

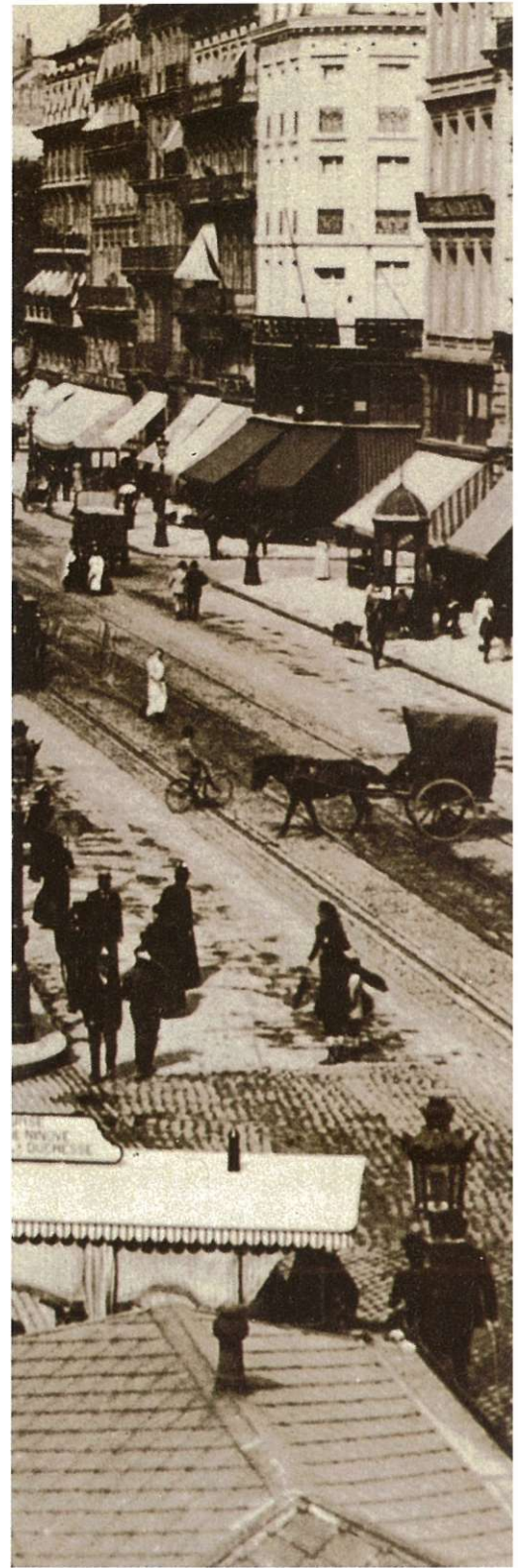
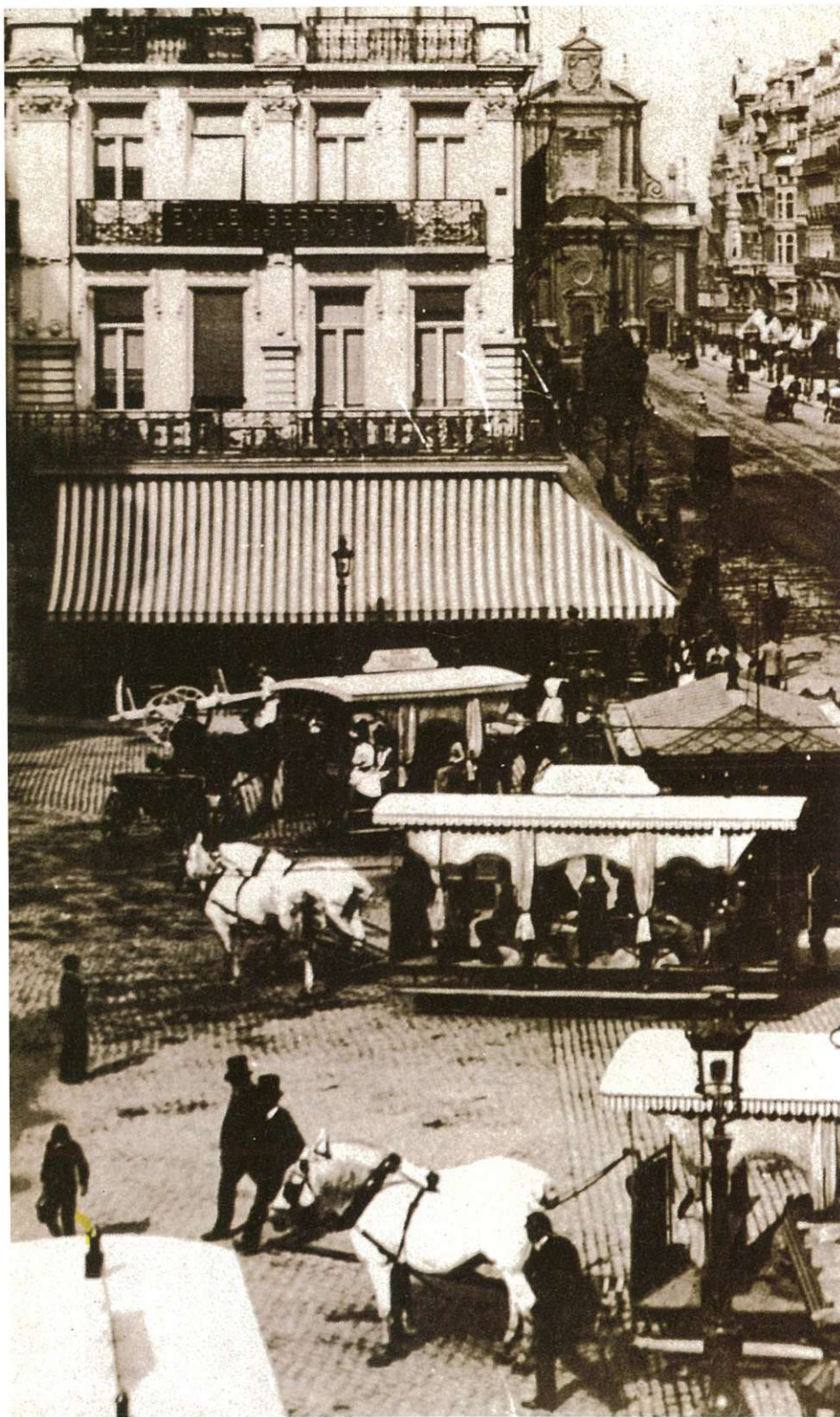


SINT MARIAKERK TE SCHAARBEEK.

DE GESCHIEDENIS VAN HET OPENBAAR VERVOER TE BRUSSEL

K. DESTOOP

Wording en uitbouw tot aan WO I



BEURSPLEIN (CENTRAAL PLEIN).
ELEKTRISCHE TRACTIE LANGS
GEULEN OP HET KONINGSPLEIN
(bladzijde 17).

HET STRAATVERKEER TE BRUSSEL

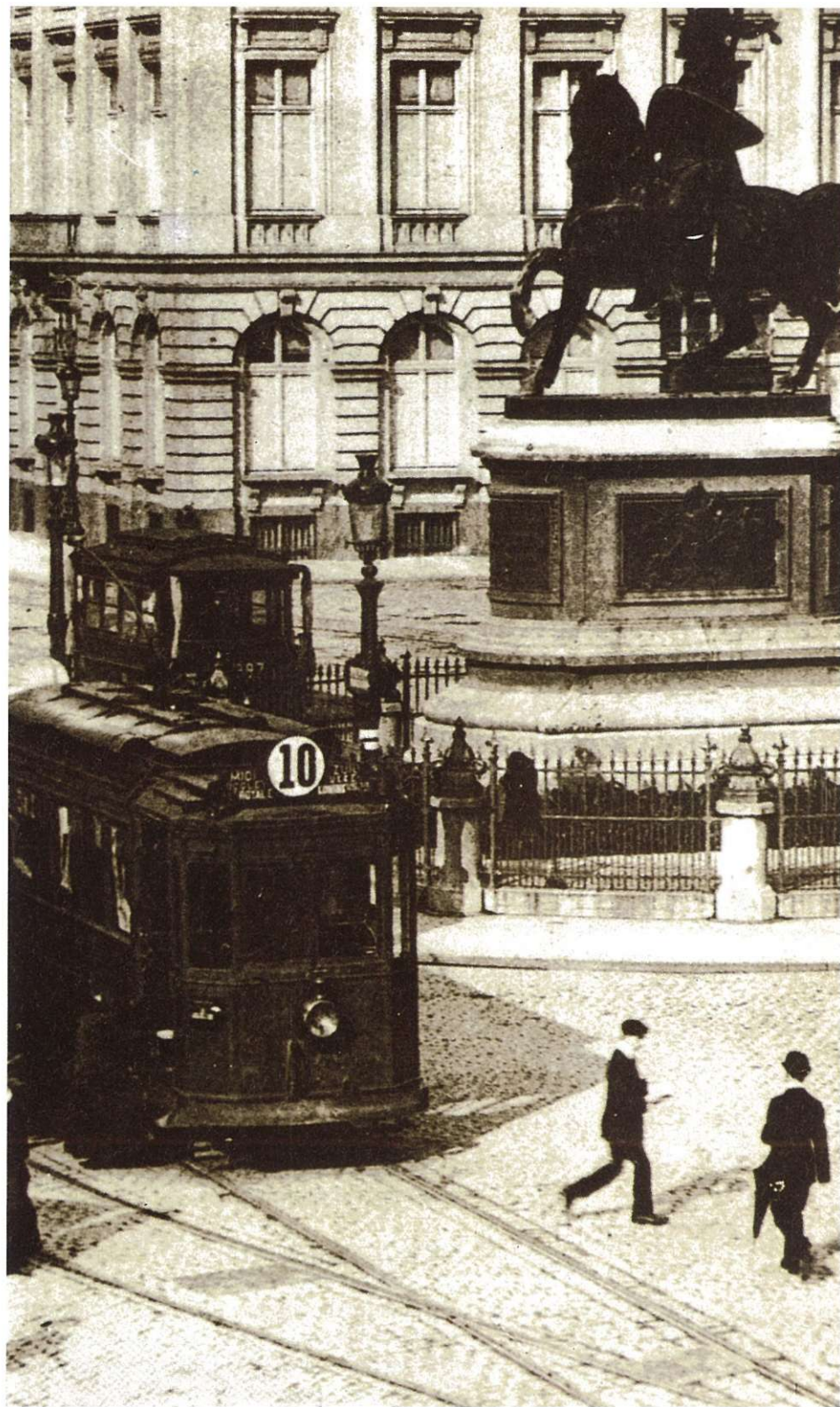
DE OMNIBUS

Vóór 1830 bestond er te Brussel niet de minste vorm van gemeenschappelijk vervoer, behalve dan de diligencediensten naar de provinciesteden.

Na de Belgische onafhankelijkheid, waarbij Brussel tot hoofdplaats werd gekozen, en vooral na de aanleg van de eerste spoorlijn Brussel - Mechelen, kwam daar verandering in.

De in dienst zijnde huurrijtuigen volstonden immers niet om de reizigersstroom naar het Groendreefstation op te vangen. De oplossing voor dit probleem werd gevonden in de omnibus, een rijtuig met banken, getrokken door paarden, dat steeds eenzelfde traject aflegde.

Half juni 1835 kwam de eerste onderneming voor gemeenschappelijk vervoer tot stand. Aanvankelijk was het aantal routes beperkt, maar naarmate het aantal treinreizigers toenam, kenden ook de omnibusdiensten een



sterke aangroei. Het aantal routes nam gestadig toe en geleidelijk aan werden de Brusselse buitenwijken met het stadscentrum verbonden.

De financiële lasten van deze ondernemingen lagen erg hoog, vanwege het groot aantal paarden die nodig waren en veel kosten in aankoop en onderhoud. In sommige geesten rijpte dan ook de idee om deze omnibussen te laten rijden op rails.

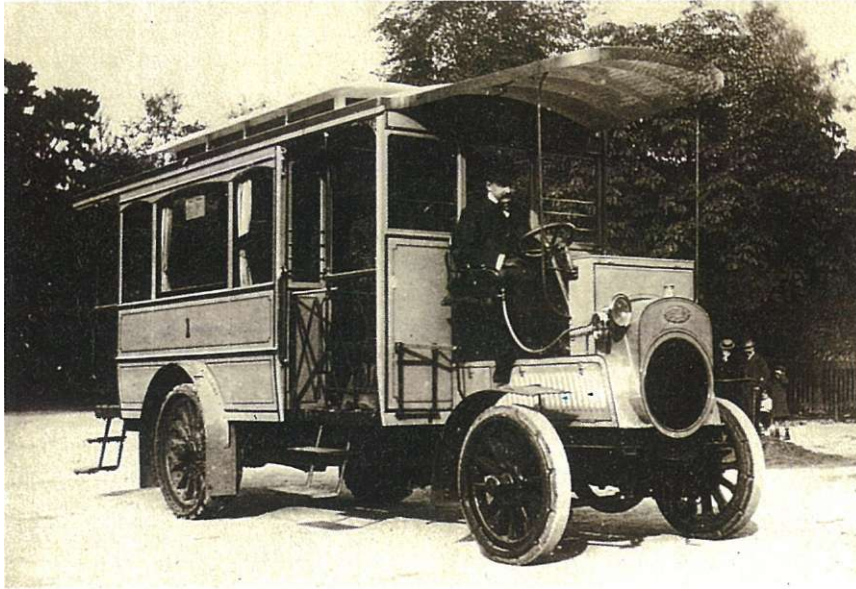
In 1854 dienden de heren Boucquié, Lefèbre en Loubat bij het gemeentebestuur van

Brussel een aanvraag in voor de aanleg van een «straatspoorweg» tussen het Zaterdagplein en de kerk van Laken. Na een hoogoploeiende discussie onder de raadsleden kregen ze uiteindelijk toch de toelating. De lijn werd evenwel nooit voltooid, noch geëxploiteerd wegens verzet van de hogere overheid.

In 1857 diende de heer Chameau een aanvraag in om een omnibusdienst te exploiteren die de twaalf stadspoorten met elkaar zou verbinden. Hij moet echter van zijn

Half juni 1835 kwam de eerste onderneming voor gemeenschappelijk vervoer tot stand.

In 1857 diende de heer Chameau een aanvraag in om een omnibusdienst te exploiteren die de twaalf stadspoorten met elkaar zou verbinden.



EERSTE AUTOMOBIEL-OMNIBUS
(SEPTEMBER 1907).

plan afzien omdat hij het nodige kapitaal niet bij elkaar kon krijgen. Een gelijkaardig voorstel van de heren Fontaine en Cluysenaert ging om dezelfde reden niet door,

In 1867 bekwam de « Compagnie des Omnibus de Bruxelles » van Dewaet en Bossaert de concessie voor een net dat zich uitstreckte over gans de agglomeratie. Na enkele maanden bleken de kosten echter zo hoog, dat de onderneming failliet werd verklaard. Zeven van haar lijnen werden overgenomen door de te Londen opgerichte « Belgian Street Railway and Omnibus Company Limited » meestal « Société Vancamps » genoemd.

DE TRAM-CAR NOORD-ZUID

Van groot belang te Brussel was de verbinding die reeds in 1872 tot stand kwam tussen het Noord- en het Zuidstation. Rond 1890 voldeed deze echter niet meer en werd er naar andere oplossingen gezocht. Hier trad de figuur van Polydore Vanderschueren op de voorgrond, die op 23 oktober 1890 een omnibusdienst, de « Tram-Car Nord-Midi » oprichtte. In beide richtingen werd er om de 10 minuten gereden tussen 6 uur 's ochtends en 11 uur 's avonds. Zijn Tram-Car was jarenlang erg geliefd bij het Brussels publiek en deed uitstekende zaken.

In 1905 deed diezelfde Polydore Vanderschueren een aanvraag om de mogelijkheden van de autobus uit te testen. Verslagen uit die tijd wijzen op een groot enthousiasme bij het publiek. Tijdens de oorlog werden beide diensten echter stilgelegd. Toen na de oorlog de Tram-Car terug kwam, kon deze niet meer op

tegen de concurrentie van de autobus en verdween in 1922 uit het Brusselse straatbeeld.

DE EERSTE AUTOBussen - DE CENTRAL CAR

De geschiedenis van de Central Car loopt parallel met die van de Tram Car en evolueerde van een omnibus- tot een autobusdienst. Op 28 april 1892 verkreeg de heer Verhulst de concessie voor een omnibusdienst tussen het St. Rochusplein en het Madouplein. De maatschappij deed echter slechte zaken en ondanks een aanpassing van het traject, raakte ze niet uit het deficit.

Vandaar haar vraag om de lijn te exploiteren met autobussen. Hoewel de proeven een mislukking werden, zag de maatschappij niet af van haar project.

De « Tramways Bruxellois » voerden op hun lijn Elsene en het Beursplein vanaf 1907 ook een autobusdienst in, De « Compagnie générale des Autobus » baatte eveneens twee lijnen uit ; na heel wat klachten en petities van de omwonenden werd de dienst echter opgedoekt. In feite was de autobus in die tijd nog niet operationeel; er waren immers nog vele technische verbeteringen nodig.

DE AMERIKAANSE SPOORWEGEN DE EERSTE TRAMMAATSCHAPPIJEN

De eerste spoorlijn op straatniveau was die van 1854 die echter nooit operationeel werd. Zo'n 10 jaar later werden bij het stadsbestuur verschillende aanvragen ingediend voor de aanleg van een Amerikaanse spoorweg op de Ringlanen en de Louisalaan.

Na gunstig advies van een onderzoekscommissie werd het project toegewezen aan William Morris van de « Voies ferrées belges ».

Op 1 mei 1869 werd het eerste baanvak tussen de Naamse Poort en het Terkamerenbos via de Louisalaan opengesteld. Kort daarop volgde het deel tussen de Naamse en de Schaarbeekse Poort. De maatschappij beschikte over twee remises, één aan het Terkamerenbos en één aan de Haachtsesteenweg. De zaken gingen goed en Morris legde nog een lijn tussen Ukkel-Globe en Ma Compagne.

Door het succes van deze maatschappij kwam de Société Vancamps ertoe om verschillende concessies voor tramlijnen binnen de Brusselse agglomeratie aan te vragen. Ze hoopte daarmee de verliezen van haar omnibusdiensten te compenseren en verkreeg de concessies voor 4 lijnen met een totale spoorlengte van 17 km.

De maatschappij had naast 2 remises (te Laken en aan de Antwerpsesteenweg) een hoefsmederij, een zadelmakerij en administratieve gebouwen,

Op 1 mei 1869 werd het eerste baanvak tussen de Naamse Poort en het Terkamerenbos via de Louisalaan opengesteld.

Op 15 maart 1872 kregen de gebroeders Becquet een exploitatievergunning voor 2 tramlijnen, één via de Wetstraat en één via de grote lanen van de Ring. Wegens exploitatiemoelijkheden droegen ze de onderneming in 1875 echter over aan de « Compagnie Brésilienne des Tramways », die na 4 jaar zelf overging naar de Tramways Bruxellois. De remises van de maatschappij waren gelegen te Anderlecht en aan de Justus Lipsiusstraat.

Samen met hun eerste concessie, verkregen de gebroeders Becquet ook die voor een lijn tussen het stadscentrum en de randgemeenten Elsene en Etterbeek. Maar ook hier waren er dadelijk zware problemen. De lijnen trokken door straten die niet dicht bevolkt waren, zodat het reizigersaantal dan ook aan de lage kant was! Anderzijds waren de exploitatiekosten van de paardentraction zeer hoog. Ondanks een inkrimping van het traject werd de financiële toestand zo slecht, dat de heren Becquet genoodzaakt waren ook deze onderneming over te dragen aan de Tramways Bruxellois, die de lijn in 1882 reeds opgaf.

DE ONTSPOORBARE TRAM

Een geval apart in het Brussels openbaar vervoer was de ontspoorbare tram. Dit was een straatomnibus waaraan een vijfde wiel was toegevoegd, dat door de machinist kon opgetrokken worden.

Was dat vijfde wiel neergelaten, dan gleeed het in een railgleuf en hield het zo de andere wielen op de sporen. Om een ander voertuig te kruisen moest het voertuig de rails verlaten en werd dat vijfde wiel opgetrokken.

Dit systeem werd rond de jaren '80 toegepast op die trajecten van de stad, waar de aanleg van Amerikaanse spoorwegen onmogelijk was omwille van de te smalle straten. Het waren slechts de « Economiques » en de « Société des Vicinaux Belge » die er gebruik van maakten.

DE TRAMWAYS BRUXELLOIS

Vanaf 1872 deed de stad Brussel ernstige inspanningen om de verschillende maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer onder één bestuur te brengen. De eerste stoot daarvoor werd gegeven door Simon Philippart, die erin slaagde de maatschappijen van William Morris en Albert Vancamps op te kopen. Uit deze samenvoeging ontstond op 23 december 1874 de « Tramways Bruxellois ». De maatschappij deed al het mogelijke om in het bezit te komen van andere ondernemingen. Zo slaagde ze erin om in 1879 de lijnen van de gebroeders Becquet over te nemen en het daaropvolgende jaar, die van de Compagnie Brésilienne. De totale lengte van hun spoorwet

bedroeg daardoor zowat 28 km; dat van hun omnibussen ± 15 km.

Gedurende de eerste jaren heeft de maatschappij haar net aanzienlijk uitgebreid en vernieuwd. Zb kwam er in '81 alleen al 3,5 km spoor bij en werd 11,5 km vernieuwd. In 1882 werd een lastencohier opgesteld dat de kwestie van tarieven en cijzen regelde. Jaarlijks werd er aan de stad Brussel een forfaitaire cijns betaald. Alle lijnen werden verdeeld in secties en de minimumvervoerprijs bedroeg 10 centiem in 2e en 15 centiem in 1e klas. Intussen had de maatschappij haar stallingen aan de Gierstraat laten ombouwen tot werkplaats waar nieuw materieel werd geconstrueerd. Grote tegenvallers voor de « Tramways Bruxellois » in deze jaren waren het in duigen vallen van het Grand Concours International, waarvoor een grote bezoekersstroom werd verwacht en de tyfusepidemie die in 1892 onder haar paarden uitbrak.

DE STOOMTRAM

Naast de omnibussen en de paardetrans, waren er ook een aantal maatschappijen die stoomtramlintjes exploiteerden. Zo reed er sinds 1880 een stoomtrammetje tussen het Madouplein en het nieuwe kerkhof van Evere. Ook de smalspoorweg tussen Elsene en Boondael werd met stoom geëxploiteerd. Verschillende Brusselse trammaatschappijen hebben tijdens hun bestaan geëxperimenteerd met stoom, omdat de paardentraction steeds duurder werd. Dit was onder meer het geval met de « Société Vancamps » en de « Tramways Bruxellois ». Na een paar maanden werden deze pogingen echter stopgezet.

ELEKTRISCHE TRACTIE

DE ACCUMULATEURENBATTERIJEN

Reeds in 1882 besloten de « Tramways Bruxellois » elektrische tractie aan te wenden. Edmond en Jules Julien, uitvinders van een accumulator, stelden voor om daarbij gebruik te maken van accu's, wat een besparing van 35 à 50 % zou opleveren. Hoewel de Tramways Bruxellois weigerachtig waren, wilden ze wel een experiment doorvoeren op de lijn Laken - Anderlecht via de centrale hallen. Men koos dit traject omdat het effen was en het in de buurt lag van de fabriek waar de accu's gemaakt en opgeladen werden. De proeven werden 's nachts gedaan met een rijtuig dat werd gekocht van de « Tramways à Traction Chevaline de Tourcoing ». Na veel moeilijkheden en verbeteringen besloot de maatschappij een geregelde dienst in te leggen tussen de Leopoldswijk en het Koningsplein. De remise aan de Justus Lipsiusstraat kreeg een installatie voor het opwekken van

De geschiedenis van de Central Car loopt parallel met die van de Tram Car en evolueerde van een omnibus - tot een autobusdienst.

Vanaf 1872 deed de stad Brussel ernstige inspanningen om de verschillende maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer onder één bestuur te brengen.

Reeds in 1882 besloten de « Tramways Bruxellois » elektrische tractie aan te wenden.

Het laatste decennium van de 19^e eeuw was erg belangrijk voor het openbaar vervoer te Brussel.

De concessie van de Brusselse centrumlijnen liep theoretisch af op 30 april 1992.

elektrische stroom en voor het verwisselen en opladen van batterijen. De vaste installaties bestonden uit twee stoommachines van 60 PK die elk twee dynamo's aandreven, De eerste accu-tram kwam op 17 april 1887 in dienst op lijn van de Belliardstraat. Dit parcours was echter te heuvelachtig en daarom schakelde men de rijtuigen in de Wetstraat in; ook hier was het resultaat evenwel niet bevredigend. Deze trammetjes misten kracht en raakten soms de hellingen niet op. De bestuurder wist ook nooit of hij het eindpunt zou halen en voor de reizigers waren vooral de zure uitwasemingen erg onaangenaam,

De onderhoudskosten voor de accu's liepen bovendien zo hoog op, dat een rendabele exploitatie onmogelijk werd. Na 3 jaar, op 1 mei 1890, gaf de Brusselse trammaatschappij het experiment dat meer dan 1/2 miljoen frank had gekost, voorgoed op.

DE TROLLEY-TRAMS

Het laatste decennium van de 19^e eeuw was erg belangrijk voor het openbaar vervoer te Brussel. Na het mislukte experiment met stoom en accumulatoren, besloot de «Tramways Bruxellois» in 1892, naar het voorbeeld van de Duitse stad Bremen, de elektrische tractie met bovenleiding de zogenaamde trolley-tram, in te voeren. De maatschappij kreeg de toelating om op 2 lijnen de paardentraction te vervangen door een bovenleiding. In 1893 werden de lijnen Stefanieplein - Ukkel - Globe en Noord-Zuid-station geëlektrificeerd.

Voor deze dienst beschikte de maatschappij over 23 gesloten motorrijtuigen met 5 gloeilampen als binnenverlichting, de buitenverlichting gebeurde nog steeds met petroleum,

Op de eerstgenoemde lijn was er een tram elke 15 minuten, op de tweede telkens een elke 4 minuten 30.

Hun succes was dadelijk zo groot dat er rijtuigen met een grotere capaciteit ingeschakeld moesten worden.

Op 25 oktober 1896 was de elektrische lijn tussen het Zuid-station en Ukkel-Globe klaar.

Met het oog op de tentoonstelling van 1897 in het Jubelpark, werd een lijn aangelegd tussen het rondplein voor de Wetstraat en het Jubelpark en werden 41 nieuwe rijtuigen in gebruik genomen. In 1897 was eveneens de lijn tussen Schaarbeek en het Terkamerenbos voltooid waar op een deel van deze lijn de stroom ondergronds betrokken werd.

Verschillende andere lijnen van de « Tramways Bruxellois » werden rond die periode geëlektrificeerd.

Terwijl de elektrificering van het net van de « Tramways Bruxellois » volop aan de gang was, werden er ook nog concessies

aangevraagd voor lijnen met paardentraction. Zo verkreeg de maatschappij « Ixelles-Boondael » een vergunning voor de uitbating van lijnen tussen de Naamse Poort en het Jubelpark, tussen het St. Joostplein en Tervuren en tussen de Treurenberg en het Jubelpark,

In totaal beschikte de maatschappij daardoor over 26 km spoor in eigen beheer en 43 km verpacht buurtspoor.

Kenmerkend voor de maatschappij waren de buffetrijtuigen van haar accu-trammetje naar Tervuren, dat speciaal gebouwd werd om het de bezoekers van de koloniale afdeling van de tentoonstelling in 1897, zo aangenaam mogelijk te maken.

De « Société Générale des Chemins de fer Economiques » wou een verbinding tot stand brengen tussen het westelijk deel van de Brusselse agglomeratie en het stadscentrum. Hierbij werd ze echter gehinderd door Polydore Vanderschueren, die zelfde lijn wenste uit te baten met de Tram-Car. Hij deed pas afstand van dit project na betaling van een grote schadevergoeding.

Op die manier verwierf de Economiques de lijnen Beurs - Koekelberg en Beurs - Jette, Het was pas in 1904 dat dit tramnet geëlektrificeerd werd.

NAPOLEON NAVEZ

In 1907 vond ingenieur Navez het zogenaamde Navez-wieluit; eendrijfwielfat via rolletjes op een ander wiel drukt waardoor het gebruik van rail overbodig werd.

Nog datzelfde jaar diende hij bij het Schaarbeekse gemeentebestuur een concessieaanvraag in voor een elektrische tram met Navez-wielen. Hij richtte bovendien een maatschappij op nl. de « Tramways Intercommunales », die al dadelijk een hele reeks voorstellen indiende bij de overheid; maar liefst 18 op anderhalfjaar! Het bleken echter papieren voorstellen, want nog voor de eerste sporen gelegd waren en de constructie van de rijtuigen nog aan de gang was, werd de maatschappij op 31 december 1912 overgedragen aan de « Tramways Bruxellois ».

DE UITBOUW VAN HET BRUSSELSE NET DOOR DE TRAMWAYS BRUXELLOIS

De concessie van de Brusselse centrumlijnen liep theoretisch af op 30 april 1912. Met het oog daarop deed « L'Entreprise » aan de stad Brussel, de regering, de bestendige deputatie en aan de betrokken gemeenten verschillende voorstellen, waaronder de aanvraag tot uitbating van 7 elektrische tramlijnen. Ze bepleitten ook de aanleg van een nieuwe laan tussen de Beurs en het nieuw Justitiepaleis, waarlangs een tramlijn zou lopen.

Om haar ontwerp kracht bij te zetten, gaf l'Entreprise verschillende brochures uit en bood ze aan de stad een bedrag van 5 miljoen frank aan, als bijdrage in de kosten voor de aanleg van de nieuwe baan. Ook beloofde ze een jaarlijkse vergoeding van 200 fr. per km uitgebaat spoor.

Daarop volgde een gecombineerde tegenaanval van de « Tramways Bruxellois » en de « Economiques » die met een eigen voorstel naar voor kwamen. Ze vroegen de vernieuwing van de concessies die in 1909 verliepen en boden de stad 2 miljoen voor het doortrekken van de Parksteeg en de Lombardstraat.

Na een heftige polemiek haalde de Tramways Bruxellois haar slag thuis en kon ze het net verder eenmaken.

DE OVEREENKOMST VAN 1899

Op 26 april 1899 werd een overeenkomst gesloten tussen de Tramways Bruxellois en de overheid, waarbij alle concessieovernames van de trammaatschappij werden goedgekeurd en de geldigheidsduur verlengd werd tot 1945. Anderzijds werden er aan de maatschappij ook een aantal financiële verplichtingen opgelegd die nogal zwaar vielen. Naast deze financiële lasten waren er andere die betrekking hadden op het spoor, materieel, tarieven, dienstregelingen... Het net moest volledig geëlektrificeerd worden, - op bepaalde trajecten zelfs met ondergrondse kanalen - en de dienst moest 's winters verzekerd worden tussen 7 u. 30 en 23 uur en 's zomers tussen 7 en 24 uur.

DE PERIODE VÓÓR DE EERSTE WERELDOORLOG

Eens de overeenkomst van 1899 gesloten, investeerde de maatschappij heel wat kapitaal in de aankoop van rijtuigen en spooarmaterieel. Reeds in 1901 werd er een nieuwe fabriek gebouwd die hoogspanningsstroom moest leveren. Ze werd op 27 juni 1903 ingehuldigd in aanwezigheid van Leopold II. De dag na de inhuldiging werden de centrumlanen geëlektrificeerd.

In 1906 bereikte het net van de « Tramways Bruxellois » 90 km, terwijl het in 1899 slechts 38 km lang was.

Het uitbreiden van het wagenpark bleef een van de grootste bekommernissen van de maatschappij, die zowel in 1907 als 1908 grote bestellingen deed (respectievelijk 226 en 91 motorwagens). Ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling van 1910 werden een aantal nieuwe sporen aangelegd en richtte men een tramstation in bij de hoofdingang van de tentoonstelling.

Eind 1913 besliste de directie om haar materieel, stokroosgeel te laten schilderen;

de kleur die ze nu nog steeds hebben.

In juli 1914 werd de politieke toestand erg onstandvastig en kromp het personeelsbestand door de algemene mobilisatie.

Dit samen met de opeising van de paarden, noodzaakte de maatschappij haar diensten aan te passen en een groot aantal lijnen in te korten of af te schaffen.

DE OORLOGSPERIODE

Op 21 augustus 1914 trokken de Duitse troepen Brussel binnen. Het Duitse bestuur nam zijn intrek in de gebouwen van de Wetstraat en verbood prompt alle verkeer vóór deze instellingen. Daar elk pnvévervoer, zelfs de fiets, verboden was, was het openbaar vervoer het enige vervoermiddel. Het aantal afschaffingen en wijzigingen in de tramdiensten was echter zo groot, dat vooral de randgemeenten geïsoleerd raakten. Om hun personeel voor opeising te behoeden laten de « Tramways Bruxellois » en de « Economiques » heel wat werken uitvoeren zoals herstellingen van materieel en sporen, leggen van dienst- en rangeersporen...

Andere problemen waarmee men af te rekenen had, waren onder andere de zware overstromingen in de winters van 1916 en 1917, die het tramverkeer veel moeilijkheden bezorgden.

Ondanks al deze ongewone situaties hebben de Tramways Bruxellois ontelbare diensten bewezen aan de burgerbevolking.

Begin augustus 1914 liet de maatschappij een 15-tal voertuigen inrichten voor het transport van gewonden. Het was echter vooral op het gebied van voedselbedeling dat ze actief was.

Zo werden 24 motorwagens en 40 open bijwagens omgebouwd voor de aanvoer van meel van Tervuren naar de stad. Vanaf 1911 werden ook andere voedingswaren zoals spek, vet, rijst, zetmeelprodukten, aardappelen, groenten en melk (op initiatief van organisaties die zich bezig hielden met kindervervoerd. Vanaf 1916 werden er aan de rand van Brussel openluchtkeuren voor kinderen gehouden en ook op dat gebied zijn de « Tramways Bruxellois » erg nuttig geweest, door in te staan voor het transport.

Het was evenwel vooral tijdens de vier rampspoedige oorlogsjaren dat de tram zich in onze hoofdstad onvervangbaar heeft getoond.

De diverse diensten die hij verricht heeft, bewezen ook ruimschoots zijn veelzijdigheid. •

Op 26 april 1899 werd een overeenkomst gesloten tussen de Tramways Bruxellois en de overheid, waarbij alle concessieovernames van de Trammaatschappij werden goedgekeurd en de geldigheidsduur verlengd werd tot 1945.

Eind 1913 besliste de directie om haar materieel, stokroosgeel te laten schilderen; de kleur die ze nu nog steeds hebben.

Bron

Geschiedenis van het openbaar vervoer te Brussel Deel I, de « Belle Epoque » uitg. door de maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel.