

MobiliteitsErfgoed Tram en Autobus vzw

Lieze Neyts



Archief Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB)

Algemene beschrijving van het archief



Vlaanderen
verbeelding werkt

INHOUDSOPGAVE

ALGEMENE BESCHRIJVING VAN HET ARCHIEF	3
I. IDENTIFICATIE	3
II. GESCHIEDENIS VAN ARCHIEFVORMER EN ARCHIEF	3
A. Archiefvormer	3
1. <i>Naam</i>	3
2. <i>Geschiedenis</i>	3
3. <i>Bevoegdheden en activiteiten</i>	7
4. <i>Organisatie</i>	7
B. Archief	9
1. <i>Geschiedenis</i>	9
2. <i>Verwerving</i>	11
III. INHOUD EN STRUCTUUR	12
A. Inhoud	12
B. Selecties en vernietigingen	13
C. Toekomstige aangroei/aanvullingen	14
D. Ordening	14
IV. RAADPLEGING EN GEBRUIK	17
A. Voorwaarden voor de raadpleging	17
B. Voorwaarden voor de reproductie	18
C. Taal en schrift van de documenten	18
D. Fysieke kenmerken	18
E. Toegangen	18
F. Aanwijzingen voor het gebruik	18
V. VERWANT MATERIAAL	20
A. Bestaan en bewaarplaats van kopieën	20
B. Documenten met een verwante inhoud	20
C. Bibliografie	22
VI. BESCHRIJVINGSBEHEER	23
VII. BIJLAGEN	25
A. Directeurs-generaal NMVB	25
B. Voorzitters raad van beheer NMVB	25
C. Evolutie groepen	25
D. Lijst van toegekende Concessienummers van tramlijnen – situatie maart 1942	26
E. Classificatie buurtlijnen en autobusdiensten – versie 1951	30
1. <i>Antwerpen</i>	30
2. <i>Oost-Vlaanderen</i>	31
3. <i>West-Vlaanderen</i>	31
4. <i>Limburg</i>	32
5. <i>Brabant</i>	33
F. Lijst van afkortingen	35

ALGEMENE BESCHRIJVING VAN HET ARCHIEF

I. IDENTIFICATIE

<i>Referentie:</i>	BE/ VlaTAM/NMVB
<i>Naam:</i>	Archief van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.
<i>Datering:</i>	1884-1999
<i>Beschrijvingsniveau:</i>	Archiefbestanddeel
<i>Omvang:</i>	4125 nrs. (ca. 150 m)

II. GESCHIEDENIS VAN ARCHIEFVORMER EN ARCHIEF

A. ARCHIEFVORMER

1. NAAM

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen
Acroniem: NMVB

Parallele naam: Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux
Acroniem: SNCV

2. GESCHIEDENIS¹

Om aan de behoeften van de groeiende industrie en handel te voldoen werd in België gedurende de 19^{de} eeuw een spoorwegnet uitgebouwd. De eerste reizigerstrein op het Europese vasteland reed zo voor het eerst op 5 mei 1835 tussen Brussel en Mechelen. Tegen het einde van de 19^{de} eeuw bezat België zo het dichtste spoornet ter wereld. Vele gebieden werden echter door de spoorwegen niet bediend, vooral op het platteland bleef er een nood aan goedkope vervoersmiddelen. Dit gebrek aan eenvoudig transport buiten het stedelijk gebied lag mee aan de basis van de economische depressie die België vanaf 1873 trof. Voor de ‘grote spoorwegen’ was het economisch gezien niet rendabel om ook op het platteland spoorwegen aan te leggen. De aanleg van een tweede, aanvullend, spoornet kon hier een oplossing bieden. De buurtspoorwegen gebruikten een lichtere infrastructuur en werden aangelegd op of naast de bestaande wegen, waardoor de aanleg goedkoper was. Dit spoornet zou steden en dorpen met elkaar verbinden en zou ervoor zorgen dat gebieden die te ver van het ‘grote spoornet’ lagen ook op de staatsspoorwegen aangesloten werden. De aanleg van

¹ De geschiedenis werd grotendeels gebaseerd op: BOGAERTS, Robert, red., *Instappen a.u.b. Honderd jaar buurtspoorwegen in België*. Antwerpen-Amsterdam, 1985 en *Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Vijftigste verjaaring 1884-1934*. Brussel, 1934.

een dergelijk aanvullend spoornet was ook wat men voor ogen had met de wet op de tramwegen van 9 juli 1875. Hierbij werd voor de aanleg van de buurtspoorwegen gerekend op private investeringen. In de steden, waar door de hoge bevolkingsdichtheid het uitbaten van buurtspoorwegen rendabel was, zorgde deze wet voor de oprichting van verschillende stadstramlijnen. Daarentegen had het privé-kapitaal slechts weinig interesse om, minder rendabele, buurtlijnen in de landelijke gebieden op te richten en werden ze afgeschrikt door de grote invloed die de overheid wilde blijven uitoefenen onder andere op gebied van tarieven. Van staatswege was er ook maar weinig haast om vergunningen voor wel rendabele buurtspoorlijnen te voorzien. Aan het einde van de 19^{de} eeuw was de staat immers nog volop bezig met de, kostelijke, overname van de (sterk versnipperde) staatsspoorwegen in privaat bezit. Het duurde daarnaast tot 3 januari 1892² voor een nieuwe wet ervoor zorgde dat ook de al bestaande trambedrijven hun al verkregen vergunningen konden regulariseren.

De overheid koos er uiteindelijk voor het heft in eigen handen te nemen met de oprichting van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) – Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (SNCV). Op 28 mei 1884³ kondigde koning Leopold II de wet tot de stichting van de NMVB/SNCV af, op 12 juni van datzelfde jaar werd de maatschappij opgericht onder het toezicht van de minister van Financiën. De maatschappij had als taak buurtspoorwegen aan te leggen en te exploiteren in het hele land. Voor elke nieuw op te richten lijn werd een kapitaal samengesteld nodig voor de aanleg en het materiaal voor de exploitatie. Binnen dit kapitaal hadden de belanghebbende gemeentes, de provincie en de staat hun deel. Aanvankelijk stond de staat in voor een kwart van het benodigde kapitaal, later voorzagen ze tot de helft van het bedrag. Ook de provincies voorzagen een kwart tot een derde van het kapitaal. De rest werd verdeeld tussen de verschillende belanghebbende gemeentes, afhankelijk van hun bevolking en de lengte van het traject op hun grondgebied. Vanaf 1885 konden ook particulieren aandelen onderschrijven. Omdat de gemeentes en provincies vaak niet in staat waren het volledige bedrag in één keer te voorzien werd een ingenieus financieringssysteem uitgedacht. De door de provincies en gemeentes ingeschreven bedragen werden verdeeld over negentig annuïteiten, jaarlijkse afbetalingen gedurende 90 jaar. In praktijk werden deze afbetalingen meestal gedekt door de jaarlijkse winst, bij erg renderende lijnen werd ook nog een tweede dividend uitgekeerd. Dit tweede dividend bestond één vierde van het financiële overschot, de andere delen werden gestort in een reservefonds. Dit reservefonds, gevormd uit de winst van goed renderende lijnen, kon ingezet worden om minder rendabele lijnen te onderhouden. Al snel werd dit tweede dividend verhoogd tot 37.5 procent en werd er een kwart gestort in een fonds voor werken aan de lijn.

In de zomer van 1885 werden de lijnen Oostende – Nieuwpoort (20 km) en Antwerpen – Hoogstraten (38.5 km) als eerste in exploitatie gesteld. Aanvankelijk werd er gebruik gemaakt van stoomtractie. Slechts twee van de lijnen van de Nationale Maatschappij werden in het begin deels bediend met paardentrams: de lijn Tielt (station) – Tielt (markt) en de lijn Antwerpen (Klapdorp) – Merksem (Oude Bareel). De stoomtractie werd op de lijnen met druk verkeer echter al snel vervangen door de efficiëntere elektrische tractie. Al in 1894 werd de eerste lijn, Brussel – Kleine Hut, met elektrische tractie in gebruik genomen. De elektrische tractie zorgde ervoor dat de trams veel sneller reden in vergelijking met de stoomtractie. Vele

² BS: 08/01/1892.

³ BS: 29/05/1884.

van de al aangelegde tramlijnen werden tijdens de modernisatie van het spoornet aan het einde van de jaren twintig geleidelijk aan geëlektrificeerd. Gelijktijdig werden op minder renderende lijnen de nog in gebruik zijnde stoomtrams vervangen door de compactere dieseltrams, autorails of spoorauto's genoemd. Deze modernisatie moest er eveneens komen doordat private busmaatschappijen, na de Eerste Wereldoorlog, meer en meer een concurrentie vormden voor de tramlijnen. Voor de modernisaties werden, in samenspraak met de inschrijvende gemeentes, provincie en de staat, één of meerdere kapitaalsverhogingen doorgevoerd.

Bij de aanleg van de eerste lijnen, eind 19^{de} eeuw, werd niet overal gebruik gemaakt van dezelfde spoorbreedte. In de provincie Antwerpen werd, om aansluiting te vinden op het Nederlandse spoornet, gebruik gemaakt van Hollands spoor (ook Kaapsspoor genaamd, breedte 1067 mm), terwijl in de rest van het land hoofdzakelijk meterspoor werd gebruikt.

