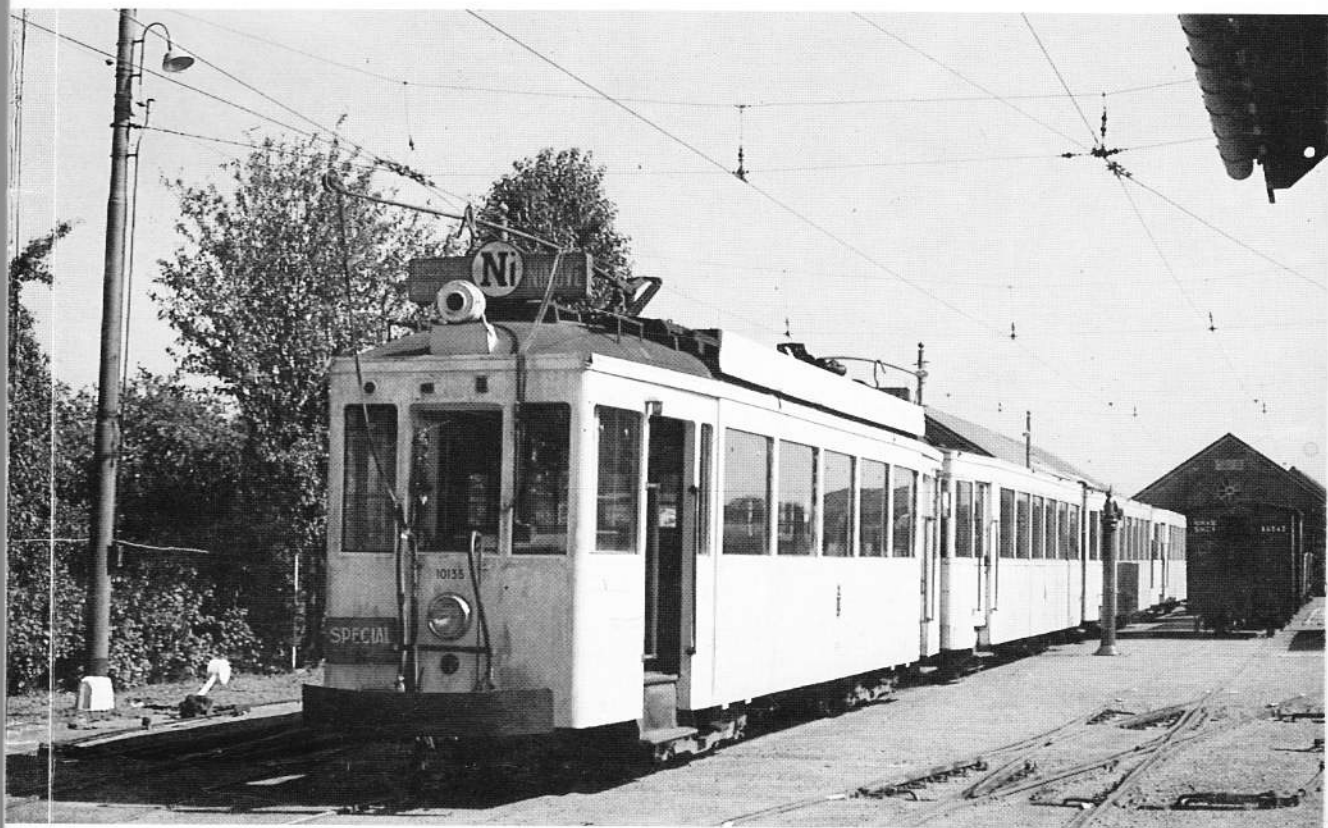


**Nationale Maatschappij
van
Buurtspoorwegen**



**Schepdaal, zijn tramlijn,
zijn depot en zijn museum**

VETRAMU - Vereniging
van het Trammuseum

Braambosjeslaan, 42
B - 1020 BRUSSEL

Verantw. uitgever : R. DIEUDONNE

Inhoud

	Bladzijde
Voorwoord	3
Inleiding : De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen	4
Hoofdstuk 1 : De stamlijn : Brussel - Ninove	5
De oudste buurtspoorweglijn van Brabant	5
De uitbating van de lijn	8
Het gebruikte materieel	16
De structuurhervorming	25
De lijnafbakening	25
De gebruikte lijnaanduidingen	26
Hoofdstuk 2 : De zijlijnen	39
Lijnen "M" et "N"	39
Lijnen "A", "R", "S" en "V"	42
Het gebruikte materieel	47
Hoofdstuk 3 : Het station en de stelplaats Schepdaal	51
De oorspronkelijke gebouwen en aanhorigheden	51
De inrichting van de gebouwen en bijhorigheden in 1908	52
Herinrichting voor de elektrische uitbating	53
Een onvoorzienbare lotsbestemming	53
Hoofdstuk 4 : Het buurtspoorwegmuseum te Schepdaal	56
Inleiding	56
Geschiedenis	56
De inrichting van de stelplaats	62
Het rollend materieel	62

Vrij vertaald door : Herbert en Jullie HELLER
uit : "Schepdaal, sa ligne de tram, son dépôt et son musée"
door Rodolphe DIEUDONNE

Voorwoord

Ter gelegenheid van Open Monumentendag 1994, met als thema "Transport", kregen de Vlaamse musea ATAM (Antwerps Tram- en Autobusmuseum) te Edegem en het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal, bijzondere aandacht.

Het is als vanzelfsprekend dat VETRAMU (Vereniging voor het Trammuseum vzw) als grondlegger van deze beide musea en nog steeds als actieve mede-beheerder van de vzw Buurtspoorwegmuseum bij deze gelegenheid een beknopte geschiedenis van het museum te Schepdaal, en de daarmee verbonden tramlijn Brussel-Ninove, zou schetsen.

Moge deze geïllustreerde beschrijving een levendige herinnering zijn voor diegenen die het allemaal gekend hebben, en een bron van informatie zijn voor alle belangstellenden.

Rodolphe Dieudonné
September 1994

Inleiding

DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN

Haar doel

Teneinde op een eenvoudige en economisch verantwoorde wijze het net van de Belgische spoorwegen aan te vullen, werd in 1885 de N.M.V.B. of Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen opgericht. In enkele jaren tijd doorkruisten haar lijnen gans het land. Deze buurtspoorweglijnen droegen voor een groot deel bij tot de ontsluiting van de geïsoleerde plattelandsregio en voorstadsgebieden.

Deze buitengewone verwezenlijking maakte van België het enige land ter wereld dat een net van tram- en buurtspoorweglijnen bezat dat het mogelijk maakte de meest afgelegen dorpen en gehuchten, over grote afstanden, met elkaar te verbinden. Niet alleen werden er reizigers vervoerd, maar eveneens stuk- en bulkgoederen.

Op zijn hoogtepunt bedroeg het spoornet van de N.M.V.B. 4982 kilometers.

Niettegenstaande dat, werd, na 105 jaar van trouwe dienst, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ontbonden. De regionalisatiegolf, die over gans België trok, was hiervan de hoofdoorzaak. Op 31 december 1990 behoorde de NMVB tot de geschiedenis. Haar opvolgers en vervangers waren in Vlaanderen de Vlaamse Vervoermaatschappij "De Lijn" en in Wallonië de "Société Régionale Wallonne du Transport (S.R.W.T.)".



HOOFDSTUK 1 : De stamlijn :

BRUSSEL-NINOVE

De oudste buurtspoorweglijn van Brabant

Sinds zaterdag 29 juni 1968 hebben de autobussen het grootste gedeelte van de tramdiensten op de lijn "Ni : Brussel - Dilbeek - Ninove" vervangen. De trams reden toen enkel nog van maandag tot vrijdag op de spitsuren tussen de Ninoofse Poort te Brussel en Eizeringen (onderstation), terwijl de bussen de andere diensten en lijngedeelten voor hun rekening namen. Op 21 februari 1970 werden ook de overblijvende tramdiensten opgeheven en definitief door autobusdiensten vervangen.

De vervanging van de tramdiensten door autobussen was reeds jaren voordien voorzien teneinde de modernisering van de Ninoofsesteenweg mogelijk te maken. Deze vervanging van de tramdiensten zou in twee fazen moeten geschieden. Dit ging gepaard met de wegwerkzaamheden tussen Ninove en Eizeringen in 1968 en tussen Eizeringen en Schepdaal in 1969.

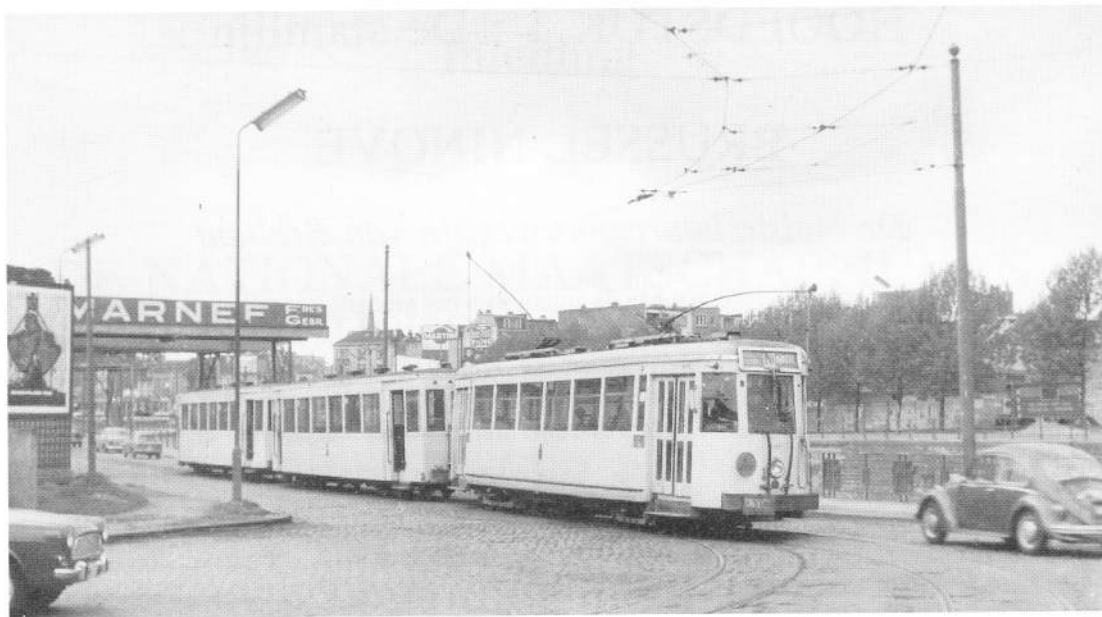
Deze structuurverandering was de oorzaak van het fatale lot dat de oudste buurtspoorweglijn van Brabant getroffen heeft.

Hierna een tabel met de openingsdata van enkele andere belangrijke buurtspoorweglijnen uit het Brabantse die hun eindpunt in Brussel hadden :

Lijnen	Data
Brussel - Lennik	01/02/1888
Brussel - Haacht	01/08/1889
Brussel - Humbeek	14/09/1889

Op 7 november 1885, diende de NMVB een concessieaanvraag in voor een lijn "Brussel-Ninove" ; deze aanvraag werd afgewezen op 21 januari 1886 met als reden dat zij concurrerend zou zijn voor het groot spoor. Op 16 oktober 1886 werd een nieuwe concessieaanvraag ingediend voor een enkelsporige lijn "Brussel - Dilbeek - Itterbeek - Schepdaal", met 10 km lengte : deze concessie werd toegestaan op 19 april 1887. Het kapitaal van de lijn bedroeg 440.000 BEF. De werken gingen spoedig van start zodat reeds op 8 september van datzelfde jaar, 1887, de lijn "Brussel - Schepdaal" ingehuldigd kon worden. Het toenmalige Brusselse eindpunt was te Molenbeek, op het Hertogin van Brabantplein gelegen.

Een vergunningsaanvraag voor de lijnverlenging in de richting van Pamel, welke op 5 november 1887 ingediend werd, werd geweigerd op 11 april 1888. Op 1 mei 1888 heeft de N.M.V.B. opnieuw een vergunningsaanvraag ingediend, ditmaal voor het traject van Schepdaal naar Eizeringen. Deze aanvraag werd eerst geweigerd op 15 augustus 1888, doch tenslotte toegekend op 21 februari 1889. Het kapitaal van dit lijngedeelte bedroeg 192.000 BEF. Het traject werd op 28 november 1890 in dienst gesteld.

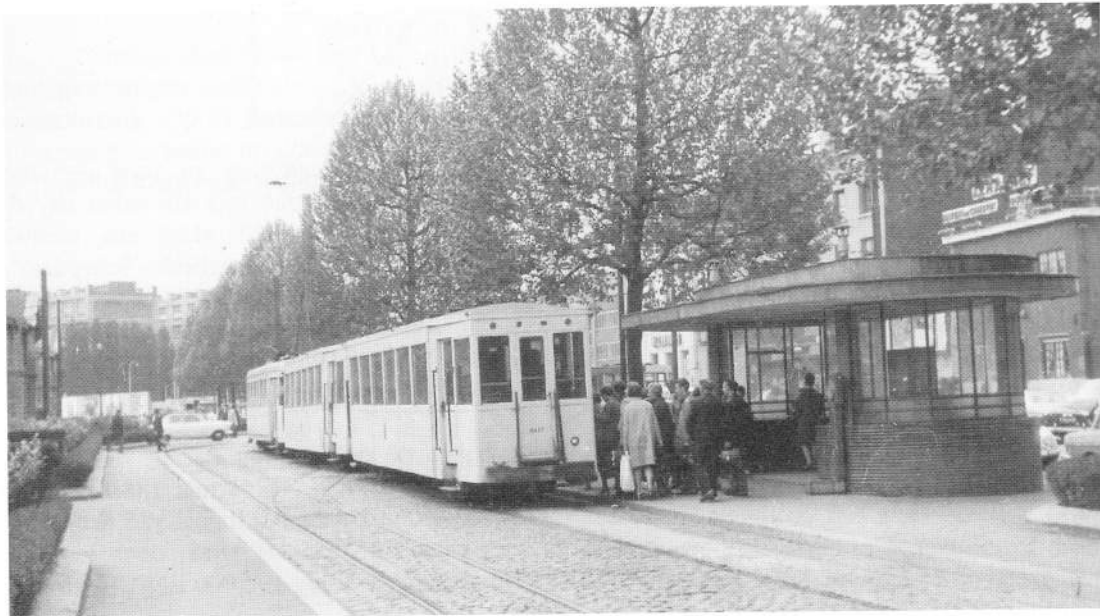


Lijn Ni : Ninove - Brussel
Eindlus aan de Ninoofse Poort

Foto E. Keutgens 10/5/68

Lijn Ni : Brussel - Ninove
De terminus aan de Ninoofse Poort

Foto E. Keutgens 10/5/68





Lijn Ni : Ninove - Brussel
 Ninove - Denderkaai - eindpunt van de lijn

Foto E. Keutgens 9/5/68

Lijn Ni : Ninove - Brussel
 Ninove - Denderkaai - terminus
 De losgekoppelde motorwagen rijdt langs de aanhangrijtuigen; na het
 heraan koppelen, zal de tram richting Brussel vertrekken

Foto E. Keutgens 14/6/68



Tijdens de vergadering van 4 mei 1891 aan dewelke afgevaardigden van de regering en de voorzitter van de beheerraad van de N.M.V.B. deelnamen werd de toestemming tot het aanleggen van het traject Eizeringen - Strijtem - Pamel - Meerbeke - Ninove beloofd. Deze belofte werd waargemaakt op 25 mei 1895. De concessieaanvraag, ingediend op 12 augustus 1889 werd toegestaan door K.B. van 31 mei 1890 en verscheen in het Belgisch Staatsblad op 28 november 1890. De aanvang van de uitbating was 3 november 1898. Op 19 februari 1913 werd het laatste stuk van Ninove (Burchtdam) - Ninove (Denderkaai) dat gemeenschappelijk deel uitmaakte van de lijn Halle-Ninove, in dienst gesteld.

Deze lijn was dus terecht de oudste buurtspoorweglijn van Brabant.

De uitbating van de lijn

Met stoomtractie :

Secties	Data
Brussel (Ninoofse Poort) - Schepdaal	08/09/1887
Schepdaal - Eizeringen	28/11/1890
Eizeringen - Ninove (Burchtdam)	03/11/1898
Ninove (Burchtdam) - Ninove (Denderkaai)	19/02/1913

Tussen 1888 en 1889 werden op de lijn Brussel - Ninove op de sectie Brussel - Schepdaal, bij wijze van proef, diensten uitgebaat met de bekende stoommotorwagens van ROWAN. De twee stoommotorrijtuigen droegen de nummers 900 en 901; teneinde deze beide motorrijtuigen onderdak te stallen werden speciale verbouwingen gedaan aan een loods te Schepdaal. Deze proefritten zijn zonder verder gunstig gevolg gebleven bij de NMVB.

Met elektrische tractie :

Secties	Data
Brussel (Ninoofse Poort) - Dilbeek	22/03/1910
Dilbeek - Schepdaal	15/09/1925
Schepdaal - Eizeringen	15/03/1926
Eizeringen - Ninove (Burchtdam)	16/04/1927
Ninove (Burchtdam) - Ninove (Denderkaai)	31/12/1933

In zijn boek "Histoire du Grand Bruxelles" hoofdstuk "Chemins de Fer Vicinaux" heeft de heer Jacquemyns zeer goed de veranderingen in het dagelijks leven geschetst bij de dorpsbevolking, die langs de nieuwe buurtspoorweglijn leefde. Dit werd ook beschreven in het jaarrapport van de NMVB van 1888.

"De NMVB verzekerde het vervoer van reizigers, reisgoed en goederen. De reizigers betaalden 8 centimen per km. in de 1ste. klasse (met een minimum van 20 centimen), 6 centimen in de 2de. klasse (met een minimum van 15 centimen). Vanaf 1886 stelde de NMVB werkabonnementen ter beschikking die van maandag tot/zaterdag geldig waren, en met een vermindering van 50%. Het transport van reisgoed bedroeg 6 centimen per 100 kg. en per Km.

CONCERT

DONNÉ A

L'OCCASION DE L'OUVERTURE DU CHEMIN DE FER VICINAL

BRUXELLES-SCHEPDAEL

DANS LE CHATEAU DE M^r CH. DANSAERT

Jeudi 8 Septembre 1887, à 2 heures de l'après-midi

Avec le gracieux concours de M^o L. BRASS,
de MM. DUMON, professeur au Conservatoire Royal de Bruxelles,
LUGUET, le B^{on} A. DE FIERLANT, RAQUEZ, HUYSMANS,
GALESLOOT et la *Fanfare d'Itterbeek*, sous la direction de M. MERSMAN

PROGRAMME

- | | | |
|--|--|-------------|
| 1. A. <i>La Plébéenne</i> | } par la Fanfare d'Itterbeek | J. MARTIN. |
| B. <i>En Villégiature</i> | | J. MARTIN. |
| 2. <i>Les Vêpres Siciliennes</i> air par M. Galesloot | | VERDI. |
| 3. Air de la <i>Flûte Enchantée</i> , par M ^{lle} L. Brass | | MOZART. |
| 4. <i>Cavatine de la Gioconda</i> (1) par M. le B ^{on} A. de Fierlant | | PONCHIELLI. |
| 5. Fantaisie Hongroise, par M. Dumon | | DOPPLER. |
| 6. Récit, par M. Luguët | | ** |
| 7. Air des <i>Noces de Jeannette</i> , par M. Raquez | | MASSÉ. |
| 8. Fantaisie-ballet pour violon, par M. Loewenstein | | DE BÉRIOT. |
| 9. Air de <i>Suzanne</i> , par M. le B ^{on} de Fierlant | | PALADIIHLI. |
| 10. Récit par M. Luguët | | ** |
| A. Romance | } par M. Dumon | ST-SAËNS. |
| B. Morceau de Concert | | REMUSAT. |
| 12. Air des <i>Noces de Jeannette</i> , par M ^{lle} L. Brass | | MASSÉ. |
| avec accompagnement de flûte par M. Dumon. | | |

(1) Romance d'Elzo, au II^e Acte de la *Gioconda* de Ponchielli.

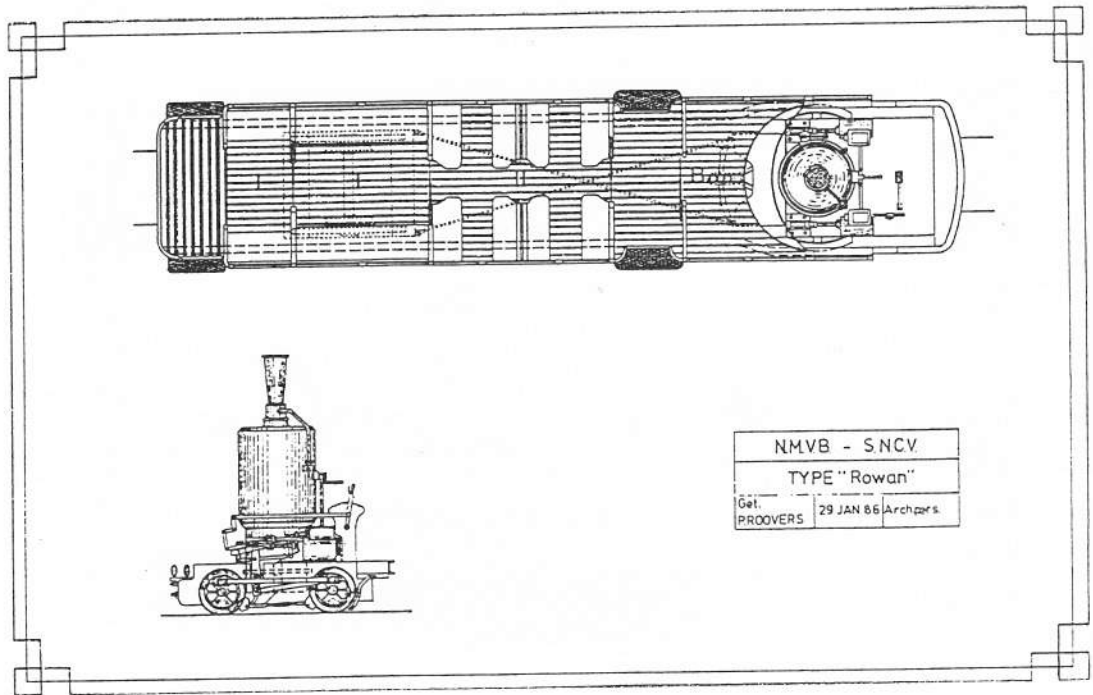
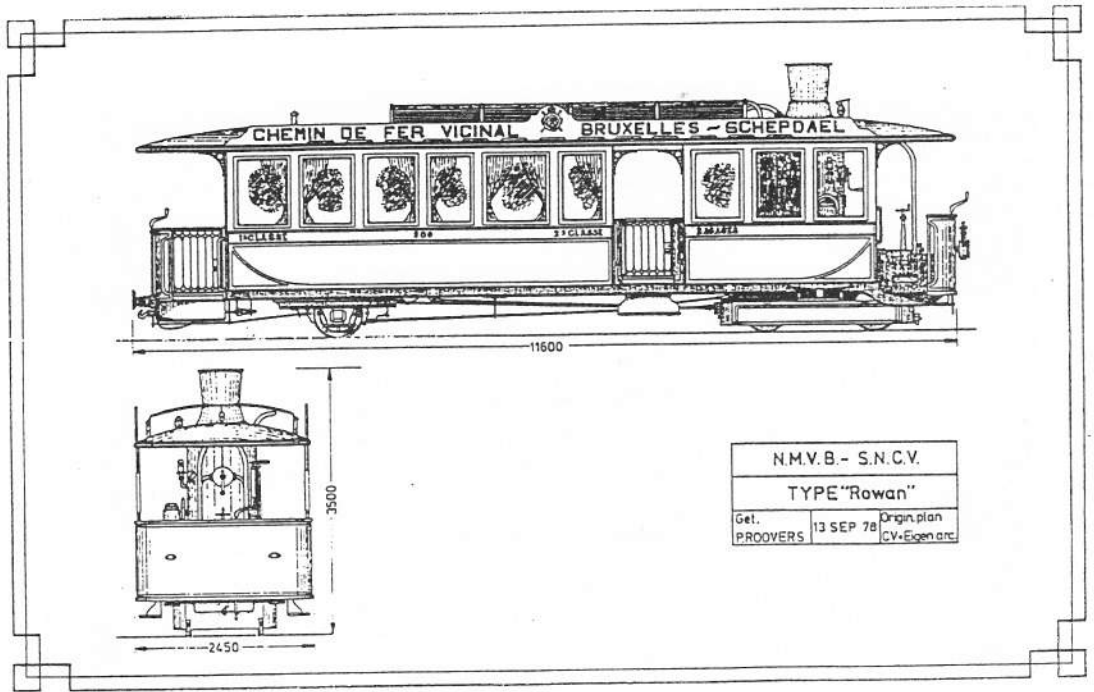
Traduction des paroles Italiennes :

Le ciel, la mer ! Le voile éthéré respandit comme un autel.
Mon ange viendra-t-il du ciel ? Viendra-t-il de la mer ?
Je l'attends ici. Le vent de l'amour souffle aujourd'hui.
Ah ! quel homme peut vous atteindre, o rêves dorés !

Dans l'ombre épaisse on ne voit ni vol ni colline.
L'horizon et la mer se rencontrent au loin et s'embrassent.
Et moi, seul sur l'onde, j'attends, l'angoisse au cœur.
O viens, ma bien-aimée, réponds à mon baiser d'amour ! Viens !

Concert gebracht ter gelegenheid van de opening van de buurtspoorweg Brussel - Schepdaal

Verzameling E. Keutgens

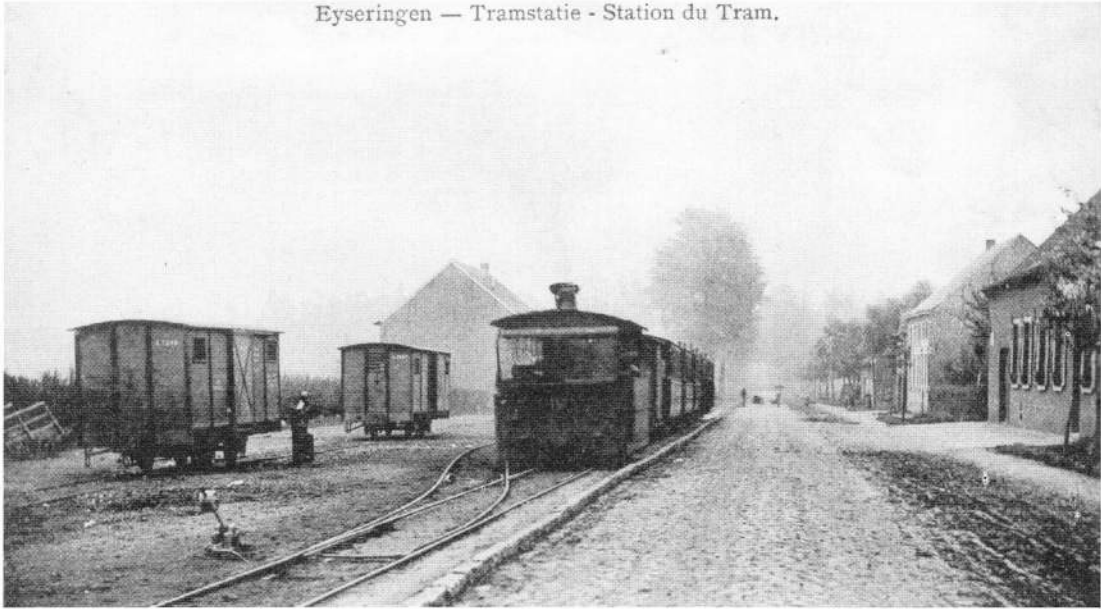


Schema van het stoomrijtuig type Rowan



Het buurtspoorwegstation van Schepdaal bij het begin van de stoomtractie
Verzameling VETRAMU

Eyseringen — Tramstatie - Station du Tram.



Eyzeringen - Het tramstation

Verzameling E. Keutgens

De lijn "Brussel - Ninove" in het stoomtijdperk

Meerbeke - Het tramstation

Verzameling E. Keutgens



D Anneessens, Editeur, Ninove.

Les Environs de Ninove. Meerbeke. La Gare du Tram.

5
En attendant je m'embrasse toutes deux bien fort
et mille amitiés à la Chère famille De Moor et vous
les sentiments les plus affectueux de votre tante de service
attachée amie C. De Vrije
Mlle de Moor
de Meerbeke



Dilbeek : Het tramstation

Verzameling E. Keutgens

Dilbeek : De eerste elektrische trams

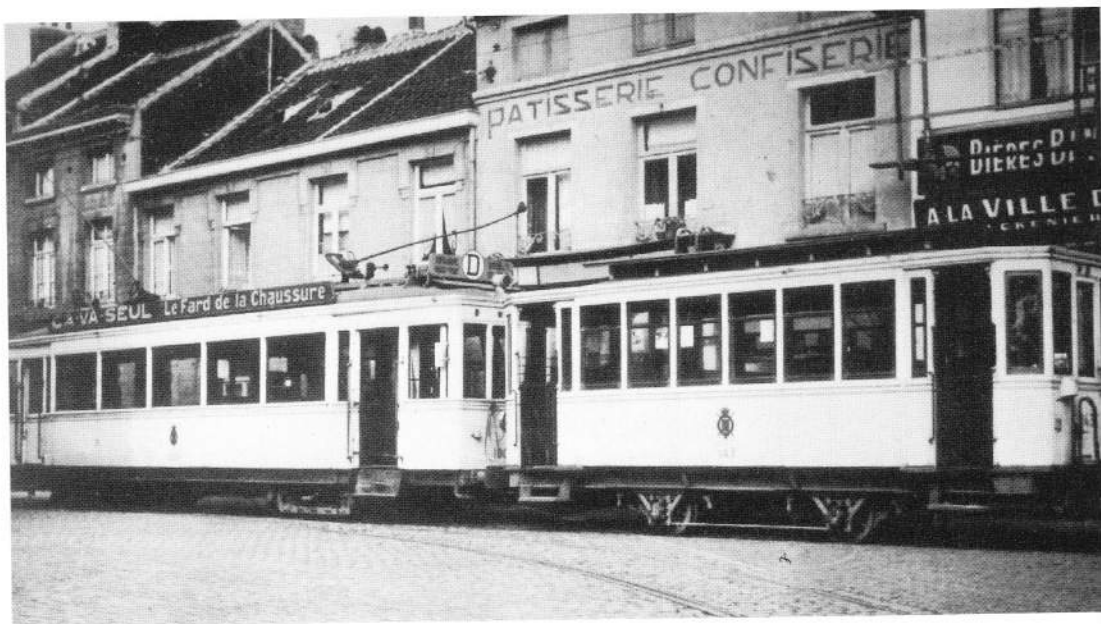
Verzameling E. Keutgens





De openingstram van de geelectriceerde sectie "Scheepdaal - Eyzeringen"
Verzameling R. Nuyts

Het Brusselse eindpunt aan de Ninoofse Poort (Kruitmolenstraat)
Verzameling R. Dieudonné



38		BRUXELLES — DILBEEK — SCHEPDAEL — NINOVE												38
Bruxelles	Place de Ninove	—	6 05	8 00	11 00	12 15	12 15	14 30	15 40	17 30	19 30	21 50		
	Porte de Ninove	—	6 05	8 01	11 01	12 16	12 16	14 31	15 41	17 31	19 31	21 51		
Molenbeek	Place de la Duchesse	—	6 09	8 05	11 05	12 19	12 19	14 35	15 44	17 35	19 35	21 54		
	Rue Vanden Peereboom	—	6 12	8 09	11 09	12 22	12 32	14 39	15 47	17 39	19 39	21 57		
	(La Cité) rue de Dilbeek	—	6 14	8 12	11 12	12 24	12 34	14 42	15 49	17 42	19 42	21 59		
Anderlecht	Chapelle de Scheut	—	6 17	8 15	11 15	12 27	12 37	14 45	15 52	17 45	19 45	22 02		
Moertebeek	Route vers Anderlecht	—	6 20	8 19	11 19	12 30	12 40	14 49	15 55	17 49	19 49	22 05		
Dilbeek	Chapelle Saint-Antoine	—	6 22	8 22	11 22	12 32	12 42	14 52	15 57	17 52	19 52	22 07		
	Village	—	6 27	8 27	11 27	12 37	12 47	14 57	16 02	17 57	19 57	22 12		
	Village	—	6 30	8 31	11 31	12 40	12 50	15 01	16 05	18 01	20 01	22 15		
Itterbeek	Route vers Bodeghem St-M.	—	6 33	8 33	11 33	12 43	12 53	15 03	16 07	18 03	20 03	22 17		
	Bettendries	—	6 37	8 36	11 36	12 47	12 57	15 06	16 10	18 06	20 06	22 20		
	Brasserie du Spanuit	—	6 39	8 38	11 38	12 50	13 00	15 08	16 12	18 08	20 08	22 22		
Schepdael	Route vers Pede Ste-Gertrude	—	6 42	8 40	11 40	12 53	13 03	15 11	16 14	18 10	20 10	22 24		
	Dépôt A.	—	6 46	8 42	11 42	12 55	13 05	15 14	16 16	18 12	20 12	22 26		
	Dépôt D.	4 88	6 51	8 46	11 46			15 21		18 16	20 16			
	Goudweerdeghem (ch. Lenn.)	4 42	6 55	8 50	11 50			15 25		18 20	20 20			
Lennick	Kyseringen (Station)	4 49	7 01	8 56	11 56			15 34		18 26	20 26			
Saint-Quentin	Chemin Borgh-Lombeek	4 52	7 04	8 59	11 59			15 38		18 29	20 29			
	Station	4 55	7 07	9 02	12 02			15 41		18 32	20 32			
Strijthem	Ch. de Lombeek N.-D.	4 59	7 11	9 06	12 06			15 46		18 36	20 36			
	Belle-Alliance	5 03	7 15	9 10	12 10			15 50		18 40	20 40			
Pamel	Nation	5 06	7 18	9 13	12 13			15 53		18 43	20 43			
	Station de Pouck	5 10	7 22	9 17	12 17			15 57		18 47	20 47			
Meerbeke	Barrière	5 14	7 26	9 21	12 21			16 01		18 51	20 51			
	Station	5 17	7 29	9 24	12 24			16 04		18 54	20 54			
Ninove		5 23	7 35	9 30	12 30			16 10		19 00	21 00			

(*) Mixte. — N. B. L'horaire des trains mixtes ne peut être garanti à cause des manœuvres à exécuter en route.

38		NINOVE — SCHEPDAEL — DILBEEK — BRUXELLES												38
Ninove	Station	0 15	3 10	4 15	5 58	8 22	10 16		13 46	—	17 23	19 52		
	Barrière	0 22	3 16	4 21	6 04	8 28	10 22	—	13 52	—	17 29	19 58		
Meerbeke	Station de Pouck	0 25	3 20	4 24	6 07	8 31	10 25	—	13 55	—	17 32	20 01		
	Station	0 29	3 24	4 28	6 11	8 35	10 29	—	13 59	—	17 36	20 05		
Pamel	Belle-Alliance	0 33	3 28	4 32	6 15	8 39	10 33	—	14 03	—	17 40	20 09		
	Ch. de Lombeek N.-D.	0 36	3 31	4 35	6 18	8 42	10 36	—	14 06	—	17 43	20 12		
Strijthem	Station	0 40	3 35	4 39	6 22	8 46	10 40	—	14 10	—	17 47	20 16		
	Chemin Borgh-Lombeek	0 44	3 39	4 43	6 26	8 50	10 44	—	14 16	—	17 51	20 20		
Lennick	Eyseringen (Station)	0 47	3 42	4 46	6 29	8 53	10 49	—	14 19	—	17 54	20 23		
Saint-Quentin	Goudweerdeghem (ch. Lenn.)	0 55	3 45	4 49	6 32	8 56	10 53	—	14 23	—	17 57	20 26		
	Dépôt A.	1 01	3 49	4 55	6 38	9 02	10 59	—	14 29	—	18 03	20 32		
	Dépôt D.	1 05	3 55	4 59	6 42	9 06	11 05	—	14 35	—	18 09	20 36		
Schepdael	Route vers Pede Ste-Gertrude	1 15	4 09	5 04	6 50	9 11	11 12	13 24	14 42	16 24	18 19	20 40		
	Brasserie du Spanuit	1 19	4 12	5 06	6 53	9 14	11 15	13 26	14 45	16 26	18 22	20 43		
	Bettendries	1 22	4 15	5 09	6 56	9 17	11 18	13 28	14 48	16 28	18 25	20 46		
Itterbeek	Route vers Bodeghem St-M.	1 26	4 19	5 12	7 00	9 20	11 21	13 30	14 51	16 30	18 28	20 49		
	Village	1 31	4 25	5 16	7 05	9 24	11 25	13 34	14 55	16 34	18 32	20 53		
	Village	1 36	4 29	5 19	7 08	9 27	11 28	13 36	14 58	16 36	18 35	20 56		
Dilbeek	Chapelle Saint-Antoine	1 40	4 33	5 22	7 12	9 31	11 31	13 38	15 01	16 38	18 38	20 59		
Moertebeek	Route vers Anderlecht	1 46	4 39	5 27	7 17	9 37	11 36	13 43	15 06	16 43	18 43	21 04		
Anderlecht	Chapelle de Scheut	1 48	4 41	5 29	7 19	9 40	11 39	13 45	15 09	16 45	18 45	21 06		
	(La Cité) rue de Dilbeek	—	4 45	5 32	7 22	9 44	11 42	13 48	15 12	16 48	18 48	21 09		
	Rue Vanden Peereboom	—	4 49	5 35	7 25	9 48	11 45	13 51	15 15	16 51	18 51	21 12		
	Rue Vanden Peereboom	—	4 52	5 37	7 27	9 51	11 48	13 53	15 18	16 53	18 53	21 14		
Molenbeek	Place de la Duchesse	—	4 56	5 40	7 30	9 53	11 50	13 56	15 21	16 56	18 56	21 17		
	Porte de Ninove	—	4 59	5 44	7 34	9 59	11 55	13 59	15 25	16 59	18 59	21 21		
Bruxelles	Place de Ninove	2 00	5 00	5 45	7 35	10 00	11 56	14 00	15 26	17 00	19 00	21 22		

** Les vendredis seulement. — (***) A lieu tous les jours excepté le vendredi. — (x) Mixte. L'horaire de ce train n'est pas garanti. — (o) La mise en marche et la suppression de ce train seront annoncées par avis spéciaux.

De Minister, die altijd de concurrentie van de Staatsspoorwegen vreesde, toonde zich weinig inschikkelijk met het toestaan van verminderde tarieven. In het begin was het goederentransport onbeduidend. Teneinde de plattelands bevolking tegemoet te komen bij het bezoeken van de markten liet de NMVB toe dat in de reizigersrijtuigen, fruit, groente en zuivelprodukten vervoerd werden. Anderzijds, teneinde de overbezetting van de reizigersrijtuigen te vermijden konden deze goederen ook in de pakwagens ondergebracht worden. Deze laatste maatregel werd op de diensten van de lijn Brussel - Schepdaal toegepast. De lijn Brussel - Schepdaal bracht ontgensprekelijk een enorme tegemoetkoming aan de tuinders en fruitkwekers, die voordien langs de weg's nachts, hun koopwaar naar de markt te Brussel moesten vervoeren, waar zij om 3 uur 's morgens aankwamen. De buurtspoorwegmarktntrein vertrok om 02h.00 's morgens te Schepdaal en kwam terug om 06h.30."

Verandering van uitbatingswijze

Vanaf 1 april 1963 werd op weekdagen de dienst met één agent van kracht op de treinen van de buurtspoorweglijn Ni Brussel - Ninove. De motorrijtuigen droegen een rode schijf met de vermelding " 1 agent". Er was geen ontvanger op de motorrijtuigen en zij waren, in treinverband, enkel toegankelijk voor de abonnees. De andere reizigers dienden plaats te nemen in de aanhangrijtuigen waar nog steeds een ontvanger van dienst was.

Het gebruikte trammaterieel

Na 23 jaar trouwe dienst werden de stoomlocomotieven geleidelijk vervangen door de eerste elektrische trams. Het is trouwens tijdens deze periode dat de vruchteloze proefritten met de beroemde stoomrijtuigen van het type ROWAN plaats vonden.

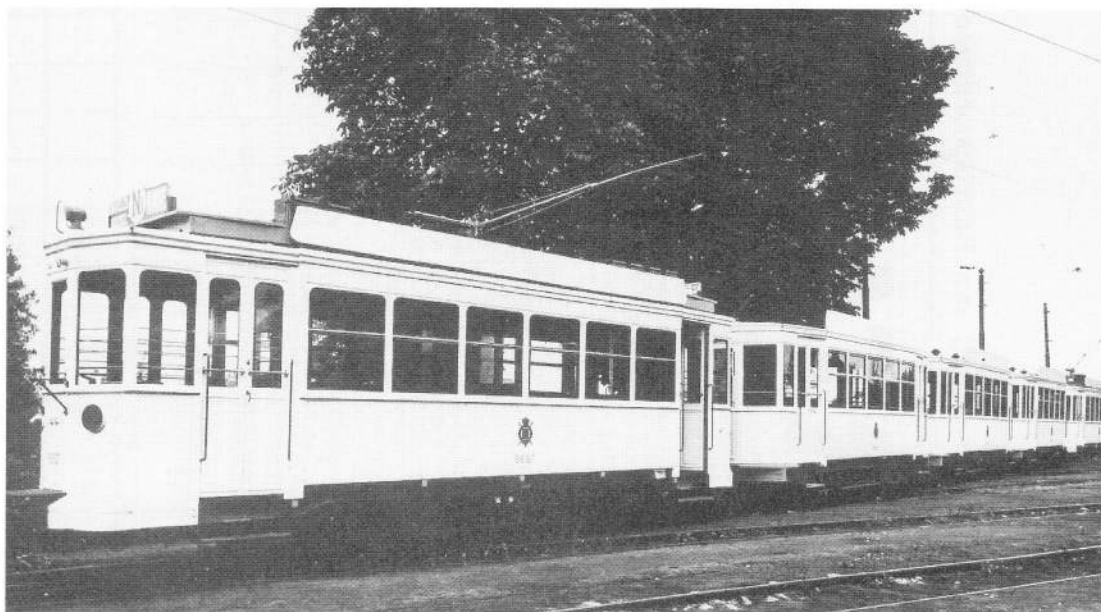
Testlijn voor de elektrische trams.

Deze lijn kende 's morgens en 's avonds een grote reizigers toeloop, waardoor vele, lange, welbezette tramtreinen ingezet moesten worden. Toen in 1925 de NMVB de aankoop van sterkere motorrijtuigen overwoog, moest men automatisch ook aan nieuwe aangepaste elektrische toevoeren denken.

In 1927 werd door de NMVB het volledig automatische omvormingsstation, met kwikdampgelijkrichters te Eizeringen in gebruik genomen.

Ook heeft de NMVB in 1929 op de lijn Brussel - Ninove bestendig vastgekoppelde tramstellen bij wijze van proef, uitgetest. Ieder stel bestond uit een motorwagen gevolgd door drie aanhangrijtuigen en een tweede motorwagen. De bestuurder kon, vanuit één van de motorwagens, automatisch ook de tweede motorwagen bedienen.

Deze pendeltrams bestonden uit twee-assige motorwagens van het type "Seneffe" welke genummerd waren in de reeks 9695 - 9714. Nadat de proefritten geen voldoening gaven werden deze motorrijtuigen overgebracht naar de groep Antwerpen en vervangen door motorrijtuigen van het type "Braine-le-Comte" genummerd in de reeks 9715 - 9728.



Proefritten met trek- duwstellen op de lijn Brussel - Ninove in 1929: een trein bestaande uit motorrijtuig 9697, drie aanhangrijtuigen van de reeks 19187 tot 19202 en een motorrijtuig, pre-verbouwing.

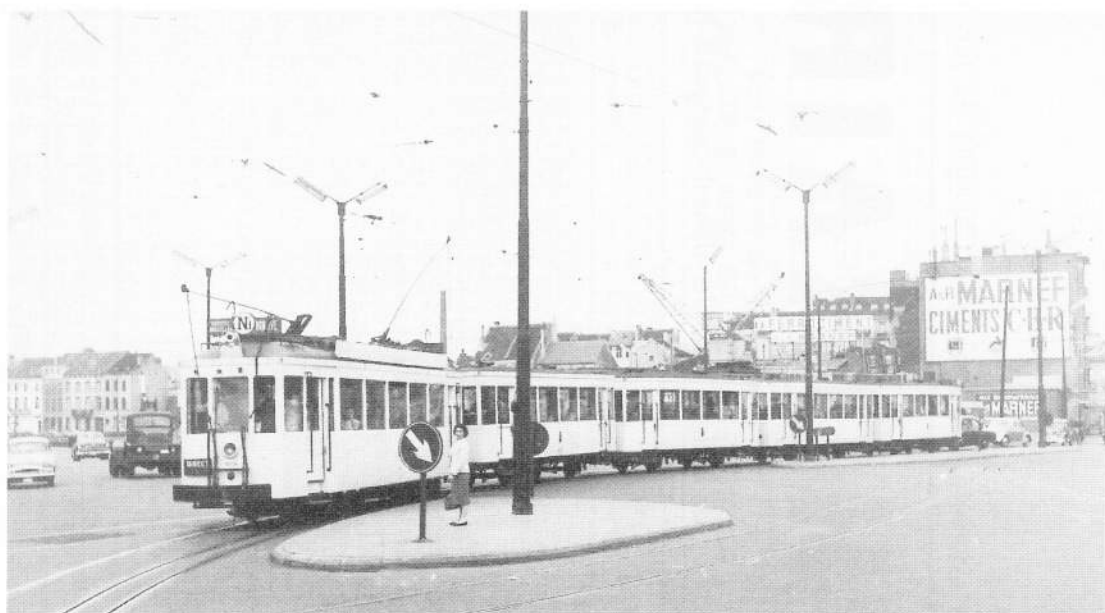
Document KBVVS n° 469

Lijn Ni : Brussel - Ninove.

Molenbeek : Kanaalbrug.

Trein bestaande uit een motorrijtuig van de reeks 10128 tot 10147 en gemoderniseerde twee-assige aanhangrijtuigen op weg naar Ninove.

Verzameling E.Keutgens - 1958



Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux

HORAIRE

à partir du 15 avril 1924

de la ligne Bruxelles-Dilbeek-Schepdael-Ninove

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

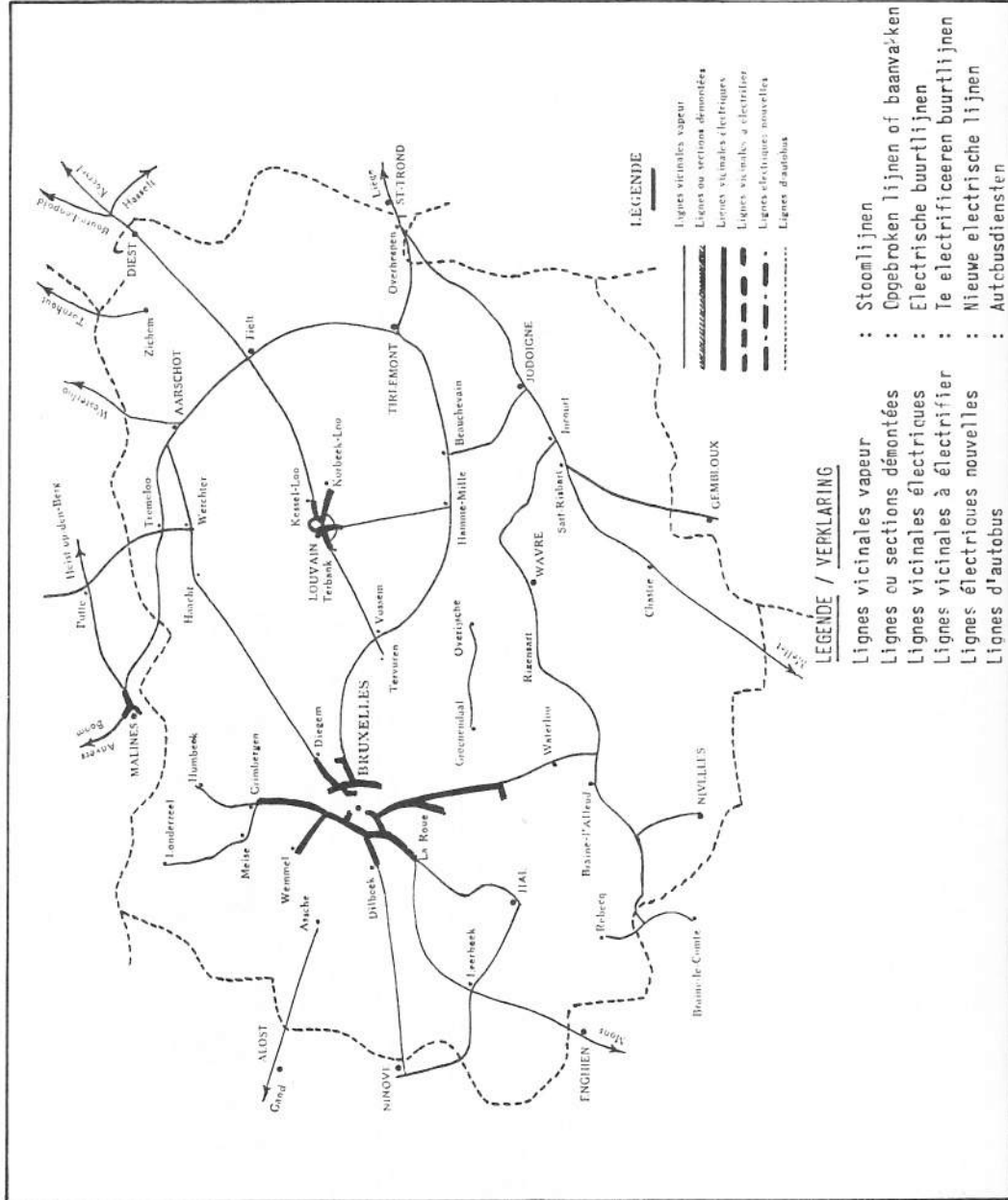
UURTABLEL

te beginnen van 15 April 1924

der lijn van Brussel-Dilbeek-Schepdael-Ninove

ARRÊTS STILSTANDEN	4 40		5 20		5 50		7 25		8 30		10 50		13 15		13 15		14 30		16 10		16 40		17 10		17 40		18 10		18 40		18 40		20 00		21 00		22 00		23 30				
	S	D	S	D	S	D	S	D	M	D	M	D	M	D	M	D	M	D	M	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S
BRUXELLES (BRUSSEL). Porte de Ninove-sche Poort	5,20		5,50		6,20		7,25		8,30		10,50		13,15		13,15		14,30		16,10		16,40		17,10		17,40		18,10		18,40		18,40		20,00		21,00		22,00		23,30				
Place Duchesse Herzogin	5,23		5,53		6,23		7,28		8,33		10,53		13,18		13,18		14,33		16,13		16,43		17,13		17,43		18,13		18,43		18,43		20,03		21,03		22,03		23,33				
Rue Vandermeerenstraat	5,27		5,57		6,27		7,32		8,37		10,57		13,22		13,22		14,37		16,17		16,47		17,17		17,47		18,17		18,47		18,47		20,07		21,07		22,07		23,37				
Scheut	5,30		6,00		6,30		7,35		8,40		11,00		13,30		13,30		14,40		16,20		16,50		17,20		17,50		18,20		18,50		18,50		20,10		21,10		22,10		23,40				
DILBEK départ (vertrek)	5,45		6,20		6,50		8,00		9,00		11,20		13,45		13,45		16,05		17,45		18,15		18,45		19,15		19,15		19,15		20,35		21,35		22,35		0,03						
ITTERBEEK f. Bodeghem	5,48		6,23		6,53		8,03		9,03		11,23		13,48		13,48		16,08		17,48		18,18		18,48		19,18		19,18		19,18		20,38		21,38		22,38		0,06						
Retendries	5,52		6,27		6,57		8,07		9,07		11,27		13,52		13,52		16,12		17,52		18,22		18,52		19,22		19,22		19,22		20,42		21,42		22,42		0,09						
SCHEPDAEL Spaanuit	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,12						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,15						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,18						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,21						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,24						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,27						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,30						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,33						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,36						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,39						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,42						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,45						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,48						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,51						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,54						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,57						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,60						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,63						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,66						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,69						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,72						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,75						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,78						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,81						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,84						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,87						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,90						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,93						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,96						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		0,99						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		1,02						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		1,05						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		1,08						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15		11,35		13,30		13,30		16,55		18,35		19,05		19,35		19,35		19,35		19,35		20,55		21,55		22,55		1,11						
" " " " " "	6,00		6,35		7,05		8,15		9,15	</																																	

DE BUURTSPORWEGEN IN DE PROVINCIE BRABANT
JAAR 1926





Lijn Ni : Brussel - Ninove

Brussel - Ninoofse Poort.

Een trein bestaande uit standaard motorrijtuig met houten koetswerk 10024 en 3 twee-assige aanhangrijtuigen, rijdt over de brug van het kanaal Brussel - Charleroi

Verzameling R. Nuyts

Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

HORAIRE des TRAINS

UURTABLE der TREINEN

à partir du 1 mai 1932

te beginnen van den 1 Mei 1932

de la ligne Bruxelles-Dilbeek-Schepdael-Ninove

der lijn Brussel-Dilbeek-Schepdael-Ninove

ARRETS STILSTANDEN	S		B		S		B		S		B		S		B		S		B																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
BRUXELLES (Brussel)	4 45	5 30	5 49	6 00	6 15	6 35	6 45	7 15	7 45	8 15	8 45	9 15	15 15	16 15	16 45	17 05	17 15	17 30	17 45	18 15	18 35	18 45	19 15	19 30	19 45	20 15	20 30	20 45	21 15	21 30	21 45	22 15	22 30	22 45	23 15	23 30	23 45	24 15	24 30	24 45	25 15	25 30	25 45	26 15	26 30	26 45	27 15	27 30	27 45	28 15	28 30	28 45	29 15	29 30	29 45	30 15	30 30	30 45	31 15	31 30	31 45	32 15	32 30	32 45	33 15	33 30	33 45	34 15	34 30	34 45	35 15	35 30	35 45	36 15	36 30	36 45	37 15	37 30	37 45	38 15	38 30	38 45	39 15	39 30	39 45	40 15	40 30	40 45	41 15	41 30	41 45	42 15	42 30	42 45	43 15	43 30	43 45	44 15	44 30	44 45	45 15	45 30	45 45	46 15	46 30	46 45	47 15	47 30	47 45	48 15	48 30	48 45	49 15	49 30	49 45	50 15	50 30	50 45	51 15	51 30	51 45	52 15	52 30	52 45	53 15	53 30	53 45	54 15	54 30	54 45	55 15	55 30	55 45	56 15	56 30	56 45	57 15	57 30	57 45	58 15	58 30	58 45	59 15	59 30	59 45	60 15	60 30	60 45	61 15	61 30	61 45	62 15	62 30	62 45	63 15	63 30	63 45	64 15	64 30	64 45	65 15	65 30	65 45	66 15	66 30	66 45	67 15	67 30	67 45	68 15	68 30	68 45	69 15	69 30	69 45	70 15	70 30	70 45	71 15	71 30	71 45	72 15	72 30	72 45	73 15	73 30	73 45	74 15	74 30	74 45	75 15	75 30	75 45	76 15	76 30	76 45	77 15	77 30	77 45	78 15	78 30	78 45	79 15	79 30	79 45	80 15	80 30	80 45	81 15	81 30	81 45	82 15	82 30	82 45	83 15	83 30	83 45	84 15	84 30	84 45	85 15	85 30	85 45	86 15	86 30	86 45	87 15	87 30	87 45	88 15	88 30	88 45	89 15	89 30	89 45	90 15	90 30	90 45	91 15	91 30	91 45	92 15	92 30	92 45	93 15	93 30	93 45	94 15	94 30	94 45	95 15	95 30	95 45	96 15	96 30	96 45	97 15	97 30	97 45	98 15	98 30	98 45	99 15	99 30	99 45	100 15	100 30	100 45	101 15	101 30	101 45	102 15	102 30	102 45	103 15	103 30	103 45	104 15	104 30	104 45	105 15	105 30	105 45	106 15	106 30	106 45	107 15	107 30	107 45	108 15	108 30	108 45	109 15	109 30	109 45	110 15	110 30	110 45	111 15	111 30	111 45	112 15	112 30	112 45	113 15	113 30	113 45	114 15	114 30	114 45	115 15	115 30	115 45	116 15	116 30	116 45	117 15	117 30	117 45	118 15	118 30	118 45	119 15	119 30	119 45	120 15	120 30	120 45	121 15	121 30	121 45	122 15	122 30	122 45	123 15	123 30	123 45	124 15	124 30	124 45	125 15	125 30	125 45	126 15	126 30	126 45	127 15	127 30	127 45	128 15	128 30	128 45	129 15	129 30	129 45	130 15	130 30	130 45	131 15	131 30	131 45	132 15	132 30	132 45	133 15	133 30	133 45	134 15	134 30	134 45	135 15	135 30	135 45	136 15	136 30	136 45	137 15	137 30	137 45	138 15	138 30	138 45	139 15	139 30	139 45	140 15	140 30	140 45	141 15	141 30	141 45	142 15	142 30	142 45	143 15	143 30	143 45	144 15	144 30	144 45	145 15	145 30	145 45	146 15	146 30	146 45	147 15	147 30	147 45	148 15	148 30	148 45	149 15	149 30	149 45	150 15	150 30	150 45	151 15	151 30	151 45	152 15	152 30	152 45	153 15	153 30	153 45	154 15	154 30	154 45	155 15	155 30	155 45	156 15	156 30	156 45	157 15	157 30	157 45	158 15	158 30	158 45	159 15	159 30	159 45	160 15	160 30	160 45	161 15	161 30	161 45	162 15	162 30	162 45	163 15	163 30	163 45	164 15	164 30	164 45	165 15	165 30	165 45	166 15	166 30	166 45	167 15	167 30	167 45	168 15	168 30	168 45	169 15	169 30	169 45	170 15	170 30	170 45	171 15	171 30	171 45	172 15	172 30	172 45	173 15	173 30	173 45	174 15	174 30	174 45	175 15	175 30	175 45	176 15	176 30	176 45	177 15	177 30	177 45	178 15	178 30	178 45	179 15	179 30	179 45	180 15	180 30	180 45	181 15	181 30	181 45	182 15	182 30	182 45	183 15	183 30	183 45	184 15	184 30	184 45	185 15	185 30	185 45	186 15	186 30	186 45	187 15	187 30	187 45	188 15	188 30	188 45	189 15	189 30	189 45	190 15	190 30	190 45	191 15	191 30	191 45	192 15	192 30	192 45	193 15	193 30	193 45	194 15	194 30	194 45	195 15	195 30	195 45	196 15	196 30	196 45	197 15	197 30	197 45	198 15	198 30	198 45	199 15	199 30	199 45	200 15	200 30	200 45	201 15	201 30	201 45	202 15	202 30	202 45	203 15	203 30	203 45	204 15	204 30	204 45	205 15	205 30	205 45	206 15	206 30	206 45	207 15	207 30	207 45	208 15	208 30	208 45	209 15	209 30	209 45	210 15	210 30	210 45	211 15	211 30	211 45	212 15	212 30	212 45	213 15	213 30	213 45	214 15	214 30	214 45	215 15	215 30	215 45	216 15	216 30	216 45	217 15	217 30	217 45	218 15	218 30	218 45	219 15	219 30	219 45	220 15	220 30	220 45	221 15	221 30	221 45	222 15	222 30	222 45	223 15	223 30	223 45	224 15	224 30	224 45	225 15	225 30	225 45	226 15	226 30	226 45	227 15	227 30	227 45	228 15	228 30	228 45	229 15	229 30	229 45	230 15	230 30	230 45	231 15	231 30	231 45	232 15	232 30	232 45	233 15	233 30	233 45	234 15	234 30	234 45	235 15	235 30	235 45	236 15	236 30	236 45	237 15	237 30	237 45	238 15	238 30	238 45	239 15	239 30	239 45	240 15	240 30	240 45	241 15	241 30	241 45	242 15	242 30	242 45	243 15	243 30	243 45	244 15	244 30	244 45	245 15	245 30	245 45	246 15	246 30	246 45	247 15	247 30	247 45	248 15	248 30	248 45	249 15	249 30	249 45	250 15	250 30	250 45	251 15	251 30	251 45	252 15	252 30	252 45	253 15	253 30	253 45	254 15	254 30	254 45	255 15	255 30	255 45	256 15	256 30	256 45	257 15	257 30	257 45	258 15	258 30	258 45	259 15	259 30	259 45	260 15	260 30	260 45	261 15	261 30	261 45	262 15	262 30	262 45	263 15	263 30	263 45	264 15	264 30	264 45	265 15	265 30	265 45	266 15	266 30	266 45	267 15	267 30	267 45	268 15	268 30	268 45	269 15	269 30	269 45	270 15	270 30	270 45	271 15	271 30	271 45	272 15	272 30	272 45	273 15	273 30	273 45	274 15	274 30	274 45	275 15	275 30	275 45	276 15	276 30	276 45	277 15	277 30	277 45	278 15	278 30	278 45	279 15	279 30	279 45	280 15	280 30	280 45	281 15	281 30	281 45	282 15	282 30	282 45	283 15	283 30	283 45	284 15	284 30	284 45	285 15	285 30	285 45	286 15	286 30	286 45	287 15	287 30	287 45	288 15	288 30	288 45	289 15	289 30	289 45	290 15	290 30	290 45	291 15	291 30	291 45	292 15	292 30	292 45	293 15	293 30	293 45	294 15	294 30	294 45	295 15	295 30	295 45	296 15	296 30	296 45	297 15	297 30	297 45	298 15	298 30	298 45	299 15	299 30	299 45	300 15	300 30	300 45	301 15	301 30	301 45	302 15	302 30	302 45	303 15	303 30	303 45	304 15	304 30	304 45	305 15	305 30	305 45	306 15	306 30	306 45	307 15	307 30	307 45	308 15	308 30	308 45	309 15	309 30	309 45	310 15	310 30	310 45	311 15	311 30	311 45	312 15	312 30	312 45	313 15	313 30	313 45	314 15	314 30	314 45	315 15	315 30	315 45	316 15	316 30	316 45	317 15	317 30	317 45	318 15	318 30	318 45	319 15	319 30	319 45	320 15	320 30	320 45	321 15	321 30	321 45	322 15	322 30	322 45	323 15	323 30	323 45	324 15	324 30	324 45	325 15	325 30	325 45	326 15	326 30	326 45	327 15	327 30	327 45	328 15	328 30	328 45	329 15	329 30	329 45	330 15	330 30	330 45	331 15	331 30	331 45	332 15	332 30	332 45	333 15	333 30	333 45	334 15	334 30	334 45	335 15	335 30	335 45	336 15	336 30	336 45	337 15	337 30	337 45	338 15	338 30	338 45	339 15	339 30	339 45	340 15	340 30	340 45	341 15	341 30	341 45	342 15	342 30	342 45	343 15	343 30

Gemaakte Kostumen en Par-dessus

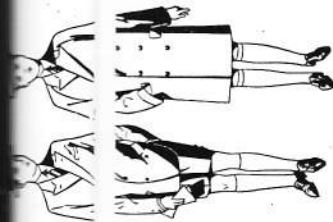
voor Kinderen en Jonge Lieden

Zeer sterke kostumen voor kinderen aan 60 frank

Heerenkostumen van af 300 frank. — Gemaakte broeken van af 30 frank

Op aanvraag der klanten zal de Heer Cobbaert zich ten huize begeven met gemaakte kostumen en par-dessus voor kinderen, alsook voor kostumen op maat.

Schoone snede — Wel verzorgd werk — Goede waar — Voordeelige prijzen — Spoedige bediening



ARRETS	S		N		M		N		N		N		N		N		N		N			
	S	N	S	N	S	N	S	N	S	N	S	N	S	N	S	N	S	N	S	N		
STILSTANDEN	4 30	4 25	4 55	4 50	5 30	5 25	6 00	6 15	6 30	7 00	7 30	8 00										
NINOVE	4 25	4 55	5 30	5 45	6 00	6 15	6 30	7 00	7 30	8 00												
Burgdand	4 37	4 57	5 32	5 47	6 2	6 17	6 32	7 2	7 32	8 02												
MEERBECK, Stat.	4 31	5 4	5 23	5 40	5 53	6 10	6 25	6 40	7 10	7 38	8 08											
Barrière (Barreel)	4 36	5 8	5 25	5 43	5 55	6 13	6 28	6 43	7 13	7 43	8 13											
Pouick stat.	4 35	5 10	5 28	5 45	5 57	6 16	6 31	6 46	7 16	7 46	8 16											
PAMEL, stat.	4 45	5 12	5 28	5 45	5 57	6 16	6 31	6 46	7 16	7 46	8 16											
de Alliance (Sch' Verhe)	4 47	5 12	5 29	5 51	6 03	6 22	6 35	6 45	7 15	7 45	8 15											
O. L. V. LOMBEEK, N. D.	4 48	5 19	5 35	5 53	6 08	6 23	6 39	6 53	7 23	7 53	8 23											
STUYVEN	4 50	5 21	5 38	5 55	6 11	6 25	6 42	6 55	7 25	7 55	8 25											
Route (weg n°) Borgt-Lomb.	4 53	5 23	5 40	5 58	6 13	6 28	6 45	6 58	7 28	7 58	8 28											
EYERINGEN	4 58	5 28	5 45	6 03	6 18	6 33	6 50	7 3	8 03	8 33												
SCHIEDAEL, Goudweerdgheim	4 58	5 28	5 45	6 03	6 18	6 33	6 50	7 3	8 03	8 33												
stat.	4 30	5 02	5 32	5 50	6 07	6 23	6 37	6 55	7 7	7 37	8 07	8 37										
Pede	4 32	5 04	5 35	5 52	6 09	6 26	6 39	6 57	7 9	7 39	8 09	8 39										
Spenult	4 34	5 06	5 36	5 54	6 11	6 29	6 41	7 00	7 11	7 41	8 11	8 41										
ITTEBECK, Rindries	4 39	5 11	5 40	6 00	6 15	6 30	6 43	7 05	7 13	7 43	8 13	8 43										
route Bodegheim.	4 39	5 11	5 40	6 00	6 15	6 30	6 46	7 10	7 16	7 46	8 16	8 46										
DILBECK	4 41	5 13	5 48	6 03	6 18	6 43	6 48	7 13	7 18	7 48	8 18	8 48										
ANDELEICHT, Scheut	4 54	5 26	5 58	6 13	6 31	6 52	7 1	7 23	7 31	8 01	8 31	9 01										
Rue Vandermeeren - straat	4 57	5 29	6 03	6 18	6 34	6 57	7 7	7 27	7 37	8 05	8 35	9 05										
Place Duchesse-Hertoginplaats	4 59	5 32	6 06	6 21	6 37	7 01	7 10	7 31	7 40	8 08	8 38	9 08										
BRUXELLES, Brussel	5 03	5 35	6 10	6 25	6 41	7 05	7 15	7 35	7 45	8 11	8 41	9 11										

Service D entre Bruxelles et Dilbeek

Départs de Bruxelles (Porte de Ninove) à 5,30, 6,00, 6,15, puis toutes les 12 minutes jusque 21,18, puis 21,30, 21,45, 22,00, 22,15, 22,30, 22,45, 23,00, 23,15 et 24,15 h.
Départs de Dilbeek à 4,41, 5,13, 5,48, 6,06, 6,30, puis toutes les 12 minutes jusque 20,30, puis 20,48, 21,03, 21,18, 21,30, 21,48, 22,03, 22,18, 22,30, 22,48, 23,18 et 23,48 h.

◆ Service direct : en semaine ces trains ne font arrêts qu'aux points désignés à l'horaire.

✱ Interdit aux abonnés de semaine.

S D Supprimé les dimanches et jours fériés.

D Dimanches et jours fériés seulement.

♥ Arrêt sur demande.

Message entre la rue Vandermeeren et Ninove. Départ rue Vandermeeren à 11,20 heures.

◆ Entre Dilbeek et Bruxelles, les jours ouvrables, les trains du service Ni ne font arrêt qu'à la place de la Duchesse, la rue Vandermeeren, à Scheut, Montflobek en St-Antoine.

Dienst D tusschen Brussel en Dilbeek

Vertrekken van Brussel (Ninovepoort) om 5,30, 6,00, 6,15, dan alle 12 minuten tot 21,18, dan om 21,30, 21,45, 22,00, 22,15, 22,30, 22,45, 23,00, 23,15 en 24,15 u.
Vertrekken van Dilbeek om 4,41, 5,13, 5,48, 6,06, 6,30, dan alle 12 minuten tot 20,30, dan om 20,48, 21,03, 21,18, 21,30, 21,48, 22,03, 22,18, 22,30, 22,48, 23,18 en 23,48 u.

◆ Doorgaande dienst : in de week zullen die treinen enkel stilstaan aan de gemelde stillstanden.

✱ Verboden aan weekabonneementen.

S D Op Zon- en feestdagen afgeschaft.

D Alleenlijk op Zon- en feestdagen.

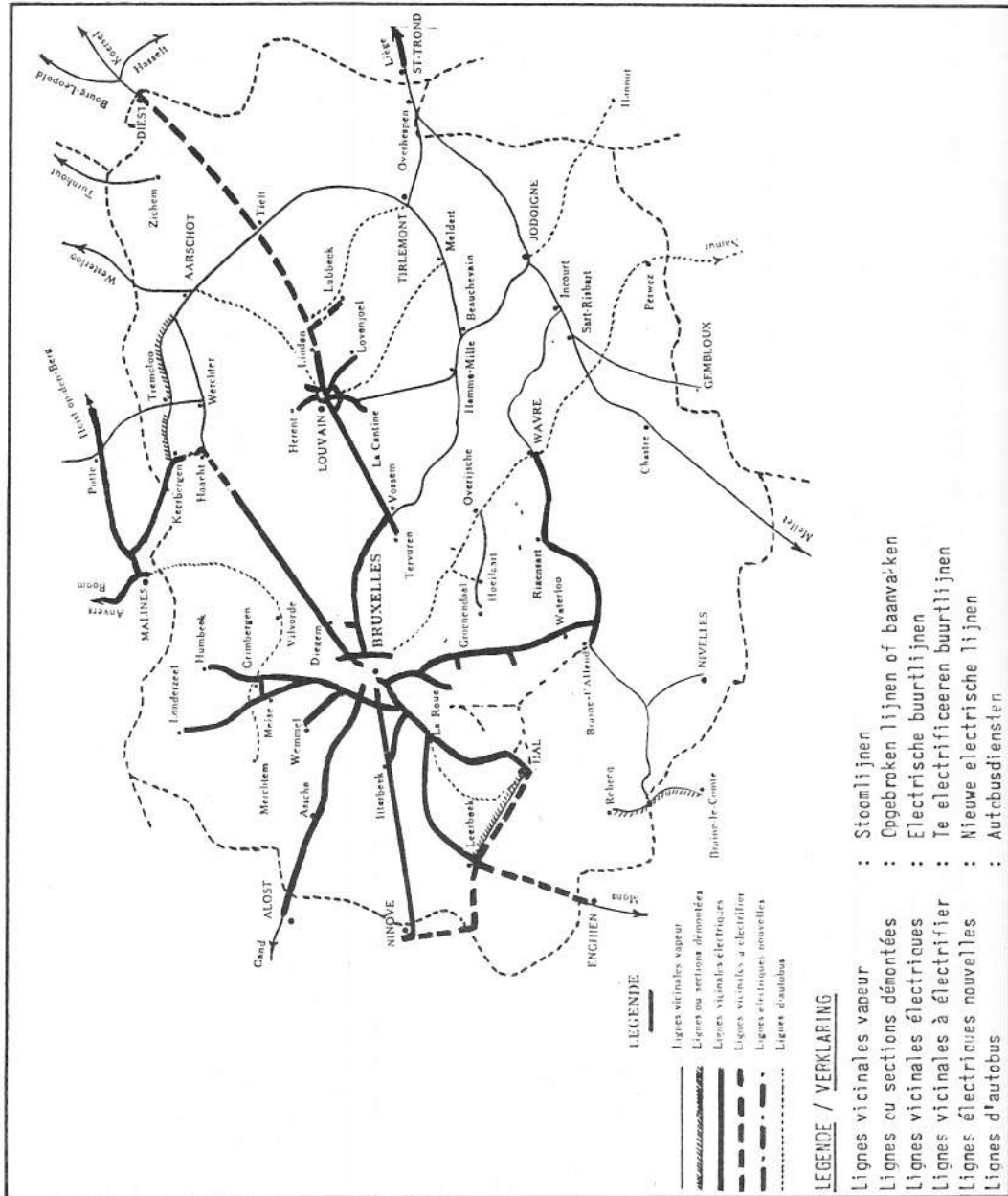
♥ Stilstaan op vraag.

Goederentrein tusschen de Vandermeerenstraat en Ninove. Vertrek Vandermeerenstraat om 11,20 u.

◆ Tusschen Dilbeek en Brussel zullen de trains Ni in de week alleenlijk stilstaan aan de Hertoginplaats, Vandermeerenstraat, Scheut, Montflobek en St-Antoine.

Druckerei F. RANGFORT te Dilbeek.

DE BUURTSPOORWEGEN IN DE PROVINCIE BRABANT
JAAR 1946



Later werd dit twee-assige materieel vervangen door motorwagens op draaistellen. Zo reden vanaf april 1935 tussen Brussel en Ninove draaistelomotorrijtuigen met metalen koetswerk en houten lijnkopborden. Deze waren genummerd in de reeks 10128 tot 10147. Door de herstructurering in de groep Henegouwen kwamen gedurende 1962 en 1963 motorrijtuigen van het type "Eugies" vrij en zodoende kon men de lijn Brussel - Ninove met dit "1-agent" materieel uitbaten. Ook werden motorrijtuigen van het type "S" veelvuldig ingezet en dit tot de totale opheffing van de lijn in 1970.

De structuurhervorming

In 1960 liet het Ministerie van Openbare Werken tellingen van het aantal voertuigen op de Ninoofse Steenweg uitvoeren. Men kwam tot de vaststelling dat een verbreding van deze belangrijke verkeersader zich opdrong. De buurtspoorweglijn Brussel - Ninove liep over haar ganse lengte midden op-, of aan de rand van deze steenweg.

Onteigeningen bleken zeer kostbaar. Het Ministerie gaf zich rekenschap van het feit dat, indien men voor het wegverkeer ook de bedding van de buurtspoorweglijn zou kunnen gebruiken, dit enorme besparingen mogelijk zou maken. De desbetreffende contacten werden met de algemene directie van de NMVB gevoerd. Deze laatste had zelf al de (toenmalige) voordelen van een vervangingsautobuslijn overwogen. Het sterk verminderde aantal reizigers en een wenselijke exploitatiekostenvermindering gaven de doorslag.

Dit is de reden dat op 12 juli 1966 de Raad van Bestuur van de NMVB zijn akkoord gaf tot de geleidelijke opheffing van de spoordienst en zijn vervanging door autobussen. Dit geschiedde volgens de vooruitgang van de wegwerkzaamheden, die ook het opbreken van de sporen inhielden, te beginnen met de sectie Ninove - Eizeringen tijdens het jaar 1968.

Een eerste fase van deze wijze van uitbating begon op 29 juni 1968 : het vervoer van de reizigers met de elektrische tram werd opgeheven en vervangen door autobusdiensten tussen Brussel en Ninove. Van maandag tot vrijdag bleven er nochtans op de spitsuren, 's morgens en 's avonds, tussen Brussel (Ninoofse Poort) en Eizeringen tramdiensten verzekerd voor het forenzenverkeer. Dit waren o.a. tramtreinen die soms nog uit een motorwagen type S en drie aanhangrijtuigen type "Kuregem" bestonden. Zij reden met de lijnfilm "D" : Ninoofse Poort - Dilbeek en hadden een bufferplaat "Eizeringen".

De tweede structuurwijziging vond plaats op 21 februari 1970 : de trams werden toen definitief over gans de lijn vervangen door autobussen.

Met spijt zagen de reizigers hun tram verdwijnen. Enkel de automobilisten waren verheugd en de tramliefhebbers konden nu met de bus naar het "trammuseum".

De lijnafbakening

Bij het indienststellen van de lijn "Brussel - Schepdaal" bevond zich het Brusselse eindpunt aan het Hertogin van Brabantplein. Deze terminus werd reeds na enkele maanden verplaatst naar de Ninoofse Poort. In feite was dit eindpunt voorbij de Ninoofse Poort gelegen en bestond uit een sporendriehoek gelegen in de Kruitmolenstraat. De sporen bestonden uit drie spoorstaven, die gebruikt konden worden, zowel door de buurtspoorwegen, op meterspoor, als door de "Société générale des Chemins de Fer Economiques" en later de "Tramways Bruxellois", op normaal spoor.

Slechts nadat de bocht in het kanaal Brussel-Charleroi, bij de Ninoofse Poort, opgeheven was kon het eindpunt dicht bij het oude tolhuisje opgericht worden. Dit bekende eindpunt is tot de laatste dag van de tramuitbating in dienst gebleven.

De lijn Brussel-Ninove was 23 km lang, en lag op haar ganse traject op, of onmiddellijk naast de steenweg.

Het eindpunt aan de Ninoofse Poort bestond uit een lus langs de Marimontkaai, de Barthelemilaan en de Ninoofsesteenweg. Dit maakte alle rangeerwerk van af- en aankoppelen overbodig.

Er was een dubbel spoor tussen het eindpunt Ninoofse Poort en de stelplaats van Dilbeek. Vanaf Dilbeek tot Ninove was de lijn volledig op enkel spoor met, uiteraard, een aantal kruisingen en uitwijksporen. De sectie Dilbeek (stelplaats) - Schepdaal (stelplaats) lag in de as van de steenweg. Verder naar Ninove toe lag het spoor in eigen bedding links van de steenweg en stapte deze over ter hoogte van Eizeringen om dan rechts in eigen bedding, naast de steenweg verder te lopen naar Ninove. Bij het binnenkomen van Ninove was het spoor opnieuw in de as van de steenweg gelegen. Hier kwam ook, van links, het niet-geëlectriceerde spoor uit Leerbeek, de lijn Brussel - Ninove vervoegen. Het laatste gedeelte, tot het eindpunt, werd door beide lijnen gezamenlijk, bereden.

Te Ninove was het eindpunt op de Denderkaai gelegen. Er was een omloopspoor gebouwd om de motorwagens toe te laten, na ontkoppeling van de aanhangrijtuigen, om te lopen en terug in de richting Brussel, of Leerbeek (in geval van spoorautodienst met aanhangrijtuigen) te vertrekken.

De gebruikte lijnaanduidingen

De lijn Brussel - Ninove werd geëxploiteerd onder het kenteken " Ni ".

De dienst " D " verzekerde de verbinding op het stadsgedeelte tussen de Ninoofse Poort en Dilbeek. De " D doorstreept " reed tot Scheut.

De bijkomende tramdiensten " Brussel - Eizeringen " reden onder de kenletter " I " Ninoofse Poort - Dilbeek " met bufferplaat : " Eizeringen ".

Deze mededeling richt zich tot de reizigers van de lijn Brussel - Dilbeek - Ninove

De spoordienst Brussel - Ninove zal met ingang van ZATERDAG 29 JUNI 1968 vervangen worden door autobusdienst. In de week evenwel zullen op de spitsuren nog enkele trams lopen tussen Brussel en Eizeringen.

1. Reisweg.

De autobussen volgen dezelfde reisweg als de tramdiensten, uitgenomen vanaf Ninove, Burchtdam Kerk tot Ninove, terminus, alwaar zij bij heen- en terugrit, de volgende reisweg ontlenen: Ninove, Burchtdam - Leopoldlaan - Elisabethlaan - Centrumlaan tot Eindpunt Centrumlaan/Burchtstraat (Stadhuis).

2. Directe autobussen.

Buiten de diensten « omnibus », die stoppen aan alle aangevraagde halten, omvat de nieuwe dienst tevens een zeker aantal autobussen waarvan een gedeelte van de rit als « Direct » wordt gereden.

Bij vertrek uit Ninove, mogen op de reisevakken, die op de uurrooster als « Direct » aangegeven zijn, geen reizigers meer instappen, wel mag men er uitstappen. Deze bussen dragen een rood schild « Direct » op het directe reisevak.

Bij vertrek uit Brussel is het uitstappen verboden op het reisevak dat op de uurroosters als « Direct » is aangegeven. Er stappen slechts reizigers in, voor het als niet « Direct » aangegeven reisevak. Deze bussen dragen een rood schild « Direct » met de benaming van de grens van het doorgaand verkeer.

3. Halten.

In de autobusdienst zijn, in beginsel, alle halten « op verzoek »; zowel om in te stappen als om uit te stappen worden de reizigers dus verzocht de halte aan te vragen.

De halten komen praktisch overal overeen met deze van de huidige tramdiensten. Er wordt een bijkomende halte voorzien te Meerbeke « Roesbeke » ter hoogte van de Roesbekestraat.

Tussen Ninove - Burchtdam Kerk en eindpunt worden de volgende halten ingesteld:
Ninove, Burchtdam - in het begin van de Leopoldlaan.
Ninove, Pollarestraat - hoek Leopoldlaan/Pollarestraat.
Ninove, Centrumlaan - hoek Elisabethlaan/Centrumlaan.
Ninove, eindpunt - einde Centrumlaan/Burchtstraat (stadhuis).

4. Eénmanbediening in busdienst en in sommige trams.

Alle autobussen worden bediend door slechts één agent die de inning doet en het voertuig bestuurt. Het instappen geschiedt verplichtend langs de vóórdeur, het uitstappen langs de achterkant.

Het bestaande stelsel der éénmantrams blijft behouden.

Zoals vroeger, moeten betalende reizigers ook met tramkaarten in de aanhangwagen(s) plaats nemen.

Het naleven van de uurtabel hangt in de eerste plaats af van een gebiedende regel, namelijk dat de reizigers, vóór het instappen reeds, verminderingskaart, vrijkaart, abonnement of het gepaste geld klaar houden en dat zij, zodra zij bediend zijn, de ingang vrijmaken door zo ver mogelijk achterin het rijtuig plaats te nemen.

5. Uurrooster.

De Maatschappij stelt uurtabels ter beschikking van de reizigers, nl. te Dilbeek in de kantoren der gewestelijke diensten en in de Directie van de N.M.V.B., Barastraat 107, Brussel 7.

Opgelet! Tijdens het groot verlof en meer in het bijzonder tijdens de periode van het betaald verlof, worden enkele ontubbelingen afgeschafte, in afwijking van de geldende uurrooster. Gelieve hieromtrent aandachtig de desbetreffende berichten te raadplegen.

6. Bestemmingsfilmen der bussen.

Ni: Brussel - Ninove (enkel voor autobussen).

Ni (doorstreept): Brussel - Dilbeek + bestemmingsbord ter hoogte der voorruit voor de bussen beperkt tot de plaats op het bestemmingsbord aangeduid.

Windscherschild « DIRECT » behelst de beperkingen inzake het op- en afstappen aan de halten vermeld onder 2.

N.B. — Niets is gewijzigd voor de trams.

7. Abonnementen.

De tramabonnementen worden geldig op de bus. Indien de abonent evenwel zijn traject wenst te wijzigen, wordt hij verzocht een nieuwe abonnementsaanvraag in te dienen en hierbij duidelijk melding te geven van wat zijn huidig abonnement voorziet en wat hij wenst te bekomen. De abonent betaalt slechts het prijsverschil voor de periode die hem van de volgende vervaldag scheidt.

De abonenten van Ninove dienen hun abonnement bij de eerste vernieuwing onder de juiste benaming te laten opstellen. Dit moet evenwel DADELIIK gebeuren, zo er prijsverschil ontstaat. Dit is het geval voor de abonenten die de nieuwe uitbreiding te Ninove gebruiken.

Het Bestuur van de N.M.V.B., de oversten en de toezichters houden zich graag ter beschikking van de reizigers voor alle gewenste inlichtingen.



Lijn Ni : Brussel - Ninove
 Ninoofsepoort : Motorrijtuig type Eugies 10176 en aanhangrijtuig type "Kuregem"
 Foto R. Dieudonné 05/65

Lijn Ni : Brussel - Ninove
 Molenbeek : Ninoofse steenweg (halte Vandenheuvel)
 Foto E. Keutgens 24/05/65





Lijn Ni : Brussel - Ninove

Molenbeek : Ninoofse steenweg (kruispunt Vandenpeereboom)

Foto E. Keutgens 24/05/68

Lijn Ni : Brussel - Ninove
Anderlecht (Scheut)

Foto E. Keutgens 24/05/68





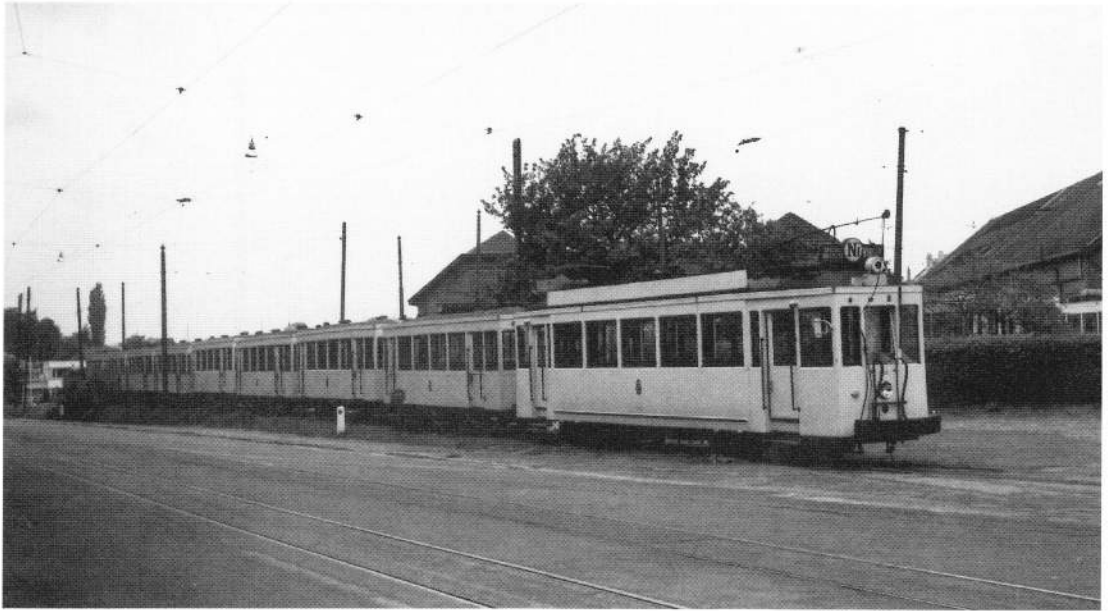
Lijn Ni : Brussel - Ninove
Anderlecht (Moortebeek Sint Antonius)

Foto E. Keutgens 24/05/6

Lijn Ni : Brussel - Ninove
Dilbeek Dorp

Foto E. Keutgens 24/05/6





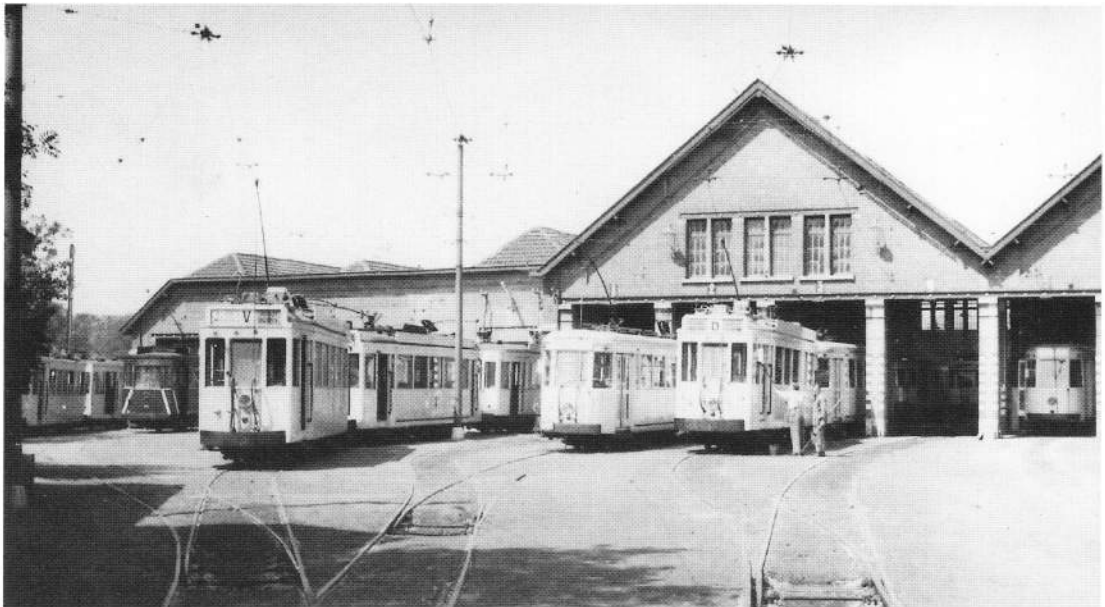
Motorrijtuig van de reeks 10128 tot 10147 en twee-assig gemoderniseerd
aanhangrijtuig.

Foto Paul Van Campenhoudt

De stelplaats Dilbeek

Algemeen zicht op de loodsen.

Foto E. Keutgens 01/06/63





Schepdaal - Het station

Motorrijtuig 9974 rijdt richting Ninove - Motorrijtuig 10064 naar Brussel.

Foto E. Keutgens 09/05/68

Schepdaal - Het station en het Trammuseum

Motorrijtuig 10064 rijdt richting Brussel.

Foto E. Keutgens 09/05/68

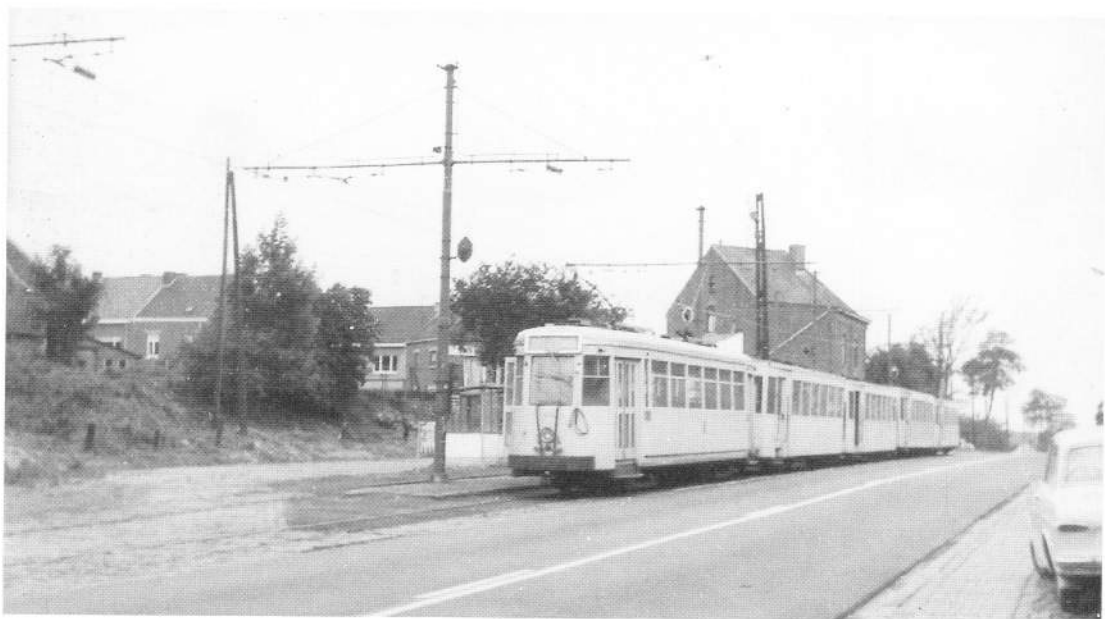




Lijn Ni : Brussel - Ninove

Eizeringen : het spoor ligt op de linker berm, en steekt diagonaalsgewijze de steenweg over om langs de rechterberm Ninove te bereiken.

Foto R. Dieudonné 06/68



Lijn Ni : Ninove - Brussel
Scheepdaal - Goudveerdegem: Motorrijtuig 9783 haalt de aanhangrijtuigen 19598,
19487, 19439 et 19483 weg uit de stelplaats van Meerbeke.

Foto E. Keutgens 28/06/68

Lijn Ni : Ninove - Brussel
Eizeringen : het tractiestation

Foto E. Keutgens 09/05/68





Lijn Ni : Brussel - Ninove
Eizeringen : Het buurtspoorwegstation

Foto E. Keutgens 28/06/68

Lijn Ni : Brussel - Ninove
Eizeringen - Ninoofsesteenweg. Het spoor ligt langs de rechtse berm richting
Ninove.

Foto E. Keutgens 09/05/68





Meerbeke - Stelplaats
Motorrijtuig 9974 rijdt naar Brussel.

Foto E. Keutgens 09/05/68

De Stelplaats en het Station van Meerbeke

Meerbeke - Stelplaats
Een trein bestaande uit motorrijtuig 9974 en drie aanhangrijtuigen rijdt richting
Ninove.

Foto E. Keutgens 28/06/68

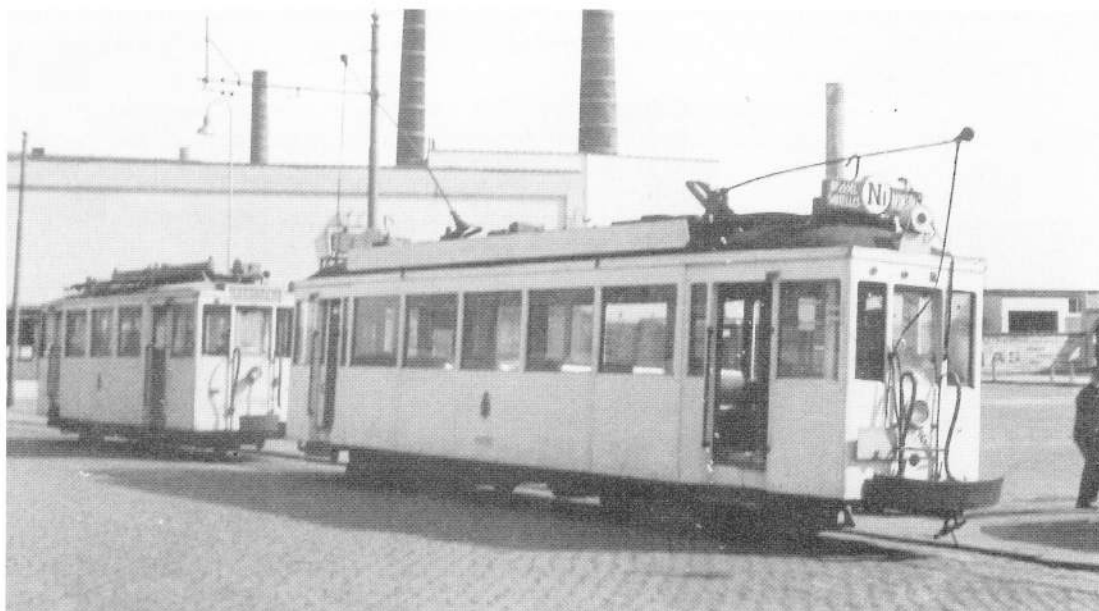




Lijn Ni Brussel - Ninove
Ninove Burchtdam

Foto E. Keutgens 09/05/68

Ninove
Motorrijtuig 10092 van de lijn Ni en spoorauto AR 266 "Ninove - Leerbeek"
Foto R. Temmerman 28/03/59





Lijn Ni Brussel - Ninove

Ninove : Aankomst vanuit Brussel van een tramdienst "Direct"

Foto R. Temmerman 26/06/68

Ninove : Terminus Denderkaai

Foto E. Keutgens 09/05/68



Hoofdstuk 2 : De zijlijnen

Lijn "M": Noord - Scheut - Moortebeek - (Dilbeek)

Lijn "N": Noord - Scheut - Rouppeplein

De indienststelling van de uitbreiding, met elektrische tractie, naar het Rogierplein (Noordstation) van de lijn Brussel - Ninove vond plaats op 20 september 1910. Deze uitbreiding maakte deel uit van de concessieaanvraag van 14 februari 1908, verleend door een Koninklijk Besluit van 21 mei 1909 en op 27 mei 1909.

Op 29 juni 1910 werd een concessieaanvraag ingediend voor een verbindinglijn tussen de Ninoofsesteenweg te Scheut en de Kanaalbrug te Kuregem. Deze aanvraag werd op 4 januari 1912 door Koninklijk Besluit verleend, en verscheen in het Belgisch Staatsblad op 20 januari 1912. Deze verbinding liep langs de Scheutlaan, de Birminghamstraat en de Raymond Van der Bruggelaan.

Bij deze gelegenheid werd een dienst met lijnkopbord "N" : Noord - Scheut - Rouppeplein, in gebruik genomen. Tijdens de 50-ger jaren (de juiste data konden niet achterhaald worden) werd deze dienst beperkt tot het traject Noord - Scheut onder de letter "N" doorstreept. Een tweede dienst reed onder de letter "M" tussen Noord (Rogierplein) en Moortebeek. Sommige van deze ritten waren verlengd (met bufferplaat) tot Dilbeek.

De Wereldtentoonstelling van 1958 en de daarmee gepaard gaande grote wegwerkzaamheden waren voor de NMVB de gelegenheid om een nieuw voorstel in te dienen. De nieuwe sporen zouden over de overdekte Zennebedding lopen in de Zerézostraat (later herdoopt tot Matheusstraat), en de Vooruitgangstraat om het Rogierplein te bereiken. Deze lus werd op 11 oktober 1957 ingehuldigd. Dit plein was het gemeenschappelijke eindpunt van de lijnen naar Humbeek ("H"), Londerzeel ("L"), Grimbergen ("G"), Het Voor ("S"), Aalst ("Al"), Scheut, Het Rad en Zuun ("F"), alsmede Moortebeek ("M") en Wemmel ("W").

Tijdens de Wereldtentoonstelling 1958 werd een rechtstreekse dienst tussen Dilbeek en de Benelux-poort van de tentoonstelling verzekerd. De motorrijtuigen droegen als lijnaanduiding "M" doorstreept : Dilbeek - Expo.

Op 17 september 1966 werd, tengevolge van rioleringswerken in de Piersstraat, tramlijn "M", vervangen door een autobusdienst. Deze, als tijdelijke vervanging aangekondigde busdienst zou, nochtans, het definitieve einde van deze tramlijn betekenen. Er werd, na afloop van de werken wel een dienstspoor teruggeplaatst, dat de verbinding tussen de lijnen van Noord en Zuid mogelijk maakte.



Molenbeek : Kruispunt Ninoofsesteenweg / Vandenpeereboomstraat
 Een motorrijtuig van de lijn N met bestemming Noord, wacht totdat de werktrein het kruispunt ontruimt.

Men brengt een dubbel-sporige kruising aan met elk drie spoorstaven en aansluiting aan een kant met het meterspoor en aan de andere kant met het normaalspoor.
 Verzameling E. Keutgens - 1938



Lijn M : Nord - Moortebeek - Dilbeek
Molenbeek : Zwarte Vijversplaats

Foto R. Dieudonné 04/66

Lijn M : Dilbeek - Moortebeek - Noord
Buurtspoorwegstation en stelplaats Dilbeek

Foto R. Dieudonné 03/66



Lijn "A": (Dilbeek) - Itterbeek - Anderlecht - Rouppeplein
Lijn "R": Dilbeek - Zuid - Sint-Genesius-Rode
Lijn "S": (Dilbeek) - Moortebeek - Rouppeplein
Lijn "V": Dilbeek - Zuid - Sint Job

De oorsprong van lijn "R" gaat terug naar een andere oude buurtspoorweglijn van de Brusselse voorstad, n.l. de lijn : Rouppeplein - Kleine-Hut. De eerste sectie van deze lijn werd op 1 oktober 1891 tussen het Rouppeplein en de plaats bekend als "Vert chasseur" geopend. Op 4 juni 1894 werd zij verlengd naar de Kleine-Hut en over haar ganse lengte geelectriceerd. Later werd deze lijn tot de Midden-Hut en Waterloo verlengd. De uitbreiding Midden-Hut - Sint-Genesius-Rode (Station NMBS), volledig electrisch uitgebaut, werd in twee stadia in dienst gesteld : een eerste sectie van twee kilometers lengte op 7 november 1911 terwijl het laatste gedeelte, en bijgevolg de ganse lijn op 20 september 1913 tot stand kwam.

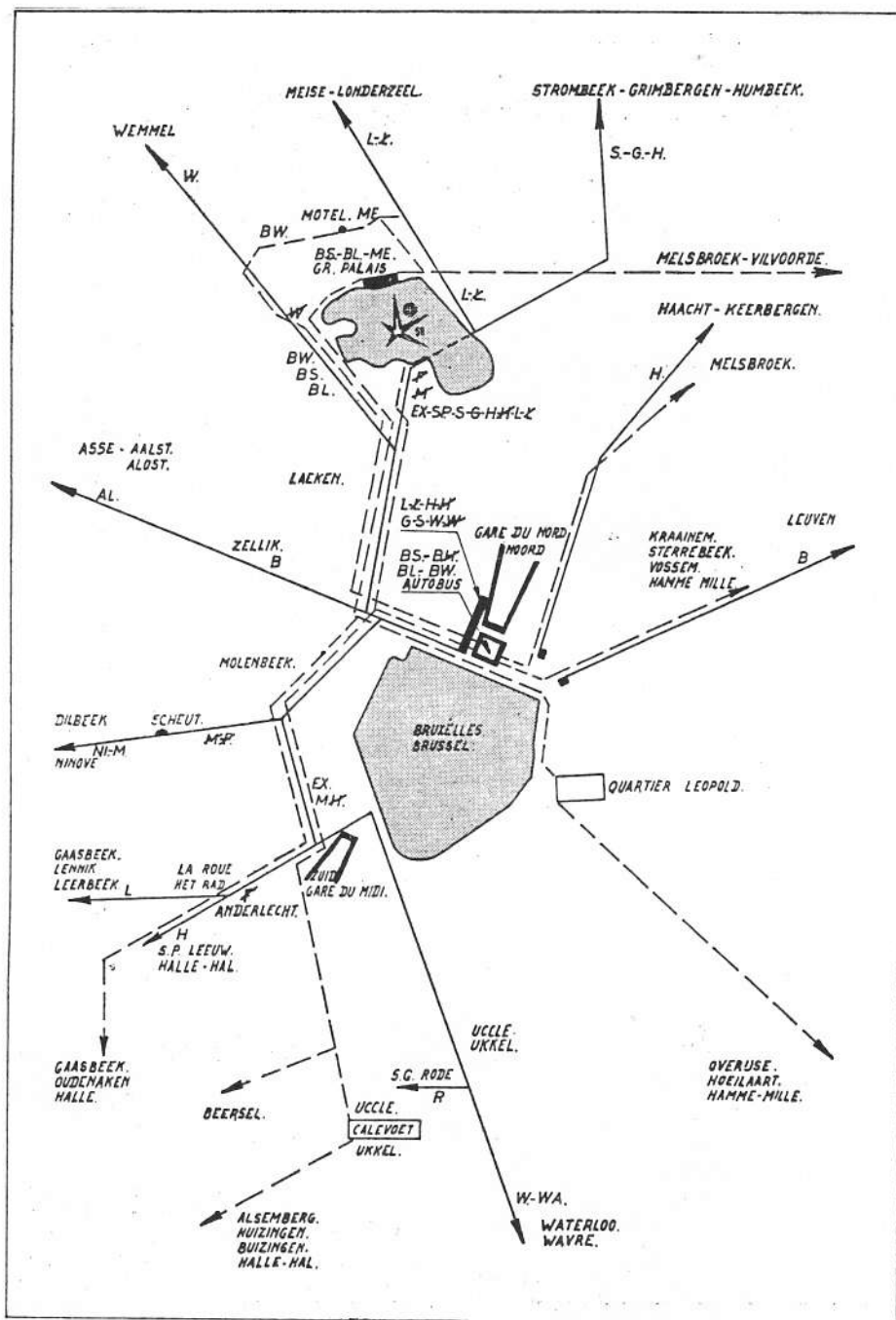
De uitbreiding naar Sint-Job, die een korte aftakking van de lijn Brussel-Waterloo was, maakte deel uit van een aanvraag die toegestaan werd door Koninklijk Besluit van 16 juni 1926. Het kapitaal van deze lijn bedroeg 250.000 BEF. Deze lijn, uitgebaut onder de letter "V": Rouppeplein - Sint-Job werd op 17 oktober 1927 in dienst gesteld. Zij werd van het begin af aan electrisch uitgebaut.

Lijn "A", welke aftakte van de lijn Brussel - Ninove, had twee afzonderlijke secties als oorsprong. De eerste sectie was een uitbreiding van de lijn Brussel - Edingen waarvan :
- het eerste gedeelte Brussel (Grondwetplein) - Sint-Kwintens-Lennik op 1 februari 1888, als stoomtramlijn ingehuldigd werd;
- de eerste geelectriceerde sectie van dit gedeelte: Rouppeplein - Het Rad, werd in dienst gesteld op 25 november 1909.
Het traject dat lijn "A" volgde was: Rouppeplein, Zuid-Station, Eloystraat, Kanaalbrug, Steenweg op Bergen, waar zij in de Volksregeringstraat aftakte langs de scherpste bocht op het net van de NMVB te Brussel. De "A" bereikte aldus de De Lindeplaats en Anderlecht ("Goede Lucht"). De tweede sectie Itterbeek - Anderlecht " Goede Lucht" werd op 15 mei 1929 in gebruik genomen. Oorspronkelijk was deze lijn gebouwd voor de zeer belangrijke goederendienst van de streek. Deze verbinding liet de uitbating toe van een lijn die het Rouppeplein met Dilbeek verbond doorheen Anderlecht en Itterbeek.

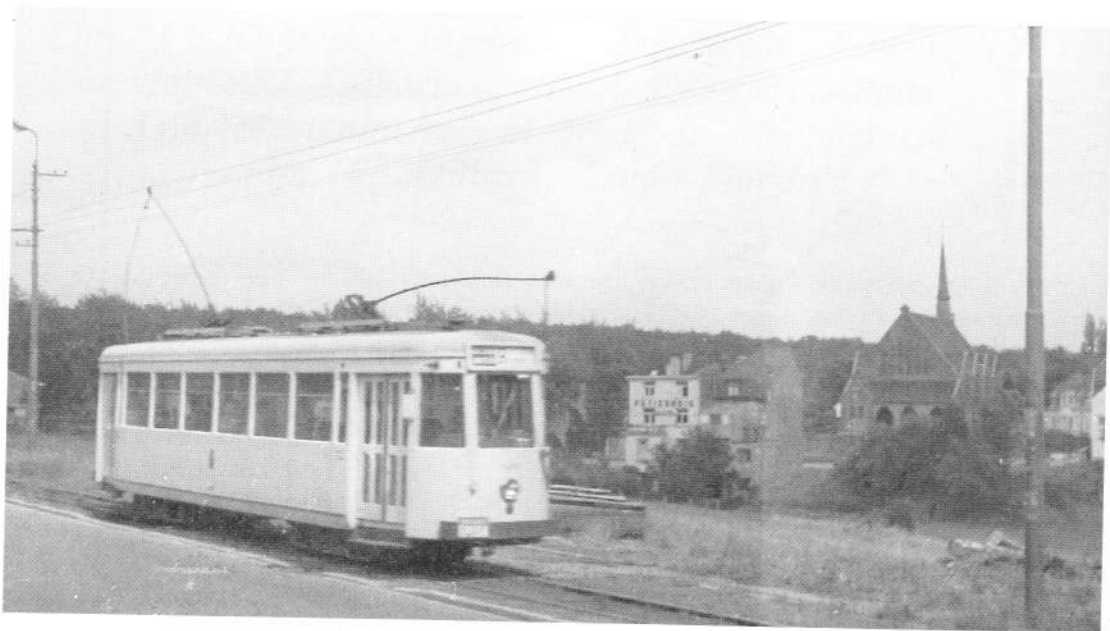
In 1957 werden de tramlijnen "N" en "S" gewijzigd. Een nieuwe lijn "V": Dilbeek - Zuid - Sint-Job werd in dienst genomen en de oude lijn "V" kreeg als letteraanduiding "V" doorstreept.

Vanaf 10 september 1958 werd het eindpunt van het Rouppeplein voorzien van een lus ter vervanging van de rangeersporen.

Vanaf 3 februari 1961 werd het Rouppeplein het eindpunt voor alle buurtspoorweglijnen ten Zuiden van Brussel. De terminus op de Jamarlaan, in gebruik door bepaalde lijnen, of versterkingsdiensten, werd opgeheven.



Schema van de buurtspoorweglijnen die de dienst tussen de Brusselse voorsteden en de Wereldtentoonstelling van 1958 verzekerden



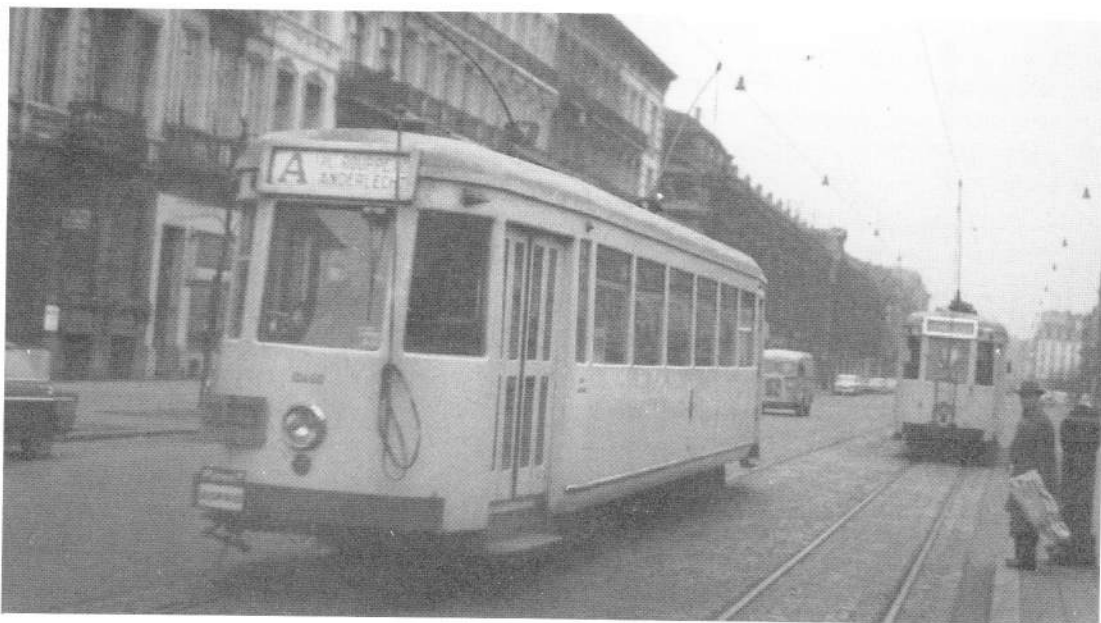
Lijn R : Rouppeplaats - Sint-Genesius-Rode
Aankomst te Rode (NMWB)

Foto R. Temmerman 13/06/61

Lijnen R et V :
Anderlecht - Moortebeek : Ninoofse steenweg

Foto R. Temmerman 09/66





Lijn A : Rouppeplein - Anderlecht - Dilbeek
Brussel : Rouppeplein

Foto R. Temmerman 31/03/64

Lijn A : Anderlecht - Rouppeplein
Anderlecht : Processiestraat

Foto J. Bazin 10/06/55





Lijn A : Anderlecht - Rouppeplein
Anderlecht : Goede Lucht (Terminus)

Foto J.Bazin 05/02/60

Lijn A : Dilbeek -Anderlecht
Dilbeek : het tramstation

Foto J.Bazin 05/02/60



Op 26 maart 1963 werd de dienstregeling van de lijnen "R" en "V" gewijzigd op de daluren, tijdens de weekdays, alsmede op zaterdagen. Lijn "R" werd verlengd tot Dilbeek. Deze wijziging maakte het mogelijk om twee "V" diensten, tussen Zuid en Sint-Job af te schaffen en hierdoor tweemaal minder op de drukke Steenweg op Waterloo te moeten rijden. Dit nochtans zonder de frekwentie op het traject Zuid - Scheut negatief te beïnvloeden, waar, behalve lijn "R" ook "V", en op de spitsuren lijn "S", bleven rijden.

Gedurende het jaar 1963 vonden belangrijke wegwerkzaamheden plaats op het traject van lijn "A" tussen Anderlecht "Goede Lucht" en Itterbeek (Ninoofsesteenweg). Hierdoor zag de NMVB zich genoodzaakt tot opbreken van de spoorlijn op deze sectie, wat volgende uitbatingswijzigingen teweeg bracht :

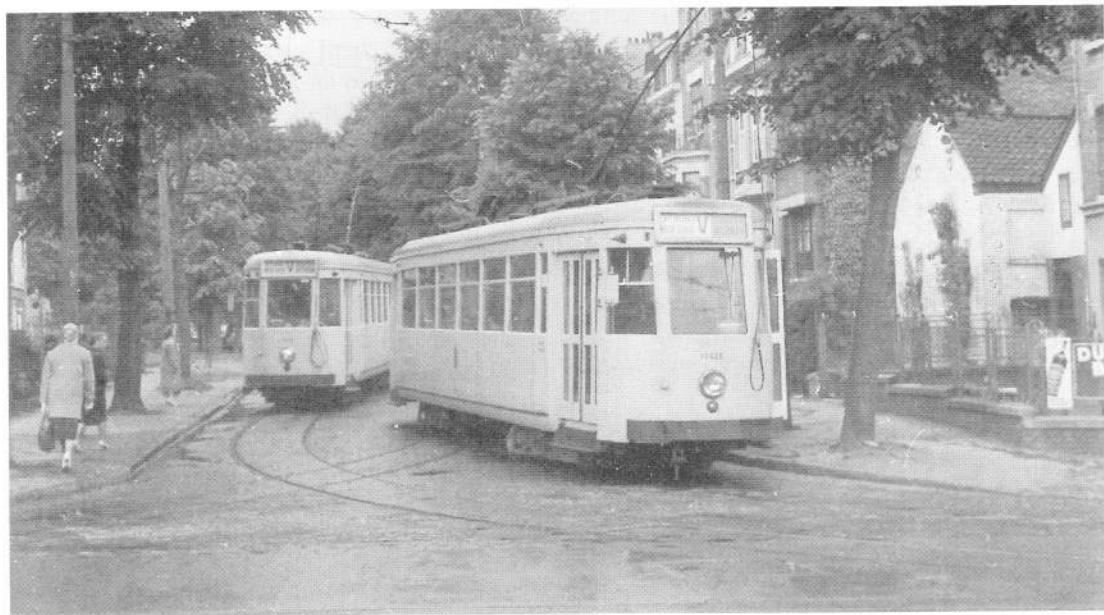
- de trams van lijn "A" bleven op weekdays op de spitsuren rijden tussen het Rouppeplein en Anderlecht "Goede Lucht";
- een vervangingsautobus werd ingezet tussen het Rouppeplein en Anderlecht "Goede Lucht" met verlenging naar Sint-Anna-Pede en Sint-Gertrudis-Pede.

Op 18 oktober 1969 werd tramlijn "R" gedeeltelijk vervangen door een autobusdienst. De laatste "R" tram reed op de avond van 19 december 1969.

De volledige vervanging van de tramdiensten "S" en "V" door autobussen geschiedde op 21 februari 1970.

Het gebruikte materieel

In het algemeen werden enkel twee-assige motorrijtuigen op deze lijnen gebruik, met uitzondering van lijn "R". Geleidelijk aan werden alle diensten uitgevoerd door motorrijtuigen op draaistellen of bogies, de welbekende motorrijtuigen type "N" die hun kenletter ontleenden aan de lijn "N" : Noord - Scheut - Rouppeplein, waarop de eerste exemplaren in dienst kwamen.



Lijn V : Sint-Job - Dilbeek - Sint-Job
Ukkel : Victor Emmanuel III-laan

Foto R. Temmerman 09/06/61

Lijn V : Sint-Job - Dilbeek
Ukkel Sint-Jobplaats

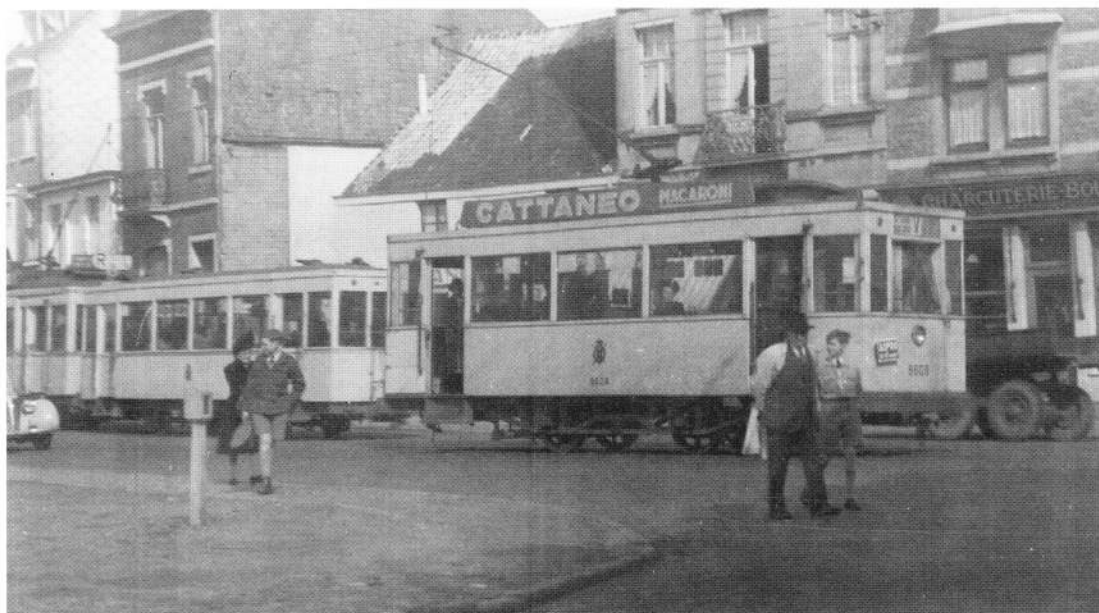
Foto R. Dieudonné 12/69





Lijn V : Dilbeek - Sint-Job en lijn S : Zuid - Scheut - Dilbeek
Dilbeek : het Buurtspoorwegstation en de stelplaats

Foto R. Dieudonné 06/68

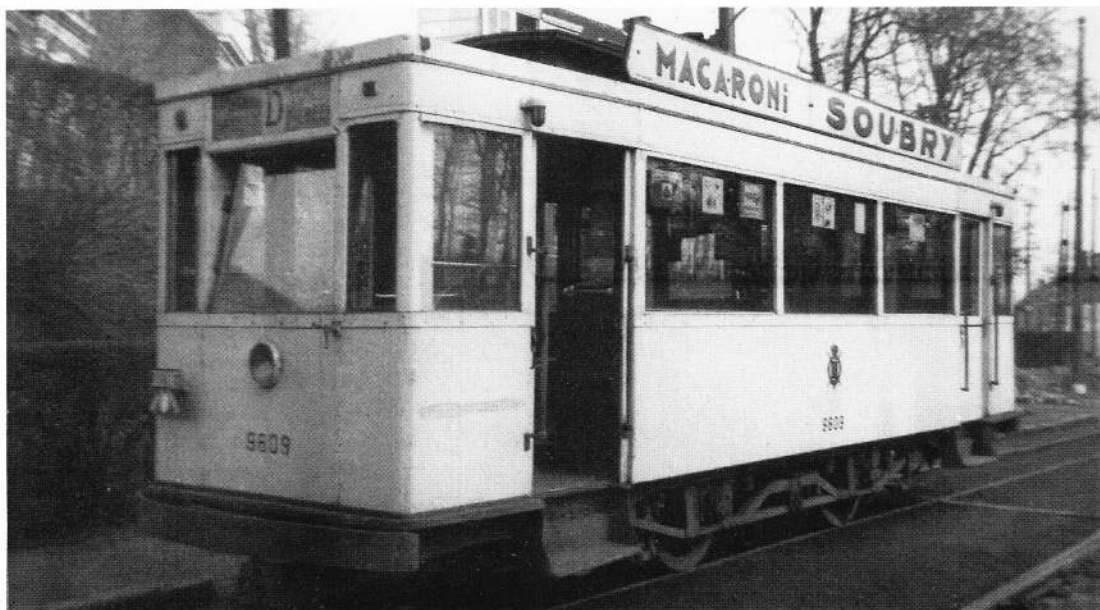


Lijn V : Dilbeek - Sint-Job : Twee-assig motorrijtuig 9608
Ukkel : Diesdelle

Verzameling R.Dieudonné

Lijn D : Ninoofsepoort - Dilbeek : Twee-assig motorrijtuig 9609
Dilbeek : Stelplaats

Foto P. Van Campenhoudt



Hoofdstuk 3

HET STATION - DE STELPLAATS SCHEPDAAL

De oorspronkelijke gebouwen en aanhorigheden

Het station en de stelplaats zijn gevestigd langsheen de steenweg Brussel-Ninove op 11 km. van Brussel.

De ligging van de gebouwen en de sporen zijn ongeveer loodrecht t.o.v. deze steenweg in de richting Noord-Zuid. De grond werd aangekocht voor een bedrag van 8.523 BEF, hetzij ongeveer 1,22 BEF per m².

Het hoofdgebouw, dat in 1888 langs de steenweg van Schepdaal naar Sint-Martens-Bodegem (de huidige Wijngaardstraat) opgericht werd, behelst een verdieping en is, zoals trouwens alle andere gebouwen, opgetrokken in baksteen.

Dit gebouw bestaat uit de woning voor de stelplaatsoverste, een wachtzaal alsmede een zaal voor het personeel en een kantoor voor de ontvangsten.

Tegenover dit gebouw, en evenwijdig hiermee, bevindt zich een eerste loods met twee sporen en schouwputten. Deze schouwputten werden later opgevuld. Een smidse en een lampenmagazijn werden links van deze loods "1" aangebouwd.

Langs de linkerzijde van deze loods rijden de locomotieven langs een kolenbunker en een gebouwtje dat het latere lampenmagazijn, en tenslotte fietsenstalling voor het personeel zou worden. Enkele meters verder bevindt zich het waterkasteel met, op het gelijkvloers, de pomp die het water in de bovengelegen metalen voorraadtank pompte. Deze tank is met een bakstenen muur omkleed, zodat het geheel een torenvormig gebouw is. De pomp werd aangedreven met een warme-lucht-motor; nadien door een elektrische motor en kan, nu nog steeds, met een groot wiel manueel, aangedreven worden. Langs de buitenkant van de watertank bevindt zich de waterstandmeter en de waterbevoorradingbuis met afsluitingskraan. Op deze manier konden de stoomlocomotieven hun watervoorraad bijvullen. Onmiddellijk rechts van de watertoren bevindt zich het zand- en houtmagazijn. Hierin werden de bussels kleinhout voor het aansteken van het vuur, bewaard en werd het remzand, dat steeds goed strooibaar moest zijn, op een speciale oven gedroogd.

Tegenover dit waterkasteel en zandovengebouw, staat, gescheiden door drie sporen, een langwerpige gebouw dat het goederenmagazijn vertegenwoordigt. Een gedeelte hiervan is op laadhoogte van de wagons gebouwd en voorzien van een roldeur en laadplatform.

Alle gebouwen zijn in een homogene stijl van 1888 opgetrokken.

Uittreksels uit het lastenboek van de bouw van de buurtspoorwegstelplaats te Schepdaal.

Beschrijving van de gebouwen :

- a) gebouw voorzien als kantoor en woning ;
- b) goederenmagazijn, magazijn voor klein materiaal, helling voor het laden van vee ;
- c) een gebouw bestaande uit kolenbunker en waterkasteel met waterput ;
(de levering en het installeren van de watertank, de pomp en de waterleidingen zijn niet in deze werken begrepen) ;
- d) locomotiefloods met schouwputten, smidse en lampenmagazijn ;
(het leggen van de sporen en de langsliggers van de schouwputten, zijn evenmin in de werken voorzien ;
- e) een loods voor rijtuigen ;
- f) een w.c.-huisje.

Kostprijs van de werken :

A. kantoor en woning	5.209,61 BEF
B. goederenmagazijn, magazijn voor klein materiaal en laadhelling	5.619,73 BEF
C. magazijn voor brandstof, waterkasteel en waterput	5.307,59 BEF
D. locomotiefloods, smidse en lampisterij	7.346,02 BEF
E. rijtuigloods	8.194,90 BEF
F. w.c.-huisje	938,43 BEF
Totaal	32.616,28 BEF

De inrichting van de gebouwen en bijhorigheden in 1908

Vanaf de enkelsporige lijn Brussel-Ninove kon de stelplaats te Schepdaal vanuit beide richtingen door wissels bereikt worden. Deze verenigden zich kort na de ingang tot één enkel spoor. Ter hoogte van het goederenmagazijn liepen door een driewegwissel en twee aansluitende Engelse wissels, vertakkingen over acht sporen, waarvan er zeven naar de loodsen 2 en 3 gingen. Aan de andere zijde, richting steenweg, liet één van de Engelse wissels toe naar de twee sporen om in loods 1 te rijden.

De loods 3 werd gebouwd in 1888 en behelst drie sporen, terwijl loods 2 in 1908 gebouwd werd en vier sporen heeft, en 4/10 langer is dan loods 3.

Dit was de korte beschrijving van dit station-stelplaats in de eerste periode van de uitbating. Het homogene gebouwen- en sporencomplex illustreert het tijdperk van de landelijke tram- of buurtspoorweg die de steden met het platteland, gedurende decennia's verbonden heeft.

Herinrichting voor de elektrische uitbating

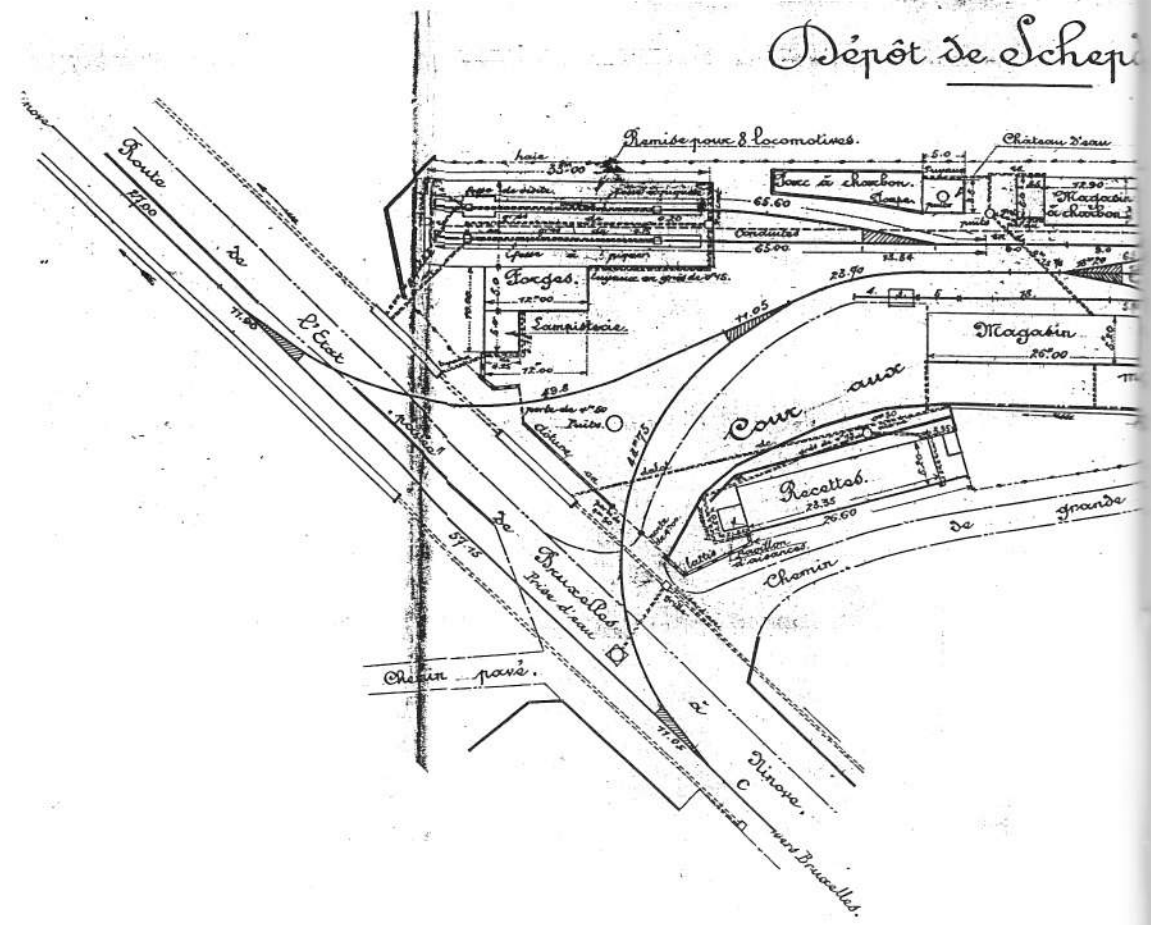
Met uitzondering van de palen voor de elektrische bovenleiding en deze leiding zelf, het verbinden van de sporen met spoorlassen en de nodige signalisatieapparatuur vonden er verder geen grote wijzigingen aan de gebouwen of sporen te Schepdaal plaats.

Een onvoorzienbare lotsbestemming

Door de bouw en de ontwikkeling van de bedrijvigheid in de nieuwe stelplaats te Dilbeek had Schepdaal veel van zijn belangrijkheid verloren. Begin van de 60er jaren werd Schepdaal nog enkel gebruikt voor het stallen van lange spitsuren-trams en het afstellen van materieel voor de dienst Wegen en Werken.

De liefhebbers van historische rijtuigen en gebouwen hadden al jaren voordien het "Mecca" Schepdaal ontdekt en, in beperkte kring, de idee opgevat het één en het ander te kunnen vrijwaren en te bewaren voor het nageslacht. Zo ontstond, reeds in 1961 de vereniging voor het trammuseum VETRAMU, die zich tot doel gesteld had o.a. de site van de stelplaats Schepdaal een nieuwe bestemming te geven nl. een buurtspoorwegmuseum.

Dépôt de Schepi



Hoofdstuk 4

HET BUURTSPOORWEGMUSEUM TE SCHEPDAAL

Inleiding

Gevoelig voor de onzekere toekomst van het openbaar vervoer per spoor tijdens de na-oorlogse jaren, namen enkele liefhebbers het besluit belangrijke historisch verantwoorde rijtuigen van tram- en buurtspoorwegmaatschappijen van het slopen te redden en te bewaren. Gezien dit een omvangrijke taak was besloten zij tot de oprichting van een vzw. Deze stichting "Association pour le Musée du Tramway" afgekort AMUTRA en in het Nederlands vertaald VETRAMU (Vereniging voor het Trammuseum) heeft tot doel trammusea in België op te richten en te beheren. De vereniging werd op 7 maart 1961 opgericht. De statuten zijn verschenen in het Belgisch Staatsblad van 11 mei 1961. Behalve de bovenvernoemde doelstellingen verenigt VETRAMU geïnteresseerden in het tram- en buurtspoorwegwezen, legt verzamelingen aan van documenten allerhande met betrekking tot dit transportmiddel, en tracht vooral de restauratie van het nog gevrijwaarde materieel te verwezenlijken.

De heer J. CUVELIER, groepsdirecteur van de toenmalige NMVB groep Brabant, heeft het erevoorzitterschap van het museum aanvaard. Hij was er één van de hoofdpromotors van. VETRAMU heeft zich sinds haar oprichting intens ingezet om onderzoekswerk te doen, rijtuigen te restaureren en belangrijke documenten te bewaren.

Een van haar belangrijkste resultaten was dat zij de NMVB kon overtuigen enkele van haar oudste rijtuigen te restaureren en deze in de stelplaats te Schepdaal tentoon te stellen. De gebouwen kregen een grondige opknapbeurt en werden aangepast aan hun nieuwe functie.

HET BUURTSPOORWEGMUSEUM TE SCHEPDAAL WAS ER!

Geschiedenis

1962 blijft zeker als een belangrijke herinnering bij diegenen die zich op één of andere wijze aan het tram-of buurtspoorwegwezen interesseren. Inderdaad reden in dat jaar in ons land voor de eerste keer ultra-moderne gelede trammotorrijtuigen (MIVB 7501, gebouwd door BN en KS 840 (Kopenhagen) gebouwd door DÜWAG). Ook blijft 1962 een mijlpaal in de geschiedenis van de tram- en buurtspoorwegmusea in België door het oprichten van een absoluut uniek trammuseum in zijn soort, te Schepdaal.

Op 26 mei 1962 werd het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal ingehuldigd, en nog wel op een zeer typische wijze met fanfare, vlaggen, personaliteiten, toespraken en... de nationale "drache" alsook de lokale streekbieren stroomden naar believen.



Het vertrek van de inhuldigingstram aan de Ninoofsepoort

Inhuldiging van het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal
26 mei 1962

Aankomst van de inhuldigingstram te Schepdaal.

Foto J. de Meurs



Echter, alhoewel de kermisstemming geen afbreuk deed aan het waardevolle initiatief van de gebeurtenis, werd er op dat ogenblik voor het nageslacht, toen een 70-jaar oud transportmiddel, voor afbraak beveiligd; heden ten dage zullen de ware spoor-en tractieliefhebbers, waardenen wat er die dag tot stand werd gebracht.

Het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal was toen volledig eigendom van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Het werd uitgebaat door de vzw AMUTRA.

De overeenkomst tussen de (NMVB) SNCV-AMUTRA van 22 mei 1962 gaf deze laatste de toelating het museum ten eigen bate en risico, onder haar eigen verantwoordelijkheid, te beheren.

Een eerste poging tot klassering als beschermd monument werd in 1983 ingeleid doch bleef tot september 1989 zonder gevolg. Op herhaald aandringen van AMUTRA heeft de NMVB tenslotte het dossier toen aan de Commissie van Monumenten en Landschappen overgemaakt.

Einde der 80er.jaren wogen er nochtans verschillende dreigingen op het voortbestaan en de toekomst van het museum. Er was ten eerste de nakende ontbinding van de NMVB en de opsplitsing hiervan in twee afzonderlijke regionale maatschappijen. Dit had te maken met de regionalisering van België. Verder waren er heel wat onzekerheden over hoe men het rollend materieel van de verzameling zou verdelen over het Vlaamse en Waalse gewest. Tenslotte was er het voorstel om alle gebouwen van de site Schepdaal steen voor steen af te breken en weder op te bouwen in het Provinciaal Domein van Bokrijk.

Het verhuizen van de ganse site Schepdaal naar een plaats waar reeds talrijke andere historische gebouwen staan is op zichzelf lofwaardig wanneer men te kiezen heeft tussen het verdwijnen van deze site en een voortbestaan ervan te Bokrijk. Toen men echter de zaak ging becijferen en in alle ernst aan planning begon, bleken niet alleen de budgetten ontoereikend doch kwam er ook heel wat verzet vanwege beheerders van het Provinciaal Domein Bokrijk i.v.m. de Buurtspoorweglijn, die men daar,samen met de stelplaats Schepdaal wilde aanleggen. Daarop kwam als laatste voorstel de idee om enkel loods 1, het waterkasteel, en eventueel het stationsgebouw naar Bokrijk over te brengen.

Tenslotte werd het ganse project op 27 februari 1990, om financiële redenen, begraven. In nauwe samenwerking met de VVV Zuid-West Brabant is VETRAMU dan begonnen de klasseringsprocedure op gang te krijgen bij Monumenten en Landschappen, die alle medewerking hiervoor verleend heeft. Tevens heeft VETRAMU besloten het museum tijdens het seizoen 1990 open te houden.

Het klasseringsdossier behelste een gedeelte "gebouwen" en een gedeelte "rollend materieel". Al gauw kreeg VETRAMU actieve steun vanwege de gemeente Dilbeek en de VVIA. Hierbij mogen wij ook nog vermelden dat een gedeelte van de Pajottenlandse bevolking steeds sympathiek t.o.v. het museum gestaan heeft. Eerlijkheidshalve moet wel vermeld worden dat bepaalde drukingsgroepen te Dilbeek en Schepdaal liever een nieuwe verkaveling op de plaats van de museumsite gezien hadden. Deze egocentrische belangen van enkele individuen hebben het, gelukkig, niet gehaald.

Op 7 februari 1991 werd in het Gemeentehuis te Dilbeek, tijdens een persconferentie duidelijk gesteld dat het de wens was van het gemeentebestuur van Dilbeek, haar enig museum niet enkel te behouden, doch ook een nieuwe toekomst te laten beleven. De daarop volgende maanden werden gekenmerkt door ontelbare contacten met Monumenten en Landschappen. Dit was een zeer arbeidsintensieve periode voor de vrijwilligers van het VETRAMU bestuur.

Met de mede-beheerders : de Gemeente Dilbeek, de plaatselijke VVV Zuid-West-Brabant, de Provincie Brabant, het VVIA (Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie), de VeBOV (Vereniging voor Belangstellenden in Openbaar Vervoer) en, niet in het minst, de Vlaamse Vervoermaatschappij "De Lijn" heeft VETRAMU, tijdens een persconferentie op 4 september 1991, de oprichting aangekondigd van de vzw BUURTSPOORWEGMUSEUM. In nauwe samenwerking met haar mede-beheerders zal VETRAMU verantwoordelijk zijn voor de uitbating van het museum.

Deze vzw beheert, promoveert, en baat het Buurtspoorwegmuseum sinds 1991 uit. De statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 23 april 1992.

Alle personen, leden, en /of sympathisanten van de medebeherende stichters, zetten zich, bij het dagelijks beheer van het museum, vrijwillig, onbaatzuchtig en onbezoldigd in.

Einde 1991 kwam er klaarheid in de situatie. De likwidatoren van de NMVB hebben de verdeelsleutel van het rollend materieel, dat aan Vlaanderen en Wallonië zou toebedeeld worden, bekrachtigd. Deze verdeling beantwoordde in grote lijnen aan de onderlinge overeenkomst van 1989 tussen de respectievelijke Vlaamse en Waalse verenigingen. De Commissie van Monumenten en Landschappen brengt aan de toenmalige verantwoordelijke Minister, de Heer L.G. Walt Niel, een gunstig verslag uit waarna de minister, op 30 december 1991, het museum met zijn inhoud, op de voorontwerplijst van voor bescherming vatbare monumenten, plaatste. Hierna volgden zes maanden van openbaar onderzoek.

Op 13 juni 1992 ondertekende de heer Johan Sauwens, Gemeenschapsminister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming het ontwerp van lijst voor het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal. Hierdoor werd het Buurtspoorwegmuseum Schepdaal voorlopig beschermd. Deze voorlopige bescherming verscheen in het Belgisch Staatsblad van 18 juli 1992. Het klasseringsdossier werd door Monumenten en Landschappen positief bevonden en in die zin, tijdens de maand maart 1993 naar de eigenaars van het museum, de VVM "De Lijn" verzonden. Na het vaststellen van een kleine procedurefout moest het dossier nochtans een laatste maal, voor verbetering, naar Monumenten en Landschappen waarna het dan definitief bekrachtigd werd.

Het definitieve beschermingsbesluit ondertekend door de Vlaamse Minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming Sauwens dateert van 9 juli 1993 en verscheen in het Belgisch Staatsblad van 2 september 1993.

Het is dank zij de, ongeveer tien jaar durende aktie van VETRAMU, dat men zich nu kan verheugen over het feit dat het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal het eerste beschermde trammuseum in België is.

De nodige dossiers tot algemene restauratie van de gebouwen en het tentoongestelde rollend materieel liggen ter studie en in de nabije toekomst mag een herrezen Buurtspoorwegmuseum als een realiteit verwacht worden.



Het koninklijke rijtuig A 1625 bij de ingang van het "tram museum"
Foto P. Van Campenhoudt

Winter te Schepdaal

Het koninklijke rijtuig A 1625 op de besneeuwde binnenplaats van het museum
Foto P. Van Campenhoudt





Loodsen 2 en 3

Foto P. Van Campenhoudt

Het museum van Schepdaal in de winter
Een witte sneeuwlaag bedekt het sporencomplex dat naar de loodsens leidt.

De fietsenstalling, het waterkasteel en het zandovengebouwtje

Foto P. Van Campenhoudt



De inrichting van de stelplaats Schepdaal

Het hoofdgebouw, gelegen op de hoek van de Wijngaardstraat en de Ninoofsesteenweg, dat oorspronkelijk als woning voor de stelplaatsoverste diende, en de kantoren alsmede wachtzaal omvatte, wordt nu gebruikt als woning voor de museumconservator. Tevens zijn in dit gebouw ondergebracht : een ontvangstruimte voor de bezoekers en een documentatiewinkel, een vergaderzaaltje, het kantoor van de conservator/voorzitter van de vzw. en een opbergruimte (de vroegere wachtzaal).

In de ontvangstruimte voor bezoekers en de twee kantoorruimten werden diverse lijnkaarten en oude foto's ter decoratie opgehangen.

Het vroegere goederenmagazijn, dat uit drie delen bestaat, wordt nu als expogebouw gebruikt. In de hogergelegen zaal worden talrijke foto's getoond van de diverse traktierijtuigen die NMVB in haar 105-jarig bestaan gebruikt heeft. De werking van een stoomlocomotief wordt er aanschouwelijk, aan de hand van een gekleurd diagram weergegeven en de werking van een elektrische tram wordt verduidelijkt door een geheel traktie model op ware grootte, bestaande uit een controller, een weerstand en een as met elektrische motor, die opengewerkt is en de mogelijkheid biedt de werking duidelijk te begrijpen.

Tussen het hoger en lager gedeelte van het magazijn, werd een projectiecabine gebouwd, die het mogelijk maakt eventuele 35 mm films in alle veiligheid te projecteren.

Het lagere gedeelte, dat voorzien was als filmzaal zal nu in de toekomst in gebruik genomen worden voor thematentoonstellingen.

In de loodsen wordt het rollend materieel tentoongesteld.

Bij de ingang van het museum staat een seinpaal, afkomstig van de normaalspoor buurtspoorweglijn Groenendaal-Overijse. Op de koer van de stelplaats staan talrijke gietijzeren palen met o.a. de vermelding "Tramstatie", "verboden op den spoorweg te gaan" e.a. Er is een verzameling van verschillende soorten spoor gaande van de paardetram tot het zware 51 kg/m-spoor. Verder vindt men bij de goederenloods een wagonweegschaal afkomstig uit Paliseul en een waterkraan voor de bevoorrading van de stoomlocomotieven, die voordien te Maissin gestaan heeft. Ook staan er talrijke petroleum-lantaarnpalen.

Het rollend materieel

In loods 1 staan twee stoomtrams.

De normaalspoortram van de lijn Groenendaal-Overijse met locomotief 813 en twee reizigersrijtuigen waarvan één met reisgoedafdeling. Ernaast staat de zichtbaar kleinere meterspoorstoomtram met locomotief 979 en een stel rijtuigen met gesloten balkons, gebouwd tussen 1912 en 1919. Dit laatste stel was gedurende vele decennia's een typische verschijning in gans het land.

De loodsen 2 en 3 tonen een chronologische evolutie van de buurttram : motor- en aanhangrijtuigen met twee assen van het begin van de eeuw, een diesel-tram bekend als "autorail", een motorpakwagen en verschillende motorrijtuigen op draaistellen van de laatste decennia.

De enorme diversiteit van buurtspoorwegmaterieel dat ooit bij de NMVB in dienst is geweest, zou, uit plaatsgebrek, in dit museum alleen, niet kunnen tentoongesteld worden. Anderzijds werden, tijdens de laatste tien jaar die de opening van het museum voorafgingen, door ondeskundig beleid inzake vrijwaring van historisch waardevolle rijtuigen, talrijke unieke of typische buurtspoorwegrijtuigen verschroot (bv. de Garratt-locomotieven in 1954 en de moderne spoorauto's op draaistellen in 1959).

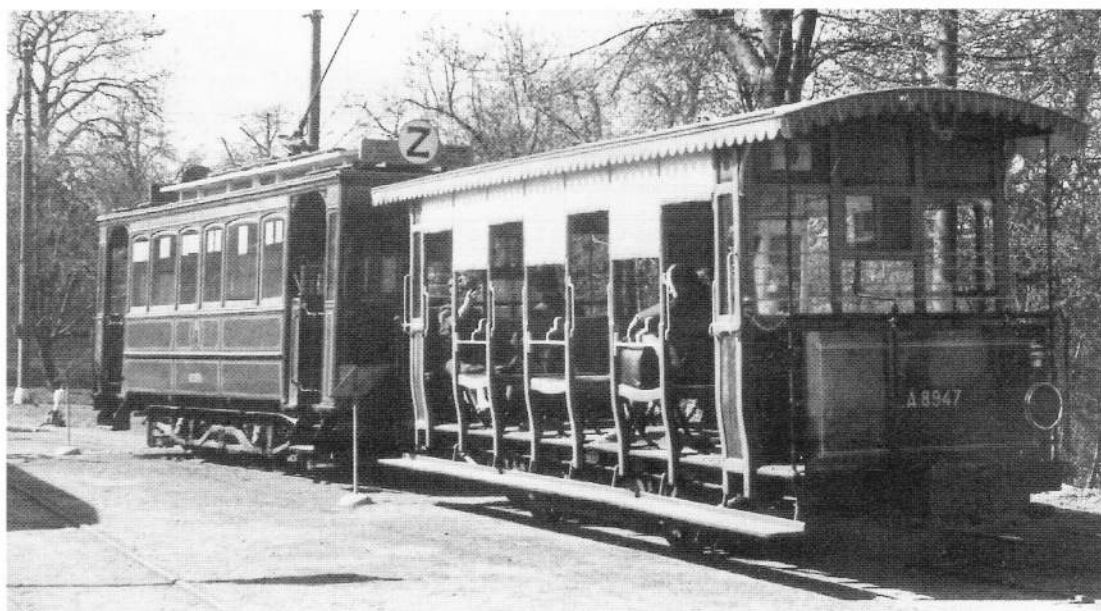
Toen kwam de regionalisatie in 1991 : de NMVB werd opgeheven en twee nieuwe regionale vervoermaatschappijen zagen het licht: de Vlaamse Vervoermaatschappij en de Société Régionale Wallonne du Transport, waarbij niet alleen het exploitatiematerieel van de vroegere NMVB over de twee nieuwe maatschappijen verdeeld werd, doch ook het museummaterieel werd aan een verdeelsleutel onderworpen werd.

Hiernaast volgen drie tabellen betreffende het historische buurtspoorwegmaterieel. De eerste geeft een lijst van het materieel dat nu bij VVM behoort, de tweede geeft een korte beschrijving van het materieel dat vroeger tot de verzameling van het museum te Schepdaal behoorde, maar toegewezen werd aan de SRWT en de derde geeft het materieel dat aan derden behoort en te Schepdaal tentoongesteld is.

TABEL N°1

Het materieel waarvan de VVM eigenaar is en deel uitmaakt van de verzameling van Schepdaal (beschermd door het klasseringsbesluit van 9 juli 1993, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 2 september 1993.

NUMMER	BESCHRIJVING	SPOOR
<i>Stoomlokomotieven</i>		
HL 813	locomotief met 2 stuurstanden type 12	1435 mm.
HL 979	locomotief met 2 stuurstanden type 19	1000 mm.
HL 1066	locomotief met 2 stuurstanden type 18	1000 mm.
<i>Spoorauto</i>		
AR 193	tweeassig spoorauto met metalen koetswerk	1000 mm.
<i>Electrische motorrijtuigen -Reizigers</i>		
9004	tweeassig (1ste reeks)	1000 mm.
9314	tweeassig houten koetswerk	1000 mm.
9537	tweeassig gemoderniseerd koetswerk	1000 mm.
9714	tweeassig type "Seneffe"	1000 mm.
9727	tweeassig	1000 mm.
<i>Aanhangrijtuigen voor reizigers - stoomdienst</i>		
C 1505	tweeassig - 1e/2e kl. open balcon	1435 mm.
C 2000	tweeassig 2e kl.+ reisgoed open balcon	1435 mm.
A 1209	tweeassig tweede klasse - open balcon	1000 mm.
A 1625	tweeassig Koninklijk Salonrijtuig	1000 mm.
A 2107	tweeassig teak houten kast+reisg. afdeling	1000 mm.
A 8947	tweeassig open zomerrijtuig "baladeuse"	1000 mm.
A 10782	tweeassig 1e/2e kl. gesloten balcon	1000 mm.
A 11509	tweeassig 2e kl. open balcon	1000 mm.
A 11751	tweeassig 1e/2e kl.gesloten balcon	1000 mm.
<i>Aanhangrijtuig voor spoorauto</i>		
A 1344	tweeassig - gemodern. stoom aanhangrijtuig	1000 mm.
<i>Aanhangrijtuigen voor reizigers - Electrische dienst</i>		
1836	tweeassig 1e/2e kl.	1000 mm.
11620	tweeassig gemodern. stoom aanhangrijtuig	1000 mm.
19219	vierassig houten kast	1000 mm.
19544	vierassig type "Destelbergen"	1000 mm.
19594	vierassig type "Kuregem"	1000 mm.
19706	vierassig omgebouwd type "N" motorrijtuig	1000 mm.
<i>Electrische motorpakwagons</i>		
9965	tweeassig - type Oostende - Blankenberge	1000 mm.
10020	tweeassig - zware trekker - Kust	1000 mm.
<i>Goederen wagons</i>		
A 3063	open bakwagon	1000 mm.
A 3502	platte wagon	1000 mm.
A 4043	gesloten wagon	1000 mm.
A 5056	open bakwagon	1000 mm.
A 7849	gesloten wagon - type "De Rechter"	1000 mm.
A 7888	gesloten wagon	1000 mm.
A 8054	tankwagon	1000 mm.
B 8400	tussenloper	1000 mm.
A 20592	open bakwagon "War Department"	1000 mm.
<i>Dienstwagen</i>		
51532	sneeuwruimer	1000 mm.

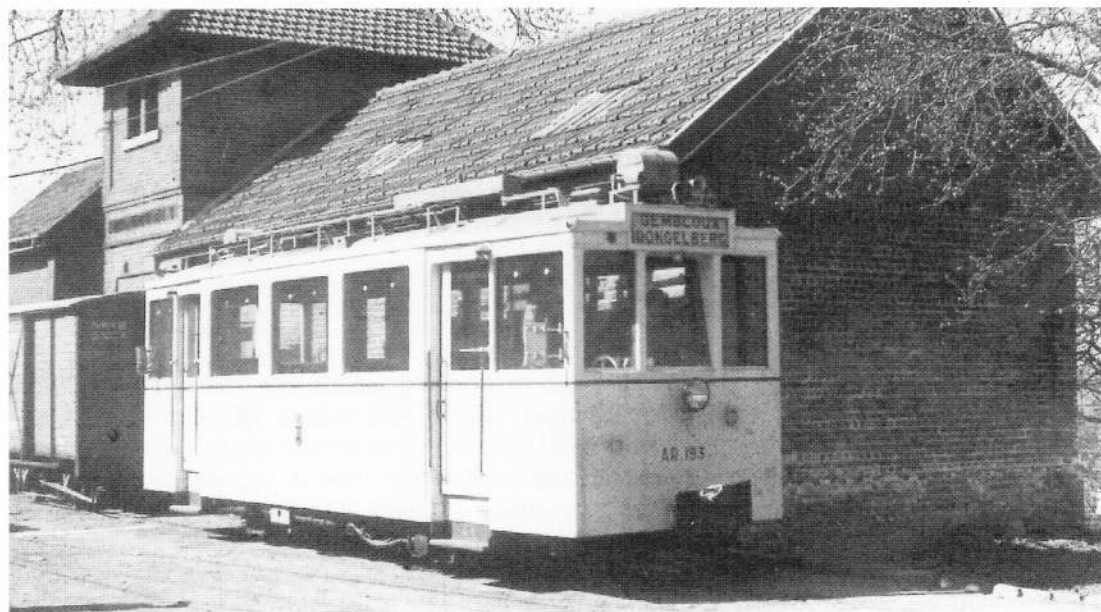


Open zomerrijtuig A 8947 en motorrijtuig 9314

Het buurtspoorwegmaterieel

Spoorauto 193 met op de achtergrond, het zandovengebouw

Foto R. Dieudonné 03/72



TABEL N° 2

Materieel dat te Schepdaal tentoongesteld werd en waarvan de SRWT eigenaar geworden is.

NUMMER	BESCHRIJVING	SPOOR
<i>Stoomlokomotieven</i>		
HL 303	locomotief met 2 stuurstanden type 7	1000 mm.
<i>Electrische motorrijtuigen -Reizigers</i>		
19	tweeassig (1ste reeks) - open balkon	1000 mm.
9515	tweeassig gemoderniseerde 1939 1e/2e kl.	1000 mm.
9603	tweeassig gemoderniseerde 1936	1000 mm.
10284	vierassig motorrijtuig "Standaard"	1000 mm.
<i>Aanhangrijtuigen voor reizigers - stoomdienst</i>		
A 596	tweeassig - 2e kl. open balcon	1000 mm.
A 1853	vierassig - 1e/2e kl. + reisgoed afdeling	1000 mm.
<i>Goederen wagons</i>		
A 2249	tweeassig - pakwagen - smalle open balcon	1000 mm.
A 8168	drieassig - rongen voor boomstammentransp.	1000 mm.

HL 303:

Stoomlocomotief type 7 in 1887 gebouwd door de werkhuizen van Tubeke (Tubize) van de "S.A. La Métallurgique". Deze zware locomotief heeft een leeggewicht van 24T.

Motorrijtuig 19:

Tweeassig motorrijtuig van de reeks 19 tot 24, zonder windschermen. Op 22 januari 1896 besteld bij "Verhaegen" en in dienst gesteld tijdens de maanden juni tot augustus 1896. Twee GE 800 motoren van elk 28 KP. Deze motorrijtuigen hadden enkel een handrem. Het rijtuig werd in zijn oorspronkelijk staat teruggebracht.

Motorrijtuig 9515:

Tweeassig motorrijtuig met houten koetswerk van de reeks 9511 tot 9522. Gebouwd door de "Ateliers du Roelux" en in dienst gesteld tijdens de maanden maart tot juli 1918. Eerste- en tweede klasse afdelingen met dwarsgeplaatse zitbanken. Onderstel in profilijzer met dubbele ophanging. Wielstand van 2m40. Dakverluchting. Twee MTV 525 motoren van elke 82 PK. Moderniseringstaat van 1939.

Motorrijtuig 9603:

Dit motorrijtuig van de reeks 9603 tot 9612 werd tot in 1923 door de "Ateliers de Seneffe" gebouwd en in datzelfde jaar in dienst gesteld. Het werd door de groep Brussel in 1936 herbouwd en gemoderniseerd.

Aanhangrijtuig A.596:

Reizigersrijtuig tweede klasse. Reeks A.559 tot 644. Aanbesteed op 15 december 1886 en gebouwd door "La Métallurgique", deze reeks werd in dienst gesteld tijdens de periode van 20 september 1887 tot 21 juli 1889. Beperkte wielstand van 1m80. Kolenverwarming en petroleumverlichting. Zes gelijkverdeelde vensters. Open platformen. De eenvoudige en lichte bouwwijze van deze rijtuigen beïnvloedde in grote lijnen het ganse stoomtram aanhangrijtuige bestand tpo, in 1912, de eerste rijtuigen met gesloten balconsgenbouwd werden. Zijn uiterlijke kenmerken hadden ook onmiskenbare invloeden bij de bouw van de eerste elektrische motorrijtuigen en accu-motorrijtuigen. Een dergelijke aanhangrijtuig kostte in 1888 ongeveer 3800 frank.

Aanhangrijtuig A.1853:

Rijtuig op draaistellen met midden platform dat deel uitmaakte van de Groupe de Wellin (provincie van Luxemburg). Het maakte deel uit van de reeks A.1852 tot 1854 welke besteld werd op 28/01/1891 en in dienst gesteld werd op 23/01/1892. Gebouwd door de "Ateliers de Malines". Dit rijtuig beantwoorde aan de wens van de Buurtspoorwegen n.l. om in één rijtuig, de reisgoed-, de eerste- en de tweede klasse afdelingen te verenigen. De zeer primitieven draaistellen hebben een wielstand van 1m10 en een enkelvoudig ophangingsysteem zorgt voor de zeer beperkte vering. Lengte buiten de buffers 11m00. Breedte 2m20. Overlangs geplaatste banken aan één zijde en dwarsgeplaatse aan de anderezijde. De gang loopt niet op de middenlijn.

Reisgoedagon A.2249:

Deze pakwagen van de reeks 2230 à 2253 werd gebouwd door de "Ateliers de Malines". Aanbesteding van 15 december 1886 en indienststelling van 3 december 1887 tot 11 juni 1889. Deze nog zeer primitieve pakwagen, heeft een wielstand van 1m80. De platformen zijn kort en zonder zijhekjes.

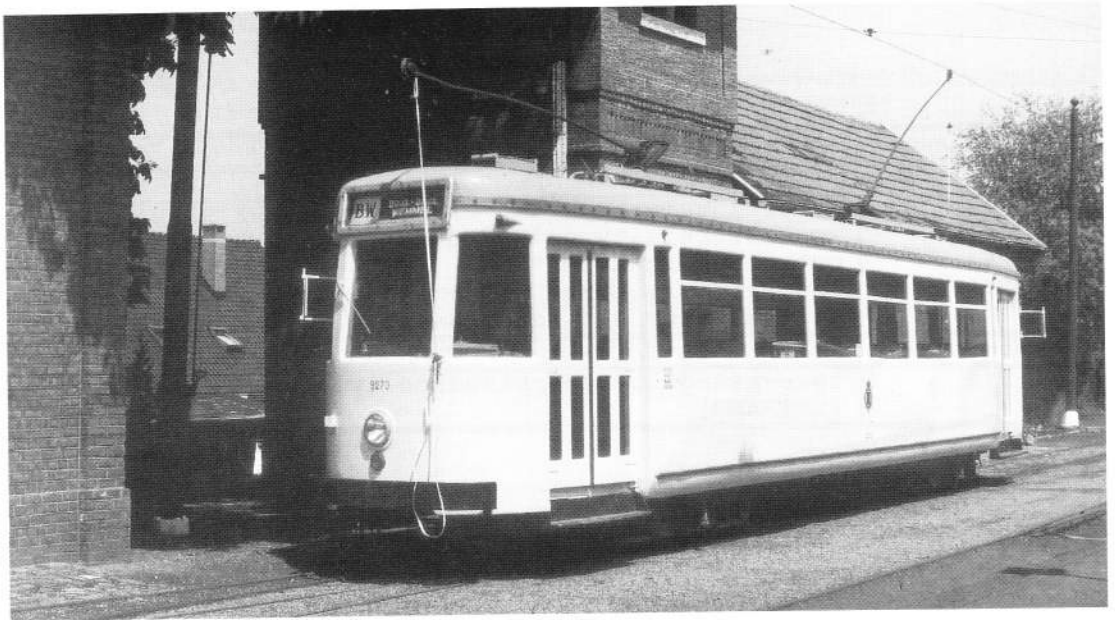
Drieassige patte wagon A.8168:

Deze wagon werd gebouwd door "Anglo-Franco-Belge" en had als standplaats Marloie in de provincie Luxemburg. Nuttige last 20 T.

TABEL N°3

Te Schepdaal tentoongestelde materieel dat aan derden behoort.

NUMMER	BESCHRIJVING	SPOOR
<i>Electrische motorrijtuigen voor de reizigers</i>		
2270	motorrijtuig type "N" ex n° 10433 (VETRAMU)	1000mm
2102	motorrijtuig type "SE" ex n° 9983 (VETRAMU)	1000mm
10054	motorrijtuig type "SO" (VETRAMU)	1000mm
2153	motorrijtuig type "SM" ex n° 9774 (Conservator van het museum)	1000mm
<i>Anhangrijtuigen voor de reizigersdienst (ex-stoomtramrijtuig)</i>		
1576	twee-assige gemoderniseerde type De Rechter (VETRAMU)	1000mm



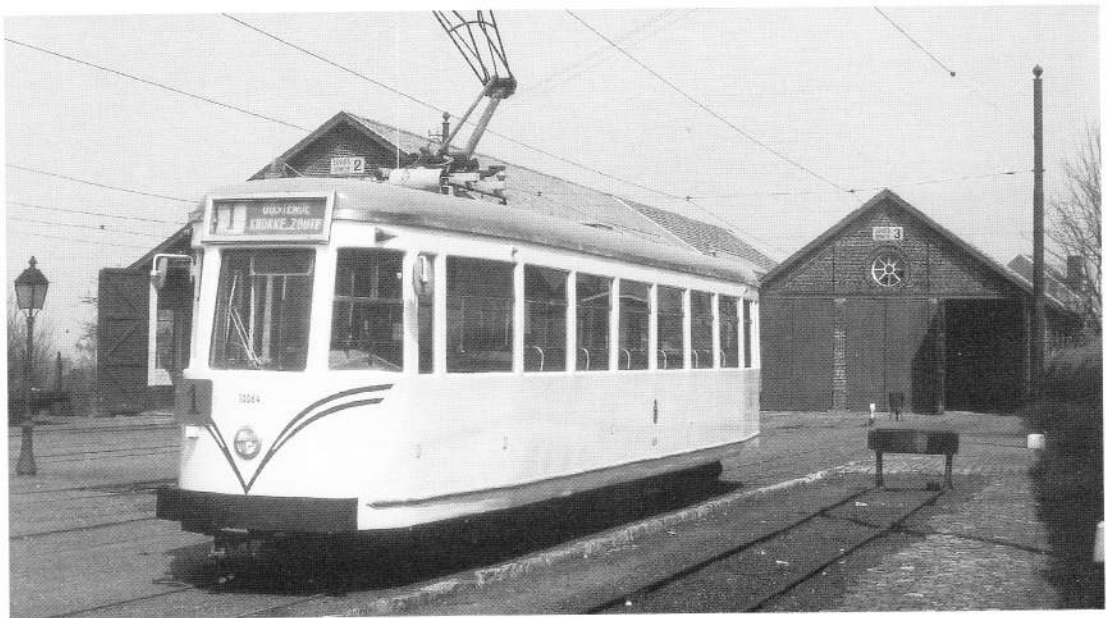
Motorrijtuig type N 9270 (ex 10433)

Foto R. Dieudonné

Het materieel in eigendom van VETRAMU

Motorrijtuig type SO 10054

Foto R. Dieudonné





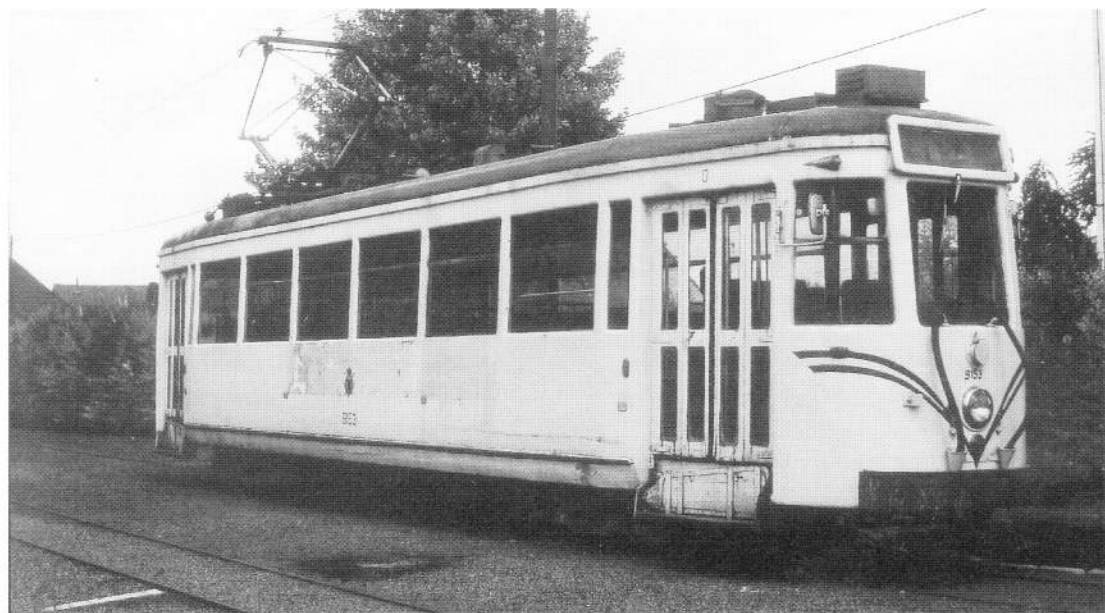
Drie rijtuigen van VETRAMU-verzameling

Motorrijtuigen : type SE 9102 (ex 9983), type N 9270 (ex 10433), type SO 10054

Foto R. Dieudonné

Motorrijtuig SM 9153 (ex 9974) toebehorend aan de conservator van het museum

Foto R. Dieudonné



Bronnen

Het museum van Schepdaal (door dr. P. Van Campenhoudt)
(verschenen in "Rail et Traction" nr.83 - maart/april 1963).

Vershillende nummers van "Onze Buurtspoorwegen".

Plannen 1926/1946 uit "De Buurtspoorwegen in Brabant" uitgave NMVB.

Plannen 1958 uit "De NMVB en de Wereldtentoonstelling 1958" uitgave NMVB.

Plan van de stelplaats Schepdaal. Verzameling E.Keutgens.

NMVB-dienstregelingen. verzamelingen E.Keutgens en R.Nuyts.

Persoonlijke nota's van † Mgr. F.Cammaert.