

onze buurtspoorwegen

Nr 142

SEPTEMBER-OKTOBER 1969

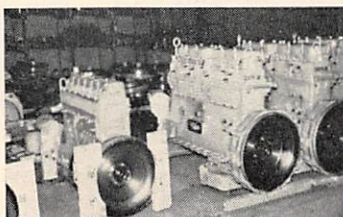
24ste JAARGANG



Onze Buurtspoorwegen

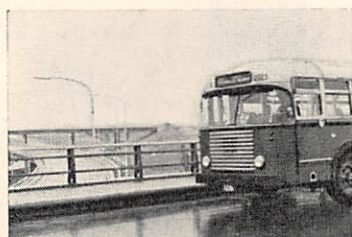
nr 142 - september-oktober 1969

Wanneer een autobus van de Buurtspoorwegen 250.000 of 300.000 km heeft afgelegd, ondergaat ze een algemeen nazicht. Bij deze gelegenheid wordt de motor uitgenomen en grondig nagezien; men brengt nieuwe cilindermantels aan, zij worden uitgeboord en vervolgens gaat de vernieuwde motor op de proefbank om hem behoorlijk te roderen. Twee centrale werkhuizen zijn uitgerust met een proefbank voor motoren: Destelbergen en Andenne. Deze laatste heeft een geheel nieuwe installatie gekregen, gekenmerkt door het feit dat het programma electro-nisch wordt uitgevoerd. Lees bladzijde 3.



Inhoud

- Blz.
- 3 Een installatie voor het roderen van thermische motoren te Seilles-Andenne
 - 6 Een paardetram op de buurtlijn Tielt - Aalter
 - 10 Onze voetbalploegen in de Groep Henegouwen
 - 11 De E-wegen in ons land
 - 13 Eerlijk duurt het langst
 - 14 Veiligheidswedstrijd
 - 15 Echt gebeurd !
 - 16 Een station onder velen : Eupen



Sinds een vijftal jaren doet zich een aanzienlijke verbetering voor in de bouw van de autowegen in ons land. De taal der cijfers is sprekend. In 1965 werden 6 miljard besteed aan de bouw van autosnelwegen, in 1966 : 9 miljard, in 1967 meer dan 10 miljard en in 1968 liep dat bedrag op tot 14 miljard. In de Groep Luik gebruiken de autobussen van de lijnen 26 - 75 en 84 een van de bruggen van de verkeerswisselaar van Loncin en in de Groep Antwerpen lopen drie diensten van de lijn Antwerpen - Broechem - Zandhoven - Herentals over een deel van de Koning Boudewijnautosnelweg. Lees bladzijde 11.

Deze autobus behoort zichtbaar niet tot het park van de Nationale Maatschappij en nochtans, na Aken te hebben verlaten en de grens te zijn overschreden, zal dat voertuig over een van onze lijnen rijden en binnenkomen in een van onze stelplaatsen, deze van Eupen. De foto werd genomen te Aken en de richtingsfilm draagt de aanduiding Köpchen - Eupen. Op de volgende rit zal nochtans een van onze rood-gele autobussen de dienst verzekeren. U zult meer vernemen over de diensten verzekerd door de stelplaats Eupen bij het lezen van het artikel op bladzijde 16.



Onze voorpagina

Een morgen, op onze autobuslijn Eupen - Verviers, ontmoeten wij deze jonge moeder en deze twee jongetjes, die zich wijselijk vasthielden aan de baar en vol aandacht het verloop van de rit volgden.

ONZE BUURTSPOORWEGEN

Tweemaandelijks tijdschrift uitgegeven door de N.M.V.B.

Redactie : Wetenschapsstraat 14, Brussel 4
Telefoon : 11.59.90 — Post : 335 — P.R. 32.27

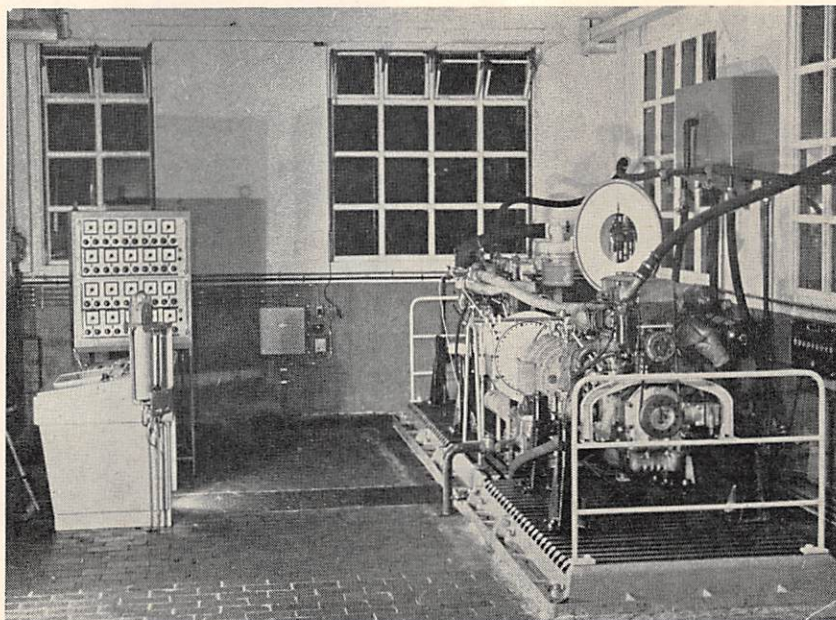
Aangesloten bij de Belgisch-Luxemburgse Vereniging van de Ondernemingspers

Verantwoordelijke Uitgever : A. Valcke,
Wetenschapsstraat 14, Brussel 4.

Het inlopen van thermische motoren

Een moderne installatie in het werkhuis van Seilles-Andenne

Een algemeen gezicht van de installatie vóór het plaatsen van de acoustische afsluitingen. Links de controlelessenaar en de programmeer-eenheid. Rechts, de proefbank met twee motoren waarvan een gekoppeld is aan de rem.



Elke autobus, in dienst bij de N.M.V.B., doorloopt jaarlijks een afstand gelijk aan 1,4 maal de omtrek van de aarde. Na 5 jaar gebruik aan dat ritme verdient de motor een volledig nazicht. Twee werkhuisen verdelen onderling het nazicht van de motoren van de zowat 2.000 autobussen in dienst bij onze Maatschappij; een is gelegen in de provincie Oost-Vlaanderen, te Destelbergen en het andere in de provincie Namen, te Seilles-Andenne.

Onze autobusbestuurders hebben er zich rekenschap van gegeven dat de technische diensten van de N.M.V.B. geen enkele bijzondere aanbeveling doen wat betreft het gebruik van een autobus uitgerust met een gereviseerde motor. Inderdaad, sinds verscheidene jaren reeds wordt het nazicht van een motor gevolgd door het inlopen op een bank. Deze verrichting vervangt het inrijden op de weg, geëist of tenminste ten zeerste aanbevolen door de verkoper van een nieuw voertuig of van een voertuig uitgerust met een gereviseerde motor.

Dit artikel behandelt de moderne installatie voor het inlopen onlangs verwezenlijkt in het werkhuis van Seilles.

Herinneren wij in 't kort waarom een motor wordt ingelopen, waaruit het inlopen bestaat en ten slotte het gevolgde procedé op de bank. De bewegende delen van de motor, die tegen elkaar in wrijving zijn, moeten ingelopen worden t.w. een zekere slijtage ondergaan, die hun oppervlak vervolmaakt effent en hun gelijkvormig contact verzekert. Het oppervlak van de vervangstukken, uit de handel of van deze hersteld in onze werkhuisen, toont lichte oneffenheden, die indien ze niet verdwijnen tijdens het inrijden, door wrijving warmtepunten zouden verwekken die het vastlopen kunnen veroorzaken.

Het inrijden verzekert eveneens de dichtheid van sommige in elkaar passende onderdelen, bij voorbeeld de zuigerveren met de cilinder, om een goede compressie te bekomen evenals een gering oliegebruik.

Het roderen op een proefbank laat toe de voorwaarden na te bootsen, die een goed inrijden op de weg zouden verzekeren.

Een autoconstructeur beveelt zijn cliënten een rodageperiode aan die bijvoorbeeld op de volgende wijze moet gebeuren :

gedurende de eerste 500 kilometer wordt de snelheid beperkt tot 80 km/u. in rechtstreekse aandrijving zonder 20, 40, 60 km/u. te overschrijden respectievelijk in 1ste, 2de en 3de versnelling.

tussen 500 en 2.000 km mag de snelheid licht opgevoerd worden zonder 100 km/u. te behouden over lange afstanden en vooral niet op hellingen.

Bij dat rodageproces komen drie grondbegrippen te pas :

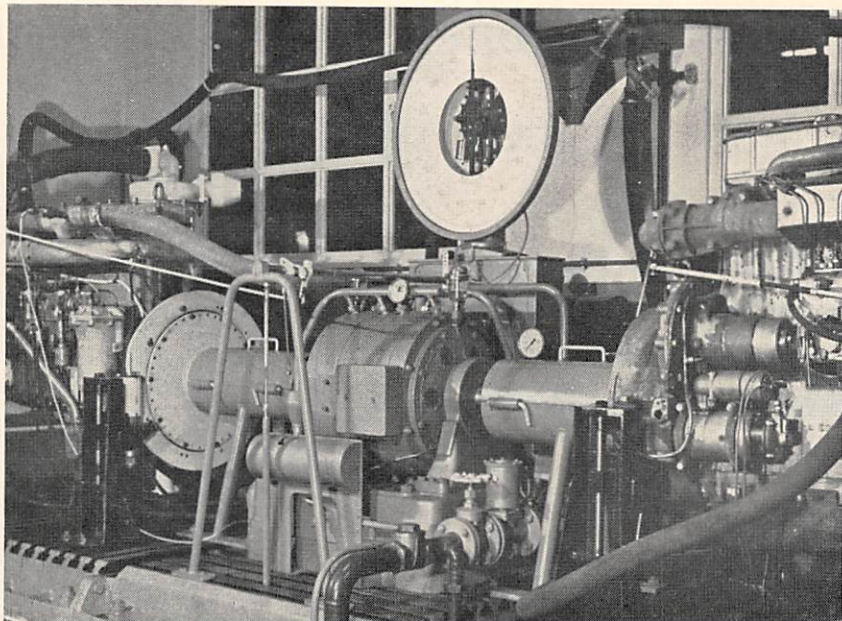
- de afstand of de *tijd* voor een gegeven snelheid van het voertuig;
- de *snelheid* van het voertuig te weten de rotatiesnelheid van de motor voor een gegeven snelheid van de gangwissel;
- de kracht ontwikkeld door de motor. Rijden met een snelheid van 80 km/u. eist meer kracht op een helling dan op vlakke weg. Om deze kracht uit te drukken gebruiken onze techniciens het begrip « Koppel ».