Aanvankelijk werd de exploitatie van zowat alle aangelegde lijnen verpacht aan commerciële maatschappijen. Dit gebeurde via overeenkomsten voor een periode van 30 jaar. De NMVB legde de sporen aan, leverde het rollend materieel en verhuurde de sporen en installaties aan de exploitant. Deze stond in voor de exploitatie van de lijn en voor het onderhoud van het materieel. Toen bij de Eerste Wereldoorlog veel van het materiaal beschadigd raakte en ontmanteld werd door de bezetter waren de lijnen niet meer rendabel en was de NMVB genoodzaakt de exploitatie terug over te nemen. In de jaren dertig waren zo slechts vijf van deze pachtmaatschappijen over: Société anonyme pour l'exploitation des lignes d'Ostende et des plages belges, de Société Anonyme (SA) pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe de Wellin – Grotte de Han, de Nationale Maatschappij (NM) Tramways électriques de Gand, de NM Stedelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie en de NM Zeeuws-Vlaamsche Tramweg-Maatschappij. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het buurtspoornet immers zwaar beschadigd. In West-Vlaanderen werden quasi alle lijnen vernield. Ook werden verschillende lijnen opgebroken om het materieel in te zetten voor voorlopige bevoorradingsporen aan het front. De buurtspoorweginstallaties werden tijdens de oorlogsjaren ingezet voor vervoer over lange afstanden aangezien het grote spoor door de bezetter in gebruik was genomen. In de periode voor de stellingenoorlog werden de buurtspoorwegen ingezet voor het vervoer van vluchtelingen en gewonden. Ook werden de installaties gebruikt voor het vervoer van kolen naar de stedelijke centra en werden de ze ter beschikking gesteld van het Nationaal Hulp- en Voedingscomiteit. Na de oorlog volgde de heropbouw van de spoorinfrastructuur en nu werd overal dezelfde spoorbreedte, namelijk meterspoor, gebruikt.

In het interbellum bereikte het buurtspoornet zijn hoogtepunt. Trams werden ook steeds vaker ingezet voor toeristische rondritten en er werden zogenaamde kampeervoertuigen, Voiture Camping, verhuurd. Niet alleen voor het vervoer van reizigers, waarvan een groot deel bestond uit werknemers op weg naar de fabriek, speelden de buurtspoorwegen een belangrijke rol. De sporen en het materiaal werden ook gebruikt voor goederenvervoer. Ook hier vormde het spoornet van de NMVB een aansluiting op dat van de NMBS. Aanvankelijk was de NMVB verplicht om de goederen in het dichtstbijzijnde overladingsstation over te laden. Vele nijverheids- en landbouwbedrijven hadden private aansluitingen op de sporen van de buurtspoorwegen. Ook voor grote wegen- en bouwwerken werden tijdelijke aansluitingen aangelegd om het materieel ter plaatse te brengen. De NMVB beschikte over speciale goederen- en pakwagens. Daarnaast maakten enkele lijnen, die voornamelijk voor

goederenvervoer werden gebruikt, gebruik van normaalspoor (1435 mm) of beschikten ze over drie of vier rails waardoor er ook met normaalsporig materieel gereden kon worden. Vanaf de jaren dertig verminderde het goederenvervoer op het spoor zienderogen door de opkomst van de vrachtwagens. In de jaren na de Tweede Wereldoorlog verzorgde de maatschappij wel even een huis-aan-huis-besteldienst met oude vrachtwagens afkomstig van het Amerikaanse leger.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog hadden de buurtspoorwegen een belangrijke rol in zowel het vervoer van reizigers als van goederen. In 1942 vatte de Duitse bezetter echter het plan op om het spoornet deels uit te breken en over te brengen naar Oekraïne. Ze slaagden niet in de uitvoer van dit plan, enkele baanvakken werden echter wel opgebroken en ook elders werd de spoorinfrastructuur beschadigd. Vele lijnen dienden na de oorlog dan ook heraangelegd te worden of werden definitief afgeschaft en vervangen door autobusdiensten. De lengte van het spoornet bleef ook de volgende jaren dalen. De concurrerende autobusdiensten en de algemene invoer van de personenauto's in de jaren vijftig en zestig zorgden ervoor dat vele lijnen werden afgeschaft.

Al vanaf het begin van de 20^{ste} eeuw kwam het probleem van de concurrerende autobusdiensten ter sprake. Omdat de concurrentie steeds heviger werd, werden in 1924 na een bezwaarschrift bij de minister van Spoorwegen twee wetten ter bescherming van de NMVB afgekondigd. Deze gaven de voorrang aan de NMVB voor de inrichting van autobusdiensten langs de bestaande en ontworpen buurtspoorlijnen en om de verbinding tussen bestaande lijnen te verzekeren.⁴ Een nieuwe wet in 1931 liet de NMVB toe om autobusdiensten tot stand te brengen die de exploitatievoorwaarden van een gemachtigde lijn verbeterden.⁵ In 1932 verloren ze het in 1924 gekregen privilege al weer.⁶ Het resultaat van deze wetten was niet toereikend. Terwijl de NMVB voor zijn machtigingen afhankelijk was van het Ministerie van Spoorwegen moesten de private lijnen hun aanvraag aan het Ministerie van Landbouw en Openbare Werken richten. De private autobusdiensten, zowel met als zonder toelating, groeiden in snel tempo aan en vormden vaak een rechtstreekse concurrent voor de diensten van de NMVB. Pas na de Tweede Wereldoorlog steeg het aandeel van de NMVB in het openbaar vervoer met autobusdiensten. De concurrentie van autobusdiensten zorgde ervoor dat vanaf de jaren vijftig minder rendabele buurtspoorlijnen werden opgebroken en vervangen door busdiensten. Terwijl de NMVB in 1950 nog 4250 km geëxploiteerde tramlijnen had, was dit in 1960 gedaald tot 966 km. Een nieuwe wet uit 1946 vergemakkelijkte het daarnaast om private busdiensten over te nemen.⁷ De aanvankelijk door de NMBS verpachte 'groene bussen' werden vanaf 1977 ook ondergebracht bij de NMVB. De busdiensten van de NMVB werden deels door de maatschappij zelf geëxploiteerd en deels door private maatschappijen.

Door de wet van 8 augustus 1980⁸, aangepast door de wet van 8 augustus 1988⁹ werd de bevoegdheid van het openbaar vervoer overgeheveld naar de gewesten. Op 31 december 1990

⁴ Wetten van 11 augustus 1924 (BS: 21/08/1924) en 15 september 1924 (BS: 20/09/1924).

⁵ Wet van 29 augustus 1931 (BS: 5/09/1931).

⁶ Wet van 21 maart 1932 (BS: 24/03/1932).

⁷ Wet van 30 december 1946 (BS: 20/01/1947).

⁸ BS: 15/08/1980.

werd de NMVB, als nationale maatschappij, ontbonden en opgesplitst in een Vlaamse en Waalse maatschappij. In Vlaanderen fuseerde de NMVB samen met de MIVG en MIVA tot de nieuw opgerichte Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM) – De Lijn. In Wallonië werd de Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) – TEC (Transport en Commun) op een gelijkaardige manier gevormd uit een fusie van de NMVB en de Waalse stedelijke vervoersmaatschappijen. Het Brusselse openbare vervoer bleef in handen van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel/Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (MIVB/STIB).

3. BEVOEGDHEDEN EN ACTIVITEITEN

De bevoegdheid van de NMVB bestond uit de aanleg en exploitatie van buurtspoorwegen en het regionale openbare vervoer in het algemeen in België. De aanleg van een nieuwe buurtspoorweg kon er komen op initiatief van de betrokken gemeentes of van de NMVB zelf. Tot aan de Eerste Wereldoorlog zorgde de NMVB voor de studie van de aan te leggen lijn, de onderhandelingen voor de vorming van het kapitaal, de aanleg van de tramlijnen, het vastleggen van de tarieven op de lijn, de aankoop van infrastructuur en de levering van het rollend materieel. Echter pas na een gunstig advies van het Ministerie van Verkeerswezen kon de NMVB aan de studie van de aan te leggen lijn beginnen. De uiteindelijke vergunningen werden eveneens geleverd door het Ministerie van Verkeerswezen en ook de tarieven moesten goedgekeurd worden door de regering. De exploitatie van de buurtlijnen werden uitbesteed aan private maatschappijen. De exploitatiemaatschappijen stonden in voor de bediening van de lijnen en het onderhoud van het rollend materieel in de werkplaatsen.

Na de Eerste Wereldoorlog kwam hier verandering in. Door de grote oorlogsschade aan de lijnen was de NMVB genoodzaakt (bijna) alle exploitaties in eigen handen te nemen. Ook de meeste werkplaatsen kwamen zo in handen van de NMVB. De lijnen werden zowel gebruikt voor reizigers- als voor goederenvervoer. Doorheen de jaren stonden de werkplaatsen in voor het onderhoud en herstellingen van het materieel maar eveneens bouwden en verbouwden ze zelf rijtuigen.

De wetten van 1924 en 1931¹⁰ machtigden de NMVB autobusdiensten in te richten en te exploiteren. Later werden ook vele van de tramlijnen vervangen door buslijnen. Deze buslijnen werden deels zelf geëxploiteerd en deels verpacht aan private busmaatschappijen.

In 1946¹¹ werd de maatschappij gemachtigd ook goederenvervoer over de weg te organiseren. Deze diensten bleven maar kort onder de NMVB bestaan. Tussen 1951 en 1953 werd dit vervoer doorgegeven aan de NMBS.

4. ORGANISATIE

De NMVB werd onder minister van Financiën Graux opgericht op 12 juni 1884, door de wet van 24 juni 1885¹² werd het een openbare instelling in de vorm van een naamloze

⁹ BS: 13/08/198811.

¹⁰ Wetten van 11 augustus 1924 (BS: 21/08/1924), 15 september 1924 (BS: 20/09/1924) en 29 augustus 1931 (BS: 5/09/1931).

¹¹ Wet van 8 juli 1946 (BS: 18/08/1946).

vennootschap. Volgens de wet van 16 maart 1954¹³ werd de nv gerangschikt in de categorie B. Tot begin jaren dertig was de minister van Landbouw, Industrie en Openbare Werken bevoegd, daarna ging de bevoegdheid over naar de minister voor Vervoer of Verkeerswezen.

Bij de oprichting werd de NMVB op het hoogste niveau beheerd en bestuurd door de directeur-generaal en de Raad van beheer, bestaande uit een voorzitter en aanvankelijk vier beheerders, waarvan er één de taak van ondervoorzitter uitoefende. Vanaf 1908 werden dit zes beheerders. In 1926 werd de raad aangevuld met een regeringscommissaris, benoemd door de minister van financiën. In 1927 volgde nog een regeringscommissaris, benoemd door de minister van Spoorwegen. De directeur-generaal, de voorzitter en de helft van de beheerders werden benoemd door de koning. De andere helft van de beheerders werd aangesteld door de Algemene vergadering van aandeelhouders. De directeur-generaal stond in voor het dagelijks beheer van de maatschappij. Hij voerde de beslissingen van de Raad van beheer uit.

De Raad van Beheer werd geadviseerd door het Comité van toezicht. Dit bestond uit zes, later negen, commissarissen die benoemd werden door de Algemene vergadering. Binnen dit Comité moesten alle provincies vertegenwoordigd zijn. Het Comité van toezicht hield toezicht op alle verrichtingen van de maatschappij en adviseerde de Raad van beheer.

De Algemene vergadering bestond ten slotte uit de aandeelhouders, de leden van de Raad van beheer, de directeur-generaal en de leden van het Comité van toezicht.

In het begin bestond de maatschappij uit een aankoopdienst domeinen en vijf divisies. Later kende de NMVB een sterk gedecentraliseerde structuur. De tweeledige structuur werd gevormd door het hoofdbestuur te Brussel en de verschillende entiteiten. Het hoofdbestuur bestond uit vijf directies, bij aanvang waren dit Algemene diensten/Secretariaat, Boekhouding/Financiële dienst, Tractie en materieel, Baan en werken/Werken en toezicht en Exploitatie. Doorheen de jaren evolueerden deze diensten mee met de maatschappij. In 1945 werd zo een Algemene inspectiedienst (Personeel en Sociale dienst) toegevoegd, in 1948 volgde de dienst Personeel en in 1953 werd een Aankoopdienst aan de organisatie toegevoegd. Dit leidde in 1954 tot een reorganisatie in zes directies: Secretariaat, Personeel, Algemene inspectie, Exploitatie, Financiën en een Technische dienst. In 1969 werden de diensten Exploitatie en personeel samengevoegd. In 1977 werd de Technische dienst vervangen door de diensten Materieel en Gebouwen en bevoorrading. Na nog enkele wijzigingen waren er in de jaren tachtig zes directies: Algemene directie, Exploitatie, Materieel, Personeel en betwiste zaken, Gebouwen en bevoorrading en Informatica en financiën. Ten slotte werd in 1984 de dienst Betwiste zaken toegevoegd aan de dienst Exploitatie en werd de dienst Personeel uitgebreid met de Commerciële dienst.

Daarnaast had elke entiteit een eigen gewestelijke directie. In theorie waren er negen entiteiten, één voor elke provincie. Vaak waren er echter minder entiteiten, elke groep omvatte dan één of meerdere provincies. In 1885 waren dit Antwerpen, Brabant, Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen, Henegouwen, Luik-Limburg en Namen-Luxemburg. Vanaf 1886 vormde elke provincie een eigen groep. Doorheen de jaren wijzigden deze groepen van

¹² BS: 25/06/1885.

¹³ BS: 24/03/1954.

samenstelling. Bij de stopzetting bestonden de groepen Antwerpen, Brabant, Henegouwen, Limburg, Luik, Namen-Luxemburg en de Beide Vlaanderen. Elke entiteit werd geleid door een directeur en bestond uit vijf directies die doorheen de tijd evolueerden. Bij de stichting van de maatschappij waren dit: Bouwwerken, Algemeen, Exploitatie, Ontvangsten en Algemene boekhouding.

Bij de ontbinding van de NMVB bestond het bestuur uit een Directeur-generaal, bijgestaan door vier directeurs op het centrale niveau en zeven directeurs op het gewestelijk niveau. Daarnaast was er per provincie principieel een Exploitatiedienst, een Technische dienst en een Administratieve dienst.

B. ARCHIEF

1. GESCHIEDENIS

De gedecentraliseerde structuur van de NMVB/SNCV weerspiegelt zich ook in de vorming en het beheer van het archief. De entiteiten, met wisselende samenstelling, vormden elk eigen archief en bewaarden en beheerden dit ook zelf in de eigen hoofdzetel. Het centraal bestuur, gevestigd in de Wetenschapsstraat 14 te Brussel, vormde daarnaast ook haar eigen archief. Wanneer het administratief-juridisch nut van de dossiers voor de lokale entiteit verliep, werden ze overgebracht naar het centraal bestuur te Brussel voor permanente bewaring. De NMVB-hoofdzetel bewaarde dit archief op twee locaties: in de eigen gebouwen aan de Wetenschapsstraat nr. 14 en in een archiefruimte aan de Vlasfabriekstraat te Brussel. De archieven verhuisden doorheen de jaren verschillende malen, onder andere in de stelplaats van Diegem werd een tijdlang NMVB-archief bewaard. Bij de stopzetting van de NMVB was het archief bijgevolg verspreid over de entiteiten en het centrale bestuur. Niet alles kon uiteindelijk gered worden.

Vóór 1951 werd het archief grotendeels geordend per lijn. Binnen elke provincie kreeg elke lijn een nummer, vervolgens kregen de dossiers per lijn een classificatienummer. We kunnen echter niet spreken van een volledig ordeningsstelsel want de ‘klassen en rubrieken’ zijn niet gelijk per lijn. Lijn 122: Turnhout – Poppel heeft bijvoorbeeld het nummer 20 en nummer 20-3 handelt over de gebruikte terreinen voor de aanleg van de lijn. Daaronder worden de dossiers genummerd van 1 tot 6. Bij lijn 120: Turnhout – Merksplas – Hoogstraten – Grens, nummer 17, staan de dossiers inzake de gebruikte terreinen echter onder nummer 17-4.

Daarnaast werden al van bij de start plannen en briefwisseling ingeschreven onder verschillende nummeringen in indicateurs en registers. In tegenstelling tot de indicateurs van de briefwisseling, bleven de indicateurs van de plannen wel bewaard. De plannen werden apart in indicateurs en registers ingeschreven per dienst: plannen van de domeinen, plannen van spoor- en reizigersinfrastructuur en plannen van het rollend materieel.

De oorspronkelijke orde van het archief is echter, door latere herordening, niet meer volledig te achterhalen. Op 1 oktober 1951 werd, met het oog op de unificatie van de administratie op

alle niveaus, het ‘methodische decimale classificatiesysteem V (Vicinale)’¹⁴ in gebruik genomen. Vanaf dat moment werd het nieuw aangemaakt archief geordend volgens dit V-plan, ook delen van het al bestaande archief werden toen binnen deze nieuwe structuur gevoegd. Het classificatiesysteem bleef bewaard en is opgenomen in de inventaris onder nummer CA/1.

Het V-plan maakt gebruik van drie klassen: onderwerpsmatige classificatie volgens de klassen en rubrieken van het V-plan, geografische classificatie op basis van lijnnummers en alfabetische classificatie, bijvoorbeeld voor de classificatie van personeelsdossiers.¹⁵

In praktijk werd het archief op het hoogste niveau volgens de geografische classificatie geordend. Het archief werd per lijn samengehouden. De geografische classificatie maakte gebruik van driecijferige codes. Alle busdiensten en tramlijnen kregen bij de invoer van het V-plan zo’n code. Deze code wijkt af van het concessienummer dat bij het verkrijgen van de vergunning werd toegekend aan de lijn. De code bestaat uit 3 cijfers en werd altijd tussen haakjes gezet. Het eerste cijfer wijst op de provincie, zo staat nummer 1 voor Antwerpen, 2 voor Oost-Vlaanderen, 3 West-Vlaanderen, 4 Henegouwen, 5 Namen, 6 Luxemburg, 7 Luik, 8 Limburg en staat nummer 9 voor Brabant. Binnen elke provincie kreeg elke lijn vervolgens een nummer, beginnend bij nummer 11 voor tramlijnen en 61 voor autobusdiensten. Het provincienummer en lijnnummer samen vormen een driecijferige code per lijn. De Antwerpse lijn Itegem – Zandhoven draagt zo het nummer (121), de lijn Halle – Ninove, in Brabant draagt nummer (920), enz.

Verder werd geordend volgens de klassen en rubrieken van het V-plan. Het V-plan maakte gebruik van tien klassen:

- 1 Algemeenheden
- 2 Bestuurlijke structuur en organisatie
- 3 Artikelen die niet specifiek op de buurtspoorwegen betrekking hebben
- 4 Tractie en materieel
- 5 Weg en werken
- 6 Personeel
- 7 Exploitatie
- 8 Boekhouding
- 9 Financiën
- 10 (Leeg)

Elke klasse werd op zijn beurt terug onderverdeeld in tien onderklassen, enzoverder, tot op vijf niveaus.

