

ONZE BUURTSPOORWEGEN

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



Namen : het Casino aan de voet van de Citadel.

EEN VERNIEUWDE WEGCODE (*)

Wij leven in een tijd van vernieuwing. Als weggebruikers moet het u dan ook niet verbazen dat gij bij wijze van nieuwjaarsgeschenk met een nieuwe wegcode werd bedacht.

Ten behoeve van de taalzuiveraars en met uw goedvinden, herinneren we er terloops aan dat die benaming «wegcode» maar een bijnaam is, vermits onze overheid het stel bepalingen inzake verkeer van auto's, voetgangers en dgl. nooit anders heeft geheten dan «Algemeen reglement op de politie van het wegverkeer».

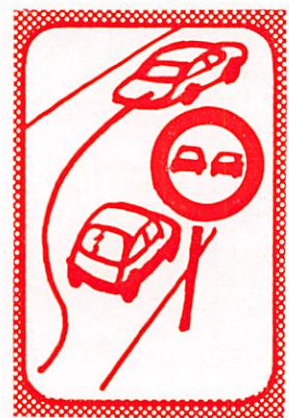
Met alle waardering voor hen die het bewerkstelligd hebben trouwens, want het oude verkeersreglement, dat de voorbije jaren en vooral de laatste maanden op menigvuldige plaatsen herhaaldelijk werd opgelapt, was nog

bestraft, waarbij evenwel een ruime vrijheid van appreciatie gelaten werd aan de rechter, die, ongeacht eventuele verzachtende omstandigheden, zich uitspreken kon voor een gevangenisstraf gaande van 1 dag tot 1 maand en tot een geldboete van 400 F tot 2.000 F of voor één van die straffen alleen. Die straffen konden worden verdubbeld in geval van herhaling binnen het jaar van de veroordeling of in geval van overtreding die bij nacht begaan werd.

Voortaan bestaan er twee types van overtredingen: de gewone overtredingen, waarvoor de regel onveranderd is gebleven, en de zware overtredingen, waarvoor het minimum van de geldboete op 2.000 F gebracht wordt, in plaats van 400 F, en het minimum van de gevangenisstraf van 1 dag op 8 da-

en inhalen van trams niet in acht nemen;

6. de regels betreffende de richtingsverandering niet in acht nemen;
7. een voetganger in gevaar brengen;
8. de maximum toegelaten snelheid met meer dan 10 km/u overschrijden;
9. zonder licht rijden bij nacht of wanneer de zichtbaarheid minder dan 200 meter bedraagt;
10. op een autosnelweg een dwarsverbinding gebruiken, keren of achteruit rijden;
11. zich op een overweg begeven wanneer dit verboden is (rood licht, geluidsein, niet volledig geopende slagbomen of halve slagbomen);
12. een rood of een oranjegeel licht voorbijrijden;



maar een «Code» bij naam en nauwelijks nog voor iemand leesbaar. Vandaar de uitspraak dat het verkeersreglement zich niet richtte tot de automobilisten, doch slechts belang had voor rechters, advocaten en verzekerders.

De hervorming van het verkeersreglement past in het kader van een gezamenlijke actie die zich uitstrekt over de gehele wetgeving en reglementering aangaande het verkeer van voertuigen.

Men herinnere zich dat de wet betreffende het wegverkeer, met name de oude wet van 1899, die na herhaalde veranderingen, in 1963 volledig omgewerkt werd en die ten grondslag ligt aan de hele reglementering, andermaal tijdens het jaar 1975 bijgewerkt werd door een wetgever, die beslist had «de schroeven wat aan te draaien», door de straffen, waarmee bepaalde overtredingen kunnen getroffen worden, te verzwaren.

Voordien, met uitzondering van de overtredingen die in de wet zelf opgesomd en met bijzondere straffen bestraft werden, zoals de overtredingen in verband met alcoholisme aan het stuur, vluchtmisdrijf en rijbewijs, werden alle overtredingen op de in uitvoering van de wet uitgevaardigde reglementen (verkeersreglement, inschrijving, technische controle) met dezelfde straffen

gen; daarenboven kan de rechter voor zware overtredingen een verval van het recht tot sturen uitspreken voor een duur van 8 dagen tot 5 jaar. Ook nog kan de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs door het parket bevolen worden.

Hoewel de automobilisten die dertien fameuze zware overtredingen kennen, is het nooit overbodig ze opnieuw voor het geheugen te brengen:

1. geen gevolg geven aan de bevelen van een bevoegd persoon;
2. de voorrangsregels niet in acht nemen (niet alleen aan de kruispunten);
3. de regels betreffende het kruisen niet in acht nemen;
4. de regels betreffende het inhalen niet in acht nemen, namelijk:
 - een bestuurder links inhalen, die behoorlijk naar links afslaait;
 - inhalen zonder voldoende zichtbaarheid;
 - inhalen bij het naderen van de top van een helling of in een bocht zonder zichtbaarheid;
 - driedubbel inhalen wanneer zulks verboden is;
 - de verkeerstekens die het inhalen verbieden niet naleven;
 - onregelmatig inhalen op de kruispunten;
5. de regels betreffende het kruisen

13. een witte doorlopende streep overschrijden zonder links af te slaan.

Het zal wel geen kwaad kunnen uw geheugen wat op te frissen met betrekking tot bepaalde begrippen van het verkeersreglement (b.v. «bevelen») of de juiste draagwijdte van de aangehaalde regels (kruisen, inhalen, voorrang); en, in verband met het nieuwe verkeersreglement, reeds te noteren dat het weldra *altijd* verboden zal zijn een witte streep te overschrijden, zelfs om links af te slaan om in uw garage binnen te rijden.

Dezelfde wet werd meteen strenger gemaakt op het stuk van alcoholisme. Het alcoholgehalte in het bloed, dat een strafsancie tot gevolg kan hebben, en dat 1,5 gram per liter bedroeg, is tot 0,8 gram verlaagd, d.i. het gehalte dat via het «zakje» kan worden aangehouden. Daarenboven is eenieder die een voertuig bestuurt ondanks het verbod dat hem is opgelegd, gedurende de 6 uren volgend op de vaststelling van een alcoholgehalte hoger dan 0,8 g, strafbaar met dezelfde straffen als degene die stuurt in staat van dronkenschap of alcoholintoxicatie.

Tenslotte heeft de wet het begrip «vluchtmisdrijf» uitgebreid tot personen die geen voertuigbestuurders zijn. Thans is eenieder die weet dat hij een verkeersongeluk heeft veroorzaakt of er

aanleiding heeft toe gegeven (rechtstreeks of onrechtstreeks) en de vlucht neemt om aan de vaststellingen te ontsnappen, schuldig aan vluchtmisdrijf. Er wordt geen verschil meer gemaakt tussen de bestuurder van een voertuig, de bestuurder dan dieren (ruiter, vee, huisdieren, die in het verkeer geleid worden, enz...), de inzittende van een voertuig of zelfs de gewone voetganger. Merk ook dat men, zoals vroeger, wegens vluchtmisdrijf veroordeeld kan worden, wanneer men, na tot een verkeersongeluk *aanleiding* te hebben gegeven, luidens het vonnis geacht wordt niet aansprakelijk te zijn voor dit ongeval.

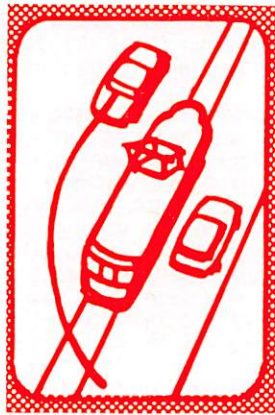
Tijdens het bewuste jaar 1975 heeft het verkeersreglement van 1968 nog menige verandering ondergaan. Men herinnere zich de voorrang der bussen bij het vertrek, de veiligheidsgordel, de toelating voor taxi's om de voor bussen voorbehouden rijstroken te gebruiken. Over deze punten zullen we het hier niet meer hebben, omdat die nieuwe bepalingen, soms ietwat gewijzigd, in het nieuwe verkeersreglement zijn ingelast.

Tegelijk met het nieuwe verkeersreglement, of zo goed als gelijktijdig, deden er zich belangrijke en menigvuldige veranderingen voor in het technisch reglement, welk reglement meer belang heeft voor constructeurs, verdelers, verkopers, garagehouders en voertuigenbestellers, dan voor de eigenlijke weggebruikers; het betreft evenwel maatregelen die beslist in dezelfde gedachtingang liggen en dezelfde doelstellingen van verkeersveiligheid nastreven.

Nu gaan we onze hoofdschotel aanspreken, het eigenlijke onderwerp van dit artikel, nl. het vernieuwd verkeersreglement. Doch eerst hebben we nog even de commentaren willen overlopen die het voorbije jaar onder invloed van de inzake verkeersveiligheid gevoerde actie in de gespecialiseerde — en andere — pers gepubliceerd zijn.

Over het algemeen zijn die commentaren gunstig. Een grondige hervorming moest er hoognodig komen. Het verkeersreglement van 1968 was feitelijk geen nieuwe code, maar een orde-op-zaken-brengen van het verkeersreglement van 1954, na de menigvuldige

luidende stemmen op. Bij sommigen overheerst het gevoel, met betrekking tot dit bij uitstek persoonlijke object als de auto, en zulks tegen de stroom in van slagzinnen, zoals «Beter leven met de auto» of «Mijn wagen is mijn vrijheid», dat de overheid de weg opgaat naar het dirigisme en het autoritarisme. Schermend met het argument van de veiligheid, wil de staat uw geluk willens nillens bewerkstelligen. Een zelfde betekenis hechten bepaalde kringen aan de snelheidsbeperking of aan het monopolie van de technische controle over de voertuigen en van de rijproeven dat aan instellingen die geen staatsorganismen zijn, toegekend wordt. Dit zou ook kunnen gezegd worden van de verzwarende der straffen — in plaats van een degelijk toezicht uit te oefenen — waardoor de betrachte overtreder zwaar beboet wordt en eigenlijk meebetaalt voor al degenen die door de mazen glippen, en waardoor het totaal aantal begane inbreuken statistisch vermindert, daarbij kleine occasionele overtreders terroriserend, zonder echter de gevaarlijke en geregelde overtreders uit te schakelen.



