesteld uit een locomotief en 6 rijktuigen, zal 463 zitplaatsen bieden, die zullen aangevuld worden met 63 plaatsen op klapstoelen. Een inrichting voor een gehandicapte persoon is eveneens mogelijk.

Jaarlijks maken meer dan één miljoen reizigers gebruik van de dienst «Benelux». ■

DE LIJN OOSTENDE - DE HAAN - BLANKENBERGE BESTAAT 100 JAAR

Al een eeuw! Op 1 augustus 1886 werd de lijn Oostende — De Haan — Blankenberge inderdaad officieel in gebruik genomen. Een stoomtram was vertrokken uit Oostende, een andere uit Blankenberge. De twee tramstellen kruisten elkaar in Klemskerke, waar de genodigden in de duinen een banket werd aangeboden. Daarna reisden al deze hooggeplaatsten met de tram naar Wenduine, waar de erewijn werd geschonken. Dan banket, bal en vuurwerk in Blankenberge. Een heel programma.

De NMVB was het aan zichzelf verplicht om deze verjaardag

waardig te vieren. Ditmaal geen banket en geen vuurwerk, maar een herdenkingsrit met de stoomtram.

Omdat we het zelf hebben meegemaakt, kunnen wij u verzekeren dat het programma, dat al sinds lang door de hoge leiding van onze maatschappij en door het college van burgemeester en schepenen van De Haan werd voorbereid, een volkomen succes was. Wij kunnen in dit artikel niet iedereen bedanken, die heeft bijgedragen tot het slagen van deze gebeurtenis; een bladzijde in Onze Buurtspoorwegen zou in elk geval niet voldoende zijn. Maar

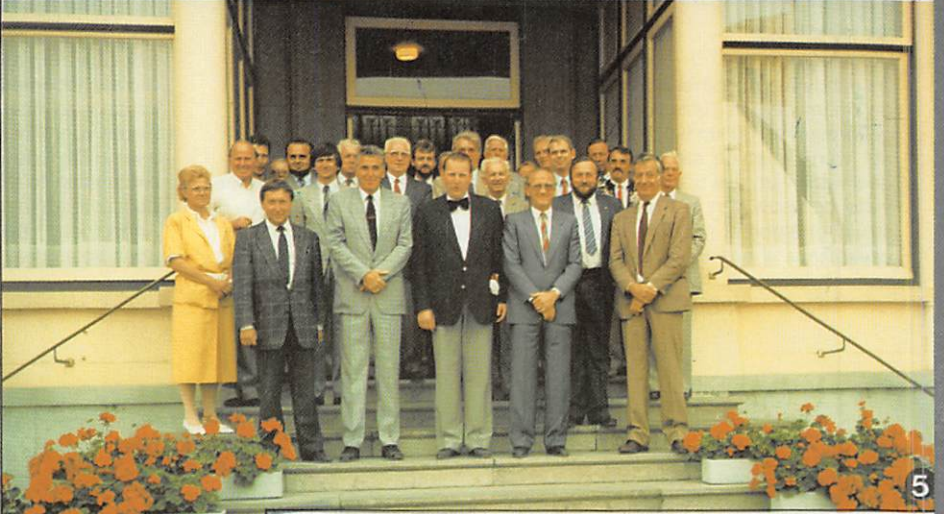
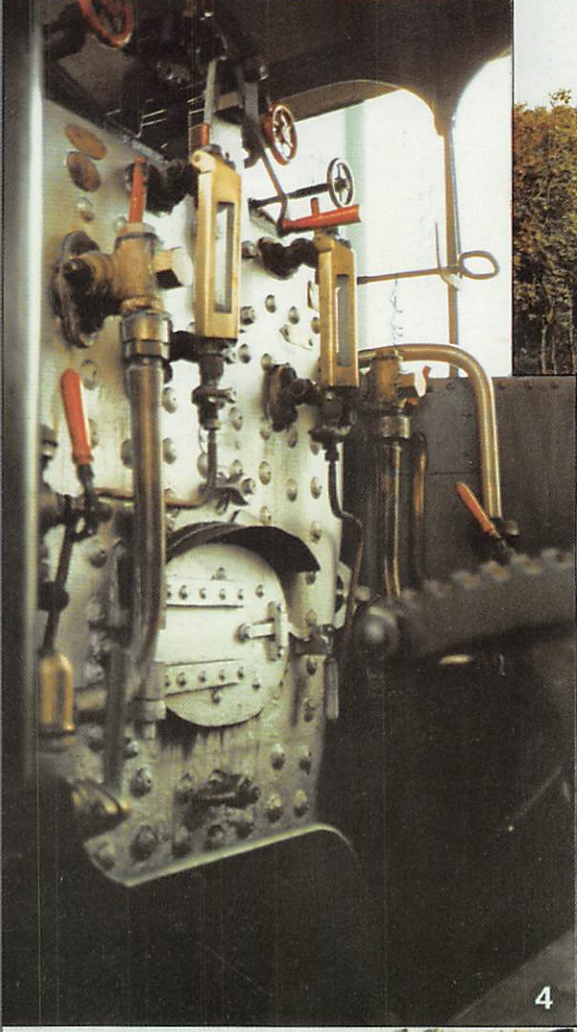
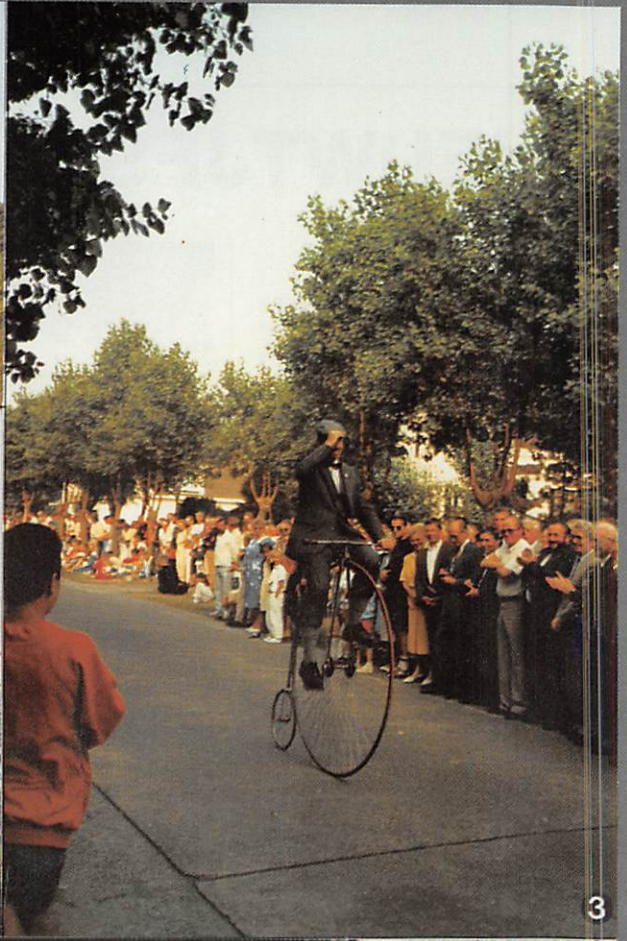
toch moeten we de heren Van Wesemael, directeur, en Vervae, gewestelijk directeur, en hun medewerkers in het bijzonder vermelden, omdat zij met hun enthousiasme en hun volharding heel wat moeilijkheden overwonnen hebben. Al wie, bekend of minder bekend, op deze gebeurtenis aanwezig was, zal hen nog lang dankbaar zijn.

EEN FEESTENDE STAD

Het mooie badplaatsje De Haan vierde op zaterdag 9 augustus feest. Vakantiegangers en dag-

toeristen wisten niet waar eerst te kijken, zo talrijk waren de activiteiten en de attracties — met als thema «la Belle Epoque» — en verspreid over een groot deel van de stad, dat verkeersvrij was gemaakt. Er waren bijvoorbeeld een tentoonstelling en een elegantiewedstrijd voor oude fietsen, jazzconcerten, een rommelmarkt, een straatmarkt, een simultaanschaakpartij... en, als hoogtepunt van deze dag, de aankomst van een stoomtram en een ander tramstel van de Buurtspoorwegen uit 1915.

Maar laten we eerst eens kijken wat op het programma van de officiële gasten stond:



Ontvangst in het gemeentehuis van De Haan ;
 Autobusrit tot Wenduine Harendijke ;
 Vertrek van de «O.B.-tram» uit 1915, gevolgd door een stoomtram ;
 Halte in het buurtstation in Wenduine ;
 Vertrek in Wenduine en aankomst in De Haan.

GERAKEN WE VERTROKKEN ?

Verbijstering bij de aankomst van de gasten in Wenduine Harendijke : een indrukwekkende brandweerwagen staat bij de stoomtram. Wat gebeurt er ? Brand ? Iedereen komt kijken, de automobilisten vertragen,... Maar dan merken de meesten dat de tanks van de 979 gewoonweg worden bijgevuld. De reis gaat wel degelijk door, tot grote opluchting van alle ongeruste zielen.

HET MATERIEEL

Twee tramstellen, twee tijdperken. Voor de liefhebbers, en we weten dat zij talrijk zijn, geven we hier enkele technische gegevens over de gebruikte voertuigen.

