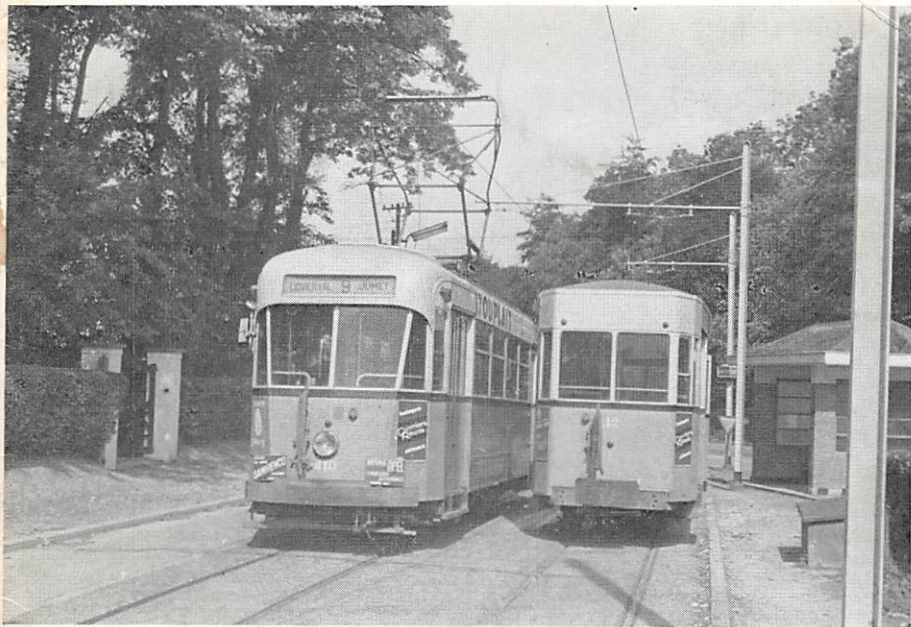


le 26/12/72



25

tramleven

Informatieblad

van de vereniging voor het trammuseum

7e jaargang / 2 □ 1972 □ prijs 25 fr.

Inhoud:

- *De pré-metrowerken te Antwerpen in 1971.*
- *De Buurtspoorwegen in de streek van Brugge vóór de Eerste Wereldoorlog.*
- *Tongeren als buurtspoorwegcentrum.*

Foto van de omslag : *S.T.I.C. Charleroi : wat men niet meer zal zien te Loverval. Motorwagen 410 en ahw. 12. De aanhangwagen werd overgeheveld naar de T.T.A.* (Foto J.M. Pholien)

De Pre-metrowerken te Antwerpen in 1971

door E. KEUTGENS

In aansluiting met onze bijdrage «Een jaar pré-metrowerken te Antwerpen» verschenen in Tramleven nr 20 van 1971 brengen wij U thans een overzicht van de vordering der werken tijdens het jaar 1971.

I. De Kunstwerken

a) Het kruisstation Teniers-Opera-deel wegtunnel.

Op een totale lengte van 691 m te bouwen slibwanden voorzien in het gezamenlijk werk kruisstation-wegtunnel, waren er op 22 januari 1971, reeds 526 m slibwanden afgewerkt, hetzij 76 %.

Begin augustus 1971 was de afwerking van deze slibwanden volledig.

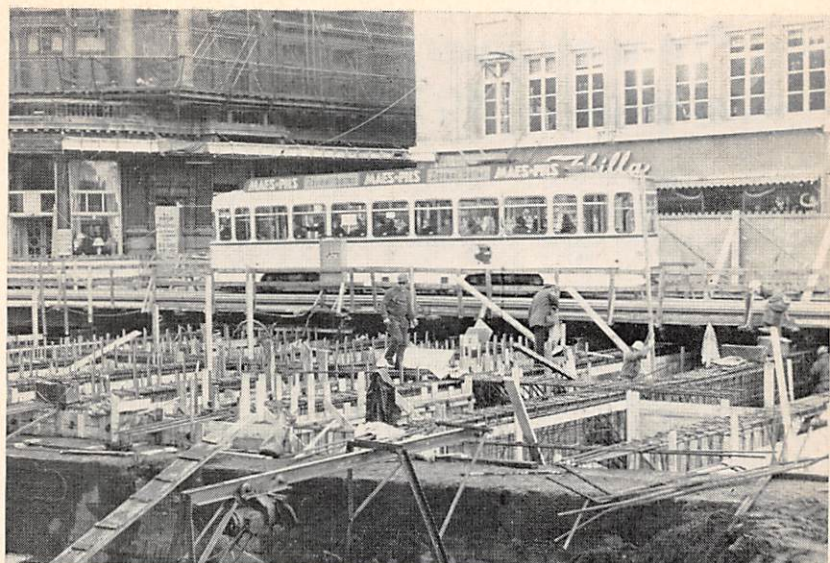
De dakplaat op het straatniveau en de vloerplaat van het 1ste ondergronds niveau van het kruisstation waren voor 95 % gebouwd. Van de wegtunnel werd het betonnen van de kolommen en de balken van de dakplaat aangevangen.

De nieuwe betonnen rui, die op de Teniersplaats omheen het kruisstation Teniers-Opera werd gebouwd, werd in gebruik genomen op vrijdag 9 juli 1971.



ANTWERPEN. — WERF DE KEYSERLEI - TOESTAND OP 15.10.1971. RECHTS EEN GEDEELTE VAN DE AFGEWERKTE DAKPLAAT STATION TENIERS/OPERA.

Foto v.d. schrijver



ANTWERPEN. TENIERSPLAATS. KONSTRUKTIE DAKPLAAT. TOESTAND : 26.3.1971.

Foto v.d. schrijver

In de loop van de maand december 1971 werden de beide voetpaden van de Teniersplaats in hun oorspronkelijke toestand hersteld op een breedte van 3,5 m op de Teniersplaats-Zuid en van 3 m op de Teniersplaats-Noord.

b) Ruwbouw « Station Meir en Verlegde Rui ».