Nieuwe bepalingen reglementeren de rijtscholen, die geen leerlingen meer mogen aanvaarden om hen uitsluitend het theoretisch onderricht te verstrekken en hun het examen te laten afleggen met het oog op de gewone leervergunning, de zogenaamde «jaarvergunning» (omdat de houder ervan ze gedurende één jaar moet gebruiken vooraleer zijn rijbewijs te krijgen). Voor die kandidaten blijft alleen nog de mogelijkheid van het Officieel Examen centrum (technische controle) open. In de loop van het jaar hadden de houders van genoemde vergunning reeds het recht verloren, gedurende de eerste twee maanden van hun vergunning andere personen te vervoeren dan hun verplichte begeleider, in het bezit van zijn rijbewijs en ten minste 21 jaar oud. Deze bepalingen zouden — naar verluidt — binnen het kader vallen van de fundamentele hervorming van het rijbewijs, via een binnenkort goed te keuren wet, die niet alleen een theoretische, maar ook een praktische proef in het officieel examen centrum oplegt om het rijbewijs te bekomen. De sedert lang verwachte evolutie kent thans een zodanig snel verloop, dat sommigen zich afvragen of de heden afgegeven leervergunningen van één jaar nog tot aan het rijbewijs zullen reiken, zonder onder de nieuwe wetgeving te vallen.

veranderingen die erin waren aangebracht. Sinds 1968 zijn daar nog veel wijzigingen bijgekomen. Er is een generatie aan voorbijgegaan, in 1968 werd te Wenen een nieuwe internationale overeenkomst ondertekend, die in 1971 te Genève compleet is met een Europees akkoord, in vervanging van de overeenkomst van 1949. De voertuigbestuurders zijn «anders» geworden, want de grenzen zijn geleidelijk vervaagd. Ook de voertuigen zijn niet meer hetzelfde: mag men in 1976 nog spreken van een zware vrachtwagen, daarvoor een vrachtauto bedoelend die, leeggewicht en lading, amper meer dan 3.500 kg weegt? De wegen zijn dezelfde niet meer sedert de aanleg van autosnelwegen en wegen voor snel verkeer, het aanwenden van nieuwe wegbeledingen, enz... En tenslotte zijn de mensen ook niet meer dezelfde, vermits weldra in de meeste landen van Europa de burgerlijke en politieke meerderjarigheid op 18 jaar een feit zal zijn. Dit was tot dusver de vereiste minimumleeftijd om een voertuig te mogen besturen, die indien hij volstaat om de burgerlijke en politieke rechten uit te oefenen niet toelaat op die leeftijd een taxi of autobus te besturen! Hervormingen zouden dan ook op toejuicing onthaald worden.

Er gaan echter ook enkele anders-

Men kan zich trouwens bezwaarlijk van de indruk ontdoen dat de wetgever hier blijk zou geven van een verminderd vertrouwen ten opzichte van de rechterlijke macht door haar beoordelingsmarge inzake keuze van de toe te passen straf te verkleinen.

Aldus ziet men door die commentaren heen zich een beeld aftekenen van een wetgeving die wel degelijk de tijd weerspiegelt waarin we leven, overgangstijdperk waarin nu eens de teugels worden gevierd, en elders dan weer aangetrokken.

In een volgend hoofdstuk zullen we een onderzoek wijden aan de nieuwe aspecten van dat vernieuwd verkeersreglement, dat in hoofdzaak het groot voordeel biedt ons land op éénzelfde lijn te stellen met andere Europese landen en de lezer een betere leesbare tekst te verschaffen.

Tenslotte — aangezien «bijscholing» hedentendage «in» is — hebben we hier, automobilisten zowel als voetgangers (die we allemaal zijn), een uitstekende gelegenheid ons te herscholen en om misschien ons geheugen op te frissen voor vergeten begrippen.

(wordt vervolgd)
L. Collins
juridisch adviseur

* De nieuwe wegcode wordt op 1 mei 1976 van kracht.

AUTOBUSSENPAK

Hernieuwing van het materieel in 1975

Ons autobussenpark groeide slechts met enkele eenheden aan in 1975. Deze aangroei is onbeduidend wanneer men een vergelijking maakt met de vorige jaren. Oordeel zelf:

1970 : 2.057 autobussen;
1971 : 2.095 autobussen;
1972 : 2.131 autobussen;
1973 : 2.173 autobussen;
1974 : 2.262 autobussen;
1975 : 2.275 autobussen.

In 1975 ging de Nationale Maatschappij ten slotte alleen over tot de vernieuwing van haar materieel dat tijdens dat jaar aan vervanging toe was. Zoals in 1974 waren de in dienst gestelde nieuwe autobussen alle van het tussenstedelijke type.

De laatste stedelijke bussen van een nieuw type dateren van 1973 (zie nr. 169, maart-april 1973, van «Onze Buurtspoorwegen»). Een bestelling van stadsautobussen van een nieuw type werd einde 1974 geplaatst; de constructie van dit materieel is aan de gang.

217 nieuwe rijiugten werden in 1975 in gebruik gesteld, te weten:

- 46 AB Van Hool-DAF AI 114 met motor DAF : DKDL geregeld op 170 pk tegen 2.000 tr/m.;
- 100 AB Van Hool-DAF AI 119 met motor DAF : DKL geregeld op 180 pk tegen 2.200 tr/m.;
- 29 AB Van Hool-DAF AI 119/2 met motor DAF : DKL geregeld op 180 pk tegen 2.200 tr/m.;
- 42 AB Volvo-Jonckheere B 59 met motor Volvo : THD 100 D geregeld op 210 pk tegen 2.200 tr/m.

Wat betreft de 46 autobussen Van Hool-Daf met moter van 170 pk, deze maken deel uit van een reeks voertuigen waarvan een gedeelte reeds in 1974 geleverd werd. Hun bijzonderste kenmerken werden uiteengezet in het artikel dat verleden jaar aan het autobussenpark van de N.M.V.B. gewijd werd in ons bedrijfsblad van januari-februari 1975. Derhalve zullen wij geen gewag meer maken van deze rijiugten.

Zoals kon verwacht worden, verschilt

het uitzicht van deze nieuwe rijiugtypes **van buiten** (AI 119 rood, AI 119/2 en B 59) slechts weinig met dit van hun voorgangers. En nochtans vertonen zij een nieuwigheid als tussenstedelijke autobussen : zij zijn namelijk ook voorzien van een deur met dubbele ingang.

In 1973 werden voor het eerst buurtspoorwegautobussen met een dergelijke deur uitgerust; het betrof toen stadsautobussen. Men mag redelijkerwijze verwachten dat in de toekomst al onze autobussen ermee zullen toegerust zijn.

Indien de nieuwe rijiugten AI 119/2 en B 59 aan de buitenzijde niet onmiddellijk de aandacht trekken, is het helemaal anders gesteld met het **interieur**. De zetels, van een nieuw comfortabel type, hebben een oranje kleur, de bekleding van de wanden en het plafond heeft een beige kleur en op de vloer ligt groen linoleum. Alle gebruikelijke twee- of eentalige opschriften zijn verdwenen (met uitzondering van deze betreffende de veiligheid die noodzakelijkerwijze zeer duidelijk moe-



Een nieuw type van tussenstedelijke autobus met een deur voor dubbele ingang vooraan.



Men merkt duidelijk het nieuwe type ruitwischer met pantograaf.

ten blijven); zij werden vervangen door pictogrammen, nl. symbolen. Dank zij een betere schikking van enkele zetels is er een ruimere ingang.

Kortom, op het eerste gezicht schijnt het interieur totaal verschillend te zijn. Het doet zich in ieder geval zeer aangenaam en gezellig voor, zeer modern en decoratief.

De twee nieuwe autobustypes, waarvan sprake, zijn uitgerust met een sterkere motor dan deze van onze vroegere rijtuigen: de ene van 210 pk, geregeld op 180 pk, de andere van 230 pk, geregeld op 210 pk. Dit is geen louter toeval. Onze technische diensten zijn inderdaad van mening dat ons materieel vlugger moet kunnen optrekken, om zijn handelssnelheid in een steeds drukker wordend verkeer te kunnen hoog houden.

Anderdeels bevordert de grotere cilinderinhoud of het gebruik van een turbocompressor van deze motoren aanzienlijk de verbranding van de brandstof, wat aldus toelaat de bezoedeling, veroorzaakt door de uitlaatgassen bij het starten en bij zware belasting, te

beperken. De gangwissels zijn van het type: Voith 506 J + BR op de 100 Van Hool-Daf Al 119; Voith 851 met ingebouwde vertrager op de 29 Al 119/2 en 42 B 59.

De nieuwe rijtuigen hebben een volledige pneumatische ophanging, die voor de eerste keer in 1974 werd toegepast en nu veralgemeend werd.

Voor de eerste maal ook is er een verwarmde voorruit aangebracht en is deze voorzien van een elektrische ruitewisser met pantograaf, die een grotere oppervlakte bestrijkt. Anderzijds is de verwarming thans verzekerd door een warmwateromloop met automatische bediening.

De installatie gebruikt het water dat dient voor de afkoeling van de motor en laat toe de caloriefen, verwekt door de motor en de gangwissel, te recupereren.

Onder de talrijke andere technische nieuwigheden vallen nog te vermelden het nieuw systeem van noodontgrendeling van de parkeerrem, de gemodulerde gedrukte bedradingen van de

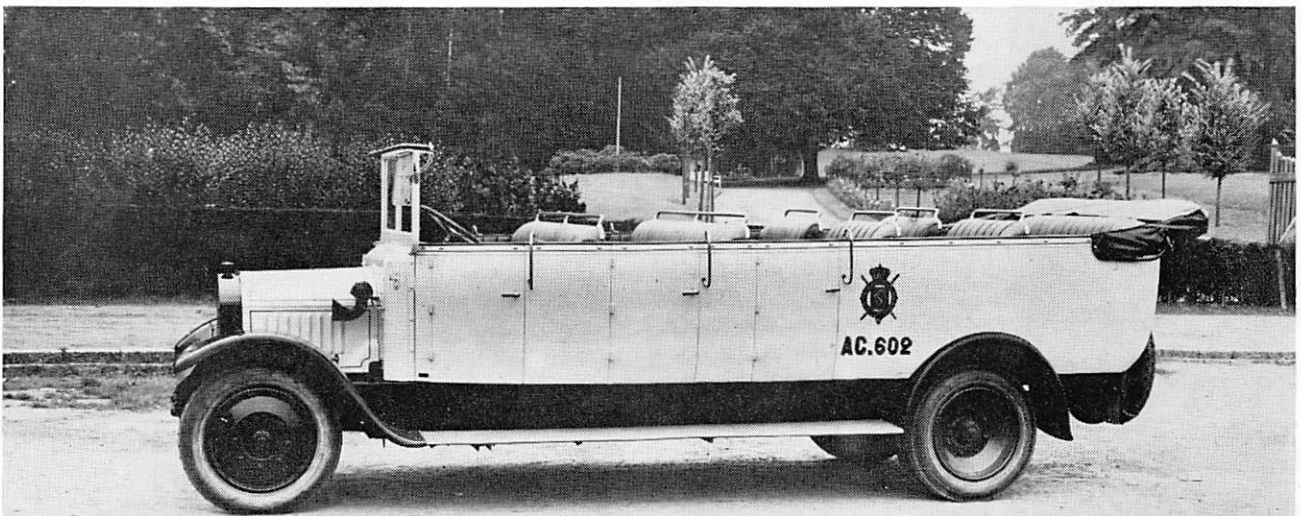
elektrische uitrustingen, een veiligheidstoestel voor de bescherming van de motor dat automatisch de acceleratie vergrendelt in geval van defect.

