

Schepdael. Tramstatie. — Station du Tram.



Schepdaal onder stoom

Wanneer in 1887 de buurttramlijn van Brussel naar Schepdaal in gebruik

werd genomen, de eerste van de toenmalige provincie Brabant, verschenen langs de Ninoofsesteenweg de eerste stoomtrams die zowel het goederen- als het reizigersvervoer verzorgden van en naar de stad.

De buurttram nam stilaan het traditionele transport met paard en kar over. De buurtlijn werd dan ook al gauw verlengd tot in Ninove. Het toenemende succes en rendabiliteit van deze lijn, zetten de Buurtspoorwegen ertoe aan om de lijn vanaf 1910 te elektrificeren: eerst tot in Dilbeek, later tot Schepdaal, Eizeringen en Ninove.

De aanleg van een buurttramlijn en de bijhorende infrastructuur en het rollend materieel kostten handenvol geld. De Buurtspoorwegen hadden hiervoor een vindingrijke financieringsstructuur opgezet waaraan

de verschillende niveaus van nationale tot gemeentelijke overheden deelnamen. Exploitatie en onderhoud werd dan weer uitbesteed aan private maatschappijen. De lijn Brussel-Schepdaal-Ninove werd uitgebaat door La Société pour l'Exploitation des Voies Ferrées en Belgique. Pas wanneer deze private maatschappijen door de oorlogschade van Wereldoorlog I niet meer in staat waren hun verplichtingen na te komen, heeft de Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen, de NMVB, ook de exploitatie voor haar rekening genomen. De aanwezigheid van de buurtspoorweg bracht welvaart. Het platteland rondom de steden werd ontsloten waardoor landbouw- en industrieproducten efficiënter van en naar de stad vervoerd werden. Ook bevorderde de tram het dagelijks pendelen van werkkrachten naar de fabrieken in de stad.

EEN GEBOUWENCOMPLEX UIT DE STOOMPERIODE

De stelplaats in Schepdaal, waarvan de gebouwen nog uit einde 19de eeuw stammen, is een typisch buurtspoorwegstation met een locomotieven- en een rijtuigloods (thans Loods 1 en Loods 3) voor het rollend materieel, een watertoren om de dorst van de locomotieven te lessen, een kolenkade als voedselreserve voor het vuur dat onder de stoomketel gestookt werd en een goederenmagazijn. De reizigers en personeel vonden in het stationsgebouw een onderkomen. In de smidse, grenzend aan de locomotievenloods en oorspronkelijk eraan verbonden via een doorgang, werden onderdelen gemaakt en hersteld. De locomotievenloods had ook schouwputten waar deze trekpaarden nagekeken en gesmeerd werden. In deze loods werden de loco-

motieven ook warm gestookt alvorens ze de stelplaats konden uitrijden. Het stoken van zo'n gevaarte moest langzaam en vakkundig gebeuren om oververhitting te voorkomen. Ze werden dan ook de hele nacht warm gehouden. Het kleine bijgebouw naast de smidse is het lampenmagazijn waar de petroleumlantaarns, die de trams verlichtten, gevuld en bewaard werden. Een samenhangend geheel dat gelukkig werd bewaard doordat de site begin jaren 1960 een museumbestemming kreeg.

EEN BONTE COLLECTIE LOCOMOTIEVEN EN RIJTUIGEN

De Tramsite beschikt ook over een heel arsenaal aan rollend materieel uit de stoomjaren. Naast de locomotieven stelde de Buurtspoorwegen wagons voor reizigers- en goederenvervoer ter beschikking aan de exploitant van de tramlijn. Deze werden in verschillende combinaties samengevoegd tot een tramstel, ook wel trein genoemd. Zo reden er reizigerstreinen, goederentreinen en gemengde stellen langsheen de Belgische steenwegen.

DE STOOMLOCOMOTIEVEN

De Buurtspoorwegen kende 23 types locomotieven die van Belgische makelij waren, behalve deze die tijdens Wereldoorlog I in Eng-



De stoomlocomotief 1066 die vanaf de jaren '20 tot '40 tussen Brussel, Ninove en Edingen reed.

land gebouwd werden. Deze trams leken technisch heel sterk op de treinlocomotieven uit die periode en pasten ook enkele uitvindingen toe van Belgische ingenieurs, zoals de wereldberoemde Belpairevuurkist en het Walschaerts aandrijfsysteem. De meeste van deze stoomtrams onderscheidden zich van deze van de spoorwegen door het typisch gebogen dak dat de hele locomotief overspande met twee stuurposten, metalen platen die het aandrijfmechanisme afschermden van de andere weggebruikers.

DE REIZIGERSRIJTUIGEN, EEN KLASSE APART

In de beginperiode reden reizigers mee in korte wagons met open balkons die ingedeeld werden in een eerste en tweede klasse of gemengd rijtuig al dan niet aangevuld met een bagagerijtuig. De burgerij die zich een rit in eerste klasse kon veroorloven had het privilege op de rode fluwelen kussens te reizen. In tweede klasse diende men zich tevreden te stellen met houten banken. Deze eerste generatie stoomrijtuigen werd binnenin verlicht met petroleumlampen en in de winter werd er een kacheltje, ook wel 'duveltje' genoemd, geplaatst om zich te verwarmen. De tweede generatie rijtuigen was langer en werd voorzien van gesloten balkons wat de rit voor de staande reizigers comfortabeler maakte. Het interieur werd verlicht door acetyleenlampen

en er werd een cokeskachel ingebouwd die onderaan het rijtuig hing. De meeste van deze rijtuigen werden later omgebouwd om dienst te doen al rijtuig voor de elektrische trams of kampeerrijtuig. Ook raakten vele als schuil- of vakantiehuizen over heel het land verspreid.

GOEDERENWAGONS

Er werden ook massa's goederen met de tram vervoerd, van zand, steenkool, suikerbieten, bouwmaterialen, boomstammen, kratten met fruit en groenten tot levend vee en beer. De Buurtspoorwegen had dan ook een gevarieerd wagenpark om deze goederen te vervoeren. Van platte wagons voor grote stukgoederen, over bakwagons voor bulkgoederen tot gesloten wagons voor kleinere pakketten en vee. Met de opkomst van de vrachtwagens verloor dit vrachtvervoer sterk aan belang en verdwenen de meeste van deze wagons uit het straatbeeld.

BRONNEN:

Red. R. Boogaerts, *Instappen a.u.b.! Honderd jaar Buurtspoorwegen in België*, Uitgeverij De Nederlandse Boekhandel, 1985.
Jos Block, *Het Stoomtijdperk bij de Buurtspoorwegen*, NMVB, 1985.
Pierre Roovers, *Les locomotives à vapeur de la S.N.C.V.*, MUPDOFER, 2006.
R. Dieudonné, *Schepdaal, zijn tramlijn, zijn depot en zijn museum*, VETRAMU, 1994.

FOTO'S:

NMVB, Vetramu, Wim Stuyvers

PRAKTISCH:

Tramsite Schepdaal
Ninoofsesteenweg 955, 1703 Schepdaal
Tel.: 02 569 16 14
www.tramsiteschepdaal.be



Een stoomtram trekt een reizigerstrein door het Pajottenland.