

BRUGGE X

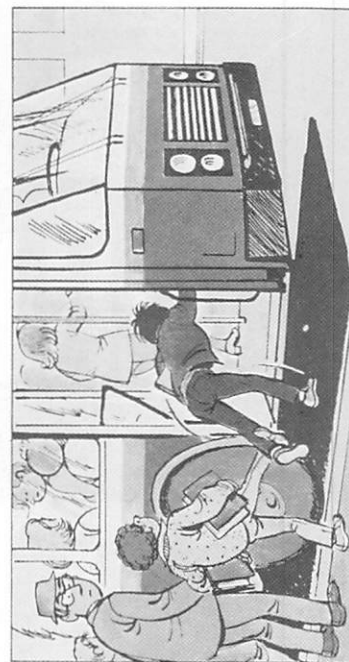
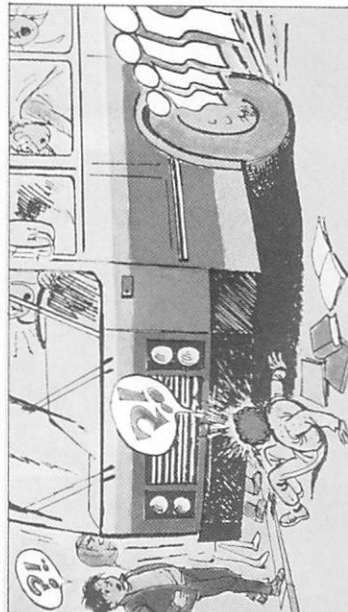
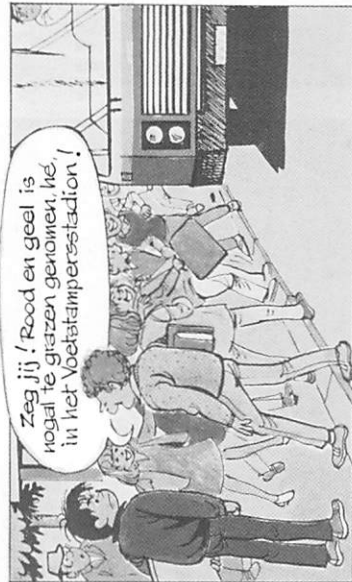
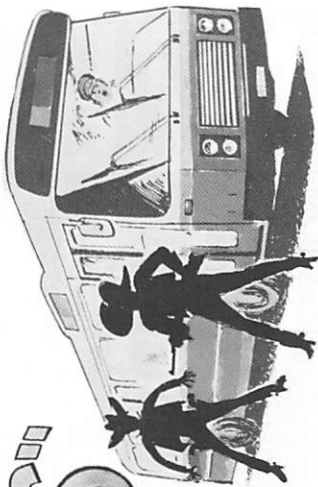
G.P.P./4/339

ONZE BUURTSPOORWEGEN

Tweemaandlijks n° 245 november - december '86



de "DESPERADOS" van lijn X



In het kader van het Europese jaar voor de Verkeersveiligheid, en meer in het bijzonder van de campagne gewijd aan het kind, heeft de N.M.V.B. een voor de scholieren bestemde strip gerealiseerd, in samenwerking met de Hoge Raad voor Verkeersveiligheid. Tekenaar Linck was de ontwerper ervan.

De titel ervan «de desperado's van lijn X» is even frappant als de statistiek van Via Secura : dag na dag sterft een kind, jonger dan 14 jaar, op de openbare weg !

Inhoud en vorm

De promotoren van deze sensibiliseringscampagne dienden de volgende vergelijkingen op te lossen : amusement + belang = opvoeding. Het groeiende succes van het stripverhaal kan trouwens niet ontkend worden. Daarom bleek het logisch te zijn dit middel aan te wenden om onze scholieren aan te leren beter over hun eigen veiligheid te waken.

Inderdaad kan het gebruiken van het openbaar vervoer, rekening houdende met de verstrooidheid of met het gedrag van jongelui, aanleiding geven tot risico's. De drie bladzijden die dit avontuur verhalen stigmatiseren het onverantwoord gedrag van bepaalde scholieren : gestommel op het ogenblik dat de autobus halt houdt, beentje lichten bij het instappen van ons voertuig, duwpartijtjes tijdens de rit, onoplettendheid bij het oversteken van de openbare weg wanneer het zicht gehinderd is...

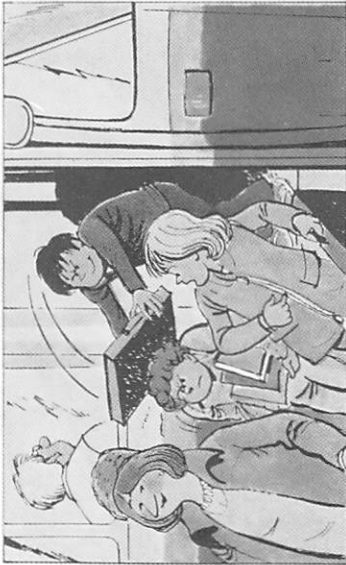
Nagestreefde doelstellingen

Zoals wij reeds lieten opmerken dienen wij in de eerste plaats onze jonge gebruikers op te voeden. Maar ook de mening van onze aangestelden is belangrijk : aangezien zij dagelijks geconfronteerd worden met dergelijke gedragingen, zijn zij, dank zij hun waardevolle raadgevingen, zeker bevoegd om ons beter in staat te stellen de problemen inzake veiligheid en de daarvoor aan te wenden oplossingen te omvatten.

De Nationale Maatschappij wenste dus hun mening omtrent deze actie te kennen evenals omtrent andere thema's m.b.t. de veiligheid in het wegverkeer.

Alzo werd een zeer gedetailleerde vragenlijst uitgedeeld aan onze chauffeurs.

Wij zullen niet nalaten U de belangrijkste resultaten en commentaren van deze interne enquête in een volgend nummer mede te delen.



Te drazen
gevoelen, zeg
je... Macht
maar!..



Probeer mij
maar te vangen,
lambzak!

Jij hoort in
het zieken-
huis, Joh!

Woestelingert!



BOM



En hier oranje
.orangeappelen voor rood
en geel en
blauw en wit...



Ik denk dat hij boos
genoeg is om uw abonne-
ment in beslag te
nemen!



En nu rustig aan, jongeren!



Duwen volstaat niet meer zeker? De keertjes
moeten ook nog zitten!



Echte sportlui, mevrouw,
maar o zo moe!



Staat
de wind
verkeerd?
Niet te
geloven!



Let op!



Zij staar zelfs hun zit-
plaats niet meer af aan
oudere mensen!..



Ik stel er prijs op de personeelsleden van de N.M.V.B., evenals hun gezinnen het allerbeste toe te wensen voor het nieuwe jaar.

Ik ben ervan overtuigd dat wij samen zullen kunnen blijven werken aan het welzijn van het ganse land en dat wij de moeilijkheden die eigen zijn aan onze tijd zullen overwinnen.

Mijn welgemeende gedachten gaan ook uit naar onze dierbare gepensioneerden.

Moge 1987 de verwezenlijking van al uw wensen met zich brengen.

C. HENRARD
Directeur-generaal

ENKELE WELVERDIENDE OPPENSIOENSTELLINGEN

HOOFDBESTUUR

De hr. L. Collins, hoofdinspecteur

Als doctor in de rechten en als licentiaat in notariaat, vangt de hr. L. Collins zijn professionele loopbaan aan bij de balie, waarop hij, in 1951, zijn schreden richt naar voormalig Belgisch Congo. Daar blijft hij tot in 1959.



Terug in het vaderland vervoegt hij opnieuw het Ministerie van Verkeerswezen waar hij directeur van de dienst der rijbewijzen wordt. Op 1.6.1974 treedt hij in dienst bij de N.M.V.B., en neemt hij de openstaande plaats in van de h. Houyet, gepensioneerd. Na tot eerste inspecteur benoemd te zijn op 1.9.1974, bereikt hij de graad van hoofdinspecteur op 1.10.1981 en het is in die hoedanigheid dat hij de leiding waarneemt van de dienst Verzekeringen en Betwiste Zaken.

Zijn filosofie? De sprookjes van La Fontaine en het Evangelie zijn, naar zijn zeggen, de werken waarnaar hij telkens verwijst. Vat hij zijn werk steeds met ernst op, hij is zeker niet gespeend van humor.

De hr. Collins wijdt zijn vrije tijd voornamelijk aan de studie van het Spaans. Daarom is hij van plan, in de mate van het mogelijke, te streven naar de verbetering van de integratie van de Spaanse inwijkelingen in het Luikse.

Wij wensen en hopen met hem dat hij deze edele taak tot een goed einde mag brengen.

De hr. J. Devuyt, adjunct eerste inspecteur

Hij vangt op 1.1.1942 zijn loopbaan bij de N.M.V.B. aan als klerk, en wordt toegewezen aan de dienst constructie en controle van het vast materieel, alwaar hij diverse administratieve en boekhoudkundige taken volbrengt.



Hij wordt opsteller op 1.1.1945 en vervoegt enige jaren later de pas opgerichte aankoopdienst, waar hij op 1.1.1951 tot onderbureauchef benoemd wordt. Daarop vervoegt hij de dienst van de Verzekeringen waar hij op 1.1.1960 tot bureauchef benoemd wordt en hij wordt de eerste adjunct van de hr. Konings.

