

8 tramleven

Informatieblad

van de vereniging voor het trammuseum
en van de toeristische tramlijn van het Aisnedal

3e jaargang / I 1968 prijs 25 fr.

inhoud:

- *De stoomlokomotieven van de N.M.V.B.*
- *De buurtlijnen van Bergen en de Borinage.*
- *Bijdragen tot de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen.*
- *De oorspronkelijke nummeringsstructuur van de Buurtspoorrijtuigen.*

**DE STOOMLOKOMOTIEVEN
VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN BUURTSPOORWEGEN**
door E. KEUTGENS

8. de stoomlokomotieven
van
het type 8

Geschiedkundig overzicht

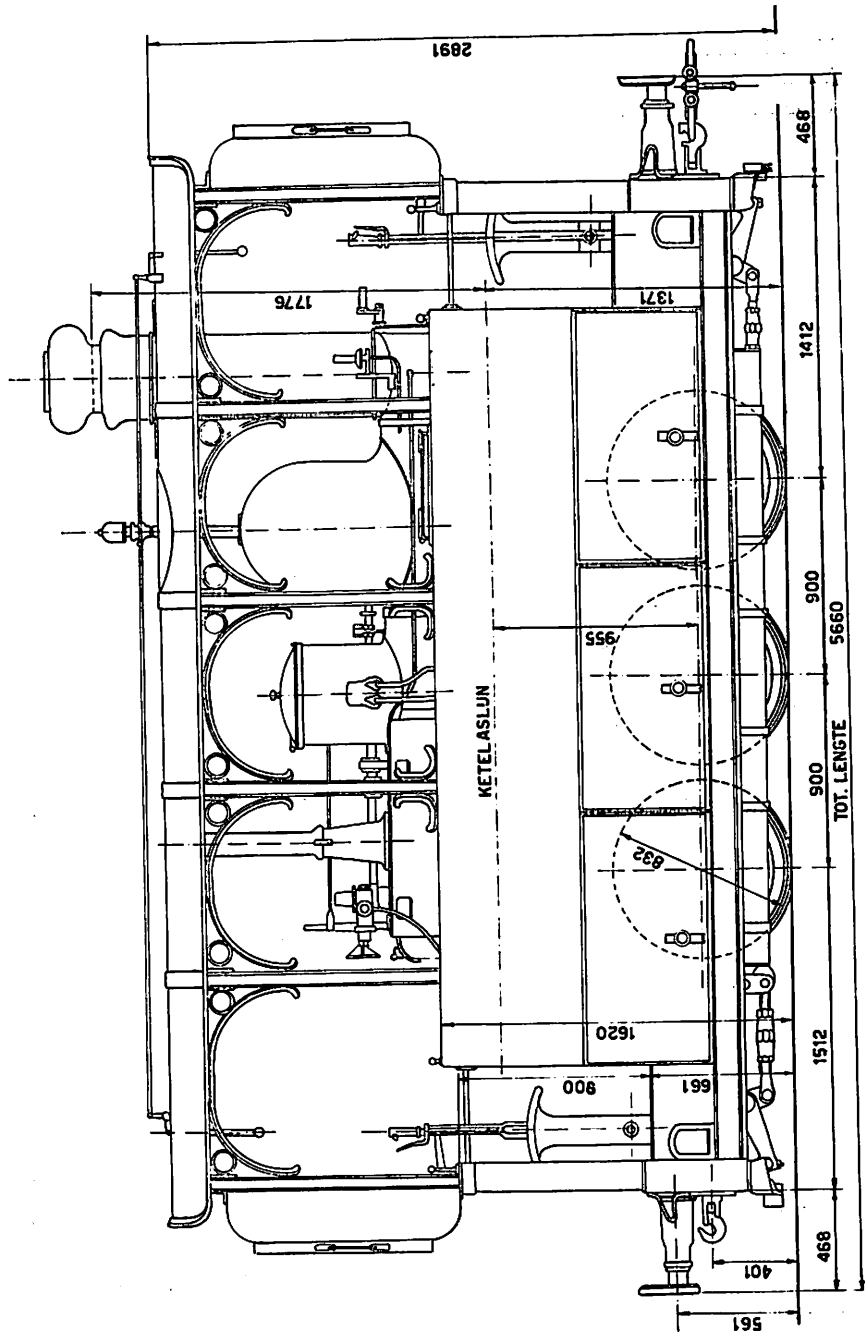
De stoomlokomotieven van het type 8 kwamen in dienst op de lijn Turnhout - Merksplas - Hoogstraten - Nederlandse grens. Vermelde loks waren voorzien van een klepelbel boven op het dak, hetgeen verplichtend was voor de lokomotieven die over de Belgisch-Nederlandse grens reden.

De meningen over de indienststelling op de lijn Turnhout - Hoogstraten - Grens zijn verdeeld. Bepaalde bronnen halen aan dat deze loks in dienst kwamen op de lijn St-Niklaas - Kieldrecht - Doel. Deze lijn echter had een spoorbreedte van 1 m. en werd geopend op 1.10.1893 (jaarverslag N.M.V.B. 1893). De spoorbreedte van de lijn Turnhout - Hoogstraten - Grens was 1,067 m. en werd geopend voor het verkeer op Nederlands grondgebied op 1.9.1899. De lokomotieven werden gebouwd in 1898 en voor een spoorbreedte van 1,067 m. hetgeen gelijk valt met de aanleg van hogervermelde grenslijn.

