

3118172



24 tramleven

Informatieblad

van de vereniging voor het trammuseum

7e jaargang / 1 1972 prijs 25 fr.

inhoud:

- *De Algemene Jaarvergadering van de AMUTRA.*
- *De heropening van het Trammuseum.*
- *De Buurtspoorwegen in de streek van Brugge vóór de Eerste Wereldoorlog.*
- *Tongeren als buurtspoorwegcentrum.*
- *Tot weerziens in Valencia.*
- *Dienstregeling T.T.A. seizoen 1972.*

Foto van de omslag : 25 maart 1972. Rond Punt Meir te Anderlecht. Oud en nieuw. Links, bijzonder tramstel ter gelegenheid van de heropening van het Trammuseum. (Foto R. Bastaens)

De algemene jaarvergadering v/d vereniging voor het trammuseum

Vrijdag 3 maart 1972 werd de 12de Algemene Jaarvergadering van de Vereniging voor het Trammuseum gehouden.

De voorzitter J. de Meurs bracht na het welkomswoord even hulde aan de heer Mativa uit Houffalize, lid van de Vereniging, en overleden in 1971.

Volgens werd overgegaan tot de benoeming van drie effectieve leden, nl. de heren Werner Devroey, Willy Hoste en Alfons Vanderstraeten, uit erkentelijkheid voor het gepresteerde werk in het trammuseum.

Het afgelopen dienstjaar was voornamelijk gekenmerkt door het oppuntstellen van de ledenlijst en de verdeling van de verschillende taken onder de beheerders van de Vereniging (bijhouden inventaris publikaties; fotodienst; beheer Museum).

In de loop van 1971 werden 11 manifestaties voor de leden ingericht, zoals bezoeken, film- of diavertoningen en excursies.

De vereniging verwierf voor haar verzameling motorwagen 378 van de M.I.V.G. en de motorwagen 1002 en aanhangwagen 102 van de M.I.V.B.

Op 31 december 1971 beheerde de Vereniging voor het Trammuseum 107 rijtuigen, verdeeld als volgt: 2 paardetrans; 5 stoomtramlokomotieven; 38 elektrische motorwagens; 3 spoorauto's; 34 aanhangwagens; 12 soorten goederen- of materieelwagens; 3 trolleybussen; 2 autobussen; 1 gyrobus en 7 verscheidene soorten voertuigen.

Tijdens het voorbije seizoen (van Pasen tot 31 oktober) werden er 5.209 bezoekers in het Trammuseum te Schepdaal ontvangen.

Het aantal leden, in regel met hun lidmaatschapsbijdrage op 31 december 1971, bedroeg 367.

Wat de publikaties betreft werd er, buiten de tijdschriften, een reeks van zes gekleurde postkaarten uitgegeven en in verkoop gesteld. Deze kaarten stellen verschillende buurtspoorwegrijtuigen voor die in het Trammuseum bewaard worden.

Tijdens de Algemene Vergadering werd de heer Alain Francotte, die spontaan zijn kandidatuur had gesteld om een vacante plaats van een beheerder in te nemen, als beheerder aangenomen, in afwachting van de nieuwe verkiezingen in 1973.

Het financieel aspekt van de Vereniging werd besproken door de heer L. Fardeau en het boekjaar werd afgesloten met een batig saldo.

De Voorzitter dankte tenslotte :

- de werkploeg van het Museum, die hun vrije tijd opofferen voor het onderhoud en restauratie van de museumwagens en voor het beheer zelf van het museum ;
- de 35 beschermende leden, die de Vereniging financieel steunen ;
- alle leden, die op eender welke wijze hebben bijgedragen tot de ontwikkeling van de vereniging ;
- alle exploitatiemaatschappijen, die blijk hebben gegeven van hun vrijgevigheid en welwillend begrip ;
- alle leden van de Raad van Beheer voor hun geest van toegewijde samenwerking en voor hun activiteiten.

E. KEUTGENS

*

De heropening van het trammuseum



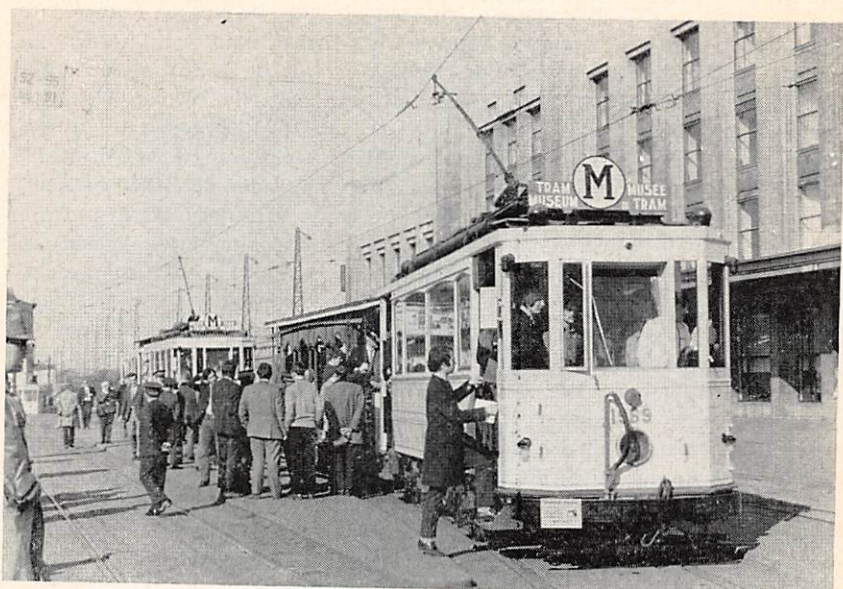
25.3.1972. BIJZONDER TRAMSTEL (ART 300 + AHW 19.455) OP DE TRAMLIJN BRUSSEL-LEERBEEK. (Foto R. Temmerman)

