

12/5/73

tramleven

26-27

Informatieblad

van de vereniging voor het trammuseum

7e jaargang / 3 en 4 1972 prijs 50 fr.

tramleven

26-27

7^e jaargang 1972

inhoud:

- *Afscheid van « Tramleven »*
- *Een onvergetelijke stoomreis.*
- *De elektrische motorwagens van de N.M.V.B.*
- *De Buurtspoorwegen in de streek van Brugge vóór de Eerste Wereldoorlog.*
- *Afschaffing van de tramlijn Brussel-Leerbeek.*
- *Verviers verving zijn trams door bussen.*

Foto van de omslag: *Tramlijn Brussel-Leerbeek. Motorwagen 9429 + bijwagens 11623 en 11607 te St Martens-Lennik, station op 29 maart 1958.*

(Foto Edu. Bouwman)

AFSCHEID VAN « TRAMLEVEN »

Wanneer U deze regels leest heeft U de laatste « Tramleven » in uw handen.

Alhoewel « Tramleven » gedurende zeven jaar heeft kunnen standhouden en steeds getracht heeft interessante bijdragen te leveren over onze trammaatschappijen, heeft het toch de laatste jaren te kampen gehad met « tekst- en medewerkersgebrek ».

Dit zijn dan ook de grootste oorzaken van het verdwijnen van het tijdschrift.

Uit meerdere reacties hebben wij eveneens kunnen uitmaken, dat het overgroot gedeelte van onze lezers meer belangstelling heeft voor de actuele gebeurtenissen, dan wel voor het verleden.

De Raad van Beheer van de Vereniging heeft dan ook beslist « Tramleven » te laten opslorpen door het gestencileerde maandelijkse tijdschrift « Trampost ».

Dit tijdschrift, onder de hoofdredactie van de heer R. Baestaens, zal in de toekomst tweemaandelijks verschijnen en gedrukt worden op formaat 21 cm × 27 cm (kwarto).

Er zullen nog wel geschiedkundige artikels verschijnen, echter zal de klemtoon in de gedrukte « Trampost » gelegd worden op actuele berichtgeving.

De geschiedkundige bijdragen, die thans in deze « Tramleven » niet tot hun slot zijn gekomen, worden voortgezet in « Trampost ».

Wij hopen dat « Tramleven » iets heeft kunnen bijdragen tot de geschiedenis van onze Belgische trambedrijven en wij hopen tevens dat de medewerkers van « Tramleven » ook hun steun aan « Trampost » zullen verlenen.

Wij wensen de vernieuwde « Trampost » van ganser harte een voorspoedige start in 1973.

E. KEUTGENS

Samensteller « Tramleven »

Een onvergetelijke stoomreis

Ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van ons Trammuseum te Schepdaal werd door de Vereniging voor het Trammuseum, in samenwerking met de N.M.B.S., een stoomtreinrit georganiseerd, die doorging op zaterdag 2 september 1972.

De eerste stappen voor de organisatie van deze stoomrit werden gezet tijdens de maand april en na enkele onvoorziene moeilijkheden kon de stoomrit toch doorgaan zoals de Vereniging ze had gepland.

Na de nodige publiciteit onder de leden van de vereniging en langs de weg van de pers kwamen de inschrijvingen binnen. Het werd een overvloedig succes.

In totaal hebben een 600-tal gegadigden kunnen deelnemen aan deze onvergetelijke stoomrit. Ingevolge het beperkt aantal plaatsen hebben wij een 100-tal aanvragen tot deelneming moeten weigeren.

Het idee om een dergelijke reis op touw te zetten werd vooropgezet door de heer M.G. SMET, beheerder bij de Vereniging. De praktische organisatie berustte bij de heer E. KEUTGENS, sekretaris-beheerder, de heren R. BASTAENS en L. FARDEAU, beheerders AMUTRA.

Bij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen waren er verschillende diensten bij deze organisatie betrokken, o.a. de Algemene Directie, de Directie Exploitatie, de Directie M.A.



DE BIJZONDERE TREIN TE HALLE.

(Foto N.M.B.S.)



HALLE - GROOTSE BELANGSTELLING

(Foto N.M.B.S.)

Onze oprechte dank gaat in het bijzonder uit naar de heer Directeur-Generaal LATAIRE van de N.M.B.S., die ons zijn principieel akkoord gaf; naar de heer REULENS, Technisch Inspecteur M.A. en naar de heer FERON G., Inspecteur Algemene Directie, die niets onverlet hebben gelaten om deze stoomrit tot een goed einde te brengen.

De stoomtreinreis zelf verliep als gesmeerd.

Het is moeilijk de sfeer te beschrijven van deze reis. De deelnemers waren alle buitengewoon enthousiast en duizenden foto's werden er genomen om deze gebeurtenis vast te leggen.

Ook de pers liet van zich horen. Wij laten ze hierna even aan het woord :

De Standaard (Maandag 4.9.1972)

.....
Al van in het station van Schaarbeek, waar de rit startte, was het overduidelijk dat de stoomtreinrit een geweldig succes zou worden. Eerste blikvanger waren de prachtige, de hele naoorlogse tijd evocerende, vierkante wagens van het type GC «I» met een dubbele doorlopende treeplank en afzonderlijke kompartimenten. Erin klauteren is al een hele opdracht en wanneer je op de houten banken zit denk je onwillekeurig aan de tijd dat de laatste wagens van de trein «voorbehouden» waren aan de vrouwelijke abonnees en een andere wagon uitsluitend toegankelijk was voor scholieren.

Maar voor de wagens pronkte als een reusachtig ijzeren zwaargewicht de stoomlokomotief van het type 29.

.....
Vlak voor de stoomlokomotief waren een honderdtal mensen van alle leeftijdsklassen druk doende liggend of staand, gehurkt of zittend plaatjes te schieten van het zuchtende stalen monster, terwijl geluidsjagers hun mikro's tussen de drijfstangen en gigantische wielen staken om toch maar niets te missen van het gesteun van de langs alle zijden ontsnappende stoom.
.....

(V.D.D.)

Gazet van Antwerpen (Maandag 4 september 1972)

.....

Van Halle ging het dan via Edingen en Geraardsbergen naar Zottegem. Langs gans het trajekt stonden ontelbare kijkers gewapend met foto- en filmcamera's de stoomtrein op te wachten. « Eddy Merckx is dit jaar beslist niet zo dikwijls vereeuwigd » merkte onze fotograaf François Buyskens lakoniek op. Hoeveel foto's en dia's er zaterdag genomen werden, is moeilijk te schatten. Maar als wij zeggen enkele duizenden overdrijven wij beslist niet. Ikzelf maakte een tiental kleurendia's terwijl François een dertigtal keren met sukses afdruckte. In Zottegem moest de lok water nemen. Opnieuw een gelegenheid voor de entoesiaste stoomfans om hun apparatuur boven te halen. Tenslotte ging het via Burst, Denderleeuw, Brussel-Zuid en Brussel-Noord naar Schaarbeek. De trein werd door de NZ-verbinding getrokken door een elektrische lok. (H. Welter)



ZOTTEGEM - WATERTANKEN.

(Foto N.M.B.S.)



HALLE.

(Foto N.M.B.S.)

Het Laatste Nieuws (Maandag 4 september 1972)

.....
In elke bocht reikhalzen onze spoorwegvrienden uit de deurluiken. Enig mooie beelden komen met de regelmaat van een klok op de foto-film. Achterwaarts gezicht op stoomlokomotief met zwartgrijze rook-pluim blijken van onschatbare waarde te zijn. Buitenhangende micro's leggen intussen het schurende ritme vast voor de eeuwigheid. Gekibbel wordt voor een plaatsje met uitgelezen schietstand voor cameraoog. De geluiden worden getest.

De stoomtrein rolt loeiend Halle binnen. Portieren zwaaien open. De spoorjagers hebben opnieuw wilde opnamen geroken: een rangerende stoomlokomotief die zijn houten staart inruilt tegen een modernere, metalen versie anno 1929. Er wordt gespurt. Een kluvende massa verdringt zich rond de tevreden puffende « loc ».

In opperbest humeur wordt Halle achtergelaten. De geluidsbanden met het spoorwielgeraas van houten dan wel metalen rijtuigen worden oordeelkundig tegen mekaar afgewogen. De stoomtrein neust nu recht voor zich uit over Edingen naar eindpunt Zottegem. Om 4 u 05 duikt Geraardsbergen op.

Zoals op wielervedstrijden de renfiets naast de omloop een status-symbool is, blijkt het conducteursuniform het bij dit vluchtig gebeuren ook te doen. Gesprekken lopen over rijtuignummers, waarbij de orde der cijfers levensbelangrijke waarden toegewezen krijgen.

Nieuwe spoorwegvrienden worden gemaakt, woonplaatsen liggen 100 m. verder dan de hoofdwissel waar trams 4 en 2 splitsen. Ontsporingen komen met subtiele beschouwingen uit de doeken. Wissels worden getrokken en met gefronste aandacht ontleed. Zottegem.

Water tanken.

De stoomtrein stopt op oude juffertenen. De rijtuigen bulken leeg. Fototoestellen stormen voorwaarts, vallen ook. Lenzen blikkeren vanop signaalpalen, op tender, vóór, achter, naast vettige lokomotiefwielen. Hoogtepunt van de reis : stoomlokomotief tankt water.

Met een laatste grollende groet wordt de terugweg aanvaard voor Aalst, Denderleeuw, Brussel-Zuid. Tot kilometers buiten het station kruisen we de laatste spoorwegfotografen. Per auto hebben zij in een dolle tocht een ganse namiddag van de ene spoorbrug naar de andere gehold om hun verzamelalbum te verrijken.

(P. Cor)

.....

Wij geven hierna, ten titel van dokumentatie, het programma van deze reis :

Reisweg en dienstregeling :	Aankomst	Vertrek
Schaarbeek	—	13u55
Halle	14u45	15u19
	(verwisselen van rijtuigen)	
Zottegem	16u22	16u54
Denderleeuw	17u31	17u54
Brussel-Zuid	18u27	18u34
Brussel-Noord	18u41	18u46
Schaarbeek	18u51	—

Samenstelling van de trein :

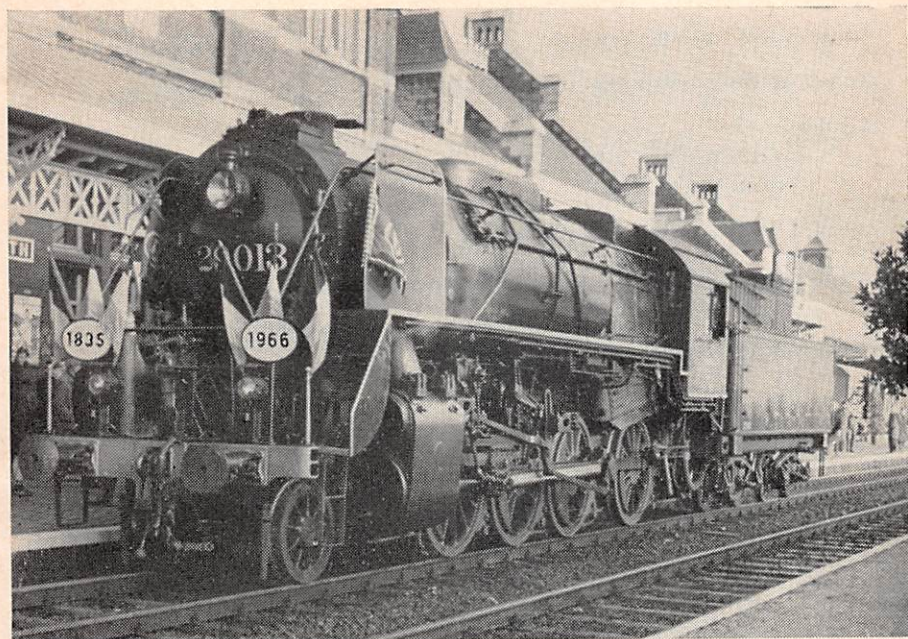
Stoomlokomotief type 29, n° 29.013

1. Negen rijtuigen van het type GC « I », tussen Schaarbeek en Halle.

PA 91.001	Pakwagen-1ste klasse
PA 91.919	1ste klasse-rijtuig
B 94.688	2de klasse-rijtuig
B 94.806	2de klasse-rijtuig
B 93.948	idem
B 96.716	idem
B 96.662	2de klasse-rijtuig
B 96.724	2de klasse-rijtuig
B 96.840	Schokrijtuig

2. Zeven rijtuigen van het type « L », tussen Halle-Zottegem-Denderleeuw-Schaarbeek.

50 88	20-26	460-6	(ex-32060)
50 88	20-26	412-7	(ex-32012)
50 88	20-26	425-9	(ex-32025)
50 88	18-26	402-2	(ex-31102)
50 88	20-26	526-4	(ex-32126)
50 88	20-26	550-4	(ex-32150)
50 88	20-26	520-7	(ex-32120)



20.12.1966. STATION AAT. LAATSTE RIT TUSSEN AAT EN DENDERLEEUV. (Foto N.M.B.S.)

3. Bij de terugreis werden wij door de Noord-Zuidverbinding getrokken door de elektrische lok 2240.

Personeel N.M.B.S.

Machinist : de heer Broeckx, Hoofdinstructeur - Dieseltraktie.

Stoker : de heer Van den Back, Bestuurder dieseltraktie.

Treinwachters : de heren Martini en Kvachet, beide met standplaats Brussel-Zuid.

Technische kenmerken stoomlokomotief 29.013

Konstrakteur : Montreal Locomotif Works Ltd. - Canada.

Aantal : 300 stuks, genummerd van 29.001 tot 29.300.

Bouwjaar : 1945

Type van lokomotief : « Consolidation »

2 - 8 - 0

Mechanisme

— Diameter van de cilinders	559 mm
— Zuigerslag	711 mm
— Diameter van de drijfwielen	1,520 m

Keteldruk 15,750 kg/cm²

Verwarmingsoppervlak van de vuurhaard 14,680 m²

Aantal vlampijpen :

— kleine	152
— grote	40

Totale verwarmingsoppervlakte 182,55 m²

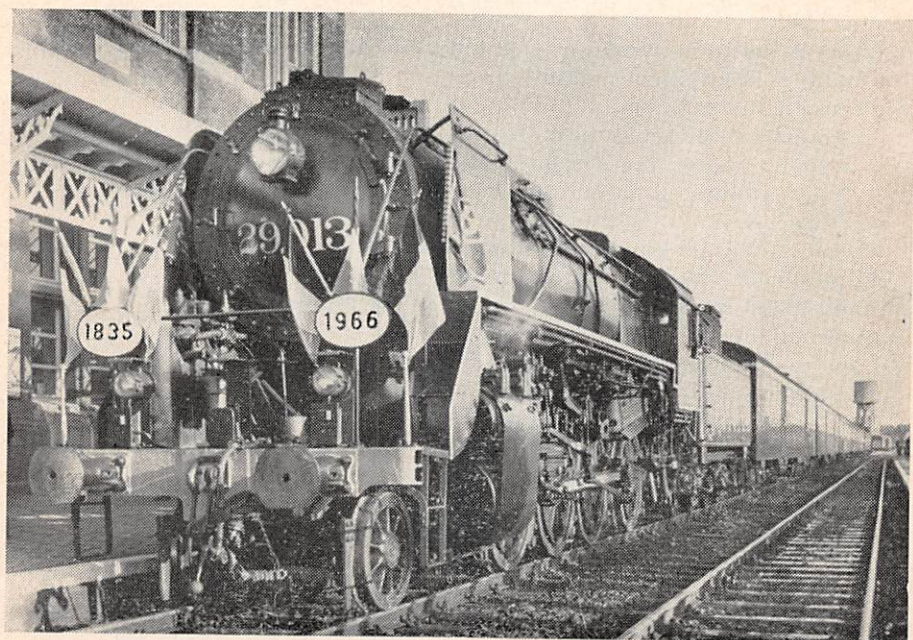
Trekvermogen 15.021 Kg

Leeggewicht (zonder tender)	84.500 Kg
Totaal gewicht ritvaardig (zonder tender)	92.956 Kg
Tender :	
— water-inhoud	24,600 m ³
— kolen-inhoud	10,160 ton
Gewicht van de tender in ritorde	57,087 ton
Totale lengte van de lokomotief met tender	20,390 m

Alle deelnemers ontvingen bijzondere spoorwegbiljetten van groene kleur waarop de volgende tekst stond :

Stoomtrein
N.M.B.S. - AMUTRA
2-9-1972
Tien jaar
Trammuseum

Train à vapeur
S.N.C.B. - AMUTRA
2-9-1972
Dix années
de Musée
du Tramway



20.12.1966. STATION AAT. LAATSTE RIT TUSSEN AAT EN DENDERLEEUV.

(Foto N.M.B.S.)

De spoorwegbiljetten waren genummerd als volgt: van 1 tot 600, voor de betalende deelnemers. De biljetten genummerd boven de 1000, waren bestemd voor de genodigden van AMUTRA en N.M.B.S., alsook voor de pers.

De deelnemers ontvingen bij vertrek te Schaarbeek een folder met het programma van de reis, alsmede een folder over het Trammuseum en de T.T.A.

*

Het was 6 jaar geleden dat er bij ons in België nog een stoomtrein in reizigersdienst had gereden.

Deze stoomrit vond hierdoor ruim weerklank bij pers en T.V. en menig persartikel sprak zich uit voor het behoud van de lokomotief en voor de organisatie van meerdere stoomritten.

Het was ook de bedoeling van de Vereniging om de N.M.B.S. te overtuigen, dat het sporadisch organiseren van stoomtreinritten een groot succes zou kennen.

E. Keutgens

DE ELEKTRISCHE MOTORWAGENS VAN DE N.M.V.B.

door P. Dehon en E. Keutgens

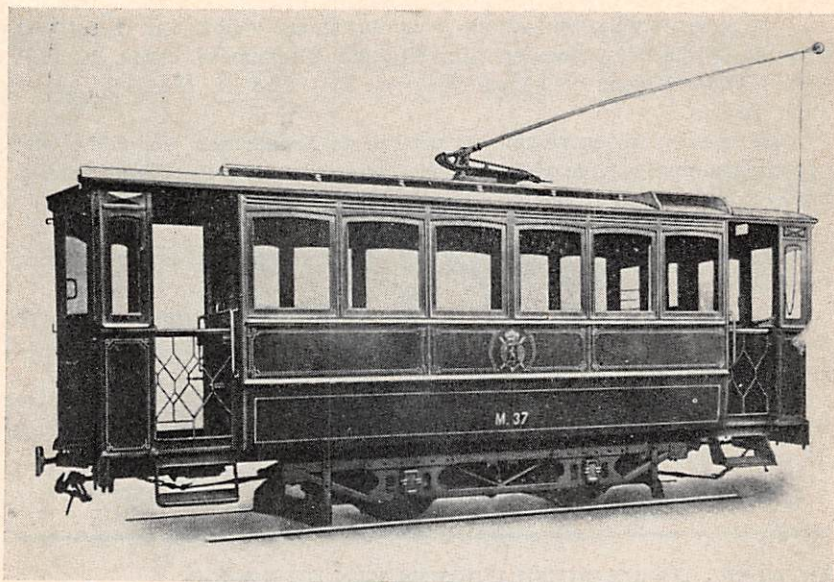
(vervolg 1)

Reeks	Bouwers	Aanbesteding	Indienststelling
9031-9047	Hiard	17-6-1896	7-12-1898
9052-9085*	Electricité & Hydraulique	9052-9073 : 28-10-1896 9074-9085 : 22- 6-1899	15- 3-1901 1- 9-1901
9086-9113	La Métallurgique	ex-Ixelles Boendael - overgekocht van de Brusselse Tramwegen in 1900	
9114-9118	La Métallurgique	6-2-1903	14- 7-1903
9119-9122	Franco-Belge	9119 : 6-2-1903 9120-9122 : 2-3-1903	20- 6-1903 20- 6-1903
9123-9131	Hiard	2-3-1903	9123-9127 : 1-4-1905 9128-9131 : 9-6-1905
9132-9158**	Franco-Belge	9132-9155 : 2-3-1903 9156-9158 : 17-11-1903	van februari 1905 tot februari 1906
9159-9168	La Métallurgique	17-11-1903	9159-9163 : 30-11-1905 9164 : 11-1-1907 9165-9168 : 23-12-1905

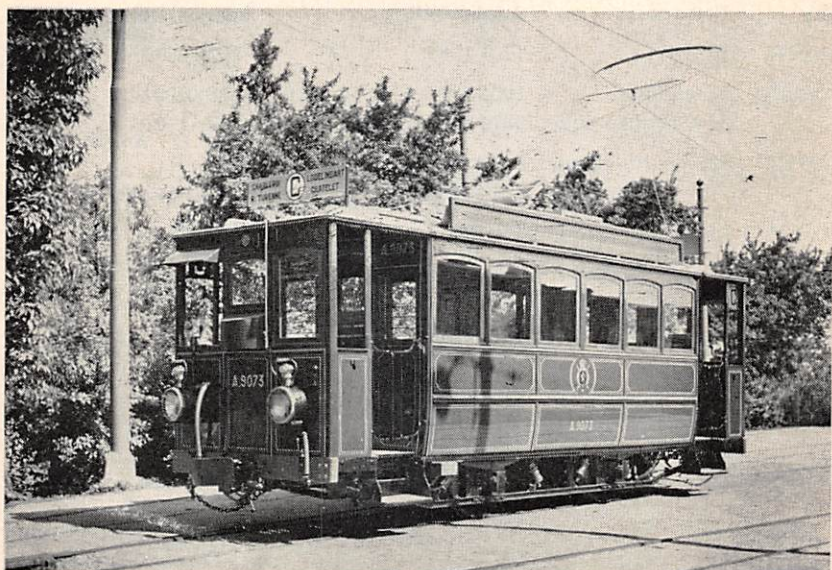
(wordt voortgezet)

* De reeks 9048-9051 werd besproken in Tramleven nr. 23/1971.