Waar is de tijd dat de Nationale Maatschappij het reizigersvervoer verzekerde met... autocars. Ook dat heeft men meegemaakt bij de opkomst van de autobus.

Autocars, bovendien met open dak, werden in bedrijf gesteld op de eerste autobusdiensten van de N.M.V.B. in 1925. Dat is reeds meer dan 50 jaar geleden.

De N.M.V.B. schafte zich in totaal 5 autocars aan, twee met chassis Bovy en koetswerk Tastenhoye, drie met chassis Minerva en koetswerk Ateliers Métallurgiques. Deze autocars waren genummerd AC 601 tot AC 605.

De foto's bij dit artikel doen ons thans glimlachen, maar zij doen ook dromen. Laat ons toegeven dat die autocars er voor die tijd prachtig voorkomen. Sommige details zullen zeker weemoed opwekken bij de anderen onder de personeelsleden.



Enkele algemene kenmerken van de nieuwe autobussen

	VOLVO-JONCKHEERE	VAN HOOL-DAF	
Type	B 59	AI 119	AI 119/2
Identificatienummer	4.325 - 4.374	4.375 - 4.474	4.500 - 4.824
Totale lengte	11,890 m	11,880 m	11,880 m
Capaciteit :		Nrs 4.375 - 4.439	Nrs 4.440 - 4.474 (N.M.B.S.-normen)
— zitplaatsen	39	42	46
— staanplaatsen	51	46	38
— personeel	1	1	1
— totaal	91	89	85
Gewicht ledig	10.000 kg	9.800 kg	10.000 kg
Motor :			
— type	VOLVO THD 100 D 419	DAF DKL 1160	DAF DKL 1160
— cilinders	6	6	6
— cilinderinhoud	9,6 l (met turbo-compressor)	11,63 l	11,63 l
— vermogen DIN	230 pk geregeld op 210 pk tegen 2.200 tr/m	205 pk geregeld op 180 pk tegen 2.200 tr/m	205 pk geregeld op 180 pk tegen 2.200 tr/m
Ophanging	volledig pneumatisch	volledig pneumatisch	volledig pneumatisch
Gangwissel	Voith 851 automatisch met ingebouwde vertrager	Voith 506 J + BR automatisch	Voith 851 automatisch, met ingebouwde vertrager
Besturing	bekrachtigd ZF	bekrachtigd Calzoni	bekrachtigd Calzoni

DE RICHTINGAANWIJZERS IN HET NIEUWS

De bestuurders beschikken uiteraard maar over een zeer beperkt arsenaal middelen om met elkaar in contact te treden. Dat zijn de knipperende koplampen (om te kennen te geven dat men verblind wordt), de stoplichten, de toeter en de richtingaanwijzers (of, zo

die er niet zijn, een gebaar met de arm).

Dank zij deze laatste kunnen de afwijkingen van een voertuig tamelijk nauwkeurig aangegeven worden. Tot nu toe moeten ze slechts ontstoken wor-

den bij richtingsveranderingen of bij belangrijke zijdelingse verplaatsingen (voor een manoeuvre of het inhalen van een drie- of meerwielig voertuig).

De grote affiches, die sinds kort langs onze wegen te zien zijn, zetten



de bestuurders echter aan de richting-aanwijzers te gebruiken bij ELK inhaalmaneuver. Ook als de ingehaalde persoon een fietser of een voetganger is. Waarom deze aanbeveling? Omdat ze een verplichting wordt op 1 mei e.k. (nieuw verkeersreglement) en men steeds best direct een goede gewoonte aanneemt.

Andere affiches langs de autowegen geven de raad op het einde van het inhaalmaneuver ook *de rechterknipper-*

lichten te ontsteken om te kennen te geven dat men zijn plaats rechts op de rijweg opnieuw gaat innemen.

Feitelijk moeten de richtingaanwijzers gebruikt worden *vóór elke wijziging van het normale traject van het voertuig*. Dit wil zeggen:

- vóór elk manoeuvre (o.a. het wegrijden van een parkeerplaats of uit een garage);
- vóór een zijdelingse verplaatsing, hoe gering ook en welke er ook de

oorzaken van weze (vb.: alvorens om iets of iemand heen te rijden); — vóór een richtingswijziging.

Pro memorie: de richtingaanwijzers dienen natuurlijk tijdig ontstoken te worden en gedooft zodra de zijdelingse verplaatsing of de richtingswijziging uitgevoerd is. Als men echter in een zijstraat afslaat (richtingsverandering) moeten de richtingaanwijzers tijdens de hele duur van de beweging branden.

BERICHT AAN DE OUD-OORLOGSVRIJWILLIGERS 1940-1945, BEGUNSTIGDEN K.U.B. – K.V.I. – K.S.H. – G.V.K.

Het onderhavig bericht is bestemd voor de personeelsleden, oud-oorlogsvrijwilligers 1940-1945 beneden de rang van officier, voor zover zij begunstigen zijn van de kassen K.U.B. - K.V.I. - K.S.H. of G.V.K. Het richt zich dus niet tot de agenten in dienst voor wie de richtlijnen van Bericht P/Soc/512.4:3 dd. 29-12-1975 van toepassing zijn.

Ons artikel is bijgevolg uitsluitend bestemd voor de personeelsleden die oorlogsvrijwilliger 1940-1945 waren, of voor hun rechthebbenden, genietende van een van volgende toelagen:

- K.U.B. of G.V.K.: gepensioneerde agenten of begunstigen van een overlevingstoelage;
- K.V.I.: invalide agenten;
- K.S.H.: op werkloosheid gestelde agenten.

Al degenen die zich in dit geval bevinden, delen wij

mee dat het thans mogelijk is de destijds als oorlogsvrijwilliger gepresteerde diensten in hun geldelijke loopbaan te laten valideren.

Indien de belangstellenden voor 30 juni 1976 met behulp van een document, waarvan model hieronder, hun aanvraag doen, zullen de genoemde diensten in aanmerking genomen worden voor de berekening van hun toelage, met terugwerkende kracht op 1-1-1974.

De belanghebbenden moeten het bewijs leveren dat zij werkelijk de diensten gepresteerd hebben waarvan zij de geldigmaking vragen en dit aan de hand van officiële documenten of van fotocopies hiervan, voor eensluidend verklaard door het gemeentebestuur. Deze dienen gevoegd te worden bij de aanvraag en rechtstreeks overgemaakt aan de Personeelsdienst van de N.M.V.B., Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel.

A A N V R A A G

tot het bekomen van de inaanmerkingneming, voor het opmaken van de geldelijke loopbaan, van de diensten als oorlogsvrijwilliger 1940-1945 bewezen vóór de indiensttreding bij de N.M.V.B.

NAAM EN VOORNAAM (in drukletters):

IDENTIFICATIENUMMER:

GEBOORTEDATUM:

DATUM VAN INDIENSTTREDING BIJ DE N.M.V.B.:

Opgave van de diensten als oorlogsvrijwilliger 1940-1945	Periode tijdens welke de diensten werden bewezen	
	van	tot

DATUM:

HANDTEKENING:

BESCHEIDEN DIE BIJ DE AANVRAAG GEVOEGD ZIJN:

Vak voorbehouden aan de administratie (niets schrijven a.u.b.)

Documenten teruggezonden op

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

HOOFDBESTUUR

François bij Baligant A. (Frameries)

ANTWERPEN

David bij Van Rumst N. (Stabroek)
Ivan bij Willems Gh. (Turnhout)

OOST-VLAANDEREN

Dany bij De Clippeleir L. (Moerzeke)
Stijn bij Pieters M. (Destelbergen)
Steven bij Van de Putte H. (Zevergem)
Stefaan bij Cornelis Th. (Waregem)
Sandra bij Van de Sijpe C. (Balegem)
Marijke bij Willaert E. (Herzele)

HENEGOUWEN

Christophe bij Weber J. (La Bouverie)
Frédéric bij Mercier G. (Marcinelle)
Cédric bij Godart H. (Blaugies)
Magali bij Navez B. (Lobbes)
Sébastien bij Rademackers Gh. (Lobbes)
Nathalie bij Van Eckhout Chr. (Elouges)
Frédéric bij Pak M. (Boussu)
Frédéric bij Bonvalet M. (Eugies)

NAMEN - LUXEMBURG

Laurent bij Brichard R. (Auvelais)
Serge bij Delbecq Fr. (Namen)
Christophe bij Goblet Chr. (Namen)

LUIK

Olivier bij Willaume L. (Queue-du-Bois)
Marisa bij Bourguignon J. (Warnant-Dreye)
Aurore bij Klarsinski D. (Bressoux)
Christophe bij Mokosinski S. (Grâce-Hollogne)
Xavier bij Kotula A. (Wandre)
Renaud bij Gillard J.-L. (Ans)

BRABANT

Katherina bij Van Der Auwera A. (Boortmeerbeek)

Sylvie bij Castele R. (Lot)
Christine bij Goudmaeker M. (Héviliers)
Daniël bij Roosbeek D. (Overijse)
Kris bij De Wit A. (Haacht)
Karen bij Vangramberen L. (Leuven)
Kim bij Van Belle J. (Roosdaal)

LIMBURG

Inge bij Block A. (Tongeren)
Edwin bij Bijmens W. (Zonhoven)
Bart bij Boonen J. (Bocholt)
Sandra bij Schellekens A. (Hasselt)
Bart bij Trippaers A. (Diepenbeek)

WEST-VLAANDEREN

Isabelle bij Bos W. (Oostduinkerke)
Kenny bij Gekiëre W. (Oostende)
Evie bij Vanstachelman D. (Oostende)
Vicky bij Debacker Fr. (Oostende)
Stefaan bij Dennekin M. (Geluwe)
Sofie bij Matthys M. (Oudenburg)

Huwelijken

ANTWERPEN

Kenis J. met Mej. Van Minnebruggen I.