Deze drie grondbegrippen (tijd, snelheid, koppel) dienen tot basis voor het opstellen van een programma voor de proefbank.

In verband hiermee weze gezegd dat een Dieselmotor van een recent type, in gebruik bij de N.M.V.B., op volle kracht 150 pk à 2.400 t/min. ontwikkelt aan de krukas.

Zoals de constructeur aan zijn cliënt oplegt, het werk gevraagd van de motor geleidelijk te verhogen, zo ook zal het rodageprogramma opgesteld worden met opeenvolgende fasen. Elke fase zal gekenmerkt worden door een bepaalde waarde van de drie begrippen van tijd, van snelheid en van koppel.

Voorbeeld : De opeenvolgende rodagefasen van een motor zullen gekenmerkt worden door de volgende gegevens :



Gezicht van de dynamometrische rem met de balans, die het remkoppel aanduidt. De motor, links, is verbonden met de rem.

Fasen	Tijd (uren)	Snelheid (t/min)	Koppel (Kgm)
1	1	1.000	0
2	2	1.000	20
3	2	1.200	35
4	10	1.500	50
5	0,5	1.200	30

Na het beëindigen van de vijf fasen zal een proef op volle kracht van een duur van een tiental minuten, het roderen afsluiten. De motor zal dan klaar zijn om opnieuw geplaatst te worden in een autobus en de bestuurder zal zijn dienst in normale omstandigheden kunnen verzekeren.

Hoe verwezenlijkt men, op de proefbank, de verandering van de drie begrippen van tijd, van snelheid en van koppel?

a) *Tijd.*

De duur van elke fase wordt gemeten in uren, ja zelfs in minuten. Het zal volstaan de motor te laten draaien gedurende de vastgestelde tijd.

b) *Snelheid.*

De rotatiesnelheid van een motor staat in verhouding tot de hoeveelheid gasolie en de verbrandingslucht, die hij ontvangt. Dat is waar voor een motor die vrij draait t.w. zonder een andere kracht te ontwikkelen dan deze nodig om zijn eigen traagheid (krukas, drijfzangen, zuigers, enz...) te overwinnen en voor het aandrijven van de hulporganen (inspuitpomp, waterpomp, dynamo, enz...).

Van het ogenblik dat men de motor belast, t.w. dat men hem verplicht een mechanisme mee te trekken, zoals een voertuig, gaat zijn rotatiesnelheid verminderen met betrekking tot deze bereikt in vrije loop voor eenzelfde hoeveelheid gasolie en verbrandingslucht.

De snelheid gaat zich stabiliseren ja zelfs nul worden indien de hoeveelheden gasolie en lucht onvoldoende zijn voor de opgelegde belasting.

Hieruit dient te worden besloten dat de rotatiesnelheid van een motor in functie staat van de opgelegde belasting en de toegelaten hoeveelheden gasolie en lucht.

c) *Koppel.*

Omgekeerd staat het koppel in functie van de rotatiesnelheid en de hoeveelheid toegelaten gasolie en lucht.

De hoeveelheden gasolie en lucht worden op dezelfde manier geregeld als op een voertuig door het regelen van het debiet van de inspuitpomp en van de opening van de luchttoevoerklap. Het gaspedaal werkt op deze twee elementen. De belasting van de motor wordt verwezenlijkt door een rem, die rechtstreeks werkt op de krukas van de motor door tussenkomst van een drijfwerk. Deze belasting is regelbaar.

Er bestaan twee remtypes :

- 1) de hydraulische rem waarvan het remelement water is. In tegenstelling met wat zich vroeger voordeed bij de watermolens, waar de vloeistof diende als beweegkracht, werkt het in geval van de rem als remelement daar het kracht moet opsorpen. De verandering van de remweerstand wordt bekomen door de verandering van het waterdebiet.
- 2) de elektrische rem waarvan het remelement elektriciteit is. Het principe van de elektrische rem is dat van de zwerfstromen van Foucault. Een schijf, in zacht staal, draait in een magnetisch veld geschapen door veldpolen en is de zetel van de zwerfstromen, die het draaien van de schijf remmen. De verandering van het remkoppel wordt bekomen door de verandering van de stroomsterkte in de veldspoelen.

Voor de aankoop van de huidige installatie werd in het werkhuis van Seilles het roderen van een motor uitgevoerd door een agent wiens opdracht was bestendig toezicht te houden op de bewerkingen. Volgens een opgesteld programma wijzigde hij op het gepaste ogenblik snelheid en koppel, regelde deze gegevens bij, o.m. de afwijkingen ingevolge een drukverandering van het distributiewater nodig voor de hydraulische rem. De agent moest ook van nabij toezicht houden op de oliedruk van de motor, zijn werkingstemperatuur, zijn rotatiesnelheid, het remkoppel, dat alles in een ongezonde en luidruchtige atmosfeer.

De installatie verwezenlijkt te Seilles maakt het roderen van een motor volledig automatisch.

Zij bevat drie delen :

- de elektrische rem
- de controlelessenaar
- de programmatieeenheid.

De foto's 1, 2 en 3 tonen respectievelijk een algemeen zicht, vóór het plaatsen van de geluidsisolatie, een zicht van de elektrische rem en een zicht van de controlelessenaar en van de programmatieeenheid.

De programmatieeenheid is het elektronisch geheel, dat vooraf de aanduidingen van tijd, snelheid en koppel ontvangt voor de ganse duur van een rodageprogramma en door elektrische impulsen op de gewenste ogenblikken de gegevens in kwestie overbrengt naar relais en vandaar naar de mechanismen van de motor (inspuitpomp, luchttoevoer) en naar de rem.

De programmatieeenheid bestaat uit een reeks faseuurwerken ten minste even talrijk als de fasen per programma. Elk uurwerk bevat drie regelingen: een voor de tijd, een voor de snelheid, een voor het koppel.

Hernemen wij het rodageprogramma dat wij hoger als voorbeeld aangaven.

Eens de motor op de bank geplaatst en de verschillende aansluitingen van water, gasolie en lucht uitgevoerd, regelt de agent de uurwerken volgens de aangeduide waarden.

1ste uurwerk: De wijzer van de tijd wordt gebracht op 1 uur, de knop voor de snelheid wordt geregeld op 1000 t/min en deze van het koppel op 0.

2de uurwerk: dezelfde bewerkingen als voor het 1ste uurwerk met de aangeduide waarden voor de 2de fase en verder ook voor de volgende uurwerken.

Indien de maximum tijd van een uurwerk slechts 5 uur bedraagt, worden twee opeenvolgende uurwerken geregeld op 5 uur met dezelfde aanduidingen van snelheid en koppel om zo een fase van 10 uur te bekomen.

De motor wordt dan met de hand in gang gezet, de schakelaar « programma » wordt ingeschakeld en de fasen volgen elkaar automatisch op zonder andere menselijke tussenkomst.

De controlelessenaar omvat buiten de controlelampen waarvan verder sprake al de meettoestellen voor de snelheid van de motor, t° van het koelwater van motor en rem, t° van de uitlaatgassen, oliedruk, stroomsterkte van de veldspoelen van de rem enz...

De rem is uitgerust met een balans, die op elk ogenblik het remkoppel aanduidt. De aanduiding wordt gelezen in kg en stemt overeen met het koppel in kgm, de remconstante gelijk zijnde aan een.

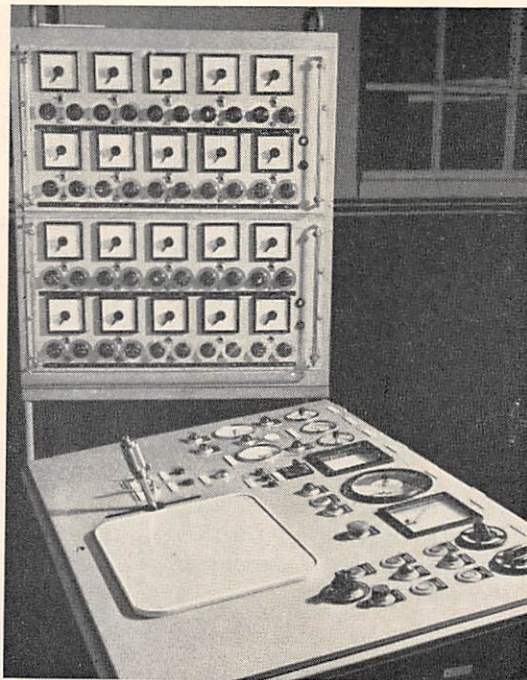
Bijkomstig laat een ontleding van de uitlaatgassen toe hun samenstelling te volgen, die evolueert naargelang het roderen van de zuigers, de segmenten en de cilinders.

Het ontbreken van het toezicht moet gecompenseerd worden door het aanbrengen van een reeks veiligheidstoestellen, die de installatie zullen stilleggen van het ogenblik dat de vastgelegde grenzen worden bereikt.

Wanneer een van de veiligheidstoestellen werkt, ver-wittigt een geluidssignaal het personeel van het werkhuis van het incident. Bovendien meldt de controlelessenaar het gebrek door middel van een rood lichtje dat overeenstemt met de defecte omloop en dat aangaat op het ogenblik van het incident.

De volgende veiligheidstoestellen zijn onder meer geïnstalleerd:

— De motor en de rem worden afgekoeld met water. Een gebrek aan koelwater, te wijten aan een breuk van de verbinding of de kanalisatie of aan een defect van de pomp, zou kunnen leiden tot het vastlopen van de motor en tot de vernieling van de rem door oververhitting. Een veiligheid voor de watertoevoer is voorzien.



Op het voorplan de controlelessenaar. Op het achterplan de programmatieeenheid. Een lampje, onder elk uurwerk, duidt op elk ogenblik de aan de gang zijnde bewerking aan.

- Een stroomdefect, buiten het feit dat de watertoevoer zou ophouden, zou het doorslaan van de motor veroorzaken wegens de uitschakeling van de remkracht van de rem. Een veiligheid voor overdreven snelheid komt tussen indien nodig.
- Een gebrek aan oliedruk van de motor zou het vastlopen van krukas en zuigers veroorzaken. Een veiligheid van de oliedruk beschermt tegen dat gevaar.
- In geval een abnormale verhoging van de temperatuur van het koelwater van de motor zich zou voordoen, wegens om het even welke oorzaak, zou de veiligheid van de temperatuur van het water in werking treden, enz...

Er dient opgemerkt dat verscheidene oorzaken hetzelfde gevolg kunnen hebben en, omgekeerd, één enkele oorzaak kan verscheidene gevolgen hebben. In dat geval kunnen verscheidene veiligheden tussenkomen maar één enkele volstaat om de installatie stil te leggen.

In totaal verzekeren 14 veiligheden de werking van de installatie.

Buiten de belangrijke verhoging van de productiviteit in arbeidskracht bekomen door deze installatie heeft de vervanging van de oude hydraulische rem door een elektrische rem en de installatie van een koeltoestel (afkoeling en het opnieuw gebruiken op normale temperatuur van het gebruikte water) toegelaten elk jaar 5.000 m³ distributiewater te besparen hetzij een jaarlijkse besparing van zowat 80.000 fr. aan de huidige prijs per m³.

Voegen wij eraan toe dat het geheel bestaande uit de controlelessenaar en de programmatieeenheid gelegen is in een lokaal dat acoustisch geïsoleerd is van de rodagezaal.

Er dient eveneens hulde gebracht aan het kaderpersoneel van het werkhuis van Seilles, dat na lange maanden van oppuntstelling, in samenwerking met de leverancier, zoveel mogelijk nut heeft weten te halen uit een moderne installatie waarvan de aanschaffing onbetwistbaar gerechtvaardigd is.

Een paardetram op de buurtlijn Tielt-Aalter

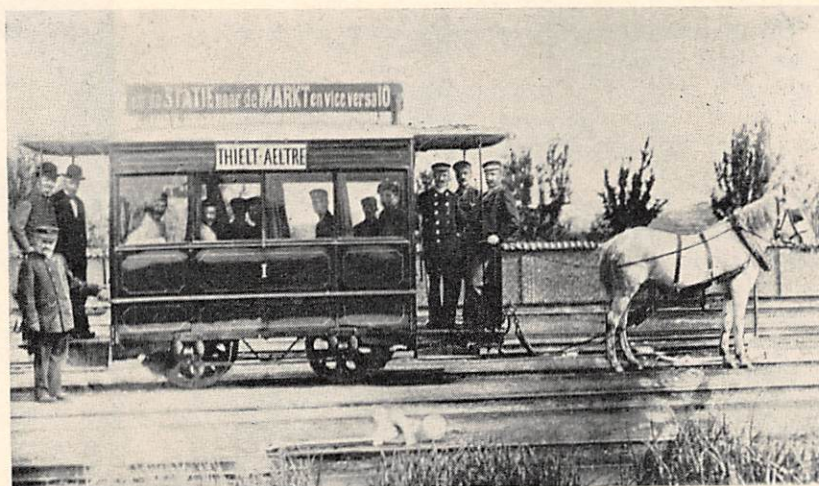
De foto's, die deze bladzijde illustreren, werden ons bezorgd door de heer Van Soye, technisch inspecteur te Brugge. De originele foto's, genomen in het buurtspoorwegstation van Tielt (West-Vlaanderen), waren gedurende lange tijd in het bezit van een herbergier uit deze stad en werden voor een paar jaar, wegens hun historische waarde, aangekocht door onze Gewestelijke Directie van West-Vlaanderen. Deze foto's worden thans tentoongesteld in het Trammuseum van Schepdaal.

De vergunning van de lijn Tielt-Aalter, een van de eerste lijnen die toegestaan werden aan de N.M.V.B., werd verleend door een Koninklijk Besluit van 30 april 1886. De opening van de lijn had plaats op 7 december 1886. Deze lijn met een lengte van 17,7 km en een kapitaal van 638.000 fr. werd met stoomtractie geëxploiteerd door de « S.A. des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions » van Luik.

De exploitatieuitslagen gaven echter weinig voldoening en het goederenvervoer was zeer miniem. Dat zou niet verbeteren zolang te lijn niet was doorgetrokken tot aan het kanaal van Aalter wat het goederenvervoer zou bevorderen. Inderdaad de haven van Aalter was, meer nog dan het spoorwegstation van deze gemeente, het

bevoorradingpunt van de lokaliteiten bediend door de buurtspoorweg. Voor deze uitbreiding diende echter een viaduct te worden gebouwd over de spoorweg en het is slechts op

ken met de stad werd, op voorstel van de pachtende maatschappij van de lijn Tielt-Aalter, een tramdienst, met paardentraction, ingericht tussen het station en de markt van Tielt. Deze



Zoals men op de panelen van het voertuig ziet, was het een verlenging van de lijn Tielt-Aalter. Bemerkt ook de eigenaardige aanduiding : Van de statie naar de markt en vice versa.

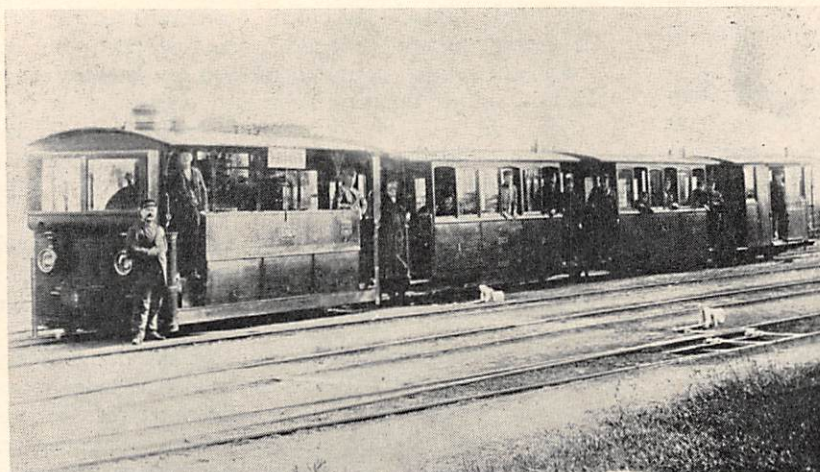
1 oktober 1887 dat het baanvak Aalter (station) - Aalter (kanaal) in gebruik werd genomen.

Anderzijds bevond het buurtspoorwegstation van Tielt, gelegen naast het station van de staatspoorwegen, zich op meer dan een kilometer van het stadscentrum. Met het doel over een geregelde verbinding te beschik-

dienst nam een aanvang op 16 juli 1899 en had een lengte van 1,160 km.

Voor zover kon worden nagegaan, bleef deze pendeldienst in gebruik tot 13 september 1914.

De lijn Tielt - Aalter werd tijdens de oorlog 1914-1918 over haar ganse lengte opgebroken en op 1 juni 1919 opnieuw in dienst gesteld.



Een buurtspoorwegstel in het station te Tielt.

Een vriend van de Buurtspoorwegen op rust

In het nummer 56 (mei-juni 1955) verscheen in ons blad een vraaggesprek met monseigneur Cammaert, opperaalmoezener van het leger, die reeds zeer jong in bewondering stond voor de stoomtram. Hij verbaasde ons door zijn diepgaande kennis van het buurtspoorwegmaterieel.

Begin september bereikte monseigneur Cammaert de leeftijdsgrens en ging hij als opperaalmoezener van het leger op rust.

Wij wensen hem een lange en gelukkige rustperiode en hopen dat zijn belangstelling voor de Buurtspoorwegen niet zal verminderen.

MOOIE LOOPBANEN



J. Maldague
Is in dienst getreden op 1-6-1922 en eindigde zijn loopbaan als controleur te Charleroi.



J. Van Der Borgh
In dienst getreden op 9-2-1925 werd hij op rust gesteld als ontvanger te Grimbergen.



F. Simon
Trad in dienst op 1-9-1924 als klerk 2de kl. en eindigde zijn loopbaan als dienstchef 2de kl. in de Barastraat.



V. Thiels
Begonnen op 30-9-1928 werd hij op rust gesteld als ontvanger op Het Rad.



Ch. Druwez
In dienst getreden op 14-7-1932 eindigde hij zijn loopbaan als el. geleider te Anderlecht.



