



**DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN BUURTSPORWEGEN**

.....HAAR GESCHIEDENIS





DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN

.....HAAR GESCHIEDENIS



Tijdens de tweede helft van de vorige eeuw kende België een buitengewone ontwikkeling van nijverheid en handel. Het land bevond zich in volle sociale en economische mutatie en om aan de groeiende vervoerbehoefsten te voldoen werd het spoorwegnet, waarvan met het aanleggen in 1834 was begonnen, aanzienlijk uitgebreid. Wegens hun hoge kostprijs konden de spoorwegen echter slechts de voornaamste verkeersassen bedienen. Zeer vlug deed zich de noodzakelijkheid van een bijkomend net gevoelen om het verkeer tussen het voorstedelijk platteland en de grote steden te bevorderen.

Dit gaf aanleiding tot de oprichting, voor een onbeperkte duur, van de N.M.V.B. (de wet van 28 mei 1884, aangevuld op 24 juni 1885).

Onmiddellijk na haar stichting begon de N.M.V.B. met de aanleg van talrijke lijnen en in 1894, dus 10 jaar later, had het met stoomtractie geëxploiteerde net reeds een lengte van 1.340 km.

Door het spoorvervoer in de landelijke streken diep te laten doordringen om aldus de vervoerkosten te verminderen, hoopte de Belgische Staat het concurrerend karakter van de inlandse produkten te verhogen. Later heeft de bedrijvigheid van de N.M.V.B. zich uitgebreid en het personenvervoer, dat in de 19de eeuw slechts bijkomstig was, werd niet alleen de voornaamste, maar vrijwel de enige activiteit van deze maatschappij.

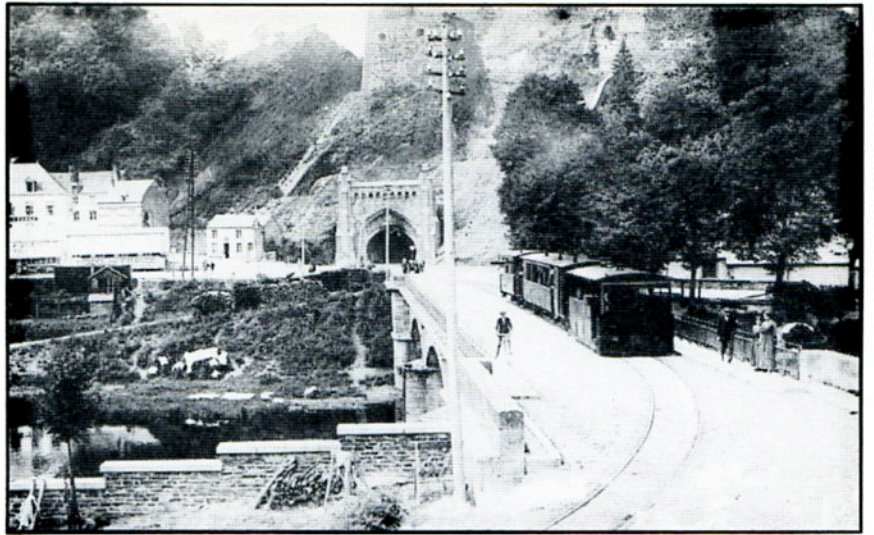




BERGEN : N.M.B.S - Station



POELKAPPELLE : Plaats



BOUILLON : « Pont de France » en kasteel



BERINGEN : Tramhalte



MARCOURT : Lijn Melreux - La Roche



BROECHEM : Station

De N.M.V.B. was de eerste die de stoomtractie door de elektrische tractie verving op een reeds bestaande lijn, namelijk Brussel (Rouppellein) - Kleine Hut. Het was uiteraard op de meest rendabele lijnen dat deze nieuwe tractiewijze werd toegepast.

Kort vóór de eerste wereldoorlog beschikte de N.M.V.B. over 4.000 km lijnen waarvan 400 km met elektrische tractie. De oorlog zou echter heel wat ten gronde richten. Ten koste van talloze moeilijkheden vulden de buurtspoorwegen het tekort aan van de bedrijvigheid van de spoorwegen die geheel in handen van de vijand waren, en bewezen aldus de bevolking uiterst belangrijke diensten. In 1918 was meer dan de helft van het net ontmanteld en moest de Maatschappij al haar krachten wijden aan de reconstructie. Zij ging daarmee onverdroten door zodat de nasleep van de inval reeds van 1924 af vrijwel verdwenen was. Maar nieuwe moeilijkheden zouden oprijzen.