De hr. Devuyt wordt belast met de leiding van het personeel van deze dienst en werkt mee aan de opmaak en de redactie van beheershandboeken, echte referentiewerken die tot in de details het door de beheerders te verrichten werk beschrijven evenals de te verwerven basis-kennis inzake verzekeringswezen.

Gedisciplineerd, begripvol en onpartijdig geeft hij nooit toe aan de talrijke verleidingen die het administratief leven met zich brengt: inderdaad, berusting noch ongeduld konden hem verweten worden.

Op 1.6.1978 wordt hij tot technisch inspecteur benoemd en op 1.11.1980 adjunct eerste inspecteur.

Wanneer wij hem vragen stellen over zijn loopbaan, die, zoals hij preciseert, aan zijn verwachtingen beantwoordde, kan de hr. Devuyt niet anders dan zowel de geschiedenis als de anekdotes in verband met de buurtspoorwegen oproepen. Hij werd beïnvloed door de sterke persoonlijkheid van zijn dienstchefs (de hh. Robin bij de aankoopdienst en de h. Konings bij de Betwiste Zaken) maar zijn

hart was ook verpand aan de glorie-dagen van de vriendenkring van de personeelsleden van het Hoofdbestuur, de «Onder Ons», waarvan hij feestdirecteur was.

De ouderen zullen zich ongetwijfeld nog met ontroering de revues, bals en andere voorstellingen herinneren die destijds een ongekend succes genoten.

Hij denkt tevens graag aan de periode terug waarin hij kaatsbalkampioen werd in de interbuurtspoorwegcompetitie. Dit was vlak na de oorlog.

Zijn vooruitzichten?

Vooreerst hoopt hij zijn passie voor geschiedenis en literatuur te bevredigen maar hij zou vooral graag de basiliek van Koekelberg tonen aan de bezoekers. Deze basiliek kent hij trouwens zeer goed vermits hij aldaar reeds talrijke jaren deel uitmaakt van het koor.

Wat kunnen wij hem nog meer toewensen dan zijn dromen in vervulling te zien gaan?

GROEP ANTWERPEN

De hr. R. Brouwers, dienstchef 1ste klasse

De hr. Remy Brouwers is op 16.9.1942 in dienst getreden van de N.M.V.B., in de stelplaats Zurenborg.

Als klerk 1ste klasse, dienstchef 2de klasse en daarna geselecteerd bureauchef, leidde hij vanaf 1.7.1981 de administratieve diensten van groep Antwerpen in de hoedanigheid van dienstchef 1ste klasse.

De hr. J. Crols, dienstchef 2de klasse

De hr. J. Crols ving zijn loopbaan aan op 23.10.1945 als hulpklerk te Zurenborg.

Achtereenvolgens benoemd tot klerk tweede klasse en later eerste klasse, nam hij vanaf 8.2.1977 de functie waar van opsteller bij de dienst Boekhouding, om er 4 jaar later benoemd te worden tot dienstchef 2de klasse.

GROEP OOST-VLAANDEREN

De hr. J. Bonny, meestergast 1ste klasse

Op 16.4.1945, als weddetrekende in dienst getreden te Destelbergen, heeft de hr. J.

Bonny, regelmatig de sporten van de hiërarchische ladder beklommen om uiteindelijk bevorderd te worden tot meestergast 1ste klasse op 1.2.1970.



Heel zijn loopbaan doorliep hij in de werkplaats te Destelbergen, waar hij met plichtsbefes en getrouw de afdelingen motoren leidde. Hij heeft zich trouwens met succes aangepast aan de meest moderne technieken.

GROEP WEST-VLAANDEREN

De hr. A. Vercruyse, bewegingschef 2de klasse

In dienst getreden bij de N.M.V.B. als tijdelijk personeelslid, wordt de hr. Vercruyse AB-chauffeur-ontvanger in 1959.



Bevorderd tot controleur op 1.1.1962 en bewegingschef 2de klasse op 1.7.1966, wordt hij aangesteld in de stelplaats te Knokke, alwaar hij blijf geeft van zijn voor plicht en verantwoordelijkheid.

Ter gelegenheid van zijn oppensioenstelling werd een gezellig feest te zijner ere georganiseerd in ons vakantiehuis Zonnebloem te Nieuwpoort.

Wij wensen onze vroegere collega's nog vele gelukkige pensioensjaren toe. ■

NIEUW COMMERCIEEL BELEID VAN DE N.M.V.B.



Toespraak van de heer Directeur-generaal.

Op 27 oktober 1986, ter gelegenheid van een zeer belangrijke persconferentie, werd het lanceeren — per 1 januari 1987 — van een nieuw commercieel beleid bij de N.M.V.B. aangekondigd. De heer De Croo, Minister van Verkeerswezen en van Buitenlandse Handel, de hoogste instanties van onze Maatschappij en talrijke journalisten van de geschreven pers en van de televisie namen eraan deel.

DE KRACHTLIJNEN DE DOELSTELLINGEN

Na een korte verwelcoming, uitgesproken door de hr. Denison en Breyne, respectievelijk voorzitter en ondervoorzitter van de Raad van bestuur, heeft de hr. Directeur-generaal Henrard het woord genomen en in het kort onze Maatschappij geschetst. Hierna, in cijfers uitgedrukt, een samenvatting ervan :

- wij vervoeren jaarlijks 270 miljoen reizigers ;
- dit doen wij voor 20% in stedelijk gebied en voor 80% op het platteland of tussenstedelijk ;
- wij stellen 6.650 mensen tewerk, waaronder 4.300 chauffeurs.

De hr. Directeur-generaal heeft verder aangetoond dat het voor de N.M.V.B. van vitaal belang is aan haar cliënteel een produkt te leveren dat volledig aan de vraag beantwoordt.

Na een overzicht van de door de Maatschappij tijdens de jongste jaren gedane investeringen (o.a. rollend materiaal, Z-kaart en magnetische Z-kaart), heeft hij de krachtlijnen kunnen ontwikkelen van ons nieuw commercieel beleid dat steunt op een permanent systeem van verbetering van onze exploitatie :

1) **de maximale bevrediging** van de behoeften van de bevolking inzake openbaar vervoer, en dit door de bevolking een **kwalitatief goede dienstverlening** aan te bieden die **betrouwbaar** is en vooral aangepast aan **haar vraag** ;

2) de verwezenlijking van deze eerste doelstelling met een minimale Staatstussenkomst ;

3) de verwezenlijking van deze eerste twee doelstellingen in samenspraak en in samenwerking met de andere maatschappijen voor openbaar vervoer.

De hr. Directeur-generaal sprak trouwens resoluut optimistische taal wanneer hij het had over dit gedurfde beleid (in werkelijkheid gaat het om een gans nieuwe werkingsfilosofie) : zij beantwoordt inderdaad aan de huidige en toekomstige economische eisen en bovendien tonen de enkele gevoeligheidspeilingen die reeds uitgevoerd werden, een zekere interesse, zelfs enthousiasme voor deze grote dynamiseringscampagne.

DE KERN VAN DE ZAAK

De hr. Keygnaert, directeur van de Commerciële dienst en van het Personeel, heeft vervolgens aangegeven dat rendabiliteit en bevrediging van de klanten helemaal

eenzetting ten beste te geven, heeft hij twee N.M.V.B.-collega's uitgenodigd om de aanwezigen concrete gevallen uit te leggen.

Mevrouw Vanackere heeft ons de toestand in de streek ten westen van Gent (lijnen Gent-Nevele-Ruiselede en Tielt-Aalter) uiteengezet ; de hr. Dubois heeft het geval van de Condroz geïllustreerd (lijnen Luik-Ouffet, Luik-Clavier, en Hoei-Hamoir). In beide streken is er een ruime potentiële vraag.

De huidige lijnen hebben echter als nadeel dat het aanbod verspreid is vermits hun tracé te veel omwegen volgt.

De overdreven duur van een rit is bijgevolg een factor die onze cliënteel ontmoedigt. Wat gaat er nu gebeuren ?

De reismogelijkheden gaan eenvoudigweg rechtgetrokken worden, of zelfs nieuwe lijnen gecreëerd, de penetratiemogelijkheden in de steden zullen worden vereenvoudigd en de medewerking van de lokale M.I.V.'s gevraagd.

In concreto betekent dit voor de N.M.V.B. een besparing van 9 miljoen voor Gent en van 18 miljoen

Zij heeft diepgaande marktstudies laten uitvoeren, heeft de statistieken van het N.I.S. grondig onderzocht en heeft talrijke enquêteurs de lijnen opgestuurd.

Deze enquêtes stellen ons in staat zeer precies het profiel van onze lijnen te bepalen en aldus de beste oplossing te kiezen om deze te rendabiliseren. Verschillende gevallen kunnen zich voordoen.

1) Indien de markt beperkt is

In dat geval zijn er twee soorten lijnen : deze waarvan het groeipotentieel zwak of nul is (dan dienen wij te desinvesteren) ; deze waarvan dit potentieel interessanter is. Voor deze lijnen dienen wij aanpassingen te doen die ons de mogelijkheid zullen bieden onze markt te verbeteren.

2) Indien de markt belangrijk is

Twee mogelijkheden doen zich eveneens voor : deze waarvan het aanbod beantwoordt aan de vraag (die moeten wij behouden) ; deze die op vol rendement draaien maar waarvoor een grotere potentiële vraag bestaat. Op die lijnen zullen wij investeren, **dank zij de op onze zwakke lijnen gerealiseerde besparingen.**

Wij zijn ervan overtuigd dat de overwogen maatregelen slechts onze cliënteel kan laten toenemen en trouwer maken !

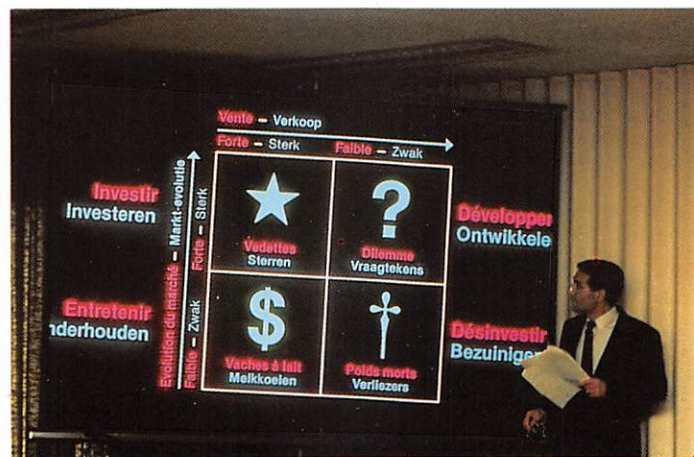
Op nationaal vlak zullen de ondernomen acties ons bovendien in staat stellen in 1987, ongeveer **600 miljoen frank** vrij te maken.

De Heer Herman De Croo wou niet achterwege blijven. Hij dankte de N.M.V.B. en haar Directeur-generaal voor de inspanningen ter verbetering van de bevrediging van de cliënteel met geringere financiële middelen.

Hij herinnerde tevens aan de realiteit van de concertatie tussen de M.I.V.'s en de N.M.V.B.

En tot slot, na kort het netelig probleem van het leerlingenvoer te hebben aangeraakt, deelde hij mee dat de tarieven van het openbaar vervoer **in 1987 niet zouden stijgen.**

Werkelijk, niets dan goed nieuws !



De heer Keygnaert tijdens zijn uiteenzetting.

geen tegenstrijdige doelstellingen zijn. Hij heeft in het bijzonder de nadruk gelegd op de essentie zelf van ons beleid : uitgaven en investeringen heroriënteren. In plaats van een theoretische uit-

voer Luik en voor onze reizigers, ruime tijdswinst.

Het is duidelijk dat de N.M.V.B. zich niet blindelings dit nieuw beleid heeft aangemeten.

4^{de} trein-tram-bus-dag : EEN TRIOMF

De vierde promotiedag voor het openbaar vervoer, georganiseerd op 5 oktober 1986, heeft een ongelooflijk populair succes gekend. Volgens de ramingen hebben meer dan 115.000 mensen die dag het openbaar vervoer in België gebruikt, wat een toename betekent van meer dan 7.000 reizigers in vergelijking met vorig jaar.

Er dient gezegd dat de prijs van het biljet — 260 F in tweede en 390 F in eerste klasse — bijzonder gunstig was.

's Morgens vroeg reeds stroomden talrijke reizigers, aangemoedigd door het mooie weer, samen in stations en aan bus- en tramhaltes. Waarheen ging de reis ?

Een eerste vaststelling was dat, zoals vorig jaar trouwens, de Vlamingen lustig de Ardennen-toer opgingen terwijl de Walen massaal naar het noorden van het land afzakten.

Enkele cijferresultaten geven ongetwijfeld beter de geestdrift weer van het publiek voor deze uitzonderlijke dag. 6.000 personen bezochten Dinant ; Durbuy en Annevoie boekten volzet. Te Brugge waren op het middaguur reeds 20.000 bezoekers aangekomen, waarvan het merendeel zijn reis voortzette naar de kust ; 's avonds zouden 24.000 mensen afscheid nemen van Oostende...

Onze Maatschappij had natuurlijk grote inspanningen geleverd om een maximum aan reizigers in de best mogelijke omstandigheden te kunnen vervoeren. De bezettingsgraad van onze voertuigen was zeer opmerkelijk, en dit onder andere aan de kust (waar de frequentie van onze tramstellen trou-



Brugge Prov. West-Vl. : Gezicht op de reien.

wens versterkt werd) en in de Ardennen : onze lijnen naar Durbuy, Annevoie (reeds hiervoren vermeld), Maredsous en Chevetogne bijvoorbeeld, hadden zeer veel succes.

Wat een relatief nieuw feit is, was de belangstelling van de buiten-

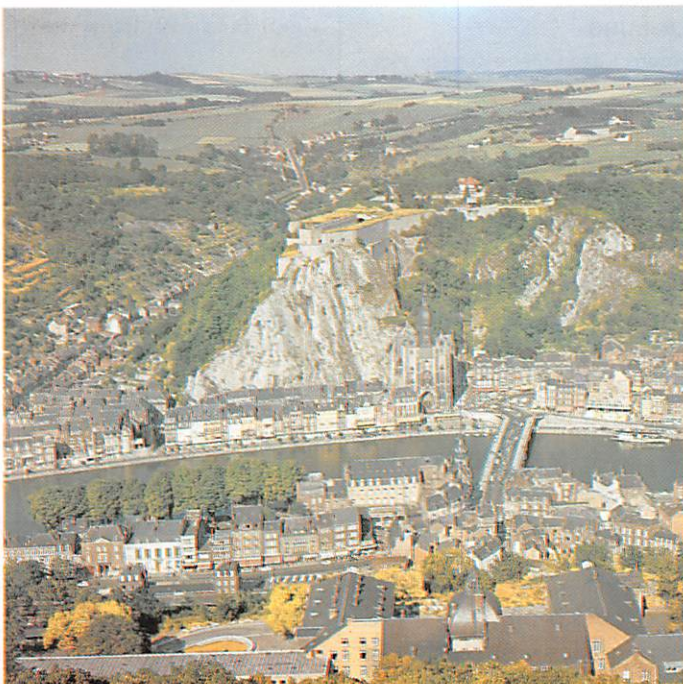
landse reiziger voor deze promotiedag.

Een groot aantal Fransen kwamen alzo naar België via Kortrijk ; menig waren de Duitsers die naar of via Eupen reisden en de Benelux-treinen komende van Amsterdam waren druk bezet.

Het staat buiten kijf dat volgend jaar een nieuwe T.T.B.-dag zal worden georganiseerd.

Vele reizigers wensen dat in alle geval deze vorm van acties veelvuldiger zou worden georganiseerd, sommigen spreken zelfs van eens per maand ! Een mooie droom, nietwaar ?

Dinant Prov. Namen : Panorama van de stad



Nieuws van het hoofdbestuur en van de exploitatiegroepen



AANWERVINGEN

HOOFDBESTUUR

Muriel Pahaut, opsteller



MUTATIES

HOOFDBESTUUR

Jean-Paul Etienne, adj. eerste ingenieur

LIMBURG

Magda Vandermeer, klerk



HUWELIJKEN

BRABANT

Ferdy **Gilis** en Magda **Havaux**
Constantijn **Bayens** en Kathleen
Spaepen
Daniel **Berthels** en Carine **Van**
Goidsenhoven

LIMBURG

Jan **Wampers** en Anja **Tubee**

WEST-VLAANDEREN

Sandra **Stemgee** en Marc
Degroote



GEBOORTEN

HOOFDBESTUUR

Claire bij Luc Bausière
('s Gravenbrakel)

ANTWERPEN

Karolien bij Jos Van
Leeuwenborg (Ravels)

OOST-VLAANDEREN

Jonathan bij Gustaaf De Rijcke
(Gent)

Jolien bij Ronny Ruys (Berlare
Overmere)

Shanna bij Alfons Thierens
(Tielrode)

Natalie bij Marc Van De Vijver
(Laarne)

Mieke bij Danny Wittebrood
(Lede)

HENEGOUWEN

Benoît bij J.-P. Georges
(Anderlues)

Nicolas bij A. Loosveld (Solre-
sur-Sambre)

Elodie bij G. Creviaux
(Cuesmes)

Sandy bij P. Deltenre (Souvret)

Guillaume bij J.-M. Wilputte
(Thuillies)

Aurélië bij E. Lermينياux (Leval-
Trahegnies)

Jean-Benoît bij J.-M. Denis
(Roux)

Cécile bij J.-R. Cordier (Wihéries)

Xavier bij A. Pigeolet (Viesville)

Wendy en **Jennifer** bij A. De
Gasperi (Montignies-sur-
Sambre)

NAMEN-LUXEMBURG

Axelle bij Jean-Claude Renaux
(Alle-sur-Semois)

LUIK

Verena bij Wolfgang
Münstermann (Eynatten)

Jérôme bij André Mignolet
(Anthignes)

David bij Bernard Jenneš (Raeren)

BRABANT

Régina bij Stefaan Maes (Kessel-
Lo)

Yoni bij Daniel Berthels (Tildonck)

Michel bij Gilbert Erkens (St.-
Joris-Weert)

Inge bij Freddy Bracke (St.-
Kwintens-Lennik)

Bart bij Ludo Spruyt (Vilvoorde)

François bij Emmanuel Verly
(Nijvel)

Koen bij Jean Van De Velde
(Oudenaken)

Carmen bij Théophile Storms
(Holsbeek)

Marie bij Jean-Pierre Delrivière
(Jemappes)

Lindsay bij Danny Schets (Gooik)

Heidi bij François Goossens
(Beigem)

LIMBURG

Koen bij Jean-Pierre Ketelslegers
(Kortessem)

Stéphanie bij Marcel Corstjens
(Hasselt)