De aanbesteding van de ruwbouw « Station Meir en Verlegde Rui » vond plaats op 5 april 1971. Er waren acht inschrijvingen :

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| 1. C.E.I., Brussel | |
| basis | 129.389.938 fr. |
| variante A | 126.145.726 fr. |
| variante B | 126.487.726 fr. |
| 3de variante | 128.323.525 fr. |
| variante CEI/A | 125.079.313 fr. |
| variante CEI/B | 125.421.303 fr. |
| 2. Les Entreprises Van Rymenant, Brussel | 152.948.426 fr. |
| 3. Antwerpse Bouwwerken Verbeeck N.V., Borgerhout | 162.564.912 fr. |
| 4. N.V. Sotrah, Brussel | 162.839.693 fr. |
| 5. Aannemingsmaatschappij C.F.E., Brussel | 165.707.772 fr. |
| 6. Algemene Bouwwerken F. Gillion en Zonen, Brussel | 168.820.408 fr. |
| 7. Tijdelijke Vereniging Groep Ilegems,
Ballast-Needamgroep, Eurobeton | 174.976.109 fr. |
| 8. Belgische Betonmaatschappij, Brussel | 181.802.532 fr. |

Al de biedingen werden ingediend met inbegrip van 14 % B.T.W.

De aanneming werd toegewezen aan de N.V. Constructions et Entreprises Industrielles, C.E.I. te Brussel tegen de prijs van 125.421.303 fr.

De aanbesteding omvat de ruwbouw van het station Meir, die een totale lengte zal hebben van 151 m ; de aanpassing en omlegging van het bestaande rioolnet (de Rui onder de Meir). Verder nog de bouw van de loketzalen ,gangen en trappen van toegang en aansluiting, de dienst-lokalen, de perrons, de ontluchtungskokers, de luchtgangen, enz....

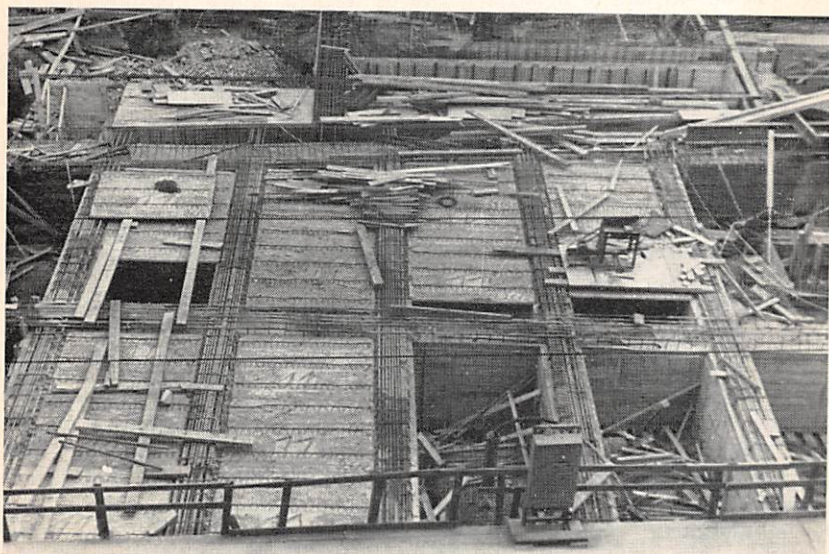
Het werk stelt eveneens bijzondere eisen vanwege de aanwezigheid van R.T.T.-kokers en toezichtkamers.

Het eigenlijke station Meir (niveau - 2) zal 95 m lang en 22 m breed zijn.

Het plateau voor de voetgangers (niveau - 1) dat langs tien trappen — gewone- en roltrappen — verbinding zal verlenen met de gelijkvloerse Meir, zal een totale lengte hebben van 120 m. Het zal het voordeel bieden dat de voetgangers op de gewenste plaats van de Meir de ondergrond zullen kunnen verlaten of bereiken.

Om het station op de huidige Meir te situeren dienen wij aan te stippen, dat het zich zal uitstrekken van het St Jan Berchmanscollege aan de ene zijde en van enkele handelshuizen vóór de Gramayestraat ; aan de andere zijde tot aan de Twaalfmaandenstraat. Het station zal voornamelijk langs de noordzijde, de pare kant van de Meir dus, gelegen zijn.

Voor de verwezenlijking van de ruwbouw van het station en verlegging van de Rui naar de onpare kant toe zijn twee jaar voorzien.



TENIERSPLAATS : KONSTRUKTIE DAKPLAAT STATION TENIERS/OPERA. TOESTAND : 2 april 1971.

Foto v.d. schrijver



WERF MEIR - TOESTAND 18.11.1971

Foto : De Nieuwe Gazet

Om de omvang te illustreren van de werken, enkele indrukwekkende getallen : voor de bouw van het pré-metrostation dient 28.865 m³ aarde uitgegraven, zal er 9.971 m³ beton moeten gestort worden en zullen er 1.945 m³ baksteen moeten gebezigd worden. Er zal 1.135.000 kg staal nodig zijn.

Voor de te verleggen Rui zal er 125.000 kg staal en 1.541 m³ beton gebruikt worden. Er dient 1.337 m³ aarde uitgegraven te worden.

De nieuwe rui langs de huizenrij aan de onpare kant zal 187 m lang zijn en aansluiten op de oude Rui. De rechthoekige betonnen koker zal in het rechtlijnige gedeelte 3 meter breed zijn en 3,30 m hoog. In de bochten wordt de breedte opgevoerd tot 4 meter.

Voor de opruiming van de eeuwenoude rui, gelegen onder de tramsporen, dienen 1.945 m³ metselwerk te worden uitgebroken.

De voorbereidende werken namen op maandag 26 juli 1971 een aanvang. Deze werken omvatte de verplaatsing van de leidingen der concessiehoudende maatschappijen (gas, elektriciteit, R.T.T. en Antwerpse Water Werken).