1. Stoomtram 979, rijkstrijtuigen 2107, A 10782 en A 11751

Stoomlocomotief 979, type 19

Deze locomotief maakt deel uit van een reeks van 50 die in 1915 door de «Railway Operating Division» van het Britse leger werd besteld. Ze waren voor de NMVB bestemd en werden ingezet om de geallieerde troepen die achter de IJzer verschanst lagen, te vervoeren en te bevoorraden. Zij werden gebouwd volgens de plannen van de serie 18, na aanpassing van de metrische maten aan de Engelse maten. Na de vijandelijkheden werden 48 locomotieven van type 19 door de NMVB weer

in gebruik genomen : 20 daarvan waren gebouwd door R.W. Hawthorne, Leslie en Co (Newcastle on Tyne), 28 waren gebouwd door R. Stephenson (Darlington). Deze locomotieven zijn gebruikt tot in het begin van de jaren vijftig. De 979 werd bewaard in de remise van Leerbeek, zodat hij van de slopershamer werd gered. In de jaren 60 werd onze locomotief hersteld, waarna hij in het museum van Schepdaal werd tentoongesteld. Eind 1984 werd hij opnieuw helemaal gerestaureerd in de werkplaats in Merksem, om weer in gebruik te worden genomen. Op 16 juli 1985 heeft de 979 deelgenomen aan de herinneringsrit tussen Oostende en Mariakerke, waaraan Hare Majesteit Koningin Fabiola zich gewaardigde deel te nemen.

Gemengd rijkstrijtuig A 2107

Dit is een wagen van 2de klasse met een bagagecompartment. Hij maakte deel uit van een reeks van 10 eenheden, die in 1910 door «Baume et Mercier» waren gebouwd. Deze rijkstrijtuigen zijn volledig met teakhout bekleed : in die tijd was ijzer immers schaars. In het bagagecompartment bevonden zich een schrijftafel voor de treinchef en een brandkast. Want in die tijd werden nog waardevolle voorwerpen met de tram vervoerd. Het grootste deel van deze rijkstrijtuigen werden tussen 1935 en 1948 omgebouwd tot bijwagens voor elektrische motorrijtuigen.

Rijkstrijtuigen A 10782 en A 11751

In 1912 bestudeerde de NMVB een nieuw wagentype met twee assen, dat groter en gerieflijker was dan de vroegere rijkstrijtuigen met open balkon. De eerste reeks van dit type werd voor de oorlog geleverd. Tijdens de eerste wereldoorlog werden andere reeksen gefabriceerd. De wagens waren echter langer en hoger. Hun structuur was bedekt met gemiste teakhouten planken. De stoelen waren comfortabeler en de verlichting gebeurde met acetyleenlampen. Een speciale cokesoven onder de wagen zorgde voor verwarming met warme lucht. Van dit wagentype werden tussen 1913 en 1916 meer dan 151 stuks gebouwd. De rijkstrijtuigen A 10782 en A 11751 zelf werden respectievelijk in 1920 in de werkplaats van Roeulx en in 1921 in de werkplaats van Familleureux gebouwd.

2. Bagagemotorwagen 9965, aanhangwagens 8768 en 11593

Bagagemotorwagen

De eerste voertuigen van dit type werden in 1909 in de werkplaats Franco-Belge gebouwd. Zij waren bestemd voor onze kustlijn en vervoerden, zoals hun naam aangeeft, de bagage van de vakantiegangers naar de verschillende

badplaatsen. Het chassis van deze voertuigen was hetzelfde als dat van de goederenwagens. De elliptische voorruit was dezelfde als die van de motorrijtuigen die in 1908 speciaal voor de lijn Oostende — Blankenberge waren gebouwd (type OB). In 1915 leverde de werkplaats Franco-Belge twee andere identieke modellen, die onder de nummers 9478 en 9479 in gebruik werden genomen, maar enkele jaren later de nummers 9965 en 9966 kregen. Deze machines werden daarna gebruikt voor het goederenvervoer op de geëlektrificeerde voorstadslijnen. Zij werden eveneens als trekkers gebruikt in de periode dat de gewone elektrische motorvoertuigen nog geen twee aanhangwagens konden voorttrekken. Tenslotte hebben ze grote diensten bewezen bij het onderhoud van de sporen en de bovenleiding.

Aanhangwagens 8768 met open balkons

Omdat de maatschappij het materieel op de lijn Oostende — Westende wou aanvullen, bestelde ze in 1906 vier motorwagens en vier aanhangwagens bij de firma «Fagneno» in Mechelen. Dit nieuwe materieel was vooraf bestudeerd bij de directie voor het rollend materieel, die deze rijkstrijtuigen als een proefreeks beschouwde. Als ze succes zouden hebben, zouden ze ingezet worden op de lijn Oostende — Blankenberge, die geëlektrificeerd zou worden. Deze aanhangwagens waren aan de zijkant afgesloten door een lage wand met ijzeren smeedwerk. Bij hun levering hadden de vier aanhangwagens eveneens een klein eerste-klasse-compartment. Toen de motorwagens met draaistellen de tweeassige rijkstrijtuigen vervingen, werd de toegestane maximumsnelheid verhoogd, wat deze rijkstrijtuigen heel wat minder comfortabel maakte. Ze werden dan met zijruiten uitgerust. Sommige van deze wagens, waaronder de 8768, kregen zelfs gloednieuwe zijwanden met vijf vensters.

Aanhangwagens 11593 met open balkons

Toen de lijn Oostende — Blankenberge werd geëlektrificeerd, bestelde de NMVB een reeks aanhangwagens voor het bevoorrechte cliënteel aan de kuststranden. Deze tweeassige aanhangwagens waren in drie coupés verdeeld :

2 van 1ste klasse : 1 niet rokerscompartment met zetels in rood fluweel, 1 rokerscompartment met lederen zetels ;
 1 van 2de klasse : de zetels waren vervangen door houten klapstoeltjes. Deze wagens werden herbouwd toen de 1ste klasse werd afgeschaft. De tussenwanden die de coupés van elkaar scheidde, werden weggehaald,

en er werden vaste, met rotan beklede bankjes geplaatst.

INSTAPPEN MAAR !

Nadat de genodigden onze dappere stoomlocomotief en de fonkelende rijkstrijtuigen, bezet door figuranten in klederdracht uit die tijd, waren gaan bewonderen, namen ze onder een stralende zon plaats in de OB-tram uit 1915. Na even achteruitrijden (de stellen rijden eerst de lus van Harendijke uit om zich dan in de aslijn van de rijbaan te plaatsen), vertrokken we richting Wenduine, onder het aandachtig oog van de televisiecamera's. Enkele automobilisten die ons op volle snelheid voorbijreden glimlachten geamuseerd. Maar anderen waren nieuwsgierig of geïnteresseerd en volgden ons kalm. De trams reden door de prachtig beboste duinen. Naarmate ze Wenduine naderden, stonden er steeds meer nieuwsgierigen te kijken. Het zal de organisatoren wel een hart onder de riem zijn geweest toen ze zagen hoeveel interesse het publiek voor deze gebeurtenis toonde. Te midden van een waarachtige menzensee kwam het konvooi in het station van Wenduine tot stilstand voor een oponthoud van 10 minuten. Iedereen wou de historische rijkstrijtuigen op de gevoelige plaat vastleggen ; dat gaf een beetje gestommel maar het bleef allemaal heel gemoedelijk.

Plots klonk een fluitsignaal, een claxon, en alle gasten stapten gezwind weer in en vertrokken richting De Haan. Tussen de twee badplaatsen passeerden we een geleed motorvoertuig. Wat een evolutie in enkele tientallen jaren ! Rond 17 uur komen we aan het eindpunt van onze reis : het pittoreske buurtstationnetje van De Haan, dat in 1902 op initiatief van Leopold II werd gebouwd.

We banen ons met moeite een weg door de menigte en nemen met spijt in het hart afscheid van de sfeer van de eeuwwisseling, van de rookpluimen van de 979, van zijn machinisten in stokerskiel, van ons oud materieel, kortom, van alles wat deze dag onvergetelijk heeft gemaakt. Trefpunt was het gemeentehuis, waar de burgemeester en het schepencollege ons hartelijk ontvingen. Daar stond ons nog meer te wachten. Maar dat is dan weer een ander verhaal.

De mensen stellen het verleden niet meer op prijs, zeggen ze. Maar als we zien hoeveel succes deze gebeurtenis te beurt viel, dan twijfelen we daar sterk aan. ■

1. Confrontatie tussen generaties.
2. De bagagemotorwagen 9965.
3. Een elegancieproef op de fiets.
4. Binnenzicht van een stoomlocomotief.
5. Familiefoto vóór het gemeentehuis van De Haan.
6. Een menzensee voor onze 979.
7. Een korte, welverdiende rust.



BREDENE IS HET NIET VERGETEN

De gemeente Bredene wenste de honderdste verjaardag van de lijn Oostende - Blankenberge op haar eigen manier te vieren. In de schilderachtige oude hoeve «Turkeyenhof» kon men een kleine tentoonstelling bezoeken die de naam kreeg «Honderd jaar tram te Bredene». Daarnaast werd een herdenkingsplaat ingewijd op de gevel van een woning gelegen Duinstraat nr. 2. Dit huis ligt inderdaad in de onmiddellijke nabijheid van de plaats waar het oude buurtspoorwegstation stond. ■



Samenkomst van de gepensioneerden van Destelbergen.



De gepensioneerden van West-Vlaanderen.

De bijeenkomst van de gepensioneerden van het Hoofdbestuur werd in ons vorig nummer besproken. Door gebrek aan plaats hebben wij toen geen foto kunnen afdrucken. Dat is nu verholpen. ■

Samenkomst van de gepensioneerden uit de groep Oost- en West-Vlaanderen

In mei van dit jaar heeft de heer Vervaeet, gewestelijk directeur van de groep Oost- en West-Vlaanderen, verscheidene groepen gepensioneerden uitgenodigd.

Op 14 mei zijn de «oud-gedienden» van Oost-Vlaanderen samengekomen in Destelbergen; op 20 mei was ons vakantiehuis Zonnebloem de verzamelplaats voor de gepensioneerden van de Westvlaamse groep.

Velen zijn op de uitnodiging ingegaan. Deze bijeenkomsten, die voor de derde maal werden georganiseerd, zijn dus een regelrecht succes geweest, wat nog maar eens bewijst hoe graag onze oud-collega's elkaar terugzien.

Herinneringen worden opgehaald, er wordt over het heden en de toekomst van de Maatschappij gepraat, vroeger en nu worden met elkaar vergeleken... De lichte maaltijd die werd opgediend werd zeer gewaardeerd. We willen hier graag het dienstpersoneel bedanken, dat al het mogelijke — en het onmogelijke — heeft gedaan om het iedereen naar zijn zin te maken, wat natuurlijk zeer op prijs werd gesteld.

Onze oud-gedienden wilden ook graag weten of deze bijeenkomsten ook in de toekomst nog zullen plaatsvinden. Het mag duidelijk zijn dat er over het antwoord geen twijfel bestaat. ■



Op 10 en 24 mei 1986 zijn ploeg nr. 1 van West-Vlaanderen (streek van Ieper) en nr. 1 van Oost-Vlaanderen (bew. Destelbergen) in Zonnebloem samengekomen om er hun 3000 werkdagen zonder ongeval met arbeidsongeschiktheid te vieren. Zij werden er begroet door de heren Taelmans en Van Canneyt, hun respectieve veiligheidschefs. De heer Dubois, hoofd van de algemene veiligheidsdienst, sprak vol lof over deze twee ploegen. «Het gevaar bedreigt ons voortdurend», zei hij nog, «en het is soms maar gewoon verstrooidheid of een stom ongeval, die de inspanningen van de hele ploeg kunnen tenietdoen. Een goede raad: steeds en overal veilig rijden».

Ook de heer Vervaet, gewestelijk directeur van Oost- en West-Vlaanderen, was een gelukkig man. In een opgemerkte toespraak vergeleek hij beide be kroonde ploegen met de overwinnaars in een meedogenloze strijd tegen het gevaar. Voor de aandacht die zij aan de veiligheidsproblemen schenken, bedankte hij eveneens de heren Breyne, ondervoorzitter van de Raad van Bestuur, Timmerman, bestuurder, en De Cuyper, lid van het Comité van toezicht, die op deze bijeenkomst aanwezig wilden zijn. «Het gebeurt niet vaak», zei hij nog, «dat feesten voor de veiligheid elkaar zo snel opvolgen, en dan nog wel met twee ploegen die er telkens tegelijk bij zijn sedert hun eerste 1000 dagen. Sandra Kim heeft dit jaar de eerste prijs op het Eurovisie-Songfestival in de wacht gesleept met het liedje «J'aime la vie». De twee ploegen die vandaag worden gevierd, hebben de woorden vervangen door «J'aime la sécurité».

Na de officiële toespraken kreeg elk lid van de gevierde ploegen een herinneringsgeschenk. Toen was het de hoogste tijd voor een aperitief, waarna de gasten tot de gelegenheidsmaaltijd werden uitgenodigd. Na deze fantasti-

sche dagen hoopt iedereen elkaar in een even hartelijke stemming weer te zien op het volgende veiligheidsfeest.

... EN EEN 1000-DAGENVIERING

Op 10 november 1985 heeft ploeg nr. 2 van West-Vlaanderen (bew. Kortrijk) voor het eerst 1000 werkdagen zonder ongeval met arbeidsongeschiktheid bereikt. Op 26 april en 3 mei kwamen deze mensen met hun echtgenotes in ons vakantiehuis aan de kust samen om er hun overwinning te vieren. Ze werden er ontvangen door de heer Taelmans, veiligheidschef.

Uit naam van de algemene veiligheidsdienst feliciteerde de heer Crombeen de laureaten met het resultaat. De heer Vervaet, gewestelijk directeur, was zeer tevreden dat deze ploeg eindelijk de 1000 dagen bereikte, na enkele mislukte pogingen. Hij vervolgde met de woorden: «Door uw prestatie heeft de groep West-Vlaanderen voor het jaar 1985 de trofee President Graaf Louis de Lichtervelde kunnen winnen. Het is de allereerste keer dat een groep met gemengde uitbating Spoor/Weg deze trofee in de wacht sleept. Als we weten dat de 1000 dagen nu bereikt zijn en er in deze groep een goede verstandhouding heerst, dan is het zeker mogelijk om de 2000 dagen zonder ongeval te halen. Dat zal niet gemakkelijk zijn, maar waar een wil is, is een weg». Ook hier mochten de deelnemers een herinneringsgeschenk ontvangen.

Na een voortreffelijk maal werd in ons gezellig vakantiehuis nog lang nagepraat, en naar het schijnt heeft men hier en daar uit de gesprekken opgevangen dat «de 2000 dagen eigenlijk ook hier gevierd kunnen worden». (Tekst geleverd door de gewestelijke directie van West-Vlaanderen).



GROEPEN OOST- EN WEST-VLAANDEREN

TWEE NIEUWE VEILIGHEIDSFEESTEN



De Heer Vervaet, gewestelijk directeur, en de jubilerende ploegen van Destelbergen en Ieper.



De ploeg van Kortrijk.



Nieuws van het hoofdbestuur en van de exploitatiegroepen



AANWERVINGEN

HOOFDBESTUUR

Veegaete C., opsteller
Dehoy J., opsteller

ANTWERPEN

Janssens C., opsteller

BRABANT

Spitaels M., opsteller
Braibant X., opsteller

LIMBURG

Arnauts D., opsteller



MUTATIES

HOOFDBESTUUR

Messiaen J., ingenieur
Gruslin B., opsteller
Duchene D., opsteller

ANTWERPEN

Van Eygen J.-P., bureauchef

HENEGOUWEN

Nihant P., ingenieur

NAMEN-LUXEMBURG

Antoine J., opsteller

LIMBURG

Greuninx A., klerk



HUWELIJKEN

ANTWERPEN

Vansant E. en Devries C.

OOST-VLAANDEREN

Van Geyt D. en Polfiet M.

HENEGOUWEN

Van Heule J. en Bertrand R.
Benis D. en Degroot D.
Lucas J.-M. en Leurs P.

BRABANT

Deville F. en Castelyn D.
Verstraeten I. en Geens R.

LIMBURG

Swinnen G. en Kouklous E.

WEST-VLAANDEREN

Warmoes J. en Dewulf C.
Coppillie D. en Vanleke A.
Boerjan E. en Broeckaert R.



GEBORTEN

ANTWERPEN

Freija bij Pauli K. (Antwerpen)

OOST-VLAANDEREN

Sofie bij Vercamer P.
Evelien bij Sey A.
Stijn bij Janssens E.
Annelles bij Vandenstein L.
Tim bij Ryckaert F.
Stijn bij Thysebaert M.

HENEGOUWEN

Alix bij Catherine E. (Eugies)
Virginie bij Gilson M. (Ransart)
Johann bij Magy J.
(Quaregnon)
Julie bij Laveine P. (Bergen)
Jonathan bij Wilputte P. (Ham-
sur-Heure)
Alexander bij Maenhout A.
(Marchienne)
Bertrand bij Hardy M.
(Charleroi)
Geoffrey bij Mainil M. (Le
Rœulx)
Cédric bij Raye P. (Eugies)
David bij Cors R. (Gosselles)

Lloyd bij Bonvalet M. (Eugies)

NAMEN-LUXEMBURG

Gaëtan bij Eloy A. (Jemeppe-sur-
Sambre)
Melissa bij Trefois F. (Velaine-sur-
Sambre)
Vanessa bij Soupart P. (Vedrin)
Florian bij Picard J.-C. (Lesve)
Jonathan bij Peetersille L.
(Jambes)
Romy bij Talbot L. (Bastenaken)
Sandy bij Poncelet C.
(Gérimont)

LUIK

Julie bij Zimbile G. (Oupeye)

BRABANT

Julie bij Heymans J. (St-Ag.-
Berchem)
Bryan bij Herrezeel C. (St.-
Pieters-Leeuw)
Ludovicus bij Vostes G. (Orp-
Jauche)
Kevin bij De Saedeleer P.
(Affligem)
David bij Toury F. (Overijse)
Bart bij Limbourg W. (Pepingen)
Bruno bij Hendrickx P.
(Schaarbeek)
Caro bij D'Hoe D. (St-Kath-
Lombeek)
Nele bij Coekaerts (Lubbeek)

LIMBURG

Kristel bij Gerarts H. (Maaseik)
Sven bij Put A. (Houthalen)
Nicki en Mieke bij Bats B.
(Gingelom)

WEST-VLAANDEREN

Brian bij Delannoye J.
(Bredene)
Koenraad bij Deputter K.
(Oostende)
Kim bij Vandekerckhoven A.
(Wingene)
Ellen bij Haest D. (Diksmuide)
Wim bij Calleyl P. (Diksmuide)
Sharon bij Chaerel G. (Koksijde)
Kevin bij D'Helft R. (Brugge)
Sean bij Miele J.-M. (Oostende)
Ronny bij Vestens G. (Knokke)



MET PENSIOEN

Dienstjaren

HOOFDBESTUUR

Neyens J., eerste
inspecteur 41

ANTWERPEN

Crois J., dienstchef
2de kl. 41
Brouwers R., dienstchef
1ste kl. 44

OOST-VLAANDEREN

Bonny J., meestergast 41
De Meester G., AB
best.-ontv. 40

HENEGOUWEN

Piret G., ontvanger 38
Watteau H., bestuurder 34
Lasselin V., gesch. arb. 30
Lerat E., AB best.-ontv. 30
Picron J., AB. best. 35
Vandersmissen F., brigadier 35
Berckx A., ontvanger 37
Damay A., keurarbeider 24

NAMEN-LUXEMBURG

Rennesson P., AB best.-ontv. 41

BRABANT

Derideaux L., dienstchef
2de kl. 41
De Cuyper J., ontvanger 37
De Breuker P., 1ste
keurarb. 35
Collaer D., ontvanger 36
Lievens V., AB best.-ontv. 33
Poelmans G., ontvanger 24
De Cock P., gesch. arb.
1ste kl. 20
Mahieu J., kuiser 35

LIMBURG

Fiddelaers C., AB best.-ontv. 39

WEST-VLAANDERENDevriese E., lokethouder 36
De Keerle J., bewegingschef
2de kl. 41**STERFGEVALLEN**

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

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

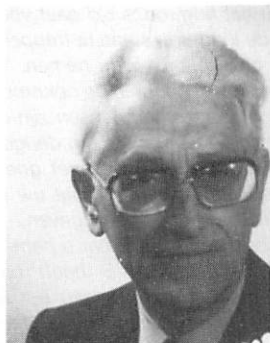
Leeftijd

ANTWERPENGoelen E., spoorautobest. 84
Verstraelen F., ontvanger 82
Peeters H., 1ste contr. 75
Van Der Eycken F., AB
best.-ontv. 63**HENEGOUWEN**Brochez M., keurarbeider 81
Deridder J., ontvanger 67
Lebac F., gesch. arb. 66**NAMEN-LUXEMBURG**Rouchet A., ontvanger 77
Lansival P., chef ontvanger 86**LUIK**Royen G., gesch. arb. 1ste kl. 74
Driesmans F., keurarbeider 85**BRABANT**Debaut L., El. best. 78
Haine H., ontvanger 93
Blockx J., bewegingschef
1ste kl. 74
De Quick H., gesch. arb. 79
Doyen R., gesch. arb. 71
Loddewijckx A., gesch. arb. 71
Sluys V., ontvanger 64
Leemans P., AB best.-ontv. 63
Vandenplas M., ontvanger 81
Rousseaux M., 1ste gesch.
arb. 57
Dubois A., AB best.-ontv. 71**LIMBURG**

Palmaerts P., ploegbaas 79

WEST-VLAANDERENDebuigne R., ontvanger 88
Duchatelez G., gesch. arb.
1ste kl. 76
Traetsaert P., AB best.-ontv. 88
Arslijder D., AB best.-ontv. 76
Derre R., AB best.-ontv. 80**ENKELE WELVERDIENDE OPPENSIOENSTELLINGEN****GROEP
OOST-VLAANDEREN****DE HEER R. DE KUYPER,
DIENSTCHEF 2de KLASSE**

Nadat hij op 16.2.1942 in dienst was getreden als klerk bij de gewestelijke directie van Oosten West-Vlaanderen, werd Remi De Kuyper achtereenvolgens bevorderd tot klerk 1ste klasse



op 1.1.1946, eerste klerk op 1.1.1958 en dienstchef 2de klasse op 3.11.1967. Hij heeft zijn hele loopbaan bij het bestuur van het magazijn in Destelbergen gewerkt, en voerde zijn taak steeds met zorg en aandacht uit. Na 44 jaren dienst kan hij eindelijk van een welverdiende rust genieten.

GROEP BRABANT**DE HEER J. PATERNOSTER,
DIENSTCHEF 1ste KLASSE**

De loopbaan van de heer Pater-

noster startte op 25.7.1944 toen hij door de Maatschappij als tijdelijke klerk werd aangenomen. Deze indiensttreding was in feite het gevolg van de sluiting van de universiteiten door de bezettingsmacht, waardoor hij zijn studie moest onderbreken. Maar het was ook een middel om aan de opvoedingen te ontsnappen. Omdat de werksfeer hem beviel, besloot de heer Paternoster bij ons te blijven werken.

Hij volgde avondlessen en behaalde het diploma van meetkundig schatter. In deze functie werkte hij vanaf 1.5.1948 bij de dienst Gebouwen - Sporen



en Werken in Anderlecht. Op 1.7.1966 werd hij tot dienstchef 1ste klasse benoemd. Hij werd door zijn collega's gewaardeerd en heeft zich steeds nauwgezet van zijn taak gekweten.

**DE HEER L. DEWEER,
MONITOR**

De heer Deweer was nauwelijks 17 jaar oud toen hij in 1943 bij de NMVB in dienst trad als hulpbankwerker in de werkplaats van Kuregem. Hij werd daarna achtereenvolgens benoemd tot halfgeschoold arbeider op 1.6.1946, geschoold arbeider op 1.4.1948, geschoold arbeider eerste klasse op 1.1.1954, keurarbeider op 1.1.1960, brigadier op 1.7.1970,



ploegbaas 1ste klasse op 1.5.1971, werkplaatschef 1ste klasse op 1.8.1977, en tenslotte monitor op 1.8.1981. Hij is iemand die goed met iedereen kan omgaan en steeds bereid is zijn collega's te helpen en raad te geven.

☆

Wij willen onze vroegere collega's hartelijk feliciteren bij gelegenheid van hun pensionering en hopen dat zij nog vele gelukkige jaren van hun rust kunnen genieten. ■

BOEKEN EN TIJDSCHRIFTEN*Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen vanaf 1964 tot 1985.*

De twaalfde folder die Daniël De Volder aan het openbaar vervoer in West-Vlaanderen heeft gewijd is verschenen. Daarin wordt de periode van 1964 tot 1985 behandeld. Amateurs zullen daarin, zoals altijd, een massa gegevens vinden onder andere het in bedrijf nemen of het sluiten van lijnen, voorlopige en definitieve reiswe-

gen, uitbreidingen van autobusdiensten, ...

Deze folders zijn samengesteld uit fotocopies van (in het Nederlands) getypte bladen. Dit laatste nummer telt 135 pagina's en kan verkregen worden mits storting van 560 F (port inbegrepen) op rekening nummer 001-0072239-50 van Daniël De Volder, Eigen-Heerdlaan 26, te 8200 Brugge. Een reductie wordt toegekend aan wie reeds vijf of meer folders heeft besteld. ■

UITREIKING VAN ERETEKENS IN DE GROEP HENEGOUWEN

Op 19 april 1986 is de plechtige uitreiking van de onderscheidingen voor 25 en 35 jaar dienst in de feestzaal «Waux-Hal» te Bergen in een vriendschappelijke sfeer verlopen.

De heer Etienne, adjunct-eerste ingenieur, hield een gelegenheids-toespraak :

«Wij zijn hier bij elkaar gekomen om 20 medewerkers van onze Maatschappij te vieren. Zij hebben 25 tot 35 jaar van hun leven aan de NMVB gewijd. Wij feliciteren hen daarvoor. Op 35 jaar is er veel water naar de zee gevloeid. Het gezicht van de Maatschappij is grondig veranderd. Het tramnet, vlak na de oorlog nog de ongekroonde koning van het openbaar vervoer, begon zachtjes aan en ongemerkt de baan te ruimen voor de bussen op de weg. En uiteindelijk, 35 jaar later, is de tram nagenoeg verdwenen. Samen met de kust beschikt Henegouwen over het laatste buurt-tramnet. We staan nu op een keerpunt wat zijn bestaan betreft.