** De motorwagens 9139 tot 9158 werden uitgerust voor het éénfazignet van de Borinage.



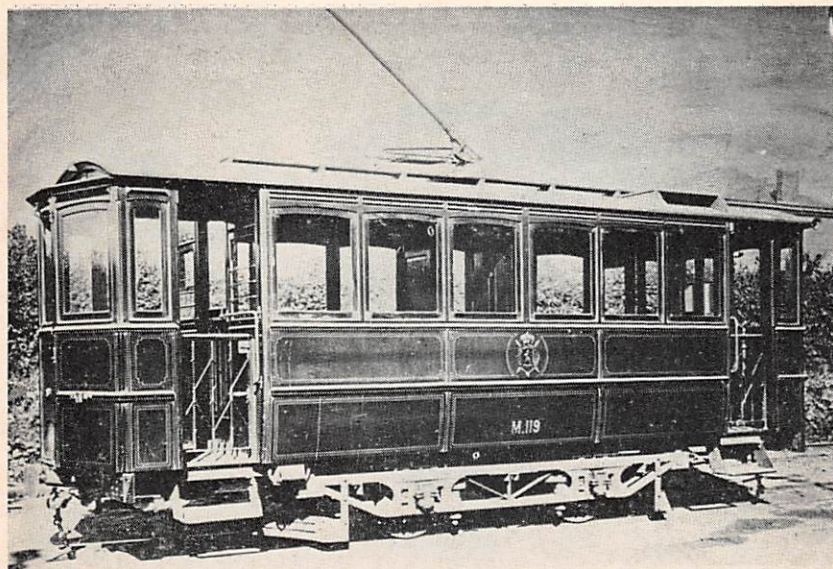
MET DE REEKS M31-M47 (LATER 9031-9047) KOMEN WIJ TOT HET TWEEDE BUURTSPORWEGNET DAT WERD GEELEKTRIFICEERD. NL. DIT VAN LA LOUVIERE (CENTRUM I), GELIJKAARDIGE TRUCK ALS DEZE VAN DE REEKS A19-A24. (Verz. AMUTRA)



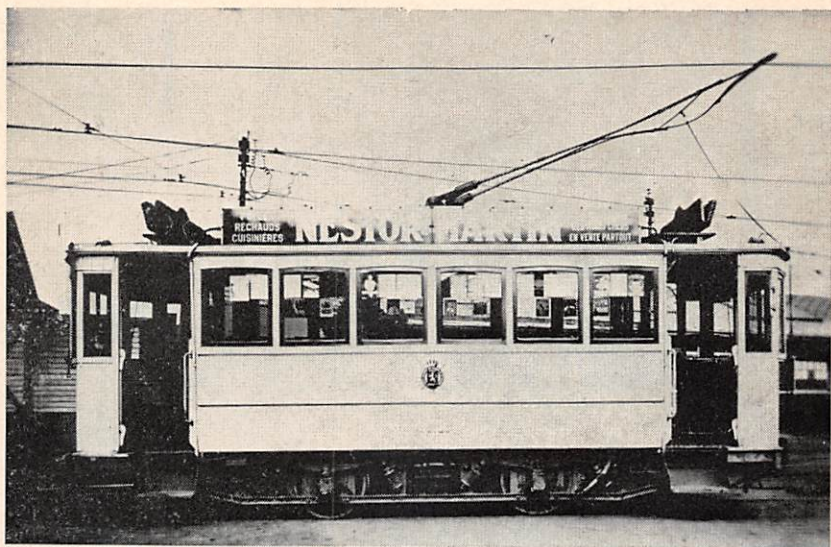
IN 1901 WERD HET NET VAN CHARLEROI ELEKTRISCH UITGEBOUWD EN WEL VOOR DE EERSTE MAAL DOOR EEN BELGISCHE FIRMA, DIE EVENEENS DE EERSTE 34 MOTORWAGENS : M52-M85 LEVERDE. ONZE FOTO STELT DE MOTORWAGEN 73 VOOR IN HET BUURTSPORWEGMUSEUM IN 1962. (Foto F. Pléinckx)



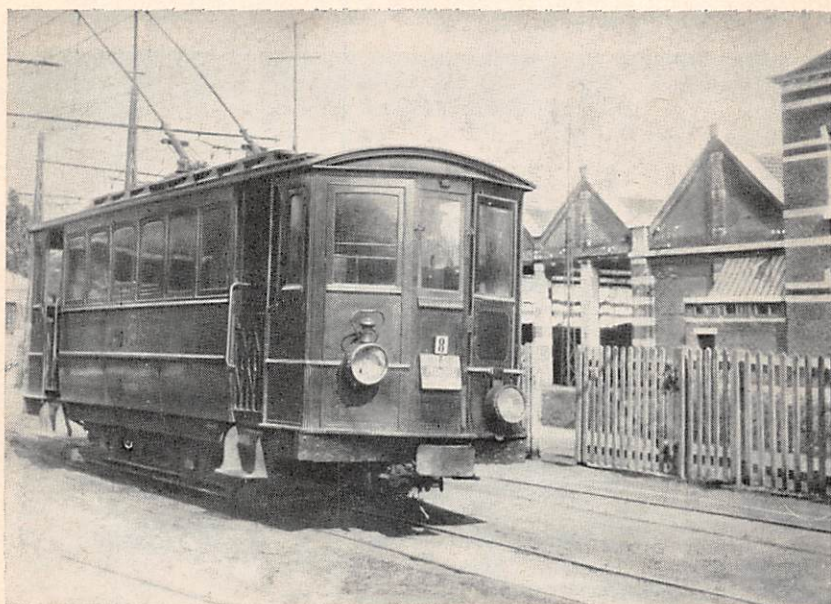
IN 1900 STOPT DE «CIE DE BRUXELLES A IXELLES-BOENDAEI» HAAR AKTIVITEITEN EN 28 MOTORWAGENS WORDEN OVERGEKOCHT EN NAAR HET BUURTSPOORWEGNET VAN LUIK OVERGEHEVELD, ALWAAR MEN OOK BEZIG WAS HET NET TE ELEKTRIFICEREN. (Dokument NMVB)



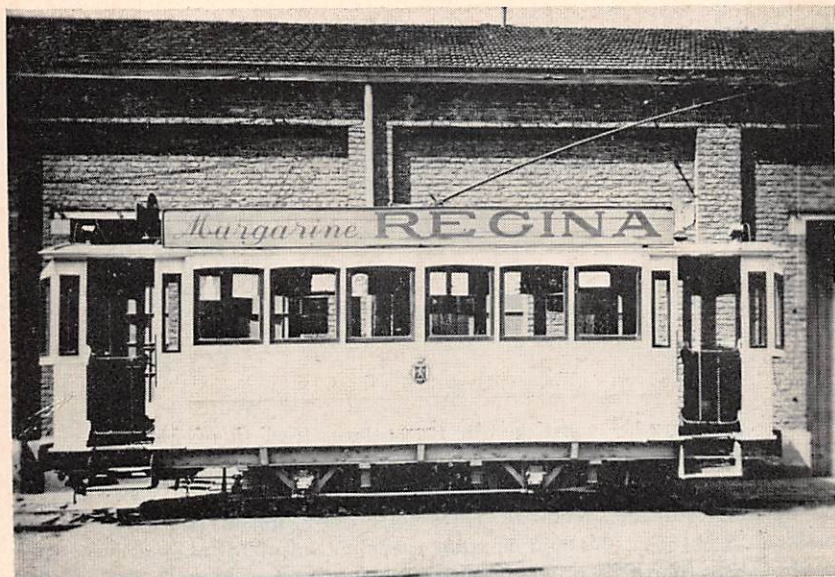
DE UITBREIDING VAN HET NET VAN LA LOUVIERE EIST WELDRA 11 BIJKOMENDE MOTORWAGENS: DE EMR. 119 TOT 122, ALS OOK DE EMR. 132 TOT 138, DIE WIJ ALS EEN IDENTIEKE REEK MOGEN BESCHOUWEN. (Verz. AMUTRA)



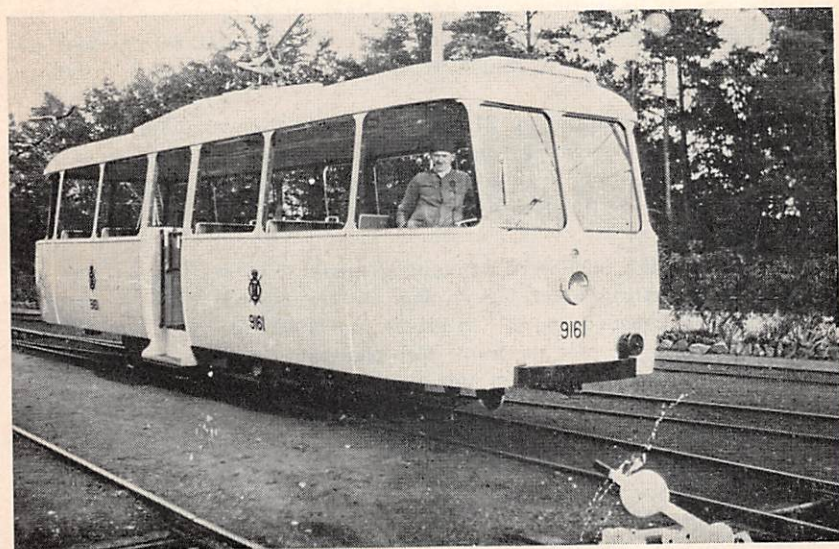
IN 1905 WERD HET NET VAN CHARLEROI VERRIJKT MET 9 MOTORWAGENS (9123-9131). HUN TRUCK IS GELIJKAARDIG AAN DEZE VAN DE REEKS 9052-9085. (Document NMVB)
 HIER MOTORWAGEN 9126.



HET VIJFDE GEELEKTIFICEERDE NET WAS DIT VAN DE BORINAGE EN WERD UITGEBOUWD MET EENFAZIGE-STROOM. 20 MOTORWAGENS WERDEN VOORZIEN VOOR DEZE DIENST (9139-9158). ONZE FOTO STELT DE 9155 VOOR TE EUGIES. (Verz. AMUTRA)



INGEVOEGE DE UITBREIDING VAN DE ELEKTRISCHE DIENSTEN TE LUIK WERD EEN BESTELLING GEPLAATST VAN 10 NIEUWE MOTORWAGENS, GENUMMERD VAN 9159-9168. HIER MOTORWAGEN 9167. (Dokument NMYB)



VAN DE BOVENVERMELDE REEKS WERDEN DE 8 EERSTE EENHEDEN GEMODERNISEERD IN 1935 DOOR F.N., OM DIENST TE DOEN OP DE GEISOLEERDE LIJN SPA - HEUSY (VERVIERS). DE STROOMAFNAME DOOR MIDDEL VAN DE TROLEY BLEEF BEHOUDEN. (Dokumen. NMYB)

De buurtspoorweglijnen in de streek van Brugge vóór de eerste wereldoorlog

(vervolg 4)

door

D. DE VOLDER

Op 6 april 1904 werd de lijn Knesselare-Ursel in overweging genomen. Te Ursel (Dorp) zou de lijn in verbinding komen met de lijn 8 Gent-Ursel en met de lijn 98 Aalter-Ursel-Eeklo. Men had voorzien dat de opening van het baanvak Knesselare-Ursel goede ontvangsten zou boeken. In oktober 1904 had de staat reeds het kapitaal ingeschreven voor de lijn Knesselare-Ursel, die een lengte zou hebben van \pm 5 km. Op 24 september 1904 had de aanbesteding plaats van de nieuwe brug aan de Gentpoort te Brugge, dat was dan ook de reden waarom het baanvak Brugge (Garenmarkt)-Brugge (Gentpoort) niet kon geëxploiteerd worden.

Hoe was de inschrijving van het kapitaal op 31 december 1904 ? Er was 448.000 fr. ingeschreven door de staat (50 %), 224.000 fr. door de twee provincies (25 %) en 224.000 fr. door de gemeenten (25 %). Totaal was dat 896.000 fr.

Hoe was de toestand op 31 december 1904 ? In exploitatie hadden we de lijn Brugge-Assebroek-Knesselare die een lengte had van 16,11 km. De inoverwegingneming was toegestaan en het staatsgedeelte was ook ingeschreven voor de lijn Knesselare-Ursel, die een lengte zou hebben van ongeveer 5 km.

Op 13 februari 1905 werd aanvang gemaakt met het bouwen van de nieuwe Gentpoortbrug. Het leggen van de tramsporen over de nieuwe Gentpoortbrug gebeurde op 27, 28 en 29 juni 1905 ; op deze laatste dag gebeurde de proefrit met de tram. Het baanvak Brugge (Garenmarkt)-Brugge (Gentpoort) werd op 1 juli 1905 geopend. Zo kwam de lijn 113 op 2 verschillende plaatsen in verbinding met de lijn 65 te Brugge, namelijk aan de Kathelijnepoort en aan de Garenmarkt.

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

Op 21 maart 1906 werd de vergunning toegestaan voor het baanvak Knesselare-Ursel (B.S. van 19 april 1906) en hetzelfde jaar waren de werken reeds aanbesteed.

Het baanvak Knesselare-Ursel, een baanvak dat volledig in de provincie Oost-Vlaanderen lag, werd op 15 maart 1908 geopend. De exploitatie van het baanvak Knesselare-Ursel werd ook verpacht aan de « Naamloze Maatschappij tot Uitbating der Buurtspoorwegen van het Noorden van West-Vlaanderen ». Te Ursel kwam de lijn 113 in verbinding met de lijn 8 Gent-Zomergem-Ursel (geëxploiteerd door de « Naamloze Maatschappij der Elektrische Tramwegen van Gent ») en met de lijn 98 Aalter-Ursel-Eeklo (geëxploiteerd door de « Société anonyme de Chemins de Fer Provinciaux »).

De exploitatie met elektrische trams, gebeurde vanaf 2 februari 1913 op het baanvak Brugge-Assebroek (O.L.V. Kerk), maar reeds 2 dagen vroeger hadden proefritten plaats. Op 3 augustus 1914 was het baanvak Assebroek (O.L.V. Kerk)-Knesselare-Ursel niet geëlektrificeerd. De lijn 113 Brugge-Assebroek-Knesselare-Ursel die in exploitatie was, had een lengte van 20,48 km. De totale kapitaalsinschrijving bedroeg 1.693.000 fr. verdeeld als volgt 846.000 fr. van de staat (50 %), 423.000 fr. van de provincie (25 %), 414.000 fr. van de gemeenten (24,4 %) en 10.000 fr. van particulieren (0,6 %).

Ziehier wat er bestaan heeft op de lijn 113 van rollend materieel.

STOOMLOKOMOTIEVEN

<i>Nummer</i>	<i>Aanbesteding</i>	<i>Bouwfirma</i>	<i>In Dienst</i>
342	14-11-1902	Marcinelle & Couillet	14-01-1904
346	14-11-1902	Marcinelle & Couillet	17-02-1904
350	-10-1903	Ateliers de Biesme	03-06-1904
356	23-12-1903	Forges, Usines & Fonderies	27-08-1904

OPEN GOEDERENWAGENS

3178 - 3180	11-04-1906	Forges, Usines & Fonderies	13-12-1906
4534 - 4543	27-04-1904	Ateliers de Seneffe	17-09-1904
4622 - 4626	15-04-1903	Tyberchamps	09-10-1903
15839 - 15843	26-09-1913	Chaudronnerie de la Senne	30-05-1914

GESLOTEN GOEDERENWAGEN

7869	29-10-1902	Leon Pierart	23-02-1904
------	------------	--------------	------------

CITERNEWAGEN

8052	27-12-1911	Ateliers de Godarville	19-06-1912
------	------------	------------------------	------------

PAKWAGENS

2412	14-11-1902	Ateliers de Seneffe	23-02-1904
2413 - 2414	14-11-1902	Ateliers de Seneffe	04-04-1904

REIZIGERSRIJTUIGEN IIe KLAS

1057 - 1058	14-11-1902	Raghenon	26-01-1904
1063 - 1066	14-11-1902	Raghenon	30-04-1904

REIZIGERSRIJTUIGEN MET GEMENGDE KLAS

1798 - 1799	14-11-1902	Métallurgique Nivelles	04-04-1904
1810	ex 96		30-01-1904

LIJN 119. BRUGGE-ST KRUIS-MIDDELBURG-AARDENBURG.

In februari 1891 werd de aanvraag door de gemeenten en ontwerp ingediend. Ter gelegenheid van een vergadering, gehouden te Moerkerke op 1 juli 1891 werd er een lied gemaakt. Misschien zijn er nog inwoners te Moerkerke en omgeving die dat lied nog kunnen zingen. « Kijkt nen keere, Haast u zeere... ». In mei 1896 werd er een nieuwe aanvraag gedaan voor deze lijn en op 24 oktober 1896 werden er besprekingen gevoerd voor de aanleg.

Op voorstel van het Ministerie van Oorlog werd op 28 mei 1897 de inoverwegingneming gevraagd, als 2e lijn in België en als 1e lijn in West-Vlaanderen, voor de tramlijn Brugge-St Kruis-Middelburg, welke een lengte zou hebben van \pm 18,4 km. Op 6 september 1897 werd de beschrijvende memorie gestuurd. Op 14 juli 1898 werd de inoverwegingneming toegestaan.

Op 7 januari 1899 hadden er besprekingen plaats voor de aanleg van de lijn Brugge-St Kruis-Middelburg. Hetzelfde jaar was het kapitaal bijna volledig ingeschreven, jammer genoeg ontbrak nog het kapitaal van de twee provincies West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen. Eveneens in 1899 werden er onderhandelingen gevoerd met Nederlandse autoriteiten voor de aanleg van het baanvak Middelburg-Aardenburg op Nederlands grondgebied. Te Aardenburg zou de lijn in verbinding zijn met de Nederlandse tramlijn Breskens-Maldegem, die door de SBM (Stoomtrammaatschappij Breskens Maldegem) dan feestelijk ingehuldigd werd op 7 mei 1887 en geopend werd voor het publiek op 9 mei 1887.

Op 29 november 1900 werd de vergunning aangevraagd voor het gedeelte op Nederlands grondgebied, welke een lengte zou hebben van 2,9 km. Op Belgisch grondgebied kon de vergunning nog niet aangevraagd worden, want het kapitaal van de twee provincies ontbrak nog steeds.

Op 3 augustus 1901 werd de vergunning toegestaan voor het gedeelte op Nederlands grondgebied. In augustus 1901 werd het ontwerp voorgesteld voor de lijn Brugge (Gentpoort)-Brugge (Kruispoort)-St Kruis-Middelburg. Te Brugge (Gentpoort) zou de lijn in verbinding zijn met de lijn 113 Brugge-Assebroek-Knesselare-Ursel. Op 12 november 1901 werd de vergunning aangevraagd voor de lijn Brugge (Gentpoort)-Aardenburg voor wat betreft het gedeelte op Belgisch grondgebied. Eveneens werd de vergunning aangevraagd voor de vertakking Brugge (Kruispoort)-Brugge (Dampoort). Te Brugge (Dampoort) zou de lijn in verbinding zijn met de lijn 37 Brugge-Westkapelle-Knokke-Heist.

Op 22 mei 1902 werd de vergunning bij koninklijk besluit toegestaan voor de lijn op Belgisch grondgebied. (Belgisch Staatsblad van 24 mei 1902.) De volledige lijn (de 2,9 km in Nederland inbegrepen), zou een lengte hebben van 18,9 km. In de registers en jaarverslagen kreeg deze

als inschrijvingsnummer 119. 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. De rest van het kapitaal werd ingeschreven door de gemeenten (23,1 %) en partikulieren (1,9 %).

Op 20 mei 1903 had de aanbesteding plaats voor de lijn Brugge (Gentpoort)-Brugge (Kruispoort)-St Kruis-Middelburg-Aardenburg ; eveneens op dezelfde datum had de aanbesteding plaats voor het baanvak Brugge (Kruispoort)-Brugge (Dampoort). Laat ons echter opmerken dat voor het baanvak Brugge (Gentpoort)-Brugge (Kruispoort)-Brugge (Dampoort) de vergunning toegestaan werd op 29 juni 1903 en een lengte zou hebben van \pm 3 km.

De exploitatie van de lijn werd verpacht aan de « Naamloze Maatschappij tot Uitbating der Buurtspoorwegen van het Noorden van West-Vlaanderen ». Over de geschiedenis van deze maatschappij werd er reeds iets geschreven bij de beschrijving van de lijn 113 Brugge-Assebroek-Knesselare-Ursel. Het was op 6 februari 1904 dat het koninklijk besluit verscheen, dat deze maatschappij aangenomen was als exploitant. De ganse lijn Brugge-St Kruis-Middelburg-Aardenburg werd op zondag 4 september 1904 geopend.

Op 31 december 1904 bedroeg de totale inschrijving van het kapitaal 1.092.000 fr. Er was 546.000 fr. ingeschreven door de staat (50 %), 273.000 fr. door de provincies (25 %), 252.000 fr. door de gemeenten (23,1 %) en tenslotte 21.000 fr. door partikulieren (1,9 %).

Hoe was de toestand op 31 december 1904 ? De ganse lijn was in exploitatie en had een lengte van 21,9 km waarvan 2,9 km op Nederlands grondgebied. Deze tramlijn kan men dus rekenen niet alleen als interprovinciale tramlijn, maar ook als internationale tramlijn.

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 22 februari 1914 op het baanvak Brugge (Kruispoort)-St Kruis (Doornhut). Op 3 augustus 1914 was het baanvak St Kruis (Doornhut)-Middelburg-Aardenburg niet geëlektrificeerd ; hetzelfde geval hadden we voor de vertakking Gentpoort-Kruispoort-Dampoort te Brugge.

De lijn 119 Brugge-St Kruis-Middelburg-Aardenburg die in exploitatie was, had een lengte van 20,67 km (het gedeelte op Nederlands grondgebied meegerekend). De totale kapitaalsinschrijving bedroeg 1.430.000 fr. verdeeld als volgt 715.000 fr. van de staat (50 %), 357.000 fr. van de provincies (25 %), 337.000 fr. van de gemeenten (23,5 %) en 21.000 fr. van partikulieren (1,5 %).

Ziehier wat er bestaan heeft op de lijn 119 van rollend materieel.

STOOMLOKOMOTIEVEN

<i>Nummer</i>	<i>Aanbesteding</i>	<i>Bouwfirma</i>	<i>In Dienst</i>
359	23-12-1903	Forges, Usines & Fonderies	03-12-1904
360	23-12-1903	Métallurgique Tubize	03-12-1904
469	30-01-1907	Ateliers de Gilly	23-03-1908

OPEN GOEDERENWAGENS

3181 - 3182	11-04-1906	Forges, Usines & Fonderies	13-12-1906
4220 - 4229	22-02-1905	Energie	19-08-1905
4472 - 4481	22-02-1905	Energie	23-10-1905
15844 - 15848	26-09-1903	Chaudronnerie de la Senne	30-05-1914

GESLOTEN GOEDERENWAGENS

7893 - 7894	17-11-1903	Tyberchamps	11-10-1904
7989 - 7992	11-04-1906	Jules Empain	08-02-1907

PAKWAGENS

2418	28-12-1903	Raghenò	11-10-1904
2477	30-01-1907	Ateliers de Trazegnies	10-03-1908

REIZIGERSRIJTUIGEN MET GEMENGDE KLASSEN

1823	28-11-1903	Franco Belge	23-09-1904
1867 - 1868	07-06-1904	Raghenò	28-02-1905

REIZIGERSRIJTUIGEN IIE KLAS

658 - 659	17-11-1903	Métallurgique Nivelles	27-08-1904
1069 - 1071	17-11-1903	Métallurgique Nivelles	27-08-1904
1103 - 1106	07-06-1904	Raghenò	28-02-1905

LIJN 137. BRUGGE-ST ANDRIES-AARTRIJKE-KOEKELARE-LEKE- + KOEKELARE-DIKSMUIDE

Reeds in januari 1887 had er een vergadering plaats in het stadhuis te Brugge en werd tevens de inoverwegingneming gevraagd voor de lijn Brugge-St. Andries-Varzenare. De gemeente Varsenare was akkoord maar de gemeente St. Andries weigerde. Om deze reden werd het projekt vlug opgegeven. In november 1890 werden plannen opgemaakt voor de tramlijn Aartrijke-Koekelare-Leke. Uit Aartrijke zou de lijn komen van Zwevezele via Ruddervoorde. Te Leke zou de lijn dan verder gelegd worden tot Diksmuide. Voor deze lijn bleef het ook nog voorlopig bij plannen.

In mei 1893 werd er een nieuw ontwerp opgemaakt voor de tramlijn Aartrijke-Koekelare-Leke. Nu zou de lijn niet meer verder gelegd worden naar Diksmuide, maar via St Pieterskapelle naar Nieuwpoort. Deze voorziene lijn bleef ook bij een voorlopig ontwerp.

a. Baanvak Brugge-St Andries-Aartrijke-Koekelare-Leke.

Op 14 november 1896 hadden er besprekingen plaats om de aanleg te bekomen van de tramlijn Brugge-St Andries-Aartrijke-Koekelare. Te Brugge zou de tramlijn niet in het centrum van de stad komen, noch aan het spoorwegstation (nu 't Zand); de terminus van de lijn zou komen aan de rand van de stad in de omgeving van de Smedenpoort (ook Brusselfpoort genoemd). Dergelijk voorstel kon door de N.M.V.B. niet aangenomen worden en zo werd de voorziene tramlijn weer geklasserd zonder gevolg.

Het jaar 1897 zou verandering brengen aan de toestand. Op voorstel van het Ministerie van Oorlog werd de inoverwegingneming toegestaan, als 12e lijn in België en als 6e lijn in West-Vlaanderen; voor de tramlijn Brugge-St Andries-Aartrijke-Koekelare-Leke. Deze tramlijn zou een lengte hebben van ongeveer 31,2 km. De inoverwegingneming van de lijn Brugge-St Andries-Aartrijke-Koekelare-Leke werd op 11 oktober 1897 gevraagd.

Op 2 februari 1898 werd de beschrijvende memorie gestuurd. De inoverwegingneming van de lijn Brugge-St Andries-Aartrijke-Koekelare-Leke werd op 5 juli 1898 toegestaan.

In 1901 ontbrak nog steeds het kapitaal van de provincie West-Vlaanderen en kon de vergunning nog niet aangevraagd worden.

Wanneer de onderzoeken volledig gedaan waren en het kapitaal ingeschreven was, kon op 25 juni 1903 de vergunning aangevraagd worden. Te Leke zou de lijn in verbinding zijn met de toen nog niet bestaande, maar wel voorziene tramlijn Oostende-Stene-Leke-Diksmuide. Te Brugge zou de lijn met geen enkele andere tramlijn in verbinding zijn. Doch over het eindpunt te Brugge aan de rand van de stad, zouden nog veel klachten komen. Sommigen wilden het eindpunt te Brugge ook hebben aan het Stationsplein. In september 1903 tekende de stad Brugge protest aan voor het gedeelte Stationsplein-Smedenpoort te Brugge door de Smedenstraat. In december 1903 werd er een akkoord bereikt om de tramlijn toch te doen vertrekken aan het Stationsplein, dan verder door de Boeveriestraat, Van Voldenstraat, Consciencelaan, door de Smedenpoort en zo verder richting St Andries.

Bij koninklijk besluit van 5 oktober 1904 (Belgisch Staatsblad van 8 november 1904) werd de vergunning toegestaan voor de lijn Brugge (Smedenpoort)-St Andries-Aartrijke-Koekelare-Leke met een vertakking te Koekelare naar Diksmuide. In de registers en jaarverslagen kreeg deze lijn het inschrijvingsnummer 137. Het ingeschreven kapitaal bedroeg 2.470.000 fr. verdeeld als volgt: 1.235.000 fr. (50 %) van de staat, 617.000 fr. van de provincie (25 %) en 618.000 fr. (25 %) van de gemeenten. Voor de aanleg van deze lijn zou er in 1904 nog geen aanvang genomen worden. Op 1 januari 1905 was de vergunning voor het gedeelte Brugge (Stationsplein)-Brugge (Smedenpoort) nog niet toegestaan. Aan de voorziene reisweg op het grondgebied Zedelgem, werden in 1905 plannen opgemaakt om deze reisweg te doen veranderen.

Bij koninklijk besluit van 24 maart 1906 werd de vergunning toegestaan voor het gedeelte Brugge (Van Voldenstraat-Consciencelaan)-Brugge (Smedenpoort). In september 1906 werden de elektrische stadstramlijnen van Brugge voorlopig inoverweging genomen. In een afzonderlijk hoofdstuk wordt er daar verder over geschreven.

Op 6 maart 1907 had de aanbesteding plaats der werken voor het gedeelte Zedelgem-Aartrijke-Koekelare-Leke. Bij koninklijk besluit van 3 mei 1907 werd de vergunning toegestaan voor een eerste verandering van reisweg te Zedelgem.

Bij koninklijk besluit van 14 januari 1908 werd de vergunning toegestaan voor een tweede verandering van reisweg te Zedelgem. In juni 1908 had de aanbesteding plaats der werken voor het gedeelte Brugge-St Andries-Zedelgem.

Op 8 januari 1910 gebeurde de eerste proefrit met een stoomlokomotief. Op 11 maart 1910 was de lijn gereed voor de exploitatie. De plechtige inhuldiging van het baanvak Brugge (Van Voldenstraat Conscience-laan)-St Andries-Aartrijke-Koekelare-Leke had plaats op 20 maart 1910 en werd dan op 22 maart 1910 definitief geopend.

De exploitatie van bovengemeld baanvak werd verpacht aan de « Naamloze Maatschappij tot Uitbating der Buurtspoorwegen van het Noorden van West-Vlaanderen ». Deze pachtende maatschappij exploiteerde ook de lijnen 113 en 119. Het was vanaf 14 november 1910 dat de gemeenten St Andries, Varsenare, Snellegem, Zedelgem, Aartrijke, Ichtegem, Koekelare en Leke deel zouden uitmaken van deze maatschappij.

Bij koninklijk besluit van 12 februari 1911, werd deze pachtende maatschappij aangenomen voor de exploitatie van het baanvak Brugge-St Andries-Aartrijke-Koekelare-Leke.

In december 1912 werd er te Brugge een rechtstreekse tramlijn aangelegd tussen Stationsplein en Smedenpoort door de Smedenstraat. Het projekt Brugge (Stationsplein)-Brugge (Van Voldenstraat Conscience-laan) werd dan ook opgegeven.

De exploitatie met elektrische trams gebeurde vanaf 24 april 1913 op het baanvak Brugge-St Andries (Molendorp).

Op 31 december 1913 hadden we volgende kapitaalsinschrijving 1.376.000 fr. van de staat, 687.000 fr. van de provincie en 689.000 fr. van de gemeenten, wat in totaal 2.752.000 fr. was.

Het baanvak Brugge-St Andries-Aartrijke-Koekelare-Leke dat op 3 augustus 1914 in exploitatie was met stoomtrams, had een lengte van 31,83 km. Het gedeelte St Andries (Molendorp)-Aartrijke-Koekelare-Leke was niet geëlektrificeerd.

Wat was er van rollend materieel ?

STOOMLOKOMOTIEVEN

Nummer	Aanbesteding	Bouwfirma	In dienst
533	23-09-1908	Gilain	18-03-1910
537	23-09-1908	Detombay	18-03-1910
558	23-09-1908	Biesmes	16-04-1910
640	13-09-1911	Ateliers de Boussu	24-03-1914

PLATTE GOEDERENWAGENS

7411- 7412	20-07-1910	Leurquin	31-12-1910
------------	------------	----------	------------

OPEN GOEDERENWAGENS

14412-14431	21-10-1908	Franco Belge	19-04-1909
14470-14474	12-01-1910	Wanderpepen	13-06-1910
15589-15593	04-04-1913	Orenstein & Koppel	17-12-1913

GESLOTEN GOEDERENWAGENS

17651-17653	12-01-1910	Canon & Legrand	20-07-1910
17695-17699	30-03-1910	Canon & Legrand	29-09-1910

PAKWAGENS

2517- 2518	23-09-1908	La Brugeoise	18-03-1910
2520	23-09-1908	La Brugeoise	29-04-1910
2543	12-10-1910	Droeshout & Windels	21-07-1911

REIZIGERSRIJTUIGEN MET GEMENGDE KLASSEN

11549-11550	23-09-1908	Germain	18-03-1910
11642	12-10-1910	Droeshout & Windels	21-07-1911

REIZIGERSRIJTUIGEN IIe KLAS

1428- 1431	23-09-1908	Métallurgique Nivelles	18-03-1910
10535-10536	12-10-1910	Droeshout & Windels	23-01-1912

b. Baanvak Koekelare-Diksmuide

De inoverwegingneming van het baanvak Koekelare-Diksmuide werd op 6 december 1898 gevraagd en zou een lengte hebben van ongeveer 14,1 km.

De inoverwegingneming van dat baanvak werd op 10 maart 1899 toegestaan.

In 1900 hadden de gemeenten Koekelare en Bovekerke het kapitaal ingeschreven en ontbrak nog het kapitaal van de provincie West-Vlaanderen, eveneens van de gemeenten Vladslo, Esen en Diksmuide.

In 1901 kon de vergunning nog niet aangevraagd worden want de provincie West-Vlaanderen had het kapitaal nog niet ingeschreven. De gemeenten Vladslo, Esen en Diksmuide hadden dat wel gedaan.

Wanneer de onderzoeken volledig gedaan waren en het kapitaal ingeschreven was, kon op 25 juni 1903 de vergunning aangevraagd worden. Te Diksmuide zou de lijn in verbinding zijn met de lijn 107 (dat is de lijn Diksmuide richting Merkem). Te Koekelare zouden de baanvakken komende van Brugge, Leke en Diksmuide samenkomen.

Bij koninklijk besluit van 5 oktober 1904 (Belgisch Staatsblad) van 8 november 1904) werd de vergunning toegestaan voor de lijn Brugge (Smedenpoort)-St Andries-Aartrijke-Koekelare-Leke met een vertakking te Koekelare naar Diksmuide. In de registers en jaarverslagen kreeg deze lijn het inschrijvingsnummer 137. Eveneens werd op 5 oktober 1904 bij koninklijk besluit de vergunning toegestaan voor de lijn Gent-Bassevelde, welke het inschrijvingsnummer 136 kreeg.

In 1907 werd voorgesteld de reisweg te wijzigen wegens de overgang en het kruisen van de spoorweglijn tussen Kortemark en Diksmuide. De tramlijn moest tweemaal de spoorweglijn kruisen, namelijk te Esen en te Diksmuide.

In juni 1908 had de aanbesteding plaats der werken voor het gedeelte Koekelare-Esen. De plannen voor het gedeelte Esen-Diksmuide waren nog niet aangenomen ; zo bleef dat gedeelte voorzien om aan te leggen.

In 1909 werd aangevangen met de aanleg van het gedeelte Koekelare-Esen, maar voor het gedeelte Esen-Diksmuide moest nog gewacht worden.

Op 15 mei 1912 werd het plan voor het gedeelte Esen-Diksmuide aangenomen. Zo kon aanvang genomen worden met de aanleg van het volledig baanvak Koekelare-Diksmuide.

Hoe was de toestand op 3 augustus 1914 ? Het baanvak Koekelare-Diksmuide dat een lengte zou hebben van 12,03 km was voorzien om aan te leggen.

(wordt vervolgd)

tramvrienden

adverteer in "trampost"

AFSCHAFFING VAN DE SPOORSECTIE BRUSSEL-LEERBEEK VAN DE LIJN BRUSSEL-EDINGEN

(overgenomen uit « Onze Buurtspoorwegen »)

Reeds in 1884 werden verschillende projecten opgesteld voor een buurtspoorwegverbinding tussen Brussel en Edingen. Ten slotte werd de voorkeur gegeven aan een lijn Brussel - Anderlecht - Vlezenbeek - St-Martens-Lennik - Sint-Kwintens-Lennik - Leerbeek - Kester - Herfelingen - Edingen.

De vergunning, aangevraagd op 21 december 1885, werd verleend bij Koninklijk Besluit van 21 mei 1887. Op 1 februari 1888 reed de tram reeds van St-Kwintens-Lennik tot aan het Grondwetplein (Anderlecht) in de nabijheid van het station Brussel-Zuid van de Belgische Spoorwegen.

Op 22 september werd het baanvak Sint-Kwintens-Lennik - Edingen geopend. Op 26 juli 1889 werd de verlenging aangevraagd van het Grondwetplein tot op het Rouppeplein (Brussel) en dat baanvak werd op 28 juni 1891 in gebruik genomen. De exploitatie van de lijn werd toevertrouwd aan de Société pour l'exploitation de voies ferrées en Belgique.

In 1899 werd, ten titel van proef, een intense dienst ingericht tussen het Rouppeplein en Veeweide (Anderlecht). Deze dienst werd echter op 16 oktober van hetzelfde jaar afgeschaft daar de ontvangsten niet aan de gestelde verwachtingen beantwoordden.

Moet eraan herinnerd worden dat deze lijn een betrekkelijk bevolkte landbouwstreek bediende en dat de regelmatige doortocht van een vervoermiddel aan de werklieden en de groenteboeren toeliet van Leerbeek naar Brussel (hetzij 20 km) te reizen in 1 u 20 wat merkwaardig was in 1914.

De elektrificatie

In het begin van deze eeuw, toen in alle grote steden van Europa en vooral in ons land de elektrische trams hun intrede deden, vroeg de N.M.V.B. de toelating om een elektrische dienst te mogen inrichten tussen het Rouppeplein en Het Rad (Anderlecht). Deze dienst werd echter geweigerd door het Ministerie van Spoorwegen. De N.M.V.B. drong later opnieuw aan hierin gesteund door het gemeentebestuur van Anderlecht dat bereid was 1/4 van de kapitaalsverhoging bij te dragen. Op 31 augustus 1906 gaf de minister een gunstig advies.

Nochtans verscheen enkele maanden later in het Staatsblad van 12-13 november 1906 een bericht van het Ministerie van Landbouw betreffende het onderzoek van een vergunningsaanvraag van de « Tramways Bruxellois » en van zijn kant was het Ministerie van Spoorwegen de mening

toegedaan dat het verkeer op dat gemeenschappelijk baanvak voldoende leek om de exploitatie van de twee diensten te dekken. Men diende echter nog tot 25 november 1909 te wachten alvorens het baanvak Rouppeplein-Het Rad (Anderlecht) met elektrische trams werd bereden.

Een paar jaren nadien werd, zowel door de provincie Brabant als door de gemeentebesturen van Anderlecht en Sint-Kwintens-Lennik, gevraagd de lijn met elektrische trams te exploiteren tot Sint-Kwintens-Lennik of zelfs tot Leerbeek. De N.M.V.B. stond echter afwijzend tegenover dat voorstel daar het aantal reizigers geen intensieve dienst rechtvaardigde.

Na de eerste wereldoorlog werd de kwestie van de elektrificatie opnieuw grondig onderzocht doch er diende tot 28 december 1931 gewacht alvorens de elektrische trams doorreden tot St-Kwintens-Lennik en vanaf 27 maart 1932 hadden zij hun eindpunt te Leerbeek.

Op dat ogenblik was de lijn Brussel-Halle slechts sedert een jaar op gans haar lengte geëlektrificeerd.

Het baanvak Leerbeek-Pepingen-Halle werd met stoom geëxploiteerd sinds 8 september 1906 ; de lijn werd opgebroken tijdens de tweede wereldoorlog, wederaangelegd en geëxploiteerd met spoorauto's vanaf 31 juli 1949. De elektrificatie in 1953 liet toe een tramdienst Brussel-Leerbeek in te leggen via Halle.

De structuurhervormingen op de lijn Brussel-Edingen

De eerste structuurhervorming had plaats in 1959 ; inderdaad op 25 februari 1959 werd de spoorautodienst tussen Leerbeek en Edingen vervangen door een autobusdienst.

Wat de eigenlijke elektrische lijn betreft, werd meermaals de mogelijke vervanging door een autobus besproken. Tijdens de vergadering van de Raad van Beheer van de N.M.V.B. van 29 juni 1971 heeft de heer Directeur-Generaal uiteengezet, dat met het oog op de uitvoering van wegeniswerken, het Beheer van Bruggen en Wegen en de gemeente Anderlecht aandrongen opdat de N.M.V.B. zou overgaan tot het opbreken van de spoorlijn op het baanvak Leerbeek-Brussel ; hij rechtvaardigde eveneens de structuurhervorming door te onderstrepen dat deze lijn veel van haar belangrijkheid heeft verloren, dat de frequentie is moeten verminderd worden en dat het de enige elektrische lijn was die nog bestond in de streek ten zuid-westen van Brussel ; ten slotte verklaarde de heer Directeur-Generaal dat een autobusdienst veel gemakkelijker zou kunnen aangepast worden aan de behoeften van de bevolking en de dorpskommen van Vlezenbeek en Gaasbeek, ver verwijderd van de spoorlijn, zou kunnen bedienen.

De Raad gaf zijn toestemming en de heer Minister van Verkeerswezen keurde de exploitatiewijziging op Brussel-Leerbeek goed op 12-4-72.

Vanaf 2 september 1972 werd de tramdienst vervangen door een autobusdienst.

De voordelen van de beweeglijkheid van de autobussen

Men komt tot de vaststelling dat, vanaf Het Rad, de autobus niet meer de spoorlijn volgt ; zij rijdt verder langs de Steenweg op Bergen en heeft een halte aan het scholencomplex van het Instituut C.O.O.V.I. Deze nieuwe reisweg wordt eveneens gevolgd door de autobussen van de lijn F (Brussel (Noord) - Anderlecht - Vogelenzang).

Langs de Bracopslaan bereikt de nieuwe autobus Lk (Leerbeek) de oude spoorlijn en volgt deze tot Anderlecht-IJzeren Kruis. Hier bevinden wij ons aan de splitsing van de twee voorziene reiswegen :

1) deze die de vroegere buurtspoorweglijn volgt via Nachtegaal en Sint-Martens-Lennik naar Leerbeek ;

2) een nieuwe variatie via Vlezenbeek (dorp) en Gaasbeek (kasteel en dorp) om het dorp van Sint-Kwintens-Lennik te bereiken via het gehucht Vijverselen.

Dank zij deze sectie is het mogelijk de bestaande autobusdienst Het Rad - Oudenaken - Halle in te schakelen in het net van Leerbeek. Anderzijds zullen ritten ingelegd worden van Sint-Kwintens-Lennik naar Halle, via Gaasbeek en Oudenaken.

Bij het naslaan van de dienstregeling stellen wij vast dat de vertrekkende te Brussel (Roupeplein) op het uur 13 het traject van de vroegere spoorlijn volgen terwijl deze van het uur 43 de nieuwe variatie volgen over Vlezenbeek en Gaasbeek en slechts rijden tot Sint-Kwintens-Lennik.

Op toeristisch gebied dient te worden onderstreept dat het bezoek aan het kasteel van Gaasbeek ten zeerste vergemakkelijkt wordt daar onze autobussen de bezoekers tot aan de ingang van het kasteel brengen.

Het Pajottenland nam afscheid van zijn tram

Voor de gelegenheid feestelijk versierd vertrok, vrijdag 1 september jl. om 22 u 39, de laatste « L » van het Roupeplein naar Leerbeek.

Het treinstel, samengesteld uit het motorrijtuig 10284 en twee bijwagens, was volledig bezet met tientallen tramfans en Pajotten, die er prijs op gesteld hadden de laatste rit naar Leerbeek mee te maken.

Zowel in de stelpplaats Het Rad als te Sint-Martens-Lennik werd de tram feestelijk begroet. Een zeer uitbundig onthaal stond hem echter te wachten te Sint-Kwintens-Lennik, waar onder het geloei van de sirenes van de brandweerwagens, die het station met hun schijnwerpers verlichtten, honderden Lennikenaren aanwezig waren om het « historisch » moment te beleven.

VERVIERS VERVING ZIJN TRAMS DOOR BUSSEN

Didier Prévot, Brussel

Op 31 december 1969 verdween voor goed de tram uit de oostbelgische wolstad Verviers. Nadat de regelmatige dienst reeds vroeger werd uitgeschakeld reden nog op de avond van die dag twee extra-trams, genummerd 94 en 78, op de nog gaaf gebleven delen van de lijnen 1, 3 en 6.

Deze trams waren met de stadskleuren getooid en er reden nog heel wat gasten mee. De bevolking juichte toen en het personeel van de laatste tram kreeg geschenken van de winkeliers die langs de bereden lijnvakken woonden. Eens de stelplaats binnengereden werd door leden van het actief en gepensioneerd personeel feest gevierd.

Het openbaar vervoer in Verviers begon in het jaar 1880 met een ontwerp voor paardetrams in het dal van de rivier Vesdre (Weser) en in het dwarsdal naar Dison. Eindelijk kwam na onderzoek het koninklijk besluit van 11 september 1883 met vergunning tot het bouwen van de metersporige lijnen Renoupré - Harmonie - Ensival (5,9 km) en Harmonie - Dison (3,1 km). Op 24 september 1883 werd de « Société Anonyme des Tramways Verviétois » opgericht en op 1 juli 1884 begon het vervoerbedrijf met 26 gesloten en 16 open tramwagens geleverd door de wagenbouwfabriek La Métallurgique uit Nijvel. In het begin bestond het « paardenpark » uit 124 stuks, later verminderd tot 80. Dagelijks moest ieder paard ongeveer 23 km afleggen.

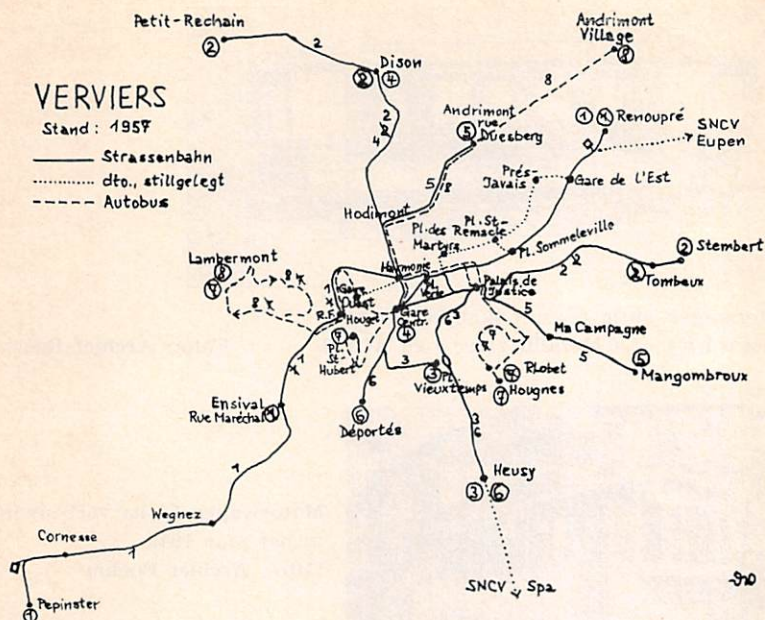
In 1885 telde Verviers ongeveer 81.000 inwoners — het cijfer onderging maar weinig verandering in de loop der tijden — en de paardetram had reeds 500.000 km afgelegd en 1,7 miljoen mensen vervoerd. In 1895 liepen deze getallen op tot respectievelijk 704.000 wagen-km en 2 miljoen reizigers. Dit was ook, voor Verviers, de bovenste grens van het paardenbedrijf en men begon aan een overschakeling op electrisch-aangedreven wagens te denken. De bouw van de electrische uitrusting gebeurde met de financiële en technische steun van de Société Générale d'Entreprises Electriques et Industrielles en de duitse Union Elektrizitätsgesellschaft en duurde tot 1898. Deze laatste onderneming electrificeerde het gehele oorspronkelijke net en bouwde nog twee nieuwe vakken bij, nl. Place Verte - Heusy en een doorgaande lijn Place Verte - Place Sommeville door de Rue Crapaurue dewelke destijds voor de paarden te stijle hellingen vertoonden.

Op 13 maart 1900 reed voor het eerste de electrische tram op een net van 12,4 km. In 1903 werd de lijn Verviers - Dison met 1,8 km tot Petit-Rechain verlengd en in 1905 kwamen nog de electrische lijnen Harmonie - Stembert (Kazerne), Harmonie - Ma Campagne, Place Verte - Place de l'Yser - Place Vieuxtemps en Place St. Remacle - Près Javais het net vergroten.

VERVIERS

Stand: 1957

- Straassenbahn
- dto., stilgelegd
- - - - - Autobus



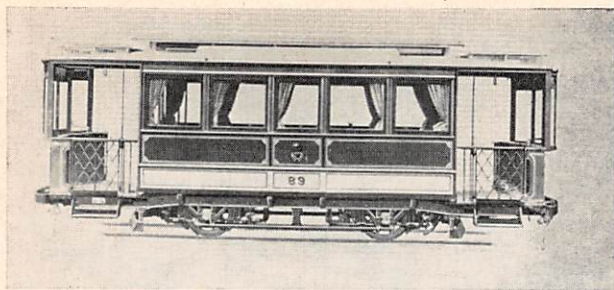
Netplan. Tram : —————
 Tram, stilgelegd :
 Bus : - - - - -

Tekening v/d
 schrijver

Op 1 december 1912 werd de lijn Verviers-Ensival tot Pepinster doorgetrokken, kort na de dienst tussen Prés-Javais en Gare de l'Est (6 augustus 1911). Deze laatste lijn, genummerd 4, bleef niet lang bestaan door het verleggen van de twee spoorwegstations Oost en West tot een groot station, Verviers-Central. Het tramverkeer op lijn 4 (Gare de l'Ouest - Harmonie - Prés Javais - Gare de l'Est) werd dusdanig uitgedund dat het onrendabel werd en in 1922 moest stopgezet worden.

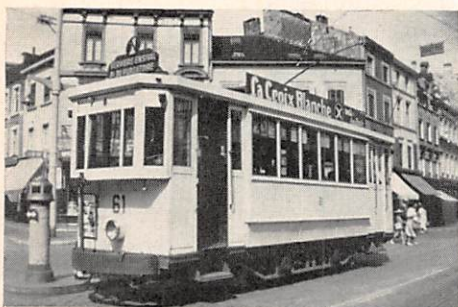
Op 28 juni 1928 werd lijn 5 van Ma Campagne tot Mangombroux doorgetrokken en op 14 oktober 1933 liep lijn 5 in de andere richting door tot Andrimont. Eindelijk kwam nog een stuk lijn, genummerd 6, van Place de l'Yser tot Déportés. Op het einde van 1933 bereikte also het tramnet Verviers haar maximale uitbreiding.

Weinig bekend is het feit, dat tussen 1933 en 1944 een doorlopende verbinding bestond tussen het metersporige Vervierser tramnet en dit van Aken en omgeving, de Aachener Kleinbahnen. Dit gebeurde wanneer in het voorjaar van 1933 de belgische buurtspoorwegen een gloednieuwe elektrische tramlijn aanlegden uitgaande van Verviers (Place des Martyrs) over de stadslijn nr. 1 tot Renoupré, dan voorts over Dolhain naar Eupen, waar deze lijn aansloot op de na de Eerste Wereldoorlog door België overgenomen vakken van de Aachener Kleinbahnen. De belgische tram



Motorwagen 89 in oorspronkelijke toestand
Gebouwd bij « La Metallurgique » en ACEC

Foto : Archief Boehm



Motorwagen 61 na verbouwing
in het jaar 1949.