J. Rummens
Is zijn loopbaan begonnen op 25-4-1929 en werd op rust gesteld als meestergast te Anderlecht.



J. Desadelaer
Begonnen op 2-11-1922 eindigde hij zijn loopbaan als baanwerker te La Louvière.



M. Lambot
In dienst getreden op 21-12-1925 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Charleroi.



J. Vanheers
Is zijn loopbaan begonnen op 1-2-1926 en ging op rust als hoofdontvanger te Hasselt.



L. Delgambe
In dienst getreden op 6-9-1922 werd hij op rust gesteld als ontvanger te La Louvière.



E. Peeters
Begon zijn loopbaan op 13-11-1925 en werd op rust gesteld als el. geleider te Merksem.



G. Mathieu
In dienst getreden op 10-1-1933 eindigde hij zijn loopbaan als controleur te Bergen.



G. Guyaux
Is zijn loopbaan begonnen op 16-5-1921 en werd op rust gesteld als controleur te La Louvière.



R. D'Haene
In dienst getreden op 21-5-1929 werd hij op rust gesteld als gesch. werkm. 1ste kl. te Destelbergen.



F. Aurez
Is zijn loopbaan begonnen op 23-7-1920 en ging op rust als el. geleider te Bergen.



J. Godderis
In dienst getreden op 22-7-1929 werd hij op rust gesteld als gesch. werkm. 1ste kl. te leper.



C. Vandemoortel
Trad in dienst op 26-6-1922 en eindigde zijn loopbaan als keurklerk te Oostende.



J. Sauvage
Begon zijn loopbaan op 1-10-1920 en werd op rust gesteld als keurwerkman te Marloie.



J. Waeghe
In dienst getreden op 22-6-1928 eindigde hij zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Knokke.



O. Verhulst
Is zijn loopbaan begonnen op 1-7-1923 en werd op rust gesteld als el. geleider te Oostende.



P. Vanderijcke
Trad in dienst op 10-1-1927 en ging op rust als gesch. werkm. te Kuregem.



R. Buelens
In dienst getreden op 8-7-1929 werd hij op rust gesteld als ontvanger in de stelplaats Diesdelle.



J. Thone
Is zijn loopbaan begonnen op 28-7-1919 en ging op rust als gesch. werkm. 1ste kl. te Lanaken.



P. Timmers
In dienst getreden op 2-1-1924 werd hij op rust gesteld als gesch. werkm. 1ste kl. te Hasselt.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

GEBORTEN

ANTWERPEN

Dirk bij Wils L. (Kasterlee)
Ludwig bij Haegeman A. (Stabroek)
Brenda bij Jans A. (Wommelgem)
Anja bij Van den Broeck J. (Putte)
Karin bij Van den Bulck J. (Mechelen)
Nancy bij Cravillon A. (Baal)
Peter bij Van Dijk F. (Turnhout)

OOST-VLAANDEREN

Anja bij Van Damme E. (Elversele)
Christel bij De Roose E. (St. Niklaas)
Robby bij Goudeseune R. (Hamme)
Guy bij D'Hond A. (Oudenaarde)
Patrick bij Calle O. (Stekene)

HENEGOUWEN

Jean-Pol bij Calvin R. (Trazegnies)
Ingrid bij Delforge M. (Jumet)
Carine bij Dumortier C. (La Louvière)
Christine bij Sénéchal F. (Marchienne)
Cathérine bij Hocquet M.
(Mont sur Marchienne)
Jean-Marc bij Kellner J.
(Chapelle lez Herlaimont)
Simone bij Codde A. (Anderlues)
Laurent bij Dandois A. (Courcelles)
Dominique bij Huberland W. (Dampremy)

NAMEN-LUXEMBURG

Cathérine bij Brasselet L. (Jambes)
Véronique bij Wilkin A. (Lacuisine)
Muriel bij Jacquemin C.
(Ste Marie sur Semois)
Muriel bij Lassine A. (Rossignol)
Alain bij Maris A. (Seilles)
Cathy bij Dechambre R. (Havelange)

LUIK

Jocelyne bij Baert C. (Montegnée)
Sabine bij Bourguignon G. (Borlez)
Carine bij Collin J.
(St.-Georges sur Meuse)
Pierrot bij Lissens C. (Tongerren)
Heidi bij Pelzer E. (Eupen)

BRABANT

Cathy bij De Geyter L.
(St. Stevens Woluwe)
Rony bij Bogaerts J. (Beigem)
Marc bij Berteloot A. (Grimbergen)
Nancy bij De Smedt L. (Zellik)
Eddy bij Letellier E. (Chastre)
Stefaan bij Cornet G. (Herfelingen)
Philippe bij Vanderstraeten R. (Anderlecht)
Fanny bij De Meyer J. (Brussel 2)
Patrick bij Swiggers P. (Willesele)
Stefan bij Janssens J. (Meise)

LIMBURG

Johny bij Deferm M. (Kuringen)
Kristel bij Franssen O. (Vliermaalroot)
Eddy bij Boonen J. (Reppel)
Marc bij Beckers H. (Reppel)
Margot bij Bleus M. (Diepenbeek)

WEST-VLAANDEREN

Brigitte bij Deckmijn F. (Oostende)
Annick bij Hardy R. (Diksmuide)
Sylvie bij Vande Kerckhove Marc (Heule)
Nathalie bij Strubbe F. (Oostende)
Filip bij Syre J. (Oedelem)
Nancy bij Vandemoortele J. (Ieper)
Kris bij Stalpaert J. (St. Kruis)

HUWELIJKEN

HOOFDBESTUUR

Mej. Roosemont M.L. met R. De Smedt

ANTWERPEN

F. Dijst met Mej. Quirijnen G.

HENEGOUWEN

L. Veegaete met Mej. Vanhiesbecq J.
J. Delmotte met Mej. Delmarcelle L.
R. Letont met Mej. De Keuleneer Y.

NAMEN-LUXEMBURG

F. Tambour met Mej. Renson J.
Mej. Despontin M. met J. Brillot
L. Leclercq met Mej. Marguinio Y.

LUIK

M. Havart met Mej. Ortmans A.
G. Lebé met Mej. Rutten M.
J. Spée met Mej. Jablonski S.

BRABANT

G. Notaerts met Mej. Van Ieghem L.

LIMBURG

J. Neys met Mej. Vanbeuren G.
WEST-VLAANDEREN
A. De Gruyter met Mej. Debacker S.

Oprustgestelde agenten in de groepen

Maanden juli-augustus 1969

Groep	Dienst-jaren
Groep Antwerpen	
Frans J., A.B. bestuurder	46

Groep Oost-Vlaanderen

Saerens H., stelplaatsoverste 1e kl.	46
D'Haene R., gesch. werkmán 1e kl.	29

Groep Henegouwen

Maldague J., controleur	47
Tenret G., ontvanger	46
Delcuve L., keurwerkman	40
Aurez F., el. geleider	39
Wangermez M., ontvanger	33
Toubeau J., el. geleider	28
Herpigny G., baanwerker	23

Groep Namen-Luxemburg

Demeuse H., beweg.-overste 2e kl.	43
Sauvage J., keurwerkman	39

Groep Luik

Louix A., gesch. werkmán	49
Evrard F., controleur	44
Longrée J.B., A.B. bestuurder	22

Groep Brabant

Delvaux H., beweg.-overste 1e kl.	49
Huens Th., klerk 2e kl.	48
Simon F., dienstoverste 2e kl.	45
Rummens J., meestergast	40
Thiels V., ontvanger	38
Roux H., el. geleider	38
Willems L., rangeerder	37
Cassart V., controleur	36
Baeb G., hoofdontvanger	29
Claeys P., remmer	25

Groep West-Vlaanderen

Vandemoortel C., keurklerk	46
Godderis J., gesch. werkmán 1e kl.	40
Carette K., A.B. bestuurder	31

Werkhuizen

Elegeest L., klerk 2e kl.	39
---------------------------	----

STERFGEVALLEN

AGENTEN IN DIENST

Leeftijd	AGENTEN IN DIENST
	ANTWERPEN
61	Janssens A., AB bestuurder
35	Tackx R., AB bestuurder
	HENEGOUWEN
50	Gevelle L., el. geleider
49	Coquiart V., manœuvre
	LUIK
48	Reis C., technisch inspecteur

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

Leeftijd	BEGUNSTIGDEN
	ANTWERPEN
60	Brandts P., gesch. werkmán
81	De Hoon Fr., keurwerkman
69	Van Uffel A., leermeester
85	Van Menxel P., machinist
74	Mollin O., ontvanger
62	Devos F., gesch. werkmán
62	Schroven J., controleur

	OOST-VLAANDEREN
88	De Bock H., baanwerker
68	De Keyzer M., AB bestuurder
64	Goossens J., gesch. werkmán

	HENEGOUWEN
81	Berlemont J., el. geleider
77	Walrand T., gesch. werkmán 1ste kl.
71	Lebec F., baanwerker
53	Brenez M., ontvanger
55	Blondiau J., gesch. werkmán 1ste kl.
72	Roland R., ontvanger
58	Vincent M., baanwerker
58	Longle M., keurwerkman
83	Dehon G., hulpmagazijnier
68	Lebec J., controleur
90	Leblond J., machinist
72	Delbauve A., el. geleider

	NAMEN-LUXEMBURG
61	Buisseret J., AB bestuurder
81	Dispy G., stelplaatsoverste 1ste kl.
73	Henrioul J., el. geleider

	LUIK
87	Cloes N., baanwerker
63	Vansimpson J., el. geleider
84	Hansoel R., el. geleider

	BRABANT
89	Jenquin J., ontvanger
74	Van Waesberghe R., manœuvre
68	Festraets J., hoofdontvanger
85	Goyens J., ploegbaas
80	Levéque A., brigadier
56	Vanderstukken A., el. geleider

	LIMBURG
83	Packle H., baanwerker
66	Peeters J., baanwerker

	WEST-VLAANDEREN
77	Vandecasteele T.,

	WERKHUIZEN
63	Cochez F., klerk 2de kl.

Brabant

MARCEL LECION

50 jaar dienst in het werkhuis van Kuregem

« Onze Buurtspoorwegen » heeft op 15 september jl. deelgenomen aan een sympathiebetoging georganiseerd te Kuregem door de heer Baggerman, dienstchef 1ste kl. naar aanleiding van een zeldzaam jubileum.



Inderdaad de heer Marcel Lecion, meestergast, die op 15-9-1919 in dienst trad, vierde zijn 50 jarig ambtsjubileum terwijl hij nog meer dan vier maanden verwijderd is van zijn opruststelling. Hij begon in de « bobinage » op de leeftijd van 14 jaar; zijn vader was een geleider van de eerste elektrische tramlijn Brussel-Hut en zijn moeder was tijdens de oorlog 1914-1918 in dienst getreden als kuisvrouw op het Hoofdbestuur waar zij gedurende 25 jaar werkte.

Tijdens de bijeenkomst haalde Marcel herinneringen op die de aanwezigen deden schaterlachen; hij vertelde onder meer over de karweien destijds opgelegd aan de leerjongens, die eveneens 's zondagnamiddags moesten komen om dienst te doen in de elektrische centrale van de Eloystraat. Terwijl de jonge Lecion werkte van 7 u 's morgens tot 5 u 's avonds had hij nog de verdienste gedurende de verscheidene jaren de lessen aan de nijverheidsschool te volgen die elke avond gegeven werden tot 9 u 30.

De jubilaris stelde er prijs op te bevestigen dat hij zich steeds met genoegen naar het werk begaf daar zijn oversten steeds vertrouwen in hem hebben gesteld wegens zijn handigheid en zijn beroepspllicht.

Op de foto zien wij hem, in 1958, zoals destijds zijn vader, een authentiek elektrisch motorrijtuig van de Hut besturen; deze tram bracht een vijftigtal tramvrienden naar de Wereldtentoonstelling.

Opruststellingen

Henri DELVAUX Bewegingschef 1ste kl.

Op 1 juli 1969 zette de heer Delvaux Henri, V.J., chef van de stelplaats Geldenaken de reeks in met een dienststaat van 49 jaar. Begonnen als ontvanger in juli 1920 werd hij controleur benoemd in 1939. In hoedanigheid van stationoverste werd hij aan de stelplaats Leuven gehecht waar hij de oorlogsjaren meemaakte en de ermede gepaard gaande zware periode van intensief personen- en goederenvervoer.

In 1952 werd hij met de leiding van de stelplaats Geldenaken belast waar hij achtereenvolgens de graad verwierf van stelplaatschef (1954) en van bewegingschef 1ste kl. (1962).

Hij heeft Geldenaken verlaten, waar hij er spoedig in geslaagd was zich aan te passen, om terug te keren naar Kessel-Lo, zijn geboortedorp.

Ferdinand SIMON Dienstchef 2de kl.

Op 1 juli 1969 bereikte ook de heer Simon de leeftijd van het wettelijk pensioen, nadat hij evenwel omwille van een minder goede gezondheids-toestand sedert juni 1968 reeds op invaliditeitsrust was gesteld.

In dienst getreden als klerk in 1923 werd hij klerk 1ste kl. in 1938, e.a. klerk in 1946 en uiteindelijk dienstchef 2de kl. in de diensten van de groepsdirectie in 1953.

De heer Simon werd tijdens de oorlog door de bezetter aan de tand gevoeld in verband met bepaalde weerstandsdaden.

Jean RUMMENS Meestergast 1ste kl.

Ook voor de heer Rummens Jean betekende deze 1 juli 1969 het eindpunt van een 40-jarige loopbaan aan de N.M.V.B.

Aangeworven als electricien in 1929 werd hij, gehecht aan de dienst van de onderstations in Groep Leuven, meestergast benoemd in 1950.

Na de samensmelting met de groep Brussel en met het verdwijnen van de tramlijnen in het Leuvense, werd hij naar Brussel geroepen waar hij tot op het ogenblik van zijn oprustgaan, als meestergast 1ste kl., bedrijvig zou blijven.

deze zijn autobus aan het eindpunt moest afstaan aan een collega heeft hij de zaak vergeten en de paraplu is op een geheimzinnige manier verdwenen. Voor een oud gediende zoals ik is dat moeilijk te verteren; sinds 84 jaar worden voorwerpen vergeten op de buurtlijnen, sedert 11 jaar werd een procedure op puntgesteld en zie daar, in een tijdsperiode van drie weken stellen wij nalatigheden vast, die duur te staan komen aan de N.M.V.B.

CONTROLEUR SPEURNEUS

Speurneus: Zoëven vernam ik dat een van onze agenten de oorzaak is geweest van een ernstig geschil met een reiziger. Het betrof een valies vergeten in een gebouw van de Buurtspoorwegen en door een eerlijke reiziger afgegeven aan onze agent; deze heeft de valies aangenomen maar nagelaten een steekkaart op te maken. Enkele minuten later kwam een jonge man, die onbekend bleef, het voorwerp, dat hij gemakkelijk kon beschrijven daar het voor iedereen zichtbaar was, opeisen.

Bestuurder: En men heeft hem de valies overhandigd zonder de minste formaliteit?

Sp.: Ja en zelfs zonder zijn identiteitskaart te vragen...

B.: ... en ik wil wedden dat de valse eigenaar zelfs de taks van 15 fr. niet heeft betaald.

Sp.: Werkelijk. Alzo werd geen enkel voorschrift, vervat in het bericht van 17 november 1958 voor de verloren of achtergelaten voorwerpen, toegepast zodat het nuttig is te herinneren aan de voornaamste punten

Allereerst moeten de voertuigen, aan elk eindpunt, door het personeel doorzocht worden vooraleer andere reizigers instappen.

B.: Ik denk dat vervolgens, wanneer een verloren voorwerp wordt gevonden, de eerste plicht is een steekkaart « Verloren voorwerp » in te vullen, die het voorwerp vergezelt.

Sp.: Dat is het, elke agent moet in het bezit zijn van enkele steekkaarten waarvan het gebruik altijd in de volgorde der nummers moet geschieden en het eerst af te leveren nummer moet zelfs onderaan op de staat van de reiskaarten ingeschreven worden.

B.: Ik weet eveneens dat de gevonden voorwerpen gedurende een termijn van 6 maanden ter beschikking moeten blijven van de rechthebbers.

Sp.: Ja en er moet aan toegevoegd worden dat in elke stelplaats een register moet bijgehouden worden met behulp van al de steekkaarten, die door het personeel werden afgegeven. Wat u waarschijnlijk niet weet is dat een persoon vreemd aan de N.M.V.B., die een achtergelaten voorwerp, gevonden heeft niet verplicht is dat aan het personeel toe te vertrouwen maar wel dienen de volledige identiteit van deze persoon evenals zijn verklaring opgetekend.

B.: En ge zegt dat de Nationale Maatschappij de waarde van de inhoud van de valies heeft moeten terugbetalen?

Sp.: Zeer zeker en veertien dagen later hebben wij de kostprijs van een zeer mooie paraplu moeten terugbetalen, die vergeten was en door een andere reiziger aan de bestuurder werd overhandigd. Maar daar

Théophile HUENS
Klerk 2de kl.

Op 1 augustus 1969 was het de beurt aan de heer Huens Théophile om op rust te gaan. Als ontvanger begonnen in 1921 werd hij hulpklerk in de stelplaats Evere in 1938 en klerk 2de kl. in 1946.

In 1953 werd hij overgeheveld naar groep Brussel waar hij zich vooral in de dienst van het goederenvervoer en nadien ook van de ontvangingsten nuttig maakte.

Victor CASSART
Controleur

Eveneens geboren in juli 1904 nam ook de loopbaan van de heer Cassart een einde op dezelfde 1 augustus.

Aangeworven in hoedanigheid van ontvanger in 1927, werkte de heer Cassart zich op tot controleur in 1945.

Later werd hij aan de kantoor-dienst van stelplaats Leuven gehecht, waar hij zou blijven tot op de datum van zijn wettelijke opruststelling. Ziekte noopte hem evenwel tot afwezigheid op het werk de laatste maanden van zijn carrière.

Antwerpen

DE HEER FR. VAN LOOY
BEWEGINGSOVERSTE 1ste KL.,
OVERLEDEN

Op 4 januari 1926 werd de heer Van Looy aangeworven als stoker en reeds vlug werd zijn ijver en werklust door zijn onmiddellijke overste opgemerkt en werd hij stoker op de toenmaals ingelegde « Bloctreinen » op de lijn Turnhout-Antwerpen. Na de stoomperiode werd hij vanaf 1 januari 1932 aangesteld als spoorautogeleider en toen de elektrische tractie werd ingevoerd, op de lijn Turnhout-Antwerpen, deed hij van 1 oktober 1941 dienst als ontvanger.



Op 1 januari 1946 werd hij als controleur aangesteld en vervulde hij dit ambt tot 1 januari 1955, datum waarop hij aan de groepsdirectie werd verbonden om bijzondere opdrachten en controles te vervullen.

Bevorderd tot stelplaatsoverste 1ste kl. werd hem op 1-1-1958 de verantwoordelijkheid toevertrouwd van de belangrijke stelplaats Turnhout en op 1-1-1960 werd hij bevorderd tot bewegingsoverste 1ste kl.

De heer Van Looy overleed op 3 september jl. op 63 jarige leeftijd. Hij was een agent met hart en ziel verknocht aan de Maatschappij, vol plichtsbefef en toewijding.

Wij bieden langs deze weg aan mevrouw Van Looy en kinderen onze oprechte gevoelens van deelneming aan en hopen dat deze korte herinnering een troost voor hen mag wezen.

Oost - Vlaanderen

DE HEER H. SAERENS
OP RUST

De heer Hector Saerens trad op 1-5-1923 in dienst als ontvanger te Rupelmonde op de stoomlijn Antwer-



H. Saerens.

pen - Hamme. Tussen de twee wereldoorlogen deed hij meerdere malen dienst op speciale treinen over lange afstand, die ingelegd werden naar

Oostakker, Brugge en Diksmuide en tijdens het bietenseizoen vergezeld hij geregeld de goederentreinen op de lijn Sint-Niklaas - Doel.

Bij de afschaffing van de stelplaats Rupelmonde werd de heer Saerens overgeplaatst naar Hamme waar hij op 1-3-1945 benoemd werd tot stationsoverste 2de kl. en op 1-1-1949 tot stationsoverste 1ste kl.

Hier heeft hij de geleidelijke overschakeling medegemaakt van de spoor- naar autobusdiensten waardoor Hamme het voornaamste exploitatiecentrum werd in het Land van Waas.