Want hoewel het net van Charleroi volledig wordt vernieuwd, bevindt dat van La Louvière zich in een alarmerend bouwvallige staat. Op dit ogenblik wordt een dossier voor volledige vernieuwing bij het Ministerie van Verkeerswezen ingediend. Terwijl de tram een wending neemt, worden ook in het autobusnet wijzigingen doorgevoerd. Al enkele jaren doorkruisen gelede bussen de streek van Bergen, en waarschijnlijk worden de volgende jaren nieuwe transport-

mogelijkheden ontwikkeld, de minibus, de bestelbus, en wie weet, een metro op banden, een voertuig dat het midden houdt tussen tram en bus, en dat u vorig jaar al bij verscheidene gelegenheden hebt kunnen zien.

Maar laten we het nu eens over dat jaar, over 1985 hebben. Het hele jaar door heeft de NMVB feestgevierd. Eerst in Eugies, waar een grootse tentoonstelling verscheidene honderden bezoekers heeft aangelokt. Hier was trouwens het prototype van de metro op banden, waar ik het zonet over had, te bezichtigen. Ook andere tentoonstellingen werden in de provincie gehouden : in Lobbes, in Marchienne, en ze hebben veel succes gehad. Ook werden voor de gelegenheid trips met gerestaureerde oude trams georganiseerd. Men kon zo een «Electricité et Hydraulique» motorwagen uit 1901 nemen, en een «standaard»-motorwagen die uiteindelijk meer dan 5000 mensen hebben vervoerd ! Het hoogtepunt was de buurtstoomlocomotief op de lijn Lobbes - Thuin tijdens het weekeinde van 15 augustus. Al deze activiteiten zijn slechts mogelijk geweest dank zij de medewerking van onze «anciens», want een groep gepensioneerden heeft verscheidene dagen in onze werkplaatsen gewerkt en heeft heel wat bijgedragen tot de reparatie van deze rijtuigen. Wij danken hen nogmaals voor hun steun.

1985 is een feestjaar geweest. Maar het verleden, hoe zoet ook,

is geen waarborg voor de toekomst. Deze toekomst ligt in onze handen. Wij moeten een wereld opbouwen waarin onze kinderen en onze kleinkinderen zullen opgroeien. Deze enorme verantwoordelijkheid mogen wij nooit uit het oog verliezen. Wat zal de dag van morgen brengen ? Niemand weet het. U kunt zeggen : Wat baat het nog, onze tijd gaat voorbij, de jongeren staan te trappelen om onze plaats in te nemen. Wij merken wel dat er in de opkomende generatie veel mensen zijn die niet echt meer geven om deugdlijk werk. U moet hun het goede voorbeeld geven. U moet uw ervaring aan hen doorgeven. Zij hebben de jeugd, maar u hebt de ervaring. De NMVB heeft haar grootheid te danken aan het feit dat de mannen en vrouwen die er werken een bepaald doel voor ogen hebben. En dat doel kent u : de reizigers in de beste omstandigheden vervoeren. Of we nu op de weg werken, of in de technische of administratieve diensten, ons doel moet steeds hetzelfde blijven.

De NMVB rekent op u, de ouderen en de wat jongeren — om deze instelling bij het personeel in stand te helpen houden. Ik wil geen zedepreker zijn, maar u wel zeggen hoe sterk wij op u rekenen.

De heer Pourveur, directeur, en de heer Masy, adjunct-eerste ingenieur, sluiten zich bij mij aan om u en uw familie van harte geluk te wensen bij de uitreiking van de medailles.

Lijst van de onderscheiden personeelsleden :

NATIONALE ORDES

Zilveren Palm Kroonorde

Robin, H., best.-ontv. AB

BURGERLIJKE DECORATIES

35 jaar dienst Burgerlijke medaille 1ste kl.

Gleton M., keurarbeider
Hayette A., 1ste geschoolde arbeider
Vanbokestaal S., 1ste geschoolde arbeider
Lasselin F., 1ste geschoolde arbeider
Clignez R., best.-ontv. AB
Delloy J., best.-ontv. AB
Dubois R., ontvanger
Rouet M., best.-ontv. AB
Clément J., opsteller
Adam G., 1ste keurarbeider

25 jaar dienst Burgerlijke medaille 2de kl.

Denis L., best.-ontv. AB
Loppe M., loketbeambte
Vanderbecque R., brigadier
Denis G., best.-ontv.
Beugnies J., bew.-chef 2de klasse
Druart G., best. AB
Porreweck G., loketbeambte
Greuse R., 1ste geschoolde arbeider
Malengraux Cl., best.-ontv. AB



EEN OPINIEPEILING

over het gebruik van vervoermiddelen in België

Voor en openbare vervoeronderneming is het noodzakelijk de bewegredenen en het gedrag van de bevolking tijdens haar verplaatsingen te kennen en te begrijpen.

In dit verband heeft de Nationale Maatschappij een studie tot haar beschikking, waarvan wij U voorstellen de belangrijkste gegevens te ontdekken.

DE OPINIEPEILING

De opiniepeiling heeft algemene bekendheid gekregen door de Amerikaan Gallup, en bestaat erin de mening van de gehele bevolking aan de weet te komen door een omvraag te houden onder een beperkt aantal personen (wat men «steekproef» noemt) dat men als representatief beschouwt. Deze thans vaak gebruikte methode leert hoe de mensen over een bepaald onderwerp denken. Zo werden voor dit onderzoek tweeduizend mensen over het hele land ondervraagd door een groep beroepsenquêteurs. Wij willen u hier niet vervelen met cijferkolommen; we zullen wel de resultaten van een eenvoudig commentaar trachten te voorzien.

DE NATIONALE ENQUETE

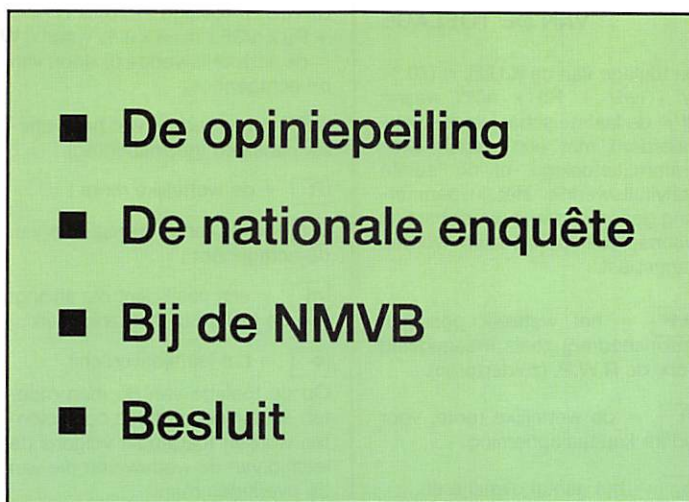
Van de talrijke vragen die werden gesteld, hielden er enkele verband met het bezit en het gebruik van een of meer privévervoermiddelen.

Wie heeft wat ?

De antwoorden zijn logisch: 78 % van de ondervraagden beschikt over een wagen, 54 % heeft een fiets, en 12 % een motorfiets. (Het is mogelijk dat het totaal percentage groter is dan 100 %: het spreekt immers vanzelf dat sommige mensen meer dan één eigen vervoermiddel hebben. Zij worden daarom in meerdere categorieën opgenomen).

Waarvoor wordt het vervoermiddel gebruikt ?

Wanneer de Belg alleen in zijn wagen zit, is dat meestal om naar zijn werk te gaan (en terug te komen). Als in de auto nog andere



gezinsleden zitten, is de bestemming heel anders: winkelen — karweitjes als we het zo mogen zeggen — of ouders of vrienden bezoeken. De fiets en de bromfiets worden meestal gebruikt om te gaan winkelen, om naar school te gaan of om uit te gaan.

Op welke uren rijdt men het meest ?

Tijdens de week

's Morgens wordt er veel meer gereden vanaf 7 uur, het meeste tussen 8 uur en 8.30 uur en daarna geleidelijk minder. Op het middaguur is het verkeer vrij schaars; het neemt pas opnieuw toe rond 16 uur en bereikt een hoogtepunt tussen 17 uur en 17.30 uur. Onze chauffeurs, die bijna dagelijks met verkeersopstoppingen te maken hebben, zullen deze uitslagen zeker niet tegenspreken. Maar, evenals wij, vragen ze zich ongetwijfeld af hoe het komt dat er op onze wegen nog zoveel moeilijkheden zijn. Want als de opiniepeiling juist is, dan rijdt 24 % van de ondervraagden niet 's morgens, 61 % niet 's middags, en 28 % niet 's avonds!

Tijdens het weekeinde

Meer dan de helft van de mensen in onze steekproef gaat 's morgens het huis niet uit. Als ze weg moeten, dan vertrekken ze pas rond 10 uur - 10.30 uur. Onze landgenoten slapen blijkbaar graag lang uit. De rest van de dag wordt het bijna niet drukker. 73 % van de ondervraagden heeft bovendien verklaard helemaal niet weg te gaan op zaterdag- en zondagavond.

De onderzoekers zijn eveneens te weten willen komen wie van de oranje bussen gebruik maakt. Ook hier kunnen onze chauffeurs de cijfers aan hun eigen oordeel toetsen. Ons belangrijkste cliënteel zou dus in afnemende orde bestaan uit: vrouwen, jongeren onder de 25 jaar en bejaarde mensen van meer dan 65 jaar, de zogenaamde lagere sociale standen (geen mooie uitdrukking), buitenlui en non-actieven (nog zo'n ongelukkige benaming voor huisvrouwen, gepensioneerden en andere mensen zonder betrekking). We zullen verder zien wat uit een van onze onderzoeken gebleken is.

Het is ook interessant om te weten wat de voor- en nadelen van het openbaar vervoer zijn, met andere woorden, waarom er al dan niet gebruik van wordt gemaakt.

Van onze landgenoten wordt vaak gezegd dat ze graag mopperen. Wel, voor een keer gaat dit niet op, want ze vinden dat het openbaar vervoer vele voordelen biedt. In de eerste plaats mogen wij onze chauffeurs feliciteren! Een van de belangrijkste positieve punten van dit onderzoek is, dat er in het algemeen geen moeilijkheden met de bestuurder zijn.

Daarna komt het makkelijk informatie krijgen — verbaast u dat niet? — de kostbare hulp die het openbaar vervoer betekent voor mensen die zich op geen andere manier kunnen verplaatsen, en het gebruiksgemak.

Enkele aspecten werden natuurlijk als minder positief ervaren: de te hoge prijs van het kaartje en de niet aangepaste uurregeling. Er is ook kritiek op de schikking van de haltes. Maar men moet toegeven

dat het met de beste wil van de wereld onmogelijk is om iedereen tevreden te stellen. We moeten immers aan het algemeen belang denken, en niet aan het belang van een paar enkelingen.

BIJ DE NMVB

Deze statistische gegevens hebben onze commerciële dienst ertoe aangezet een studie te ontwerpen en uit te voeren om een duidelijker idee te krijgen over onze klanten, hun reizen en het soort vervoermiddel dat ze gebruiken.

Een voorbeeld daarvan is het beroep van de reizigers, in afnemende orde: 21 % pendelende bedienden, 18 % scholieren, 15 % pendelende arbeiders, 12 % studenten, 11 % huismoeders, 10 % gepensioneerden, 5 % werklozen, 2 % zelfstandigen en 7 % andere beroepen. U hebt ongetwijfeld vastgesteld dat deze uitkomsten niet precies overeenkomen met die van de nationale enquête.

Weten onze chauffeurs wel dat uit ingewonnen inlichtingen blijkt dat de reizigers met een abonnement (het grootst in aantal) thans op de voet worden gevolgd door de mensen die met een Z-kaart reizen, en dat degenen die een kaartje kopen nog maar een heel klein deel van onze passagiers vormen? Het is eveneens interessant te weten dat 3/5 van ons cliënteel uit vrouwen bestaat, en dat 26 % van onze passagiers stedelingen zijn.

BESLUIT

De Nationale Maatschappij beschikt nu over belangrijke gegevens waarmee ze haar diensten nog beter aan de behoeften van haar klanten kan aanpassen. Sommige verbeteringen zijn al ingevoerd (daar hebben we het in een vorig nummer al over gehad), andere worden nog bestudeerd. Wij brengen u daarvan op de hoogte zodra we kunnen.

Zonder onze klanten zouden wij niet bestaan. Is dat niet de beste reden om hun alle aandacht te schenken en om het openbaar vervoer zoveel mogelijk aan hun behoeften aan te passen? ■

EEN REGELING VAN AANVULLENDE TOELAGEN BIJ HET WETTELIJK PENSIOEN : DE K.U.B.

Alle werknemers die aan de sociale zekerheid onderworpen zijn, vallen onder de wettelijke bepalingen betreffende de zogenaamde «ouderdomsverzekering». Daardoor hebben ze recht op een wettelijk rustpensioen, en als ze overlijden, kan hun weduwe een overlevingspensioen krijgen. Maar het personeel van de Nationale Maatschappij, dat natuurlijk ook onder deze regeling valt, ontvangt daarbij een aanvullende toelage van de NMVB : de K.U.B.

ENKELE BEMERKINGEN VOORAF

De «Kas voor Uitkeringen van Bijslagen tot het wettelijk pensioen» werd in 1939 in de Nationale Maatschappij opgericht. Zoals de naam aangeeft, wil deze kas de gepensioneerden een aanvulling van hun wettelijk pensioen verlenen. In deze kas worden de bijdragen van de leden en van de NMVB gestort.

WIE ZIJN DE LEDEN EN DE BEGUNSTIGDEN VAN DEZE KAS ?

1. DE LEDEN

Alle actieve en gelijkgestelde personeelsleden zijn automatisch lid. De tijdelijken kunnen niet genieten van deze Kas.

2. DE BEGUNSTIGDEN

- De actieve personeelsleden met meer dan 10 jaar dienst, die bij hun pensionering nog steeds in dienst van de NMVB zijn ;

- De personeelsleden die vroegtijdig rustpensioen aanvragen. Zij kunnen in twee categorieën worden verdeeld : de bruggepensioneerden die onder de algemene regeling vallen (er is een vermindering van 5 % voor elk jaar vervroeging) en de personeelsleden die een «brugrustpensioen» genieten (het K.B. van 28.2.82 bepaalt dat tot december 1987 geen enkele som zal worden afgehouden). We merken ook op dat personen die vrijwillig uit de actieve dienst bij de NMVB zijn getreden, op geen enkele toelage recht hebben. Bovendien wordt hun geen enkele storting terugbetaald.

BEREKENING VAN DE TOELAGE

De toelage van de K.U.B. is $(70 \% W - (wP + R)) \times n/35$ waarin **W** = de laatste schaalwedde, vermeerderd met een sociale programmatietoelage, of de laatste activiteitswedde. Het in aanmerking genomen tarief wordt herzien wanneer de loonschalen worden aangepast.

wP = het wettelijk pensioen (gezinsbedrag) zoals meegedeeld door de R.W.P. (zuidertoren).

R = de wettelijke rente, voor iedere kapitaalopneming.

n = het aantal dienstjaren.

Berekeningswijze :

De K.U.B.-toelage = $(70 \% W - (wP + R)) \times n/35 \times m \% \times 0 \%$ waarbij **W** = de activiteitswedde of -loon van de echtgenoot ;

wP = het bedrag van het wettelijk pensioen (gezinsbedrag)

R = de wettelijke rente ;

n = het aantal dienstjaren van de echtgenoot ;

m = een coëfficiënt die afhangt van de leeftijd bij het overlijden ;

o = het leeftijdsverschil.

Op de toelage van de man moeten echter een of twee coëfficiënten worden toegepast volgens de leeftijd van de weduwe en die van de overleden man.

Wanneer het personeelslid bij zijn overlijden ouder dan 55 jaar was, is de toelage van de weduwe steeds gelijk aan 2/3 van het pensioen van de echtgenoot.

TWEDE MOGELIJKHEID : de weduwe is niet even oud als haar echtgenoot.

Eerst wordt de toelage zoals hierboven berekend, d.w.z. volgens de leeftijd van de overleden echtgenoot. Daarna wordt op de aldus gevonden som een percentage toegepast dat verschilt volgens het leeftijdsverschil tussen de echtgenoten. De berekening van deze percentages is echter zo ingewikkeld, dat we niet in bijzonderheden kunnen treden. Voor elke bijkomende inlichting kunt u natuurlijk bij onze diensten terecht.



OVERGANG VAN DE TOELAGE

1. OP DE WEDUWEN

Toekenningsvoorwaarden :

a. de overleden echtgenoot ontving de K.U.B.-K.V.I.- of K.S.H.-toelage of, als hij nog in dienst was, was aangesloten bij de K.U.B. en was minstens 10 jaar in dienst ;

b. de weduwe mag niet meer dan 20 jaar jonger dan haar man zijn ; dit verschil wordt echter wel verminderd met de duur van het huwelijk bij het overlijden ;

c. de weduwe moet minstens 1 jaar met de begunstigde gehuwd zijn, en het nog steeds zijn bij zijn overlijden ; het huwelijk moet voor de pensionering van de begunstigde gesloten zijn. Indien de weduwe hertrouwt verliest ze het recht op de toelage.

EERSTE MOGELIJKHEID : de weduwe is even oud als de overleden echtgenoot. De toelage wordt verminderd tot een percentage van die van haar man. Dit percentage is afhankelijk van de leeftijd van de man bij zijn overlijden, zoals in de tabel hieronder wordt aangegeven.

Leeftijd van de man bij zijn overlijden	%
minder dan 41 jaar	46,60
41 jaar	47,95
42 jaar	49,25
43 jaar	50,60
44 jaar	51,95
45 jaar	53,25
46 jaar	54,60
47 jaar	55,95
48 jaar	57,25
49 jaar	58,60
50 jaar	59,95
51 jaar	61,25
52 jaar	62,60
53 jaar	63,95
54 jaar	65,25
55 jaar en meer	66,66

Toch willen we even iets zeggen van wat de bedoeling is van deze tabel : hoe jonger iemand is, hoe meer kans hij heeft om een oudere te overleven. Omdat de Kas daarvoor mag verwachten langer toelagen te betalen, wordt een afnemende coëfficiënt toegepast.