Michaël bij Jan Taels
(Scherpenheuvel)

Els bij Rafaël Vuerstaek (Bilzen)



MET PENSIOEN

Dienstjaren

HOOFDBESTUUR

Roger Vandamme, bureauchef 45
Jan Bogaert, opsteller 42

ANTWERPEN

Jozef Dierckx J., opsteller 42

OOST-VLAANDEREN

Jules De Ryckere, keurb. 34

HENEGOUWEN

Alphonse Dubois d'Enghien,
1ste keurb. 34

René Blondiaù, AB-best. 31

Adhëmar Goval, ontvanger 32

Roger Leroy, arb. 1ste kl. 41

Henri Deleuze, brigadier 35

Augustin Dujardin, brigadier 37

Charles Mathieu, lokethouder 38

NAMEN-LUXEMBURG

René Wilmet, AB-best.-ontv. 38

Fernand Delchambre, AB-best.-
ontv. 35

LUIK

Jules Radoux, gesch. arb. 36

Maurice Cornet, keurb. 32

BRABANT

Jan-B. Buteneers, 1ste gesch.
arb. 34

Albert Cnops, AB-best.-ontv. 30

Marcel Hellinckx, bewegingschef
1ste kl. 42

Petrus Van Hoegaerden,
keurb. 37

Fernand Smoos, AB-best.-
ontv. 40

Jan Vercammen, El-gel. 35

WEST-VLAANDEREN

Antoon Pelgrim, keurb. 25

Albert Vercruysse A.,
bewegingschef 2de kl. 41

STERFGEVALLEN

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

AGENTEN IN DIENST

Leeftijd

OOST-VLAANDEREN

Gilbert Hondegheem, AB-best.-ontv. 54

BRABANT

Antoine Mertens, 1ste controleur 47

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

ANTWERPEN

Désiré Schoofs D., AB-best.-ontv. 67
Jan Doms, AB-best.-ontv. 66
Jules Van Beethoven, gesp. arb. 73
Lodewijk Michielsens gesch. arb. 85
Petrus Van Deun, keurarb. 98
Guillaume Versonnen, ontvanger 85

OOST-VLAANDEREN

Jozef Moerman, keurarb. 76

HENEGOUWEN

Emile Bernier, gesch. arb. 60
Raoul Vanderdonck, AB-best.-ontv. 70
Jules Leroy, ontvanger 87
Emile Denachtergael, gesch. arb. 66
Robert Monnier, cond. AB 72
Jacques Vanderborgh, lokethouder 71
Robert Kools, gesch. arb. 67

NAMEN-LUXEMBURG

André Auguste, gesch. arb. 80
Florent Deleuze, keurarb 76

LUIK

Dieudonné Longdoz, diensthoofd 84
Arthur Tilkin, controleur 87
Joseph Douven, 1ste keurarb. 70

BRABANT

Joseph De Beer, 1ste gesch. arb. 74
Henri Deridder, ontvanger 72
Richard De Smet, AB-best.-ontv. 73
Arthur Morsaint A., machinist 99
Joannes Tailleur, 1ste gesch. arb. 75

LIMBURG

Guillaume Martens, AB-best.-ontv. 72
Jean Reenaers, 1ste gesch. arb. 63
Pieter Houbrechts, keurarb. 73
Pieter Jonckers, AB.-best.-ontv. 62

WEST-VLAANDEREN

Joseph De Clippel, ontv. 84
Camille Clybouw, ontv. 83

EERLIJKE DADEN

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

ANTWERPEN

Turnhout : H. Devos (horloge), J. Woestenburg (brieventas + 301 F).

Tjalkstraat : J. Matthe (brieventas + 301 F), L. Daghelinckx (brieventas + 2.870 F), De Peuter (brieventas + 609 F).

Mechelen : Van Hoof (brieventas + 300 F), V. Liekens (geldbeugel + 20 F), Van Es (paraplu), Van Rompaey (brieventas + 56 F), E. Janssens (twee zakrekenmachinetjes).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen : G. Corveleyn (2.121 F), F. Van Melkebeke (220 F), R. Vereecke (1.475 F; handtas; brieventas + 1.951 F), R. Scheire (1.270 F), Van Damme (brieventas + 541 F), R. Van Hauwermeiren, (1.825 F).

HENEGOUWEN

La Louvière : C. Drugmand (handtas + checks), P. Gilsoul (tas + check + 1.355 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Namen : J. Damoiseaux (handtas + geldbeugel + 3.279 F), C. Liégeois (brieventas + 500 F).

Havelange : E. Brouir (twee brieven-tassen + 1.406 F), P. Malherbe (brieventas + 347 F).

Ohey : E. Gridelet (brieventas + 450 F).

LUIK

Bassenge : J. Deleu (check van 10.250 F).

Eupen : J. Van Hauten (brieventas + 620 F).

Warzée : A. Evrard (brieventas + abonnement + 1.200 F).

BRABANT

Leuven : J. Verbinnen (damestas + geldbeugel + waardevolle papieren + 1.453 F).

Ukkel : F. Leroux (damestas + identiteitspapieren + 1.167 F).

Asse : P. De Bel (brieventas + 793 F), H. Roesems (handtas + 10.458 F).

Het Rad : J.-M. Meert (brieventas + 2.000 F + identiteitspapieren).

Nijvel : J.-P. Maréchal (brieventas + 1.000 F + bankkaart + papieren), R. Van Hecke (damestas + brieventas + 2.246 F + papieren).

LIMBURG

Lanaken : W. Meuris (geldbeugel + 7.200 F), F. Vandevordt (geldbeugel + 640 F).

Maaseik : H. Hindriks (geldbeugel + 500 F), C. Saelmans (geldbeugel + 673 F).

WEST-VLAANDEREN

Assebroek : J. Inghelbrecht (handtas + 9.000 F), R. Slabbinck (brieventas + 1.623 F) A. Hongenaert (geldbeugel + 2.800 F), C. Baillieu (brieventas + 600 F), F. Saron (abonnement + 1.000 F), J. Watteny (brieventas + 10.800 F), E. Deceuninck (brieventas + 10.510 F).

Kortrijk : P. Leroy (brieventas + papieren + 660 F), R. Vanrobaeys (brieventas + 4.000 F), R. Parmentier (handtas + 846 F + 2 dollars).

Oostende : M. Yserbijt (23.964 F; geldbeugel + 8.100 F + 10.000 pesos + 281 dollar); F. Bekaert (brieventas + 1.100 F).

G.A.P. MEDEDELING

Wij melden aan de aangeslotenen bij de groepering van de assurantie van het personeel dat de premies voor het jaar 1987 zullen afgehouden worden op de hiernavermelde data :

| | wedstrekenden | loontrekenden | weduwten, weduwenaren en gepensioneerden |
|--|---------------|---------------|--|
| gezondheidszorgen | 1.2.1987 | 10.2.1987 | 1.3.1987 |
| persoonlijke ongevallen van het privéleven | 1.3.1987 | 10.3.1987 | 1.4.1987 |
| burgerlijke gezins-aansprakelijkheid | 1.4.1987 | 10.4.1987 | 1.5.1987 |

Zij, bij wie de afhouding niet kan geschieden, zullen per afzonderlijke brief uitgenodigd worden om het bedrag der premies te storten op P.R. 000-0003227-26 van de NMVB.

LICHTE-METRO TE CHARLEROI :

plechtige ingebruikneming van de stations «Fontaine» en «Pétria»

EEN KORTE TERUGBLIK

Het eerste vak van de lichte-metro van Charleroi werd nu reeds 10 jaar geleden, meer precies op 21 juni 1976, in gebruik genomen. Het betrof een sectie dat het «Gare du Sud» verbond met het «Station Vilette».

Sindsdien werd heel wat weg afgelegd. Het net dat thans in gebruik is omvat het Zuidwestelijk gedeelte van de lus (stations : gare du Sud, Vilette, gare de l'Ouest en Beaux-Arts) en de westelijke antenne naar Fontaine l'Évêque (stations : Piges, Dampremy, Morgnies, Leernes, Paradis, Fontaine en Pétria).

Zoals wij U dit hierna zullen verhalen, is het in aanwezigheid van talrijke personaliteiten dat deze laatste twee stations op 1 september ll. plechtig werden in gebruik genomen door de hr. Herman De Croo, Minister van Verkeerswezen.

Onder de genodigden herkennen wij onder andere de hh. Henrard, Directeur-generaal, Mornard, Directeur, Vervaeet, Gewestelijk Directeur, afgevaardigden van het Hoofdbestuur, van de exploitatiegroepen, van de M.I.V.'s, evenals personeelsafvaardigingen van privé-firma's die bepaalde werken uitvoerden op de nieuwe sectie.

DE OFFICIËLE OPENING

Kan Fontaine niet bogen op een reputatie als befaamd toeristisch oord, dan bezit het niettemin twee, echter weinig bekende, juweeltjes : een interessant mijnmuseum, en vooral het merkwaardige stadhuis, het kasteel Bivort.

Het is in dit sprookjesachtig kader dat de hr. Degauque, burgemeester van Fontaine l'Évêque, de genodigden welkom heette.

In zijn welkomstwoord stelde hij vooreerst zijn gemeente voor en wenste hij de hoop te onderlijnen die gewekt werd door een zekere herleving van de economische activiteit.

Daarop werden de gasten uitgenodigd het nieuwe vak van de lichte metro van Charleroi te ONTDEKKEN. Straks meer daarover !