Aantal

Ingevolge de aanbesteding van 29 april 1897 hebben de werkhuizen F.U.F. Haine-St-Pierre vijf van deze lokomotieven gebouwd. De konstruktienummers van de bouwer waren de nrs van 561 tot 565.

Bij de N.M.V.B. werden zij genummerd : 748 - 749 - 753 - 754 en 755.



Beschrijving

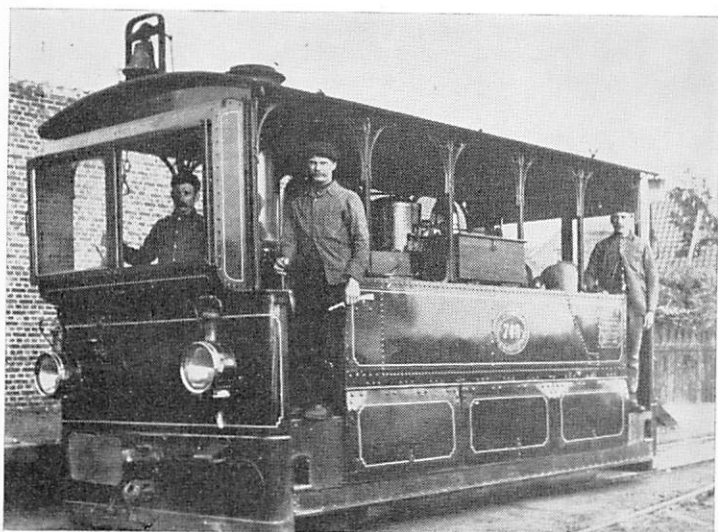
Tenderlokomotief van het type 030 met twee stuurposten. De wielen zijn langs de binnenzijde van het freem geplaatst. De cilinders daarentegen langs de buitenzijde. De stoomverdeling is van het type Walschaerts en de vuurkist van het type Belpaire. Het optrekstangenwerk is volledig bedekt en toegankelijk door het opheffen van drie beweegbare panelen langs iedere zijde. De lokomotieven zijn sterk gelijkend op deze van het type 2 (zie Tramleven nr 2). De langsketel van het type 8 is 2,6 cm langer. De totale verwarmingsoppervlakte werd verhoogd met 3 m². De veiligheidskleppen zijn van het systeem Wilson en niet van het type met veren.

Technische kenmerken

Spoor	1,067 m
Stoomdruk	12,396 kg.
Roosteroppervlak	0,640 m ²
Verwarmingsoppervlakte vuurkist	3,600 m ²
Verwarmingsoppervlakte pijpen	18,000 m ²
Totale verwarmingsoppervlakte	21,600 m ²
Aantal vlampijpen	103
Afstand tussen de pijpplaten	1,390 m
Doormeter cilinder	0,260 m

HL 748 TYPE 8

VERZ. E. KEUTGENS



Slaglengte van de zuiger	0,360 m
Doormeter van de wielen	0,832 m
Aandrijving op de middelste as	
Afstand tussen de assen	0,900 m
Gewicht per as : — voor	5,700 kg.
— midden	5,675 kg.
— achter	5,625 kg.
Totale lengte	5,660 m
Uiterste breedte	2,200 m
Lengte van elke buffer	0,468 m
Overbouw : — voor	1,512 m
— achter	1,412 m
Hoogte rail - dak	2,891 m
Inhoud waterbakken	1,600 l.
Inhoud kolenbunker	0,400 m ³
Traktiekracht	2.357 kg.
Leeggewicht	14.500 kg.
Gewicht rijklaar	17.000 kg.

(wordt voortgezet)

★

Een plan op schaal 1/20 van de hierboven beschreven lokomotief is verkrijgbaar door storting van 30 F (verzendingskosten inbegrepen) op P.C.R. 453.476 van E. KEUTGENS te Antwerpen 1.

★ ★

tramvrienden

adverteer

hier

de buurtlijnen van bergen en de borinage

een geschiedenis van 75 jaar

door P. DEHON

6

HOOFDSTUK V :

— De hedendaagse periode (1930-1964)

Het is niet uit vrije wil dat 1930 wordt vastgesteld als het beginjaar van de hedendaagse periode van de buurtspoorweglijnen van Bergen en de Borinage. Het is inderdaad van deze datum af dat het net zijn eigenlijke ontwikkeling kent, die het vlug naar haar toppunt zal leiden: niet enkel de lijn Bergen - Boussu is ingelijfd in het kompleks van de Borinage-lijnen, maar ook overweegt men nieuwe en belangrijke elektrifikaties. De eerste sinds het begin van het tijdperk van de eenfazige-stroom !

Het is ook op dat ogenblik dat de motorwagens van het type 9920 en Standaard hun verschijning doen, alsook de eerste autorails.

In een woord, het net van Bergen - Borinage neemt zijn vorm aan zoals wij het nog tot onlangs gekend hebben.

— De jaren 1930, of de periode van de grote elektrifikaties

Op 1 februari 1929 doet de organisatie van de diensten zich als 't volgt voor :

a) Elektrische lijnen.

Bergen - Boussu : om de 15 minuten.

Bergen - Pâturages (Pl. St-Pierre) : om de 30 minuten ; op de punten, om de 15 minuten tussen Frameries en Pâturages.

Bergen - Eugles - Wasmes (rue de Maubeuge) : om de 30 minuten.

St-Ghislain - Wasmes - Quaregnon : om de 30 minuten ; in de namiddag, om de 15 minuten.

b) Stoomtramlijnen.

- Bergen - Ghlin - Baudour.
- Bergen (Gerechtshof) - Casteau.
- Bergen - Havré.
- Bergen - Harveng - Givry - Estinnes, en Bergen - Harveng - Quévy - Havay - Givry.
- Frameries - Harveng - Quévy (stelplaats).
- Harveng - Quévy (stelplaats) - Quévy (Nord-Belge) - Eugies.
- Boussu - Dour - Fayt-le-Franc (grens).
- Quiévrain - Roisin.
- Quiévrain - Montroeuil-sur-Haine - Pommeroeul (Kanaal).
- St-Ghislain - Stambruges - Quevaucamps (stelplaats).
- St-Ghislain - Baudour - Lens.
- Zinnik - Edingen, Zinnik - Lens en Lens - Edingen.
- Casteau - Horrues (Ardoisier).
- Casteau - Bracquagnies.

Het grote programma van de elektrifikatie van de N.M.V.B. zal zich ontwikkelen, in gans België, in 1930; de vooropgestelde lijnen voor deze modernisatie worden uitgerust met kettigophanging, om de grote te verwachten snelheden van de Standaardrijtuigen toe te laten. In de streek, die ons aanbelangt, is de eerste sektie die deze nieuwe elektrifikatiewijze toegepast krijgt, deze van Bergen naar Maisières en dit vanaf 14 augustus 1930. Zij wordt bediend door het rollend materieel van de Borinage.

Vanaf deze datum worden de elektrische diensten aangeduid door een letter, verschillend naargelang de bestemming van de lijn:

M: Bergen - Maisières.

B: Bergen - Boussu.

P: Bergen - Pâturages (Pl. St-Pierre).

E: Bergen - Eugies - Wasmes (rue de Maubeuge).

S/W: St-Ghislain - Wasmes - Quaregnon.

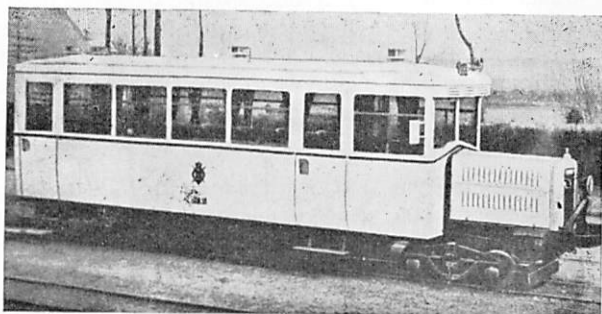
Deze laatste dienst reed met de plaat S in de richting St-Ghislain - Wasmes en met de plaat W bij de terugkeer.

Op 24 december 1930 werd de lijn Bergen - Bray elektrisch uitgebait onder de letter C, dit in het vooruitzicht van de latere doortrekking naar Charleroi.

Op het grondgebied van Bergen werd bij diezelfde gelegenheid, de oude reisweg « stoom » grondig gewijzigd door:

- 1) de oprichting van een doorsteek Oost-West door Bergen, met de bediening van de Grote Plaats bij middel van het leggen van twee nieuwe spoorsekties, enerzijds tussen de Leopoldplaats (plein voor het station) en de Kapucijnenstraat, en anderzijds tussen de Grote Plaats en de Hindestraat.

AR
BUSSING
11 of 12



Verz. AMUTRA

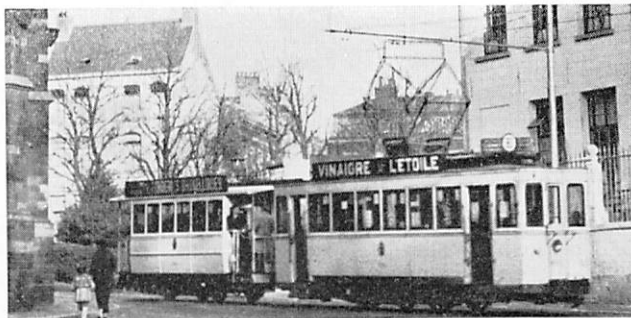
2) de rechtekking van de reisweg tussen de halten St-Fiacre en St-Barthélémy (Crêmerie), door het leggen van een nieuwe sectie langs de steenweg van Binche: hierdoor kon het oude traject, dat met een omtoer langs de steenweg naar Roelux liep, worden opgeheven.

De uitbating van de lijn C wordt verzekerd door drie motorwagens Standaard 9777, 9778 en 9779.

Dank zij de oprichting van een volledig nieuwe spoorsectie tussen Bray (Bareel) en Binche, wordt op 15 februari 1931, de dienst verlengd tot Binche en samengesmolten met de lijn 78, die Binche verbond met Charleroi.

Tussen Bergen en Charleroi werd de dienst gereden om het uur. Deze treinen werden in de uurroostergids vermeld met het kenteken MC, doch in werkelijkheid droegen zij een koersbord zonder letters, maar enkel de vermelding « Charleroi, rue Turenne - Binche - Mons, Place Léopold ». Tussen Binche en Charleroi was de dienst versterkt door de treinen van de lijn 78 zodat op deze sectie met een frekwentie van om de 30 minuten gereden werd.

Motorrijtuig 9676
met aanhangwagen
reeks 1984-1993 te
Bergen; ong. 1935
Cliché OP DE RAILS
Verz. H. Heller



Ondertussen was men in de Borinage overgegaan tot de elektrifikatie van Boussu - Dour, en ingehuldigd op 7 februari 1931 door trams met het koersbord D (Bergen - Dour). Op 31 oktober van hetzelfde jaar werd de elektrifikatie doorgevoerd van Dour tot Fayt-le-Franc. Hierdoor kwam een direkte verbinding onder het kenteken F tot stand tussen Bergen en de grens.

Op 1 september 1931 werd de elektrifikatie toegepast op de lijn Bergen - Havré (H), gevolgd door Bergen - Ghlin (G) op 20 oktober, en van Ghlin naar Baudour (R) op 19 december.

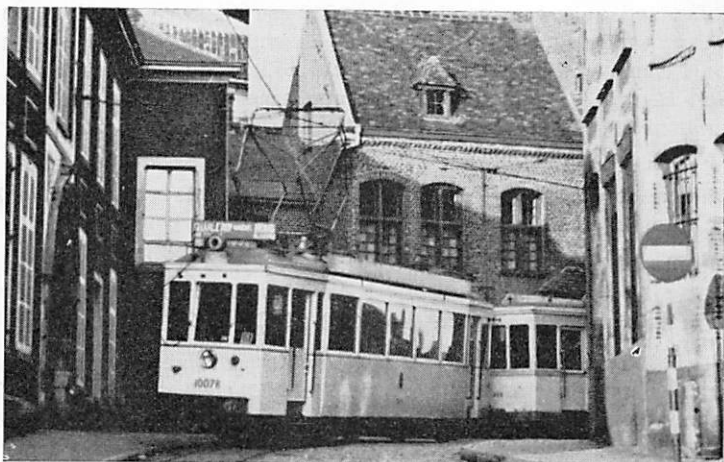
Tussen december 1931 en maart 1932 wordt het gebruikte rollend materieel op deze lijnen en afkomstig van het oude Borinagenet verjongd dank zij de indienststelling van 20 nieuwe tweeassige motorwagens - reeks 9920-9939. Vermeld materieel, kenmerkend voor dit tijdperk, werd gebouwd door de werkhuizen « La Dyle », te Leuven. Elke motorwagen bevatte twee motors MTV 525. Deze rijtuigen bleven gedurende 30 jaar op het Borinagenet om vervolgens naar de dienst van « Weg en Werken » over te gaan voor de verschillende lijnen van Henegouwen.

De N.M.V.B. zet de sektie Maisières - Casteau op 1 mei 1932 elektrisch in gebruik. Hierdoor ontstaat een lijn Bergen - Casteau met het koersbord A. Hetzelfde jaar wordt de dienst H verlengd, langs een nieuwe lijnsektie van Havré-Plaats naar het station van Havré-Stad: het is de eerste stap naar de toekomstige spoorverbinding Bergen - La Louvière. De tweede stap wordt gezet op 12 augustus 1933, door de verlenging en de elektrifikatie van het spoor tot Maurage-Plaats; de treinen Bergen - Maurage droegen toen reeds de aanduiding L met het inzicht voor de vooropgestelde uitbreiding naar La Louvière. Een jaar later, op 1 juli 1934 wordt de lijn L verlengd van Maurage-Plaats naar Maurage-Etincelle.

Tevens wordt in 1934 de reisweg Bergen-Leopoldplaats - Bergen-Grote Plaats ontduubeld door het leggen van een lijn, langs de « rues des Clercs, du Chapitre et de la Houssière ». Deze nieuwe verbinding wordt doorlopen in de richting Grote Plaats - Leopoldplaats. De oude reisweg wordt voorbehouden aan de trams rijdende in de richting Leopoldplaats - Kapucijnenstraat - Grote Plaats.

Het jaar daarop, 31 augustus 1935, inhuldiging van een kleine uitbreiding tussen Bergen (Bois d'Havré) en Obourg en onmiddellijk elektrisch uitgebaat. Deze uitbreiding wordt bediend door de dienst O: Bergen - Obourg. Dit bracht tevens op dezelfde dag de afschaffing mee van de dienst H.

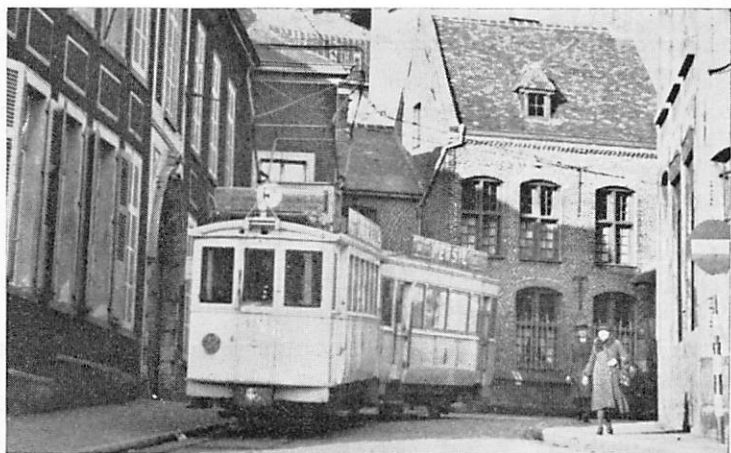
De 1e augustus 1936 zien wij de inhuldiging van de lijn Bergen - La Louvière - Jolimont - Anderlues, dank zij de afwerking van de verbinding tussen Maurage - Etincelle en Bracquegnies. Deze reisweg wordt verzekerd door een dienst voorzien van een nummer (31).



MOTORRIJtuig 10078 OP DE LIJN CHARLEROI - BERGEN TE BERGEN - 1935.
CLICHE OP DE RAILS VERZ. H. HELLER

MOTORRIJtuig 9284 TE BERGEN - LIJN F.; 1935
CLICHE OP DE RAILS

VERZ. H. HELLER



Inderdaad, in de loop van het jaar 1936 zou de groep van Henegouwen een vereenvoudiging doorvoeren van de aanduidingen van al haar elektrische lijnen, volgens het hierna vermeld principe: de letters van het net van Bergen - Borinage werden vervangen door nummers genomen tussen 1 en 29. Het net van het Centrum kreeg de nummers 30 tot 40 toegewezen, en het net van Charleroi de nummers 41 tot 99.

Hierna de verklaring van de omzetting van de verschillende kentekens van de Borinagelijnen:

P = 1; E = 2; S/W = 4; B = 6; D = 7; F = 8; G = 10; R = 11; M = 14; A = 15; O = 16; L = 17 (deze laatste dienst zal enkele weken later vervangen worden door (31)); MC = 90.

Bij het rollend materieel, zien wij achtereenvolgens de indienststelling van de metalen standaards op de lijn MC (reeks 10078 - 10082, in 1935), vervolgens op de lijn 31 (reeks 10163 - 10187 in 1936). In diezelfde periode wordt door de groep van Henegouwen de modernisatie doorgevoerd van haar oude tweeassige of «bissel» aanhangwagens. Deze rijtuigen kregen een nieuw koetswerk met 3 of 4 grote ramen.

Nieuwe aanhangwagens De Rechter met 4 ramen (reeks 19233 - 19250) doen hun verschijning op de lijnen 31 en 90 vanaf 1937.

Het jaar daarop worden de houten Standaards 9777 - 9779 en de metalen 10078 - 1082 overgeheveld naar de groep Antwerpen.

Wat de niet elektrische lijnen betreft, wordt de omzetting doorgedreven van de stoomdiensten voor reizigers in diensten «autorail». Een eerste proef in deze zin werd reeds gedaan bij middel van de AR 4 tussen 1930 en 1932, op de lijn Bergen - Casteau.

Op 6 juni 1932 worden de AR 11 en 12 (Büssing) in dienst gesteld op de lijn Bergen - Quévy en uitbreidingen.

Men moet echter wachten tot 1935 en op de eerste metalen autorails om de hervorming van de stoomdiensten in autoraildiensten op grote schaal te zien toepassen.

Op het einde van deze tekst publiceren wij de volledige tabel van de AR's van het net van Bergen - Borinage in de periode van vóór de oorlog. Alhoewel grotendeels ingeschreven op andere lijnen van Henegouwen, konden de autorails niettemin geroepen worden om op het net van Bergen - Borinage te rijden, zodat de inschrijvingen vermeld op deze tabel louter theoretisch zijn. Het gebeurde regelmatig dat men AR's kon zien te Quévy, Casteau of te St-Ghislain, die officieel ingeschreven waren te Doornik, Roisin of Chimay en omgekeerd.

Wij hebben gezien dat de jaren 1930-1936 voornamelijk gekenmerkt waren door de elektrificering van de lijnen gelegen in de omgeving van Bergen en de oprichting van een rechtstreekse verbinding met La Louvière.

De jaren 1937-1941 waren vooral gekend door de aanleg van nieuwe uitbreidingen in de Borinage en voornamelijk in de streek van Boussu :

- 10 april 1937 : oprichting van een elektrische uitbreiding tussen Boussu (Vedette) en Boussu-Bois (Temple), en verlenging van de lijn 6 tot dit laatste punt.
- 15 september 1937 : nieuwe uitbreiding van bovenvermelde lijn tussen Boussu-Bois (Temple) en Dour (Trichères).

Vervolgens begint de N.M.V.B. bij vertrek uit Boussu-Bois (Temple) de aanleg van de verbinding met Wasmes (Orphéon). Op 1 februari 1938 wordt de lijn ingehuldigd tussen Boussu-Bois (Temple) en Warquignies (Garage). Deze nieuwe verbinding wordt bereiden vanaf Dour (Trichères), door een nieuwe dienst, onder het nummer 9. Het eindpunt van de lijn 6 wordt teruggebracht tot Boussu-Bois (Temple).

Een maand later, op 1 maart, wordt de lijn 9 verlengd van Warquignies naar Wasmes (rue Royale).

Om Wasmes (Orphéon) te bereiken en om de verbinding met de lijn 2 te maken, dienden nog twee kilometers aangelegd te worden. Zij zullen eerst drie jaar later klaar komen, gezien belangrijke grondwerken voor deze laatste sectie, de werken bemoeilijkte en geremd werden door het uitbreken van de tweede wereldoorlog. Eerst op 1 april 1941 waren de werken beëindigd, en wordt een nieuwe verbinding, onder het nr 2, Bergen - Dour via Euglies, Wasmes en Warquignies in gebruik genomen. De dienst nr 9 verdween bij dezelfde gelegenheid.

Ondertussen, op 1 augustus 1938, werd nog een andere nieuwe uitbreiding ingehuldigd : Quaregnon (Etat) - Baudour (Douvrain). Deze bediening gebeurt onder het nr 5 en verbindt St-Ghislain met Baudour langs Wasmes, Pâturages en Quaregnon.

De beweging van de autorails van Henegouwen voor de oorlog

Nr v/h rijtuig	Datum van indienststelling	Eerste bestemming	Tweede (eventuele) bestemming met datum van overheveling.
AR 11	6. 6.1932	Lijnen v/d Borinage	—
AR 12	»	» »	—
AR 46	15. 8.1933	» »	—
AR 65	15.12.1933	Lijnen v/d voorstad Doornik	—
AR 66	»	»	—
AR 68	»	»	—

Nr v/h rijtuig	Datum van indienststelling	Eerste bestemming	Tweede (even- tuele) bestemming met datum van verheveling
AR 70	1.12.1933	Montignes-le-Tilleul- Thuillies	Lijnen voorstad Doornik (1937)
AR 71	15.12.1933	»	»
AR 87	1. 4.1934	Lijnen v/d voorstad Doornik	Lijnen v/d Vlaan- ders (1937)
AR 91	11. 7.1934	St-Ghislain - Hautrage	—
AR 92	1.10.1934	Lijnen v/d voorstad Doornik	Lijnen v/d Vlaan- ders (1937)
AR 97	15. 8.1934	»	—
AR 98	11. 7.1934	St-Ghislain - Hautrage	—
AR 127	1934	Lijnen v/d Borinage	—
AR 128	1935	Quiévrain - Roisin	Lijnen van Namen (1937)
AR 133	1935	» »	»
AR 134	1935	Binche - Beaumont - Bersillies	Melreux - La Ro- che (1937)
AR 135	1935	»	Lijnen van Namen (1937)
AR 153	15. 4.1936	Lijnen v/d Vlaanders	Lijnen voorstad Doornik (1937)
AR 154	17. 5.1936	»	»
AR 164	1936	Lijnen van Namen	Quiévrain-Roisin (1937)
AR 165	1936	» »	Binche - Bersillies
AR 166	1936	» »	Quiévrain-Roisin
AR 199	19. 1.1936	Baudour - Lens - Bauffe	(1937)
AR 200	»	Lens - Edingen - Zinnik	—
AR 201	»	»	—
AR 202	»	»	—
AR 203	»	Casteau - Bracquegnies	—
AR 204	»	» »	—
AR 205	4. 2.1936	Chimay - Cul-des-Sarts	—
AR 206	»	» »	Lijnen voorstad Doornik (voor de oorlog)
AR 207	»	Couvin - Petite Chapelle	—
AR 208	10. 2.1936	Melreux - La Roche	Binche - Bersillies (1937)
AR 269	22. 9.1938	Uitbating groep Henegouwen	—
AR 270	30. 9.1938	»	—

(wordt voortgezet)

Bijdragen tot de
geschiedenis
van de Buurtspoorwegen
in de provincie
Antwerpen
1885 - 1920

door Jos Neyens

4. Lijn Brasschaat - Brecht - Westerlo (53 km)
Baanvak Brecht - Westerlo (vervolg)

In 1898 was het kapitaal onderschreven door de provincie Antwerpen en de gemeenten ; het deel van de provincie Brabant en de gemeente Zichem zou door de openbare besturen van de provincie Antwerpen overgenomen worden. Eveneens werd een wijziging onderzocht van het traject tussen Sint-Lenaarts en Oostmalle.

Op 25 mei gaf het ministerie slechts haar akkoord voor de inoverwegingneming en de financiële tussenkomst van de Staat voor een verlenging tot Westerlo, daar het baanvak Westerlo-Zichem niet nuttig scheen. Het kapitaal van deze verlenging bedroeg 2.000.000 fr. De Staat had ingeschreven voor 50 %, de provincie voor 33,30 %, de gemeenten voor 16 % en particulieren voor 0,7 %. Het kapitaal van gans de lijn werd aldus gebracht op 2.300.000 fr.

Op 3 februari 1903 werd de vergunningsaanvraag verzonden voor het baanvak Brecht - Oostmalle, in mei voor het baanvak Oostmalle - Herentals en op 3 december deze voor het baanvak Herentals - Westerlo. De vergunning voor gans het traject werd toegestaan op 17 mei 1904.

Het baanvak Brecht-Wechelderzande werd geopend op 3 september 1907 en dat van Wechelderzande - Herentals op 14 maart 1908.

Op 24 februari 1906 werd een aanvang gemaakt met de werken op het baanvak Herentals - Westerlo, dat op 23 april 1907 in exploitatie werd genomen.

In december 1920 had de wederopening plaats van het baanvak Herentals - Westerlo, dat tijdens de oorlog was opgebroken.

5. Lijn Turnhout - Hoogstraten - Grens (53 km)

Baanvak Hoogstraten - Grens

Op 24 oktober 1890 werd bij de regering een vraag tot vergunning ingediend voor een lijn Hoogstraten - Nederlandse grens, in de richting van Rijsbergen. De onderschrijving van het kapitaal werd aan de belanghebbende gemeenten gevraagd, doch de gemeente Meer drong bij de Nationale Maatschappij aan om het traject te wijzigen en langs Meer te laten gaan in plaats van langs Meerle.

Op 9 februari 1891 vroeg de Nationale Maatschappij de aanleg van een lijn inoverweging te nemen van Hoogstraten naar Meer (grens) in de richting van Zundert in plaats van naar Rijsbergen wegens de belangrijkheid van eerstgenoemde gemeente.

Het antwoord was gunstig maar nu wou de gemeente Meer slechts een financiële tussenkomst verlenen indien het kapitaal van de ontworpen lijn zou gevoegd worden bij de lijn Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout, hetgeen door de Nationale Maatschappij werd verworpen. Op 20 oktober 1896 was het kapitaal onderschreven.

Ten slotte werd dan toch voor het baanvak op Belgisch grondgebied van een lijn Hoogstraten - grens - Rijsbergen (Nederland) een vergunning verleend door Koninklijk Besluit van 16 juni 1897. Het baanvak Hoogstraten-Meersel (Dreef) werd op 20 maart 1899 in dienst genomen en dat op Nederlandse bodem op 1 september 1899. Deze lijn gaf te Rijsbergen aansluiting met de lijn Wuustwezel - Breda, geëxploiteerd door de « Zuid-Nederlandsche Stoomtram Maatschappij ».

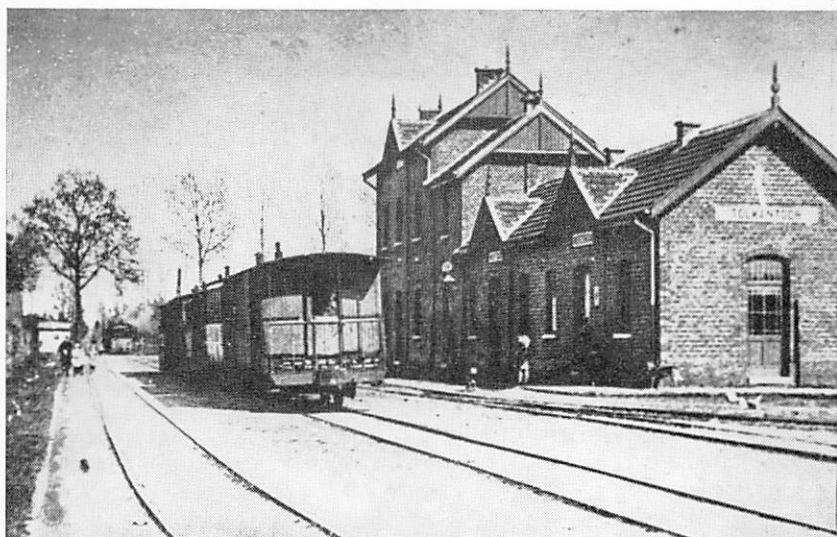
Baanvak Turnhout - Merksplas - Hoogstraten

Het kapitaal van deze lijn, dat zou gevoegd worden bij de lijn Hoogstraten-grens, was gans onderschreven in 1897 zodat met de aanleg van het dossier van de vergunningsaanvraag kon begonnen worden.

Dat dossier werd op 23 januari 1899 aan de regering overgemaakt en de vergunning werd verleend op 31 januari 1900. Het baanvak Hoogstraten - Merksplas werd geopend op 1 oktober 1901.

De plannen van het baanvak Merksplas-Turnhout werden goedgekeurd op 10 januari 1903 en op 23 februari 1904 werd een begin gemaakt met de werken. Op 28 augustus van hetzelfde jaar werd dat baanvak in exploitatie genomen.

Vanaf 1 juli 1900 werden de ontvangsten van het baanvak Merksplas (kolonie) - Rijkevorsel (vaart) overgebracht op de rekening van de lijn Turnhout - Hoogstraten - grens. (Zie bijdrage over de lijn Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout).



STATION N.M.V.B. - MEERSEL DREEF

VERZ. E. KEUTGENS

Baanvak Turnhout - Sint-Lenaarts

In 1903 werd een aanvang gemaakt met de studie van een lijn Turnhout - Sint-Lenaarts, langs het Kempisch Kanaal. Een deel van de lijn zou lopen over reeds aangelegde baanvakken nl. van Turnhout tot brug 4 over de lijn Turnhout - Hoogstraten - grens en van de fabriek North tot Rijkevorsel (vaart) over de private verbinding afhangelende van de lijn Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout.

De memorie van toelichting werd verzonden op 7 januari 1905 en de definitieve inoverwegingneming bekomen op 26 juni 1905. De vergunning, aangevraagd op 28 februari 1908, werd toegestaan op 10 januari 1910.

Op 8 februari 1911 werd overgegaan tot de aanbesteding van de werken en op 1 juli 1912 was de lijn op gans haar traject berijdbaar.

Het kapitaal van de lijn Turnhout - Hoogstraten - grens, voor een bedrag van 2.120.000 fr., werd voor 50 % onderschreven door de Staat, voor 34 % door de provincie en voor 16 % door de gemeenten.

(wordt voortgezet)

6. de oorspronkelijke nummeringsstructuur van de buurtspoorwegrijtuigen

MATERIAAL A

V. Parkwagens (2200-2999)

REEKSEN	BOUWERS	AANBESTEDING INDIENST- STELLING	
A.2390-A.2395	Germain	5- 4-1902	1902-1903
A.2396-A.2405	Germain	14-11-1902	1903
A.2406-A.2415	Seneffe	14-11-1902	1903-1904
A.2416-A.2422	Ragheno	28-12-1903	1904
A.2423-A.2432	Ragheno	7- 6-1904	1905
A.2433-A.2444	Tyberchamps	5- 4-1905	1905-1907
A.2445-A.2462	Tyberchamps	31-10-1905	1906-1907
A.2463-A.2464	Trazegnies	30- 1-1907	1907
A.2465-A.2466	Tyberchamps	31-10-1905	25- 5-1906
A.2467-A.2484	Trazegnies	30- 1-1907	1907-1908
A.2485	Overgekocht van de « Chemin de Fer de Ans-Oreya et Extensions » op 1-5-1907. (Gebouwd in 1890 door La Métallurgique te Nijvel)		
A.2486-A.2492	Trazegnies	17- 7-1907	1908
A.2493-A.2502	Trazegnies	8- 4-1908	1909
A.2503-A.2512	Nicaise te Delcuve	23- 9-1908	1909
A.2513-A.2522	La Brugeoise	23- 9-1908	1910
A.2523-A.2529	Franco-Belge	31-12-1909	1910
A.2530-A.2539	Braine-le-Comte	23- 3-1910	1911
A.2540-A.2552	Droeshout en Windels	12-10-1910	1911-1912
A.2553-A.2570	Germain	6- 9-1911	1912-1914
A.2571-A.2572	Oud materieel van de « Compagnie Ans-Oreya et Extensions », overgenomen op 1-1-1928		
A.2800-A.2802	Franco-Belge	7- 4-1893	van 18 tot 24- 8-1893
A.2803-A.2805	Baume et Marpent	3- 3-1897	14-12-1897
A.2900	Braine-le-Comte	18-12-1895	24- 6-1896
A.2901-A.2903	Métallurgique	22- 2-1889	16- 8-1890

VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM,

v.z.w.d. « AMUTRA »

Gesticht op 7 maart 1961.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL : Wielemans Ceuppenslaan 47, Brussel 19. P.C.R. 449.80 ten name van « AMUTRA » te Brussel 19.

Bijdragen :

Gewoon lid : 150 Fr. Beschermend lid : 250 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) : 90 l'r.

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

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

« TRAMPOST » gestencileerd mededelingsorgaan - verschijnt maandelijks.

TOERISTISCHE TRAMLIJN VAN HET AISNEDAL,

v.z.w.d. « T.T.A. »

Gesticht op 18 september 1964.

Maatschappelijke zetel : Avenue des Nations-Unies, 9, Erezée.

P.C.R. : 2173-61 ten name van T.T.A. (Tramway Touristique de l'Aisne) te Erezée.

Schatbewaarder en briefwisseling : Wielemans Ceuppenslaan 47, Brussel 19.

Bijdragen :

— werkende leden : (leden werkzaam aan de lijn van de T.T.A.)
50 Fr. minimum. Aangesloten leden : 50 Fr. (wonend onder hetzelfde dak van een werkend, gewoon, beschermend of steunend lid). Beide zonder ontvangst van Tramleven of Presence du Tramway.

— gewone leden : 150 Fr.

— beschermende leden : 250 Fr. minimum

— Steunende leden : 500 Fr.

} met ontvangst van
Tramleven of Présence du Tramway

Dienst gratis voor de leden van AMUTRA en T.T.A.

Abonnement op de periodiek « TRAMLEVEN » voor niet leden : 100 Fr. Op de twee periodieken « TRAMLEVEN » en « PRESENCE DU TRAMWAY » : 190 Fr.

VERGADERING VOOR DE LEDEN elke tweede vrijdag van de maand om 20 u. in « Char d'Or », Grasmarkt 89, Brussel 1. Op enkele stappen van het Centraalstation.

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, Brussel 7. — 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 buurttram « Ni » waarvan het vertrekpunt gelegen is te Brussel, Ninoofse Poort. (Aansluitingen met 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 150 Fr. (minimum 250 Fr. als bescherm lid).

Dit bedrag kan gestort worden op P.C.R. nr. 449.80 van AMUTRA te Brussel 19.

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, Wielemans Ceuppenslaan, 47, BRUSSEL 19