2. OP DE VOLLE WEZEN

Deze toelage wordt vastgesteld op 2/5 van de toelage die aan de weduwe die even oud is als haar overleden echtgenoot zou zijn toegekend ; de toelage wordt met 1/5 per kind verhoogd, tot een maximum van 5/5. In principe wordt ze slechts toegekend tot de leeftijd van 18 jaar. De toelage wordt echter wel toegewezen tot 25 jaar indien de begunstigde hoger onderwijs volgt. Voorbeeld : een gezin met twee volle wezen ontvangt een toelage van $2/5 + 1/5 + 1/5 = 4/5$ van de som die zou zijn toegekend aan de weduwe die even oud is als haar overleden echtgenoot. ■

KUST: EEN TRAM OM DE 7'30 IN JULI EN AUGUSTUS

Het is van oudsher geweten dat ieder jaar, tijdens de zomermaanden, een groot aantal vakantie-gangers naar de Belgische kust trekken. Om er deze potentiële klanten toe aan te zetten de kust-tram te gebruiken, heeft de N.M.V.B. een nieuwe dienstregeling voorgesteld, met als belangrijkste verbetering een 7'30 kads tussen Westende, Oostende en De Haan. Voor de vakken De Panne - Westende en Knokke - De Haan, werd de frequentie op 15 minuten bepaald.

WELK DOEL HADDEN WIJ VOOR OGEN ?

Het ging er dus voornamelijk om een potentiële cliënteel aan te trekken, maar tevens een terugval van het aantal reizigers te voorkomen. Om deze doelstellingen te verwezenlijken werden talrijke verbeteringen aangebracht aan de klantendienst.

- Om een dergelijke snelle frequentie aan te kunnen houden was het van belang de immobilisatietijd van onze trams aan de haltes zoveel mogelijk te beperken. Daarom werd de reizigers de kans geboden in de dertigtal lokethuisjes die ingericht werden langs de kustlijn, hun vervoerbewijs aan te kopen of desgevallend te laten ontwaarden.

- Er werden tevens twee toeristische abonnementen voorgesteld aan onze klanten. Eén of vijf dagen geldig, werden zij respectievelijk verkocht tegen 260 F en 750 F. Deze beide formules waren vanzelfsprekend zeer voordelig voor wie tijdens een wel bepaalde periode een onbepaald aantal reizen wou maken.

- Deze frequentie heeft bovendien de wachttijd voor onze reizigers verkort, wat hen toeliet maximaal van hun vrije tijd te genieten.

- Bovendien heeft de verspreiding van het contactmagazine «Sea Side - Sea Sight», met een oplage van 200.000 exemplaren, onze gebruikers in staat gesteld kennis te nemen van heel wat gegevens nopens onze voertuigen en hun gebruikwijze, evenals interessante anecdotes over de beziende gemeenten.

Tijdens een persconferentie heeft de h. Vervaeke, gewestelijk directeur, eveneens gepleit voor en zo doeltreffend mogelijke samenwerking tussen de Nationale Maatschappij en de ordediensten. Het is inderdaad noodzakelijk zo snel mogelijk de voertuigen te laten verwijderen die de doorstroming van onze tramstellen hinderen. Een oproep werd eveneens gericht tot de automobilisten en de voetgangers opdat zij nauwgezet de wegcodes zouden naleven.

Deze verhoogde frequentie was reeds 5 jaar geleden voorzien bij de aankoop van de nieuwe gelede motorrijtuigen. De N.M.V.B. heeft nochtans niet gewenst ze alle onmiddellijk in dienst te stellen. Het was inderdaad belangrijk deze voertuigen eerst «hun kinderziekten» te laten doormaken. De technische bagage waarover wij thans beschikken heeft ons echter in staat gesteld met succes dergelijke exploitatie te verzorgen.

Ondanks, dit jaar, een vermindering van het aantal toeristen aan de kust, hebben we trouwens een toename van 5% der ontvangsten kunnen registreren.

CONCLUSIE

Dergelijke initiatieven zijn onontbeerlijk om het publiek aan te moedigen het openbaar vervoer te gebruiken. Deze stoutmoedige uitdaging waarover wij het zoëven hadden, kadert trouwens perfect in het nieuw commercieel beleid dat door onze Maatschappij wordt uitgewerkt. Daarop komen wij later nog terug.

Wij kunnen nu echter reeds stellen dat de N.M.V.B. zoveel als mogelijk de exploitatie van haar lijnen tracht aan te passen aan de behoeften van de klanten. Alzo zoekt zij naar nieuwe vervoersnormen voor de zogenaamde «zwakke» lijnen (buurtbus, belbus, ...), terwijl anderdeels financiële middelen zullen worden vrijgemaakt om sterke lijnen te onderhouden en te ontwikkelen (zoals bijvoorbeeld de kustlijn).

Wij zijn ervan overtuigd dat deze vorm van maatregelen de toekomst van onze Maatschappij alleen maar gunstig kan beïnvloeden.



EERLIJKE DADEN

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

ANTWERPEN

Tjalkstraat : Hens J. (2 uurwerken + partij juwelen).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen : De Wilde G. (6.985 F), De Backer D. (740 F), Gowy R. (2.000 F), Bracke N., (1.542 F), Willocq W. (5.000 F).

Sint-Niklaas : Martens G. (520 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Namen : Vincent R. (brieventas + 1.500 F + 2 cheks van 500 F).

Ohey : Lapiere V. (handtas + 13.390 F), Sœur G. (brieventas + 3.605 F), Mathias M. (handtas + 9.100 F).

Forges : Baumans C. (brieventas + 2.100 F).

Ermeton : Mouton J. (handtas + 3.500 F).

Florenville : Sainthuille M. (handtas + 1.550 F).

LUIK

Warzée : Colyns F. (brieventas + 1.200 F).

BRABANT

Kuregem : Noël G. (omsalg + 1.200 F + identiteitspapieren).

Nijvel : De Grisse R. (brieventas + 1.070 F + identiteitspapieren), Roch P. (brieventas + 300 F + 2 cheks), Jaspert J.-M. (brieventas + 450 F + identiteitspapieren).

Lasne : Delestienne J.-P. (brieventas + 7.351 F).

Haacht : Machtelinckx G. (handtas + 8.500 F + waardepapieren).

LIMBURG

Maaseik : Brouwers W. (brieventas + 6.000 F).

WEST-VLAANDEREN

Assebroek : Hoeman E. (brieventas + 9.561 F), Verbeke P. (brieventas + 1.045 F), Altruy S. (fotoestel). ■

OPEN HAARDEN... en brandpreventie

Hoe gezellig is het niet in familiekring een avond rond de open haard door te brengen? Knetterende houtblokken verwarmen zowel de sfeer als de harten; maar... dienen er geen bijzondere voorzorgen genomen te worden?

Lees aandachtig volgend echt gebeurd verhaal.

Mr. G. is naar zijn werk. De thuisgebleven kinderen vertroetelen hun moeder die, ingevolge een verkeersongeval in een gipsverband ligt. Het is herfst en de avonden worden plots veel koeler. Dan maar de open haard aangestoken. De houtblokken worden zorgvuldig op de sprokkels en het kleinhout geplaatst. Het vuur wordt aangestoken. Terwijl in de daarnaast gelegen eetkamer het avondmaal genomen wordt kan het vuur ondertussen voor een gezellige temperatuur zorgen.

Enkele ogenblikken later gaat de oudste dochter, 15 jaar, even in de living kijken of de haard wel degelijk brandt. Nauwelijks heeft ze de deur geopend of ze ziet dat de overgordijnen en de voorraad houtsprokkels, die in een rieten korf naast de open haard staat, volop branden. Zonder aarzelen rukt het meisje de overgordijnen af, ze rent naar de garagetrap en grijpt de snelblusser die daar staat. Zij loopt terug in de living, drukt de knop in, bespuit de basis van de vlammen en dooft alle brandhaarden. Op het nippertje werd een ramp vermeden. De schade bleef beperkt tot 250.000 F die gelukkig door een brandverzekering vergoed werd.

De reflexen van dit jonge meisje dwingen bewondering af. Bij de aankoop van de snelblusser, had de vader haar wel enige uitleg verschaft

over het gebruik ervan, maar dat was ook alles.

De volgende bedenkingen kunnen rond dit voorval gemaakt worden.

1. Een open haard moet bij het aansteken ervan in het oog gehouden worden. Zolang het vuur brandt blijft men best in de onmiddellijke nabijheid. Ga nooit naar bed of verlaat de woning niet zolang er vuur of nog gloeiende houtskool in de haard is. Zelfs dan kan door een windstoot in de schouw of een vonk inderdaad nog altijd brand ontstaan.

Let er ook op nooit alcohol of benzine te gebruiken om het vuur aan te steken en zeker niet om het aan te wakkeren.

2. Sprokkels en kleinhout, bestemd door het aansteken van de haard, moeten in een koffer of een niet-brandbare bak bewaard worden op een veilige afstand van het vuur.

3. Zolang de vlammen kunnen uitslaan wordt er voor de open haard een vonkenscherm bestaande uit een metalen rooster of een scherm van gehard glas geplaatst.

