



Het Trammuseum

Je belandt hier even in een andere wereld. Een contrast met de nerveuse verkeersstroom op de Ninoofsesteenweg, enkele meters verder. Het erf en de stelplaats hebben een sfeer, het kon wel uit een oude film geknipt zijn. Zoveel is zeker: we bevinden ons op een merkwaardig plekje binnen onze gemeente, een brok - vergeef ons het dure woord -

industriële archeologie.

Het verleden kennen om heden en toekomst te begrijpen

Een inzicht in het verleden is belangrijk. Zoniet gaan wij ons ooit nog afvragen of de steenkoolterills in de Kempen uitgestorven vulkanen zijn.

Als men bij de studie en het bewaren van het verleden het industriële erfgoed betreft, zit men in het domein van de industriële archeologie.

Voor België, dat tussen 1790 en 1850 evolueerde van landbouwstaat tot industriële koploper, is er op dit vlak dus heel wat werk aan de winkel.

Zeker omdat niet alleen de gebouwen, maar alle materiële overblijfselen van de productieverhoudingen en -processen ertoe behoren.

De industriële archeologie speurt bijgevolg ook naar de sporen van het transportwezen.

De spoorweg en de buurtspoorweg

Het spoorwegnet werd in ons land zeer vlug uitgebouwd. De snelle industrialisering eiste een beter transportnet. De eerste spoorweg van het vasteland, tussen Brussel en Mechelen, werd in 1835 ingehuldigd en was 20 km lang. In 1890 had België al 5.263 km spoor.

Het spoorwegnet bezorgde de nijverheid een vervoermiddel, opende verschillende markten, maakte de arbeiders mobil.

Op het einde van de 19e eeuw bleek de aanleg van nieuwe lijnen niet meer rendabel en in 1885 werd de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen opgericht (NMVB) om het Belgisch spoorwegnet met een minder dure infrastructuur aan te vullen.

De buurtspoorweg moest het platteland verder ontsluiten en was meer afgestemd op transport van landbouwprodukten en personen. Op de lijn Brussel-Schepdaal werden nogal wat aardbeien vervoerd. De buurtspoorweg had zijn naam niet gestolen: hij reed fluitend en toetend door dorpen en gehuchten, langs bestaande wegen, vaak tussen twee huizen door. De vele cafés aan de belangrijke halten waren uitstekende wachtzalen. In 1937 bedroeg het NMVB-net reeds 4.823 km, nu resten nog 108 km, waarvan



66 km kusttram.

De lijn Brussel-Ninove

Eén van de eerste lijnen die de NMVB aanlegde, was precies deze tussen Brussel en Ninove. Met haar lengte van 23 km

volgde deze lijn, nu eens in eigen bedding, dan weer in de bestrating, trouw de steenweg die de hoofdstad met Ninove verbond.

Het in bedrijf stellen ervan geschiedde in opeenvolgende fazen.

Op 8 september 1887 horen we de eerste stoomfluit op het stuk Brussel-Schepdaal. De lijn is 11 km lang. Het is de eerste lijn in Brabant en de dertiende in het land. De aanleg ervan kostte 440.000 fr. Voor de exploitatie beschikte de maatschappij over 3 locomotieven, 15 reizigers-tuigen, 2 bagagerijtuigen en 15 goederenwagons. In 1890 werd de lijn doorgetrokken naar Eizeringen en in 1898 naar Ninove (Burchtdam). De elektrificatie van de lijn Brussel-Dilbeek gebeurde in 1910 en in 1968 werden de tramrijtuigen op de lijn Brussel-Ninove door autobussen vervangen.

Op 21 februari 1970 reed de



laatste tram op het traject Brussel-Dilbeek - Schepdaal en nam de bus de dienst over.

Van stelplaats tot museum

De stelplaats is een typisch landelijk buurtspoorwegstation.

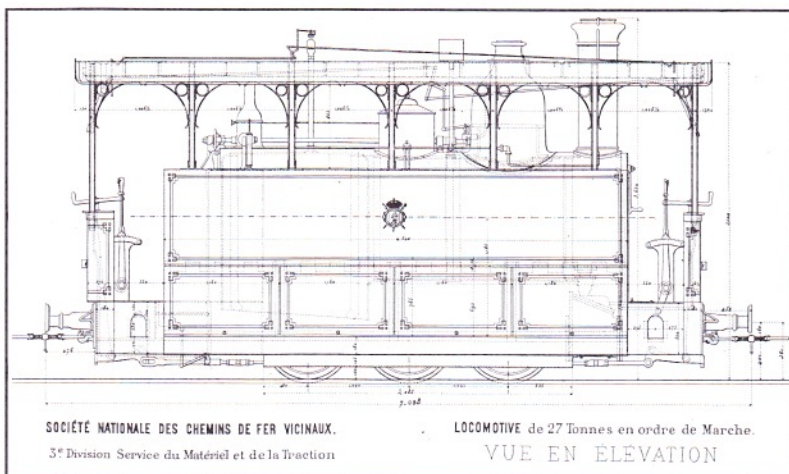
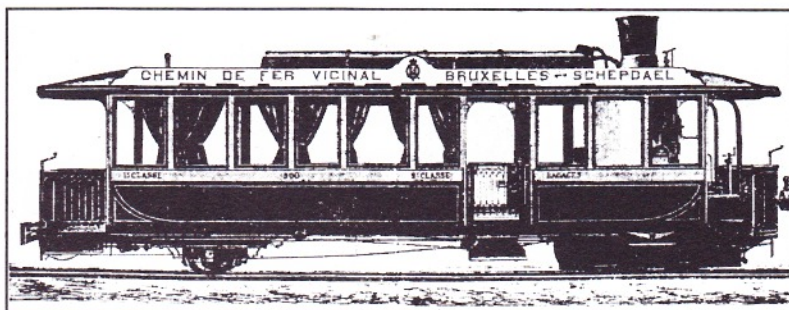
Zij is de oudste in België en vrijwel onveranderd gebleven sinds de oorspronkelijke bouw, in 1888, met uitbreiding in 1908.

Het woonhuis voor de stelplaats-overste, personeelslokaal, wachtzaal, kantoor, goederenloods met weegschaal voor wagons, watertoren met opzuigpomp, kolenbunker, lampenzaaltje en drie ruime loodsen vormen een homogeen geheel.

Vertrouwd zijn de open, ronde roosvensters of oculi boven de zware houten toegangspoorten van de loodsen.

Gedurende talrijke jaren kende de stelplaats Schepdaal een intense activiteit, die voortvloeide uit een omvangrijk reizigers- en goederenvervoer. Langzaam kwijnde deze activiteit weg door de realisatie en ontplooiing van de grotere en modernere stelplaats te Dilbeek.

Een nieuwe, originele bestemming kreeg Schepdaal op

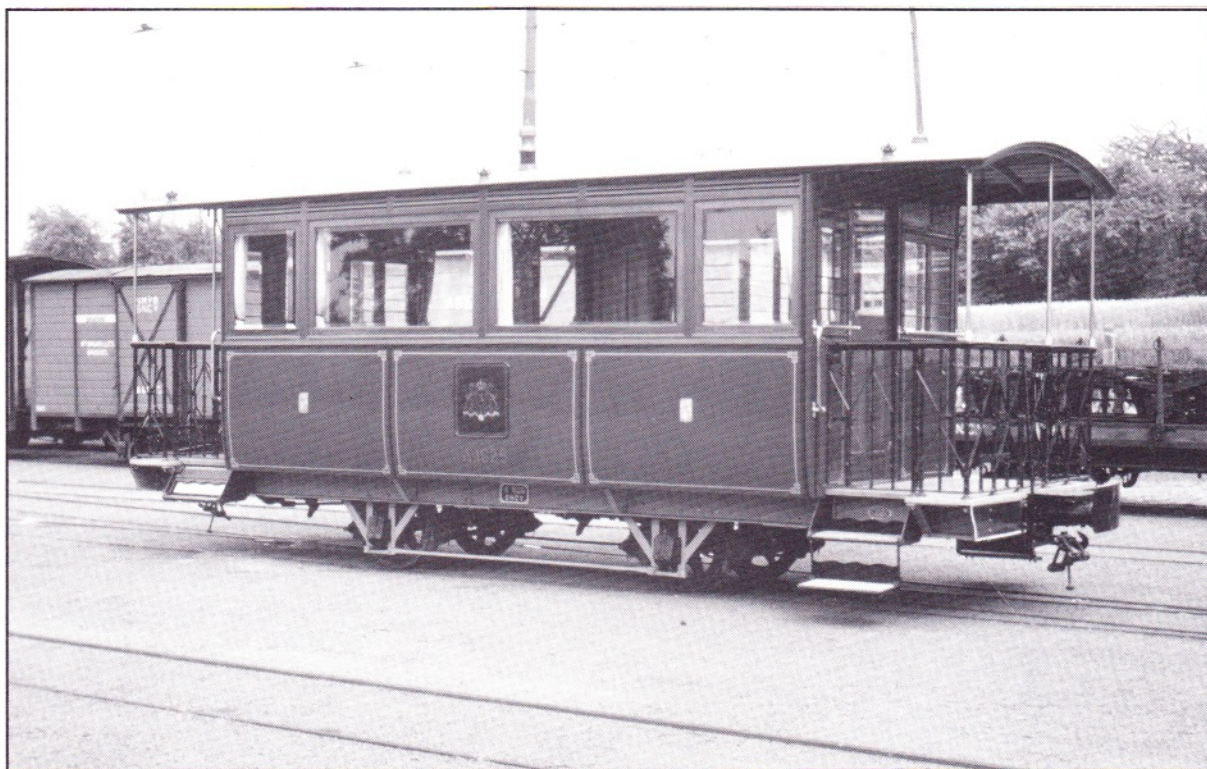


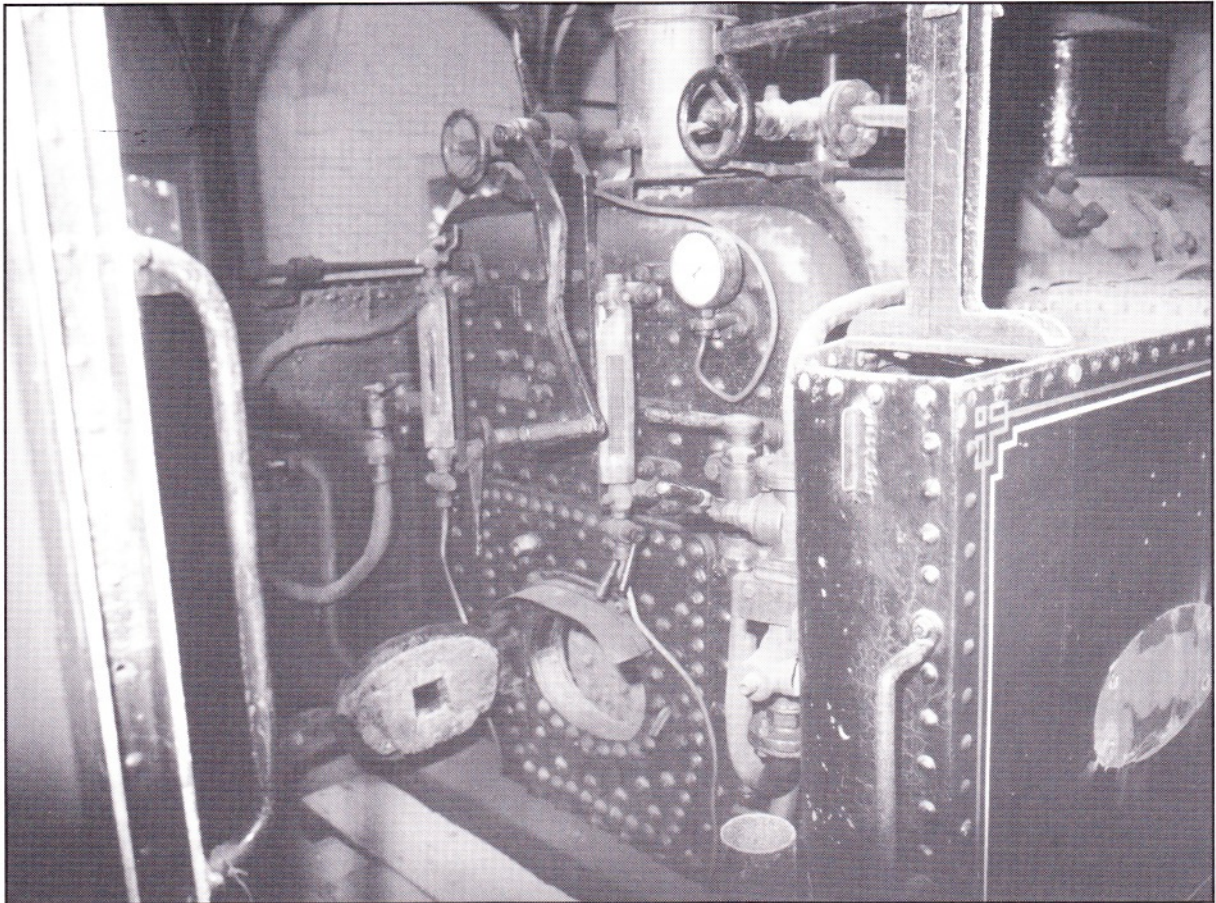
26 mei 1962 toen het als eerste Belgisch openbaar vervoermuseum officieel in gebruik werd genomen.

Het geeft een boeiend overzicht van de geschiedenis en de evolutie van het buurtspoorwegverkeer in België. Een veertigtal voertuigen, gebruiksvoor-

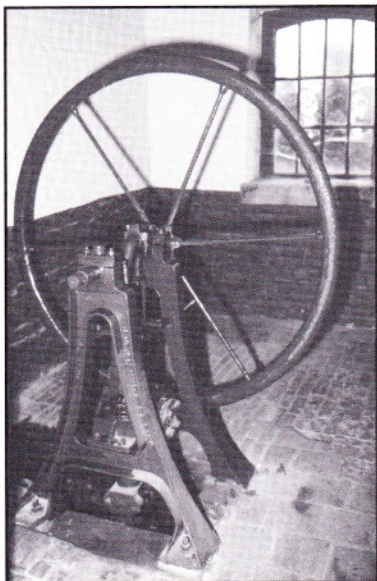
werpen en documenten zijn er tentoongesteld.

Pronkstuk is natuurlijk het koninklijk rijtuig. Het werd in 1900 in de werkhuizen van de NMVB te Oostende gebouwd ten behoeve van koning Leopold II en zijn gevolg, bij zijn geregelde bezoeken aan de koningin der





badsteden. Diverse wagens uit de verzameling zijn in bruikleen bij andere musea of maken historische ritten aan de kust of in de Ardennen. Sinds zijn oprichting wordt het museum belangeloos, zonder subsidies, door vrijwilligers beheerd en uitgebaat door VZW Amutra/Vetramu (Amutra =



Association pour le Musée du Tramway / Vetramu = Vereniging voor Trammuseum).

Het eerste belangrijke resultaat van deze enthousiaste groep was de NMVB ervan overtuigd te hebben enkele van haar oudste spoorvoertuigen te bewaren, te restaureren en tentoon te stellen. Maar ook dit oord kent zijn communautaire adder.

Door de herstructurering van de NMVB, die zal overgaan in een nieuwe Vlaamse en Waalse vervoermaatschappij, kwam Schepdaal als nationaal museum in het gedrang en dreigde het materiaal verdeeld te worden. Een ontmanteling die Vetramu volstrekt wil verhinderen.

Door het tram- en buurtspoorwegmuseum als vertrekpunt van de Open Monumentendag te kiezen, willen het gemeentebestuur en de betrokken verenigingen dit streven kracht bijzetten.

PRAKTISCH

ADRES :

Tram- of Buurtspoorwegmuseum
Ninoofsesteenweg 184
1750 Schepdaal
NMVB buslijn N (Brussel-Ninove)

TOEGANKELIJKHEID :

Van Pasen tot 31 oktober : alle zon- en feestdagen, evenals zaterdagen in juli en augustus, van 14 tot 18 uur
Aanvragen voor geleide groepsbezoeken via deelgemeentehuis Schepdaal tel. 02/569.21.01

(mevr. J. Harnie)

Algemene toegangsprijs : 40 fr.

Verminderings voor kinderen, kroostrijke gezinnen, groepen, enz.