



23

tramleven

Informatieblad

van de vereniging voor het trammuseum

6e jaargang / 4 1971 prijs 25 fr.

Inhoud:

- *De Buurtspoorwegen in de streek van Brugge vóór de Eerste Wereldoorlog.*
- *Oude nummers van « Onze Buurtspoorwegen » en « Nos Vicinaux ».*
- *Bijdragen tot de geschiedenis van de Antwerpse tramwegen.*
- *Tongeren als buurtspoorwegcentrum.*
- *De elektrische motorwagens van de N.M.V.B.*

Foto van de omslag : 2 januari 1971 — N.M.V.B. Leerbeek. Winterstemming.

(Foto Mark Van Den Eynde)

De buurtspoorweglijnen in de streek van Brugge vóór de eerste wereldoorlog

door
D. DE VOLDER

(vervolg I)

Park van het rollend materieel

STOOMLOKOMOTIEVEN

Nummers	Bestelling	In dienst	Bouwfirma
30 — 33	30-06-1886	14-03-1890	Métallurgique Tubize
34	30-06-1886	08-05-1890	Métallurgique Tubize
35	30-06-1886	14-03-1890	Métallurgique Tubize

OPEN GOEDERENWAGENS

3487 — 3496	17-07-1907	29-06-1908	Veillet
4175 — 4179	26-04-1905	23-10-1905	Buissin
5249 — 5252	01-02-1888	10-01-1890	Noulet
5336 — 5348	01-02-1888	14-03-1890	Vanderpepen
5385 — 5386	01-02-1888	14-03-1890	Lambert
5402 — 5406	01-02-1888	14-03-1890	Lambert
5414	28-08-1889	15-04-1890	Industrie
5434 — 5438	28-08-1889	14-03-1890	Industrie
5926	29-08-1894	02-07-1895	Hiard
5939 — 5940	05-06-1895	05-11-1895	Dyle & Bacalan
14925 — 14934	20-07-1910	15-12-1910	Métallurgique Nivelles

PLATTE GOEDERENWAGENS

7039 — 7040	01-02-1888	10-01-1890	Hiard
7049	01-02-1888	10-01-1890	Hiard
7061 — 7063	28-08-1889	15-04-1890	Rifflaert
7268 — 7272	26-10-1904	15-04-1905	Empain

GESLOTEN GOEDERENWAGENS

Nummers	Bestelling	In dienst	Bouwfirma
7541 — 7542	01-02-1888	14-03-1890	Halot
7558 — 7559	01-02-1888	15-04-1890	Germain
7654 — 7655	05-06-1895	05-11-1895	Métallurgique Nivelles
7927 — 7931	26-10-1904	16-06-1905	Vanderpepen
17648 — 17650	12-01-1910	20-07-1910	Canon & Legrand
17688 — 17694	30-03-1910	29-09-1910	Canon & Legrand

PAKWAGENS

2278	01-02-1888	15-04-1890	Dyle & Bacalan
2427 — 2428	07-06-1904	15-04-1905	Ragheno

REIZIGERSRIJTUIGEN MET GEMENGDE KLASSEN

1543	01-02-1888	10-01-1890	Seneffe
1549 — 1550	01-02-1888	15-04-1890	Bailly
1800	05-01-1888	17-07-1889	Métallurgique Nivelles
1801	12-12-1888	10-01-1890	Métallurgique Nivelles
1875 — 1876	07-06-1904	15-04-1905	Ragheno

REIZIGERSRIJTUIGEN 2e KLAS

705 — 717	01-02-1888	14-03-1890	Internationale
-----------	------------	------------	----------------

REIZIGERSRIJTUIGEN 1e KLAS

149	29-09-1888	14-03-1890	Verhaegen
-----	------------	------------	-----------

ELEKTRISCHE MOTORRIJTUIGEN

9470	31-01-1911	16-11-1911	Dyle & Bacalan
9471 — 9472	31-01-1911	23-10-1911	Dyle & Bacalan
9473 — 9477	31-01-1911	16-11-1911	Dyle & Bacalan

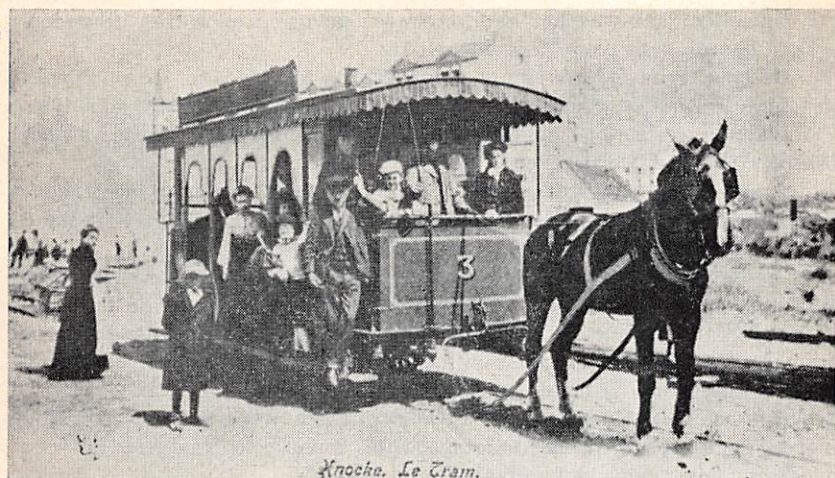
OPEN AANHANGRIJTUIGEN

8883 — 8892	21-02-1911	23-10-1911	Hiard
-------------	------------	------------	-------

2. De paardetramlijn Knokke, Dorp - Knokke, Bad.

In 1890 werd door de N.M.V.B. de lijn Knokke, Dorp - Knokke, Bad in overweging genomen en werd ook de vergunning aangevraagd ; deze lijn zou een lengte hebben van ongeveer 1.700 m.

Echter in 1902 werd het projekt opgegeven voor de aangevraagde vergunning van de tramlijn Knokke, Dorp - Bad.



KNOKKE - PAARDETRAM

(Dokument N.M.V.B.)

In 1903 vroeg de heer Louis Herreboudt uit Brugge een vergunning aan voor het exploiteren van een paardetramlijn tussen Knokke, Dorp en Knokke, Bad.

De vergunning van de lijn werd op 28 juli 1903 verleend aan de heer Louis Herreboudt voor een duur van 30 jaar.

De lijn was aangelegd op meterspoor maar was te Knokke, Dorp niet in verbinding met de buurtspoorweglijn.

Op 4 augustus 1906 verscheen het Koninklijk Besluit, waarbij de « Naamloze Maatschappij der Tramways van Knokke ter Zee » gemachtigd was om op de lijn de paardetramtraktie te vervangen door een Decauville-stelsel.

In 1910 werd door de N.M.V.B. opnieuw een aanvraag gedaan voor het bekomen van de vergunning om de paardetramlijn te Knokke over te nemen en een nieuwe elektrische tramlijn aan te leggen tussen Knokke, Dorp en Knokke, Bad met een lengte van ongeveer 2.200 m.

Op 20 mei 1912 werd de vergunning toegestaan voor de overname door de N.M.V.B.

3. De Stadstramlijnen van Knokke.

In 1909 werd de inoverwegingneming gevraagd voor de lijn Knokke, Dorp - Knokke, Zoute - Knokke, Siska, welke een lengte zou hebben van ongeveer 8 km. Tevens werd de studie aangevat om het baanvak Knokke, Dorp - Heist te elektrificeren.

Zoals reeds hoger gemeld werd in 1910 de vergunning aangevraagd om de bestaande paardetramlijn te Knokke over te nemen en een nieuwe elektrische tramlijn Knokke, Dorp - Knokke, Bad aan te leggen.

Hetzelfde jaar was het kapitaal reeds gevormd en waren de onderzoeken aan de gang voor deze uitbreiding.

De gevraagde inoverwegingneming van de lijn Knokke, Dorp - Knokke, Zoute - Knokke, Siska werd voorlopig aangenomen in het jaar 1910.

Plannen werden ook opgemaakt in 1910 voor de elektrifikatie van het baanvak Knokke, Dorp - Heist.

Vanaf 14 juli 1910 tot en met 8 september 1910 reden er iedere donderdag rechtstreekse trams vanuit Oostende tot Breskens in Nederland via Heist, Knokke, Westkapelle, Sluis, Aardenburg.

Op 3 februari 1911 was het kapitaal ingeschreven voor de elektrische tramlijn Knokke, Dorp - Knokke, Bad en voor de overname van de paardetramlijn. Men was ook reeds gestart met de elektrifikatie van het baanvak Knokke, Dorp - Heist en met de aanleg van de elektrische tramlijn Knokke, Dorp - Knokke, Bad.

Het baanvak Knokke, Bad - Knokke, Siska werd in 1911 definitief inoverweging genomen. Het staatsgedeelte was ook vastgesteld voor onderschrijving van het kapitaal.

De lengte van het baanvak zou ongeveer 6.600 m bedragen.

De exploitatie van de baanvakken Knokke, Dorp - Heist en Knokke, Dorp - Knokke, Bad gebeurde elektrisch van 29 juni 1912 af.

(wordt voortgezet)

*

<p>OUDE NUMMERS VAN « ONZE BUURTSPOORWEGEN » EN « NOS VICINAUX »</p>

Door het bestuur van de N.M.V.B. werden de oude nummers van « Onze Buurtspoorwegen » en « Nos Vicinaux » overgemaakt aan de Vereniging voor het Trammuseum, die deze verkoopt ten gunste van haar museum te Schepdaal.

De nummers van beide tijdschriften van de jaargangen 1946 tot en met 1956 inbegrepen worden verkocht aan de prijs van 11 fr. per exemplaar. De nummers van 1957 af aan de prijs van 6 fr.

In deze prijzen zijn de verzendings- en administratiekosten inbegrepen voor een bestelling vanaf het 6de exemplaar. Voor minder dan 6 nummers bedragen de bijkomende onkosten 10 fr.

Hierna geven wij U een lijst van de beschikbare nummers. Om eventueel een volledige reeks te kunnen samenstellen is het toegelaten de beide tijdschriften te combineren (nederlandse met franse exemplaren).

Zo U belang stelt in deze oude nummers, gelieve U dan te wenden tot de sekretaris-beheerder van de Vereniging, de heer E. KEUTGENS, Lange Van Ruusbroecstraat 44 te 2000 Antwerpen, die U dan een bestelbon zal laten geworden.

Beschikbare nummers. Toestand 1.1.1972.

I. « **Onze Buurtspoorwegen** »

A. Aan 11 fr. per stuk.

1946 : 2 - 4
1947 : 8
1948 : 14 - 15 - 16 - 17
1949 : 18 - 19 - 22 - 23
1950 : 24 - 26 - 27 - 28 - 29
1951 : 30 - 32
1952 : 39 - 40 - 41
1953 : 43 - 46
1954 : 51
1955 : uitgeput
1956 : uitgeput

B. aan 6 fr. per stuk.

1957 - 1958 - 1959 en 1960 : uitgeput
1961 : 91 - 92 - 93 - 94 - 95
1962 : 96 - 97 - 99 - 100 - 101
1963 : 102 - 104 - 105 - 106 - 107
1964 : 108 - 109 - 110 - 111 - 112 - 113
1965 : 114 - 115 - 116 - 117 - 118 - 119
1966 : 120 - 121 - 122 - 123 - 124 - 125
1967 : 126 - 127 - 128 - 129 - 130 - 131
1968 : 132 - 133 - 135 - 136 - 137
1969 : 138 - 139 - 140 - 142 - 143
1970 : 144 - 145 - 146 - 147 - 148

II. « **Nos Vicinaux** »

A. Aan 11 fr. per exemplaar :

1946 - 1947 : uitgeput
1948 : 14
1949 : 18
1950 : 28
1951 - 1952 - 1953 - 1954 en 1955 : uitgeput
1956 : 63 - 65

B. Aan 6 fr. per exemplaar :

1957 : 66 - 67
1958 - 1959 - 1960 : uitgeput
1961 : 92 - 93 - 94
1962 : 97 - 99 - 100
1963 : 103 - 104 - 105
1964 : 108 - 111 - 113
1965 : 117 - 118 - 119
1966 : 120 - 121 - 123 - 124 - 125
1967 : 126 - 127 - 128 - 129 - 130 - 131
1968 : 132 - 133 - 135
1969 : 138 - 140 - 142 - 143
1970 : 144 - 145 - 146 - 147

BIBLIOTHEEK TRAMMUSEUM SCHEPDAAL

Thans bezitten wij een volledige reeks van het tijdschrift « NOS VICINAUX » voor de bibliotheek van het Trammuseum.

Voor wat het tijdschrift « ONZE BUURTSPOORWEGEN » betreft ontbreken ons nog de volgende nummers : 50 - 54 - 57 - 61 - 66 - 67 - 70 - 75 - 76 - 79 - 81 - 82 - 84 - 86 en 87.

Wie kan ons deze nummers bezorgen ? Zij worden met dank aangenomen en wij zijn steeds bereid een tegengift te doen.

Neem alsdan contact op met onze sekretaris-beheerder.

Bijdragen tot de geschiedenis van de antwerpse tramwegen

door E. Keutgens

(Vervolg en slot)

De inschrijver stelde aan de Stad voor gedurende 50 jaar een jaarlijkse kilometerprijs van 8.120,— F, als belasting, te betalen.

De gemeenteraad in zitting van 24 februari 1890 verklaarde de heer N. Navez vergunninghouder van de lijn en het K.B. van 22 april 1890 bekrachtigde de gemeenteraadsbeslissing.

Bij brief van 11 maart 1890 vroeg de vergunninghouder om, in plaats van de Venusstraat, de Paardenmarkt, het Hessenplein en de Oude Leeuwenrui te gebruiken, te mogen rijden langs de Blindestraat, de Mutsaardstraat, de Houtenbrug en het Falconplein.

Het College in zitting van 21 maart 1890 stond gunstig tegenover deze wijziging en verwees het verzoek naar de Commissie van Openbare Werken.

Tijdens het openbaar onderzoek, afgesloten op 11 april 1890, waren er twee verzoekschriften ingezonden : één, van de inwoners van de Venusstraat, met het verzoek de tram te behouden in de voorziene straten en een tweede, met het verzoek de voorgestelde wijziging goed te keuren.

De Commissie van Openbare Werken, besloot in zitting van 21 mei 1890 : « ... zich gunstig verklaard aan het aannemen van eenen weg, die waarschijnlijk de meeste onderteekenaars van beide vertoogschriften zal tevreden stellen, daar hij zou worden samengesteld uit de zuiderhelft van de Venusstraat (bewoond door 12 der 17 onderteekenaars van het eerste vertoogschrift), de Brilstraat, de Stadswaag, de Raapstraat, en verders de Mutsaardstraat, de Houtenbrug en het Falconplein, tot aan het Van Schoonbekeplein, zoals de 38 van de 60 voorstanders der eerst voorgestelde wijziging het verlangen ».

In een brief van 14 juni 1890, gericht aan het gemeentebestuur, verklaarden de inwoners van de Venusstraat terug te komen op hun bedenkingen en de verlegging van de tram langs de Blindestraat te steunen.



ONTSPOORBARE OMNIBUSTRAM UIT HAMBURG. LET OP HET KLEINE VOORWIEL.

(Dokument M.A.-S.A. Antwerpen)

De Commissie van Openbare Werken, in vergadering van 21 juni 1890, gaf gunstig advies voor deze verlegging en de gemeenteraad keurde op 3 november 1890 deze wijziging goed. Het K.B. van 9 december 1890 bekrachtigde de beslissing van de gemeenteraad.

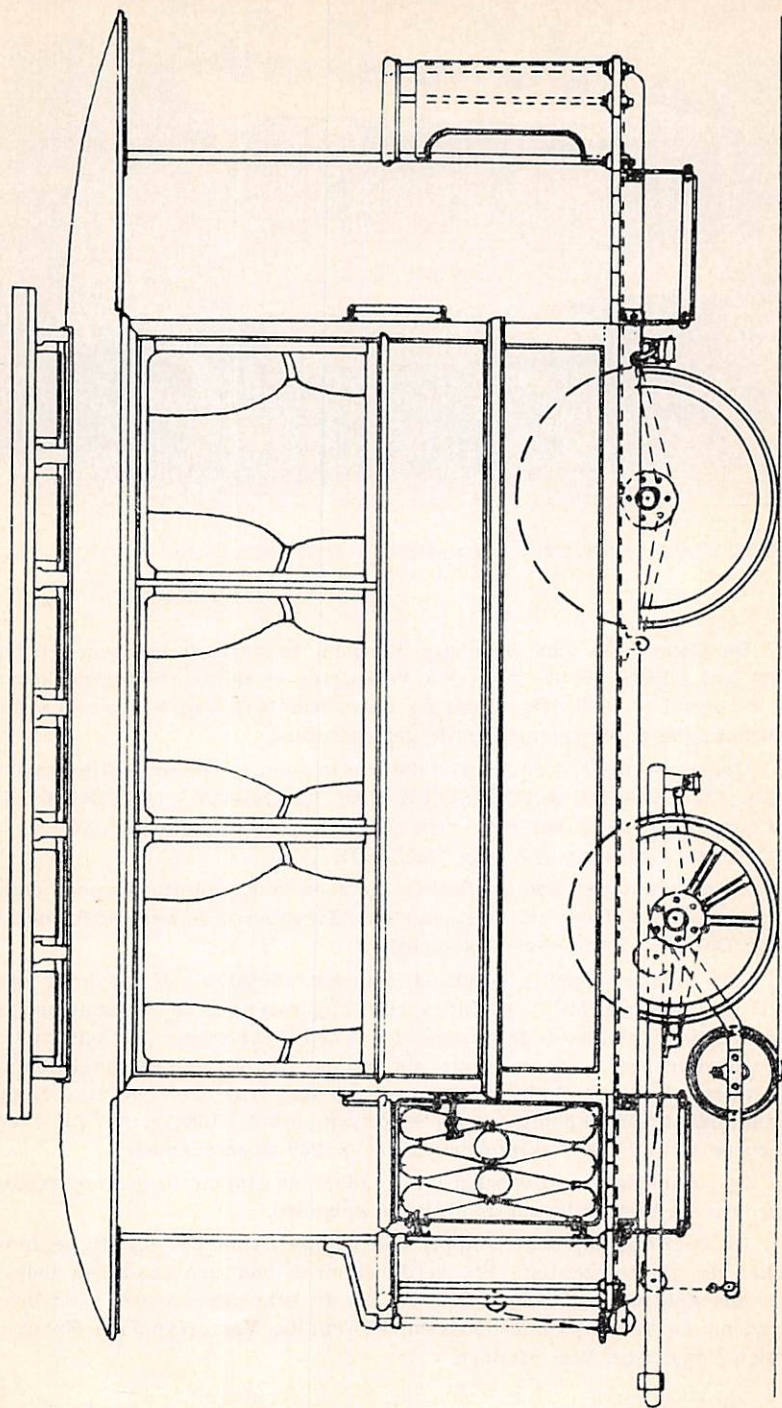
Ondertussen werd op 1 mei 1890 overgegaan tot de oprichting van de « S.A. COMPAGNIE ANVERSOISE DES TRAMWAYS OMNIBUS ». De stichtingsakte werd verleden voor Meester Emile Lefebvre, Notaris te Antwerpen. (Bijlagen B.S. van 18.5.1890).

De maatschappij had tot doel de bouw en de exploitatie van een omnibusstram, bestemd om het Oostkwartier (Zurenborg) te verbinden met de Oude Dokken (Van Schoonbekeplein).

Het maatschappelijk kapitaal bedroeg 500.000,— F verdeeld over 1000 aandelen van 500,— F. Bij de stichting waren er 29 aandeelhouders; één van deze stichtende leden was de « Société Anonyme de Construction du Quartier Est d'Anvers », die als inbreng in de nieuwe maatschappij een terrein ter beschikking stelde, gelegen tussen de Dolfijnstraat, Lange Altaarstraat, Draakplaats en de spoorweg, groot 5.995,28 m². Zij kreeg hiervoor in ruil 200 kapitaalsaandelen en 200 genotsaandelen.

Op vermelde grond werden later (1891) de stallen, loodsen en woningen voor de bestuurder en de stalbaas gebouwd.

De duur van de maatschappij was voorzien voor 30 jaar, te beginnen vanaf de stichtingsdatum. Zij werd bestuurd door een raad van beheer, samengesteld uit vijf beheerders. De eerste beheerders waren: de heren François De Leeuw, Emile Grossen, Florent Le Voir, Napoléon Navez en Julien Constantin Van Stappen.



ONTSPORBARE TRAMWAGEN VAN ANTWERPEN - BOUWJAAR 1890 - SCHAAL 1 : 30 (fig. 1)

De verrichtingen van het nieuw organisme werden gecontroleerd door twee commissarissen, de heren Albert Groetaers en Van den Wouwer.

De Algemene Jaarvergadering der aandeelhouders had jaarlijks plaats te Antwerpen, de 15de maart om 3 u in de namiddag en voor het eerst op 15 maart 1892.

De gemeenteraad werd op 24 juli 1890 door de heer N. Navez ervan in kennis gesteld, dat hij de aan hem verleende vergunning van de lijn Draakstraat-Van Schoonbekeplein wenste over te dragen aan de nieuwe maatschappij.

Het K.B. van 18 september 1890 bekrachtigde de beslissing van de gemeenteraad van 21 augustus 1890, waarin zij akkoord ging met de overdracht van deze vergunning en verklaarde de « Compagnie Anversoise des Tramways-Omnibus » vergunninghoudster.

Door de nieuwe maatschappij werd op 6 september 1890 gevraagd een wijziging te mogen brengen aan de haar vergunde tramlijn ; in plaats van langs de Kleine Beer-, Rolwagen-, Brouwerij-, en een deel van de Provinciestraat, zou de tram rijden langs de Arendstraat en de Mercatorstraat, om aldaar de oude reisweg te vervoegen.

Over de oorspronkelijk geplande weg deed de maatschappij het volgende opmerken : « Deze weg loopt geweldig krom en zou niet opbrengen naar verhouding van de kosten welke hij zou veroorzaken ».

Het College was de mening toegedaan dat de gevraagde verandering kan worden toegestaan. Tussen 14 en 30 oktober 1890 werd een openbaar onderzoek ingesteld en werden er twee bezwaarschriften ingediend, n.l. een van de « S.A. des Tramways Nationaux » (lijn Warande-Suikerrui) en één van de heer N. Navez.

De « S.A. des Tramways Nationaux » meende in de nieuwe lijn een konkurrent te zien en wenste dat in de Mercatorstraat tussen de Leopoldlei en de Plantijnslei geen gebruik zou gemaakt worden van haar spoor.

De heer N. Navez, in zijn persoonlijke naam, verzette zich tegen de voorgestelde wijziging, omdat hij de Arend- en Mercatorstraat had opgenomen in een tramweg, waarvoor hij een vergunning had aangevraagd op 25 juni 1890 (tramlijn Nottebomstraat-Van Schoonbekeplein).

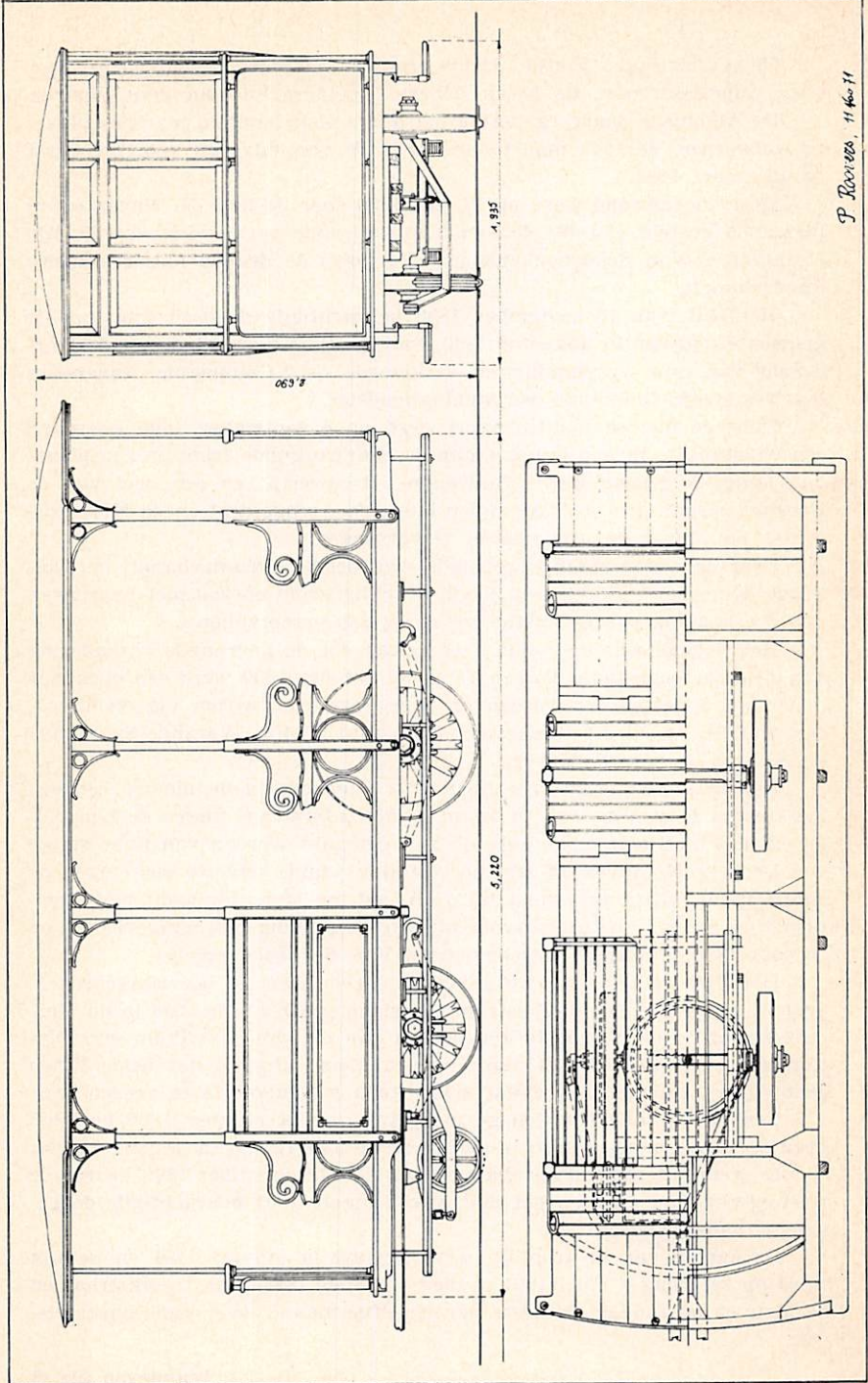
Het College besloot geen gevolg te geven aan de bezwaarschriften, gezien, ten eerste, de omnibustram een eigen spoor zou hebben in de Mercatorstraat en geen gebruik zou maken van dit van de « Tramways Nationaux » ; tevens was het maar op een kleine afstand dat beide lijnen evenwijdig zouden lopen, zodat zeker geen konkurrentie te vrezen was.

Ten tweede had het College in zitting van 24 oktober 1890 besloten geen openbaar onderzoek in te stellen op de aanvraag van de heer Navez.

De gemeenteraad in openbare zitting van 19 december 1890 keurde de reiswegwijziging goed en het K.B. van 2 maart 1891 bekrachtigde de gemeenteraadsbeslissing.

De aanleg van de tramlijn werd gestart in januari 1891 en de lijn werd op zaterdag 4 april 1891 in dienst gesteld tussen de Draakstraat en de Meir en op zondag, de 26ste van dezelfde maand, over gans haar reisweg.

P. ROBERTS, 11400 71



ONTSPOORBARE TRAMWAGEN VAN ANTWERPEN - BOUWJAAR 1893

De lijn, met een lengte van 4.085 m, telde 9 uitwijksporen en had een spoorwijdte van 1 meter.

De rit duurde 35 minuten en de dienstregeling geschiedde met 12 rijtuigen.

De vervoersprijs bedroeg 15 centiemmen tussen Zurenborg en het Van Schoonbekeplein en 10 centiemmen tussen Zurenborg en de Meir, of van de Meir tot aan het Van Schoonbekeplein.

De eerste in dienst gestelde vijf wieltrams hadden een lengte van 4,850 m en een uiterste breedte van 1,80 m. Zij konden 20 personen vervoeren, 12 zit- en 8 staanplaatsen; waren gesloten en voorzien van twee balkons, waarvan enkel het achterste balkon mocht gebruikt worden door de reizigers.

De rijtuigen werden geleverd in oktober 1890 en gebouwd bij « Les Ateliers de Construction de Malines » (fig. 1).

Bij akte verleden, op 22 januari 1892, voor Meester Van Dael, Notaris te Antwerpen, werd door de Maatschappij van de heer Herman Ludwig uit Frankfurt voor de prijs van 10.000,— F een magazijn met werkhuis en koer aangekocht in het Spanjaardstraatje, bij het Van Schoonbekeplein. Vermeld magazijn met werkhuis werd ingericht als stal voor de paarden.

In oktober 1892 vroeg het bestuur van de omnibustram een vertakking te mogen aanleggen naar de Gemeenteplaats, vanaf de Loosplaats, langs de Quinten Matsijslei, Quellinstraat en de Van Ertbornstraat.

Er werd echter geen gunstig gevolg verleend aan deze aanvraag.

Door de heer De Rode, Directeur van de « Compagnie Anversoise des Tramways-Omnibus », werd op 5 oktober 1893 een verzoek gericht aan het gemeentebestuur om de toelating te bekomen om een schuilhuisje te plaatsen op de wandelweg van de Mercatorstraat, ter hoogte van de spoorweg aan de Zurenborgstraat. Dit schuilhuisje (4 m lang en 3 m breed) werd geplaatst einde 1893 en weggenomen in de loop van 1897.

J. M. KOEKEN & CO, ANVERS.

1	2	3	4	5	6
VANDENBERGH & C^o Brasserie et Distillerie La CLOCHE					
ANVERS					
SPÉCIALITÉS : Genièvre de Grains fins Bières de Table					
Coupon à exhiber sur demande. Biljet op aanvraag te toonen. Compagnie Anversoise des TRAMWAYS-OMNIBUS					
15 ^{CS} 8 940					

BILJET VAN 15 CENTIEMEN VAN DE « COMPAGNIE ANVERSOISE DES TRAMWAYS-OMNIBUS - ROZE KLEUR.

(Verzameling E. Keutgens)

Op 18 september 1895 vroeg de maatschappij een draaischijf met een diameter van 2 m te mogen plaatsen ter hoogte van vermeld schuilhuisje.

Door het plaatsen van de draaischijf, zou de dienstregeling tussen de overweg van de Mercatorstraat en de Dokken regelmatig kunnen geschieden. Tussen de Arendstraat en de Draakstraat zou dan een pendeldienst ingericht worden.

De dienstregeling was gedurig ontredderd door het dikwijls en langdurig sluiten van de spoorwegoverweg.

Het College in zitting van 27 september 1895 verleende de toelating tot het plaatsen van deze draaischijf.

Op 25 november 1895 gaf het College de toestemming aan de maatschappij om haar lijn te verlengen van de Draakstraat in de richting van de Cogels Osylei tot aan de grensscheiding Antwerpen-Berchem. Deze kleine verlenging werd aangelegd in 1896, van op het ogenblik dat de spoorweg verhoogd werd en de overweg afgeschaft.

In de gemeenteraad van 28 november 1896 werd besloten dat de omnibustram in de kortst mogelijke tijd diende op te houden dienst te doen met ontspoorbare rijtuigen.

Hiervoor moest de lijn op verschillende plaatsen aangepast worden.

Op 26 oktober 1897 meldde de maatschappij dat zij aan de verbouwingen begonnen was van de lijn en het rollend materieel.

Deze werken waren beëindigd in februari 1898 en de eerste verbouwde rijtuigen worden in dienst gesteld van 15 februari 1898 af.

Ondertussen had de maatschappij zich op 10 september 1897 tot de Bestendige Deputatie van de provincie Antwerpen gericht, ten einde toestemming te verkrijgen om haar lijn te mogen verlengen langs de Cogels Osylei, Walstraat (thans Uitbreidingsstraat tot aan het station van Berchem).

In zitting van vrijdag 17 september 1897 betoonde het College zich in beginsel gunstig voor deze verlenging en besloot de zaak over te maken aan de Commissie van Openbare Werken. Deze Commissie, in zitting van 21 september 1897, erkende dat voorgestelde verlenging als nuttig mocht beschouwd worden. De gemeenteraad keurde op 29 november 1897 de verlenging goed.

Eerst een jaar later werd het openbaar onderzoek gehouden, van 3 tot en met 20 september 1898, en gaf geen aanleiding tot bezwaarschriften.

De verlenging werd echter maar gedeeltelijk uitgevoerd, nl. tot halverwege de Cogels Osylei, ter hoogte van de ingang van de aldaar gelegen velodroom (thans Gen. Capiaumontstraat).

Op 1 juli 1899 werd de lijn overgenomen door de « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, S.A. ».

*

Bronnen :

— S.A.A. ; M.A. 1010/10B

— *Belgisch Staatsblad*

Tongeren als buurtspoorwegcentrum

door
Jos NEYENS

Tongeren, het Atuatuca Tungrorum uit de Romeinse tijd, de oudste stad van het land aan de heerweg Bavai-Keulen en tevens de oudste zetel van een bisdom in onze gewesten, was gedurende verscheidene decennia eveneens een van de voornaamste buurtspoorwegcentra in de provincie Limburg.

Immers uit deze stad vertrokken vier buurtlijnen, die geëxploiteerd werden door drie verschillende pachtende maatschappijen: de lijn Tongeren-Kortessem door de N.V. Limburgsche Stoomtramweg Maatschappij, de lijnen Tongeren-Lanaken-Maastricht en Tongeren-Fexhe-le-Haut-Clocher door de S.A. des railways économiques de Liège, Seraing et extensions en nadien door de S.A. belge-néerlandaise de Transports et Travaux en ten slotte de lijn Luik-Nudorp (1)-Vottem-Tongeren door de S.A. pour l'exploitation du Chemin de fer vicinal de Liège-Barchon et extensions.

Deze bijdrage geeft slechts een historisch overzicht van het ontstaan van hogervermelde lijnen.

N.V. LIMBURGSCHЕ STOOMTRAMWEG MAATSCHAPPIJ

Deze maatschappij, die in de provincie Limburg niet minder dan acht buurtspoorweglijnen exploiteerde, werd gesticht door een akte van 12 december 1887 verleden te Bree voor notaris Julien, Georges Vanschoenbeek en verschenen in het Belgisch Staatsblad van 30 december 1887.

De maatschappij, met zetel te Bree, had tot doel de bouw, de aankoop, de verhuring, en de exploitatie, zowel in het buitenland als in België, van buurtspoorwegen, stoomtrams en andere. Zij werd opgericht voor de duur van 30 jaar en had een maatschappelijk kapitaal van 78.750,— fr verdeeld in 315 aandelen van 250,— fr.

De raad van beheer was samengesteld uit vijf leden en het college van commissarissen uit drie leden.

In de eerste raad van beheer zetelden: Jean Vandevenne, Auguste Franssen, Jacques Indeken, Marin Eyckens-Hagen en Louis Schutjes-Voet.

De eerste commissarissen waren: Albert Hillen, Theofiel Braekers en Jacques Bijvoet.

De heer Ferdinand Braekers werd aangeduid als erevoorzitter.

De Algemene Vergadering had plaats op de vierde zaterdag van april om 2 u. 30.

(1) Wihogne

LIJN TONGEREN-KORTESSEM (14 km)

Reeds in 1891 bestond er een voorstel een lijn aan te leggen van Heers naar Hasselt over Borgloon met een aftakking van Wellen naar Tongeren doch dat voorstel werd door het merendeel van de betrokken gemeenten verworpen.

Anderzijds werd door de gemeenten de aanleg gevraagd van een lijn Heers-Alken over Veulen-Goetsenhoven, Broekom, Borgloon en Wellen. Ten slotte werd op 12 januari 1896 de inoverwegingneming gevraagd van een lijn Tongeren-Kortessem. Deze werd toegestaan op 18 december 1897 doch de regering stelde voor het kapitaal van de ontworpen lijn te versmelten met dat van de lijn Hasselt-Oerle. Op 2 maart 1898 maakte de N.M.V.B. dat voorstel over aan de betrokken gemeenten, die het echter verwierpen.

De vergunningsaanvraag en de nodige stukken voor de onderschrijving van het kapitaal werden op 13 december 1900 overgemaakt aan de regering. Het kapitaal bedroeg 1.000.000,— fr en hiervan schreef de Staat in voor 500.000,— fr, de provincie voor 333.000,— fr en de gemeenten voor 167.000,— fr.

De vergunning werd toegestaan bij een Koninklijk Besluit van 8 mei 1901 verschenen in het Belgisch Staatsblad van 19 mei en de opening van de lijn had plaats op 28 oktober 1904.

Tussen het station en het Kruispunt te Kortessem had deze lijn een gemeenschappelijk baangedeelte met de lijn Hasselt-Oerle en tussen de stelplaats en de Bilzenpoort te Tongeren met de lijnen Tongeren-Vottem-Luik en Tongeren-Fexhe-le-Haut-Clocher.

S.A. DES RAILWAYS ECONOMIQUES DE LIEGE, SERAING ET EXTENSIONS

Door een akte van 21 juli 1881 verleden te Brussel voor notaris Charles-Paul-Marie Van Halteren en verschenen in het Staatsblad van 10 augustus 1881, werd overgegaan tot de stichting van bovengenoemde maatschappij waarin de « Compagnie générale de railways à voie étroite » werd opgenomen.

Het doel van de maatschappij was het aanleggen en het exploiteren van een tramlijn van Luik naar Jemeppe over Tilleur evenals van uitbreidingen en aftakkingen van deze lijn naast alle andere activiteiten, die verband hielden met de exploitatie van spoorwegen. De zetel van de maatschappij was gevestigd te Luik en zij werd opgericht voor de duur van 30 jaar.

Het maatschappelijk kapitaal was samengesteld uit 8000 preferente aandelen van 250,— fr en er waren eveneens 16.000 gewone aandelen zonder aanduiding van waarde.

De Raad van Beheer was samengesteld uit minstens vijf en hoogstens negen leden en het aantal commissarissen bedroeg drie tot vijf.

De Algemene Vergadering had plaats op de eerste maandag van mei om 13 uur.

In de eerste Raad van Beheer zetelden :

Ch. Del Marmol ;

A. Dupont-Rucloux ;

A. Du Roy de Blicquy ;

E. Empain ;

A. Eyckhold ;

J. Francquoy.

De eerste commissarissen waren : H. Cenant, E. Terlinden, F. Washer, J. Mestreit-Orban en M. de Ponthière-Sadoine.

In 1911 stond deze maatschappij de exploitatie van haar lijnen af aan de « S.A. Belge-Néerlandaise de Transports et Travaux ».

(wordt voortgezet)

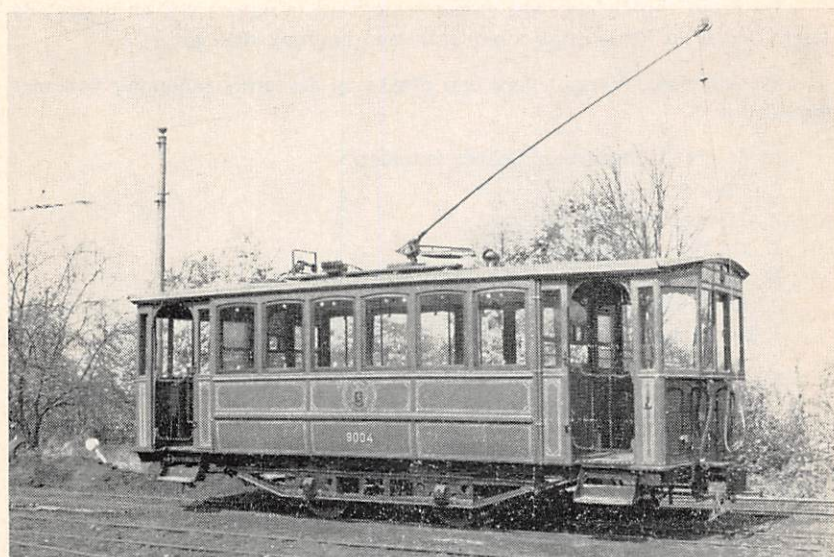
De elektrische motorwagens van de N.M.V.B. door P. DEHON en E. KEUTGENS

In deze nieuwe rubriek zullen wij aan onze lezers de lijst geven van het elektrisch traktiematerieel van de N.M.V.B.

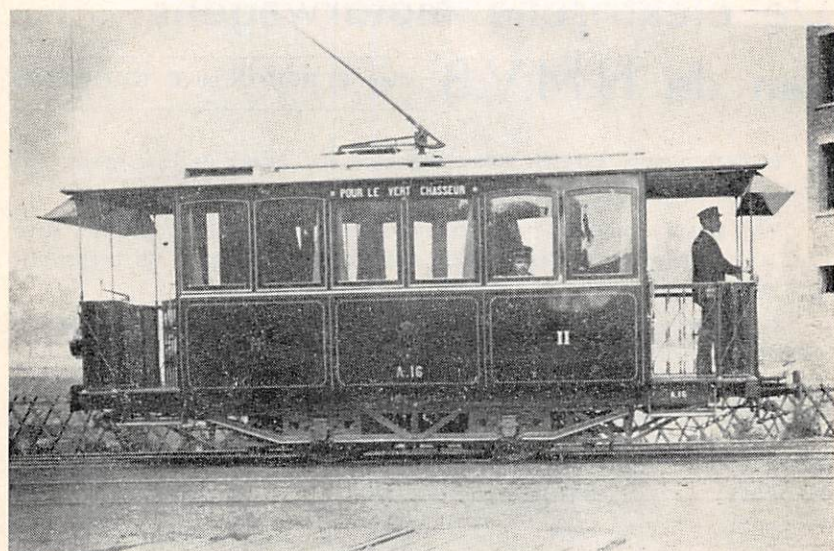
Wij zullen eveneens trachten, in de mate van het mogelijke, deze lijst te illustreren met foto's welke betrekking hebben op de besproken reeksen.

Vooreerst starten wij met de eerste reeksen, die in dienst gesteld werden op de lijn Brussel - Kleine Hut tussen 1894 en 1901.

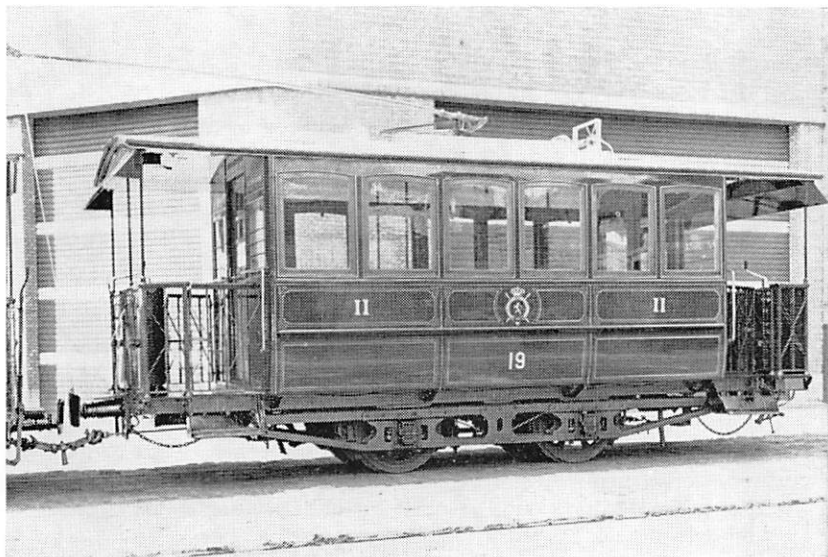
Reeksen	Konstrukteur	Aanbesteding	Indienststelling
9001-9012	Verhaegen	28- 9-1893	9001-9006 : 21.3.1894
9013-9018	Franco-Belge	20-11-1894	9007-9012 : 27.6.1894
9019-9024	Verhaegen	22- 1-1896	24.4.1895
9025-9030	Electricité et	19- 5-1899	VI tot VIII 1896
9048-9051	Hydraulique		25.7.1901



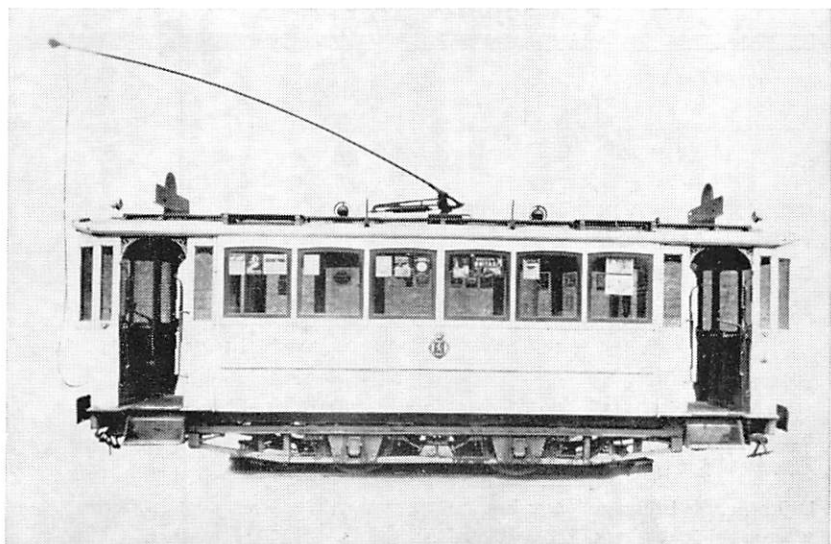
MOTORWAGEN 9004, EEN VAN DE EERSTE 12 EENHEDEN VAN DE LIJN VAN DE « HUT » (REEKS A.1-A.12, LATER 9001-9012) MET BALKONS, GESLOTEN OMSTREKS 1910. — FOTO GENOMEN TE SCHEPDAAL DOOR R. PLETINCKX.



DE REEKS A13-A18 VERSCHILDE VAN DE VOORGAANDE DOOR DE VORM VAN HET CHASSIS. DEZE DETAIL IS KLAAR EN DUIDELIJK TE ZIEN OP DIT ORIGINEEL DOKUMENT, GEFOTOGRAFEERD IN 1895 OP DE PLAATS WAAR DE WERKHUIZEN VAN DE ELOYSTRAAT (ANDERLECHT) WERDEN OPGERICHT. (Verzameling Aumtra)



DE MOTORWAGEN 9019, HERSTELD IN HAAR ORIGINELE TOESTAND IN 1958. DEZE DERDE REEKS (A19-A24) VERSCHILT EVENEENS MET DE TWEE VOORGAANDE DOOR DE OPVATTING VAN HET CHASSIS. FOTO GENOMEN OP DE KOER VAN HET N.M.V.B. WERKHUIS ELOY-
STRAAT TE ANDERLECHT. (Foto R. Plétinckx)



DE VIERDE REEKS « HUT » (A.25-A.30, EN A.48-A.51) VERTOONT REEDS DE KENMERKEN EIGEN AAN DE KONSTRUKTEUR « ELECTRICITE & HYDRAULIQUE » VAN CHARLEROI. VER-
LENGDE KOMPARTIMENTEN ; GELIJKAARDIGE CHASSIS VAN DE REEKS A.52-A.85 VAN HET
NET VAN CHARLEROI. ONZE FOTO STELT DE 9027 VOOR, MET VERBOUWDE BALKONS
OMSTREEKS 1910. (Dokument N.M.V.B.)

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).

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.