Ten slotte werd de heer Saerens op 1-1-1958 bevorderd tot stelplaatsoverste 1ste kl.

Luik

DE HEER F. EVRARD,
CONTROLEUR
OP RUST

Op 31 juli jl. bereikte de heer F. Evrard, controleur, de leeftijdsgrens. Hij trad in dienst op 1 juni 1925 en werd op 1 januari 1958 controleur benoemd.

In november 1967 zag hij zich echter genoodzaakt zijn activiteiten te staken wegens gezondheidsredenen.

Einde juli, tijdens een intieme samenkomst in de stelplaats van Luik-St-Gilles, werd hem een geschenk aangeboden en hem tevens een lange en vreedzame rustperiode toegewenst.

Henegouwen

In september jl. werd een « beker der Buurtspoorwegen » betwist tussen drie N.M.V.B. ploegen, aangesloten bij de Belgische Vereniging en een corporatieve ploeg van de Centrumstreek.

De eindmatch greep plaats te Trivières en het is de N.M.V.B. ploeg van La Louvière die deze van Namen overtrof met 4 tegen 0.

Na een troostmatch tussen de N.M.V.B. ploeg van Charleroi en deze van de firma Wasteels werd een receptie gehouden tijdens dewelke de beker overhandigd werd aan de kapitein van de ploeg.



De ploeg van de stelplaats La Louvière.

De E wegen in ons land

de bediening der steden en streken van ons land.

Tot voor enkele jaren waren wij verplicht vast te stellen dat we toen slechts beschikten over een verouderd wegnnet, dat meestal dan nog in een slechte staat verkeerde. De aanleg van autosnelwegen, die het steeds toenemende verkeer konden verwerken en vlugge verbindingen mogelijk maken tussen grote binnenlandse en buitenlandse centra, drong zich op.

In die periode bezaten wij daarvan 304 km: de autosnelweg Brussel - Oostende en de Koning Boudewijnsnelweg, die Antwerpen over Luik met Aken verbindt. Intussen werden enorme inspanningen geleverd om België te voorzien van een modern wegnnet dat een modern land waardig is.

HOOFDWEGEN

E 3

De E 3, van Stockholm naar Lissabon (3.622 km), komt vanuit Nederland ons land binnen tussen Retie en Arendonk en sluit te Oelegem aan op de Koning Boudewijnsnelweg. Te Antwerpen loopt de autoweg door de nieuwe Scheldetunnel, die op 31 mei jl. werd geopend in bijzijn van de koning. Tevens werd een groot deel van de ring rond Antwerpen, die ver-

binding geeft met de Koning Boudewijnsnelweg, voor het verkeer opengesteld. Over Gent en Kortrijk loopt hij naar Rijsel in Frankrijk.

De concessie van de E 3 kwam tot stand dank zij de wet van 26 juli 1962 over de concessie van autosnelwegen. Zij werd toegestaan aan een Intercommunale, die door de koning werd toegelaten op 21 januari 1963 en opgericht te Gent op 9 februari 1963 onder de benaming « Intercommunale Vereniging voor de Autosnelweg E 3 ». Bij de stichting waren betrokken: de provincies Antwerpen en de twee Vlaanderen, alsmede de steden Antwerpen, Gent, Kortrijk, Sint-Niklaas en Turnhout.

E 5

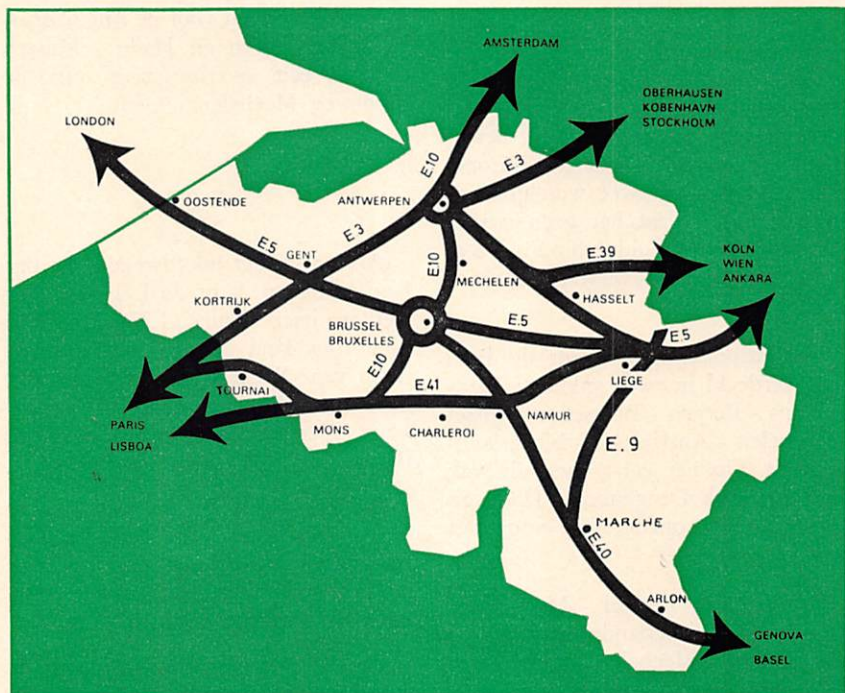
De E 5, van Oostende naar Istanbul (3.352 km), begint op het vasteland te Oostende. Het eerste gedeelte omvat de reeds bestaande autoweg Oostende - Brussel en loopt dan verder door naar Luik om er op zijn beurt samen te smelten met de Koning Boudewijnsnelweg in de richting van Aken.

Het gedeelte Brussel - Luik wordt eveneens met een speciale financiering gebouwd en derhalve werd op 13 december 1967 te Luik overgegaan tot de oprichting van een « Intercommunale Vereniging voor de aanleg van de autoweg Brussel - Luik ». In deze intercommunale zijn enerzijds de provincies Brabant en

In het kader van het Europees wegnnet bekleedt ons land een bevoorrechte positie, die toe te schrijven is aan zijn geografische ligging. Doch om enigszins te kunnen deelnemen aan de economische bloei, die wij vaststellen bij onze Europese buurlanden, had België — in het hart van Europa — meer dan ooit een moderne infrastructuur nodig aangepast aan de nieuwe vereisten.

Het belang van het internationale wegnnet wordt echter niet alleen bepaald door het internationaal verkeer daar het grootste deel van het wegverkeer bestaat uit verkeer over korte afstanden.

Deze eigenschap van het wegverkeer heeft voor gevolg dat de wegen van het internationaal net meestal ook van essentieel belang zijn op het nationale plan. Dat is ook met België het geval waar de meeste hoofdverkeerswegen van het internationaal wegnnet ook essentiële wegen zijn voor





De bouw van de toegangswegen tot de tunnel, op de rechter Scheldeoever, heeft het uitzicht van Antwerpen-Kiel grondig gewijzigd. Een ganse reeks nieuwe wegen en tientallen bruggen waren nodig om een vlot verkeer te waarborgen.

Luik en anderzijds de steden Brussel, Leuven, Tienen, Borgworm en Luik bijeengebracht.

In september jl. werden de werken aangevat op de sectie Kraainem - Everberg en aan de viaduct in Sint-Stevens-Woluwe. In oktober werd een aanvang gemaakt met de secties Everberg - Bertem en Heverlee - Oud-Heverlee en aan het vitale verkeersknooppunt Reyers te Brussel. Rond 15 november zal de viaduct te Kraainem, die het Woluwedal overbrugt, kunnen ingewijd worden.

E 10

De E 10, Amsterdam - Parijs (515 km), doorkruist Europa's sterkst geconcentreerde industriële- en bevolkingszone. Inderdaad met drie Europese hoofdsteden en twee wereldhavens op zijn traject, laat het geen twijfel dat deze Noord-Zuidverbinding zeer veel internationaal vervoer zal aantrekken.

Op nationaal vlak wordt de E 10 onderverdeeld in twee vakken: Franse grens - Bergen - Brussel en Brussel - Mechelen - Antwerpen - Nederlandse grens. Op het eerstgenoemde vak werd het stuk Drogenbos - Halle op 22 mei 1969 opengesteld voor het verkeer.

Van het vak Brussel - Mechelen - Antwerpen - Nederlandse grens is het stuk Brussel - Mechelen - Antwerpen (40,2 km) veruit het belangrijkste.

Deze autoweg heeft dan ook $2 \times 2 \times 3$ rijstroken (breedte 77,50 m); in het midden een directe verbinding van 2×3 rijstroken en daarnaast 2 rijwegen met ieder 3 rijstroken, die dienst doen als omnibus. Deze omnibus is ook een echte autoweg d.w.z. geen gelijkvloerse kruisingen en slechts zoveel toegangscomplexen als er op een normale autoweg voorzien zijn.

Reeds werd een aanvang gemaakt met de werken tussen Machelen en Kontich. Alleen in de omgeving van Mechelen dienen bruggen gebouwd over de Zenne, het kanaal Mechelen - Leuven, de Dijle, de Nete, twee spoorwegbruggen voor de lijnen Brussel - Antwerpen en Halle - Muizen evenals een overbrugging van de spoorweg Mechelen - Gent.

E 9

Als laatste der hoofdwegen, die ons land bedienen, is er de E 9, van Amsterdam naar Genua (1.276 km). Hij komt ons land binnen in de omgeving van Wezet gaat verder over Luik naar Marche waar hij samenkomt met de E 40 in de richting Bastenaken, Aarlen en Luxemburg.

Bij Koninklijk Besluit van 22 april 1969 verschenen in het Belgisch Staatsblad van 20 mei jl. werd deze nieuwe weg ingedeeld bij de categorie der autosnelwegen.

Op 16 juni jl. had te Namen de oprichting plaats van de « Intercom-

munale voor de Ardense autosnelwegen » (E 9 / E 40).

TUSSENVERBINDINGEN

E 39

De E 39 strekt zich uit van Antwerpen (Koning Boudewijnautoweg) over Lummen - Genk - Heerlen (Nederland) tot Aken (Duitsland). Zij zal de afstand Antwerpen - Aken met 25 km verkorten.