25 maart 1972. Een zachte lentezon streelde de vroege wandelaars en nodigde uit tot vreugde. Vijfentachtig leden van onze Vereniging wachten op het Rouppeplein de aankomst van de 10284 af en alsof het een traditie gold, komt hij daar aanrijden met film W van Waterloo getooid. De eerste fototoestellen klikken... De tijd is gemeten en vrij vlug vangt de tocht aan naar Het Rad. Hier wacht een tweede tram, nl. de ART 300 met bijwagen 19455. De 19307 wordt door de 10284 gesleept. De elektrische tram rijdt voorop om in geval van nood de dieseltram op sleeptouw te nemen. Maar, hoe zoudt ge zelf zijn, beste vriend, de 300 houdt zich taai, bromt en puft, kreunt en zingt, rookt en zwoegt, maar redt zijn eer ! Met bussen, een noodgeval, worden we van Leerbeek naar Schepdaal geschud. In het Trammuseum staan alle bekenden te blaken in de zon. Voorop staat de MIVG 378, onze jongste aanwinst, om ons te verwelkomen. We zien nog zoveel vertrouwde wagens, en toch zijn ze steeds weer nieuw, mede dank zij de onverdroten inspanningen van al diegenen die in Schepdaal ook komen om te werken... Het laatste sukses is zeker de 9704, die een ware metamorfose heeft ondergaan, en als een feniks uit zijn asse wedergeboren is. Zijn glansperiode was voorzeker de tijd toen hij duizende reizigers vervoerde op de Antwerpse lijnen B, P en C. De C was wel zijn voornaamste aktieterrein in die dagen, en dat moet dan ook aangetoond worden...

Als we terug in Leerbeek vertrekken naar Brussel, is de dag echter nog niet voorbij, want in de namiddag heeft in Brussel een rondrit plaats die de zaterdagwandelaars moet duidelijk maken dat er een trammuseum bestaat.

Omstreeks half drie heerst er al grote drukte aan de stelplaats van Woluwe. De spanning is voelbaar... en daar rijden dan buiten de 1969 met open bijwagen 29 en de 1763 met gesloten bw 671. Deze wagens hebben vele jaren in de museumreserve van Haacht gestaan, en zijn voor de gelegenheid naar Brussel gekomen.

De heer Cudell, Burgemeester van Sint-Joost-ten-Node is aanwezig om oude bekende rijtuigen terug te zien, net als wij allemaal. Zijn verplichtingen laten hem niet toe de ganse rit mee te maken, maar de bekoring is te groot, en dus rijdt hij mee tot de Tervurenpoort. Fijn zo, Mijnheer de Burgemeester, U moest dat eens meer doen ! De 150 deelnemers komen uit alle delen van het land, maar als we ooit allemaal in St Joost zullen wonen, nou, dan weet U het wel. We reden voort, en we zagen vele mensen, en vele mensen zagen ons, mét onze trams. Sensationeel ! Een mosselmoe vergat te roepen ; Angèle, 't bloemenwifke vergat de prijs van haar tulpen te kwelen en een neger verkondigde luidruchtig zijn vreugde toen hij de open bijwagen zag. Hij werkte al jaren bij « den tram », maar « une charette comme ça, da was nuuf ! »



25.3.1972. ESPLANADE NOORDSTATION BRUSSEL. DE TWEE EXTRA-TRAMSTELLEN VAN DE M.I.V.B. (Foto R. Bastaens)

In drukke straten, zoals het Flageyplein, de Bareel van St Gillis, de Centrumlanen, de Wayezstraat, de Hallepoort, Louisaplein, Elsenesteenweg, de Jacht en de Tervurenpoort, had ons konvooi veel bekijks en vooral veel simpatie. Haast iedereen bleef staan, en keek of wuifde. De pers was er ook, en de ridders van de pen verwonderden er zich over dat wij bereid waren zoveel te betalen om met die oude spullen (foei!) te rijden. Wij niet. De TV was van de partij, en naar jaarlijkse traditie ondervroeg zij buitenlanders, en filmde zij veel om weinig te laten zien, maar wie er bij was, had het echt allemaal niet nodig om tevreden te zijn. Onze oude rijtuigen hebben bewezen dat zij zeker waard zijn, bewaard te blijven, en dat vonden de bestuurders ook. Dat doen wij dan ook al jaren!

R. BASTAENS

★

De buurtspoorweglijnen in de streek van Brugge vóór de eerste wereldoorlog

door
D. DE VOLDER

(vervolg 2)

Lijn 65. Brugge - Oostkamp - Zwevezele.

De toenmalige voorzitter van de Reizigerskring, de heer Alfons Van Ackere, had op 6 april 1890 een voorstel ingediend voor een tramlijn Brugge-Oostkamp-Ruddervoorde-Zwevezele. Het was in november 1890 dat er plannen opgemaakt werden voor een lijn Diksmuide-Leke-Koekelare-Aartrijke-Ruddervoorde-Zwevezele. Het baanvak Aartrijke-Ruddervoorde is bij plannen gebleven. De overige baanvakken zouden tot stand komen door 3 afzonderlijke kapitalen nl. Diksmuide-Leke, vervolgens Leke-Koekelare-Aartrijke, vervolgens Ruddervoorde-Zwevezele. Dat laatste baanvak zou van belang zijn voor de geschiedenis van de lijn Brugge-Oostkamp-Zwevezele.

De inoverwegingneming van de lijn Brugge-Oostkamp-Zwevezele werd aangevraagd op 13 februari 1891. Het grootste verzet van deze lijn kwam van de Engelse maatschappij waarvan de zetel gevestigd was in de Morgatestreet nr. 61 te London. Deze Engelse maatschappij vreesde een grote concurrentie voor de spoorweglijn Brugge-Torhout-Lichtervelde-Roeselare. Daardoor bleef de aangevraagde buurtspoorweglijn Brugge-Oostkamp-Zwevezele zonder succes.

Eindelijk werd de inoverwegingneming van de lijn Brugge-Oostkamp-Zwevezele toegestaan op 18 november 1892, de lijn zou een lengte hebben van ongeveer 20 km.

In mei 1893 werd een ontwerp gemaakt voor een tramlijn Nieuwpoort-Schore-St Pieterskapelle-Leke-Koekelare-Aartrijke-Ruddervoorde-Zwevezele. De baanvakken Nieuwpoort-Schore-St Pieterkapelle en Aartrijke-Ruddervoorde zijn bij ontwerp gebleven. De overige baanvakken zouden dan komen door 3 afzonderlijke kapitalen nl. St Pieterskapelle-Leke, vervolgens Leke-Koekelare-Aartrijke, vervolgens Ruddervoorde-Zwevezele. Op 27 januari 1894 werd de vergunning aangevraagd voor de lijn Brugge-Oostkamp-Zwevezele. Te Brugge (Theater) zou de lijn in verbinding zijn met de lijn 37 Brugge-Westkapelle-Knokke-Heist. Te Zwevezele (Hille) zou de lijn in verbinding zijn met de lijn 33 Tielt-Zwevezele-Ardooi-Roeselaere-Hoogdele. Op 3 juli 1894 werd de vergunning toegestaan voor de lijn Brugge-Oostkamp-Zwevezele. In de registers en jaarverslagen kreeg deze als inschrijvingsnummer 65. De staat en de provincie hadden

elk voor 25 % van het kapitaal ingeschreven. De andere helft van het kapitaal werd door de gemeenten (49,5 %) en partikulieren (0,5 %) ingeschreven. Te Brugge vertrok de lijn aan de Theaterplaats (daar in verbinding met de lijn 37), verder via Markt, Garenmarkt, Ankerplaats, Kathelijnepoort (ook soms genoemd Kortrijkpoort) en zo richting Oostkamp. Op 30 augustus 1894 was het kapitaal ingeschreven en de aanbesteding der werken voor de aanleg van de lijn had plaats op 5 september 1894. Voor grondinneming verschenen nog ministeriële besluiten op 7 december 1894 voor Waardamme en op 12 december 1894 voor St Michiels.

Op 12 oktober 1895 en op 5 november 1895 hadden er besprekingen plaats voor de samenstelling van de uitbatende maatschappij. Het was een vertegenwoordiging van 7 gemeenten.

De exploitatie van de lijn werd verpacht aan de « Naamloze Maatschappij voor de Uitbating van den Buurtspoorweg Brugge-Swevezele ». Op 18 januari 1896 werd deze maatschappij opgericht. Hoe was de samenstelling van deze maatschappij ? Als voorzitter van de bestuursraad fungeerde de heer Ern. Cauwe. Als bestuurders hadden we de heren Ern. Cauwe, schepen te Brugge ; Emm. Van Outryve d'Ydewalle, burgemeester te Ruddervoorde ; Hendrik Claeys, schepen te Oostkamp ; Dr Pattyn, gemeenteraadslid te Zwevezele ; baron Peers, burgemeester te Waardamme. Als commissarissen hadden we de heren Eug. Dugardeyn, gemeenteontvanger te Brugge ; Baron de Serret, burgemeester te St Michiels ; Debrandere, ontvanger te Wingene.

In 1902 werd het ontwerp voorlopig aangenomen voor het baanvak Zwevezele-Pittem.

Hoe was de inschrijving van het kapitaal op 31 december 1904 ? Er was 242.000 fr. ingeschreven door de staat (25 %), 242.000 fr. door de provincie (25 %), 479.000 fr. door de gemeenten (49,5 %) en 5.000 fr. door partikulieren (0,5 %). In totaal was dat 968.000 fr.

Hoe was de toestand op 1 januari 1905 ? In exploitatie was de lijn 65 Brugge-Oostkamp-Zwevezele met stoomtrams. De lengte van de lijn was 19,96 km. Er was een voorlopig ontwerp voor het baanvak Zwevezele-Pittem, maar dat baanvak is er nooit gekomen en is ook bij een voorlopig ontwerp gebleven.

In september 1906 werden de elektrische stadstramlijnen van Brugge voorlopig inoverweging genomen ; in een afzonderlijk hoofdstuk wordt er daar verder over geschreven.

De exploitatie met elektrische trams gebeurde vanaf 2 februari 1913 op het baanvak Brugge (Theater) - Brugge (Markt) - Brugge (Garenmarkt). Het baanvak Brugge (Garenmarkt) - Brugge (Ankerplaats) werd nooit geëlektrificeerd. De exploitatie met elektrische trams gebeurde vanaf 10 februari 1913 op het baanvak Brugge (Ankerplaats) - Brugge (Kathelijnepoort) - Assebroek (Steenbrugge). In november 1913 werd een aanvraag ingediend door het gemeentebestuur van Oostkamp voor

de elektrifikatie van het baanvak Assebroek (Steenbrugge) - Oostkamp. Op 3 augustus 1914 waren de baanvakken Brugge (Garenmarkt) - Brugge (Ankerplaats) en Assebroek (Steenbrugge) - Oostkamp - Zwevezele niet geëlektrificeerd. Laat ons opmerken dat het baanvak Assebroek (Steenbrugge) - Oostkamp in overweging genomen werd voor elektrificering en dat in mei 1914 gevraagd werd het kapitaal in te schrijven.

Hoe was de toestand van de kapitaalslijn 65 op 3 augustus 1914 ? In exploitatie hadden we dus de lijn die een lengte had van 19,87 km. De totale inschrijving van het kapitaal was 1.410.000 fr. verdeeld als volgt : 463.000 fr. van de staat (32,8 %), 352.000 fr. van de provincie (25 %), 590.000 fr. van de gemeenten (41,8 %) en 5.000 fr. van partikulieren (0,4 %).

Wat hadden we van rollend materieel op de kapitaalslijn 65 ?

Nummer	Datum bestelling	Bouwfirma	Datum in dienst
STOOMLOKOMOTIEVEN			
186-187	05-06-1895	Forges, Usines & Fonderies	16-01-1896
190	05-06-1895	Cockerill	13-01-1896
224	05-08-1896	Arnold Jung	04-03-1898
OPEN GOEDERENWAGENS			
5927-5938	29-08-1894	Hiard	23-07-1895
15484-15498	17-04-1912	Ateliers de Godarville	27-11-1912
15804-15807	26-09-1913	Bouvy	30-05-1914
15884	26-09-1913	Industrie	24-06-1914
GESLOTEN GOEDERENWAGENS			
7666-7667	05-06-1895	Métallurgique Nivelles	05-05-1896
7670-7671	05-06-1895	Métallurgique Nivelles	13-01-1896
PLATTE GOEDERENWAGENS			
7121-7122	05-06-1895	Dyle & Bacalan	13-01-1896
CITERNEWAGEN			
8051	27-12-1911	Ateliers de Godarville	19-06-1912
PAKWAGENS			
2319-2320	29-08-1894	Verhaegen	16-01-1896
2443	05-04-1905	Tyberchamps	14-03-1906
REIZIGERSRIJTUIGEN MET AFDELINGEN I & II KLAS			
1604-1607	29-08-1894	Verhaegen	16-01-1896
1890	05-04-1905	Franco Belge	24-02-1906
REIZIGERSRIJTUIGEN MET AFDELINGEN II KLAS			
823-824	29-08-1894	Verhaegen	16-01-1896
1159	05-04-1905	Ateliers de Seneffe	24-02-1906