Het archief werd verpakt in portefeuilles, twee stukken karton met linten aan elkaar bevestigd, waarbij soms op de binnenkant van het karton een index werd geschreven. Op de buitenzijde van de portefeuilles werden de classificatienummers aangebracht.

¹⁴ Het V-plan bevat een uitgebreide handleiding, hierin is zeer gedetailleerd beschreven hoe geklasseerd werd, zie ANTWERPEN, Vlaams Tram- en Autobusmuseum, Archief van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, CA/1: V-Plan, methodisch decimaal classificatiesysteem NMVB, 1951.

¹⁵ ANTWERPEN, VlaTAM, Archief NMVB, CA/1: V-plan, methodisch decimaal classificatiesysteem NMVB, 1951, Inleiding p 2.

Al tijdens het bestaan van de NMVB werden in onbruik geraakte dossiers geschonken aan geïnteresseerde medewerkers. Zo verzamelde Eric Keutgens (huidig conservator van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum) een groot aantal dossiers en kopieerde hij grote delen van het archief voor zijn documentatiecentrum rond de buurtspoorwegen. Na de splitsing van de NMVB in een Vlaamse en een Waalse maatschappij werd ook het archief bewaard bij het hoofdbestuur gesplitst. Het Vlaamse deel van het archief, inclusief de dossiers handelend over Vlaams- en Waals-Brabant en Brussel en documenten van de bestuursorganen handelend over heel België, werden geschonken aan Eric Keutgens en in het Antwerps Tram- en Autobusmuseum (ATAM) ondergebracht. Dossiers die nog van administratief nut waren bleven bij de VVM bewaard. De archieven die nog bewaard werden bij de entiteiten bleven aanvankelijk ter plekke bewaard. Doorheen de jaren werden delen van deze archieven overgedragen aan het Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM) en zijn voorganger het ATAM. In 2008 werd de vzw META (MobiliteitsErfgoed Tram en Autobus) gesticht, met als doel het verwerven, beheren, in stand houden en ontsluiten van het erfgoed van het openbaar stads- en streekvervoer in Vlaanderen. META beheert mee de archieven die in het VlaTAM bewaard worden. In kader van een door de Vlaamse Overheid gesubsidieerd inventarisatieproject zorgt META voor de ontsluiting van de archieven.

Ook na de verwerving van het archief door het museum werd het nog verder aangevuld. Documentatie, documenten afkomstig uit schenkingen en eigen notities werden aan het bestand toegevoegd en soms ook binnen de bestaande dossiers ingevoegd. Vooral het archief van de Antwerpse lijnen werd zo verder aangevuld en grondig herordend. Een onderscheid maken tussen oorspronkelijk NMVB-archief en later bijgevoegde documenten is vaak moeilijk. Zowel archiefstukken als kopieën werden aan de bestanden toegevoegd. Deze kopieën zijn deels kopieën uit het NMVB-archief, gemaakt vóór de stopzetting van de NMVB. Daarnaast zijn ook kopieën van archiefstukken uit andere archiefbestanden, bijvoorbeeld uit het Stadsarchief Antwerpen, en van archiefstukken in handen van verzamelaars in de dossiers gevoegd. Bij de latere archiefbewerking in het museum werden niet geklasseerde dossiers alsnog geklasseerd volgens het V-plan. De dossiers werden voorzien van een classificatiecode en werden soms ook samengebracht per onderwerp. Ten slotte werden enkele archiefstukken samengebracht in onderwerpsmappen per lijn. Deze mappen werden doorheen de jaren aangevuld met documentatie, recenter opgestelde documenten (afkomstig van VVM-De Lijn) en worden nu apart van het archief bewaard. Zowat alles over de autobusdiensten in de provincie Antwerpen is bijvoorbeeld uit het archief gehaald en wordt in de onderwerpsmappen bewaard. Op vraag van het VlaTAM en doordat hier ook documentatie en elders verworven archief aan toegevoegd werd, werd beslist deze mappen niet meer in het archief te voegen en vormen ze een apart bestand.

2. VERWERVING

Het in het VlaTAM bewaarde archief van de NMVB werd in verschillende fases verworven door het museum. Al vóór de splitsing van de NMVB in 1990 werden verschillende, voor de maatschappij onnutig geworden dossiers, aan verschillende medewerkers geschonken. Eric Keutgens, huidig conservator van het museum, verzamelde zo een grote hoeveelheid archief en maakte van andere delen van het archief kopieën. Hij bewaarde de hem geschonken dossiers aanvankelijk in zijn woning te Antwerpen. Toen in 1982 het Antwerps Tram- en Autobusmuseum (ATAM) werd gesticht in Fort 5 te Edegem, werd het archief overgebracht naar het museum. In 1990, bij de opsplitsing van de NMVB in de Vlaamse

Vervoermaatschappij – De Lijn (VVM-De Lijn) en de Waalse maatschappij TEC, werd ook het archief, bewaard in het hoofdkantoor in de Wetenschapsstraat, opgesplitst. Het Vlaamse deel van dit archief werd toen overgedragen aan De Lijn. De Lijn schonk dit archief aan Eric Keutgens die de bestanden aan zijn verzameling in het ATAM toevoegde. De dossiers handelend over de West-Vlaamse lijnen werden al aan het einde van de jaren tachtig uit dit archief gehaald en overgemaakt aan vzw TTO Noordzee (Toerisme, Transport en Ontspanning). Ze worden tegenwoordig in het Provinciaal Archief West-Vlaanderen bewaard.¹⁶ Sinds 1995 wordt een deel van het archief van het VlaTAM opgeslagen in één van de technische lokalen in het premetrostation Sport. Op 15 januari 1999 werd op initiatief van de Vlaamse Vervoersmaatschappij de vzw Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM) opgericht. De collectie van het ATAM kreeg zo een nieuwe bestemming in de historisch beschermde tramremise Groenenhoek. Bij de verhuis van de collectie werd ook het verzamelde archief mee verhuisd.

Doorheen de jaren werden nog verschillende archiefdelen, tot dan bewaard bij de entiteiten, toegevoegd aan het bestand. Dit gebeurde vaak in der haast door liefhebbers en vrijwilligers wanneer het archief dreigde verloren te gaan en werd niet gedocumenteerd. Bij de overdracht van het nog bij de entiteit Oost-Vlaanderen bewaarde archief van MIVG/ETG in 2014 werd nog een klein deel NMVB-archief van de entiteit Oost-Vlaanderen overgedragen.

III. INHOUD EN STRUCTUUR

A. INHOUD

Het archief heeft betrekking op heel België, met de nadruk op Vlaanderen, vanaf het einde van de 19^{de} eeuw tot het einde van de 20^{ste} eeuw. De oudste archiefstukken dateren uit 1884, de recentste (toegevoegde documentatie) uit 1999. Het archief is op te delen in drie delen: het archief van de centrale bestuursorganen, het archief van tram- en buslijnen per provincie en het archief van het rollend materieel.

De dossiers over het rollend materieel en de documenten van bestuursorganen handelen over heel België. Het archief van de centrale bestuursorganen bevat onder andere lastenboeken, notulen van de raad van beheer, de raad van toezicht en van de algemene vergadering en jaarverslagen. Het heeft een goed beeld van het bestuur op het hoogste niveau en de bestuurlijke evoluties binnen de NMVB. In mindere mate is er informatie over de financiën, het personeel en sociale voorzieningen aanwezig. Ook is er informatie bewaard over de overeenkomsten afgesloten met de stedelijke vervoersmaatschappijen en de oprichting van de VVM-De Lijn. Ten slotte is er archief bewaard over de deelname aan Expo '58 en de organisatie van het openbaar vervoer naar de expoterreinen en over de festiviteiten in het kader van 100 jaar openbaar vervoer in België (1985).

Het archief van het rollend materieel omvat voornamelijk plannen en afdrucken van plannen van eigen gebouwd en elders besteld rollend materieel. Daarnaast zijn er dossiers terug te

¹⁶ Het archief van de afdeling West-Vlaanderen van de NMVB werd achtereenvolgens in de woning van voorzitter Pierre De Meyer en in de stelplaats van Knokke bewaard. Uiteindelijk werd beslist het archief in het Provinciaal Archief West-Vlaanderen te bewaren, de vzw TTO bleef eigenaar. Zie verwante bestanden.

vinden over de bestellingen en het onderhoud van het materieel. Ook zijn er inventarissen met de verdeling van de voertuigen over de entiteiten, inventarisboeken met de onderdelen van de verschillende voertuigen, documentatie over de rijtuigen en instructieboeken voor de besturing en het onderhoud van trams en bussen.

De dossiers handelend over tram- en buslijnen vormen het grootste deel van het archief. Ze zijn geordend per provincie. De dossiers handelen over het verlenen van concessies; de aankoop, verwerving en wederafstand van percelen en eigendommen; de bouw en verbouwingen van stelplaatsen en wachthuisjes; de samenstelling en verhogingen van het kapitaal; werken aan de sporen, de spooruitrusting en de reizigersinfrastructuur; de uiteindelijke reorganisaties van de tramlijnen naar autobusdiensten; enz. Per lijn zijn ook plannen van de spoor- en reizigersinfrastructuur bewaard, zowel van uitgevoerde als van niet uitgevoerde lijnen. Zo kunnen het volledige traject, en de latere wijzigingen aan het tracé, gereconstrueerd worden. In mindere mate is er hier ook informatie over de exploitatie van de lijnen te vinden; zoals dienstregelingen, registers in verband met de verkoop van coupons, informatie over de gehanteerde tarieven, klachten van reizigers. In het VlaTAM zijn echter enkel de archieven van de provincies Antwerpen, Brabant, Limburg en Oost-Vlaanderen bewaard. Over de provincie West-Vlaanderen worden slechts enkele, meer algemene, dossiers bewaard.

B. SELECTIES EN Vernietigingen

Het feit dat nu nog grote delen van het NMVB-archief bewaard zijn is te danken aan enkele liefhebbers die al snel het belang van deze dossiers inzagen. Doorheen de jaren hebben ze zich ingezet om het in onbruik geraakte archief dat dreigde verloren te gaan te bewaren. Echter niet het volledige archief van de NMVB bleef uiteindelijk bewaard. Ten eerste werd er ten tijde van de NMVB al geselecteerd. Het in 1951 ingevoerde V-plan voorzag elke 6 maanden een selectie op het archief.¹⁷ Daarnaast vermelden opschriften op dossiers dat documenten soms gemicrofilmd werden en vervolgens vernietigd. Waar deze microfilms zijn is niet geweten.

Vervolgens werd bij het verwerven van het archief ook een selectie doorgevoerd. Al tijdens het bestaan van de maatschappij kregen geïnteresseerde medewerkers de toestemming om dossiers die zij interessant vonden mee te nemen. Later, toen Eric Keutgens het archief in de Wetenschapstraat ging ophalen, werd niet alles meegenomen. Er werd een keuze gemaakt op basis van wat wel en wat niet interessant werd geacht, en er waren ook beperkingen op wat wel en wat niet mocht meegenomen worden. Terwijl over de exploitaties en infrastructuurwerken veel bewaard bleef, zijn het archief handelend over het personeel en grote delen van de boekhouding zo bijvoorbeeld verloren gegaan. Ook niet alle archiefbescheiden die nog aanwezig waren bij de verschillende entiteiten werden uiteindelijk gered. Hier speelden eveneens persoonlijke interesses en opgelegde beperkingen een rol in wat wel en niet werd meegenomen.¹⁸ Tenslotte werd men niet altijd, of pas heel laat, op de hoogte gebracht wanneer men van plan was archief uit een entiteit te vernietigen of werd er

¹⁷ In de handleiding bij het V-plan is een selectielijst opgenomen, zie: ANTWERPEN, VlaTAM, Archief NMVB, CA/1: V-plan, methodisch decimaal classificatiesysteem NMVB, 1951, Inleiding p 9-10.

¹⁸ Archief inzake personeelszaken mocht bijvoorbeeld niet altijd worden meegenomen wegens de beperkingen inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

geen gepaste bewaarplaats voor het archief gevonden. Zo ging een deel van het archief van de entiteit Oost-Vlaanderen, bewaard te Destelbergen, verloren.¹⁹

C. TOEKOMSTIGE AANGROEI/AANVULLINGEN

Archief dat nog een administratief nut voor de VVM heeft, waaronder dossiers bij de dienst Patrimonium, worden nog steeds door de VVM-De Lijn beheerd. De Lijn neemt soms contact op met het museum om oudere dossiers, nog afkomstig van de NMVB, te schenken. Daarnaast duiken af en toe nog stukken op doordat delen van het archief na, en voor, de opheffing van de NMVB in handen kwamen van verschillende medewerkers en liefhebbers.

D. ORDENING

Bij aanvang van de inventarisatie waren drie delen te onderscheiden in het archief: archief van de centrale administratie, afkomstig uit de Wetenschapsstraat, archief van de vijf Vlaamse provincies, afkomstig uit de entiteiten en deels uit de Wetenschapsstraat, en archief in verband met het rollend materieel, afkomstig uit de Wetenschapsstraat. Bij de inventarisatie werd ernaar gestreefd de oude orde zoveel mogelijk te bewaren.

Het archief van de centrale administratie is slechts fragmentarisch bewaard. Grote delen, onder andere omtrent boekhouding en personeel, werden niet geschonken aan het museum. In het archief van de centrale administratie was er geen duidelijke ordening aanwezig. Het archief omtrent de provincies was daarentegen nog grotendeels geordend volgens het in 1951 ingevoerde V-plan. Op het hoogste niveau is dit archiefdeel geordend per buurtlijn en op het laagste niveau zijn ze geordend volgens de classificatienummers van het V-plan. Het archief van het rollend materieel ten slotte werd na de verwerving grotendeels onderwerpsmatig geordend en aangevuld met documentatie.

Het opgestelde archiefschema is gebaseerd op de organisatiestructuur van de NMVB, het bewaarde V-plan en het modelschema voor bedrijfsarchieven uit H. COPPENS, *De ontsluiting van archieven. Richtlijnen en aanbevelingen voor de ordening en beschrijving van archieven in het Rijksarchief*, Brussel, 1997, pp. 487-489. Op het hoogste niveau bleef het archief opgedeeld in drie delen, volgens de organisatiestructuur van de NMVB: 1. Centrale administratie, 2. Provincies, 3. Rollend materieel.

Archiefschema:

CENTRALE ADMINISTRATIE

I. ALGEMEEN

- A. Registers
- B. Jaarverslagen
- C. Notulen
- D. Briefwisseling

II. ORGANISATIE/BEDRIJFSVORM

¹⁹ Toen men op de hoogte werd gebracht was het archief al in containers gegooid en was de onderlinge orde van de dossiers al grotendeels verstoord, daarnaast vond men geen plaats om het archief onder te brengen; gesprek Pierre De Meyer (voorzitter TTO Noordzee), woensdag 8 januari 2014.

- A. NMVB
- B. VVM – De Lijn
- III. BEDRIJFSMIDDELEN
 - A. Kapitaal
 - B. Eigendommen
 - C. Personeel en sociale zaken
 - D. Financiën
- IV. BEDRIJFSFUNCTIES
 - A. In vergunning vragen van buurtlijnen
 - B. Ontwerp van (niet uitgevoerde) lijnen
 - C. Aanleg van buurtlijnen en aanhankelijkheden
 - D. Werken aan spoor- en reizigersinfrastructuur
 - E. Reizigersvervoer
 - F. Promotie
- V. SAMENWERKING MET ANDERE MAATSCHAPPIJEN
 - A. Stadsmaatschappijen
 - B. Nederlandse lijnen
- VI. BIJDRAGEN AAN BEURZEN EN TENTOONSTELLINGEN
 - A. Expo '58
 - B. 1985 – Jaar van het openbaar vervoer

PROVINCIES

ANTWERPEN

- Stukken betreffende de NMVB in Antwerpen
 - I. PROVINCIAAL BESTUUR
 - II. PERSONEEL
 - III. VERGUNNINGEN EN EXPLOITATIE
- Stukken betreffende het ontwerp, de aanleg en de exploitatie van buurtlijnen en busdiensten.
 - I. VERGUNDE TRAMLIJNEN (LATER BUSDIENSTEN)
 - II. NIET UITGEVOERDE TRAMLIJNEN
 - III. BUSDIENSTEN

OOST-VLAANDEREN

- Stukken betreffende de NMVB in Oost-Vlaanderen
 - I. PERSONEEL
 - II. WEG EN WERKEN
 - III. VERGUNNINGEN EN EXPLOITATIE
 - IV. DOCUMENTATIE
- Stukken betreffende het ontwerp, de aanleg en de exploitatie van buurtlijnen en busdiensten.
 - I. VERGUNDE TRAMLIJNEN (LATER BUSDIENSTEN)
 - II. NIET UITGEVOERDE TRAMLIJNEN
 - III. BUSDIENSTEN

WEST-VLAANDEREN

- Stukken betreffende de NMVB in West-Vlaanderen
 - I. PERSONEEL
 - II. WEG EN WERKEN
 - III. VERGUNNINGEN EN EXPLOITATIE
 - IV. DOCUMENTATIE
- Stukken betreffende het ontwerp, de aanleg en de exploitatie van buurtlijnen en busdiensten.

I. BUSDIENSTEN

LIMBURG

-Stukken betreffende de NMVB in Limburg

I. PERSONEEL

II. WEG EN WERKEN

III. VERGUNNINGEN EN EXPLOITATIE

-Stukken betreffende het ontwerp, de aanleg en de exploitatie van buurtlijnen en busdiensten.

I. VERGUNDE TRAMLIJNEN (LATER BUSDIENSTEN)

II. NIET UITGEVOERDE TRAMLIJNEN

III. BUSDIENSTEN

BRABANT

-Stukken betreffende de NMVB in Brabant

I. WEG EN WERKEN

II. VERGUNNINGEN EN EXPLOITATIE

-Stukken betreffende het ontwerp, de aanleg en de exploitatie van buurtlijnen en busdiensten.

I. VERGUNDE TRAMLIJNEN (LATER BUSDIENSTEN)

II. NIET UITGEVOERDE TRAMLIJNEN

III. BUSDIENSTEN

ROLLEND MATERIEEL

Centrale administratie

Het archief van de centrale administratie weerspiegelt de normale structuur van een bedrijfsarchief. Aangezien het archief slechts zeer fragmentarisch bewaard bleef en er geen duidelijke structuur aanwezig was, werd beslist dit deel te ordenen volgens het modelschema voor bedrijfsarchieven uit H. Coppens.²⁰ De zeer gedetailleerde structuur van het in 1951 ingevoerde V-plan was hier, door de beperkte hoeveelheid bewaard archief, niet bruikbaar. De indeling gebeurde volgens functie.

Provincies

Het tweede deel, provincies, bestaat uit het archief van de vijf 'Vlaamse provincies': Antwerpen, Limburg, Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen (fragmentarisch) en Brabant (Vlaams- en Waals-Brabant). Hoewel doorheen de jaren de samenstelling van de entiteiten verschillende malen werd gewijzigd en de entiteiten dus vaak meer dan één provincie omvatten, werd het archief per provincie afzonderlijk bewaard. Elke provincie bevat twee delen: 'Stukken betreffende de NMVB in de provincie' en 'Stukken betreffende de aanleg van buurtspoorlijnen, busdiensten en aanhangelijkheden'. De 'stukken betreffende de NMVB in de provincie' bevatten algemene dossiers, die niet over één bepaalde lijn handelen. De verdere ordening gebeurde volgens het V-plan en werd verder onderverdeeld in 'Personeel', 'Weg en werken', 'Exploitatie' en 'Documentatie'. 'Personeel' bevat dossiers in verband met het personeel in het algemeen en sociale voorzieningen; 'Weg en werken', omvat de dossiers over het domein van de NMVB, de gebouwen van de NMVB en de spoor- en reizigersinfrastructuur; 'Vergunningen en exploitatie' omvat alles over dienstregelingen,

²⁰ H. COPPENS, *De ontsluiting van archieven*, pp. 487-489.

tarieven, afstanden, enz. Bij de provincie Antwerpen is ook een kleine hoeveelheid archief bewaard over het provinciale bestuur.

Stukken betreffende de aanleg van buurtspoorlijnen, busdiensten en aanhankelijkheden is onder verdeeld in:

I. Aanleg en exploitatie van vergunde lijnen en aanhankelijkheden

II. Ontwerp van niet uitgevoerde tramlijnen en uitbreidingen

III. Aanvraag en exploitatie van nieuw vergunde busdiensten

Daaronder is het archief geordend per lijn. Deze ordening werd ook bij de buurtspoorwegen gehanteerd. Elke lijn is verder onderverdeeld volgens de categorieën van het V-plan. De structuur van het, zeer gedetailleerde, V-plan werd vereenvoudigd en aangepast om tot het archiefschema te komen.

- 1. DE TRACTIE EN HET MATERIEEL**
 - a. Elektrische uitrusting van de buurtlijnen
 - b. Signalisatie
- 2. WEG EN WERKEN**
 - a. Aanleg van lijnen
 - b. Opbraak van lijnen
 - c. Domein van de NMVB
 - d. Sporen en wat eraan paalt
 - e. Stations – stelplaatsen en gebouwen
 - f. Kunstwerken – constructie – onderhoud²¹
- 3. VERGUNNINGEN EN EXPLOITATIE**
 - a. Vergunningen en kapitaal
 - b. Exploitatie
- 4. DOCUMENTATIE**

Rollend materieel

Ten slotte is er nog het derde deel in verband met het rollend materieel. Dit deel moet nog verder geïnventariseerd worden.

IV. RAADPLEGING EN GEBRUIK

A. VOORWAARDEN VOOR DE RAADPLEGING

Het archief is op afspraak raad te plegen in het Vlaams Tram- en Autobusmuseum, gevestigd in de geklasseerde tramstelplaats Groenenhoek te Antwerpen (Diksmuidelaan 42-44).

Conform de Wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer zijn archiefstukken die privacygevoelige informatie bevatten pas openbaar 100 jaar na de geboorte van de betreffende personen. Beperkingen inzake openbaarheid worden in de inventaris bij de archiefbeschrijvingen vermeld.

²¹ Kunstwerken: term uit de bouwkunde waarmee bijzondere constructies zoals viaducten of tunnels worden bedoeld.

B. VOORWAARDEN VOOR DE REPRODUCTIE

Voor de reproductie van de archiefstukken gelden de voorwaarden van toepassing in het Vlaams Tram- en Autobusmuseum (zie leeszaalreglement).

Een aantal plannen (onder andere architecturale plannen van gebouwen) zijn volgens de wet betreffende het auteursrecht en de naburige rechten nog auteursrechtelijk beschermd. De reproductie is enkel mogelijk mits toelating van de auteur. De auteur kan zich volgens de auteurswet echter niet verzetten tegen reproducties wanneer deze geen afbreuk doen aan de normale exploitatie van het werk en uitsluitend bestemd zijn voor privé-gebruik, wetenschappelijk onderzoek of onderwijs.

C. TAAL EN SCHRIFT VAN DE DOCUMENTEN

De taal van de oudste documenten is voornamelijk Frans. Later zijn er ook documenten in het Nederlands of zijn de stukken in beide talen opgesteld.

D. FYSIEKE KENMERKEN

De originele plannen en tekeningen werden op calques of op linnen gemaakt. De afdrukken van deze plannen, zowel diazoafdrukken als blauwdrukken, zijn terug te vinden binnen de dossiers. Deze plannen van spoor- en reizigersinfrastructuur zijn in sommige gevallen tot enkele meters lang. De diazoafdrukken zijn verzuurd, bij het hanteren van de afdrukken versnippert het papier. Enkele pakken plannen zijn ook beschadigd door vocht. Bij sterke beschadiging wordt dit in de inventaris bij het betreffende archiefnummer vermeld.

E. TOEGANGEN

De plannen van spoor- en reizigersinfrastructuur werden in verschillende indicateurs en registers ingeschreven. Ten eerste werden alle plannen, van buurtspoorweginfrastructuur in heel België, in chronologische volgorde ingeschreven in de algemene indicateurs. Daarnaast werd per provincie een register bijgehouden waarin de plannen chronologisch per lijn werden ingeschreven en een nummer kregen. Ten slotte werd een deel van deze plannen goedgekeurd door het Ministerie van Verkeerswezen en kreeg zo een goedkeuringsnummer, per lijn. Een apart register, voor heel België, werd opgemaakt van alle goedgekeurde plannen. Elk plan heeft zo maximaal drie nummers: een algemeen nummer, een chronologisch nummer per lijn en een goedkeuringsnummer (niet voor alle plannen). In de provinciale registers zijn alle nummers per plan terug te vinden. De afdrukken van plannen van spoor- en reizigersinfrastructuur die binnen de dossiers bewaard werden zijn daarnaast ook toegankelijk via de indices die aangebracht waren op de oorspronkelijke verpakkingen. Deze indices zijn echter niet voor alle lijnen bewaard. Ook van de *carnets d'attachements* bestaat een index. De indicateurs van de briefwisseling zijn niet bewaard.

F. AANWIJZINGEN VOOR HET GEBRUIK

De stukken kunnen, na afspraak telefonisch (03 322 44 62) of via mail (info@vlatam.be), geraadpleegd worden in de leeszaal van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum. Bij voorkeur vermeldt de bezoeker bij het maken van een afspraak de stukken die hij/zij wil raadplegen. Bij het verwijzen naar de archiefstukken kan de volgende bronvermelding gebruikt worden: 'ANTWERPEN, Vlaams Tram- en Autobusmuseum, Archief van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, inventarisnummer: omschrijving, datering.' Bij een volgende vermelding kan deze verwijzing afgekort worden. 'Vlaams Tram- en Autobusmuseum' kan

afgekort worden als 'VlaTAM', 'Archief van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen' wordt afgekort als 'Archief NMVB'.

Het archief van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen biedt talrijke onderzoeksmogelijkheden. Het archief van de centrale administratie geeft de evolutie van de maatschappij goed weer. Het archief van de verschillende lijnen, per provincie, bevat informatie over de vorming van de kapitalen, de onderhandelingen met gemeentes, wegenwerken, elektrificatie van lijnen, enz. De plannen maken het mogelijk de tracés te reconstrueren. Daarnaast zijn ook de overeenkomsten gesloten met de verschillende stadsvervoersmaatschappijen (MIVA, MIVG, MIVB) goed gedocumenteerd. Tijdens Expo '58 had de NMVB een belangrijke rol in het vervoer van de reizigers naar de Heizel, daarnaast was de NMVB zelf ook vertegenwoordigd op de Expo om het openbaar vervoer in België voor te stellen. Zowel het archief van de vele aanpassingswerken om de tramlijnen naar de Expo aan te leggen als van de stand op de beurs zijn bewaard. Tot slot biedt het archief van het rollend materieel een grote hoeveelheid plannen en documentatie in verband met het rollend materieel, door de NMVB gebouwd of aangekocht.