HENEGOUWEN

Algrain M. met Mej. Busson Fr.
Antoine J.-M. met Mej. Patoux M.
Rivez Gh. met Mej. Willocq C.

NAMEN - LUXEMBURG

Delsipée D. met Mej. Rody M.-Fr.
Debus J. met Mej. Dumont Chr.
Rosenbaum Ph. met Mej. Bellery M.
Sulbout Cl. met Mej. Mattluz N.

BRABANT

Cortvrindt P. met Mej. Simon B.
Couteau A. met Mej. Hurlaux N.
Preuss J. met Mej. Ameline M.
Leduc Y. met Mej. Carraro Cl.
Laeremans G. met Mej. Pauwels R.

WEST-VLAANDEREN

Kuijfer Fr. met Mej. Verplancke D.
Deceuninck E. met Mej. Bolle M.-Chr.

Gepensioneerde agenten in de groepen

Maanden januari en februari 1976

Dienst-
jaren

ANTWERPEN

Bosmans J., ontvanger 40
Bongers H., onderbureauchef 35

HENEGOUWEN

Baril V., ontvanger 38

NAMEN - LUXEMBURG

Ferron M., keurwerkman 35
Maris A., moniteur 46
Therasse A., 1ste gesch. werkm. 33

LUIK

Gueury Ph., 1ste gesch. arbeider 47
Beckers J., AB-bestuurder-ontv. 30

BRABANT

Coomans J., ontvanger 42
De Mulder E., el. geleider-ontv. 44
Vandenbosch F., el. geleider-ontv. 44
Van Eembeek Ph., 1ste keurarbeider 46
Verheyden R., AB-bestuurder-ontv. 32
Crabbe E., keurwerkman 35
Vanden Bulcke G., el. geleider 42

LIMBURG

Doucet G., AB-bestuurder-ontv. 35
Lambrichts T., gesch. werkm. 1ste kl. 35
Brauns F., 1ste controleur 30
Gerrits L., AB-bestuurder-ontv. 35

WEST-VLAANDEREN

De Grande J., 1ste ploegbaas 43

Sterfgevallen

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

AGENTEN IN DIENST

Leeftijd

ANTWERPEN

Nauwelaerts J., AB-bestuurder-ontv. 34
Hens J., AB-bestuurder-ontvanger 41
Brants F., AB-bestuurder-ontvanger 39

HENEGOUWEN

Meys E., keurwerkman 52

NAMEN - LUXEMBURG

Opovin F., klerk 62

LUIK

Hansoel V., gesch. werkm. 1ste kl. 54

LIMBURG

Haenen P., dienstoverste 1ste kl. 59

BEGUNSTIGDEN

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

ANTWERPEN

Michiels J., ontvanger 75
Van der Veken L., brigadier 65
Verstraeten L., ontvanger 67
Geudens J.-B., gesch. werkm. 1e kl. 75
Heydens A., gesch. werkm. 1e kl. 79
Struyf J., remmer 79

OOST-VLAANDEREN

Huysveld R., ontvanger 77
Van Wichelen O., halfgesch. werkm. 77

HENEGOUWEN

Bertouille V., gesch. werkm. 68
Jouniaux F., keurwerkman 75
Desondre F., el. geleider 72
Selvais D., ontvanger 76
Hastir O., ontvanger 72
Simon L., baanwerker 68
Fautre A., el. geleider 78
Berlemont Z., AB-bestuurder-ontv. 66
Torcq E., stoker 79
Willocq L., baanwerker 71
Blondiau J., 1ste gesch. arbeider 57
Genot E., keurwerkman 72
Blondiau M., keurwerkman 66
Badoux F., chef Wegen en Werken 67

NAMEN - LUXEMBURG

Foncoux J., klerk 83
Watrice R., hoofdontvanger-AB-best. 69
Leonet R., dienstchef 2e kl. 70

LUIK

Castadot G., keurwerkman 80

BRABANT

Lemmens F., baanwerker 72
Crabbé R., keurwerkman 72
Devos P., el. geleider 66
De Gieter V., gesch. werkm. 74
Vandevelde A., ontvanger 77
Joris L., el. geleider 69
Van Casteren J., baanwerker 81
Aubry N., AB-bestuurder-ontvanger 56
Ceuppens J.-B., el. geleider 71
Berghman J., brigadier 67
Van Even A., baanwerker 78

LIMBURG

Geurts J., keurwerkman 69
Noelands A., ploegbaas 89
Smets J., hoofdontvanger 84

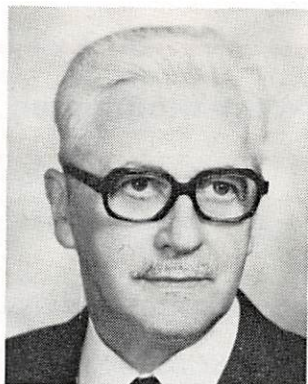
WEST-VLAANDEREN

Mandeville O., AB-bestuurder-ontv. 62
Van Gils J., brigadier 81

Hoofdbestuur

De h. J. HUENS, e.a. inspecteur, vertrok met pensioen

De h. Jean Huens trad in dienst op 1 maart 1930 bij de directie « Constructies en Controle » (Wegen en Werken) in de glansperiode van de elektrificering van de buurtspoorwegen en de uitbreiding van het spoor-net.



Begin 1934 werd hij naar de Controledienst van de Exploitatie, die zopas opgericht was, overgeheveld. Hij werd er spoedig belast met het onderzoek van de geschillen in verband met de tarieven en het goederenvervoer.

Hij hield zich eveneens druk bezig met de « gemengde dienst N.M.B.S. - N.M.V.B. » die het goederenvervoer tussen beide Nationale Maatschappijen coördonneerde.

Tijdens de oorlogsjaren bevond hij zich vaak voor zeer moeilijke opdrachten door het feit dat dit vervoer aanzienlijk toegenomen was. Men deed ook beroep op hem voor het onder-richt van de pas aangeworvenen van de Controledienst, die toen uitbreiding nam.

Gedurende zijn welgevulde loopbaan verrichtte hij talrijke en de meest verscheidene studies en delicate onderzoeken met betrekking tot de betwiste zaken van de Exploitatiedienst.

Hij werd bevorderd tot onderchef-controleur op 1 januari 1944, tot inspecteur op 1 januari 1951 en tot e.a. inspecteur op 1 januari 1963.

De h. Huens heeft altijd blijk gegeven van grote vakkennis, was ondernemend en legde een dynamisme aan de dag dat nauwelijks door de ouderdom aangetaast is. Zijn collega's en vrienden waardeerden vooral zijn wakkerheid, zijn dienstvaardigheid en zijn goede kameraadschap.

Wij wensen hem een lange en gelukkige pensioenstelling toe, met bezigheden die hem alle gewenste voldoeningen kunnen schenken.

Om in vervangingen te voorzien en wegens overplaatsingen werden volgende aanwervingen verricht : op 1-1-1976, de h. de Groot E., licentiaat in de rechten (directie S), mej. Van Reeth H. en de h. Vansévenant F., maatschappelijke assistenten (dienst P/Soc.), de h. Beauprez P., meestergast 1^e kl. (directie T), mej. Grégoire B., opsteller (directie S) en de h. Schutz B., opsteller (directie T); op 8-1-1976, de h. Denis E., tijdelijk opsteller (directie F); op 1-2-1976, de h. Raulier A., technisch ingenieur (directie T) en de h. Delférière D., opsteller (dienst S/Verz.).

Komende van de Groep Brabant werd op 1-2-1976 de h. Jeanquart R., klerk (directie S), begroet. Eveneens op 1-2-1976 kwam van de Groep Oost-Vlaanderen de h. Van Snick F., technisch ingenieur (directie T), toe.

Henegouwen

De h. Dubrunfaut J.M., opsteller, kwam van het Hoofdbestuur toe op 1-1-1976. Werden aangeworven : op 2-1-1976, de h. Plateau Y., opsteller (Boekhouding Bergen); op 2-2-1976, de h. Bougard J.P., opsteller (Beweging Charleroi) en de h. Bertiau M., klerk (Boekhouding La Louvière); op 16-2-1976, de h. Devaux L., klerk (Beweging Charleroi).

Namen-Luxemburg

De pensioenstelling van de h. André MARIS, moniteur

Tijdens een afscheidsplechtigheid, georganiseerd op 19 december 1975 in de werkplaats van Andenne, werd een ontroerende hulde gebracht aan de h. Maris, in tegenwoordigheid van zijn hiërarchische superieuren, zijn medewerkers, het werkplaatspersoneel en de afvaardigingen van verscheidene onderhoudscentra.



De h. Barbier, hoofdingenieur, somde de verdiensten op van de pas gepensioneerde. Hij onderstreepte zijn grote vakbekwaamheid, zijn toewijding, zijn aanhoudend zoeken naar oplossingen en zijn hoedanigheden als mens en als chef. Hij betrok in zijn lofreden

Mevr. Maris die, wonende in het huis van de N.M.V.B., steeds bereid was dienst te bewijzen.

De h. Barbeaux, brigadier, vertolkte de dankbaarheid, de erkentelijkheid en de gelukwensen van het personeel. Hij overhandigde het traditionele afscheidsgeschenk.

Vervolgens werd de gevierde door de h. Botton, eerste ingenieur-groepschef, gelukgewenst, die wees op de door de h. Maris verworven buitengewone ondervinding dank zij zijn persoonlijke inspanningen voor het zoeken naar uitwegen voor de gestelde problemen.

De h. Maris trad in dienst bij de N.M.V.B. in 1929 als paswerker, werd brigadier in 1940, meestergast in 1945 en meestergast 1ste kl. in 1950. Hij werd bevorderd tot werkmeester 1ste kl. in 1960 en tot moniteur in 1965.

Wij wensen hem, alsmede zijn echtgenote, een lange, gelukkige en aangename pensioenstelling toe.

Geveld door de ziekte overleed de h. Fl. Opovin op 20 december 1975 op 62-jarige ouderdom.

In dienst getreden als ontvanger te Marloie op 17 december 1945, was hij achtereenvolgens werkzaam te La Roche, Bouillon, Namen en Salzinnes, waar hij op 1 januari 1963 geschoold werkman en op 1 januari 1970 klerk 2e kl. werd. Hij was een gewetensvol en toegewijd werker en genoot de achting van het personeel en van zijn chefs.

Wij bieden aan de familie van de overledene onze innige deelneming aan.

Luik

Komende van het Hoofdbestuur werd op 16-2-1976 mevr. Goyens-Libioulle C., typiste-ponsster, begroet.

Brabant

Op 2-2-1976 werd de h. Swinnen D., opsteller, voor de Beweging te Anderlecht aangeworven.

Onze Buurtspoorwegen

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

Redactie : Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

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

Verantwoordelijke uitgever :

L. Vanderfaillie
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

Limburg

Het overlijden van de h. HAENEN, dienstoverste 1e klas

Op 9 januari II. overleed de heer Haenen. Hij, die nooit ziek geweest was, werd door een fatale ziekte in 6 maanden geveld.

Geboren op 3 juli 1917, kwam hij in dienst op 1 mei 1941 en werd verbonden aan het Secretariaat, waar hem de nieuw opgerichte dienst van de Verzekeringen werd toevertrouwd. Deze dienst heeft hij uitgebreid en met deskundigheid en mensenkennis geleid. Hij werd bevorderd tot onderbureaucheef op 1 januari 1947.

Bij de oprichting van de Algemene Dienst voor de Veiligheid in 1949 werd hij aangeduid als veiligheidschef voor de Groep Limburg. Dadelijk bezielde door het idee van de veiligheid, zette hij zich volledig in om dat bewustzijn te laten doordringen tot ieder personeelslid. Hij heeft dan ook het geluk

gekend mooie resultaten te zien boeken en voor alle veiligheidsploegen van de groep minstens één feest te mogen inrichten. Hij ontving voor het volbrengen van deze opdracht het ereteken « Opbouwen ».



Tevens werd hem de verantwoordelijkheid toevertrouwd over achtereenvolgens de dienst van het Personeel en de dienst Comptabiliteit en Ontvangsten. Hij werd bevorderd tot dienstoverste op 1-1-1957 en tot dienstoverste

1e klas op 1-1-1965, als chef van alle administratieve diensten van de Groep.

Voor zijn oversten was hij een onderlegd, eerlijk en plichtsbewust man, op wie men steeds beroep kon doen en die voor elke zaak, na rijp beraad en steunend op zijn uitgebreide kennis, telkens de juiste oplossing kon geven. Voor zijn ondergeschikten was hij een voorbeeld van plichtsbefef, een correcte en menselijke chef en een zekere leidsman bij alle problemen.

Wij betuigen aan zijn zwaarbeproefde echtgenote en familie onze innige deelneming in de rouw die hen treft.

Op 1-11-1975 kwam van het Hoofdbestuur mej. Spaas M., dienstchef 1e kl., toe.

West-Vlaanderen

Van het Hoofdbestuur kwam op 16-2-1976 de h. Vansoye R., programmeur, toe.

Het wielerkampioenschap van Henegouwen

Er wordt ons meegedeeld dat een kampioenschap van Henegouwen, voorbehouden aan het personeel van de N.M.V.B. van alle provincies, op zaterdag 24 april e.k. tussen Hyon en Bergen georganiseerd wordt.

Er zijn meer dan 4.000 F prijzen per wedstrijd, talrijke premies, een schaal en een trui voor de overwinnaars, en

een geschenk voor de best vertegenwoordigde stelplaats.

Het vertrek heeft plaats te Hyon-monument te 13.30 uur voor de deelnemers van meer dan 35 jaar (40 km) en te 15 uur voor de deelnemers van minder dan 35 jaar (75 km). De dienstkaart is vereist.

Een diamanten bruiloft te Deerlijk

Op zaterdag 10 januari II. werden tijdens de viering van hun 60-jarige echtvereniging de h. en mevr. Peers J.-Vandemoortele M. plechtig op het gemeentehuis van Deerlijk ontvangen en in de bloemen gezet.

De h. Peers J. werd te Deerlijk geboren op 6-6-1892 en trad in het huwelijk op 6 januari 1916.

Op 11 mei 1919 kwam hij in dienst bij onze maatschappij als baanwerker

en op 1 juli 1957 werd hij als hulpontvanger gepensioneerd.

Hij is steeds een dynamisch man gebleven, zich ten dienste stellend van allerlei verenigingen.

Onze Buurtspoorwegen sluit zich graag aan bij de felicitaties die tot het gelukkige paar gericht werden en wenst het nog vele jaren en gezondheid toe.



Boekbespreking Het gulden tijdperk van het Europees spoor, 1850-1900

Dit werk, getiteld « L'âge d'or du rail européen », is een vervolg op het boek « La naissance du rail européen », dat in 1971 met de « Prix Chatrian » voor de beste spoorwegliteratuur werd bekroond. De auteur, de h. L. Pecheux, die Belg is, laat in zijn nieuw boek de glorierijkste periode uit de geschiedenis van de spoorwegen herleven.

Tussen 1850 en 1900 was het Europees net meer dan vertienvoudigd, om in 1900 een lengte te bereiken van 260.000 km. Dit was het tijdperk van de vermetele initiatieven, de grote werken en monumentale constructies. Beweegbare en hangbruggen in metaal worden gebouwd, ferry-boats, onderzeese tunnels en de eerste tunnels onder de alpen lokken eenieders bewondering uit. Het spoor doet zijn verschijning in het hart van de steden met de tramweglijnen en de ondergrondse. Het komt op de bergtoppen terecht met de tandrad- en kabelspoorwegen. Het rollend materieel wordt gemoderniseerd. Men organiseert grote plezierreizen. Ook de legers op voet van oorlog eigenen zich het spoor toe.

De h. Pecheux bezit de gave voortdurend zijn lezers te boeien. Zijn goed geschreven werk put uit een rijke en gevarieerde documentatiebron. Het betreft hier een aangenaam en leerzaam boek, fijn gepresenteerd en overvloedig geïllustreerd. Een groot lezerspubliek verdient het ongetwijfeld.

256 blz. - Ed. Berger-Levrault, rue Aug. Comte, 5, 75006 Paris - 42 FF.

MOOIE LOOPBANEN



E. Delatte

In dienst sinds 16-3-1938, werd hij als gespec. arbeider te Anderlecht gepensioneerd.



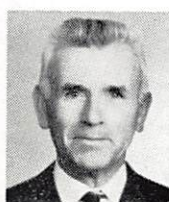
C. Thielens

In dienst sinds 16-4-1929, werd hij als AB - bestuurder te Overijse gepensioneerd.



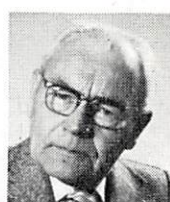
E. Nuyts

In dienst sinds 10-5-1935, werd hij als el. geleider te La Louvière gepensioneerd.



F. Saerens

In dienst sinds 11-3-1935, werd hij als el. geleider-ontvanger te Wemmel gepensioneerd.



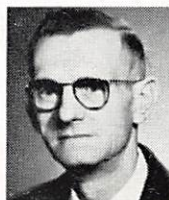
L. Schuddinck

In dienst sinds 1-4-1937, werd hij als elektrisch geleider te Mechelen gepensioneerd.



J. Decock

In dienst sinds 3-7-1929, werd hij als brigadier te Oostende gepensioneerd.



L. Schrevens

Trad in dienst op 5-5-1930 en werd als el. geleider te Bergen gepensioneerd.



E. Collas

Trad in dienst op 1-5-1941 en werd als gesch. werkmán te kl. te Genk gepensioneerd.



A. Parmentier

Trad in dienst op 27-5-1936 en werd als gesch. werkmán te Bergen gepensioneerd.



R. Le Loup

Trad in dienst op 30-4-1931 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Destelbergen gepensioneerd.



M. Dufour

Trad in dienst op 11-6-1928 en werd als keurwerkmán te Eugies gepensioneerd.



A. Willekens

Trad in dienst op 1-4-1929 en werd als gesch. werkmán te Antwerpen gepensioneerd.



F. Molenbroeck

In dienst getreden op 17-5-1926, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Lanaken gepensioneerd.



M. Morren

In dienst getreden op 26-2-1940, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Tielt (arr. Leuven) gepensioneerd.



L. Reenaers

In dienst getreden op 16-7-1925, werd hij als brigadier te Hasselt gepensioneerd.



G. Lixon

In dienst getreden op 1-11-1937, werd hij als el. geleider te Charleroi gepensioneerd.



H. De Ridder

In dienst getreden op 8-3-1931, werd hij als 1ste controleur te Charleroi gepensioneerd.



T. Schouteren

In dienst getreden op 1-2-1926, werd hij als keurwerkmán te Hasselt gepensioneerd.

VEILIGHEIDSWEDSTRIJD TUSSEN GROEPEN

Ploegen met meer dan 1.000 dagen zonder ongeval op 31 januari 1976

	Dagen zonder ongeval
LUIK 10 (Personeel Eupen - Warzée)	5.114
BRABANT 21 (Werkplaats Kuregem)	4.811
NAMEN - LUXEMBURG 4 (Werkplaats Andenne)	4.357
WEST-VLAANDEREN 1 (Beweging Assebroek - Diksmuide - Koekelare - Veurne - Zwevezele)	1.730
LUIK 4 (Beweging Omal - Verlaine - Wanze)	1.659
ANTWERPEN 2 (Beweging Oostmalle - Broechem)	1.039

GESCHIEDENIS VAN DE BELGISCHE WEG



De Venen in de omgeving van de « Baraque Michel ». (Cliché C.G.T. - Foto L. Philippe)

Er wordt wel eens beweerd dat de weg begonnen is en geëindigd met de Romeinen. Dit is niet helemaal juist. Immers, sedert de mens op de wereld is en getracht heeft zich te verplaatsen, eerst om zijn voedsel te zoeken, daarna om ruilhandel te drijven, heeft hij achter zich zijn spoor gelaten. Hij heeft dit spoor onderhouden en verstevigd; hij maakte er een pad van en daarna een weg.

De « Romeinse wegen » zijn evenwel de oudste waarvan nog overal in België sporen te vinden zijn, vooral in de vierhoek Sint-Truiden - Borgworm - Gembloux - Waver, in de valleien van de Samber en van de Schelde en in de Gaumestreek. Maar het staat vast dat er voor die wegen een net van « Keltische wegen » bestond dat voorzagen in een belangrijk handelsverkeer, tussen de Kelten eensdeels en de Romeinse handelslui, de volkeren van Groot-Brittannië, Ierland en die van over de Rijn anderdeels. Het zijn overigens de Keltische wegen die in hun bestaande toestand gebruikt werden, terwijl met de aanleg van de eigenlijke Romeinse heerwegen — waarbij de Gallische wegen gevolgd werden die uit militair en administratief oogpunt belangrijk waren — pas maar werd aangevangen nadat de rust in de veroverde gewesten was teruggekeerd.

Het net van de Romeinse wegen is van weinig of geen belang wat betreft de huidige wegen, waarin het overigens niet werd ingelijfd, tenzij zekere vakken gemeentewegen van zeer plaatselijk en secundair belang.

Deze wegen hebben evenwel een vooraanstaande rol gespeeld in de evolutie van onze gewesten wegens de indringing van de Romeinse beschaving en van de Latijnse taal, en later, in de 5e eeuw, wegens de overweldiging en de inplanting van de Franken

die de wegen, welke reeds vóór de ineenstorting van het Romeinse keizerrijk in een vervallen toestand waren geraakt, zodanig herstelden dat ze gedurende verschillende eeuwen hebben weerstaan. Zij vervielen evenwel opnieuw ingevolge de verbrekking van het Frankische rijk in de 9e eeuw en de opkomst van het feodaal stelsel. De wegen van dit tijdperk moesten door de aangelanden worden onderhouden. Het waren slechts aardewegen, drooggehouden door middel van sloten, die nu en dan met middelen (breukstenen, grint, takkenbossen en boomstammen) werden verstevigd. Wegens de putten en wagensporen was het gebruik ervan zeer lastig. 's Zomers en op vlak land waren gespannen van tien tot twaalf paarden, en in Hoog-België soms vierentwintig paarden, vereist om een geladen wagen te trekken; 's winters waren ze niet bruikbaar. Ze bleven in die toestand tot de 12e eeuw, tijdstip waarop de « gemeenten » zich inrichtten en de bedrijvigheid van de ruilhandel en van het verkeer in zulke mate toenam dat in nieuwe behoeften moest voorzien worden.

Het is uit die tijd dat de eerste keibebratingen in de steden dagtekenen, inzonderheid die van de Meir te Antwerpen in 1324. De keibebratingen ontwikkelden zich systematisch in de steden in de loop van de 14e eeuw. De werken werden uitgevoerd in eigen beheer met materialen die door de steden in de groeven werden aangekocht.

Maar de uitbreiding van de keibebrating buiten de stadsmuren was uiterst traag en er moest tot de 17e en 18e eeuw, hetzij meer dan drie eeuwen, worden gewacht alvorens rijwegen werden aangelegd die de straten van de stad met de naburige loka-

liteiten verbonden en zich op andere vertakkingen aansloten, om de eerste interlokale verbindingen te vormen.

De uitbreiding van dit net was de oorsprong van de « tol »- of barrière-rechten die door de steden werden geheven ter financiering van de aanleg der steenwegen, daar de herendiensten en de dienstverstrekingen van de aangelanden niet meer volstonden. Deze rechten sloten in zich de tussenkomst van het centraal gezag, dat onder de vorm van een octrooi aan de steden het recht verleende zelfs buiten hun grondgebied wegen te doen aanleggen. Dit octrooi verleende het recht tolleren en verschillende taksen te innen voor het onderhoud van de wegen en voor de terugbetaling van de leningen.

De oorzaak van de buitengewone ontwikkeling van de wegconstructie in het begin van de 18e eeuw ligt ook in de militaire behoeften. Lodewijk XIV voerde oorlog in onze gewesten en aldus kregen het Doornikse en Vlaanderen goede verkeerswegen. In 1704 werd een gezamenlijke aanvang gemaakt met de steenwegen van Brussel naar Gent, van Brussel naar Bergen, van Brussel naar Leuven en van Mechelen naar Kontich.

Onder het Oostenrijkse gezag ging de aanleg van wegen verder, maar aangezien de provinciale en gemeentelijke autoriteiten met die taak belast waren, was het nationaal belang bijzaak.

Andere factoren vergrootten het gemis aan harmonie in de ontwikkeling van het wegennet. Zo werd eeuwenlang de idee gehuldigd dat, wanneer een waterweg bestond, het onnodig was een weg te hebben van hetzelfde traject. Daardoor komt het dat pas in 1785 toegelaten werd de rijweg Gent - Antwerpen aan te leggen onder het

uitdrukkelijk voorbehoud dat de Schelde niet mocht gevolgd worden en de weg over Lochristi, Lokeren en Sint-Niklaas lopen moest. Tevens was het bestaan, in het midden van de Oostenrijkse Nederlanden, van een vreemde en rivale staat, het Prinsbisdom Luik, er oorzaak van dat de provincies Luxemburg en Limburg volkomen afgezonderd bleven. Aan het herhaald verzet van het Prinsbisdom is het te wijten dat de grote wegen van Brussel naar het Rijnland, over Diest, naar Aken, over Luik, naar Luxemburg, over Marche en Bastenaken, met zoveel vertraging werden verwezenlijkt.

De fundamentele hervorming kwam onder het Frans bewind. Zij bestond in het «overdragen op de staat van de aanleg, het onderhoud en het herstellen van de grote wegen». De bestaande onafhankelijke netten werden aldus met doorlopende trajecten verbonden. Deze stimulans hield ook in de 19e eeuw aan en provinciën en gemeenten volgden het voorbeeld van het centraal gezag. Van 1830 tot 1850 wordt de lengte van de provinciale wegen inderdaad van 500 tot 1.500 km en die van de kei-, steenslag- en zandwegen van 1.500 tot 9.400 km opgevoerd.

Er was evenwel een schaduwzijde: de ontwikkeling geschiedde veelal ten koste van de hoedanigheid. Zo werd de breedte van de grote wegen tot 10 m en minder beperkt (voordien: 15 m). De aangenomen tracés waren kronkelend en grillig, de lengteprofielen volgden slaafs het terrein. Ook waren de steenslagverhardingen van minderwaardige kwaliteit. Men was vooral



Tongeren : een oude mijlpaal uit de 2de eeuw. (Cliché C.G.T. - Foto Desutter)

op zuinigheid uit, iets wat ons later duur kwam te staan. Het is tevens een feit dat met het ontstaan en de ontwikkeling van het spoor een periode van wegverval begon die zich tot de 20e eeuw, hetzij over meer dan een halve eeuw, zou uitstrekken.

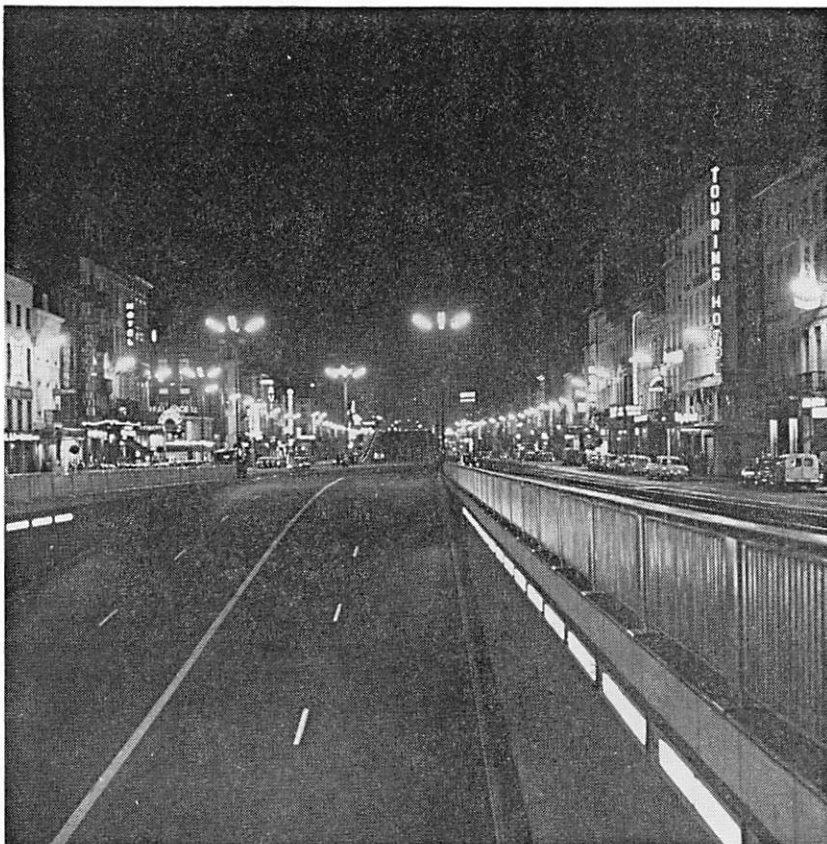
Het kwam zelfs zover dat zekere bermen als graasland verhuurd werden, terwijl het veranderen van wegen in akkergrond ter studie werd gelegd. Van 1885 af, tijdstip waarop de buurtspoorwegen tot stand kwamen, dienden de als te breed beschouwde wegen als ondergrond voor de spoorbanen. Toch kende het net van de grote wegen tussen 1850 en 1900 nog een belangrijke uitbreiding, maar dit was uitsluitend te danken aan de inlijving van een groot getal vergunde wegen en gemeentewegen ingevolge de afschaffing van de tolrechten en barrières (in 1866 op de staatswegen, van 1867 tot 1873 op de provinciale wegen).

Het tijdperk van het wegverval eindigde in het begin van de 20ste eeuw, toen de auto zijn verschijning deed. Een periode van een verbazende uitbreiding van het wegverkeer werd ingeluid. De aanpassing van de wegen aan de noodwendigheden van het moderne verkeer kende evenwel herhaaldelijk vertraging om begrotingsredenen. Ook trad tweemaal een lange wereldoorlog als spelbreker op. Verschillende wegenfondsen werden in het leven geroepen, zodat wij thans aan een ruim moderniseringsprogramma toe zijn.

De weg heeft een lange geschiedenis achter zich waarin enkele inzinkingen voorkomen. Maar in de 20ste eeuw nam hij definitief revanche.

Meer dan ooit hadden de Romeinen gelijk: Via Vita — «De weg is het leven»!

(De hoofdlijnen uit bovenstaand artikel danken wij aan de studie «De Belgische Wegen», door H. Hondermarcq, directeur-generaal der wegen bij het Ministerie van Openbare Werken, brochure nr 51 van het Militair Geografisch Instituut, 1952).



Brussel : een moderne verkeersader. (Cliché C.G.T. - Foto Buyle)

DE ARDENNEN EN DE EIFEL

Er wordt zelden aan gedacht dat de Ardennen niet ophouden aan de Belgische grens. Ten zuiden van de provincie Namen ligt het Franse « Département des Ardennes » en ook het noordelijk deel van het Groothertogdom rekent zich tot dezelfde natuurlijke streek. In Duitsland sluit het Eifelgebied op de Ardennen aan, een gebied dat zich uitstrekt tot de Rijn en dat nog steeds hetzelfde landschapstype vertoont.

Heel dit gebied vormt, over de landsgrenzen heen, een uitgestrekt vakantieland dat als een soort groene long ligt te midden van de sterk verstedelijkte gebieden van midden-België, de Randstad, het Rhurgebied, de Saar en de Franse industriestreek rond Metz, Nancy en Rijsel. De toeristische diensten in de vier landen van Ardennen-Eifel hebben reeds sinds geruime tijd de handen in elkaar geslagen om hun streek als één geheel te presenteren.

Al blijft ieder land zijn eigen promotie voeren, toch menen de mensen van Ardennen en Eifel dat ze er belang bij hebben dat de toerist de staatsgrenzen af en toe wegdenkt. Het aanbod wordt daarvoor immers zoveel rijker en meer gevarieerd.

De hotellerie heeft ook hier de laatste jaren grote vooruitgang gemaakt. De keuze reikt van het luxueuze hotel-met-zwembad tot het eenvoudige familiehotel en de prijzen blijven vaak verrassend laag. Over de kwaliteit van de restaurants is iedereen het eens en vooral in oktober en november trekken de wildmenu's duizenden naar Ardennen en Eifel.

De Eifel en de Ardennen zijn doortrokken van een Europese geest en mede daarom noemt men deze streek vaak het land zonder grenzen. Van welke kant men ook komt, van Parijs of Reims, Luxemburg, Trier of Koblenz, van Keulen, Aken, Luik of Brussel, men zal zich

altijd aangetrokken voelen door de landschappelijke schoonheid van de streek, die een langer verblijf beslist waard is; alles wat de toerist heden ten dage zoekt, vindt hij hier in ruime mate.

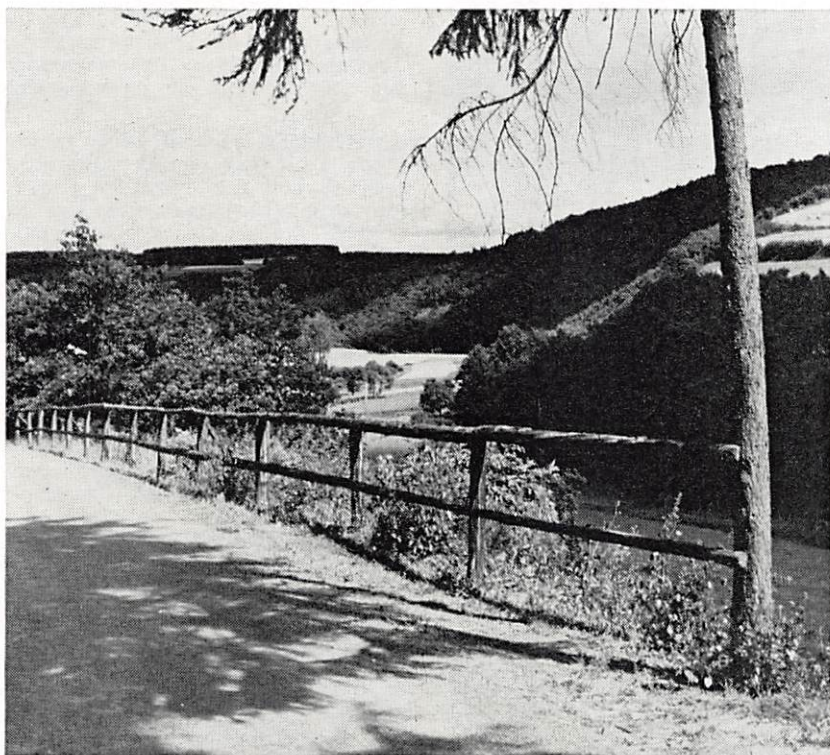
Tussen Rijn, Maas en Moezel liggen duizenden vierkante kilometers bossen en heuvelland, doorsneden met tientallen schilderachtige rivieren: Semois, Lesse, Ourthe, Amblève, Wiltz, Warche, Sauer, Our, Rur, Ahr.

De reiziger zal er, naast de « Groene Route » door de Eifel en Ardennen, een goed wegennet vinden dat hem als het ware uitnodigt tot ontdekkingsstochten in een streek die bijzonder rijk is aan natuurschoon. Niettegenstaande de geslotenheid van het gebied wisselen de indrukken sterk af; alle onderdelen hebben een eigen karakter indien men, afgezien van Rijn en Maas, vergelijkingen gaat maken tussen: de venen met de vulkanische Eifel, het merengebied van de Noord-Eifel met het « Butterländchen » bij Eupen, het Luxemburgse « Oesling » met de Belgische druipsteengrotten en hun ondergrondse meren of de rotsachtige oevers van de Maas met de hoogvlakte van Bastenaken.

Omdat de Eifel in zekere mate met de Ardennen vergroeid is, liggen het Duits-Luxemburgse en het Duits-Belgische natuurpark aan beide zijden van de gemeenschappelijke grens.

De Maasvallei met haar steeds wisselende landschappen is een van de mooiste valleien van België. Een zwerftocht langs de prachtige valleien van de Ourthe, de Lesse en de Bocq laat onvergetelijke indrukken na. Het schilderachtige dal van de Semois voert ons tot in de Franse Ardennen. Ten zuiden van Givet bij het dorpje Chooz maakt de Maas een prachtige meander.

De Eifel, de Ardennen en Luxemburg zijn bij uitstek gebieden die men bezoekt om hun natuurschoon. Dit betekent geenszins dat deze streken geheel verstoken zou-



De vailei van Ouren. (Cliché C.G.T. - Foto Robelus)

den zijn van interessante bouwwerken. Integendeel, ook hier is door de eeuwen heen veel gebouwd en bewaard gebleven dat onze aandacht verdient. Talrijke bezienswaardige steden en plaatsjes, waar de geschiedenis zo van de stenen druïpt, wachten er op uw bezoek. Hele stadjes hebben nauwelijks hun historisch aanzien verloren (Monschau, Bad-Münstereifel, Nid-eggen).

Kerken en kloosters getuigen voor de kunstzin van onze voorvaders. De belangrijke kloosters van Prüm, Maria Laach, Orval, Echternach en Stavelot-Malmedy, waren kweekplaatsen van westerse cultuur. Uit de feodale (en ook latere) tijd zijn nog veel burchten en kastelen overgebleven. Van een aantal hiervan zijn alleen nog romantische ruïnes te bewonderen, in veel gevallen dubbel aantrekkelijk door hun mooie ligging.

De geschiedenis gaat er terug tot aan de dagen van de Romeinen. Hier bevond zich het jachtgebied van Karel de Grote, met de keizerstad Aken als middelpunt. Vanuit zijn burcht boven het dal van de Semois trok Godfried van Bouillon ter kruisvaart naar het Heilige Land. Hier verscheen aan de Heilige Hubertus het hert met een kruis in het gewei. Het gebied is rijk aan sagen en vrome legenden.

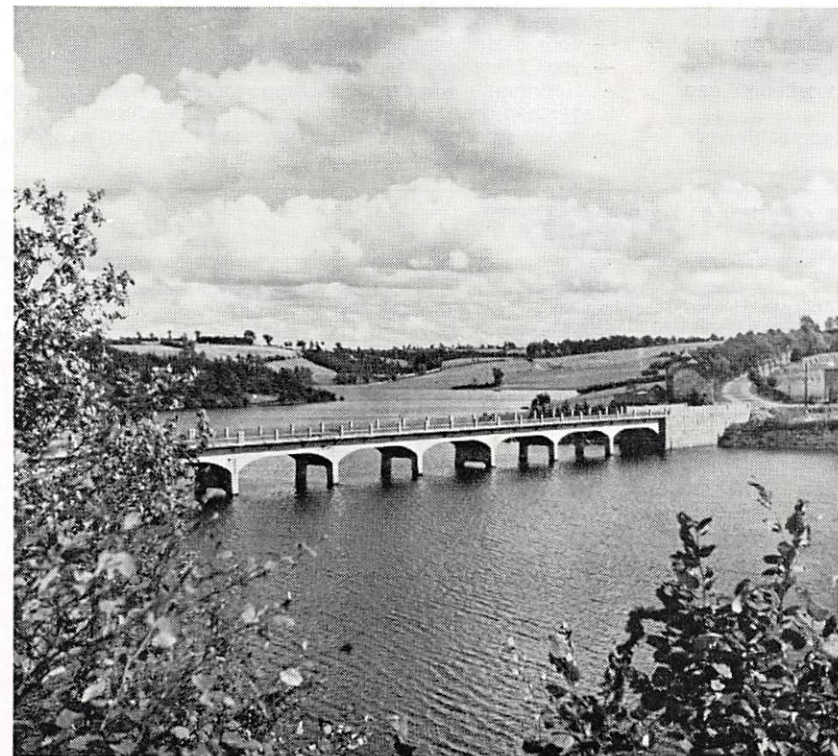
Tientallen musea hebben hun deuren opengesteld voor de weetgierige toerist. In het Groothertogdom zijn er vooral twee die onze aandacht verdienen: het « Musée d'Etat » te Echternach, met verzamelingen porselein, keramiek, meubels en sieraden uit de 18e-19e eeuw, en het « Musée de l'Etat » te Luxemburg, met schilderijen, beeldhouwwerken, antiek, meubels, folklore en zoölogie.

In het Franse « Département des Ardennes » dient men de door geschiedenis of bezienswaardigheden merkwaaardige plaatsen Givet, Furnay, Rocroi, Monthermé, Charleville-Mézières en Sedan te bezoeken.

In Ardennen-Eifel is er vooral gelegenheid om te zwemmen, te waterskiën, tot het maken van boottochten, voor sport en wandelen. Ook voor lichte klimoefeningen gebruikt men gaarne dit bergachtige land. Voor het herstel der gezondheid staan er vele badplaatsen ter beschikking.

Feesten met een aloude traditie worden er overal gevierd. Onder de sportgebeurtenissen spelen de internationale autoraces op de Nürburgring en in Francorchamps een voorname rol.

Het gebied is zo rijk aan mogelijkheden dat het meermaals onze aandacht waard is.



Het meer van Robertville. (Cliché C.G.T. - Foto Burton)

Het praatje van chef Trambus

BEDIENDE : Op doortocht, chef ? In mijn beroep zal u wel niet veel gepaste opmerkingen aangaande veiligheid kunnen maken.

Die zijn van groter belang voor het rijdend personeel en de mensen van onze werkplaatsen, naar mij dunkt.

CHEF TRAMBUS : Daarin vergist u zich schromelijk. Ook voor een bediende ligt het gevaar op de loer. U zal b.v. moeten toegeven dat opbergkasten kunnen kantelen inzien zij geen stevige ondergrond hebben. Kastdeuren kunnen plotseling opvallen, als de kast verplaatst wordt, waarbij personen die in de buurt staan verwondingen kunnen oplopen. Opbergkasten moeten door twee mensen worden verplaatst, zelfs wanneer deze kasten leeg zijn.

En denk eraan dat zelfs een kast vullen een gevaarlijke situatie kan scheppen. Als u van boven af begint, is de kans groot dat de kast uit haar evenwicht raakt. Begin dus steeds onderaan.

B. : Ik moet bekennen dat ik er nog niet aan gedacht had hoe men een kast dient te vullen.

Ik zag altijd orde als een eerste vereiste voor veiligheid. En u zal moeten toegeven, chef, dat de orde heerst in ons kantoor.

T. : Zeker en ik moet u hierom feliciteren. Orde is onbetwistbaar van het allergrootste belang voor het bevorderen van de veiligheid.

Stapels papier en opgehoopte dozen betekenen een gevaar in een kantoor. Breng ze daarom naar een andere plaats en sluit bureaus en archiefkasten na gebruik af.

Vaak zijn elektrische schrijf- en rekenmachines uitgerust met lange draden of snoeren waarover mensen kunnen struikelen. Laat daarom de draden zo geleid worden, dat niemand er hinder van ondervindt en overtuig u ervan dat er geen stekkers liggen of geplaatst worden in loopruimten.

B. : Dit doet mij eraan denken dat vooraan in het bureau een vloertegel losgekomen is en dat ik dit nog moet melden.

T. : Ja, ook de vloerbedekking verdient voortdurend onze aandacht. Men kan een lelijke valpartij maken als men over een versleten stuk tapijt of een losse vloertegel struikelt.

Zoals u kan zien: het gevaar hangt niet altijd boven ons hoofd, maar kruipt soms laag over de grond... als een adder in het gras.

6de PRIJS DIRECTEUR-GENERAAL HOENS

De 6de « Prijs Directeur-Generaal Hoens » werd onlangs toegekend. Hij bekroont de tekeningen gemaakt in 1975 door de kinderen van 6 tot 12 jaar van de personeelsleden die in onze vakantiehuisen verbleven. De jury duidde volgende laureaten aan :

ZONNEBLOEM

— kleurtekening door Rosita Frans-

sen, dochter van agent Olivier Franssen van de stelplaats Hasselt; — tekening met zwart potlood door Gina Roelants, dochter van Valentijn Roelants van de stelplaats Leuven.

ANNETTE ET LUBIN

— kleurtekening door Caroline Dhondt,

dochter van agent Robert Dhondt van de stelplaats Assebroek; — tekening met zwart potlood door Pascal Desmet, dochter van agent Kamiel Desmet van de stelplaats Het Rad.

Wij feliciteren van harte de laureaten en wensen nu reeds succes toe aan de deelnemers van de tekenwedstrijd van dit jaar.

MEN VERWACHT U

Hebt u naar aanleiding van uw vakantieplannen aan onze tehuizen gedacht? U wordt er verwacht. Ze zijn prachtig gelegen en u kunt er gunstige verblijfsvoorwaarden genieten. Ook al heeft men in 1975 aan alle, binnen de gestelde termijnen gedane aanvragen kunnen voldoen, toch geven wij de raad aan allen, die dit kunnen, bij voorkeur in juni, begin juli, einde augustus, zelfs nog in september te boeken. Er is in die perioden minder volk.

En waarom niet een reis in groepsverband organiseren, zoals sinds 1962 een ziekenfonds voor buurtspoorwegpersoneel van de Groepen Luik en Namen-Luxemburg doet? Het eerste jaar voorzag dit ziekenfonds voor zijn gepensioneerde leden slechts een reis van een weekend in het vakantiehuis te Wenduine. Van het tweede jaar af waren twee reizen van een weekend nodig, want 108 deelnemers hadden zich ingeschreven. Van 1968 af werden deze weekends omgevormd in twee verblijven van een week in Zonnebloem. Sindsdien gaan ieder jaar twee groepen van ongeveer 60 personen er een aangename en heilzame vakantie doorbrengen. Een prachtig initiatief dat navolging verdient!

Indien u in Spa verblijft, probeer dan de sportinrichtingen, enkele jaren geleden in het woud door een levensverzekeringsmaatschappij tot stand gebracht: het gaat hier om een bewegwijzerde baan van ongeveer 2,5 km lengte, met 20 plaatsen waar verschillende oefeningen, volgens uitleg op een bord, ter bevordering van uw gezondheid uit te voeren zijn. Ofwel, zo u met de auto is, waarom niet eens naar Erezée gaan om het Aisnedal te bezoeken met de toeristische tram? Een ritje met deze kleine ouderwetse trams is werkelijk een attractie.

Wij verwachten u eveneens in onze gemeubileerde

appartementen te Blankenberge, Koksijde en Wenduine. Daar vindt u modern comfort.

50 JAAR HUWELIJK

In het vorige nummer van « Onze Buurtspoorwegen » kondigden wij aan dat de gepensioneerden die dit jaar 50 jaar gehuwd zijn een gratis verblijf van een week kunnen bekomen in een van onze vakantiehuisen.

Het ogenblik nadert waarop de belangstellenden een besluit zullen moeten nemen en eventueel de vereiste aanvraag indienen.

GEMEUBLEERDE APPARTEMENTEN

Tijdens zijn zitting van 25 februari II. heeft de raad van beheer van de V.Z.W. « Rustoord van het personeel van de N.M.V.B. » besloten vanaf de vakantie 1976 de tussenkomst van het « Rustoord » ten voordele van de in de appartementen van de N.M.V.B. verblijvende gezinnen te vergroten.

Zoals voorheen is deze tussenkomst beperkt tot de maanden juli en augustus en is ze bestemd voor de gezinnen die gedurende maximum een halve maand verblijven in de appartementen met minstens 3 van hun kinderen van minder dan 16 jaar op 1-7-1976.

Tot nog toe beliep deze tussenkomst 100 F per kind ten laste. Voortaan zal zij bedragen :

- voor 3 kinderen ten laste : 300 F;
- voor 4 kinderen ten laste : 500 F;
- voor 5 kinderen ten laste : 700 F;
- voor 6 kinderen ten laste : 1.000 F.

Herinneren wij eraan dat genoemde tussenkomst niet toegestaan wordt ten voordele van de kinderen van de personeelsleden die deel uitmaken van het hoger kader.

EERLIJK DUURT HET LANGST

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

ANTWERPEN

Antwerpen : Lambrechts K. (brieventas + 650 F), Didelez F. (waardepapieren + 2.000 F), Van Tichelen J. (brieventas + 1.590 F).

Broechem : Heyselberghs J. (brieventas + maandabonnement + 1.460 F).

Turnhout : Teunkens F. (brieventas + 640 F), De Witte E. (540 F), Van den Heuvel A. (brieventas + 935 F), Keersmackers L. (brieventas + 910 F).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen : De Ridder J.P. (570 F), De Cock R. (610 F), De Bleu A. (1.037 F).

Gent St-Pieters : Verstraete G. (2.200 F).

Hamme : Heirwegh D. (728 F).

HENEGOUWEN

Charleroi : Gerin A. (1.656 F), Higuët M. (84.195 F), Goethals G. (2.773 F), Matthis M. (8.213 F), Wery A. (2.310 F), Wery V. (1.014 F), Hardy M. (brieventas + 1.020 F).

Doornik : Foucart A. (brieventas + 1.483 F), Douillet R. (kinderuurwerk), Lambert R. (scho-lierenetui + 1.003 F), Beausiere L. (uurwerk).

NAMEN - LUXEMBURG

Andenne : Michel R. (brieventas + 1.380 F).

Florennes : Lefebvre G. (1.525 F).

Forville : Libau R. (1.200 F), Decamp G. (2.914 F).

Havelange : Danloy J. (602 F), Beaujean R. (900 F).

Mariembourg : Dropsy U. (brieventas + 845 F).

Morville : Linhet R. (500 F).

Namen : Libion M. (handtas + 1.240 F), Robert J. (brieventas + 1.700 F), Legrand B. (950 F), Delbecq F. (1.080 F), Delforge R. (6.454 F), Gaux L. (10.000 F), Bauduin P. (872 F), Dubucq G. (bont), Pirard M. (uurwerk), Majerus J. (schrijfmachine).

Ohey : Havelange R. (2.970 F), Michel R. (1.050 F).

Onoz : Trefois L. (armbanduurwerk), Mas-sart A. (brieventas + 2.020 F).

Wellin : Pigeon M. (brieventas + 3.140 F + 80 FF + documenten).

LUIK

Eupen : Servais R. (856 F).

Luik St-Gilles : Lamborelle C. (1.900 F).

Omali : Dengis A. (539 F).

BRABANT

Geldenaken : Hennebel G. (tas + documen-ten + 1.271 F).

Leuven : Smets J. (handtas + 4.000 F + checkboekje), Stabel B. (brieventas + 3.300 F).

LIMBURG

Bree : Boonen J. (1.751 F), Bauduin L. (2.860 F).

Genk : Noben G. (fotoapparaat + handtas), Houben J. (887 F), Clerckx J. (fotoapparaat), Vanspauwen E. (853 F + documenten).

Hasselt : Tielens R. (8.900 F), Raymaekers I. (2.040 F), Ramaekers H. (1.060 F).

Lanaken : Brouns A. (1.467 F), Vanderheyden G. (damesuurwerk).

Maaseik : Coenen T. (radiotoestel).

St-Truiden : Prijs R. (500 F).

Tessenderlo : Verlinden F. (gouden horos-coop).

WEST-VLAANDEREN

Kortrijk : Bekaert E. (handtas + 1.029 F), Louage G. (brieventas + 1.613 F), Blicck A. (herenuurwerk), Ackou A. (geldbeugel + 4.181 F).

Oostende : Sticker J. (brieventas + 600 F), Verwoest H. (geldbeugel + 1.060 F), Vanhooren A. (fotoapparaat), Warmoes J. (handtas + 1.450 F), Brissinck P. (handtas + 790 F).