Wordt voortgezet

Tramleven blz. 7

Tongeren als buurtspoorwegcentrum

door
Jos NEYENS

(vervolg 1)

S.A. BELGE-NEERLANDAISE DE TRANSPORTS ET TRAVAUX

Deze maatschappij werd gesticht door een akte van 22 juli 1911 verleden te Tongeren voor notaris Auguste Van Ormelingen en met tussenkomst van notaris Henri Van der Wielen verblijvende te Glaaien. De stichtingsakte verscheen in het Staatsblad van 13 augustus 1911.

De maatschappij, met zetel te Lanaken en opgericht voor een duur van 30 jaar, had tot doel, alleen of met deelname, de bouw, de uitrusting of de exploitatie van spoorwegen, buurtspoorwegen en tramlijnen evenals alle vervoer van reizigers en goederen zowel in België als in het buitenland voor haar eigen rekening of voor rekening van derden.

Het maatschappelijk kapitaal bedroeg 400.000,— fr in 800 aandelen van 500,— fr.

De Raad van Beheer bestond uit minstens drie leden en het toezicht op de maatschappij werd verzekerd door minstens één commissaris.

De Algemene Vergadering had plaats op de eerste dinsdag van april om 14 uur.

De eerste Raad van Beheer was als volgt samengesteld :

J. Dirriks ;

Fl. Deploige ;

Ridder Fr. Schaetzen ;

A. Schoenmaeckers ;

J. Van Wessen ;

E. Lagasse.

De eerste commissarissen waren : Ch. Moors, A. Claessens, Ch. Gielen, L. Delwaide en ridder L. Schaetzen.

LIJN TONGEREN-LANAKEN-MAASTRICHT (42 km)

Baanvak Tongeren-Lanaken.

In 1885 werd een ontwerp opgemaakt voor een lijn van Tongeren naar Kanne met een aftakking naar Wezet (2). Nog hetzelfde jaar was er echter reeds sprake van de aanleg van een lijn Tongeren-Lanaken met een aftakking van Riemst over Bitsingen naar Wezet.

In zijn zitting van 15 mei 1886 besloot de Raad van Beheer van de N.M.V.B. over te gaan tot de studie van een lijn Tongeren-Lanaken, over Herderen, Riemst, Hees en Veltwezelt, met te Neerharen aansluiting op de ontworpen lijn Maaseik-Lanaken.

(2) Visé

Op 3 juni 1887 werd evenwel de inoverwegingneming aangevraagd van de lijn Tongeren-Lanaken met aftakking van Riemst naar Wezet. In zijn zittijd van 1887 had de provinciale raad van Luik zijn tussenkomst in de vorming van het kapitaal gestemd op voorwaarde dat een aftakking Bitsingen-Liers te zelfder tijd zou aangelegd worden als de lijn Tongeren-Lanaken-Wezet. Anderzijds had de provincie Limburg haar tussenkomst ondergeschikt gemaakt aan het feit dat de aftakking Bitsingen-Glaaien (3) zou aangelegd worden i.p.v. deze van Bitsingen naar Liers. In die voorwaarden werd aan de gouverneur van Luik gevraagd de zaak opnieuw te onderzoeken en voor te leggen aan de provinciale raad ten einde zijn beslissing te herzien en toe te laten de aftakking Bitsingen-Glaaien aan te leggen en niet Bitsingen-Liers.

De inoverwegingneming van de lijn Tongeren-Lanaken met aftakking naar Wezet werd toegestaan op 31 augustus 1887. Op 26 januari 1889 en op 3 september 1889 werden respectievelijk de inoverwegingnemingen aangevraagd van de aftakkingen van Bitsingen naar Glaaien en van Eben-Emaal naar de grens in de richting van Maastricht. Deze laatste werd toegestaan op 21 december 1889.

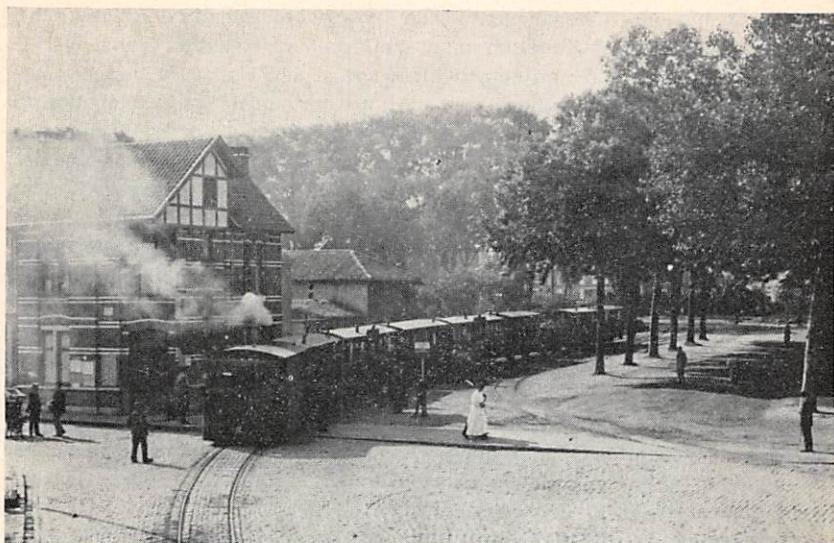
Ingevolge de uitdrukkelijke wens van het « Comité van de Jeker-vallei » werd door de N.M.V.B. besloten het net te splitsen in twee afzonderlijke lijnen : Glaaien-Maastricht over Kanne en Tongeren-Lanaken met aftakking van Riemst naar Wezet.

Wegens moeilijkheden bij het onderschrijven van het kapitaal door de gemeenten gelegen op de aftakking Riemst-Wezet besloot de Raad van Beheer van de N.M.V.B. in zijn zitting van 6 november 1890 enkel de verwezenlijking te beogen van de hoofdlijn en voorlopig af te zien van het baanvak Riemst-Wezet doch de lijn te laten eindigen te Maastricht in plaats van te Lanaken in navolging van de lijnen van Maaseik en Glaaien.

