



DE FORTENLIJN HOBOKEN – WILRIJK – MORTSEL

Research: PJ & JVO
Redactie: JVO

B. – DE MILITAIRE STOPPLAATSEN EN DE SOLDATENTREINEN OP DE FORTENLIJN

- De militaire stopplaatsen van Fort 4 t/m Fort 8: benaming(en), data, locatie
- Soldatentreinen
- Bijlagen:
 - ✓ Belgische Staatsspoorwegen: dienstorder nr. 1687 van 30 december 1879 betreffende de militaire treinen op de fortenlijn
 - ✓ Reglement voor de inzet van militaire treinen tussen Antwerpen-Oost en Antwerpen-Zuid – maart 1880
 - ✓ Dienstregeling van de militaire treinen in december 1880 (ritten uitgevoerd met Belpaire-stoomrijtuigen)
 - ✓ Verslag van de vergadering van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 20 juni 1883, waarin de soldatentreinen aan bod komen
 - ✓ Belgische Staatsspoorwegen: dienstorder nr. 207 van 29 augustus 1898 waarin o.a. vermeld staat dat vanaf 1 september 1898 ook 'voyageurs civils' (d.w.z. 'gewone' burgers) de militaire treinen mochten gebruiken
 - ✓ Uittreksel uit de *Manuel du premier chef-garde, du chef-garde et du garde, fascicule II, Edition de 1905* betreffende de militaire treinen tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Zuid
 - ✓ Uittreksel uit het *Journal Militaire Officiel – 1907 – Partie 1*: KB van 26 september 1907 over de terugbetaling van treinkaartjes voor verplaatsingen van officieren naar de forten van Antwerpen, Luik en Namen, en de bijhorende rondzendbrief
 - ✓ Dienstregeling van de militaire treinen in 1914: uittreksel uit het treinboekje, geldig van 1 mei tot 30 juni 1914

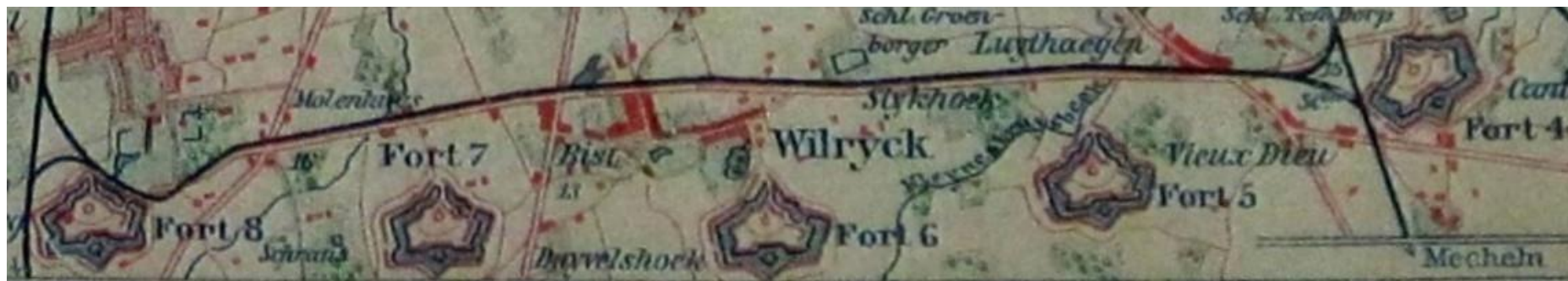
Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

De militaire stopplaatsen van Fort 4 t/m Fort 8: benaming(en), data, locatie

FORT 4	FORT 5	FORT 6	FORT 7	FORT 8
---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

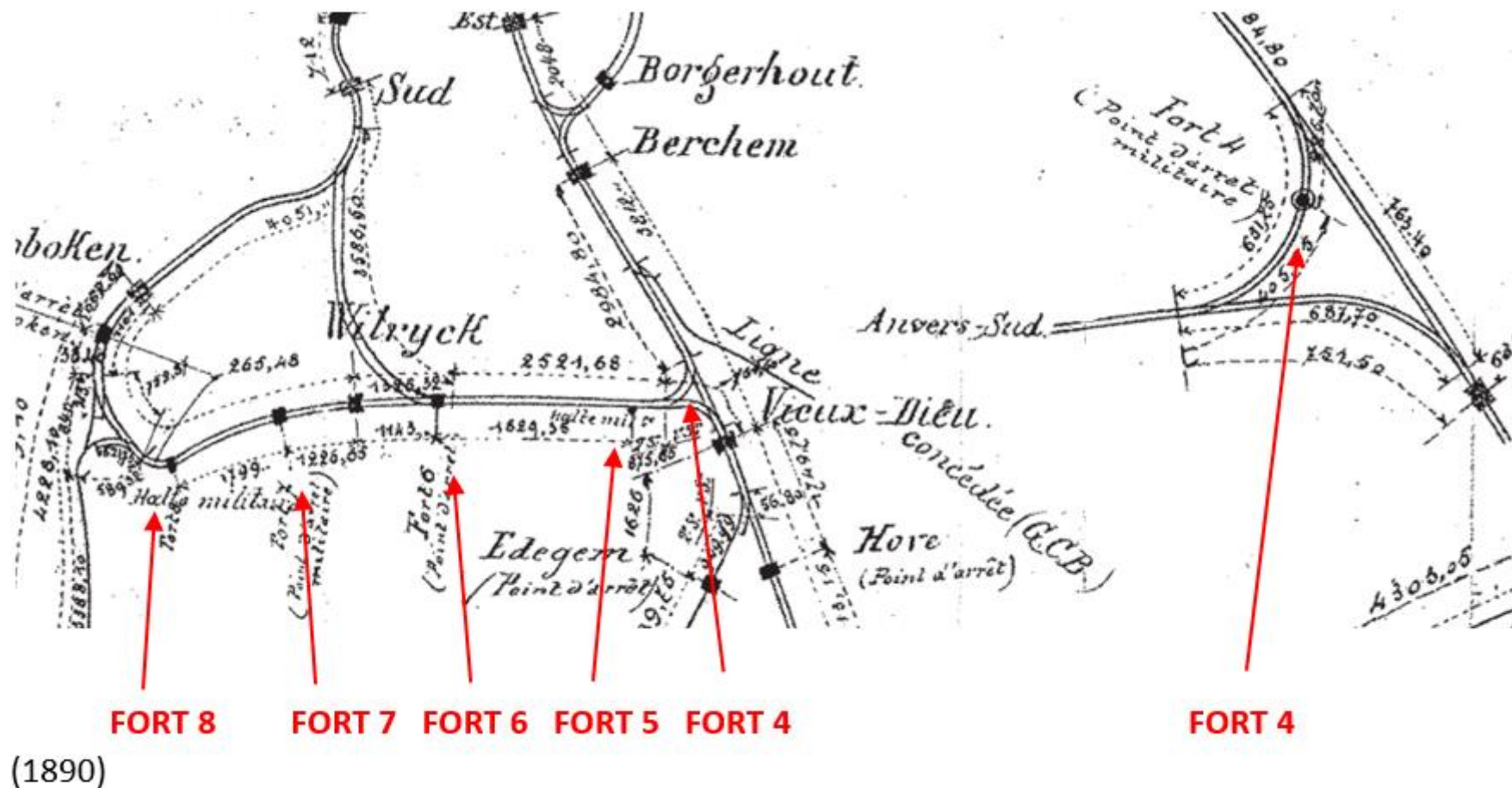
Oorspronkelijke benaming	Telegrafische afkorting	Opening voor reizigersverkeer	Heropening voor reizigersverkeer na WO I	Sluiting voor reizigersverkeer
Fort 4	-	22/07/1886	-	WO I
Fort 5	-	15/04/1880	15/01/1919	01/05/1920
Fort 6	-	22/07/1886	15/01/1919	01/05/1920
Fort 7	-	22/07/1886	15/01/1919	01/05/1920
Fort 8	-	15/04/1880	15/01/1919	01/05/1920

Het betreft hier de militaire stopplaatsen van de Forten 4 t/m 8, gelegen op de fortenlijn.



*De Forten 4, 5, 6, 7 en 8, de fortenspoorlijn en de militaire baan (Krijgsbaan) op het grondgebied van de gemeenten Mortsel, Wilrijk en Hoboken, begin jaren 1890. De fortenlijn passeerde niet in de buurt van het fort van Merksem en van de Forten 1 t/m 3.
Bron: Brockhaus Konversation-Lexikon*

Locatie van de militaire stopplaatsen op de fortenlijn (1890)

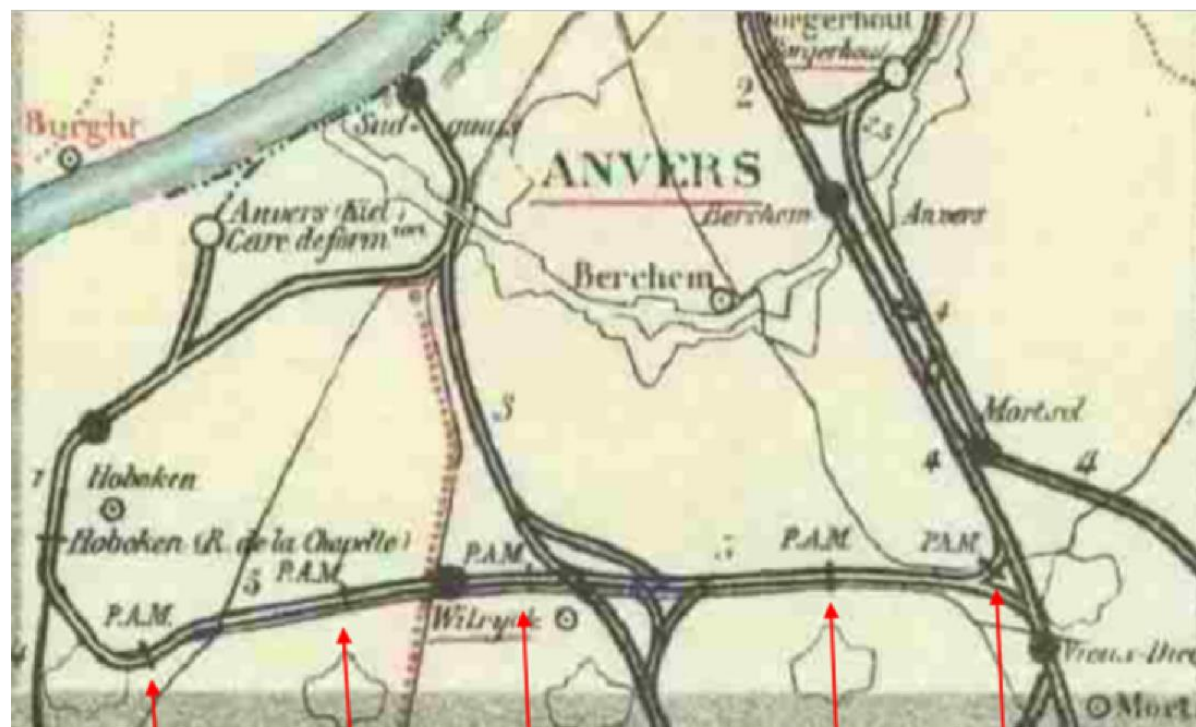


Oorspronkelijk was de stopplaats aan Fort 5 eigenlijk gelegen tussen Fort 4 en Fort 5 ze werd later verplaatst naar een locatie dicht bij Fort 5.

Document: NMBS Train World Heritage.

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

Locatie van de militaire stopplaatsen op de fortenlijn (1908)



(1908)

Document : *Compte-rendu des opérations des chemins de fer, postes, télégraphes, marine – 1908.*
(P.A.M. = point d'arrêt militaire)

Soldatentreinen

Van 1880 tot 1920 – met een onderbreking tijdens WO I – reden er tussen Antwerpen-Centraal (dat tot 1899 Anvers-Est / Antwerpen-Oost heette) en Antwerpen-Zuid in beide richtingen militaire treinen over de fortenlijn. Ze stopten in Berchem, Wilrijk en Hoboken en aan de militaire stopplaatsen die in de nabijheid lagen van de forten 4 t/m 8.

Vanaf 15 april 1880 ging het om 2 treinen per dag in elke richting die stopten aan een stopplaats gelegen nabij het Fort 5 (eigenlijk tussen Fort 4 en Fort 5) en een stopplaats nabij het Fort 8. Vanaf 22 juli 1886 beschikte elk fort over een stopplaats en stopten de treinen aan de stopplaatsen van Fort 4, Fort 5, Fort 6, Fort 7 en Fort 8. De treinen stonden niet vermeld in het spoorboekje, omdat ze enkel toegankelijk waren voor militairen.

Het Dienstorder (Ordre de Service) nr. 1687 van 30 december 1879 i.v.m. de militaire treinen vermeldt dat de ritten vanaf 15 april 1880 zullen worden uitgevoerd met Belpaire-stoomrijtuigen, op voorwaarde dat er niet meer dan 2 of 3 wagens of rijtuigen moesten worden gesleept. In de tekst staat ook dat niet alleen personeel van de Belgische Staat werd ingezet, maar dat men ook een beroep deed op machinisten en stokers van de Spoorwegcompagnie van de Genie van het Belgische leger.

Het Dienstorder nr. 207 van 29 augustus 1898 vermeldt dat er 6 militaire treinen rijden, dus drie in elke richting (zie ook het hoofdstuk over het reizigersverkeer in deze studie, jaren 1880, 1893 en 1914). De treinen mogen 35 km/h rijden. Er is dan geen sprake meer van stoomrijtuigen; alle treinen zijn samengesteld uit 2 rijtuigen 2de klas, 2 rijtuigen 3de klas en een pakwagen.

Vanaf 1 september 1898 mochten ook burgers zich met de militaire treinen verplaatsen en verschenen de treinen in het spoorboekje, met de vermelding:

“Soldatentreinen. Andere reizigers worden daarin echter toegelaten als er plaats over is, maar mogen niet op- en afstappen aan de stopplaatsen der forten. Geen reisgoed.”