Teruggekomen op het Stadhuis nam de hr. Herman De Croo het woord en schetste hij uitvoerig de huidige toestand inzake openbaar vervoer in de streek.

Hij pleitte eveneens voor een betere herschikking van de arbeidsuren, om zodoende zoveel mogelijk de kwaal van de moderne tijden te beperken : de spitsuren.

HET VAK FONTAINE-PÉTRIA, IN ENKELE WOORDEN

Het die dag opengestelde vak is 1.750 meter lang. Het maakt deel uit van de antenne naar Fontaine l'Évêque, die 11.400 meter lang is. Het vak is uitgerust met een signalisatie die per blok blokkeert, met bufferblok. Waarover gaat het ?

Een, bewust eenvoudig gehouden, korte technische verklaring zal de zaak duidelijker stellen.

De sporen, gelegen tussen twee stations, worden met signalisatielichten in blokken verdeeld. Wanneer een tram een van deze blokken wil inrijden dan moet noodzakelijkerwijze het licht, dat dit blok beveiligd, op groen staan, zonder dat ons stel onmiddellijk geïmmobiliseerd wordt.

Van zodra de tram deze zone inrijdt, slaan de lichten, die de twee blokken achter hem dekken, op rood.

Het gaat hem dus om een systeem dat op efficiënte wijze het verkeer van onze motorrijtuigen beveiligd.

Volledigheidshalve zouden wij het nu nog moeten hebben over spooreringen, profielen van plaatselijke snelheid, het controlesysteem van deze signali-

satie en alle situaties die zich in exploitatie kunnen voordoen.

Dit is echter niet ons doel vandaag. Wij melden enkel nog dat de exploitatie met gekoppelde voertuigen kan geschieden.

VOORDELEN VAN DEZE INDIENSTSTELLING

1) Voor onze cliënteel

- de ritduur wordt in ruime mate ingekort. De bediening van het vak Fontaine-Pétria in bestrating nam, in functie van de verkeershinder, 4 à 10 minuten in beslag. Dank zij de nieuwe exploitatie wordt de duur ervan herleid tot 1 minuut en 40 seconden ;

- verbetering van de frequentie : het rijden door Fontaine l'Évêque speelde een belangrijke rol in het ontregelen van de cadans. Thans is dit probleem de wereld uit ;

- verbetering van het comfort aan de haltes ;

- toename van de veiligheid voor onze reizigers.

2) de algemene veiligheid is aanzienlijk toegenomen

- geen gevaar meer voor ongevallen in bestrating (aanrijdingen met andere weggebruikers) ;

- voor de aanwonenden geen gevaarlijke buurtschap meer (vroeger reden onze trams langs de huizen) ;

- toename van de algemene veiligheid van de tram zelf, door de veralgemening van het dubbelspoor tussen Charleroi en Pétria, en door de beveiliging van de stellen dank zij de signalisatie, waarvan hiervoor sprake.



Binnenzicht van het station FONTAINE.

Van dit artikel wensen wij eveneens gebruik te maken om de stand van zaken i.v.m. het M.L.C.-dossier op te maken.

U weet zeker dat dit onderwerp reeds veel inkt heeft laten vloeien en aanleiding heeft gegeven tot even veel als verscheiden interpretaties. De elementen die wij zullen aanvoeren geven U een meer objectieve visie ter zake.

Wij zullen enkel de in uitvoering zijnde of prioritaire werken opsommen. Wel te verstaan draait eveneens de administratieve molen gestaag mee (studies, onderhandse opdrachten, besprekingen, goedkeuring van de hoofdplannen,...).

DE IN UITVOERING ZIJNDE OF PRIORITAIRE WERKEN

Dit zijn :

- voor de stadslus van Charleroi : de voltooiing van het Oostelijk gedeelte ;

- voor de antenne naar Fontaine l'Evêque : de voltooiing van de doorsteek van het Centrum van Marchienne-au-Pont. Inderdaad, op die plaats rijden onze tramstellen nog in bestrating, terwijl het «metro-tracé» reeds voor 3/4 op het vlak van burgerlijke bouwkunde afgewerkt is. Er dient ons enkel de kruising, onder ons spoor, met de N.M.B.S. gerealiseerd te worden. Deze uitvoering zal ons in staat stellen de talrijke reeds gedane investeringen te rendabiliseren ;

- voor de antenne naar Gilly : het voortzetten van de werken naar het station «Soleilmont» is noodzakelijk om aldus over een ideaal samenstroompunt te beschikken voor onze reizigers ;

- voor de antenne naar Châtellet : de bediening van een belangrijk handelscentrum en de aansluiting met het autobusnet nopen ons ertoe zo snel mogelijk het station «Corbeau» te bereiken.

Na dit kort overzicht blijft nog het besluit.

De N.M.V.B. moet het publiek overtuigen het openbaar vervoer meer te gebruiken. Dit doel kan bereikt worden te Charleroi, door onder andere de klanten een regelmatige frequentie en comfortabele dienst voor te stellen in onze metro-stations.

Derhalve passen deze openstelling en de projecten waarvan sprake hierboven perfect in deze visie. ■

NIEUWTJES VAN HIER EN GINDER

NEDERLAND : onze magnetische Z-kaart krijgt volgelingen ! Op dit ogenblik wordt bij onze noorderburen een promotiecampagne gevoerd met een volledige apparatuur die bestemd is om dergelijke vervoerbewijzen af te leveren. Een demonstratiebus doorkruist inderdaad het land om de diverse vervoermaatschappijen de voordelen van een dergelijk systeem beter te laten kennen. De voertuigen van de geïnteresseerde maatschappijen zouden vanaf oktober 1987 kunnen toegerust worden met proefinstallaties. Na een jaar worden alle opmerkingen van chauffeurs en gebruikers geanalyseerd. Geeft het systeem voldoening, dan overweegt men het systeem in 1989 te veralgemenen.

Een bus in het kanaal... Deze keer gaat het niet om een

verkeersongeval maar wel om een verrassend experiment in Amsterdam. Inderdaad, er werd een wedstrijd georganiseerd waarin men alles moest laten varen wat niet op een boot geleek. Men had er dus niets beter op gevonden dan een voertuig (van het type «buurtbus») op een stel vaten te monteren om het geheel vlottende te houden. Het ontbreekt onze burens inderdaad niet aan verbeelding. Had U trouwens kunnen raden dat deze bus reizigers vervoerde ?

JAPAN : de exploitatie van de langste tunnel ter wereld (53,85 km) zou aanvangen in 1987-1988 ; dit zou vooreerst geschieden op smalspoor, vermits de verbinding met het net met normaal spoor slechts voor later voorzien

is. Deze tunnel loopt onder een nauwe zeeëngte en loopt 100 m **onder** de zeebodem, die zelf 140 m diep ligt (volgens Le Rail).

USSR : de indienststelling van een nieuwe transkaukasische spoorweg is voorzien voor het einde van deze eeuw. Een 23 km lange dubbelspoortunnel, en 25 andere tunnels met een gezamenlijke lengte van 43 km, zullen door de bergketen lopen. Ook zullen 72 bruggen, viaducten en talloze steunmuren gebouwd worden. De nieuwe lijn zal het huidige tracé voor de goedertreinen met 900 km en voor de reizigerstreinen met 300 km inkorten. Deze nieuwe lijn zal volledig onder stroom staan. Totale kostprijs van deze constructie : 1,5 miljard roebel. ■

SPORT BIJ DE N.M.V.B.

Het is een traditie geworden dat de vriendenkring van de N.M.V.B.-personeelsleden van Heist-op-den-Berg jaarlijks een voetbalwedstrijd organiseren tussen het personeel van de stelpplaatsen Heist en Tremelo. Deze sympathieke gebeurtenis, die dit jaar trouwens reeds haar 4de editie kende, werd door ongeveer 150 toeschouwers gevolgd en verliep onder een stralende zon. Heist-op-den-Berg toonde zich de betere en won met 2-0 cijfers tegen Tremelo. Ook de dames (echtgenoten van onze personeelsleden) bonden de voetbalschoenen aan. Deze maal was het de Tremelose ploeg die de overwinning binnenhaalde : 2-1 Afspraak voor volgend jaar !

De club «De Busstampers» heeft de gelegenheid gekregen op uitnodiging van de T.U.R. (stadsvervoer Reims) de Champagne te bezoeken. Deze vervoermaatschappij stelde onze personeelsleden een internationale voetbalmatch voor. Onze mensen hadden in hun bagage een prachtige trofee meegebracht in de plaats van dewelke zij... champagneflessen aangeboden kregen.

Eerst terug naar de match... Na een eerste evenwichtige helft, die eindigde op 1-1 cijfers vervingen onze gastheren zomaar eventjes zes spelers ! Waarop zij de Busstampers duidelijk domineerden en deze laatste uiteindelijk tegen een score van 5-1 moesten aankijken.

Na deze wedstrijd kregen onze dapperen een geleid stadsbezoek voorgeschoteld en onderhielden zij zich met afgevaardigden van de directie en van het personeel van de T.U.R. Deze laatste kregen het boek Avancez s.v.p. (franstalige editie van Instappen a.u.b.) aangeboden, evenals de herdenkingsmedaille, die de N.M.V.B. liet slaan ter gelegenheid van haar eeuwfeest. De volgende dag was gewijd aan het ontdekken van de Champag-

nijngaarden en van het maken van deze heerlijke feestwijn. Een laatste rit naar de T.U.R.-stelpplaats, voor een grondig bezoek aan de installaties, heeft onze personeelsleden de kans geboden kennis te maken met andere leden van de Reimse maatschappij. Het was dan hoog tijd voor het middagmaal, voor het bezoek aan een Champagnekelder en om huiswaarts te keren, richting Tremelo. Wees gerust : alle verplaatsingen geschieden per car ! ■

De personeelsleden van Tremelo, Heist-op-den-Berg, en hun echtgenoten.