Indien het eindpunt van de lijn echter zou verlegd worden, weigerde de stad Tongeren haar aandeel in te schrijven zodat ten slotte het vroegere ontwerp, Tongeren-Lanaken, behouden bleef en op 5 september 1894 de vergunning voor het baanvak Tongeren-Lanaken (Tournebride) werd aangevraagd. Het kapitaal was eveneens onderschreven doch de gemeente Lanaken weigerde haar aandeel, zijnde 38.000 fr., te betalen wat dan overgenomen werd door particulieren. Het kapitaal bedroeg 1.043.000 fr. en gaf volgende verdeling : staat 261.000 fr., provincie 347.000 fr., gemeenten 397.000 fr. en particulieren 38.000 fr.

De vergunning werd verleend bij een Koninklijk Besluit van 8 juli 1895, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 18 juli 1895. Op 11 december van hetzelfde jaar werd overgegaan tot de aanbesteding van de werken en werd de exploitatie toevertrouwd aan de S.A. Railways économiques de Liège-Seraing et extensions.

(3) Glons



TONGEREN - MAASTRICHTERPOORT. Rond 1900

(Verzam. P. Roovers)

Een Koninklijk Besluit van 15 juni 1896 (B.S. van 21 juni) verleende de vergunning de lijn te verlengen van de Grote Markt tot op de Vee-markt te Tongeren.

De opening van het ganze baanvak had plaats op 15 mei 1897.

Baanvak Vroenhoven-grens.

In een brief van 10 april 1899 vroeg het gemeentebestuur van Maastricht de aanleg van een lijn van Maastricht naar de Belgische grens aansluiting gevend met de lijn naar Tongeren.

Op 24 augustus 1905 werd de inoverwegingneming evenals de deelneming van de Staat in de vorming van het kapitaal gevraagd van het baanvak Vroenhoven-grens als aftakking van de lijn Tongeren-Lanaken. Nog hetzelfde jaar, op 15 december, werd de inoverwegingneming bekomen en op 2 mei 1906 werd de vergunning aangevraagd.

Voor het baanvak op Nederlands grondgebied werd de vergunning, voor een periode van 30 jaar, op 18 april 1907 door het Ministerie van Waterstaat verleend aan de stad Maastricht en de toestemming van het Ministerie van Oorlog werd bekomen op 29 mei 1907. Er was evenwel een voorwaarde : de snelheid van de treinen mocht niet hoger liggen dan 20 km/u !

Op 6 september 1906 werd het bevoegde ministerie ervan in kennis gesteld dat de provincie en de gemeenten hun aandeel in het kapitaal hadden onderschreven en werd gevraagd het kapitaal van deze aftakking te mogen voegen bij dat van de lijn Tongeren-Lanaken.

Het kapitaal van het baanvak Vroenhoven-grens bedroeg 135.000 fr.

en gaf volgende verdeling: staat 38.000 fr., provincie 45.000 fr en gemeenten 52.000 fr. De vergunning werd ten slotte verleend bij een Koninklijk Besluit van 22 juni 1907 verschenen in het Belgisch Staatsblad van 5 juli en op 1 mei 1909 werd gans het traject Vroenhoven-grens-Maastricht in dienst gesteld.

Lijn Tongeren - Fexhe-le-Haut-Clocher (19 km).

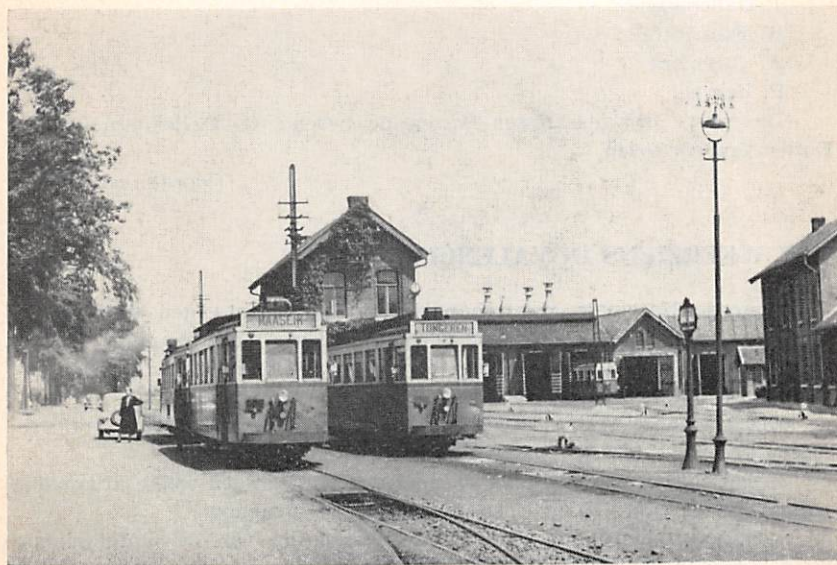
Reeds op 29 november 1886 was de inoverwegingneming geweigerd voor een lijn Tongeren - Bierset - Jemeppe en werd er door het ministerie voorgesteld twee baanvakken van deze lijn te bouwen t.w. Bierset-Elch (4) en Hollogne-aux-Pierre - Jemeppe. Deze baanvakken bleken echter niet leefbaar te zijn zodat van de verwezenlijking werd afgezien.

Op 2 juli 1891 werd dan de inoverwegingneming aangevraagd van een lijn Tongeren-Bierset maar de regering was wel geneigd een lijn toe te staan van Tongeren naar Fexhe-le-Haut-Clocher waarvoor de inoverwegingneming werd toegestaan op 5 december 1891.

Op 26 augustus 1893 werd de tussenkomst van de Staat gevraagd in het kapitaal, dat vastgesteld was op 1.240.000 fr. Het deel van de Staat bedroeg 310.000 fr., van de provincie Limburg 175.000 fr., van de provincie Luik 238.000 fr. en van de gemeenten 517.000 fr.

Het dossier van de vergunningsaanvraag werd aan de regering overgemaakt op 25 juli 1894 en een jaar nadien, op 20 juli 1895, werd de vergunning toegestaan (B.S. 31 juli 1895).