4. In een woning zou steeds een draagbare snelblusser met ABC poeder moeten aanwezig zijn. Verstoven water bevult immers minder dan poeder. Deze snelblusser moet minstens een blusvermogen van 1 eenheid hebben. Deze waarde staat vermeld op alle snelblussers met goedkeuring BENOR-NVBB, die zowat 95% van de snelblussers op de Belgische markt vertegenwoordigen. Het is ook wenselijk dat enkele jaren na aankoop de snelblusser door de verdeler nagezien wordt. De snelblusser zal op een gemakkelijk bereikbare plaats gesteld worden. Zijn werking moet door iedere huisbewoner gekend zijn.

5. Iedereen moet weten dat bij elk begin van brand ook onmiddellijk de brandweer moet opgeroepen worden door de «900» te bellen. Bij deze oproep moet het adres en de aard van de brand op klare wijze meegedeeld worden. Eventueel zal vermeld worden of er mensen in gevaar verkeren.

6. Jaarlijks moet men de schoorsteen van de open haard vegen.

7. Nooit de as in een gemeenschappelijke vuilniskoker storten maar wel in een individuele vuilnisbak na ze vooraf met water besprenkeld te hebben.

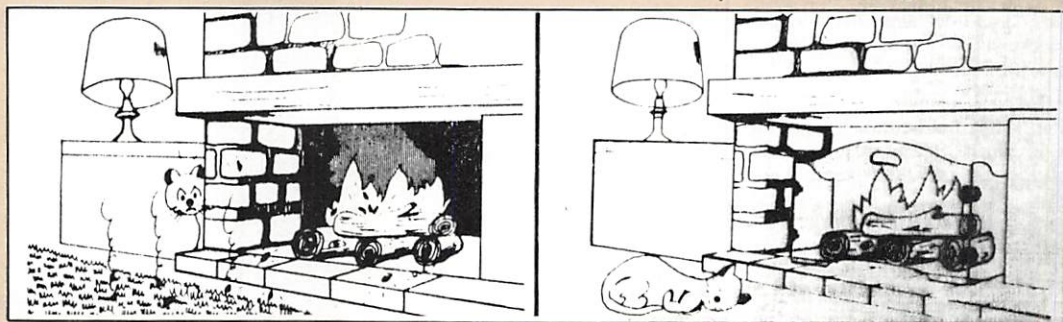
8. Zelfs wanneer een vonkenscherm gebruikt wordt moet er voor gezorgd worden de al te gemakkelijk ontvlambare voorwerpen, zoals vasttapijt, tapijten of meubelen, niet te dicht bij de haard te plaatsen. De warmtestraling van het vuur kan inderdaad weefsels op **een afstand van méér dan een meter verwijderen, doen ontvlammen.**

Een open haard kan energiebesparing bevorderen vermits de centrale verwarming pas later dient ingeschakeld te worden, maar niettemin moeten alle voorzorgen genomen worden om brand te voorkomen.

Een tip voor uw geschenken aan familieleden of vrienden die een open haard hebben: een vonkenscherm of een draagbare snelblusser van ½ eenheid, met goedkeuring BENOR-NVBB.

Maar eis de BENOR- en NVBB labels op de brandblussers.

Ze zijn uw enige kwaliteitswaarborg! ■



FAMILIALE BLADZIJDE

JEUGDINFO

UITSLAGEN SPELEN N° 243

Spel N° 1 «indringer»

SLOKAN = waterleiding, greppel

Spel N° 2

«de rekening klopt»

$$2 \times 3 = 6 + 1 = 7$$

$$2 \times 3 = 6$$

$$6 \times 7 = 42$$

$$42 \times 10 = 420 \text{ (bv.)}$$

420

Spel N° 3 «het vrouwelijk»

OOI / REE
MERRIE / NICHT
GODIN / DOCHTER
ECHTGENOTE / TANTE
APIN / KAT
MONIALE / METER

Spel N° 4 «de weg vinden»

7	19	3	14	3	1
18	3	8	5	11	13
19	5	10	4	7	6
5	18	9	31	6	31
11	4	11	3	14	4
3	13	7	1	2	1

(bij voorbeeld)

167

Spel N° 5 «woordenketting»

REGEL / LAARS
STEEN / NERTS
SLEEP / PASEN
NIETS / SPIES
STIER / RADEN
NAAST / TEDER

Spel N° 6

«een cijfer voor elke letter»

D¹, O², R³, A⁴, E⁵, K⁶, U⁷, T⁸, C⁹, M¹⁰, H¹¹, L¹², J¹³, N¹⁴, I¹⁵, D¹⁶, B¹⁷, S¹⁸, H¹⁹, F²⁰, V²¹, G²², Z²³, P²⁴, W²⁵

RESULTATEN VAN N° 243

Behaalden 26 punten :

DE FOOR M., 10 jaar - Ans / COSEMANS A., 12 jaar - Diepenbeek / SNAUWAERT E. 11 jaar - Bredene.

Behaalden 25 punten :

DE BACKER C., 12 jaar - Cortil Noirmont / GIOT J., Greg., Ron., 10, 15, en 16 jaar - Namen / LAENEN S. en L., 9½ en 14 jaar - Hamois / LOS-

SIGNOL S., 7 jaar - Bergen / MARCHAL N., 10 jaar - Tongrinne / MORTELETTE E., 14 jaar - Mont-sur-Marchienne / NAHON J. en M., 13 en 10 jaar - Luik / ROME S., 12 jaar - Borgworm / SCHUMACHER F. en A. 13 en 10 jaar - Verviers / TEMERELLE S., 10 jaar - Boussu / VLEKKEN M., 14 jaar - Engelmanshoven.

Behaalden 24 punten :

ALTRUY S., 13 jaar - Ransart / BRASSELET S. en C., 15 en 13 jaar - Profondville / ARNOTTE S., 9½ jaar - Berloz / CASTERMANS S., 13 jaar - Spouwen Bilzen.

Behaalden 18 punten :

PENNANT S., 12 jaar - Oud Genepiën.

SPELEN N° 244

Spel N° 1

Ziehier 10 beroepen : **architekt / banketbakker / garagist / kleermaker / pedicure / piloot / schilder / schrijnwerker / tandarts / wielrenner**, die u telkens bij het passende woord dient te plaatsen.

VOET
HOUT
HUISPLAN
TANDEN
TAART
AUTO
FIETS
VLIEGTUIG
VERF
KOSTUUM

(10 punten)

Spel N° 4

Zou u de 2 letters kunnen vinden die de mogelijkheid geven 3 woorden te vormen, waarvan hierbij reeds voor elk de laatste 3 letters opgegeven werden ?

L E N
 T E L
 R E L

(3 punten)

Spel N° 2

Nu volgen 18 woorden waarvan u telkens het geslacht dient te geven. U vermeldt na elk woord de letter M of V of O naargelang het geval.

ANAGRAM
VANGARM
KLOK
KLAVER
POMERANS
ATOOMAANVAL
MOTTEBAL
ABACUS
MAGISTRAAL
MAGAZINE
BELEDIGING
ALBAST
WINKELHAAK
MIER
KARAMEL
GLOBULE
ADVIES
KRIT

(18 punten)

Spel N° 6

«de rekening klopt»

Met volgende cijfers, hetzij door te vermenigvuldigen, af te trekken, te delen of op te tellen, komen tot het cijfer 558.

25 50 2 8 6 3

558

Zend zo vlug mogelijk de oplossingen, ten laatste tegen 30 november 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.

Spel N° 5

Kunt u de naam van een muziekinstrument ontdekken door systematisch een letter over te slaan ?

I	O	M	F	B
N				O
C				A
A				R
S				A
I				T
O	P	R	E	L

(1 punt)

Spel N° 3

Ziehier een reeks namen van zoogdieren. Er bevindt zich een «indringer» tussen. Vind hem en zeg wat hij is.

MERINOSSCHAAP - LORRE - PANDA - BOKSER - COLLIE - KANGOEROE - DOLFIJN - OKAPI - DAMHERT - GIBBON - POEMA - WALRUS

(1 punt)

INHOUD N° 244 - SEPTEMBER-OKTOBER 1986

	Bladzijde
1976-1986 : ... en er is niets veranderd	2
Vergeet de veiligheid van uw kinderen in de wagen niet	2
Nieuwtjes van hier en elders	3
De lijn Oostende - De Haan - Blankenberge bestaat 100 jaar	3
Bredene is het niet vergeten	6
Samenkomst van de gepensioneerden uit de groep Oost- en West-Vlaanderen	6
Groepen Oost- en West-Vlaanderen : twee nieuwe veiligheidsfeesten	7
Personalía	8
Enkele welverdiende oppensioenstellingen	9
Boeken en tijdschriften	9
Uitreiking van eretekens in de groep Henegouwen	10
Een opiniepeiling over het gebruik van vervoermiddelen in België	11
Een regeling van aanvullende toelagen bij het wettelijk pensioen : de K.U.B.	12
Kust : een tram om de 7'30 in juli en augustus	13
Eerlijke daden	14
Familiale bladzijde	14

Foto omslag :

Tweede prijs kleurenfoto's van onze fotowedstrijd :

«Zonsondergang te Strombeek», door M. Michel Taymans.

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.