Bij Koninklijk Besluit van 29 februari 1968 werden de gemeenten Hasselt, Genk, Houthalen, Zonhoven, Eisdon, Zolder, Mechelen-aan-Maas, Lummen en Lanaken er toe gemachtigd samen met de provincie Limburg en het Wegenfonds over te gaan tot de oprichting van de « Intercommunale Vereniging van de autoweg E 39 », die op 1 maart 1968 plaats had te Hasselt. Het nog aan te leggen baanvak Lummen - Boorseme (grens) bedraagt nagenoeg 39 km.

E 40

Deze tussenverbinding van Brussel over Namen en Marche naar Bastenaken werd, zoals wij hoger reeds schrijven, bij Koninklijk Besluit van 22 april 1969 ingedeeld bij de categorie der autosnelwegen. Bij de stichting waren betrokken: de provincies Brabant, Luik, Namen en Luxemburg, de steden Luik, Namen, Aarlen en Waver en het Wegenfonds.

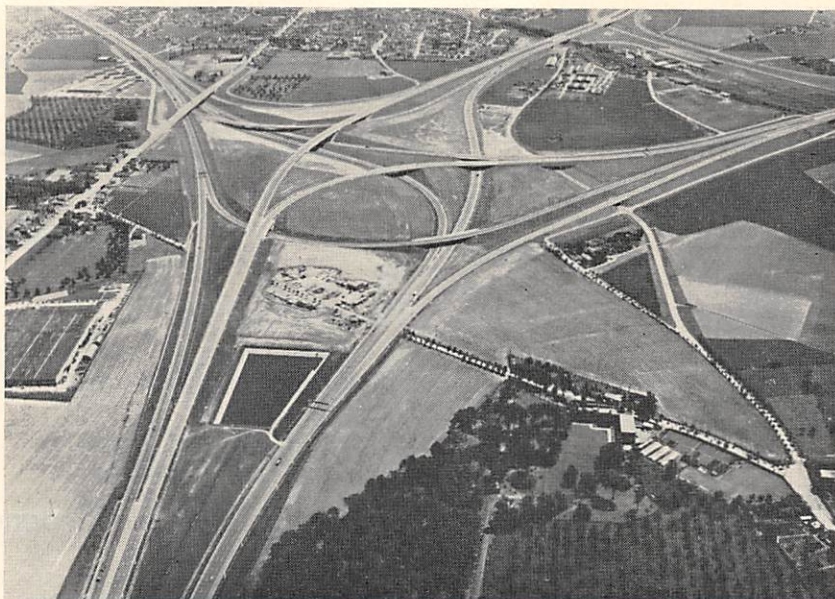
Het stuk Brussel - Waver is reeds voor het verkeer geopend en er wordt gewerkt aan de verlenging in de richting van Namen en aan de overtocht van de Maas (viaduct van Beez).

E 41

De totale lengte van deze nieuwe verkeersweg (Autoweg van Wallonie) van Eynatten tot Lamain (Duitse grens - Franse grens) bedraagt 226 km. Van de Duitse grens tot Loncin heeft hij een gemeenschappelijk stuk met de E 5. Verder volgt hij erg getrouw de valleien van de Maas en de Samber; hij loopt over het kanaal Brussel - Charleroi in de richting van La Louvière. Tussen Roelux en Villesur-Haine lopen de E 10 en de E 41 over enkele kilometers samen. Vervolgens volgt hij het kanaal van het Centrum en het kanaal Nimy - Bleton

- Péronnes. Dan omcirkelt hij Doornik en loopt door in de richting van Rijsel.

In onze exploitatiegroepen hebben wij slechts een autobuslijn aangetroffen, die een autosnelweg gebruikt. Het is in de Groep Antwerpen, op de lijn Antwerpen - Broechem - Zandhoven - Herentals, en het betreft trouwens slechts drie diensten, twee 's morgens vertrekkend vanuit Herentals en een andere vertrekkend om 17 u. 18 uit Antwerpen naar Herentals. Na de vroegere tramlijn Antwerpen - Lier te hebben gevolgd, rijden deze diensten van Wommelgem tot Massenhoven over de Koning Boudewijnsnelweg. Een schooldienst tussen Antwerpen en Vorselaar maakt eveneens gebruik van deze autosnelweg.



De verkeerswisselaar van Loncin behoort ontegensprekelijk tot een van de grootste van het Europees net van E wegen.

EERLIJK DUURT HET LANGST

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

GROEP ANTWERPEN

Stelplaats Broechem : Celis F. (207 F), Bartholomeeussen A. (1.300 F), Denissen L. (dameshorloge), De Beukeleer A. (90 F).

Stelplaats Tjalkstraat : Van den Bogaert J., (2.000 F), Snoeys F. (1.367 F), Van Bakel R. (100 F).

Stelplaats Turnhout : Cornelis F. (2.120 F), Van der Stee, H. (748 F).

GROEP WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek : Grootaert W. (7.989 F), Legrand A. (450 F), Pilaert M. (1.012 F).

Stelplaats Diksmuide : Verhoest H. (fotoestel).

Stelplaats Kortrijk : Deloof G. (775 F en 1.900 F), Schoonbaert R. (7.659 F), Vanhandsaeme E. (800 F).

Stelplaats Oostende : Willaert K. (850 F), Vernieuwe M. (559 F), Vandebroucke E. (693 F - gouden horloge - fotoestel), Herreman O. (450 F en 1 Engels pond), Vancoillie R. (5 Engelse ponden), Nierynck A. (draagbare radio), Broeckmeersch R. (2.660 F).

Stelplaats De Panne : Depreeuw M. (2.000 F), Vandamme M. (647 F).

GROEP LUIK

Stelplaats Bitsingen : Franssen M. (688 F), Marx M. (890 F), Prenten J. (2.180 F en 962 F).

Stelplaats Bressoux : Devigne J. (133 F).

Stelplaats Eupen : Fluhr H. (97 F), Roemers A. (577 F).

Stelplaats St-Gilles : Lejeune M. (300 F), Leurquin F. (272 F), Vanaubel M. (2.490 F).

Stelplaats Omal : Giroulle G. (62 F), Masy J. (15 F).

Stelplaats Rocourt : Delmotte J. (89 F), Huygen H. (50 F), Jonas J. (9 F), Vanaubel M. (2.490 F).

Stelplaats Warzée : Frère A. (2.000 F), Laruelle J. (17 F).

GROEP LIMBURG

Stelplaats Maaseik : Cuyper R. (5.300 F), Knippenberg J. (780 F).

Stelplaats Lanaken : Hendrix V. (2.000 F).

Stelplaats Hasselt : Doucet J. (1.180 F), Dupont G. (1.200 F).

Stelplaats Koersel : Bervoets R. (2.970 F).

GROEP NAMEN - LUXEMBURG

Stelplaats Namen : Dumont W. (documenten, waarde 957 F + 1.630 F + 30 dollars), Antoine L. (740 F), Mignon R. (1.480 F), Delmont L. (7.910 F).

Stelplaats Manhay : Lonchay J. (380 F).

Stelplaats Aarlen : Javaux G. (596 F).

Stelplaats Alle s/S. : Coulée Gh. (1.108 F).

Stelplaats Florennes : Mazy L. (108 F).

Stelplaats Onoz : Renard R. (29 frank).

GROEP HENEGOUWEN

Stelplaats Jumet : Verdonc J. (6 F), Hamel C. (40 F en 50 F).

Stelplaats Châtelet : Herbineau L. (59 F).

Stelplaats Trazegnies : Gravez R. (62 F).

Stelplaats Charleroi : Depireux A. (gouden armband), Parent A. (herenhorloge), Godimus G. (25 F), Lelclere M. (105 F), Van Peteghem R., (2.503 F), Michaux J.M. (148 F), Morjau R. (375 F), Van Craen L. (25 F), Roquiny A. (118 F), Vandriessche L. (1.000 F), Brogniez R. (900 F), Duchene K. (98 F), Daspremont J. (identiteitskaart en 50 F).

GROEP BRABANT

Stelplaats Leuven : Becken F. (1.075 F).

Stelplaats Chastre : Debacker P. (54.650 F).

Werkhuis Kessel-Lo : Tuyls J. (1.170 F).

Een hartelijk proficiat aan deze agenten, die bijdragen tot de reputatie van het eerlijkheidsgevoel van het personeel van de N.M.V.B.

Veiligheidspremies juli - augustus 1969

GROEP NAMEN - LUXEMBURG
De ploegen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 8
ontvingen samen 3.282 F.

**DE ACHT EXPLOITATIEGROE-
PEN ONTVINGEN DUS VOOR DE
MAANDEN JULI - AUGUSTUS
1969 EEN BEDRAG VAN 23.092 F.**

GROEP ANTWERPEN

De ploegen 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 11 en
12 ontvingen samen 3.636 F.

GROEP OOST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2 en 6 ontvingen sa-
men 1.113 F.

GROEP WEST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2 en 3 ontvingen sa-
men 1.128 F.

GROEP LIMBURG

De ploegen 1, 2, 3, 4 en 5 ontvingen
samen 5.784 F.

GROEP BRABANT

De ploegen 1, 3, 8, 9, 10, 15, 17, 19,
21 en 23 ontvingen samen 3.567 F.

GROEP HENEGOUWEN

De ploegen 1, 2, 4, 8, 9, 10, 13, 16,
17, 21 en 22 ontvingen samen 1.732 F.

GROEP LUIK

De ploegen 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 en 12
ontvingen samen 2.850 F.

GEBRUIKT ZE!

Uw veiligheidsbril

uw veiligheidsschoenen

uw veiligheidshelm

uw veiligheidshandschoenen

uw veiligheidsgordel.

Ze helpen U ons gemeenschappelijk objectief te berei-
ken : elk werkongeval uitschakelen.

$$f = 0$$

f = ongevallenfrequentie

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 31 AUGUSTUS 1969

	dagen zonder ongeval
LIMBURG 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)	3.972
LUIK 2 (Pers. Bassenge-Oreye)	3.275
LUIK 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)	3.232
LUIK 12 (Werkhuis St-Gilles)	3.076
LUIK 10 (Pers. Eupen-Spa-Warzée)	2.770
BRABANT 21 (Werkhuis Kuregem)	2.467
ANTWERPEN 5 (Bew. Mechelen - Heist-op-den-Berg)	2.330
LUIK 11 (Werkhuis St-Gilles)	2.320
LIMBURG 4 (Bew. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree)	2.212
WEST-VLAANDEREN 3 (Kl. Werkh. Assebroek-Diksmuide-Ieper- Kortrijk)	2.137
NAMEN-LUXEMBURG 5 (Bew. Luxemburg)	2.040
NAMEN-LUXEMBURG 4 (Werkhuizen Andenne)	2.013
NAMEN-LUXEMBURG 2 (Pers. kleine stelplaatsen Namen)	1.637
ANTWERPEN 2 (Bew. Oostmalle-Broechem-Zandhoven-Antwerpen)	1.622
NAMEN-LUXEMBURG 7 (Pers. Mariembourg-Forges-Havelange)	1.434
NAMEN-LUXEMBURG 3 (Werkhuis Salzannes - Werkhuizen Lux.)	1.319
NAMEN-LUXEMBURG 6 (Pers. Florennes-Dinant-Ermetons/Biert)	1.073
LIMBURG 3 (Bew. + ond. Tessenderlo-St-Truiden, ond. gebouwen Limburg)	1.007

Echt gebeurd!

Uitgezonderd plaatselijk verkeer

Wij hebben lang gearzeld alvorens dat voorval te vertellen maar daar het echt gebeurd is en er sindsdien reeds vijf jaar zijn verstreken, vinden wij geen enkel bezwaar meer om het niet te publiceren te meer daar het kan geïllustreerd worden met een foto, die niets van zijn originaliteit heeft verloren. Inderdaad de stoet, op deze veldweg, volgt zichtbaar de autobus, die achterwaarts rijdt wat weinig gebruikelijk is.

gemeenteweg passeert, zou men zich de vraag kunnen stellen: maakt onze bus werkelijk deel uit van het plaatselijk verkeer?

Wij vernamen dat de maatregel slechts zaterdagavond was genomen en nauwelijks een paar uur geleden werd het bord geplaatst. De stelplaatsoverste was gewoon aan de beslissingen, getroffen door de plaatselijke politie; bijna dagelijks was hij verplicht, ter oorzaak van werken aan de weg, de reisweg van de



Op 6 juni 1964 organiseerde de Vrienden van het Trammuseum een reis per stoomtram op de vroegere buurtlijn Blégny - Trembleur - Warsage. Om Blégny, zetel van de steenkolenmijn van Argenteau, te bereiken, hadden zij te Luik een autobus van de N.M.V.B. gehuurd, die vergezeld was van een bestuurder, de plaatselijke chef en een redacteur van ons tijdschrift. Aan het Guilleminsstation te Luik stapten dus een vijftigtal tramvrienden in en de bestuurder was zichtbaar voldaan een werkelijke toeristische rit te mogen doen; de sukkelaar wist echter niet wat hem te wachten stond!

Na een rit zonder hindernissen was het gezelschap op ongeveer 600 m gekomen van de gebouwen van de kolenmijn van Argenteau, die reeds zichtbaar waren op het ogenblik dat de bestuurder van de « speciale » bus zich plots voor een verbodsteken 23 a bevond « Gesloten voor iedere bestuurder behalve voor plaatselijk verkeer ».

De bestuurder en de chef bezagen elkaar: vermits de gewone autobus in de week alle dagen over deze

een of andere autobuslijn te wijzigen. Hij raadde dus de autobusbestuurder aan er zich bij neer te leggen om moeilijkheden te vermijden en de wegomlegging te volgen, die zoals gewoonlijk in België eerder gesuggereerd was dan behoorlijk aangeduid.

De autobus begaf zich aldus op een tamelijk brede, verharde weg, die in de richting van de kolenmijn scheen te lopen. Na enkele minuten werd de weg steeds maar nauwer en nauwer. Wij reden nu in een tunnel van groen en de takken van de bomen en van het struikgewas streken tegen de wanden en de ruiten van de autobus. De bestuurder, de handen vastgeklemd aan het stuur, had de indruk dat er een ongeluk boven zijn hoofd hing! Plotseling remde de bus en stond stil... op twee meter van een grote mesthoop; wij bevonden ons op het erf van een groot pachthof! Wij zien nog steeds de eigenaar, die ons met open mond aanstaarde. Zijn gelaatsuitdrukkingen verraadden verontwaardiging, verstomming doch nadien schoot hij in een luide lach.

In de autobus was het eerst muistil terwijl buiten de kiekens kakekend uit een stoven maar dan kwamen de tongen gelijktijdig los. De stelplaatsoverste, gans van streek, nam spoedig een eerste beslissing: hij deed iedereen uitstappen. Elkeen gaf er zich spoedig rekenschap van dat de plaats ontbrak om het minste manoeuvre te maken en dat het onmogelijk was de autobus in de goede richting te brengen.

Na lang aarzelen, stemde de stelplaatsoverste er ten slotte in toe de autobus achterwaarts te laten rijden tot aan het beruchte verkeersteken.

De foto, genomen aan het einde van het parcours, geeft geen flauw idee van de ongehoorde moeilijkheden, die de bestuurder ondervond om zijn voertuig, achterwaarts rijdend, door een waar bos te besturen, in zijn achteruitkijkspiegel een bochtige weg van nauwelijks 3,50 m breedte volgend. We zien nog steeds zijn vertrokken gelaat, badend in het zweet.

Moeten wij er nog aan toevoegen dat, toen wij ten slotte de gewone en normale weg namen, 's morgens nog voorbehouden aan het « plaatselijk verkeer » wij geen enkele hindernis bemerkten.

Bericht aan de vakantiegangers « Annette et Lubin »

De vakantieperiode is bij uitstek de tijd van de onbezorgdheid zodat wij kunnen begrijpen dat een aantal voorwerpen werden vergeten in de vertrekken van ons vakantiehuis te Spa.

Kindermantel (mantel grijs met donkergrijze fluwelen kraag);

Verzilverde armband samengesteld uit 7 ringen;

Manchetknoop met letter G;

Herenring (goud en zwarte ovale steen);

Ooring;

Kinderarmband met de naam Rudy en de datum 11-10-67;

Gouden ketting met echte parel;

Verscheidene kledingstukken.

De eigenaars van deze voorwerpen kunnen zich wenden tot de heer Botton, directeur van de Groep Luik, rue St. Nicolas, 70, Luik (St. Gilles).

Een station onder velen :

EUPEN



De garage van Eupen waarvan het bovenste gedeelte bedekt werd met aluminiumplaten.

Eupen is gelegen op de rand van een driehoek gevormd door Maastricht, Luik, Verviers en Aken. Indien men de afstanden beschouwt, die Eupen in deze internationale zone, scheiden van de steden Verviers (16 km), Aken (18 km), Vaals (23 km), Maastricht (43 km) en Luik (45 km), begrijpt men dat de Eupenaars verleid worden zich te verplaatsen.

De Buurtspoorwegen spelen een belangrijke rol in het vervoer van werklieden, bedienden en scholieren van de streek.

Reeds tweemaal hebben wij over het net van Eupen geschreven in ons tijdschrift (nr 21 - september 1949 en nr 100 - september-oktober 1962). In deze laatste reportage herinnerden wij dat de elektrische dienst in voege is gebleven tot in 1955 en dat op dat ogenblik zes elektrische lijnen werden vervangen.

De buurtspoorwegstelpplaats

Onmiddellijk bij het verlaten van de stad, op de weg naar Welkenraedt, treffen wij de stelplaats van Eupen aan. De heer Schmits, e.a. klerk, ontvangt ons. Hij begon zijn loopbaan te Eupen en werd vervolgens overgeplaatst naar Luik-St. Gilles waar hij zich hoofdzakelijk bezig hield met de codificatie in het werkhuis.

Hij heeft thans 46 agenten van de beweging onder zijn orders (inbegrepen de 3 agenten van Spa) en 4 agenten van het werkhuis. Met haar 21 voertuigen legt de stelplaats van Eupen dagelijks gemiddeld 4.000 km af op de volgende lijnen :

Spa - Verviers;
Verviers - Dolhain - Eupen (Bellmerin);
Eupen - Goé - Dolhain - Hévreumont - Verviers;
Eupen - Eynatten - Kopfchen - Aachen;
Welkenraedt - Eupen - Raeren;
Welkenraedt - Herbetal - Eynatten.

In het algemeen zijn de buurtspoorweglijnen van de streek goed beklant, de beste zijn Eupen - Verviers en Eupen - Aken. Herinneren wij eraan dat deze laatste lijn samen geëxploiteerd wordt door de autobussen van de Buurtspoorwegen en deze van de ASEAG (maatschappij die de trams en de autobussen van Aken exploiteert). Op elk voertuig werden twee Almexapparaten aangebracht, een voor elke maatschappij wat de verdeling van de ontvangsten vergemakkelijkt.

De stad Aken heeft zich de laatste jaren op een merkwaardige wijze ontwikkeld, zij is een voorspoedige en actieve stad geworden waar het beste te vinden is van wat in Duitsland wordt vervaardigd. Het is dus niet te verwonderen dat zij veel reizigers aantrekt.

In de streek wordt nog steeds overwegend Duits gesproken en de heer Schmits wordt bestendig aan de telefoon geroepen door particulieren, die hem in deze taal of in een plaatselijk dialect aanspreken.



Van links naar rechts, op de eerste rij : P. Leclerc, P. Crémer, J. Schmits (de stelplaatsoverste), J. Habets, controleur, J. Thielen, O. Pohlen; op de 2de rij : P. Bosch, R. Plumus, H. Vanaxten, H. Jérusalem.