(4) Othée



Juni 1953. LANAKEN, TOURNEBRIDE.

(Foto J. Bazin)

De aanbesteding voor het aanleggen van de lijn had plaats op 2 oktober 1895 en op 11 december van hetzelfde jaar werd de exploitatie toevertrouwd aan de S.A. Railways économiques de Liège-Seraing et extensions.

De opening van de lijn had plaats op 15 mei 1897. Zij had tussen de stelplaats en de Bilzenpoort te Tongeren een gemeenschappelijk baangedeelte met de lijn Tongeren-Kortesse en tussen de stelplaats en de Luikerpoort met de lijn Tongeren-VottemLuik.

S.A. pour l'exploitation du Chemin de fer vicinal de Liège-Barchon et extensions

Deze maatschappij werd gesticht door notariële akte van 9 mei 1898 verleden voor notaris Ferdinand Detienne te Luik en verschenen in het Staatsblad van 19 mei 1898.

De maatschappij had tot doel de exploitatie van de buurtspoorweg van Luik naar Barchon en zijn eventuele uitbreidingen en aftakkingen evenals de vergunningen en exploitaties van spoorwegen en trams, die zij kon bekomen. De maatschappelijke zetel was gevestigd te Luik.

De maatschappij, opgericht voor de duur van 30 jaar, had een kapitaal van 100.000 fr. verdeeld in 200 aandelen van 500 fr.

De Raad van Beheer was samengesteld uit minstens drie en hoogstens vijf leden en één tot drie commissarissen controleerden het beheer.

De Algemene Vergadering had plaats op de derde maandag van april om 14 uur.

Van de eerste Raad van Beheer maakten deel uit :

J. Dallemagne ;

H. Francotte ;

A. Clermont ;

P. Berryer.

De eerste commissarissen waren de heren : G. Dallemagne en J. Dallemagne-Ophoven.

(wordt voortgezet)

★

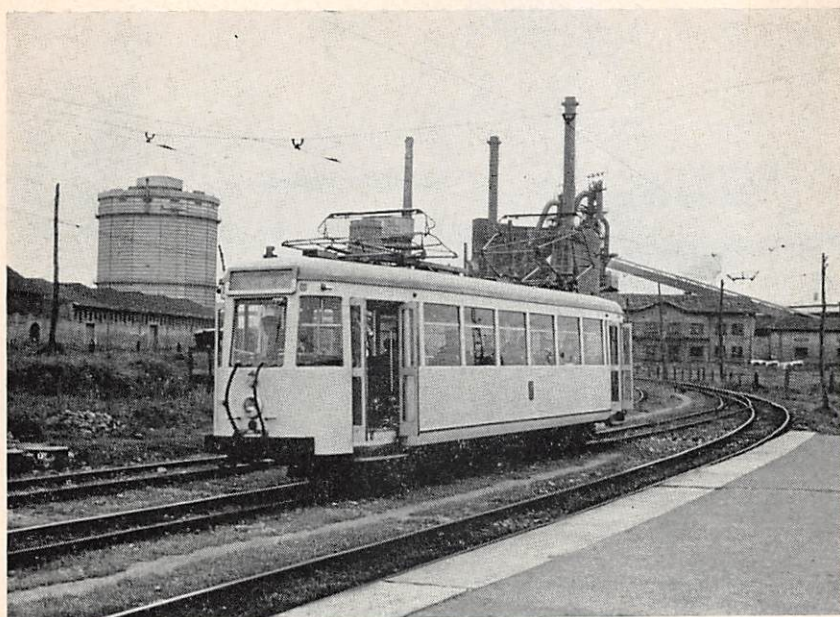
TOT WEERZIENS IN VALENCIA !

Door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen werd in de loop van 1971 onderhandelingen gevoerd met de maatschappij « Ferrocarril de Carreno » in Spanje voor de aankoop door deze laatste van een aantal motorwagens van het type S.

Deze Spaanse trammaatschappij had reeds eerder in 1962 tramrijtuigen van de N.M.V.B. gekocht.

In het totaal werden thans 18 eenheden verkocht en welke afkomstig waren van de N.M.V.B.-groepen Antwerpen en Brabant.

Wij geven hierna de data van overbrenging van de motorwagens uit de groepen naar de haven van Antwerpen.



30.4.1964. FERROCARRIL DE CARRENO. LIJN GIJON-AVILES. EX-TYPE S MOTORWAGEN N.M.V.B. IN HET STATION VAN GIJON. (Foto C. Mayer)

Uit de N.M.V.B.-groep Brabant naar Antwerpen, Kaai 19B :

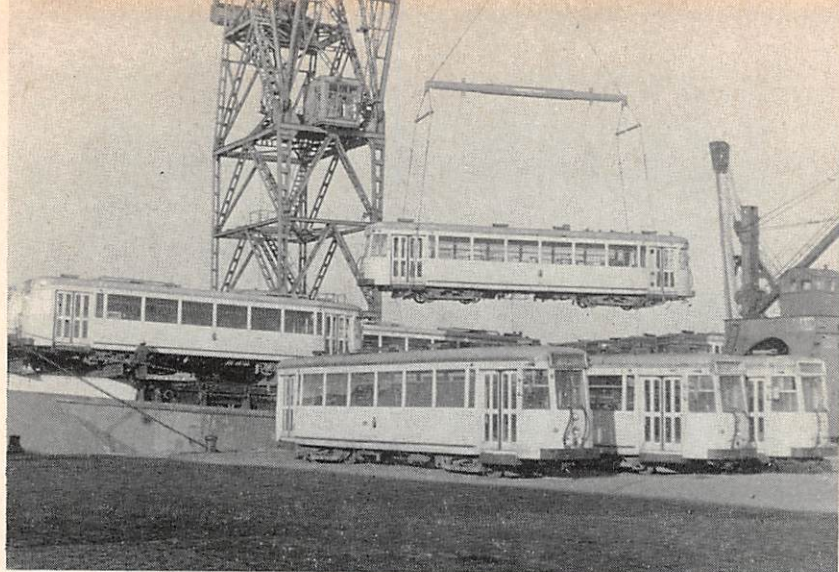
- 30 november 1971 : TS 9992
- 2 december 1971 : TS 9990
- 3 december 1971 : TS 10067
- 6 december 1971 : TS 41005
- 7 december 1971 : TS 10072
- 9 december 1971 : TS 9991
- 10 december 1971 : TS 9658 (*) (ex-10058)
- 13 december 1971 : TS 9653 (*) (ex-10074)
- 14 december 1971 : TS 9745

Uit de N.M.V.B.-groep Antwerpen (Merksem O.B.) naar Antwerpen, Kaai 19B :

- 14 december 1971 : TS 9993 (*)
- 15 december 1971 : TS 9665 (*)
- 17 december 1971 : TS 9655 (*)
- 17 december 1971 : TS 9786 (*)

Uit de N.V.M.B.-groep Antwerpen (Merksem O.B.) naar Antwerpen, Kaai 10.