ER IS EEN RADIO-AMATEUR ONDER ONS

De hr. René Van Hemelrijck, autobuschauffeur in de stelplaats Mons-Bassins, maakte enkele jaren geleden kennis met één van zijn reizigers, die erin slaagde hem te interesseren voor de radiotelegrafie. Daarop besloot hij lid te worden van een club van radio-amateurs en cursussen te volgen bij het ICET te Cuesmes. Wij luisteren samen verder naar zijn verhaal.

«Met zo'n hobby start men niet zomaar zonder meer: neen, het gebruik van deze radio-zenders vraagt een grondige kennis van onder andere elektronika (daarin had ik reeds een jaar specialisatie gevolgd), internationale reglementen, techniek van radio en morse. Ook dient men te beschikken over vrije tijd.

De cursussen bij het ICET hebben twee jaar geduurd en begonnen om 17 uur. Op dat ogenblik verrichtte ik echter gesplitste diensten. Zonder het begrip van de hh. Masy, Painblanc, J. Beugnies en van al mijn collega's, had ik nooit dit instituut regelmatig kunnen bezoeken. Daarom wens ik hen allen mijn dankbaarheid te betuigen omdat zij alles gedaan hebben om mijn prestaties te laten eindigen vóór 17 h».

Na 2 jaren cursus werd U dus radio-amateur...

«Zo eenvoudig is het allemaal niet. Er dient nog eerst een examen afgelegd te worden bij de R.T.T. Is de uitslag gunstig dan bekomt men de noodzakelijke ministeriële vergunning om radiofonie-operator en marconist te worden. Deze verkreeg ik tijdens het jaar van het Eeuwfeest van de N.M.V.B. ! Mijn indicatief werd ON4YT».

Wat betekent dit ?

«Dit is een code. ON staat voor België; 4 betekent dat ik mag seinen in de verschillende golfbanden van de radio-amateurs, YT zijn mijn twee identificatieletters».

Mag dus enkel een houder van een licentie een radioinstallatie bedienen ?

«Inderdaad. Het lokaal waarin zich het materieel bevindt is slechts toegankelijk voor houders van een vergunning en voor niemand anders. (NVDR: de foto die ons artikel illustreert werd door ons personeelslid gemaakt).

De ordediensten of de regie kunnen ten allen tijde controles uitoefenen. En de boetes zijn zeer zwaar. Weet U trouwens dat er geen sprake mag zijn van fouten bij het zenden ? Intrekken van de licentie en inbeslagneming van het materieel zijn mogelijke sancties !».

Als wij de foto bekijken menen wij zeer duur materieel te zien ?

«Men moet op ongeveer 250.000 F rekenen. België telt ongeveer 50.000 licentiehouders waarvan er slechts een 1000-tal hun hobby uitoefenen gezien deze investering. Om te trachten de kosten ietwat te drukken heb ik zelf enkele elementen gebouwd».

Ik moet toch vaststellen dat uw installatie niet gelijk op wat ik mij ervan inbeelde, namelijk een wirwar van kabels en toestellen.

«Voor mij is dat vanzelfsprekend. Elk toestel heeft een

welbepaalde functie. Gezien hun prijs moet U trouwens begrijpen dat ik mij geen overbodig materiaal kan veroorloven».

Goed. Hoe verloopt nu een uitzending ?

«Vooreerst dient men 30 minuten te luisteren. Wanneer een frequentiecode vrij komt, seint men zijn kenletters uit. Daarop regelt men zijn zendtoestel binnen de 10 sec. (anders loopt men het gevaar seinlampen te laten springen) om zodoende een zo zuiver mogelijk contact te krijgen en men verzendt dan zijn boodschap in morse na de gebruikelijke groeten en het opgeven van zijn juiste ligging.

De seinsleutel die ik op de foto gebruik geeft elektrische impulsen die in de atmosfeer worden gestuurd en die opgevangen worden door het ontvangsttoestel van de correspondent. Men wisselt gegevens uit aangaande het weer, de installatie waarover men beschikt, elektronika, men verricht technische tests...

Nooit wordt een woord gerept over politiek of is er sprake van een afwijkend taalgebruik. Dergelijke misbruiken worden trouwens streng bestraft.

Men eindigt eveneens met de onvermijdelijke beleefdheidsformule; + (einde van de boodschap)».

Blijkbaar heerst er een code van goed gedrag tussen de radio-amateurs.

«Dit is absoluut noodzakelijk indien men de misbruiken wil vermijden die bijvoorbeeld optraden in CB.

En die code gaat nogal ver. Indien uw correspondent traag seint, dan doet U dat ook. Zendt hij U zijn groeten, dan bent U verplicht hem te antwoorden.

Al wie zich niet houdt aan deze regels, evenals trouwens de piraten, wordt snel ontdekt».

Kan U gelijk welk land ter wereld bereiken ?

«Ja, sommige landen gemakkelijker dan andere. Alles hangt af van de weersomstandigheden. Ik heb reeds contact gehad met Zuid-Amerikanen, Afrikanen, Russen... Alle contacten worden trouwens genoteerd in een schrift. Dit is de werkelijke aantrekkingskracht van het radio-amateurisme: zich via de golven over de hele wereld laten horen».

Oefent U uw hobby dagelijks uit ?

«Zoveel mogelijk, ja, al is het redelijk vermoeiend. Men moet trouwens regelmatig oefenen in het zenden om een zeker ritme te houden. Tussen haakjes, er bestaan ook competities: men moet dan trachten zoveel mogelijk stations te contacteren gedurende een welbepaalde periode. Dit is echter zeer zwaar, vooral voor de zenuwen».

Wenst U daar nog iets aan toe te voegen tot besluit ?

Ik wens nogmaals te onderstrepen dat het dank zij mijn collega's is dat ik het geluk heb mijn hobby uit te oefenen. Dit is een prachtig bewijs, dat niettegenstaande wat men soms hoort, de N.M.V.B.-personeelsleden één grote familie zijn».

Onze radio-amateur en zijn materieel.



4000 dagen zonder ongeval voor de ploeg n° 4

Opnieuw een prachtige prestatie in de Groep der beide Vlaanderen: de ploeg nr. 4 van Oost-Vlaanderen — beweging St.-Niklaas — heeft inderdaad zijn 4.000 dagen zonder ongeval met werkverlet gevierd in ons vakantiehuis Zonnebloem te Nieuwpoort.

Na de traditionele woorden van welkom, uitgesproken door de hr. Vandenstein, hebben de deelnemers een uiteenzetting aanhoord van de hr. Van Wesemael, directeur van de algemene veiligheidsdienst, handelend over het belang van het openbaar vervoer in het Waasland, en meer bepaald over de sleutelpositie van Sint-Niklaas in dit net. Vervolgens herinnerde hij eraan dat deze streek in het verleden reeds meermaals de primus had inzake nieuwigheden betreffende de exploitatie (zo reden aldaar de eerste gelede autobussen) en feliciteerde hij het personeel erin geslaagd te zijn, ondanks de noodzakelijke aanpassingen, een opmerkelijke prestatie te leveren in de strijd tegen de arbeidsongevallen.

De hr. Vervaeke, gewestelijk directeur, legde op zijn beurt de nadruk op de uitstekende ploeggeest die heerst te Sint-Niklaas, ploeggeest die noodzakelijk is in de ongevallenbestrijding. Deze ploeg was destijds de eerste ploeg die de 1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet bereikte. Zij levert het bewijs dat het perfect mogelijk is opnieuw bovenaan gerangschikt te zijn na, zoals dit het geval is, moeilijker tijden te hebben door-

gemaakt. Werken in alle veiligheid hangt hoofdzakelijk af van de motivatie van het personeel, maar tevens van de staat van de uitrustingen en van het materieel.

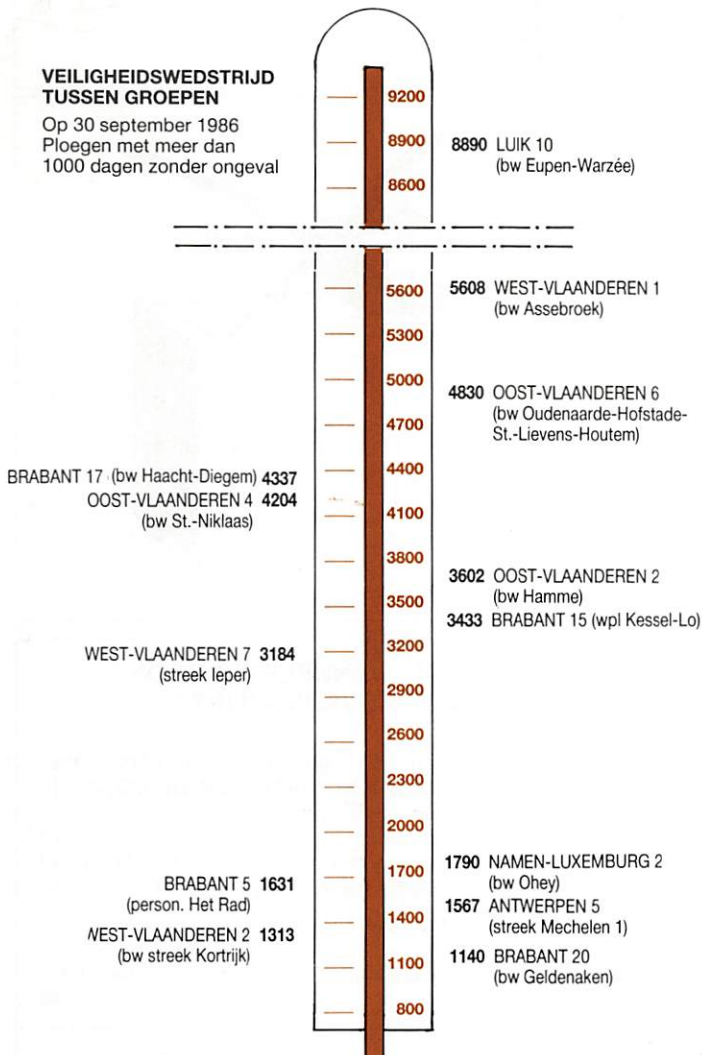
Met het nieuwe commerciële beleid van de N.M.V.B. voor ogen, dienen de chauffeurs bewust te zijn van hun belangrijke rol. Hun houding, hun rijgedrag, hun uniform en de diensten die zij verlenen mogen geen aanleiding kun-

nen geven tot enige kritiek. De weg naar de 5.000 dagen is nu reeds enkele maanden ingeslagen; de strijd tegen het gevaar mag niet afgelaten worden.

De overwinnaars en hun echtgenoten hebben daarop een prachtig geschenk ontvangen waarna zij, in een vriendschappelijke sfeer, die duidelijk de voormelde groepsgeest illustreert, een welverdiend aperitief en een heerlijk maal kregen voorgeschoteld.

In herinnering aan de belangstelling die zij getoond hebben voor de veiligheidsproblematiek, vielen eveneens de heer Decuyper, uit-tredend commissaris, en zijn echtgenote, erbetoon te beurt en een geschenk werd hen als dank aangeboden.

De dichte mist heeft spijtig genoeg de prijswinnaars verplicht vroeger huiswaarts te keren. Gelukkig geraakte iedereen in alle veiligheid thuis. En nogmaals werd het gevaar succesvol bestreden!



LET OP GEVAAR!

De ongevallenreeks gaat voort. Zoals U kan vermoeden betreuren wij dit ten zeerste.

Hoeveel ongevallen had men niet kunnen voorkomen indien men de beveiligingsmiddelen, die ter beschikking worden gesteld van het personeel, had gebruikt, of indien de veiligheidsmaatregelen zouden zijn toegepast.

Hierna volgen enkele onthullende voorbeelden:

- het personeelslid is bezig met de vervanging van de voorwielen van een autobus. Bij het neerzetten van één ervan, tegen het koetswerk van de autobus, om zodoende het nummer van de band te noteren, glijdt het wiel weg en knelt de vinger van het personeelslid. Dit risico kon voorkomen worden indien het personeelslid een betere werkmethode had gevolgd;
- bij het verlaten van een autobus slaat het personeelslid zijn linkervoet om op de eerste trede van de voordeur.

Een systematische controle van de staat van de treeplanken en van hun reiniging ware wenselijk;

- het personeelslid begeeft zich naar de wachtzaal van een stelplaats. Hij struikelt over een gebroken en verplaatste tegel van het voetpad dat toegang biedt tot

voormelde zaal. Indien het voetpad vooraf was hersteld dan had men dit ongeval kunnen voorkomen;

- bij het vervangen van een leegloopstop van een wasmachine, glijdt het personeelslid uit op de «Laufer»-rooster en kwetst zich aan de pols. De vloer was glibberig en vuil;
- bij het schoonmaken van de vloer met behulp van een compressor, krijgt het personeelslid stof in zijn oog;
- bij het demonteren van een bovenleiding, valt er roest in het linkeroog van het personeelslid;
- bij het verwijderen van roest en oude verf krijgt het personeelslid stofdeeltjes in zijn oog. Het dragen van de veiligheidsbril had drie ongevallen kunnen voorkomen.

Opzichters, waak erover dat deze gevaarlijke toestanden onmiddellijk verholpen worden.

Denk voortdurend aan de toepassing van alle veiligheidsmaatregelen. Laat niets aan het toeval over.

En U, personeel van alle diensten, gebruik steeds alle beschermingsmiddelen die te uwer beschikking worden gesteld.

IMPLOESIE VAN TV-POST

Wat veelal implosie van een TV-post genoemd wordt is, nauwkeuriger gezegd, de implosie van de beeldbuis. Dit onderdeel is hoofdzakelijk een grote glazen lamp met een afgeplatte zijde — het scherm — en achteraan een cilindervormig gedeelte, enkele centimeter diameter, waarin al de elektroden zitten — het elektrodenstraalkanon.

Het systeem kan slechts werken wanneer de beeldbuis volledig luchtdicht is. Hieruit volgt dat de ganse uitwendige oppervlakte blootstaat aan de luchtdruk. Een scherm van 66 cm ondergaat dus, in elk punt van zijn oppervlakte een totale kracht van méér dan 2 ton.

Mechanische schok

Onder normale temperatuurvoorwaarden heeft het glas, dat het scherm vormt, een geringe schokweerstand en een zeer kleine elasticiteit. De buis wordt aan talrijke interne spanningen onderworpen; zodra het evenwicht van deze spanningen verbroken wordt, hetzij door een schok of door een geleidelijke ontwikkeling, wordt de beeldbuis onmiddellijk verbrijzeld.

In tegenstelling met een explosie worden de scherven van de buis door de luchtdruk, met geweld naar binnen geslingerd, om terug te botsen tegen alle hindernissen en zich in alle richtingen te verspreiden. Het elektrodenstraalkanon wordt eveneens naar binnen gestuwd, dus in tegenovergestelde richting; gezien het over voldoende inertie beschikt kan het tot méér dan 1 meter afstand buiten het scherm van de TV-post terecht komen.

Thermische schok

Tenware veroorzaakt door water dat in het toestel valt (een omgegoten vaas bloemen bv) is de thermische schok zelden waarneembaar op 't ogenblik zelf. Inderdaad, meestal wordt een snelle warmtetoevoer veroorzaakt door een elektrisch defect in het toestel. Dit defect treedt op onder vorm van kortsluitingsboog of van een aarding ingevolge een verzwakking van een isolatiemateriaal, door een overspanning of door aanwezigheid van een vreemd voorwerp.

Er kunnen elektrische bogen ontstaan die sterk genoeg zijn

om het isolatiemateriaal te doen ontvlammen of zelf een warmte uit te stralen die, wanneer het defect in beide gevallen voldoende kort bij de buislamp ligt, een thermische schok veroorzaakt met mogelijk een implosie als gevolg.

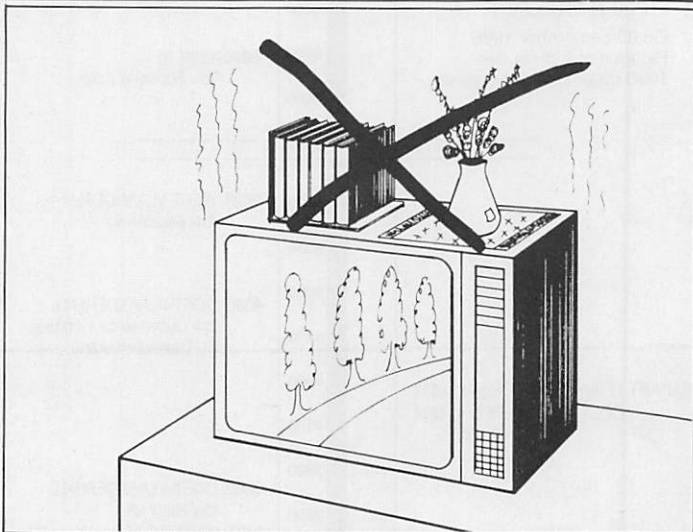
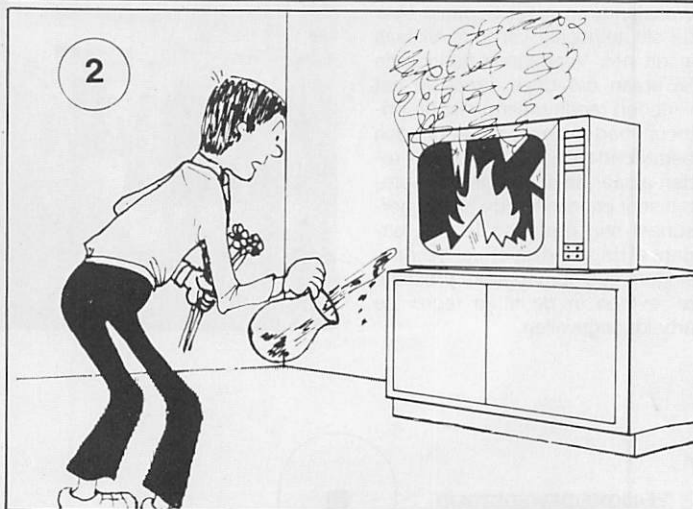
De onmiddellijke uitwerkingen

De mechanische energie voortgebracht door de implosie van de beeldbuis kan voldoende zijn om de elektronische en elektrische onderdelen van de TV-post zwaar te beschadigen. Dat komt tot uiting door elektrische kortsluitingsbogen, door hevige opwarmingen, voldoende om een brand te doen ontstaan door ontvlaming van de brandbare delen van het toestel maar eveneens van het stof neergezet in de post.

Dit stof is het element dat het gemakkelijkst ontvlamt; het kan, na min of meer lange tijd, een aanzienlijke afzetlaag vormen. Bovendien is het niet onwaarschijnlijk dat ingevolge de implosie het stof in de lucht zweeft en een wolk vormt die mogelijk min of meer hevig in brand geraakt en altijd binnen een zeer korte tijd. In de woonvertrekken treft men dikwijls textiel-, kunststof- of cellulose-elementen aan die hierdoor in brand kunnen geraken.

Welke zijn de preventiemaatregelen ?

1. De TV-post op een goed geventileerde plaats opstellen voornamelijk dan wanneer hij ingebouwd is. In dit laatste geval, sluit nooit onmiddellijk de kast na het uitschakelen van de post.
2. De ventilatie-openingen van de post goed vrij houden: geen tafelleedjes en evenmin dag- of weekbladen, boeken, enz. op de post.
3. Nooit een vaas met bloemen of een asbakje op de TV plaatsen!
4. Vermijd het plaatsen van de post nabij overgordijnen of gordijnen.
5. Bij gelegenheid, en na vooraf het stopcontact uitgeschakeld te hebben met de stofzuiger het stof wegnemen: minder stof in de post = minder gevaar.



WAT GEDAAN WANNEER ER ROOK UIT UW POST VERSCHIJNT ?

1. Trek de stekker uit.
2. Blijft de post rook afgeven: gebruik uw snelblusser met polyvalent poeder. **GOOI NOOIT WATER OP DE POST**: de thermische schok zou een implosie veroorzaken.
3. Slaan er vlammen uit uw post: gebruik nooit een deken of een kussen om de vlammen te doven. Ze zouden inderdaad ook vuur vatten en het begin van brand verergeren.

Wat gedaan bij een implosie ?

1. Trek de stekker uit.
2. Bij rook of vlammen: water erop of, ook hier, de snelblusser met polyvalent poeder.

FAMILIALE BLADZIJDE

JEUGDINFO

UITSLAGEN SPELEN N° 244

Spel N° 1

Pedicure - Schrijnwerker -
Architect - Tandarts -
Banketbakker - Garagist
Wielrenner - Pilot - Schilder -
Kleermaker

Spel N° 2

¹O / ²M / ³V / ⁴V / ⁵V /
⁶M / ⁷M / ⁸M / ⁹O / ¹⁰O /
¹¹V / ¹²O / ¹³M / ¹⁴V / ¹⁵V /
¹⁶M / ¹⁷O / ¹⁸O

Spel N° 3

LORRE = papegaai

Spel N° 4

KELEN - KETEL - KEREL
of
MOLEN - MOTEL - MOREL

Spel N° 5

PIANOFORTE

Spel N° 6

2 + 6 = 8
8 + 3 = 11
11 × 50 = 550
550 + 8 = 558 (bijv.)

RESULTATEN VAN N° 244

Behaalden 34 punten :

ALTRUY Sylvie 14 jaar - Ransart / COSEMANS An 12 jaar - Diepenbeek / DE FOOR Michael 10 jaar - Fontaine-l'Évêque / GIOT Johan en Grégory 10 en 15 jaar - Namen / LOSSIGNOL S. 7 jaar - Bergen / NAHON M. en J.-Y. 10 en 14 jaar - Luik / ROME Sylvie 12 jaar - Wareme / SNAUWAERT Jean-Pierre 11 jaar - Bredene / TUMERERELLE S. 10 jaar - Boussu

Behaalden 33 punten :

CAUDERLIER P. 15 jaar - Quievrain / UYTENDAELE B. en B. 7 en 5 jaar - ? / WARNOTTE S. 10 jaar - Berloz-Rosoux

Behaalden 32 punten :

MORTELETTE E. 14 jaar - Marchienne / VLEKKEN M. 14 jaar - S.-Truiden

Behaalden 29 punten :

DECAP K. 15 jaar - S.-Niklaas / MARCHAL Nathalie 11 jaar - Tongrinne / SCHUMACHER F. 13 jaar - Verviers

Behaalde 28 punten :

DE FLO Dimitri 8 jaar - Heule

Behaalde 27 punten :

BOSMAN Frank 11 jaar - Lummern

SPELEN N° 245

Spel N° 1 «gekruiste woorden»

Zoek de letter die twee woorden vormt: 1 vertikaal en 1 horizontaal woord.

| | |
|-------|-------|
| L | S |
| E | A |
| ED?LE | KA?ER |
| S | A |
| T | N |
| E | M |
| I | E |
| LE?TE | ME?DE |
| T | I |
| E | A |

(4 punten)

Spel N° 2 «de rekening klopt»

Met volgende cijfers, hetzij door te vermenigvuldigen, af te trekken, te delen of op te tellen, komen tot het cijfer 510.

| | | | | | |
|---|----|---|---|---|---|
| 3 | 11 | 9 | 2 | 5 | 4 |
|---|----|---|---|---|---|

(1 punt)

Spel N° 4

Zoek het begin van deze drie woorden dat telkens hetzelfde is.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| □ | □ | R | E | I |
| □ | □ | I | N | T |
| □ | □ | E | U | R |

(3 punten)

Spel N° 3

Ziehier 10 beroepen :

haarkapper / hovenier /
koewachter / kuiper /
loodgieter / mandenvlechter
opticien / pottenbakker
schrijver / stalknecht, die u
telkens bij het passende
woord dient te plaatsen :

1. TON
2. RUNDEREN
3. BOEK
4. RIET
5. BRIL
6. KERAMIEK
7. HAAR
8. LOOD - ZINK
9. PAARD
10. GROENTEN

(10 punten)

Spel N° 5

Ziehier 45 woorden die u moet terugvinden in het rooster.

Men kan ze lezen in alle richtingen: gewoon, omgekeerd, horizontaal, verticaal en diagonaal. Eenzelfde letter kan meermaals dienen.

Wanneer u een woord gevonden hebt, zet er dan een cirkel rond in het rooster en schrap het woord van de lijst.

Wanneer aldus alle woorden teruggevonden zijn, blijven er 9 letters over om het «verborgen woord» te vormen. Om u te helpen verklappen wij dat het een activiteit betreft die vooral tijdens de wintermaanden gebeurt.

| | | | |
|------|-------|--------|----------|
| DRIE | ADRES | LEEST | EDELEN |
| INKT | ATOOM | LOONT | FAKKEL |
| IRIS | BEVER | MENEN | OMSLAG |
| KERS | BLIND | MOTOR | OORBEL |
| LAOS | BROOS | ROTAN | RODDEL |
| LIDO | ELAND | SLANG | TRALIE |
| MAST | FAGOT | SLANK | VIZIER |
| NOOT | INKOM | SPROT | SPANNING |
| SPEL | KAARS | TAART | SPRINGEN |
| STAD | KABAS | TAFEL | |
| ZAND | KEGEL | TOOST | |
| | KLAAR | BAKVIS | |
| | LEDER | | |

(5 punten)

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| R | E | V | E | B | R | O | O | S | S | E | S |
| R | E | I | L | D | N | A | S | P | R | O | T |
| O | R | I | N | P | E | P | A | E | A | G | O |
| D | N | A | Z | T | R | L | S | L | A | N | G |
| D | L | I | S | I | R | I | E | L | K | I | A |
| E | D | E | N | N | V | L | S | N | A | N | F |
| L | E | G | E | K | L | M | E | N | E | N | A |
| L | E | F | A | T | O | M | I | S | A | K | |
| N | O | B | T | S | A | M | L | O | E | P | K |
| E | A | O | R | O | T | A | N | I | R | S | E |
| S | O | E | N | O | R | A | R | E | D | E | L |
| N | K | R | O | T | O | M | D | T | A | O | V |

Zend zo vlog mogelijk de oplossingen, ten laatste tegen 31 januari 1987, naar «Onze Buurtspoorwegen», 14, Wetenschapstraat, 1040 Brussel. Schrijf duidelijk je naam - voornamen - leeftijd - adres - functie van je papa of van je mama bij de N.M.V.B. eronder.

INHOUD N^o 245 - NOVEMBER-DECEMBER 1986

| | Bladzijde |
|--|-----------|
| De «Desperado's» van lijn X | 2 |
| Wensen vanwege de hr. Directeur-generaal | 4 |
| Enkele welverdiende oppensioenstellingen | 5 |
| Nieuw commercieel beleid van de NMVB | 6 |
| 4 ^{de} TTB-dag : een triomf | 7 |
| Personalía | 8 |
| Eerlijke daden | 9 |
| G.A.P.-mededeling | 9 |
| Lichte metro te Charleroi : | |
| plechtige ingebruikneming van de stations «Fontaine» en «Pétia» | 10 |
| Nieuwtjes van hier en ginder | 11 |
| Sport bij de NMVB | 11 |
| Er is een radio-amateur onder ons | 12 |
| Oost-Vlaanderen : 4000 dagen zonder ongeval voor de ploeg n ^o 4 | 13 |
| Veiligheidswedstrijd | 13 |
| Let op : gevaar ! | 13 |
| Familiale bladzijden | 14 |

Omslagfoto :

Tweede prijs van onze wedstrijd, categorie zwart-wit foto's :

«Dépôt», door dhr. René Van Moorleghem.

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.