Op maandag 6 september 1971 startte dan de onderneming C.E.I. met de eigenlijke werken van de omlegging van de oude Rui en de bouw van het station Meir.

Op het einde van 1971 was de betonnen koker van de verlegde Rui bijna volledig verwezenlijkt.

58 m sliwbwand op een totale lengte van 356 m waren op 31 december 1971 gekonstrueerd.

c) **Ruwbouw « Koker Teniers-Meir ».**

Voor de ruwbouw « koker Teniers-Meir » ging op 23 augustus 1971 een nieuwe openbare aanbesteding door. De koker zal gebouwd worden in open bedding en met verwijdering van de trams op het vermelde baanvak.

Ter herinnering : op 16 november 1970 werd overgegaan tot de openbare aanbesteding van deze koker met ondergrondse bouwwijze. Daar de laagste bieding bijna 112 miljoen hoger lag dan verwacht, werd vermelde aanbesteding, bij ministeriële beslissing, te niet gedaan.

Er waren vijf biedingen voor de nieuwe aanbesteding :

1. Tijdelijke Vereniging Algemene Bouwondernemingen Fernand Gillion en Zonen, Brussel - Belgische Betonmaatschappij, Antwerpen :

basis	223.819.579 fr.
variante	226.319.579 fr.
2. N.V. Constructions et Entreprises Industrielles, Brussel :

basis	225.719.880 fr.
variante	229.082.880 fr.
3. N.V. Sotrahy, Brussel :

basis	232.582.722 fr.
variante	235.774.722 fr.
4. Les Entreprises Van Rymenant, Brussel :

basis	238.270.768 fr.
variante	238.775.768 fr.
5. Algemene Aannemingen Van Houdt en Zonen, Vosselaar :

basis	245.302.455 fr.
variante	247.069.452 fr.

In al de prijzen is de B.T.W. inbegrepen.

De basisprijs gold « de oplossing van het bestuur » met afschaffing van de tramdiesten. De tweede prijs ging om een variante door de aannemers te kiezen.

Als werktijd voor de ganse onderneming voorziet men 20 maanden.

De raming van deze werken bedroeg 233 miljoen.

De uitvoering van dit kunstwerk werd toegewezen aan de Tijdelijke Vereniging Algemene Bouwondernemingen F. Gillion en Zonen N.V. - Belgische Betonmaatschappij N.V., tegen de prijs van 226.669.574 fr. (B.T.W. inbegrepen).

De koker, die gebouwd zal worden tussen de stations Teniers en Meir, zal 495 m. lang zijn. De minimumbreedte bedraagt 7,60 m ; in de bochten zal de tunnel iets breder worden aangelegd. De tunnel zal 12,40 m onder het grondoppervlak gelegen zijn, met de dikte van de bodemplaat inbegrepen.

De hoogte van de eigenlijke koker bedraagt 4,70 m. De wanden, in gewapend beton, hebben een dikte van 1,20 m., terwijl het dak 1,10 m dik zal zijn.

De wanden, die geen straaltje water zullen doorlaten, zitten bovendien 1,40 m dieper in de ondergrond, dus beneden de bodemplaat op niveau 12,40 m.

Dit grootse werk zal in drie fasen worden uitgevoerd : de zone, die onder de bestaande rui zal aangelegd worden ; de zone tussen de woonhuizen en de zone van de tunnel, die onder de woonhuizen is gelegen, aan de onpare kant van de Meir, tussen de woningen nrs 93 en 103.

De werken voor de bouw van de koker werden gestart op maandag 3 januari 1972.

d) Koker hoek Brialmontlei-Belgiëlei.

Op het tracé van de ontworpen pré-metrokoker Pelikaanstraat-Simonsstraat-Mercatorstraat is ter hoogte van de Brialmontlei een aftakking naar de Belgiëlei voorzien.

Deze loopt in een bocht deels onder het straatniveau en deels onder een privé onbebouwd terrein, gelegen op de hoek van de Brialmontlei-Mercatorstraat en Belgiëlei.

Rekening houdend met de geplande oprichting aldaar van een appartementsgebouw, werd overgegaan tot het bouwen ter plaatse van de dakplaat met twee slibwanden van de toekomstige pré-metrolijn.

De uitvoering van deze werken werd toegewezen aan de bouwfirma M. Peeters en C^o voor de dakplaat en aan de tijdelijke vereniging « Fondedile Belgium - Antwerpse Bouwwerken Verbeeck N.V. - Fondedile Napoli » voor de slibwanden tegen de totale prijs van 9.056.479 fr. (B.T.W. inbegrepen).

De voorbereidende werken voor het uitvoeren van de slibwanden werden op 15 december 1971 aangevangen.

II. De invloed van de pré-metrowerken op het tram- en autoverkeer.

a) Op het tramverkeer :

Ter herinnering melden wij U dat het aangelegde hulpspoor — westkant Frankrijklei — op dinsdag 10 november 1970 buiten dienst werd gesteld en de tramrijtuigen van de lijnen 12 en 24 in de richting Zuid terug hun normaal spoor gebruikten.

Het hulpspoor werd echter maar gedeeltelijk opgebroken ter hoogte van de Teniersplaats.

Deze toestand bleef bestaan tot donderdag 10 juni 1971. Van vrijdag 11 juni 1971 af werd wederom het hulpspoor in gebruik genomen.

Vervolgens bleef voor gans het jaar 1971 de volgende sporentoestand in gebruik :

1. het hulpspoor westkant Frankrijklei — lijnen 12 en 24 — richting Zuid.
2. het hulpspoor oostkant Frankrijklei ; ongeveer in de as van de Frankrijklei — lijnen 12 en 24 — richting Deurne/Merksem.
3. het dubbele hulpspoor De Keyserlei-Teniersplaats. Lijnen 2 en 3 — beide richtingen.



LANGE NIEUWSTRAAT. — RECHTS AANLEG VAN HET NIEUWE SPOOR. TOESTAND OP 2.10.1971. PCC 2102 RIJDT NOG OP HET OUDE SPOOR. Foto v.d. schrijver

Om de pré-metrowerken op de De Keyserlei, Leysstraat, Meir, Schoenmarkt en de Groenplaats niet te hinderen werd besloten de tramlijnen 2 (Hoboken-Groenplaats) en 3 (Merksem-Lambermontplaats) om te leiden langs de reisweg van de lijnen 10 en 11, tussen het Koningin Astridplein en de Melkmarkt.

Tevens besloot men de tramlijnen 7 (Mortsel-Tolhuis) en 8 (Eksterlaar-Groenplaats) in te korten en hun eindpunt te geven aan de Komedielaats.

Tijdens de maand september 1971 werd dan ten behoeve van de tramlijnen 7 en 8 in de Lange Gasthuisstraat, tussen de Oudaan en de Arenbergstraat, een nieuw spoor bijgelegd langsheen de boordstenen van de pare kant van de straat. Het nieuwe spoor werd verbonden met het bestaande, dat in het midden van de rijweg gelegen is.

De halte gelegen tegenover de Standaardboekhandel in de Huidevettersstraat werd verplaatst naar de Oudaan, zodat de tramreizigers rechtstreeks vanop het voetpad de trams kunnen betreden.

Deze nieuwe halte werd op 29 oktober 1971 in gebruik genomen. De lijnen 7 en 8 werden ingekort tot de Komedielaats, van woensdag 1 december 1971 af.

Door de beslissing de tramlijnen 2 en 3 om te leiden langs de St Jacobsmarkt, Kipdorp, Wolstraat, Korte Koepoortstraat, Melkmarkt, Korten Lange Nieuwstraat zouden deze reeds druk bereden straten nog zwaarder belast worden, zodat men verplicht was, uit verkeersnoodwendigheden, belangrijke aanpassingen te doen.

Zo werd besloten de tramrijtuigen in de tegenovergestelde richting de hogervermelde reisweg te laten berijden, dus inrit lus langs de Lange Nieuwstraat en uitrit langs de St Jacobsmarkt.

Tevens zou het tramspoor in de nieuwe richting in de Lange Nieuwstraat, op het Kipdorp en op de St Jacobsmarkt tegen het rechter voetpad in eigen bedding aangelegd worden.

De aanbesteding van deze belangrijke werken had plaats op woensdag 30 juni 1971 en er waren twee biedingen : de firma Alweco uit Antwerpen met een bedrag van 24.839.680 fr., B.T.W. inbegrepen en de firma Vebor, eveneens uit Antwerpen met als prijs 25.179.464 fr. (B.T.W. inbegrepen).

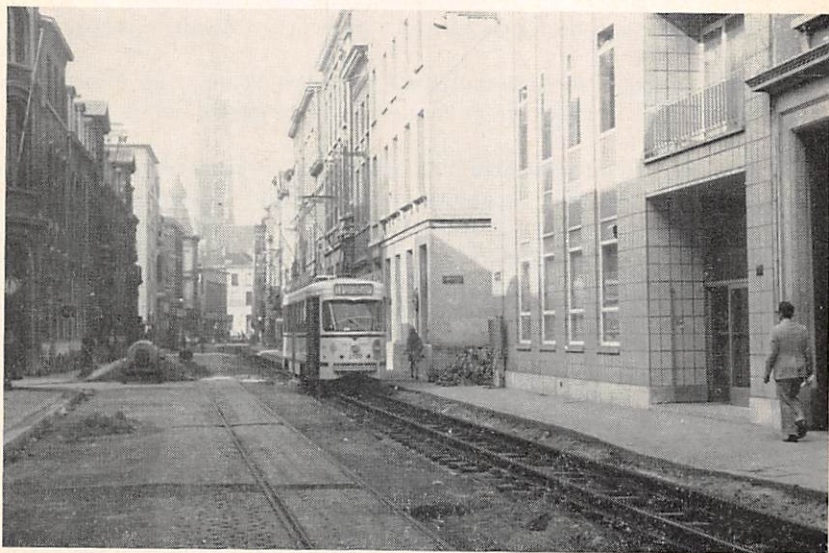
De werken werden toegewezen aan de firma Anweco uit Antwerpen.

De aannemer beschikte officieel over 130 werkdagen om deze aanpassingen door te voeren.

De werken omvatte, benevens het plaatsen, vernieuwen, verplaatsen en uitbreken van de oude sporen, de bestratingswerken, uit te voeren met kasseien tussen de sporen en ernaast in asfalt.

De hogervermelde trajectwijziging zou eveneens de gedeeltelijke of gehele onteigening van vier woningen tot gevolg hebben.

De woning nr 151 in de Lange Nieuwstraat werd gedeeltelijk onteigend (0,62 m²) en kreeg een schuinere voorgevel. De woningen nrs 153 en 155 in dezelfde straat werden volledig onteigend en dienden afgebroken te worden. De woning nr 96 van de St Jacobsmarkt (hoekhuis - juwelier)



LANGE NIEUWSTRAAT. — TOESTAND OP 9.10.1971. HET NIEUWE SPOOR IN GEBRUIK.
PCC 2120 VAN DE LIJN II.

Foto v.d. schrijver



KIPDORP. — AANLEG VAN HET NIEUWE SPOOR. TOESTAND : 20.II.1971.

Foto v.d. schrijver

met werkplaats in de Lange Nieuwstraat werd ook onteigend om eveneens afgebroken te worden.

De aanpassingswerken namen een aanvang op woensdag 1 september 1971 in de Lange Nieuwstraat, tussen de St Kathelijnevest en de St. Jacobstraat.

Op vermeld baanvak werd het nieuw spoor in gebruik genomen van vrijdag 8 oktober 1971 af. Tijdens de nacht van 9 op 10 november 1971 werd het nieuwe spoor tussen de St Jacobstraat en de Apostelstraat in gebruik genomen, zodat vanaf de St Kathelijnevest tot aan de Apostelstraat over het nieuwe verlegde spoor kon gereden worden.

Tussen de Apostelstraat en de St Jacobsmarkt bleef in 1971 de toestand ongewijzigd, gezien eerste de drie hogervermelde woningen dienden afgebroken te zijn, alvorens men tot de aanpassing van de sporen en de verbreding van de rijweg kon overgaan.

In de tweede helft van november 1971 werd een aanvang gemaakt met de sporenaanpassing op het Kipdorp, tussen de St Kathelijnevest en de St Jacobstraat. Tijdens de nacht van 16-17 december 1971 werden de nieuwe sporen op het Kipdorp, tussen de St Kathelijnevest en de St Jacobstraat aangesloten en op 17 december bij aanvang dienst in gebruik genomen. Nadien ging met over tot de aanpassing van de sporen op de St. Jacobsmarkt.

b) Op het autoverkeer :

Het autoverkeer bleef het ganse jaar 1971 in de twee richtingen gehandhaafd op de Frankrijklei.

Van vrijdag 9 juli 1971 af werd het autoverkeer tussen de Leysstraat en de Kipdorpvest, na ruim vijftien maanden onderbreking, terug hersteld.

In de Huidevettersstraat werd van 6 september 1971 af éénrichtingsverkeer ingesteld en alle verkeer richting Meir omgeleid langs de Jodenstraat.

De werken in de laatste trimester van 1971 in de Lange Nieuwstraat en het Kipdorp brachten voor het plaatselijk autoverkeer eveneens grote moeilijkheden mee.

III. Allerlei

— Uit « De Nieuwe Gazet » — woensdag 10 februari 1971.

Gags op de pré-metrowerven op filmbeeld : De gagfilm (in wording) van de jonge Sterckxen uit Antwerpen geniet zelfs al voor hij op de markt wordt gebracht een ongevraagde en ongewilde publiciteit. De opnamen op de pré-metrowerven hebben namelijk gezorgd voor een sympathieke belangstelling. Na de gekke tribulaties met het invalidenwagentje, veroorzaakt door de moeilijke en beslijkte doorgangen, op en naast de houten trottoirs of noodbruggen, kwam in het teneergedrukte stadscentrum een geestige noot aan bod. In strijd met de moeilijkheden voor de voetgangers en karretjes, werd er aangetoond hoe gemakkelijk er kan... gevist worden in de (vuile) wateren van de Rui. Figuranten liepen daarbij met gasmaskers rond om de walgelijke ruigeuren niet te moeten opsnuiven. Een ingenieur van de pré-metrodienst verzette zich na een poosje tegen verdere opnamen.

De scène was evenwel reeds gedraaid, samen met het optreden van de protesterende ingenieur. Wordt dat een niet voorzien toneeltje in deze gagfilm ? (W.H.E.)

— Uit de « Gazet van Antwerpen » — vrijdag 5 maart 1971.

Donderdagochtend omstreeks 2 u. heeft een voerder de duik van zijn leven gemaakt. Het ongeval gebeurde aan het einde van de Leysstraat, waar de pré-metrowerken beginnen. De voerder sloeg geen acht op de verkeerstekens die de Leysstraat voor doorgaand verkeer afsluiten en reed ongestoord door alle versperringen heen, belandde op de speciale bedding voor de tram en verdween aan het kruispunt met de Frankrijklei in de diepte. De auto kantelde over kop en bleef drie meter lager hangen op een gebinte van betonijzers, dat verhinderde dat de auto in de twaalf meter diepe put van de oude rioleringen duikelde. De Antwerpse politie had anderhalf uur nodig eer ze de auto met de speciale takelwagen uit de put kon halen. De auto was erg beschadigd. Ook enkele afsluitingen, een hoogspanningskabel en een verkeerslicht sneuvelden bij het ongeval. De voerder en zijn begeleider kwamen er zonder een schrammetje af.

— Uit de «Gazet van Antwerpen» — maandag 15 november 1971.

Zaterdagavond rond 23 uur is een Franse auto beland in de uitgravingen voor de pré-metro aan de hoek van de Huidvettersstraat en de Meir. Het tramverkeer werd op dit late uur volledig ontreedd en de auto zwaar beschadigd. De brandweer diende met groot materiaal ter plaatse te komen. Wellicht is er toch wel iets te verbeteren aan de signalizatie aan de hoek van de Jodenstraat.

★

Woensdag 1 december 1971 : op vermelde dag werd het wegdek voor de uitrijpoort van de brandweerkazerne op het Kipdorp uitgebroken om er het nieuwe spoor te kunnen plaatsen. De spuitgasten moesten steeds paraat blijven en zij verhuisden met al hun rollend materieel voor een dag naar het Hendrik Conscienceplein, zodat dit pleintje één dag brandweerkazerne werd.

Het Expopaviljoen van de pré-metro in het Stadspark.

Het Expopaviljoen Pré-metro werd officieel geopend op 15 maart 1971 door de heer A. Bertrand, Minister van Verkeerswezen. Alhoewel slechts toegankelijk op de werkdagen van 12 u. tot 17 u. en op zaterdag van 12 u. tot 16 u. 30, werden er tot op 31 december 1971, reeds 31.132 bezoekers genoteerd.

Bovendien werden er 35 geleide bezoeken georganiseerd. Hierin waren ook enkele buitenlandse groepen vertegenwoordigd. In totaal namen 1.002 personen hieraan deel.

★

Bronnen : Jaarverslag M.I.V.A. ; De Nieuwe Gazet ; Gazet van Antwerpen ; notities van de schrijver.

★

AANKONDIGINGEN :

PARTIKULIER VERKOOPT TEGEN GUNSTIGE VOORWAARDEN :

Trix :

1 volledig stel Diesel VT 08 (Deutsche Bundesbahn) met 3 tussen-elementen. («Diamand»)

Röwa :

1 volledig stel wagons voor konvooi T.E.E. (D.B.) rood-geel.

1 volledig stel wagons D.B. Intercity (diverse kleuren).

1 volledig stel wagons D.B. Silberfische (roestvrij-metaal).

1 volledig stel wagons D.B. 1 en 2 klas + spijswagen.

Totaal : 32 wagons.

Voorwaarden :

Het stel Trix wordt in zijn geheel verkocht.

De 32 wagons D.B. kunnen per stuk gekocht worden.

Te bevragen op tel. 26.77.37 na 19 uur.

Het materieel is volledig nieuw en heeft nooit gediend.

De buurtspoorweglijnen in de streek van Brugge vóór de eerste wereldoorlog

(vervolg 3)

door

D. DE VOLDER

Nota van de redaktie :

De hiernavermelde gegevens dienen toegevoegd te worden bij het artikel van onze medewerker de heer D. De Volder over de « Buurtspoorweglijnen in de streek van Brugge vóór de Eerste Wereldoorlog ».

I. In « Tramleven nr. 23 » van 1971 op blz. 3 :

« De paardetramlijn Knokke (Dorp)-Knokke (Bad) werd geopend op 2 april 1904. »

II. In « Tramleven nr 24 » van 1972 op blz. 6 — tussen 2de en 3de paragraaf :

« De lijn Brugge-Oostkamp-Ruddervoorde-Zwevezele » werd op 22 januari 1896 geopend en had een lengte van 19.740 m. Op 22 september 1902 hadden er besprekingen plaats voor de verlenging van de lijn Brugge-Oostkamp-Ruddervoorde-Zwevezele tot Pittem ».

LIJN 113 BRUGGE-ASSEBROEK-KNESSELARE-URSEL.

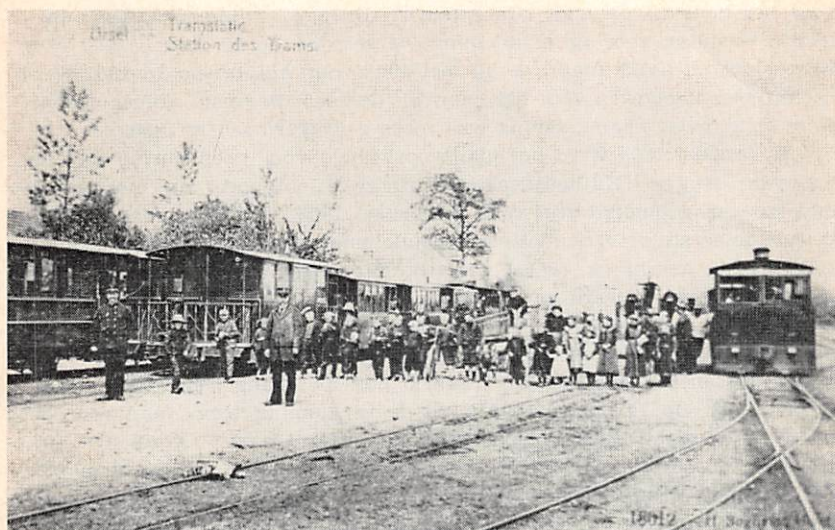
Reeds in januari 1887 had er een vergadering plaats in het stadhuis te Brugge voor de inoverwegingneming van een buurtspoorweglijn Brugge-St Kruis-Assebroek-Oedelen-Beernem (Bloemendaal). Deze lijn zou een lengte hebben van 15,6 km. De inoverwegingneming werd op 22 november 1887 aangevraagd. De gemeenten Assebroek en Oedelem wilden een rechtstreekse tramlijn uit Brugge en geen tramlijn via St Kruis. De gemeenten St Kruis en Beernem weigerden het projekt aan te nemen.

De inoverwegingneming van de tramlijn Brugge-St Kruis-Assebroek-Oedelem-Beernem (Bloemendaal) werd op 11 april 1888 geweigerd.

Op voorstel van het Ministerie van Oorlog werd 6 juni 1898 de inoverwegingneming toegestaan, als 11e lijn in België en als 5e lijn in West-Vlaanderen, voor de tramlijn Brugge-Assebroek-Knesselaere. Op 8 en 15 juli 1897 hadden de besprekingen plaats in het stadhuis te Brugge. Op 8 november 1897 werd de beschrijvende memorie gestuurd.

Regelmatig waren er onderhandelingen te Brugge voor de lijn naar Knesselare waarvan de voornaamste deze was in augustus 1898 voor het opmaken van het ontwerp. Op 10 december 1898 was er een vergadering van de betrokken gemeenten.

Na de laatste besprekingen van 28 januari 1899, hadden de gemeenten hun deel ingeschreven voor de kapitaalsvorming van de lijn, welke een lengte zou hebben van 17,6 km.



URSEL - TRAMSTATIE.

Verz. E. Keutgens

Op 16 mei 1900 werd de vergunning aangevraagd voor de lijn Brugge-Assebroek-Knesselare. Zeer vlug volgden de moeilijkheden voor de reisweg, welke de tramlijn zou hebben te Brugge, want sommigen wilden het eindpunt hebben van de lijn aan de Gentpoort. Voor de doortocht van de tramlijn te Brugge, werden er besprekingen gehouden op 12 juli 1900, 4 augustus 1900, 22 september 1900 en op 1 december 1900. De rechtvaardiging voor ondertekening van het kapitaal werd op 20 december 1900 gegeven, want hier hadden we te doen met twee provincies die kapitaal moesten inschrijven, afhankelijk van de doorlopen afstand op hun grondgebied.

Op 5 juli 1901 werd de vergunning toegestaan voor de lijn Brugge-Assebroek-Knesselare. Eveneens werd op 5 juli 1901 bij koninklijk besluit de vergunning toegestaan voor de lijn Rochefort-Han-Wellin. In de registers en jaarverslagen kreeg de lijn Rochefort-Han-Wellin het inschrijvingsnummer 112. In de registers en jaarverslagen kreeg de lijn Brugge-Assebroek-Knesselare het inschrijvingsnummer 113. De staat had voor 50 % van het kapitaal ingeschreven. De twee provincies West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen hadden ook samen 25 % van het kapitaal ingeschreven, want we hebben hier te doen met een interprovinciale lijn. De betrokkene gemeenten schreven ook voor 25 % van het kapitaal in. Te Brugge (Garenmarkt) zou de lijn in verbinding zijn met de lijn 65 Brugge-Oostkamp-Zwevezele. In augustus 1901 werd het ontwerp voorgesteld voor de lijn Brugge (Kathelijnepoort)-Brugge (Gentpoort), besprekingen werden er gehouden op 23 november 1901. Zo zou de lijn 113 in verbinding zijn met de lijn 65 te Brugge (Kathelijnepoort) want de stad Brugge protesteerde

voor het baanvak Brugge (Garenmarkt)-Brugge (Gentpoort). De ministeriële besluiten voor grondinneming, verschenen op 11 maart 1902 voor Knesselare en op 29 maart + 10 mei 1902 voor Assebroek. In 1902 werd het projekt opgegeven voor het baanvak Oedelem-Beernem (Bloemendaal) want deze inoverwegingneming was reeds geweigerd sedert 1889.

In januari 1903 werd het plan voorgesteld voor goedkeuring van het baanvak Brugge (Kathelijnepoort)-Brugge (Gentpoort) en moesten de onderzoeken geëindigd zijn vóór 3 februari 1903. Op 6 februari 1903 gebeurde de eerste proefrit met een stoomlokomotief op het baanvak Brugge (Gentpoort)-Assebroek (O.L.V. Kerk), deze lokomotief komende uit de richting Zwevezele werd aan de Kathelijnepoort te Brugge van de sporen gezet en zo met veel moeite over beweegbare rails naar de Gentpoort gevoerd. De beweegbare rails waren nodig te Brugge tussen Kathelijnepoort en Gentpoort, omdat de tramlijn nog niet aangelegd was op 6 februari 1903. Op 14 maart 1903 werd de vergunning toegestaan voor het baanvak Brugge (Kathelijnepoort)-Brugge (Gentpoort). Op 16 mei 1903 werden er besprekingen gevoerd voor het oprichten van een maatschappij, die de lijnen Brugge-Knesselare en Brugge-Aardenburg zou uitbaten. Op 20 mei 1903 was de aanbesteding voor de aanleg van de lijn op het baanvak Brugge (Kathelijnepoort)-Brugge (Gentpoort). Niettegenstaande het verzet van de stad Brugge, die protesteerde dat de lijn Brugge-Knesselare in de stad kwam, werd tussen 20 en 24 juli 1903 de tramsporen door de Gentpoort gelegd; gezien de beslissing van het Ministerie van Spoorwegen, kon de stad Brugge het ontwerp niet meer belemmeren. Op 22 augustus 1903 had de aanbesteding plaats voor het bouwen van de stelplaats te Assebroek.

De exploitatie van de lijn werd verpacht aan de « Naamloze Maatschappij tot Uitbating der Buurtspoorwegen van het Noorden van West-Vlaanderen ». De toelating voor het oprichten van deze maatschappij, was toegestaan bij koninklijk besluit van 21 september 1903. Voor het stichten van deze maatschappij had de vergadering plaats op 14 november 1903 in tegenwoordigheid van notaris Standaert te Brugge. Als leden van de beheerraad fungeerden de heren Cauwe van de bestendige deputatie van West-Vlaanderen; Goethals, schepene te Brugge; Van Ruymbeke, burgemeester te Oedelem; De Vestel, burgemeester te Moerkerke; Hennequin, burgemeester te Aardenburg. Als commissarissen hadden we de heren Dugardeyn, gemeente ontvanger te Brugge; De Jaeger, burgemeester te Knesselare; Maleingrau, burgemeester te Sint-Kruis.

De proefrit op het baanvak Brugge (Gentpoort)-Assebroek-Knesselare had plaats op 12 januari 1904. De lijn Brugge (Kathelijnepoort)-Brugge (Gentpoort)-Assebroek-Knesselare werd op 18 januari 1904 geopend. Men zou nog moeten wachten vóór het baanvak Brugge (Garenmarkt)-Brugge (Gentpoort) kon in exploitatie genomen worden. Het was bij koninklijk besluit van 6 februari 1904 dat de « Naamloze Maatschappij tot Uitbating der Buurtspoorwegen van het Noorden van West-Vlaanderen » aangenomen werd als exploitant.

(wordt voortgezet)

Tongeren als buurtspoorwegcentrum

(slot)

door
Jos NEYENS

Lijn Luik-Nudorp-Vottem-Tongeren (23 km).

Reeds in 1885 werden door enkele gemeenten de eerste stappen gedaan voor het aanleggen van een lijn van Tongeren naar Luik doch er bestond weinig enthousiasme vanwege de N.M.V.B. Allereerst werd er opgemerkt dat er al een tamelijk rechtstreekse treinverbinding bestond tussen Tongeren en Luik en anderzijds dat de gemeenten, gelegen op de weg Tongeren-Luik, weinig bevolkt waren. De stad Luik, waarvan de financiële tussenkomst nodig was voor het aanleggen van de lijn, scheen evenmin bereid het voorstel te patroneren. Daarenboven vertoonde de te volgen weg een weinig voordelig profiel, er was zelfs een helling van 5,531 %.

Baanvak Luik-Nudorp.

Een volgend project, daterend van 1891, voorzag een lijn Luik (Place St-Lambert)-Rocourt-Nudorp-Elch, waar deze lijn aansluiting zou geven met de lijn Tongeren-Fexhe-le-Haut-Clocher. De inoverwegingneming hiervan werd aangevraagd op 20 maart 1893. Op 3 november 1893 gaf het Ministerie van Spoorwegen een gunstig gevolg voor het baanvak Luik-Nudorp maar wegens concurrentie met de spoorwegen kon het geen toelating verlenen voor het baanvak Nudorp-Elch wat eveneens het geval was voor het Ministerie van Oorlog zodat de inoverwegingneming niet kon toegestaan worden.

Van zijn kant beweerde het Ministerie van Landbouw, in een brief van 14 februari 1896, dat de vergunning van het gedeelte van de lijn tussen Luik en Ste Walburge niet kon toegekend worden aan de N.M.V.B. daar het onder toepassing viel van de wet van 1875 op de tramwegen. Hiertegen werd door de N.M.V.B. en de stad Luik protest aangetekend.

Ten slotte werd op 5 januari 1897 toch de inoverwegingneming toegestaan van de lijn Luik (Place St-Lambert)-Nudorp en de tussenkomst van de Staat werd bepaald op de helft van het kapitaal. Nog hetzelfde jaar, op 16 april, werd de vergunning aangevraagd. Zij werd verleend bij Koninklijk Besluit van 25 januari 1898 verschenen in het Belgisch Staatsblad van 4 februari 1898.

Het kapitaal bedroeg 1.112.000 fr. en gaf de volgende verdeling: Staat 556.000 fr., provincie Luik 370.000 fr., gemeenten 186.000 fr.

Op 5 augustus 1899 had de opening plaats van het baanvak Rocourt (Ste Walburge)-Nudorp en op 14 augustus 1901 was het de beurt aan het stuk tussen Rocourt (Ste Walburge) en Luik (rue de l'Académie) dat met elektrische tractie werd geëxploiteerd. Het in gebruik nemen van

de verlenging tot Luik-place St-Lambert, eveneens met elektrische trams, had plaats op 6 juli 1907.

Baanvak Rocourt (Ste Walburge) - Vottem.

Op 25 maart 1898 werd de inoverwegingneming aangevraagd van de aftakking Rocourt (Ste Walburg) - Vottem, die een verlenging zou vormen van die dienst Luik - Rocourt (Ste Walburge).

De vergunning werd aangevraagd op 13 september 1898 daar waar de inoverwegingneming slechts werd toegestaan op 25 oktober 1898.

Het kapitaal van deze aftakking, dat op 8 augustus 1900 was onderschreven en zou gevoegd worden bij dat van de lijn Luik-Nudorp, bedroeg 290.000 fr. en het aandeel van de Staat was 14.000 fr., dat van de provincie Luik 96.000 fr. en dat van de gemeenten 49.000 fr.

Bij een Koninklijk Besluit van 21 augustus 1901, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 1 september 1901, werd de vergunning voor deze aftakking verleend.

De opening, met elektrische tractie, had plaats op 19 september 1903.

Baanvak Nudorp-Tongeren.

De inoverwegingneming voor dat baanvak, aangevraagd op 30 april 1898, werd op 8 augustus 1898 geweigerd wegens redenen van concurrentie met het groot spoor.

Enkele dagen nadien drong de provinciale raad van Limburg aan om de verlening toch toe te staan doch er diende tot 30 mei 1904 gewacht alvorens deze werd verkregen.

De vergunning werd aangevraagd op 20 april 1905 en reeds tijdens het betenseizoen van dat jaar werd het baanvak Tongeren-Vreren, van 14 september tot 18 december, voorlopig in gebruik genomen voor het vervoer van beten. De exploitatie werd verzekerd door de S.A. des Railways économiques de Liège-Seraing et extensions, die de lijn Tongeren - Fexhe-le-Haut-Clocher exploiteerde.

Op 30 juni 1905 was het kapitaal onderschreven. Het bedroeg 500.000 frank en gaf de volgende verdeling : 250.000 fr. voor de Staat, 157.000 fr. voor de provincie Limburg, 9.000 fr. voor de provincie Luik en 84.000 fr. voor de gemeenten.

De vergunning werd verleend bij een Koninklijk Besluit van 3 februari 1906, dat verscheen in het Belgisch Staatsblad van 19-20 februari 1906.

Het baanvak Nudorp-Vreren werd geopend op 24 oktober 1905 en op 21 juli 1908 was het laatste deel van de lijn, Vreren-Tongeren, voor het publiek toegankelijk.

De lijn had te Tongeren een gemeenschappelijk baangedeelte met de lijn Tongeren-Kortesseem tussen de stelplaats en de Bilzenpoort en met de lijn Tongeren - Fexhe-le-Haut-Clocher tussen de stelplaats en de Luikerpoort.

Het boek « DE BUURTSPORWEGEN IN DE PROVINCIE LIMBURG » is thans beschikbaar.

Te bestellen bij de heer J. Neyens, Antwerpsesteenweg 10 - 2800 Mechelen. P.R. 5195.65 van J. Neyens - Mechelen - Prijs 225 F (port inbegrepen).

★

Heeft U reeds het boek « HONDERD JAAR TRAMEXPLOITATIE IN ANTWERPEN EN RANDGEMEENTEN », Deel 1 - periode 1873-1901, besteld ? Doe het vlug ! De oplage is beperkt !

Het boek kan besteld worden door storting van 375 F (port inbegrepen) op P.R. 4534.76 van E. Keutgens - Antwerpen. Het boek verschijnt in de periode januari/februari 1973.

★

TIJDSCHRIFT « TRAMLEVEN ».

Wij zoeken de tijdschriften « Tramleven » nrs 2 (1966). 5/6 - 7 en 8 (1967) voor de Koninklijke Bibliotheek van België. Wie kan ons helpen ? Wij zijn tot een tegengift bereid. Indien U deze nummers kunt afstaan, gelieve U dan in verbinding te stellen met de heer E. Keutgens, Sekretaris-beheerder AMUTRA, Lange Van Ruusbroecstraat 44 te 2000 Antwerpen.

★

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 mededeliingsorgaan - 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 : maandelijksse bijeenkomsten, periodieken, filmvoorstellingen, groepsreizen, enz...

De zetel van de vereniging is gelegen te :

AMUTRA, Pannenhuisstraat 164, 1020 Brussel.