- 22 december 1971 : TS 9742
- 22 december 1971 : TS 9648
- 23 december 1971 : TS 9666
- 23 december 1971 : TS 9650



28.12.1971. ANTWERPEN, KAAI 198 : OPLADEN VAN DE MOTORWAGENS.

(Foto E. Keutgens)

De met een (*) aangeduide motorwagens (6 stuks), werden zonder elektrische uitrusting verzonden en zullen door de Spaanse exploitatie-maatschappij als aanhangwagens gebruikt worden.

De 18 wagens werden aan boord gebracht van de 677 BRT metende Nederlandse kustvaarder «Pieter Winsemius». De inscheeping gebeurde op maandag 27 december voor de vier motorwagens welke neergezet waren op kaai 10. Zij werden in het scheepsruim geplaatst. De overige 14 motorwagens werden ingescheept op dinsdag 28 december en geplaatst boven op het dek van het schip.

Voor de verhandeling werd beroep gedaan op de firma «Scheldt Stevedoring Terminals».

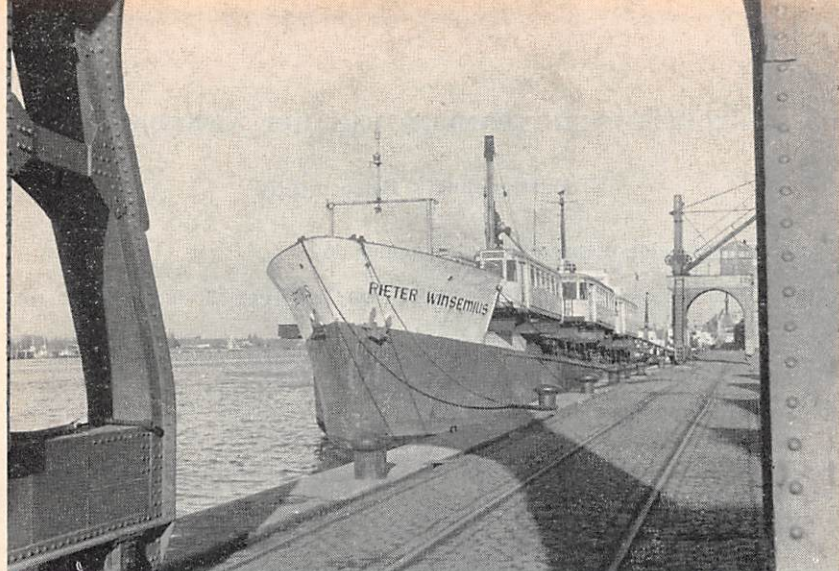
Het schip werd gecharterd door het agentschap «Scaldia Shipping and Chartering Agency» uit Antwerpen en verzorgde de administratieve kant van de zaak.

De afvaart geschiedde nog de 28e december 1971 en het schip kwam in de haven van Valencia toe op donderdag 6 januari 1972.

Het materieel zal na volledig nazicht waarschijnlijk ingezet worden op de lijn Valencia - Rafelbuñol, die geëxploiteerd wordt door de Spaanse smalspoorwegen (FEVE : Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha).

Uit het tijdschrift «Valencia - Fruits» van 30 januari 1972 verneemen wij dat deze maatschappij vijf lijnen heeft die vanuit Valencia vertrekken.

Het tijdschrift geeft een aantal statistieken over deze lijnen. Wij publiceren hiervan enkele cijfers om U een gedacht te geven over de belangrijkheid van die lijnen.



28.12.1971. ANTWERPEN, KAAI 19B : DE KUSTVAARDER «PIETER WINSEMIUS» MET 18 MOTORWAGENS AAN BOORD. (Foto E. Keutgens)

- Lijn Valencia - Villanueva de Castellón : dagelijks : 133 treinen, 2.757 doorlopen kilometers en 16.507 vervoerde reizigers.
- Lijn Valencia - Liria : dagelijks 178 treinen, 2180 doorlopen kilometers en 21.199 vervoerde reizigers.
- Lijn Valencia - Bétera : dagelijks 104 treinen, 1.432 doorlopen kilometers en 18.354 reizigers.
- Lijn Valencia - Rafelbuñol : dagelijks 137 treinen, 1470 doorlopen kilometers en 17.613 reizigers.
- Lijn Valencia - Grao : dagelijks 136 treinen, 816 doorlopen kilometers en 9.181 reizigers.

Aantal reizigers dagelijks : 82.856.

Aantal reizigers jaarlijks : 30.242.583.

De vervoerprijs bedraagt 2 Pesetas voor een rit tot 3 km. Het duurste biljet is 32 Pesetas voor een rit van 53 km. tussen Valencia en Villanueva de Castellón.

De duurste maanden zijn maart, wegens de feesten van het St Jozefvuur, en juli wegens het doorbrennen van de vakantie aan het strand.

Tijdens de maand juli 1971 werden er 3 miljoen (!) reizigers vervoerd.

Zij die hun vakantie gaan doorbrennen in Valencia kunnen aldaar, bij het zien rijden van onze tramrijtuigen, nog eens even terugdenken aan de glorie tijd van deze rijtuigen in het Antwerpse of op de tramlijnen van het Brusselse.

E. KEUTGENS

« TOERISTISCHE TRAMLIJN VAN HET AISNEDAL »

Dienstregeling - Seizoen 1972

De hierna vermelde dienstregeling is geldig op :

ZONDAGEN & WETTELIJKE FEESTDAGEN van 30 april 1972 tot 24 september 1972

ZATERDAGEN : van 1 juli tot 31 augustus 1972

Eveneens geldig op 2 mei en 14 augustus.