Tot op dat ogenblik was bijna geheel het net aan privémaatschappijen verpacht. Maar ingevolge de prijsstijging en de monetaire crisis van de jaren 30, zagen deze exploitierende maatschappijen zich verplicht voorbarig een einde te stellen aan hun overeenkomst, die normaal voor de duur van 30 jaar was gesloten. De N.M.V.B., die zich tot dan toe beperkt had tot het aanleggen en uitrusten van haar net, moest nu haar organisatie wijzigen en zelf gaan exploiteren. Zij moderniseerde op korte tijd de infrastructuur en het rollend materieel dat door bepaalde exploitanten verwaarloosd was.



WESTENDE : Tramhalte



CHARLEROI : Avenue des Alliés



LUIK : Place St. Lambert



JUMET : Rue de Marchienne

De elektrificatie van de drukke lijnen werd ijverig voortgezet zodat er in 1938 nagenoeg 1.500 km lijnen door snellere en meer comfortabele voertuigen bediend werden.

Tijdens de jaren 1921 - 1923 verscheen in verscheidene streken van het land een nieuw vervoermiddel : de autobus.

Zeer geschikt om zich aan alle omstandigheden en aan de behoeften van de bevolking aan te passen, werd de autobus al spoedig een concurrent voor de bestaande vervoermogelijkheden per spoor. Het bleek dan ook nodig deze evolutie wettelijk te concretiseren. Met de wet van 11 augustus 1924, werden de oprichtingswet en de statuten van de N.M.V.B. aangepast ten einde, onder bepaalde voorwaarden en voortaan met een zekere prioriteit, de Maatschappij in de mogelijkheid te stellen om autobusdiensten te exploiteren ter aanvulling of in vervanging van een buurtspoorlijn. Hiermee werd het startsein gegeven voor de invoering van de autobus.

Dan brak de tweede wereldoorlog uit tijdens dewelke de N.M.V.B. opnieuw het belang van haar rol in de economie van het land kon bewijzen : het goederenvervoer en het aantal vervoerde reizigers bereikten per jaar meer dan het dubbel van de cijfers in vreedetijd. Het probleem van de reconstructie van het net werd op het einde van de oorlog weer gesteld. Daar zij in 1931 de toelating had gekregen om autobusdiensten te exploiteren, keerde de N.M.V.B. zich vastberaden naar deze nieuwe vervoerwijze, die een goedkopere bediening van de landelijke gemeenten mogelijk maakte en meer geschikt was bij inplantingen van woon- en industriezones.





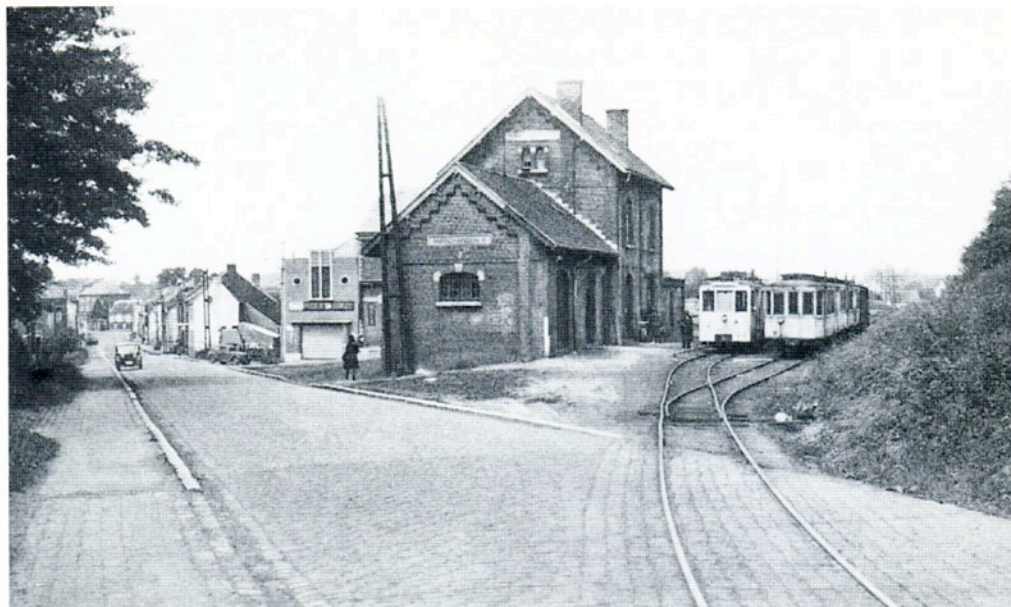
DOORNIK : N.M.B.S - Station



POIX St-HUBERT : Vervoer van hout



TOURINNES - LA - GROSSE :
Tramhalte, 1930



GREZ - DOICEAU : N.M.V.B - Station



MOL : Vervoer van zand

Het wetsbesluit van 30 december 1946 liet de N.M.V.B. toe de door de wet van 1931 vergunde autobusdiensten te vernieuwen of te wijzigen met het oog op een betere dienstverlening aan de bevolking.

Van de lengte van het spoornet, die op het einde van de bezetting nog 4.769 km bedroeg, bleef nog slechts 4.236 km over in 1950, 1.673 km in 1958 en 582 km in 1965. In 1980 bedraagt de lengte van het spoornet nog slechts 205 km.

De lengte van de in eigen beheer geëxploiteerde openbare autobusdiensten, die in 1945 slechts 449 km bedroeg, vermeerderde in 1950 tot 2.037 km, in 1958 tot 7.546 km en in 1965 tot 11.000 km, om 17.250 km te bereiken in 1980 (10.140 km voor de exploitanten).

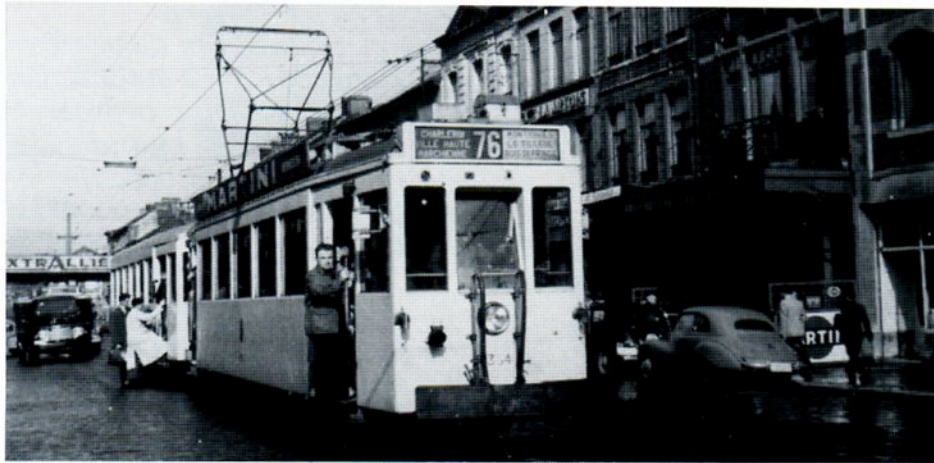
De merkwaardige ontwikkeling van het autobusnet sedert de oorlog is niet alleen toe te schrijven aan de gedeeltelijke afschaffing van het spoornet, maar vooral aan het zoeken naar een steeds doeltreffender bediening van de bevolking door het uitbreiden en omleggen van de reisweg en het inleggen van extradiensten naar nieuwe woonwijken, scholen en fabrieken.

De voortdurende verhoging van de lasten en het groter gebruik van particuliere voermiddelen hadden tot gevolg dat het aantal verlieslatende lijnen gevoelig steeg, hetgeen de N.M.V.B. ertoe noopte zich toe te leggen op de rationalisering ten einde de produktiviteit op te voeren.





NAMEN : Place de la Gare



MARCHIENNE - AU - PONT , 1953



MONT - A - LEUX : Terminus van de lijn
Kortrijk - Moeskroen



CHARLEROI :
Motorrijtuig P.C.C , 1950



WATERLOO : Monument Gordon, 1953



LEUVEN : Martelarenplein, 1960



WEMMEL : Stelplaats - Motorrijtuig
type N

De autobus, die door zijn technische karakteristieken beschouwd mocht worden als een soepel, snel en vooral goedkoper vervoermiddel dan de spoorvoertuigen bij een middelmatige verkeersdichtheid, verving geleidelijk eerst de dieselmotorrijtuigen en nadien de elektrische lijnen.

Tot in 1964 kon de N.M.V.B. haar globale exploitatierekening in evenwicht houden en zelfs winst maken; in 1965 werd het boekjaar voor het eerst met een negatief saldo afgesloten. Sindsdien, en ondanks talrijke tariefverhogingen, boekt de N.M.V.B. ieder jaar een tekort dat door Staatssubsidies gedekt wordt.

De bedrijvigheid van de N.M.V.B. zou in 1977 aanzienlijk toenemen. Inderdaad, bij beslissing van de Heer Chabert, minister van Verkeerswezen, en ter uitvoering van een herstructureringsplan van het gemeenschappelijk vervoer werden al de vervangings- en aanvullingsautobusdiensten, die vroeger aan de N.M.B.S. waren gemachtigd, doch die grotendeels door privé-firma's werden geëxploiteerd, op 1 september 1977 door de N.M.V.B. overgenomen. Deze structuurhervorming maakt van de N.M.V.B. omzeggens de enige exploitant van interstedelijke autobuslijnen en de belangrijkste maatschappij voor openbaar vervoer van België.

Wegens deze verhoging van haar activiteiten is het tekort van de N.M.V.B. nog vermeerderd.

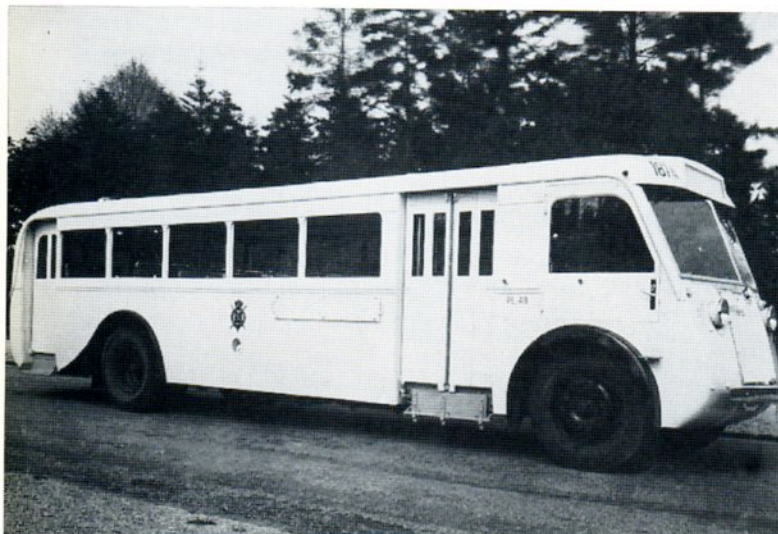




AUTOBUS - Type 1933 (Brossel)



AUTOBUS - Type 1933 (Brossel Raghenò)



AUTOBUS - Type 1940 (Brossel Raghenò)



AUTOBUS - Type 1948 (Scania - Vabis Bostovo)

De redenen van deze ongunstige toestand, waarmede de N.M.V.B. sedert enkele jaren te kampen heeft, zijn dezelfde als die welke gelden voor het gemeenschappelijk vervoer in het algemeen.

De verbetering van de levensstandaard van de bevolking en de daarmee gepaard gaande buitengewone ontwikkeling van het individueel vervoermiddel hebben de belemmering van onze wegen tot gevolg gehad met verzaaging op kritische punten en in onze steden, die voor een dergelijk automobieler verkeer slecht aangepast zijn.

Het voertuig voor gemeenschappelijk vervoer dat zich in dit verkeer moet bewegen, bereikt nog slechts een bespottelijke reissnelheid, vooral tijdens de spitsuren, en verliest zo zijn eigenschappen van snelheid en regelmatigheid.

Het stadsmilieu zou derhalve moeten aangepast worden aan de autobus zodat deze beter gebruik kan maken van de wegen en een grotere snelheid kan ontwikkelen. De openbare besturen hebben reeds hoopgevende beslissingen in deze zin getroffen, maar er blijft terzake nog veel te doen, namelijk :

- de rijstroken voorbehouden voor het openbaar vervoer;*
- het instellen van eenrichtingsverkeer;*
- het verbod te parkeren en te stoppen, tenminste tijdens de spitsuren in smalle straten met druk verkeer;*





AUTOBUS - Type 1950
(Chevrolet Jonckheere)



GYROBUS : GENT, 1956



AUTOBUS - Type 1956
(Brossel Jonckheere)



AUTOBUS - Type 1973 (Van Hool)



AUTOBUS - Type 1978



TROLLEYBUS BROSSEL : Heeft in 1958
te Luik gereden

- de afstandsbediening van verkeerslichten om de doorgang op de kruispunten te versnellen;
- de bouw van kunstwerken die het autobusverkeer afzonderen van het overige verkeer op de bijzonder drukke plaatsen.

Sinds bijna een eeuw heeft de N.M.V.B. gepoogd haar materieel aan te passen aan de evolutie van de techniek en van de levensvoorwaarden : van de stoomtram is zij achtereenvolgens overgegaan tot de elektrische tram, het dieselmotorrijtuig en de autobus.

Sedert 1980 ondergaan talrijke motorrijtuigen van het type «S» van het net van Henegouwen grondige wijzigingen in ons werkhuis van Jumet. De technische verbeteringen dragen bij tot de kwaliteit van het door de N.M.V.B. aangeboden vervoer.

Vanaf 1981 en 1982 zal de N.M.V.B. gelede motorrijtuigen en autobussen inzetten, met het doel de rentabiliteit van sommige lijnen te verbeteren.

Te Brugge werd in 1981 van start gegaan met het «citybusprojekt». Dit projekt bestaat o.a. in het aanwenden van kleinere stadsbussen, «citybussen», die met hun kleine draaicirkel en gering volume, heel geschikt zijn voor het verkeer in historische steden.





VERNIEUWD MOTORRIJtuig TYPE «S» - Fontaine - l'Evêque



GELEED MOTORRIJtuig : Voor de lijnen van de Kust en van Henegouwen.



GELEDE AUTOBUS : Type 1981



CITYBUS - Prototypes



BEZOEK HET TRAMMUSEUM TE SCHEPDAAL (Brabant)

Ninoofsesteenweg, 184 (Hoek Wijngaardstraat)

OPEN VAN 14 tot 18 UUR.

OP ZON- EN FEESTDAGEN

- Van Pasen tot en met 30 juni.
- Van 1 september tot en met 31 oktober.

ZATERDAGS EN OP ZON-EN FEESTDAGEN

- Van 1 juli tot en met 31 augustus.

TOEGANGSPRIJS.

- 20 F (kinderen van 6 tot en met 11 jaar : 10 F)
- speciale voorwaarden voor groepen (bezoek met gids minimum acht dagen op voorhand aan te vragen)

Voor alle inlichtingen : telefoon: 02 / 569.16.14 (Trammuseum)
02 / 521.00.07 (N.M.V.B. - BRABANT)

Verantwoordelijke uitgever :

N.M.V.B. - Commerciële en Voorlichtingsdienst, Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel (Tel. 02/230.03.30)

Foto's

De HH. THILL : blz. 4 (Bergen), blz. 12 (Grez-Doiceau),
blz. 14 (Namen)
DE BACKER : blz. 4 (Poelkapelle), blz. 11 (Tourin-
nes-la-Grosse), blz. 14 (Mont - A - Leux)
RUTTEN ; blz. 5 (Beringen)
DEMELENNE : blz. 6 (Marcourt)
HOELEN : blz. 6 (Broechem)
BAZIN : blz. 10 , blz. 14 (Marchienne - au - Pont) ,
blz. 16 (Waterloo)
VAN DAM : blz. 11 (Poix St.- Hubert)
PLETINCKX : blz. 15
PRICE : blz. 16 (Leuven)
en N.M.V.B. - Archieven : blz. 5 (Bouillon) , blz. 8 , blz. 12 (Mol)
blz. 16 (Wemmel) , blz. 18 , blz. 20 ,
blz. 21 , blz. 22 , blz. 24 , blz. 25 ,
blz. 26 , blz. 27 .