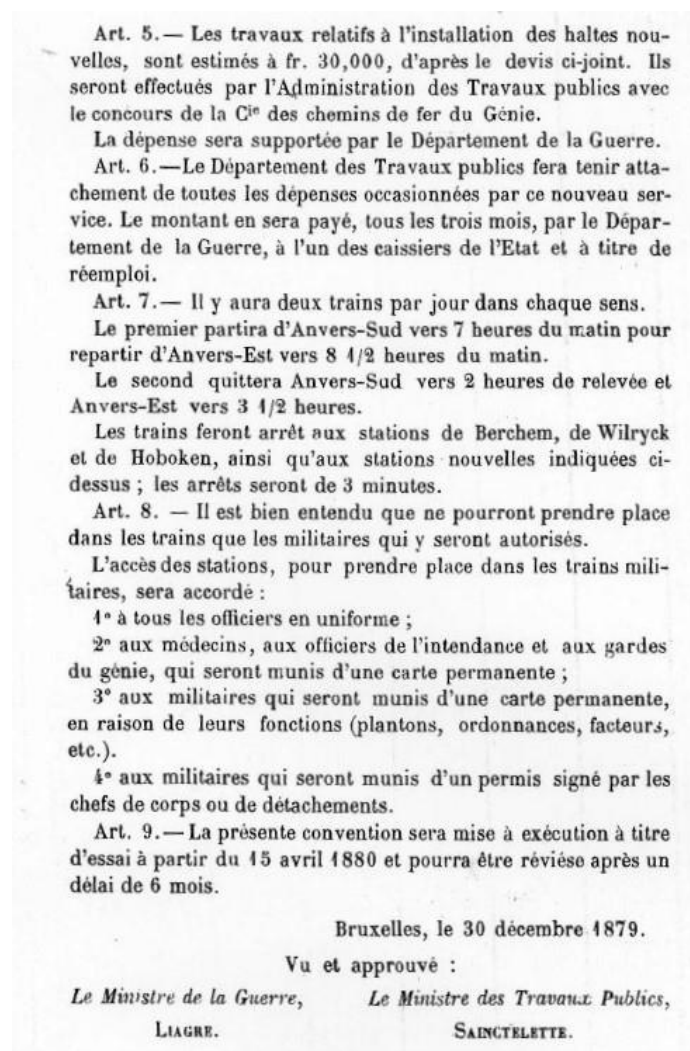
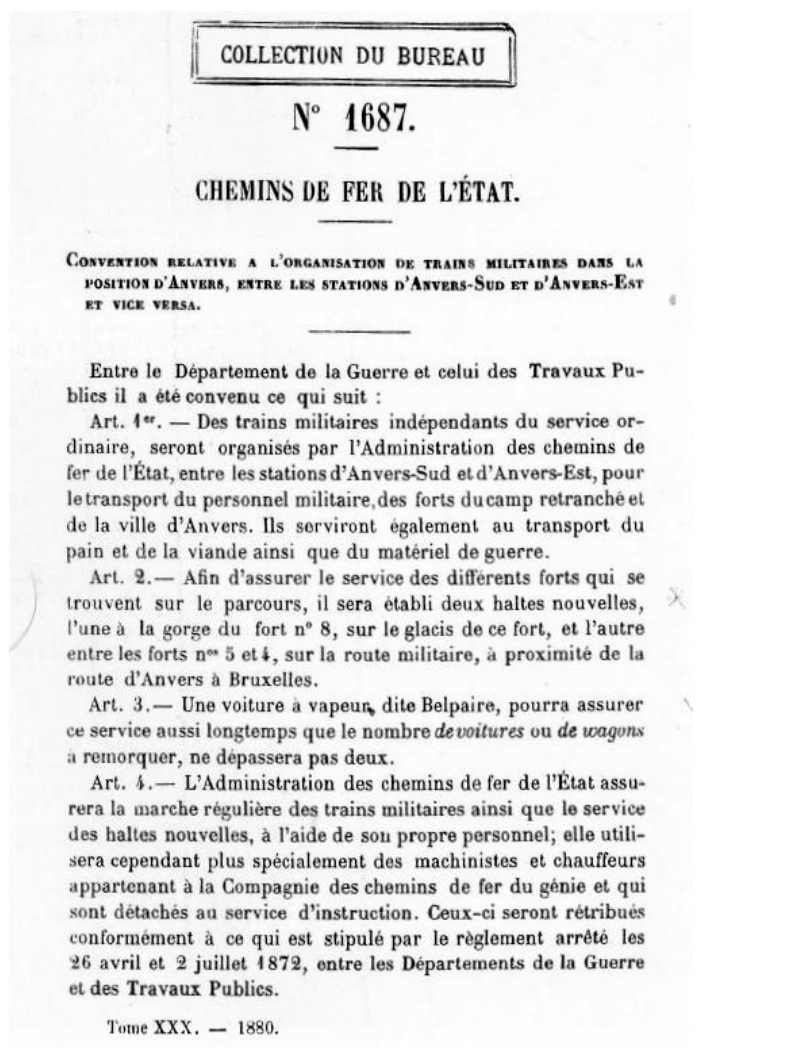
Burgers mochten dus niet in- en uitstappen aan de militaire stopplaatsen, behalve vrouwen en kinderen van militairen die in of nabij de forten woonden.

Na WO I werden de militaire stopplaatsen van de forten 5 t/m 8 nog gedurende ongeveer één jaar bediend (1919-1920).

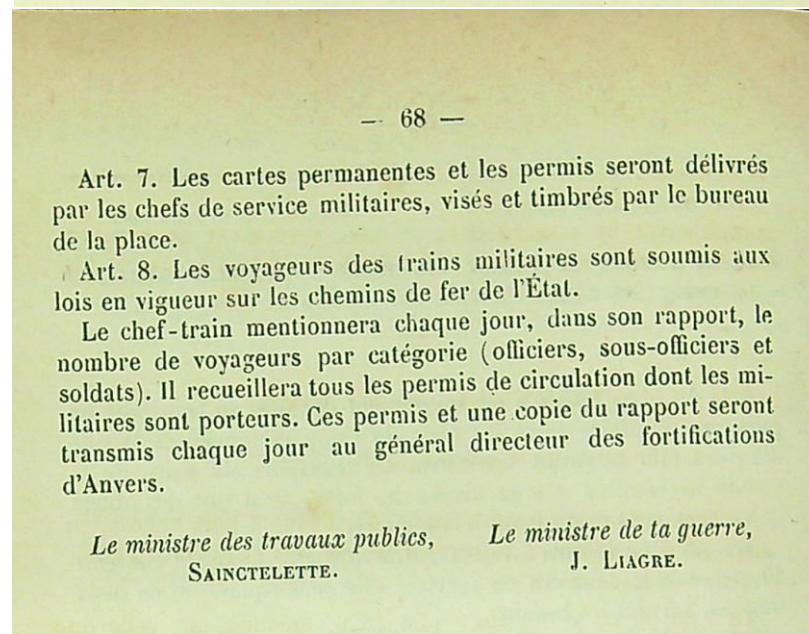
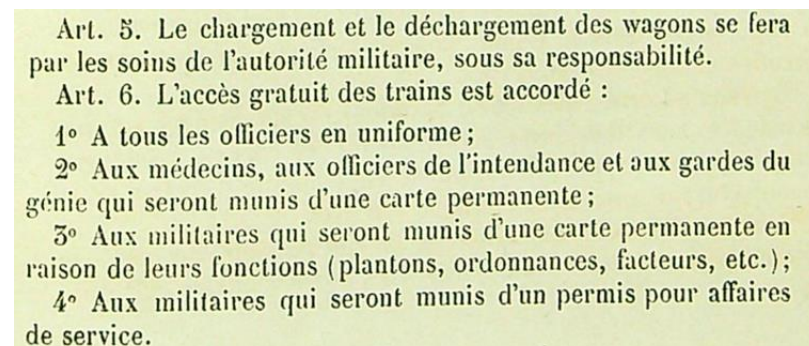
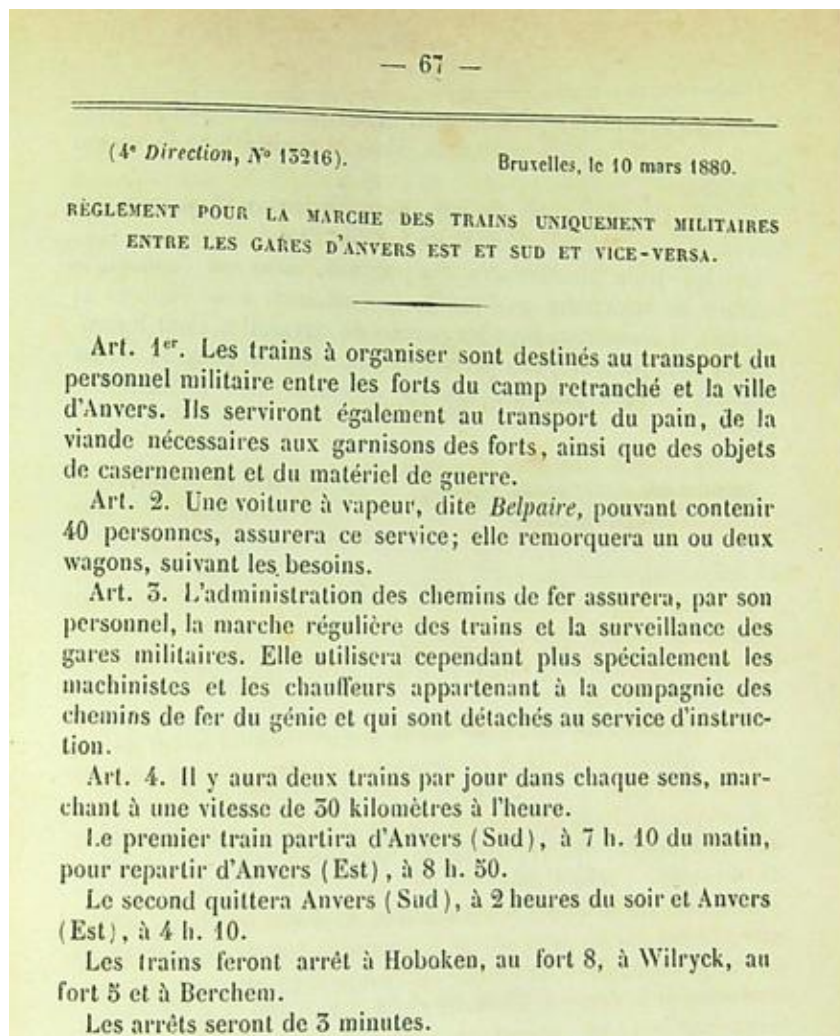
Opmerkingen:

- in hoofdstuk D. worden de militaire aansluitingssporen besproken van Fort 7 en van Fort 8 en in hoofdstuk K. het aansluitingsspoor van Fort 3; in het Deel over de lijn van Waarloos wordt aandacht besteed aan het aansluitingsspoor van Fort 6;
- voor meer informatie over de in België aangelegde spoorlijnen, buurtspoorweglijnen en militaire aansluitingssporen verwijzen we naar het boek ***Militaire spoorlijnen in België***, door Wim De Ridder, uitg. TSP/PFT, 2016.

Belgische Staatsspoorwegen: dienstorder nr. 1687 van 30 december 1879 betreffende de militaire treinen op de fortenlijn



Reglement voor de inzet van militaire treinen tussen Antwerpen-Oost en Antwerpen-Zuid – maart 1880



Document: Archief van het Geniemuseum / Musée du Génie (Amay).

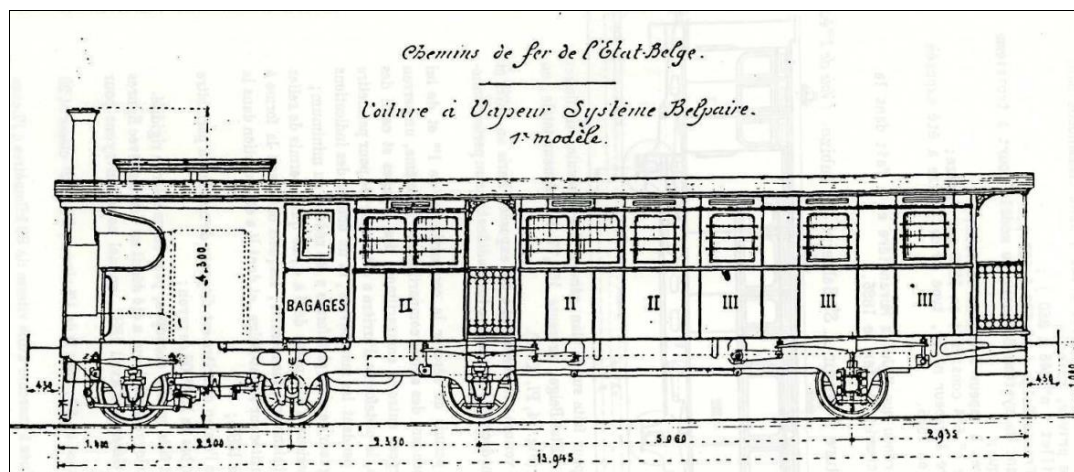
**Dienstregeling van de militaire treinen –
december 1880**

(ritten uitgevoerd met Belpaire-stoomrijtuigen)

(deze treinen waren niet opgenomen in het spoorboekje omdat ze enkel toegankelijk waren voor militairen)

Opmerking:
Anvers (Est) is het latere Anvers-Central (Antwerpen-Centraal)

STATIONS.	HEURES		CROISEMENTS ET GARAGES.	Observations.
	l'arrivée	du départ		
N° 2792. — ORDINAIRE D'ANVERS (Sud) à ANVERS (Est).				
ANVERS (SUD).	—	soir		
Hoboken	2.16	2.08		
Bif ^m . vers Boom	2.23	2.19		
Fort N° 3	2.32	2.26		
Wilryck	2.32	2.25		
Fort N° 5	2.43	2.46		
Bif ^m . vers Anvers (Sud)	2.47			
Berchem	2.52	2.55		
ANVERS (EST).	2.59	—		
	soir			
N° 2793. — ORDINAIRE D'ANVERS (Est) à ANVERS (Sud).				
ANVERS (EST).	—	soir		
Berchem	4.14	4.10		
Bif ^m . vers Anvers (Sud)	4.22	4.17		
Fort N° 5	4.23	4.26		
Wilryck	4.34	4.37		
Fort N° 3	4.33	4.46		
Bif ^m . vers Boom	4.47			
Hoboken	4.50	4.53		
ANVERS (SUD).	5.01	—		
	soir			



Documenten: verzameling Paul Pastiels.

Verslag van de vergadering van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 20 juni 1883, waarin de soldatentreinen aan bod komen

L'honorable M. Guyot, entraîné peut-être par ses convictions antimilitaristes, voudrait, à la fois, la suppression du privilège accordé aux officiers de voyager avec une réduction de 50 p. c. et la réduction des trains militaires organisés entre les forts d'Anvers.

Les transports militaires se divisent en deux catégories : les transports en débet effectués pour compte du ministère de la guerre et ceux qui sont payés par les intéressés directement.

La réduction de 50 p. c. accordée pour les transports militaires en général se justifie, dans le premier cas, en ce sens que les transports exécutés pour le compte d'un département ministériel quelconque sont toujours taxés avec réduction de prix.

La loi du 12 avril 1851, dans son article 9, réglait les transports des militaires :

« Seront admis au transport par chemin de fer avec réduction de 50 p. c. sur les prix ordinaires du tarif :

« 1^o Les troupes voyageant en corps ou par détachement ;

« 2^o Les sous-officiers et soldats en activité de service, voyageant isolément. »

Ainsi qu'on le voit, la réduction pour voyages isolés n'est octroyée de par la loi qu'aux soldats et aux sous-officiers.

Depuis 1866, en vertu d'une décision de M. Vanderstichelen, les officiers qui, nonobstant la loi de 1851, avaient été appelés à jouir de ce bénéfice, en furent exclus d'une manière absolue.

Mais, en 1875, intervint un accord entre MM. Moncheur et Thiebauld pour

admettre les officiers au bénéfice de la disposition dont jouissaient les militaires d'un rang inférieur.

Cette décision est-elle juste ?

On ne saurait méconnaître que la solde de nos officiers est calculée en ayant égard aux avantages indirects qui leur sont attribués. Si l'on supprimait l'un de ceux-ci, ne serait-on pas amené à indemniser les intéressés d'une autre manière ? Dans la plupart des pays, cette faveur est octroyée sans difficulté aux officiers de l'armée, même par les compagnies privées : elle leur a même été maintenue, si je ne me trompe, par les compagnies belges de 1866 à 1875, pendant la période où ce privilège leur avait été retiré par l'Etat. Il est incontestable que les officiers sont astreints à de nombreux déplacements ; que, par position, ils doivent voyager dans des voitures d'une classe souvent supérieure à celles qu'ils prendraient s'ils étaient de simples particuliers. En France, la réduction est de 75 p. c. Dans mon opinion personnelle, il n'y a pas lieu de modifier l'état de choses actuel.

La section centrale chargée d'examiner le budget de 1884 m'a posé diverses questions dans cet ordre d'idées. J'attendrai le résultat de son examen.

Mais dans l'intervalle je ne saurai m'engager à me montrer plus rigoureux contre une seule catégorie de privilégiés, lorsque d'autres, moins intéressants peut-être, continueraient à jouir des réductions habituelles.

Je sais bien que la question de légalité est délicate. Mais si l'on interprétait à la lettre toutes les dispositions de la loi de 1851, il est une foule de faveurs de ce genre qui devraient disparaître. Au point de vue de notre budget spécial, je ne m'en plaindrais pas, tant s'en faut. Mais si la Chambre voulait rompre avec les précédents consacrés par une longue pratique, il ne serait pas juste d'agir par mesure isolée ; elle devrait appliquer une règle générale, qui atteindrait les officiers en même temps que les autres privilégiés.

M. Coomans. — C'est une des cause du déficit.

M. Olin, ministre des travaux publics. — Oh ! bien petite, et l'économie serait mesquine.

Quant aux trains militaires indépendants du service ordinaire, ils ont, comme je l'ai rappelé tout à l'heure, été organisés à la demande du département de la guerre, entre les stations d'Anvers (Sud) et d'Anvers (Est), pour le transport du personnel militaire des forts du camp retranché et de la ville d'Anvers, ainsi que pour le transport du pain, de la viande et du matériel de guerre.

L'organisation de ces trains mis en marche depuis le 15 avril 1880, au nombre de deux dans chaque sens, est réglée par une convention intervenue le 30 décembre 1879 entre le département de la guerre et celui des travaux publics.

L'article 4 de cette convention recommande d'utiliser plus spécialement pour le service de ces trains les machinistes et chauffeurs appartenant à la compagnie des chemins de fer du génie et qui sont détachés au service d'instruction.

Aux termes de la convention dont il s'agit, le département de la guerre nous rembourse les dépenses occasionnées par les trains militaires.

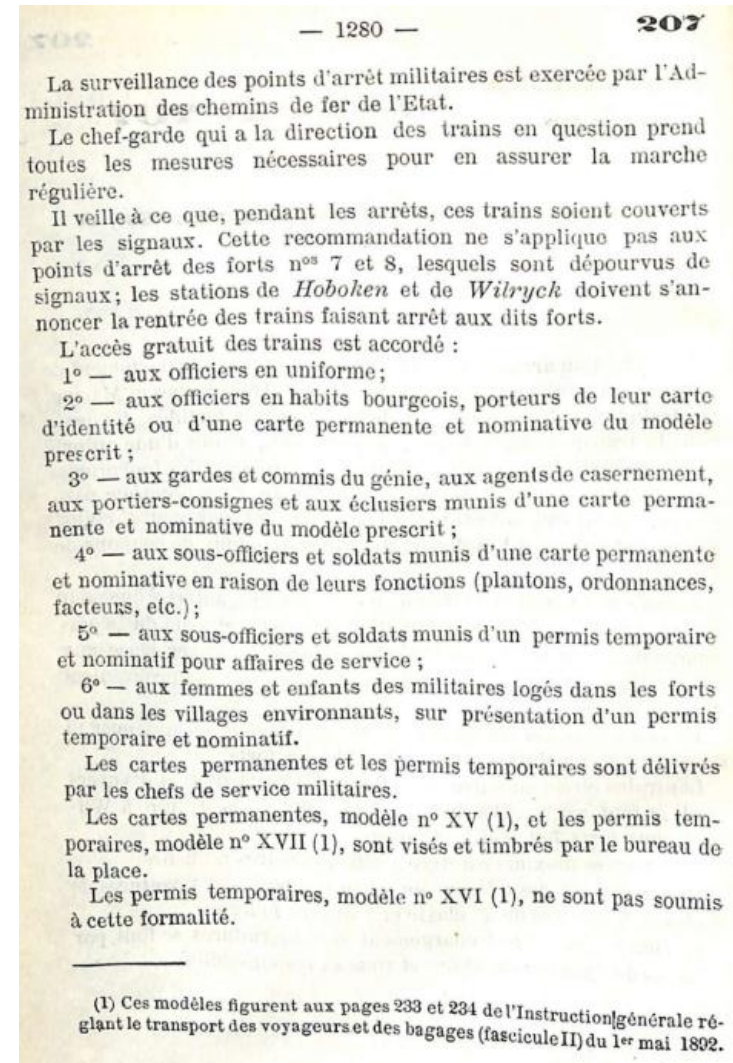
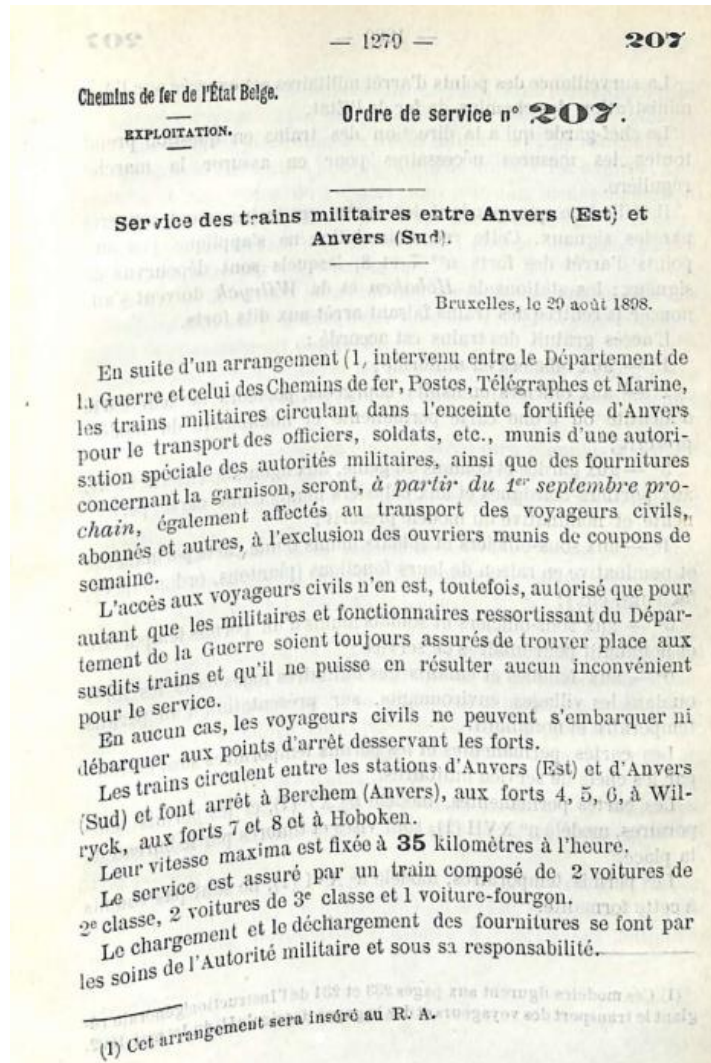
Les frais payés annuellement de ce chef s'élèvent à 54,822 francs.

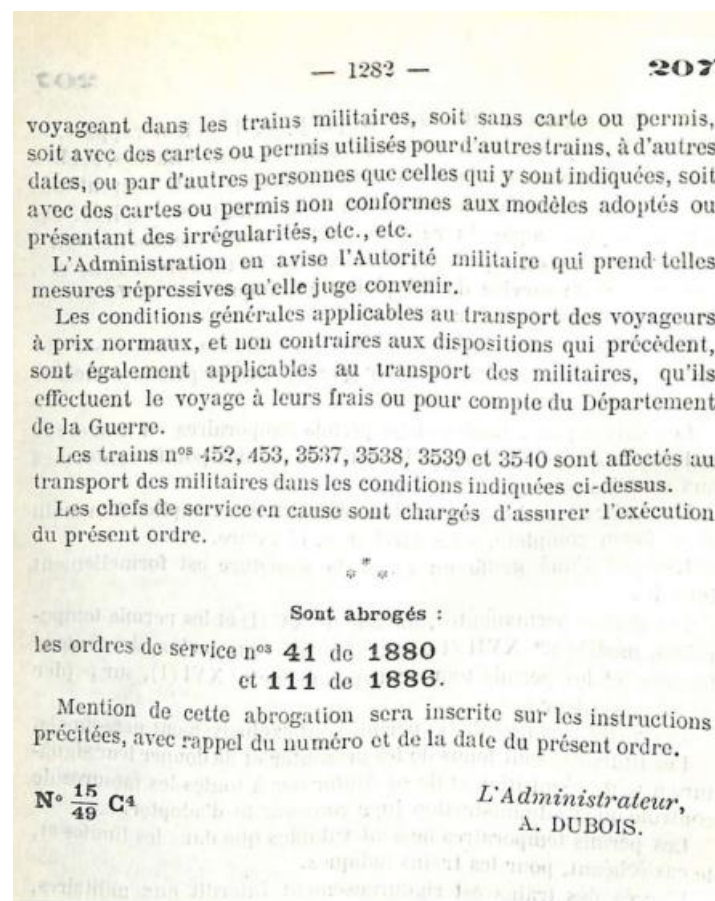
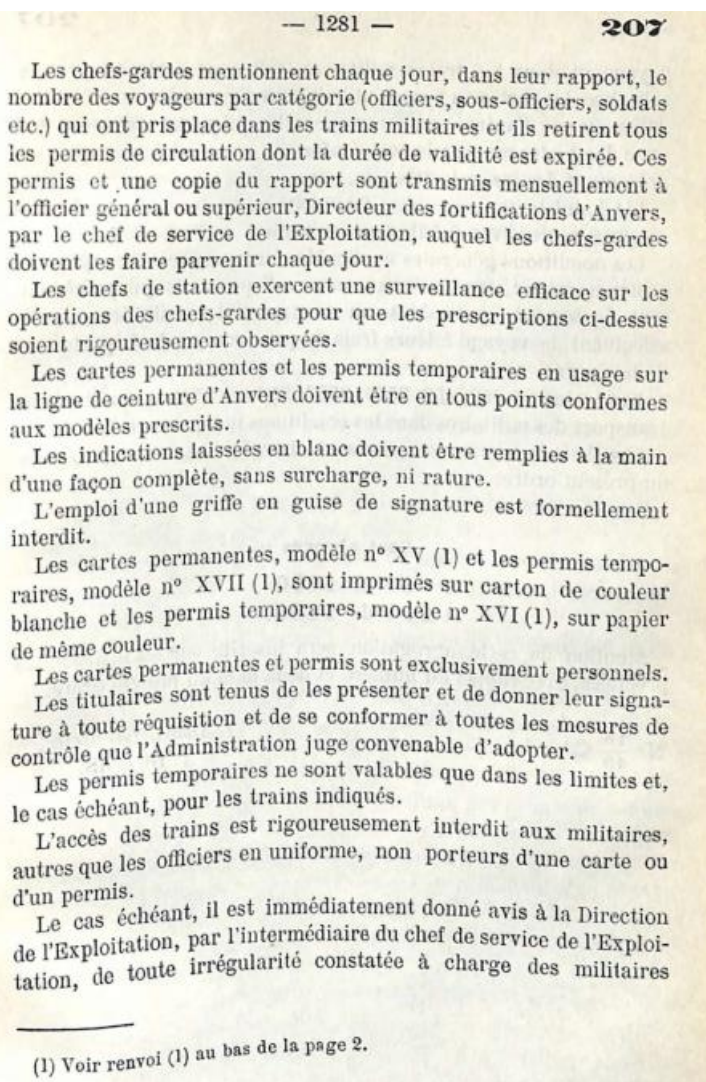
La dépense étant supportée par le ministère de la guerre, c'est au budget de ce département que se rattache l'observation de l'honorable représentant d'Anvers.

Document: Archief van het Geniemuseum / Musée du Génie (Amay).

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-geeraliseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacobs & Jef Van Olmen.

Belgische Staatsspoorwegen: dienstorder) nr. 207 van 29 augustus 1898 waarin o.a. vermeld staat dat vanaf 1 september 1898 ook 'voyageurs civils' (d.w.z. 'gewone' burgers) de militaire treinen mochten gebruiken





Uittreksel uit de *Manuel du premier chef-garde, du chef-garde et du garde, fascicule II, Edition de 1905* betreffende de militaire treinen tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Zuid

CHAPITRE XXV.

Service des trains militaires entre Anvers (Gare centrale) et Anvers (Sud).

Art. 803. — En suite d'un arrangement intervenu entre le département de la guerre et celui des chemins de fer, postes et télégraphes, les trains militaires circulant dans l'enceinte fortifiée d'Anvers pour le transport des officiers, soldats, etc., munis d'une autorisation spéciale des autorités militaires, ainsi que des des fournitures concernant la garnison, sont également affectés au transport des voyageurs civils, abonnés et autres, à l'exclusion des ouvriers munis de coupons de semaine.

L'accès aux voyageurs civils n'en est, toutefois, autorisé que pour autant que les militaires et fonctionnaires ressortissant au département de la guerre soient toujours assurés de trouver place aux susdits trains et qu'il ne puisse en résulter aucun inconvénient pour le service.

Art. 804. — En aucun cas, les voyageurs civils ne peuvent s'embarquer ni débarquer aux points d'arrêt desservant les forts.

Art. 805. — Les trains circulent entre les stations d'Anvers (Gare centrale) et Anvers (Sud) et font arrêt à Berchem (Anvers), aux forts 4, 5, 6, à Wilryck, aux forts 7 et 8 et à Hoboken.

Leur vitesse maximum est fixée à 35 kilomètres à l'heure.

Le service est assuré par un train composé de 2 voitures de 2^e classe, 2 voitures de 3^e classe et 1 voiture-fourgon.

Art. 806. — Le chargement et le déchargement des fournitures se font par les soins de l'autorité militaire et sous sa responsabilité.

Art. 807. — La surveillance des points d'arrêt militaires est exercée par l'administration des chemins de fer de l'Etat.

Art. 808. — Le chef-garde qui a la direction des trains en

— 132 —

question, prend toutes les mesures nécessaires pour en assurer la marche régulière

Il veille à ce que, pendant les arrêts, ces trains soient couverts par les signaux. Cette recommandation ne s'applique pas aux points d'arrêt des forts n^o 7 et 8, lesquels sont dépourvus de signaux; les stations de *Hoboken* et de *Wilryck* doivent s'annoncer la rentrée des trains faisant arrêt aux dits forts.

Art. 809. — L'accès gratuit des trains est accordé :

1^o — aux officiers en uniforme;

2^o — aux officiers en habits bourgeois, porteurs de leur carte d'identité ou d'une carte permanente et nominative du modèle prescrit (voir l'article 810);

3^o — aux gardes et commis du génie, aux agents de casernement, aux portiers-consignes et aux éclusiers munis d'une carte permanente et nominative du modèle prescrit (voir l'article 810);

4^o — aux sous-officiers et soldats munis d'une carte permanente et nominative en raison de leurs fonctions (plantons, ordonnances, facteurs, etc.) (voir l'article 810);

5^o — aux sous-officiers et soldats munis d'un permis temporaire et nominatif pour affaires de service (voir l'article 810);

6^o — aux femmes et enfants des militaires logés dans les forts ou dans les villages environnants, sur présentation d'un permis temporaire et nominatif (voir l'article 810).

Art. 810. — Les cartes permanentes et les permis temporaires sont délivrés par les chefs de service militaires, ils sont de l'un des modèles figurant aux pages 133 et 134.

Art. 811. — Les cartes permanentes modèle n^o XV, et les permis temporaires, modèle n^o XVII, sont visés et timbrés par le bureau de la place.

Les permis temporaires, modèle n^o XVI, ne sont pas soumis à cette formalité.

Art. 812. — Les chef-gardes mentionnent chaque jour, dans leur rapport, le nombre des voyageurs par catégorie (officiers, sous-officiers, soldats, etc.) qui ont pris place dans les trains militaires et ils retirent tous les permis de circulation dont la

<p style="text-align: center;">Modèle n° XV.</p> <p style="text-align: center;">Modèle d'une carte permanente.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Ministère de la Guerre.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> Cachet du corps ou du service qui délivre la carte et auquel appartient le titulaire. </div> (1) </div> <p style="text-align: center; margin: 10px 0;">CARTE PERMANENTE.</p> <p>Le nommé (2) (3)</p> <p>est autorisé à prendre place, en voiture de, dans les trains militaires de la ligne de ceinture d'Anvers.</p> <p style="text-align: right; margin-right: 100px;">Anvers, le 19 .</p> <p style="text-align: center;">Le (4)</p> <p>Vu au bureau de la place d'Anvers.</p> <p>Le 10</p> <p style="margin-left: 50px;">Le (5)</p> <p style="text-align: right; margin-right: 50px;">Signature du titulaire (*)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> Cachet du bureau de la place. </div> <p style="margin-top: 10px;">(*) Le titulaire est tenu de donner sa signature à toute réquisition des agents de l'administration des chemins de fer de l'État.</p>	<p style="text-align: center;">— 134 —</p> <p style="text-align: right;">Modèle n° XVI.</p> <p style="text-align: center;">Modèle d'un permis temporaire pour sous-officiers et soldats.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>MINISTÈRE DE LA GUERRE.</p> <p style="text-align: center;">• BATAILLON. • RÉGIMENT D • COMPAGNIE.</p> <p style="text-align: center;">PERMIS VALABLE POUR UN SEUL VOYAGE ALLER ET RETOUR EN VOITURE DE 3^{me} CLASSE SUR LES TRAINS MILITAIRES DE LA LIGNE DE CEINTURE D'ANVERS A EFFECTUER</p> <p>par le nommé le 19 (1)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-left: 10px;"> Cachet du corps ou service. </div> <p style="margin-left: 200px;">Anvers, le 19 .</p> <p style="margin-left: 100px;">LE COMMANDANT DU (4)</p> <p>N. B. — Ce permis est retiré au retour par le personnel du train.</p> <p>(1) Date du voyage. (2) et (3) Nom, prénoms, grade ou qualité du titulaire. (4) " Régiment " ou " détachement ".</p> </div> <p style="text-align: right;">Modèle n° XVII.</p> <p style="text-align: center;">Modèle d'un permis temporaire pour les femmes ou enfants des militaires logés dans les forts ou dans les villages avoisinants.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>MINISTÈRE DE LA GUERRE. (1)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-left: 10px;"> Cachet du corps ou service. </div> <p style="margin-left: 50px;">PERMIS DE LIBRE PARCOURS par les trains militaires de la ligne de ceinture d'Anvers EN VOITURE DE CLASSE</p> <p>Valable du au</p> <p>par les trains n° délivré à (3) de</p> <p>M (2) (4)</p> <p style="margin-left: 50px;">M^e (5)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-left: 10px; margin-top: 5px;"> Cachet du bureau de la place. </div> <p style="margin-left: 100px;">Vu Anvers, le 19 .</p> <p style="margin-left: 50px;">Le 10 Le (6)</p> <p style="margin-left: 50px;">Le (7)</p> <p>(1) Indication du corps ou du service auquel appartient le chef de la famille. (2) " Madame " " Mademoiselle " ou " Monsieur " . (3) " Epouse " " Fille " ou " Fils " . (4) et (5) Nom, prénoms, grade ou qualité du chef de la famille. (6) Grade et signature de l'autorité qui délivre le permis (chef de corps, de service ou de détachement). (7) Grade et signature du commandant de la place d'Anvers.</p> </div>
--	---

— 135 —

durée de validité est expirée. Ces permis et une copie du rapport sont transmis mensuellement à l'officier général ou supérieur, directeur des fortifications d'Anvers, par le chef de service de l'exploitation, auquel les chefs-gardes doivent les faire parvenir chaque jour.

Art. 813. — Les chefs de station exercent une surveillance efficace sur les opérations des chefs-gardes pour que les prescriptions de l'article 812 soient rigoureusement observées.

Art. 814. — Les cartes permanentes et les permis temporaires en usage sur la ligne de ceinture d'Anvers doivent être en tous points conformes aux modèles prescrits.

Les indications laissées en blanc doivent être remplies à la main d'une façon complète, sans surcharge, ni rature.

L'emploi d'une griffe en guise de signature est formellement interdit.

Art. 815. — Les cartes permanentes, modèle n° XV et les permis temporaires, modèle n° XVII, sont imprimés sur carton de couleur blanche et les permis temporaires, modèle n° XVI, sur papier de même couleur.

Art. 816. — Les cartes permanentes et permis sont exclusivement personnels.

Les titulaires sont tenus de les présenter et de donner leur signature à toute réquisition et de se conformer à toutes les mesures de contrôle que l'administration juge convenable d'adopter.

Art. 817. — Les permis temporaires ne sont valables que dans les limites et, le cas échéant, pour les trains indiqués.

Art. 818. — L'accès des trains est rigoureusement interdit aux militaires, autres que les officiers en uniforme, non porteurs d'une carte ou d'un permis.

Le cas échéant, il est immédiatement donné avis à la direction de l'exploitation, par l'intermédiaire du chef de service de l'exploitation, de toute irrégularité constatée à charge des militaires voyageant dans les trains militaires, soit sans carte

— 136 —

ou permis, soit avec des cartes ou permis utilisés pour d'autres trains, à d'autres dates, ou par d'autres personnes que celles qui y sont indiquées, soit avec des cartes ou permis non conformes aux modèles adoptés ou présentant des irrégularités, etc., etc.

L'administration en avise l'autorité militaire qui prend telles mesures répressives qu'elle juge convenir.

Art. 819. — Les conditions générales applicables au transport des voyageurs à prix normaux, et non contraires aux dispositions qui précèdent, sont également applicables au transport des militaires, qu'ils effectuent le voyage à leurs frais ou pour compte du département de la guerre.

Art. 820. — Les trains n^{os} 3537, 3538, 3539, 3540, 3541 et 3542, sont affectés au transport des militaires dans les conditions indiquées au présent chapitre.

Documenten: boek *Période Flamme 1904-1914*, door Ir. J. Vandenberghe, NMBS, Directie Materieel, 1989.

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-geeraliseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

Uittreksel uit het Journal Militaire Officiel – 1907 – Partie 1: KB van 26 september 1907 over de terugbetaling van treinkaartjes voor verplaatsingen van officieren naar de forten van Antwerpen, Luik en Namen, en de bijhorende rondzendbrief

ARRÊTÉ ROYAL DU 26 SEPTEMBRE 1907, n° 16006, ACCORDANT LE REMBOURSEMENT DES FRAIS DE TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER AUX OFFICIERS APPARTENANT AUX UNITÉS CASERNÉES DANS LES FORTS D'ANVERS, DE LIÈGE ET DE NAMUR, QUI SE RENDENT DANS CES OUVRAGES, EN VUE D'ASSURER LEUR SERVICE.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Considérant que des officiers appartenant aux unités casernées dans les forts des positions d'Anvers, de Liège et de Namur ne parviennent pas toujours à se loger à proximité de ces ouvrages; Voulant exonérer ces officiers des frais de déplacement par chemin de fer auxquels ils sont astreints, de ce chef, pour se rendre dans les forts susdits;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Guerre,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — Les officiers des positions d'Anvers, de Liège et de Namur, qui se trouvent dans l'impossibilité de se loger à proximité des forts où est casernée leur unité, sont remboursés, à charge de l'article 27 du budget de la guerre, des frais de transport par chemin de fer qui leur sont imposés pour se rendre dans ces ouvrages, en vue d'assurer leur service.

ART. 2. — Notre Ministre de la Guerre est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Royat (Auvergne), le 26 septembre 1907.

LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre de la Guerre,
J. HELLEBAUT.

(6^e Direction générale, n° 330/34.) Bruxelles, le 11 octobre 1907.

CIRCULAIRE RÉGLANT L'EXÉCUTION DE L'ARRÊTÉ ROYAL DU 26 SEPTEMBRE 1907, n° 16006, ACCORDANT LE REMBOURSEMENT DES FRAIS DE TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER AUX OFFICIERS APPARTENANT AUX UNITÉS CASERNÉES DANS LES FORTS D'ANVERS, DE LIÈGE ET DE NAMUR, QUI SE RENDENT DANS CES OUVRAGES EN VUE D'ASSURER LEUR SERVICE.

LE MINISTRE DE LA GUERRE,

Aux lieutenants généraux commandant les 2^e, 3^e et 4^e circonscriptions militaires; au lieutenant général, inspecteur de l'artillerie; au lieutenant général, président du comité d'études de la position fortifiée d'Anvers; aux généraux-majors gouverneurs des positions fortifiées de Liège et de Namur; aux commandants de l'artillerie de forteresse des positions fortifiées d'Anvers, de Liège et de Namur; au sous-intendant ordonnateur dans la 2^e circonscription militaire.

Un arrêté royal du 26 septembre dernier, n° 16006, dispose que les officiers des positions d'Anvers, de Liège et de Namur qui se trouvent dans l'impossibilité de se loger à proximité des forts où est casernée leur unité, sont exonérés des frais de transport par chemin de fer qui leur sont imposés pour se rendre dans ces ouvrages, en vue d'assurer leur service.

J'ai l'honneur de vous faire savoir, Messieurs, que, par application de cet arrêté royal, les frais dont il s'agit seront remboursés aux officiers susvisés, à partir du 1^{er} octobre 1907.

Il doit être entendu que les officiers en cause n'auront droit qu'au remboursement du prix des voyages réellement effectués et que ceux-ci seront limités, sauf dans des circonstances exceptionnelles, à deux par jour (soit un aller et un retour).

Dans le cas où des forts seraient desservis par un tramway, les officiers pourront utiliser ce moyen de locomotion, s'il est plus avantageux pour les intérêts du Trésor.

Pour faire récupérer aux officiers en cause leurs frais de trans-

port, chaque commandant de fort établira, à la fin du mois, un état du modèle n° 1, ci-joint, et l'adressera au commandant de l'artillerie de forteresse qui, après l'avoir visé, le transmettra à l'officier comptable du corps. Celui-ci dressera, d'après les dits états, un état d'émargement du modèle n° 2 également ci-annexé, et payera à chacun des ayants droit les sommes qui lui reviennent.

Les trois états d'émargement d'un trimestre seront envoyés dans les premiers jours du trimestre suivant au département de la guerre, par l'intermédiaire du sous-intendant ordonnateur à Anvers. On y annexera les états établis par les commandants des forts ainsi qu'un bordereau récapitulatif, en double expédition, du modèle n° 3 ci-joint.

Le montant de ces bordereaux sera remboursé aux conseils d'administration de l'artillerie de forteresse des positions d'Anvers, de Liège et de Namur, au moyen d'une ordonnance de paiement émise à leur profit par le département de la guerre.

Les dispositions qui précèdent n'abrogent en rien les prescriptions réglementaires aux termes desquelles « les officiers de tout grade doivent avoir leur résidence au centre de leur commandement ou à proximité du casernement de leurs troupes ».

Ainsi que le spécifie nettement la circulaire ministérielle du 28 janvier 1897, 2^e Div., n° 39/743, ce n'est que dans le cas où des officiers se trouveraient dans l'impossibilité absolue de se loger convenablement suivant ces prescriptions que les autorités militaires sous les ordres desquelles ils sont directement placés peuvent les autoriser — en avisant le département de la guerre de cette tolérance — à demeurer dans la commune la plus rapprochée de leur résidence officielle.

C'est dans cette dernière éventualité seulement que le bénéfice de l'Arrêté Royal prémentionné peut être acquis.

Document: Archief van het Geniemuseum / Musée du Génie (Amay). Bij de omzendbrief horen enkele formulieren die hier niet zijn weergegeven.

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet-geeraliseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen – Paul Jacops & Jef Van Olmen.

Dienstregeling van de militaire treinen in 1914: uittreksel uit het treinboekje, geldig van 1 mei tot 30 juni 1914

13—14

13 Antwerpen (Z.)—Antwerpen (C.) | Anvers (S.)—Anvers (C.)

K.		3538	3540	3542	
0	Antwerpen (Z.) — Anvers (S) D.	6.21	11.39	14.54	⊙ Soldatentreinen. Andere reizigers worden
5	Hoboken.....	6.29	11.47	15. 4	daarin echter toegelaten als er plaats over is,
6	Hoboken (Kappellestraat).....	6.33	11.51	15. 8	maar mogen niet op- of afstappen aan de
—	Fort 8.....	6.36	11.54	15.11	stopplaatsen der forten. Geen reisgoed.
—	Fort 7.....	6.41	11.59	15.16	
0	Wilryck.....	6.46	12. 4	15.21	⊙ Trains réservés aux militaires. Les autres
—	Fort 6.....	6.49	12. 7	15.24	voyageurs peuvent y avoir accès s'il y a des
—	Fort 5.....	6.54	12.12	15.29	places disponibles, mais ils ne peuvent s'em-
—	Fort 4.....	6.58	12.16	15.33	barquer ni débarquer aux points d'arrêt desser-
8	Berchem.....	7. 7	12.25	15.42	vant les forts. Bagages exclus.
10	Antwerpen (C.)—Anvers (C) A.	7.12	12.30	15.47	

13—14

Antwerpen (C.)—Antwerpen (Z.) | Anvers (C.)—Anvers (S.) 13

K.		3537	3541	3539	
0	Antwerpen (C.) — Anvers (C.)... D.	7.42	13.28	16.48	⊙ Soldatentreinen. Andere reizigers wor-
3	Berchem.....	7.48	13.34	16.54	den daarin echter toegelaten als er plaats
—	Fort 4.....	7.57	13.43	17. 3	over is, maar mogen niet op- of afstappen
—	Fort 5.....	8. 1	13.47	17. 7	aan de stopplaatsen der forten. Geen reis-
—	Fort 6.....	8. 5	13.51	17.11	goed.
10	Wilryck.....	8. 9	13.55	17.16	⊙ Trains réservés aux militaires. Les
—	Fort 7.....	8.14	14. 0	17.21	autres voyageurs peuvent y avoir accès s'il
—	Fort 8.....	8.19	14. 5	17.26	y a des places disponibles, mais ils ne
15	Hoboken (Kappellestraat).....	8.23	14. 9	17.30	peuvent s'embarquer ni débarquer aux
0	Hoboken.....	8.30	14.13	17.36	points d'arrêt des servant les forts. Bagages
5	Antwerpen (Z.) — Anvers (S.)... A.	8.37	14.20	17.43	exclus.