Nr	201	203	205	207	209	211	213	215	217	219	221	223
DAG	A	A/B	R								B	
Erezée-Brug	10.30	11.30	12.10	13.30	14.10	14.50	15.30	16.10	16.50	17.30	18.10	18.35
Blier	A. 10.33	11.33	12.15	13.34	14.14	14.54	15.34	16.14	16.54	17.34	18.13	18.38
	V. 10.33	11.33	12.16	13.35	14.15	14.55	15.35	16.15	16.55	17.35	18.13	18.38
Amonines	A. 10.39	11.39	12.25	13.43	14.23	15.03	15.43	16.23	17.03	17.43	18.20	18.44
	V. 10.40	11.39	12.26	13.45	14.25	15.05	15.45	16.25	17.05	17.45	18.20	—
Forge Aplé	10.50	11.48	12.40	13.57	14.37	15.17	15.57	16.37	17.17	17.57	18.30	—

Nr	202	204	206	208	210	212	214	216	218	220	222	224
DAG	A	A/B	R								B	
Forge Aplé	11.00	11.52	13.00	14.10	14.50	15.30	16.10	16.50	17.30	18.05	18.35	—
Amonines	A. 11.10	12.01	13.14	14.22	15.02	15.42	16.22	17.02	17.42	18.17	18.45	—
	V. 11.11	12.01	13.15	14.24	15.04	15.44	16.24	17.04	17.44	18.20	18.45	18.46
Blier	A. 11.17	12.07	13.23	14.31	15.11	15.51	16.31	17.11	17.51	18.26	18.51	18.52
	V. 11.17	12.07	13.23	14.32	15.12	15.52	16.32	17.12	17.52	18.26	18.51	—
Erezée Brug	11.20	12.10	13.28	14.36	15.16	15.56	16.36	17.16	17.56	18.30	18.54	—

Opmerkingen :

A Alleen op zondagen en wettelijke feestdagen.

B Alleen bij grote toeloop.

R Tram-restaurant : alleen op aanvraag, minstens 15 dagen op voorhand aan te vragen en voor groepen van minimum 20 personen. Kan ook aanvraagd worden voor de zondagen en wettelijke feestdagen, alsook voor de zaterdagen tijdens de maanden juli en augustus. Op- en afstappen niet toegelaten te Blier en Amonines. Biljet volle prijs heen en terug vereist.

Belangrijk bericht :

De dienstregeling mag gewijzigd worden zonder voorafgaande verwittiging.

Voor meer inlichtingen, gelieve U te wenden tot : Toeristische Tramlijn van het Aisnedal - Sekretariaat, 1030 Brussel, Spaanse Klaverstraat 15.

TIJDSCHRIFT « OP DE RAILS »

Vele van onze Belgische leden en lezers zijn misschien niet bekend met het tijdschrift « OP DE RAILS ».

Dit maandblad wordt uitgegeven door de Nederlandsche Vereeniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (N.V.B.S.), en bespreekt voornamelijk het spoor- en tramwegnieuws uit Nederland.

Regelmatig verschijnen er bijdragen over de buitenlandse spoorweg- en trambedrijven.

Wij bevelen dit tijdschrift warm aan. Steeds fijn verzorgd en goed voorzien van fotomateriaal.

Zij die een abonnement wensen te onderschrijven, kunnen een proefnummer aanvragen bij AMUTRA, Nederlands Sekretariaat, Lange Van Ruusbroecstraat 44 - 2000 Antwerpen.

De abonnementsprijs bedraagt thans 260 fr. Dit bedrag kan gestort worden op P.R. 449.80 van AMUTRA, Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel.

★

VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM, v.z.w.d. « AMUTRA »

Gesticht op 7 maart 1961.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL : Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel. P.C.R. 449.80 ten name van « AMUTRA » te 1020 Brussel.

Bijdragen :

Gewoon lid : 200 Fr. Beschermend lid : 300 Fr (minimum). Steunend lid : 500 Fr. Aangesloten lid : 50 Fr. (wonend onder hetzelfde dak van een gewoon, steunend of beschermend lid).

Bijkomende bijdrage voor het ontvangen van « Présence du Tramway » (in franse taal) : 100 Fr.

REDAKTIE : « TRAMLEVEN » en nederlandse briefwisseling : Lange van Ruusbroecstraat 44, 2000 Antwerpen.

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

« TRAMPOST » gestencileerd mededelingsorgaan - verschijnt maandelijks.

PRAKTISCHE INLICHTINGEN :

— Het Buurtspoorwegmuseum is toegankelijk voor het publiek van Pasen tot 31 oktober, alle zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen, van 14 tot 18 uur. In diezelfde periode kunnen groepsbezoeken aangevraagd worden voor de donderdag en vrijdag-namiddagen, echter op voorwaarde dat de groep uit minstens 15 personen bestaat, en het groepsbezoek enkele dagen op voorhand werd aangevraagd bij de N.M.V.B., Barastraat 105-107, 1070 Brussel. — Tel. 21.00.07. Het Museum is gesloten van Allerheiligen tot Pasen.

— De toegangsprijs bedraagt 15 Fr. per persoon ; talrijke verminderingen zijn voorzien voor kinderen, groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz....
— Gelegen op 11 km. van het centrum van Brussel is het Museum bereikbaar langs de weg, of met de autobus « N » waarvan het vertrekpunt gelegen is te Brussel, Ninoofse Poort. (Aansluitingen met MIVB-lijnen 20, 62, 63, 76, 101 en 102).

— *Stelt U belang in tramwegen en Buurtspoorwegen ?*

— *Wenst U onze vereniging te steunen ?*

Laat U dan als lid inschrijven bij de Vereniging voor het Trammuseum : de jaarlijkse bijdrage is vastgesteld op 200 Fr (minimum 300 Fr. als beschermid).

Dit bedrag kan gestort worden op P.C.R. nr. 449.80 van AMUTRA te 1020 Brussel.

Buiten de gratis toegang tot het Museum hebben de leden nog andere voordelen : maandelijkse bijeenkomsten, periodieken, filmvoorstellingen, groepsreizen, enz...

De zetel van de vereniging is gelegen te :

AMUTRA, Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel.