

Lijn 160 Brussel-Leopoldswijk - Tervuren

Opening: 1897

Einde reizigersverkeer: 31 december 1958

Einde goederenverkeer: 1970

Concessiehouders:

- Belgische Staat: 1881 – 1929
- Société Générale des Chemins de Fer Économiques: 1929 - 1959
- NMBS: 1959-1970

Elektrificatie: 1931

Totale lengte: 14,2 km

Kunstwerken:

- Belle-Île brug (nu metrostation Beaulieu)
- Woluwebrug (afgebroken in 1972)

Stations¹: Brussel-Leopoldswijk - Etterbeek - Watermaal – Oudergem (Waversesteenweg) - Oudergem (Station) - Woluwe (Steenweg) - Woluwe (Station) - Kapelleveld - Stokkel – Wezembeek – Oppem (Sterrebeek) - Tervuren

In een notendop: De laatste trein Brussel - Tervuren in gewone dienst reed op 31 december 1958. Dit betekende het einde van de eerste geëlektrificeerde reizigerslijn van het land. Het was ook een GEN avant la lettre, met regelmatige pendeldiensten tussen het Brusselse platteland en het stadscentrum.



Motorrijtuig van de *Société du Chemin de fer Electrique de Bruxelles à Tervueren* onder de Arnaud Fraiteurbrug te Etterbeek (Ref. Z00536)

Historiek

Kort na de opening van de eerste spoorlijn Brussel - Mechelen werden tussen 1837 en 1870 talrijke concessieprojecten ingediend voor de aanleg van een rechtstreekse lijn tussen Brussel en Leuven via

¹ Het traject had oorspronkelijk zeven haltes: Etterbeek, Oudergem, Woluwe-Steenweg, Woluwe, Kapelleveld, Wezembeek-Stokkel en Oppem. Met de elektrificatie werden twee nieuwe haltes gecreëerd: Watermaal en Oudergem (Waversesteenweg). Wezembeek-Stokkel werd vervangen door twee haltes: Wezembeek en Stokkel.

Tervuren. Tot dan moest je om van Brussel via Leuven naar Luik te geraken een omweg maken via Mechelen. Voor de nieuwe, rechtstreekse lijn Brussel - Leuven moest gekozen worden voor een traject via Kortenberg of via Tervuren.

Deze laatste optie kreeg de voorkeur van de toekomstige koning Leopold II². In Tervuren had hij ambitieuze plannen: hij wilde een groot plezierpark aanleggen voor de inwoners van de streek rond Brussel. Het traject via Tervuren vereiste echter grote kunstwerken en bevatte steile hellingen. In 1866 werd uiteindelijk een spoorlijn van Brussel naar Leuven geopend, maar dan via Kortenberg.

De lijn naar Tervuren werd bijgevolg opgegeven, maar in 1870 werd een nieuwe concessieaanvraag ingediend. Uiteindelijk was het de Nationale Bank van België die het project vanaf 1877 namens de Staat financierde.

Het eerste baanvak van de lijn Brussel-Leopoldswijk - Oudergem werd geopend op 9 juni 1881. Het baanvak Oudergem - Sint-Pieters-Woluwe werd geopend op 18 mei 1882. De lijn werd op 15 september 1882 doorgetrokken tot in Tervuren.

De Internationale Tentoonstelling van Brussel in 1897



De brug van de Tervurenlaan ter hoogte van het tramdepot. Rechts ziet u de halte Woluwe. Collectie Paul Pastiels

In 1897 vond de grote Internationale Tentoonstelling van Brussel plaats. Koning Leopold II droomde ervan om het Jubelpark, de tentoonstellingssite, te verbinden met het domein van Tervuren. Om het belang van Congo op verschillende niveaus op de voorgrond te stellen, besliste de vorst om de tentoonstelling op twee verschillende plaatsen te organiseren: in het Jubelpark én in Tervuren. Daar wilde hij een museum oprichten in het teken van Congo. De site werd zo ingericht dat die bereikbaar was met verschillende vervoersmiddelen.

Leopold II liet het traject van het laatste baanvak van de spoorlijn wijzigen, zodat het passeerde aan de overzijde van het park en het toekomstige museum van Tervuren, toen bekend als het Paleis der Koloniën of het Afrikapaleis.³

Hij besloot ook om een koninklijke verbindingsweg aan te leggen tussen het Jubelpark en het domein van Tervuren. De industrieel Edmond Parmentier werd aangesteld als aannemer voor de aanleg van

² In 1865 werd de hertog van Brabant, na de dood van zijn vader, Leopold I, gekroond tot Koning der Belgen.

³ Het museum werd in 1897 opgericht voor de wereldtentoonstelling van Brussel en was oorspronkelijk bedoeld om de interesse en nieuwsgierigheid van de Belgische bevolking te wekken voor wat toen de 'Onafhankelijke Staat Congo' was. In 1910 veranderde de naam in het 'Museum van Belgisch Congo', in 1952 in het 'Koninklijk Museum voor Belgisch-Kongo' en in 1960 in het 'Koninklijk Museum voor Midden-Afrika'. Na een vijf jaar durende renovatie, werd het in 2018 omgedoopt tot het 'Koninklijk Museum voor Midden-Afrika / AfricaMuseum'.

deze brede verkeersader, de toekomstige Tervurenlaan. Daarbij moet hij dus rekening houden met de passage van een spoorlijn van Brussel naar Tervuren.

Gelijklopend werd in mei 1895 een overeenkomst getekend tussen de Belgische Staat en de naamloze vennootschap *Bruxelles-Exposition*, waarin werd bepaald dat de overheid tegen 1 mei 1897 een *tramway met mechanische tractie* zou bouwen en exploiteren tussen het park van Tervuren en het Jubelpark.

Door zijn koloniale tentoonstelling in Tervuren te vestigen, creëerde de koning nieuwe banden tussen de gemeente en de hoofdstad.

De evolutie van de lijn

Op 20 april 1897 werd de nieuwe spoorverbinding voor de laatste anderhalve kilometer naar het Paleis der Koloniën in dienst gesteld. Daar werd een nieuw station gebouwd in Vlaamse-Renaissancestijl (architect Seulen)⁴.

De lijn werd uitgebaat door de Belgische Staatsspoorwegen en zat in 1926, toen NMBS werd opgericht, al behoorlijk in slechte papieren. Het is dan ook niet moeilijk te begrijpen dat er stemmen opgingen om de lijn in concessie te geven aan een privémaatschappij. En toen de *Société Générale de Chemins de Fer Économiques* een concessie aanvraag voor de lijn van Brussel (Leopoldswijk) naar Tervuren, gaf een wet (wet van 27 mei 1929) NMBS-toestemming om haar rechten op de lijn over te dragen voor een periode van 50 jaar.



Postkaart van het station Woluwe (Ref. Z04887)

Deze overdracht was het voorwerp van een overeenkomst van 19 juni 1929 tussen de Belgische Staat, NMBS en de Generale maatschappij van elektriciteits- en industriële bedrijven (Electrobel)⁵.

In het kader van deze overeenkomst werd op 20 december 1930 de *Société du Chemin de fer électrique de Bruxelles à Tervueren (B.T.)* opgericht die voor een periode van 50 jaar concessiehouder werd voor de elektrificatie en exploitatie van de lijn van Brussel (Leopoldswijk) naar Tervuren. Het doel was om de exploitatie met stoomtreinen te vervangen door een frequente dienst met snellere elektrische treinen die in meervoudige eenheden konden worden besteld.⁶

⁴ Architect van het station Schaarbeek.

⁵ Om precies te zijn werd de overeenkomst ondertekend tussen de Belgische staat, NMBS en de Société Générale des Chemins de Fer Économiques, die in vereffening was en enkele dagen later werd vervangen door Electrobel.

⁶ Wet met betrekking tot de overdracht van de lijn Brussel-Leopoldswijk – Tervuren, Brussel, 1929, C1208.

Een van de dochterondernemingen van Electrobél⁷ was eigenaar van een aantal bouwgronden in de rand rond Brussel, in de buurt van Wezembeek-Oppem en Tervuren, en wilde deze zone ontwikkelen door de bereikbaarheid via efficiënt openbaar vervoer tussen deze buitenwijk en het centrum van Brussel te verbeteren.

Vanaf het begin van de jaren 1950 begon het reizigersverkeer op lijn 160 af te nemen. Kort daarna werd de lijn enkel nog gebruikt door pendelaars die werkten in Brussel en door liefhebbers van de paardensport die naar de koersen in Stokkel kwamen kijken.⁸

De spoorlijn concurreerde met de elektrische tramverbinding tussen het Park van Brussel en Tervuren, die vaker reed en minder kostte. In 1951 vroeg de *Société du Chemin de fer électrique* aan NMBS om gebruik te maken van haar terugkooprecht. Er werd een overeenkomst bereikt en de Maatschappij B.T. ging op 31 december 1958 in liquidatie.

NMBS nam het personeel en het materieel over en hield het goederenvervoer en de thuisbezorging van pakketten in stand tot in 1970. Het Koninklijk Besluit van 11 maart 1970 gaf NMBS de toestemming om alle activiteiten stop te zetten en de installaties te ontmantelen.

De elektrificatie



Postkaart van het station Tervuren (Ref. 12728)

De *Société du Chemin de fer électrique de Bruxelles à Tervueren* (B.T.) moderniseerde en elektrificeerde de lijn en creëerde drie extra haltes (Watermaal, Oudergem (Waversesteenweg) en Wezembeek). Deze enkelsporige lijn met slechts een paar kruisingen werd uitgebreid tot een dubbelsporige lijn van Watermaal tot Stokkel. De perrons werden systematisch verhoogd tot ongeveer een meter boven het niveau van de sporen, zodat ze op gelijke hoogte kwamen met de

platformen van de rijtuigen, waardoor de reizigers gemakkelijker en sneller konden in- en uitstappen.

De geëlektrificeerde lijn onder een spanning van 1500V werd op 1 december 1931 ingehuldigd in aanwezigheid van Prins Leopold en Prinses Astrid. Daarmee werd ze de eerste geëlektrificeerde lijn die in België in gebruik werd genomen!

Naast reizigersvervoer werd de lijn ook ingezet voor een 'goederendienst'; hiervoor beschikte de Maatschappij sinds 1932 over een elektrische locomotief met een vermogen van 1.000 pk.

⁷ Electrobél is in 1925 ontstaan uit de fusie van drie ondernemingen: De *Compagnie générale pour l'Éclairage et le Chauffage par le gaz* (Gaz Belge), de *Société Générale Belge d'Entreprises Électriques* en de *Société Générale de Chemins de Fer Économiques*.

⁸ In 1906 werd de hippodroom aangelegd en tot het uitbreken van de oorlog in 1914 werden de renpaarden per trein naar deze locatie vervoerd.

Dankzij de elektrificatie verhoogde de commerciële snelheid van 30 km/u naar 34 km/u. Het reizigersverkeer nam zodanig toe dat het aantal treinen per dag steeg van 24 naar 64 (32 treinen in elke richting) op weekdays en naar 60 treinen op feestdagen. Het was een onmiskenbaar succes, met in 1944, 1945 en 1946 tot 3 miljoen reizigers per jaar.

Het materieel

In plaats van conventionele treinen met rijtuigen die door een locomotief werden gesleept, reden op deze lijn kleine motorstellen die doen denken aan metrostellen. In die zin was het de eerste metro in Brussel. Bij de *Société Anonyme Les Ateliers Métallurgiques* in Nijvel werden vier dubbele treinstellen besteld, specifiek om op deze lijn te rijden. Deze dubbele treinstellen bestonden uit een motorrijtuig en een aanhangrijtuig met stuurpost voor de omkeerbaarheid. Twee van de aanhangrijtuigen hadden een bagageruimte waar ook fietsen in pasten. Iets later schafte de maatschappij een vijfde treinstel aan, waarvan het aanhangrijtuig niet over een bagageruimte beschikte.



Postkaart van een elektrisch motorrijtuig op lijn 160 Brussel-Leopoldswijk – Tervuren (Ref. Z04888)

Tijdens de piekuren konden twee treinstellen aan elkaar worden gekoppeld tot een trein met vier rijtuigen, terwijl de motorrijtuigen buiten de piekuren apart reden. De totale capaciteit van elk treinstel bedroeg 100 zitplaatsen, namelijk 48 zitplaatsen 1e en 2e klas in de motorrijtuigen, en 52 zitplaatsen 2e klas in de aanhangrijtuigen. Opgemerkt moet worden dat de motorrijtuigen en de aanhangrijtuigen zonder bagageruimte naast de stuurpost een klein compartiment met vier zitplaatsen hadden; een uitgelezen plekje voor treinliefhebbers om de handelingen van de treinbestuurder en de route van de lijn te observeren.

Deze metalen rijtuigen waren voor die tijd zeer comfortabel.

De motorrijtuigen waren uitgerust met vier motoren van elk 125 pk, elektropneumatische besturings- en seingevingapparatuur, elektrische verlichting en verwarming enz. De motorrijtuigen, die op twee draaistellen rustten, konden een snelheid van 90 km/u bereiken.

Later kocht de maatschappij een aantal oude houten rijtuigen van de Parijse metro, daterend van voor 1914.

Ze hadden geen stuurpost en werden tussen het motorrijtuig en het aanhangrijtuig met stuurpost geplaatst om drieledige treinstellen te vormen.

De voedingsspanning (1.500 volt gelijkspanning) werd verkregen van een onderstation in Woluwe.

Voor het goederenvervoer schafte de maatschappij een B.T. L.1-locomotief aan, die werd geleverd in september 1935.

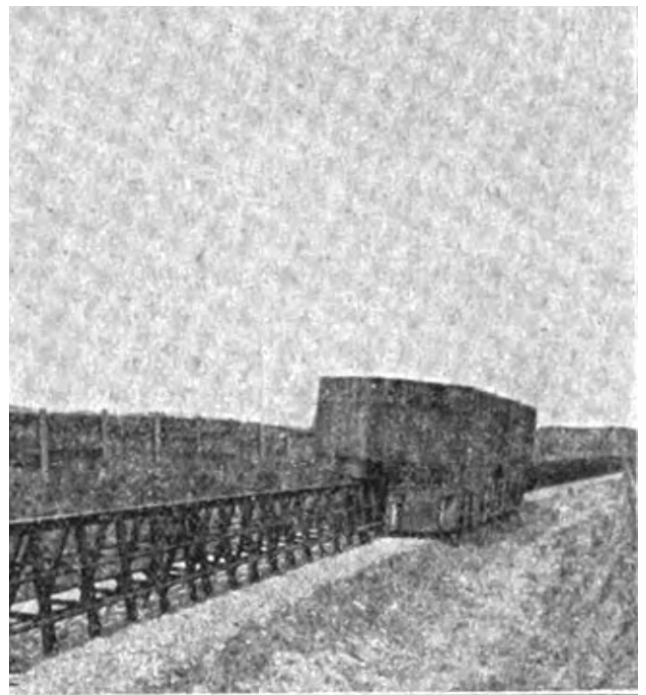


Elektrische locomotief L1 in Tervuren (Ref. Q0436)

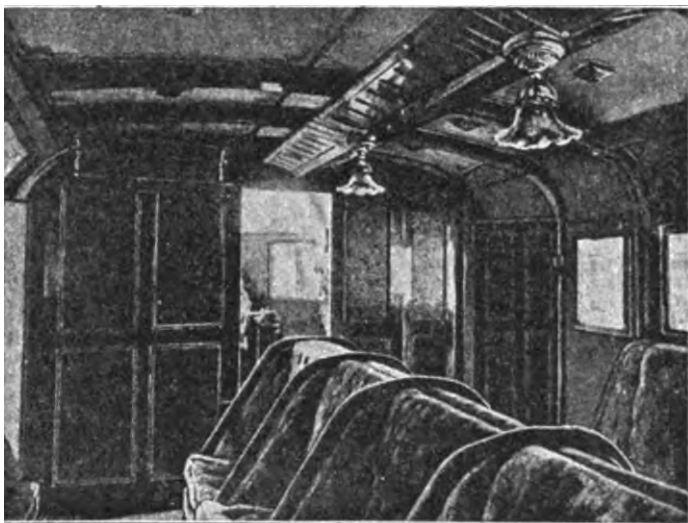
De Behr-monorail

Als we het hebben over de wereldtentoonstelling van Brussel in 1897, mogen we de experimentele monorail niet vergeten die werd gebouwd door de Engelse ingenieur F.-B. Behr, die zijn 'Express-Eclair' buiten het park installeerde op een spoor van 4.871 m, waarvan slechts 700 m in een rechte lijn.

De tentoonstellingssite bood Behr de mogelijkheid om deze experimentele techniek aan het grote publiek te presenteren. Zo kregen duizenden bezoekers de kans om de monorail aan het werk te zien én er een ritje mee te maken. Het was de bedoeling dat de monorail in het park zelf zou worden geïnstalleerd, maar Leopold II stond niet toe dat zijn park werd 'verminkt'.

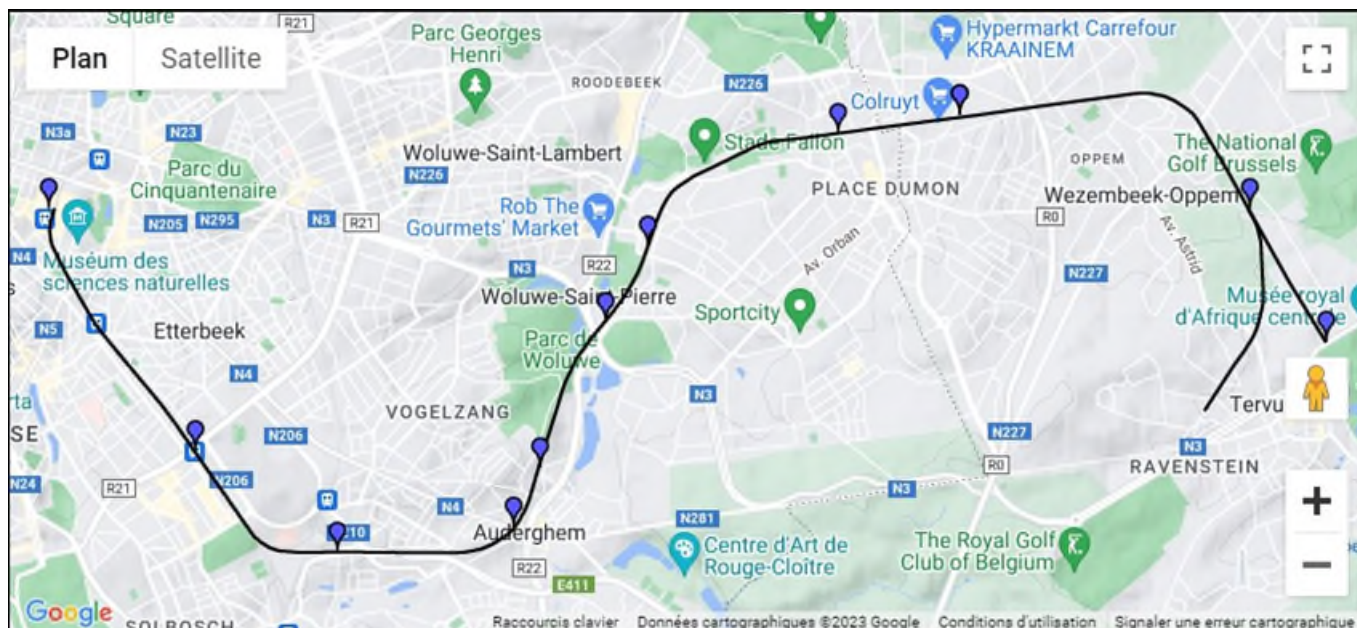


Uittreksel uit: UHLAND'S VERKEHRSZEITUNG UND INDUSTRIELLE RUNDSCHAU, 04-01-1900



Uittreksel uit: UHLAND'S VERKEHRSZEITUNG UND INDUSTRIELLE RUNDSCHAU, 04-01-1900

Het tracé van de lijn 160



<https://www.historicraildata.eu/site/nl/histori-/content/line/228/general>. De blauwe stippen geven de stations aan: Brussel-Leopoldswijk - Etterbeek - Watermaal-Tervuren - Oudergem-Waversesteenweg - Oudergem-Station - Woluwelaan - Woluwe Station - Kapelleveld - (Stokkel) - Wezembeek-Oppem-Sterrebeek - Tervuren

De lijn vertrok in het huidige station Brussel-Luxemburg en liep langs de lijn van de Belgische Staatsspoorwegen naar Namen tot aan het station Etterbeek. Daar doken de sporen in een tunnel onder de lijn naar Namen om even verderop aan te sluiten op spoorlijn 160 Brussel - Tervuren.

Bij het verlaten van Oudergem liep lijn 160 rechtdoor naar het oosten, waarna ze draaide en ten westen langs de Vorstlaan liep.

In die tijd was er dus een station in Oudergem en daarna, na de overbrugging van de Tervurenlaan met de Woluwebrug, was er de halte Woluwelaan en dan, een honderdtal meter verder, was er het echte station Woluwe.

Na aankomst in de buurt van Stokkel draaide de lijn naar het oosten voor het Maloupark, langs het Fallonstadion en de begraafplaats van Sint-Pieters-Woluwe.

Wandelpad langs de oude spoorlijn

Maar wat blijft er over van het vroegere tracé van lijn 160?

Tussen Stokkel en Wezembeek rijdt de tram al sinds 1988 in de bedding van de vroegere spoorlijn. Tussen Oudergem (metrostation Demey) en Stokkel is de oude lijn omgebouwd tot een 'wandelpad langs de oude spoorlijn'.

Op initiatief van de vzw *Chemins du Rail* heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vier bruggen heropgebouwd die in de jaren 1970 werden afgebroken.

In 1998 stelde Ney & Partners na een wedstrijd een brug voor fietsers en voetgangers over de Tervurenlaan voor. Het doel was om op de oude funderingen een nieuwe loopbrug voor de Groene Wandeling te plaatsen. De loopbrug op de Tervurenlaan die uitkijkt op het Trammuseum in Woluwe werd ingehuldigd op 24 november 2001.

De Groene Wandeling kent een immens succes. Het maakt deel uit van het toekomstige Europees Groen Netwerk (REVER-project: Réseau Vert Européen - Greenways for Europe).

Catherine Walravens
Juni 2026

Beknopte Bibliografie

- Artikels:** Bruxelles-Tervueren. Le premier chemin de fer électrique belge. *Bâtir*, nr 24, 15-11-1934, K714372
- De eerste Electrisch spoorlijn in België. *Spoor- en Tramwegen*, nr 4, 16-02-1932, p. 83, K713699
- DE HERDER H. SCHENKEL J. De elektrische spoorweg Brussel-Tervuren, *Op de rails*, 01-05-2003, p.187-189, K36486
- FERON, G. De brusselse stations, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-08-1979, p.6-13, K36858
- VANKEER P. 65 jaar oude Belgische primeur : Spoorlijn Brussel-Tervuren geëlektrificeerd, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-12-1996, p.12-15, K16666
- Boeken:** *Electrification de la ligne Bruxelles (Quartier Léopold) -Tervueren*. Bruxelles : SNCB, 1958, 25 p., C2924
- Loi relative à la cession de la ligne Bruxelles Quartier-Leopold – Tervueren*, Bruxelles : SNCB, 1929, 16 p. C1208
- Le chemin de fer Bruxelles-Tervuren*. Les Editions Gerard Blanchart & CIE, 2002, 240 p., C5093
- DELMELLE J. COSAERT E. *Histoire des transports publics à Bruxelles. Tome 2. L'âge d'or*. Bruxelles : STIB/MIVB, 1980, 403 p., C0006
- PERRIN G. *Chemins de traverses. Nos anciennes lignes ferroviaires*. Charleroi/Bruxelles : RTBF Editions/Fondation Roi Baudouin, 1993, 263 p. A24345
- PERRIN, G., BOTTE, J. *Le chemin de fer de Bruxelles à Tervuren (ligne 160 ou BT)*. Extrait de : Le patrimoine ferroviaire. Les cahiers de l'urbanisme, N° 40-41, 2002, C5195
- Internet:** <https://archiviris.be/fr/2020/03/29/la-ligne-de-chemin-de-fer-bruxelles-tervueren-spoorlijn-brussel-tervuren/>
- <http://leblogdecallisto.blogspot.com/2017/06/tervuren-station.html>

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: *Lijn 160 Brussel-Leopoldswijk - Tervuren*

Museumcollectie: *Lijn 160 Brussel-Leopoldswijk - Tervuren*