Foto : Archief Boehm

reed door tot aan de belgisch-duitse grens bij Köpfchen, waar aan de overkant van de slagboom een duitse tram wachtte. Er was geen onderbreking in het spoor ; alleen was aan de grens de bovenleiding elektrisch, maar niet mechanisch, geïsoleerd, wat betekend dat de trams eventueel konden doorrijden. Dit gebeurde ook tijdens de oorlog 1940-1945 wanneer de duitse trams rechtstreeks van Aken tot Eupen reden, net zoals vóór de Eerste Wereldoorlog.

Een vak van de Vervierser lijn 3 werd ook bereden door de belgische buurttram Verviers (station) - Heusy - Polleur - Tiège - Spa. Deze lijn werd in 1908 begonnen. Van 1912 tot 1918 zorgden de wagens van de stadstram voor de dienst op heel deze lijn, die wellicht tot de landschapelijk-mooiste van heel België mocht rekenen, met prachtige vergezichten op de Hoge Venen boven Heusy en Polleur.

Mits enkele keren overstappen kon men van Spa over Verviers en Eupen tot ver in het Aker kolenrevier met de tram rijden — Weisweiler, Alsdorf — of zelfs naar Nederland over Aken - Herzogenrath en Kerkrade naar Sittard, welke laatstgenoemde lijn echter het brede spoor had. Terwijl de lijn van Spa naar Verviers en de Vervierser stadstram met de trolleytang de stroom van de bovenleiding afnamen, waren de buurt-

lijn Verviers-Eupen en het net van de Aachener Kleinbahnen met de beugel of schaarbeugel uitgerust. Het vak Verviers-Renoupré werd voor beide stroomafnemers bedacht.

De lijn Spa-Verviers werd als eerste onrendabele lijn in 1952 opgegeven. Men dacht in die tijd nog niet aan toeristische lijnen... De lijn Verviers - Eupen volgde in 1956, d.w.z. de vakken, die niet door de Vervierser stadstram bereiden werden, werden opgebroken.

Na de tweede wereldoorlog had het net van de Tramways Verviétois nog zijn grootste uitbreiding van einde 1933 met volgende lijnen :

(Lengte lijnen : 23,6 km - lengte sporen 42,7 km. Bepaalde lijnvakken waren enkelsporig.)

	rijtijd	frekwentie
1. Renoupré - Harmonie - Ensival - Pepinster Wagens met 1 doorstreept reden enkel tot Ensival met tussenfrekwentie 6 minuten.	33 minuten	12 minuten

2. Petit-Rechain - Dison - Harmonie - Stembert Wagens met 2 doorstreept reden enkel tot Tombeux met tussenfrekwentie 6 minuten.	21 minuten	12 minuten
---	------------	------------

3 en 6 redan van Heusy over Palais de Justice en Place Verte naar het Centraal Station (Gare Centrale). De trams van lijn 3 redan tot Place Vieuxtemps en deze van lijn 6 tot Déportés.

De rijtijd was in beide gevallen 17 minuten en de frekwentie 10 minuten op de gemeenschappelijke vakken.

4. Gare Centrale - Harmonie - Dison, gedacht als versterking van lijn 2 tussen Harmonie en Dison. Korte rit van 15 minuten met om de 8 minuten een tram.

5. Andrimont - Gare Centrale - Mangombroux, met 22 minuten rijtijd en een frekwentie van 12 minuten.

6. Heusy - Place Verte - Déportés, met 17 minuten rijtijd en een frekwentie van 20 minuten.

Net zoals in andere belgische steden betekende het naderen van het concessietermijn, einde 1960, een zwarte schaduw over de toekomst van de tram in Verviers. Reeds in het voorjaar 1956 werd een begin gemaakt met een buslijn 7, « Place Saint Hubert - Place Verte - Quartier des Hougnes » bereiden door vier bussen. In de zomer van hetzelfde jaar kwam een nieuwe buslijn 8, « Andrimont/village - Harmonie - Lambertmont » het nadere einde van de eerste tramlijn, nr. 5, aankondigen, daar deze bus gedeeltelijk met tramlijn 5 gelijkkliep. Begin 1958 werd lijn 5, dewelke grotendeels enkelsporig was, afgeschaft. De bussen redan voorbij Mangombroux door tot Sécheval, en vijf nieuwe bussen werden aangekocht.

In 1962 werden de « Tramways Verviétois » omgedoopt tot « Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Verviétoise » (STIV) naar het voorbeeld van dergelijke benamingen in andere Belgische steden.

Er werd besloten het gehele tramnet door bussen te vervangen en een nieuw directiegebouw bij Stembert te laten oprichten. Inderdaad, het vroegere gebouw lag op Place Sommeleville en de centrale remise te Renoupré. Deze laatste stamde nog uit de tijd van de paardetram in 1883. Het nieuwe gebouw te Stembert moest tegelijkertijd garage en directie behuizen.

Begin december 1962 werd het vak Pepinster - Ensival van tramlijn 1 opgebroken en begin januari 1963 heel de lijn 2. Er liepen dan reeds 22 bussen en enkele bussen moesten gehuurd worden, daar lijn 1 volledig stilgelegd werd vóór de voorziene tijd omwille van bestratingswerken.

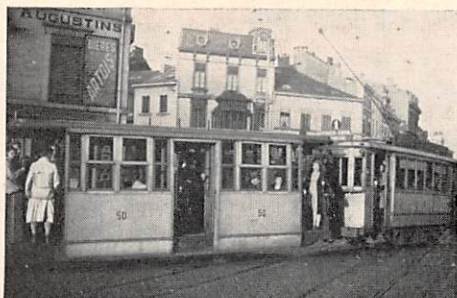
Het overschakelen van tram op bus belette het regelmatige dalen van het aantal vervoerde reizigers niet ten gevolge van de ook elders bekende oorzaken (groeiende privémotorisering, televisie, enz.) en ook door de crisis in de talrijke textielbedrijven in en om Verviers. Men vergelijkte de cijfers in volgende tabel :

Jaar	Aantal reizigers
1946	19.300.000
1956	11.550.000
1964	9.324.000
1968	7.983.000



Motorwagen 84, tweede reeks, (Enghien/SEM) aan het Centraal Station.

Foto : Walkking



Aanhangwagen 50 (Ragheno/Mechelen). Verbouwde zomerwagen.

Foto : Desbarax



Belgische Buurtspoorwegen : Panoramawagen 9162 op de prachtige lijn Spa - Verviers.

Foto : Mech

Men trachtte aanvankelijk de diensten 's avonds in te krimpen, op tram en bus. Dan reed men met eenmanbediening op de bussen. Einde 1968 werden 30 nieuwe DAF bussen geleverd : met deze kon men niet alleen de restante 23 tramwagens vervangen, maar ook nog enkele oudere bussen. De nieuwe bussen hadden driedubbele deuren en luchtvering. Het koetswerk werd door Jockheere vervaardigd. Op lijn nr. 1 reden de bussen, net zoals vroeger de trams, gedeeltelijk als tegenliggers in straten met enkele richting. Voor het eerst in Verviers werd een radio-verbinding opgericht op de bussen.

De tarifiering kent gewoontjes (« direct »), overstapjes (« correspondance ») en tienritten-knipskaarten (« cartes ») die door de reiziger zelf vooraan in de bus, in aangebrachte toestellen, kunnen worden bestempeld. Die directie hoopt hiermede de dienst te rationalizeren.

Kort overzicht van het wagenpark

Trams

- Motorwagens 60-85 anno 1900 - Nivelles/UEG ; anno 1937 afgebroken : 76-85.
- Motorwagens 86-93 anno 1907 - Nivelles/ACEC.
- Motorwagens 94-97 anno 1908 - Nivelles/ACEC.
- Motorwagens 57-59 anno 1912 - Nivelles-Godarville. Reden op het vak Heusy - Spa van de buurtspoorwegen.
- Motorwagens 33-38 anno 1929 - Germain/ACEC. Nr. 34 is te zien in het trammuseum Schepdaal.
- Motorwagens 76-85 anno 1937 - verving de bovenvermelde afgebroken wagens ; moderne wagens, op Brill EX-89 truck, luchtrem en trolleyvangspoel. Gebouwd Enghien/Saint Eloi/SEM-Gent, met (nooit gebruikte) shuntschakeling.

Van deze laatste, moderne wagens is nr. 85 in het trammuseum te Schepdaal te zien en wagen nr. 82 loopt op de toeristische lijn van het Aisne-dal (T.T.A.) bij Erezée in het Ardennengebied.

Aanhangwagens :

- 1-26 : uit de tijd van de paardetram, anno 1884.
- 31-46 : uit de tijd van de paardetram, anno 1884.
- 47-54 : open zomerwagens, anno 1908.
- gebouwd door Raghenon Mechelen. Afgebroken anno 1957.
- 39-46 (tweede reeks) ; gebouwd 1929 door Germain. (41 op de T.T.A.)

Bussen

- 11-14 bouwjaar 1956 Brossel/Leyland - Jonckheere.
- 15-19 1958 Brossel/Leyland - Jonckheere.
- 20-32 1962 Brossel/Leyland - Jonckheere.
- 33-62 1969-70 DAF/Jonckheere.

Het plan van de tram- en buslijnen van Verviers geeft geen idee van het hoogteverschil : lijn 1 volgde het dal van de Vesdre (Weser) en was vlak. Daar werd in de tijd van de tram met aanhangers gereden. Lijn 2 ging stijl omhoog naar Petit-Rechain, maar zeer stijl waren de tracés van lijnen 3 en 6, die van het Centraal Station dadelijk de hoogte ingingen. Lijn 6 draaide ergens rechts af en daalde tot Déportés, maar lijn 3 bleef stijgen tot Vieuxtemps en eindpunt Heusy, waar voorts de buurtlijn naar Spa tot La Croix de Fays bleef klimmen, waar men de Hoge Venen letterlijk ontdekte. Ook lijn 5 steeg duchtig in de richting van Andrimont. De moderne tramwagens reeks 76-85 reden op deze stijle lijnen en dit legt waarschijnlijk uit waarom de shuntschakeling wegens hoog stroomverbruik bij het klimmen, op de SEM-controller nooit gebruikt werd. Naast de handrem werd geleidelijk de luchtrem ingevoerd.



Het boek « DE BUURTSPOORWEGEN IN DE PROVINCIE LIMBURG » is nog 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.

★

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 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.