Van de *carnets d'attachements* (aantekeningen inzake prijsberekening voor uitgevoerde werken) bestaat een eigentijdse toegang. Deze vermeldt per provincie de verschillende *carnets d'attachements*. In de index zijn de boekjes in chronologische volgorde opgenomen, in tegenstelling tot de nummering van de boekjes. De index vermeldt per boekje de lijn, het uitgevoerde werk, de aannemer en een oudere nummering. Niet alle boekjes die in de index vermeld worden zijn ook bewaard. Wanneer de *carnet d'attachement* van een bepaald uitgevoerd werk wordt gezocht, wordt het best in de index gekeken onder de betreffende provincie, zo kan men het juiste nummer vinden. Ook van de plannen van spoor- en reizigersinfrastructuur bestaan indexen en registers. Wanneer een specifiek plan wordt gezocht is het best ofwel in het provinciale registers (CA/814-CA/818) of in de index te kijken (als deze bestaat voor de betreffende lijn). In het provinciale register staan de plannen per lijn in chronologische volgorde. Vooraan is bij elke provincie een inhoudstabel van de verschillende lijnen. Van elke provincie bestaan twee registers die elkaar in tijd opvolgen. De plannen van de provincies West- en Oost-Vlaanderen werden vanaf de tweede helft van de 20^{ste} eeuw in één register ingeschreven (CA/818). In deze registers worden per plan zowel het indicatenummer, een chronologische nummering per lijn en (indien goedgekeurd) een goedkeuringsnummer vermeld. In de inventaris zijn de plannen opgenomen met hun goedkeuringsnummer (indien bestaand), of (indien niet goedgekeurd) met het chronologische nummer per lijn. In de registers staan ook de niet goedgekeurde plannen, die niet altijd bewaard zijn. Daarnaast zijn alle plannen van spoor- en reizigersinfrastructuur ook terug te vinden in de indicateurs (CA/1012-CA/1016). Hierin worden alle plannen (van alle provincies, inclusief de Waalse provincies²²) chronologisch opgenomen. Alle goedgekeurde plannen van na 1945 zijn ten slotte nog terug te vinden in het 'register van goedgekeurde plannen' (CA/1045).

²² De plannen van spoor- en reizigersinfrastructuur van de Waalse lijnen worden niet in het VlaTAM bewaard, zie verwante bestanden.

V. VERWANT MATERIAAL

A. BESTAAN EN BEWAARPLAATS VAN KOPIEËN

Afdrukken van vele van de hier beschreven plannen van spoor- en reizigersinfrastructuur worden ook bewaard in het archief van het Ministerie van Verkeerswezen, bestuur van het vervoer.²³

B. DOCUMENTEN MET EEN VERWANTE INHOUD

Er moet rekening gehouden worden dat het VlaTAM niet het volledige NMVB-archief bezit. Het archiefdeel omvat de centrale administratie van de hele maatschappij maar beperkt zich inzake de inrichting van buurtspoorwegen en autobusdiensten grotendeels tot Vlaanderen (inclusief Brussel en Waals-Brabant). Daarnaast werd het archief van de afdeling West-Vlaanderen aan het einde van de jaren tachtig afgesplitst uit het archief van de centrale administratie en aan de vzw TTO-Noordzee overgedragen. Dit archiefdeel werd aangevuld met de archieven van de groep West-Vlaanderen, afkomstig uit de lokale bureaus te Brugge en Oostende. Het West-Vlaamse archief (ongeveer 50 s.m.) werd eerst bewaard in de woning van Pierre de Meyer en werd later overgebracht naar een loods van de VVM-De Lijn te Knokke. Uiteindelijk werd het archief op 1 juni 1999 in bewaring gegeven bij het Provinciaal Archief West-Vlaanderen. TTO-Noordzee bleef eigenaar van het archief.²⁴ Een deel van dit archief (12 s.m.), afkomstig van het bureau Brugge, werd door Hendrik Vandenginste geïnventariseerd tijdens zijn stage voor de opleiding archivistiek: erfgoedbeheer en hedendaags documentbeheer.²⁵ Het overige archief wordt momenteel geordend door een vrijwilliger.

Het NMVB-archief handelend over de Waalse buurtspoorwegen werd overgedragen aan de TEC en werd vermoedelijk verspreid over de verschillende afdelingen. Zij bewaren waarschijnlijk ook de archieven van de voormalige Waalse stadsvervoersmaatschappijen. De Direction CRM (Clients, Réseaux et Mobilité) bewaart onder andere foto's, plannen voor de aanleg van lijnen en dossiers over de ingebruikname van de lijnen.²⁶ Een deel van de dossiers over tramlijnen in Namen en Luik is terug te vinden in het Musée des Transports en commun te Luik.

Ook het archief van de verschillende stadsmatenschappen raakte verspreid. Een deel van de archieven van de Gentse stadstrammaatschappijen (MIVG en voorgangers Elektrische Tramwegen van Gent (ETG/TEG)) worden bewaard bij Freddy Coussens, een gepensioneerd tramchauffeur, te Zwalm. De glasdia's uit zijn collectie werden gedigitaliseerd door het Stadsarchief Gent. Het VlaTAM bewaart een ander deel van het MIVG archief (ongeveer 30 s.m.). In 2006 ging een deel van dit archief verloren door waterschade in de bewaarplaats te

²³ BRUSSEL, Algemeen Rijksarchief, Archief Ministerie van Verkeerswezen. Bestuur van het vervoer. 1864-1997.

²⁴ Gesprek Pierre De Meyer, woensdag 8 januari 2014.

²⁵ H. VANDENGINSTE, *Inventaris van het archief van de groep West-Vlaanderen, afdeling Brugge van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (1895-1977)*, Onuitgepubliceerde licentiaatsverhandeling, Vrije Universiteit Brussel, Archivistiek: erfgoedbeheer en hedendaags documentbeheer, 2004-2005.

²⁶ C. VAN DEN EECKHOUT en G. VANTHEMSCHE, *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België, 19^e - 21^e eeuw*, Brussel, 2009, p 609.

Gentbrugge. Over de Antwerpse stadsvervoersmaatschappijen: MIVA, Tramways d'Anvers, Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (CGTA), Tramwegen van Antwerpen en Omgeving (TAO) bezit het VlaTAM een documentaire verzameling bestaande uit losse plannen, archiefstukken en documentatie. Daarnaast wordt in het Rijksarchief van Antwerpen archief van TAO bewaard.²⁷ Het archief van de Brusselse stadsmaatschappijen wordt door de MIVB/STIB zelf bewaard en ontsloten. Een deel van het archief kwam in het verleden echter terecht in het Trammuseum van Woluwe.

Het archief van het Ministerie voor Openbare Werken en van het Ministerie voor Verkeerswezen, die achtereenvolgens toezicht hielden op de buurtspoorwegen en de vergunningen leverden, worden bewaard in het Algemeen Rijksarchief te Brussel. Beide bestanden zijn ontsloten.²⁸ Daarnaast bewaart het Rijksarchief ook enkele reeksen koninklijke en ministeriële besluiten inzake de buurtspoorwegen. Tot 1893 is er informatie over buurtspoorwegen te vinden in de reeksen koninklijke en ministeriële besluiten van de Administratie der Bruggen en Wegen van het Ministerie van Openbare Werken.²⁹ Vanaf 1893 is de informatie terug te vinden in de besluiten van het voormalige Ministerie van Verkeerswezen.³⁰

Informatie in verband met de grensoverschrijdende buurtspoorwegen is ook terug te vinden in buitenlandse archieven. Hierbij zijn de archieven in verband met de Nederlandse tramwegmaatschappijen en de archieven van de ministeries van Waterstaat en Verkeer in het Nederlands Nationaal Archief te Den Haag zeker van belang. Ook lokale Nederlandse archieven bezitten interessante informatie. Zo wordt het archief van de Trammaatschappijen Zeeland en Zuidhollandse Eilanden, kaarten en tekeningen, 1880-1967, waaronder ook de Zeeuws-Vlaamsche Tramweg – maatschappij (ZVTM) en de Stoomtram – Maatschappij Breskens – Maldeghem (SBM) bewaard in het Zeeuws archief.

Ten slotte is er ook in verband met het rollend materieel van de NMVB informatie terug te vinden in het archief van Ragheno, de Mechelse bouwer van spoor- en trammaterieel. In het VlaTAM wordt zo'n 9 strekkende meter plannen, tekeningen en in mindere mate briefwisseling en lastenboeken van dit archief bewaard in verband met trams en autobussen gebouwd voor de NMVB en buitenlandse maatschappijen. De plannen van het door Ragheno gebouwde rollend materieel voor de Belgische Spoorwegen werden bij de sluiting van het bedrijf aan de NMBS geschonken (35 s.m.).

²⁷ *Archief van de Tramwegen van Antwerpen en omgeving, later MIVA. Voorlopige lijst met nummers van verpakkingseenheden, 1946-1984*, Antwerpen, sd.

²⁸ F. STRUBBE en G. LELOUP, *Inventaris van het archief van het Ministerie van Verkeerswezen. Bestuur van het vervoer*, Brussel, 2014; J. LAVALLEYE, M. VAN HAEGENDOREN en A. COSEMANS, *Inventaris van het archief "Waterstaat" (1814-1830), van archief van het Ministerie van Openbare Werken (beheer van Bruggen en Wegen) en van fondsen Concessies van spoorwegen (enz.) en Buurtspoorwegen*, Brussel, 1975.

²⁹ R. DEPOORTERE en L. VANDEWEYER, *Inventaire des recueils d'arrêtés royaux relatifs à l'administration des Ponts et Chaussées (1882-1984)*, Brussel, 1994 ; R. DEPOORTERE. en L. VANDEWEYER, *Inventaire des recueils d'arrêtés ministériel relatifs à l'administration des ponts et chaussées (1882-1984)*, Brussel, 1994.

³⁰ C. SIX, *Inventaire des arrêtés royaux et du Régent (1831-1979). Versés par le SPF mobilité & transports, successeur en droit du ministère des travaux publics et du ministère des communications*, Brussel, 2008 ; C. SIX *Inventaire des arrêtés ministériels et du secrétaire général (1830-1979). Versés par le SPF mobilité & transports, successeur en droit du ministère des travaux publics et du ministère des communications*, Brussel, 2008.

C. BIBLIOGRAFIE

‘191. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB), Société Nationale des Chemins de Fer Vicinale (SNCV) 1885-1990’, TALLIER, P.A. e.a., *Gids van de instellingen van openbaar nut in België*, Brussel, Volume 3, pp. 780-783.

BOGAERTS, Robert, red., *Instappen a.u.b. Honderd jaar buurtspoorwegen in België*. Antwerpen-Amsterdam, 1985.

COUSSENS, F. en KEUTGENS, E., *100 jaar elektrische tram in Gent. 1904-2004*, Gent, 2004.

DAVIES, W.J.K., *100 years of the Belgian Vicinal SNCV/NMVB 1885-1985*, Londen, 1985.

De collectie van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum. Antwerpen, 2007.

DE BURLET C., *Les Chemins de Fer Vicinaux en Belgique*, Brussel, 1908.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, Brussel, 1977.

DELMELLE, Joseph. *Histoire des tramways et vicinaux belges*. Brussel, 1981.

EVELEENS MAARSE, Dirk. *The Belgian Vicinal Tram & Light Rail Fleet 1885-1991*. Welling, 2012.

HUYS, CH., red., *De kusttram. Een veelzijdige kijk op de ontwikkeling van de Belgische kust*, Tielt, 2010.

JACOBS, L., *La société nationale des chemins de fer vicinaux de Belgique. Origine – Developpements – Modernisation.*, Brussel, 1937.

JUSTENS S. en VAN DER SPEK D., *Rail Atlas Vicinal*, sl, sd.

KEUTGENS, E. *De Antwerpse tram: van paardentram tot premetro. 1873-1879*. Antwerpen, 1979.

METDEPENNINGHEN, L.J. en SMEESTERS, X.F., *Tweetalig Woordenboek van Vak- & Bestuurstaal bij Belgische Spoorwegen*. Gent: Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart, 1927.

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Vijftigste verjaring 1884-1934. Brussel, 1934.

PEETERS, Jacques. *Het openbaar vervoer in België 1945-1960. Beleid en realiteit*. Bergen, 2009.

SIX, C. en VAN DER HERTEN, B., ‘9. Parastatalen van de FOD Mobiliteit en Vervoer en hun voorgangers (met inbegrip van Openbare werken).’, VAN DEN EECKHOUT, P. en VANTHEMSCHE, G., *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België 19^e – 21^e eeuw. Deel II. Bronnen van openbare instellingen*, Brussel, 2009, 607-609.

Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux. Concession du deux millième kilomètre, Brussel, 1899.

VANDENGINSTE, H., *Inventaris van het archief van de groep West-Vlaanderen, afdeling Brugge van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (1895-1977)*. Ongepubliceerde licentiaatsverhandeling, Vrije Universiteit Brussel, Archivistiek: erfgoedbeheer en hedendaags documentbeheer, 2004-2005.

VAN DER HERTEN, B. *België onder stoom. Transport en communicatie tijdens de 19de eeuw*, Leuven, 2004.

VI. BESCHRIJVINGSBEHEER

Het archief werd geïnventariseerd tussen januari 2014 en september 2014 door META vzw in kader van het door de Vlaamse Overheid gesubsidieerde inventarisatieproject van de collectie mobiliteitserfgoed. Tijdens het inventariseren werd het archief zo veel mogelijk geschoond. Paperclips, nietjes, oude verpakkingen en plastic mapjes werden verwijderd. Een aantal dossiermapjes bevatten veel informatie, op de mapjes staat een omschrijving van de inhoud, de classificatiecode(s) (zowel oudere als nieuwe) en vaak ook een index van het dossier, en werden daarom bewaard. Daarnaast werden dubbels en kopieën verwijderd. Het archief werd zuurvrij verpakt.

Bij de opname van plaatsnamen werd ervoor gekozen deze op te nemen in de taal van het betreffende gewest. Voor de specifieke terminologie werd gebruik gemaakt van ‘METDEPENNINGHEN, L.J. en X.F. SMEESTERS, *Tweetalig Woordenboek van Vak- & Bestuurstaal bij Belgische Spoorwegen*. Gent: Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart, 1927.’ en WERQUIN, M. *Weg en verkeer. Nederlandsch-Fransche vakwoordenlijst; Terminologie de la route. Vocabulaire Français – Neerlandais*. 2 delen. Brussel: Ministerie van Openbare Werken, 1931.

Hoewel delen van het archief nog in de originele verpakkingen bewaard waren en tamelijk goed geordend waren, waren andere delen, voornamelijk de provincies Antwerpen en Brabant, na bewerkingen in het museum onderwerpsmatig geordend. Een strak onderscheid tussen het eigenlijke archief van de NMVB en later toegevoegde documentatie en archiefstukken van andere archiefvormers was, in deze gevallen, niet eenduidig te maken. Tijdens een lange periode, ook al tijdens het bestaan van de NMVB, werden telkens dossiers die in onbruik geraakten door Eric Keutgens aan het archief toegevoegd. Aan deze dossiers werden kopieën, krantenartikelen, aantekeningen, enz. toegevoegd. Andere archiefstukken werden per onderwerp samen gebracht. Daarnaast werden dossiers en plannen die nog in gebruik waren bij de NMVB gekopieerd en werden deze kopieën toegevoegd aan het archief. Later, bij de splitsing van de NMVB, werden delen van dit gekopieerde het archief alsnog verworven. Zo waren van bepaalde dossiers zowel de kopieën als de originelen aanwezig. In deze gevallen werden de kopieën uit het archief verwijderd. In andere gevallen was het onduidelijk waar de kopieën vandaan kwamen. Hierbij gaat het om kopieën van uiteindelijk niet bewaard gebleven NMVB-archief of kopieën van archiefstukken uit dossiers van het Ministerie van Verkeerswezen, enz. Een aantal dossiers veranderden zo eerder in onderwerpsmappen. Aangezien het onderscheid niet duidelijk was en de doorheen gehaalde dossiers niet meer te herstellen waren werden deze onderwerpsmappen behouden. Deze

mappen werden in de mate van het mogelijke terug binnen de structuur van het V-plan gebracht.

VII. BIJLAGEN

A. DIRECTEURS-GENERAAL NMVB³¹

Constantin de Burlet (31/10/1886 – 6/2/1913)
Henri Caufriez (6/2/1913 – 8/5/1933)
Léon Jacobs (8/5/1933 – 24/9/1947)
Marcel de Vos (24/9/1947 – 30/9/1952)
Robert Hoens (1/10/1952 – 24/3/1970)
Louis van Autgaerden (24/3/1970 – 8/9/1977)
Constant Henrard (8/9/1977 – 30/6/1987)
Hugo Van Wesemael (1/7/1987 – 31/12/1990, vanaf 1/1/1991 directeur-generaal VVM-De Lijn)

B. VOORZITTERS RAAD VAN BEHEER NMVB³²

Georges Montefiore Levi (9/6/1884 – 22/7/1884)
Léon De Bruyn (5/8/1884 – 15/9/1888)
François Wellens (15/9/1888 – 24/5/1889 ad interim)
Victor Fris (24/5/1888 – 11/6/1913)
Ridder Charles Lagasse de Locht (11/6/1913 – 28/2/1914 ad interim)
Michel Levie (28/2/1914 – 27/12/1937)
Graaf Louis de Lichtervelde (27/12/1937 – 21/2/1957)
Alexander André (21/2/1957 – 13/6/1967)
Jozef Storme (14/6/1967 – 2/7/1980)
Robert Denison (23/12/1980 – 31/12/1990)

C. EVOLUTIE GROEPEN

1885: Antwerpen, Brabant, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Henegouwen, Luik-Limburg, Namen-Luxemburg
1886-1953: Antwerpen, Brabant, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Henegouwen, Luik, Limburg, Namen, Luxemburg
1954: Antwerpen, Brabant, Vlaanderen, Henegouwen, Luik-Limburg, Namen-Luxemburg
1955-1967: Antwerpen, Brabant, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Henegouwen, Luik, Limburg, Namen – Luxemburg
1968-1969: Antwerpen – Limburg, Brabant, beide Vlaanderen, Henegouwen, Luik, Namen – Luxemburg
1970-1982: Antwerpen – Limburg, Brabant, beide Vlaanderen, Henegouwen, Luik – Namen – Luxemburg
1983-1986: Antwerpen, Brabant, beide Vlaanderen, Henegouwen, Luik – Namen – Luxemburg, Limburg
1987-1990: Antwerpen, Brabant, beide Vlaanderen, Henegouwen, Luik, Namen – Luxemburg, Limburg

³¹ BOGAERTS, Robert, red., *Instappen a.u.b. Honderd jaar buurtspoorwegen in België*. Antwerpen-Amsterdam, 1985, p. 16.

³² Ibidem.

**D. LIJST VAN TOEGEKENDE CONCESSIONUMMERS VAN
TRAMLIJNEN – SITUATIE MAART 1942³³**

- 1 Antwerpen – Hoogstraten – Turnhout
- 2 Oostende – Nieuwpoort – Veurne
- 3 Andenne – Eghezée
- 4 Melreux – La Roche
- 5 Poix – Saint-Hubert
- 6 Tielt – Aalter
- 7 Oostende – Blankenberge – Heist
- 8 Gent – Zomergem – Ursel
- 9 Charleroi – Mont-sur-Marchienne
- 10 Charleroi – Jumet (Heigne) – Lodelinsart
- 11 Charleroi – Montigny-le-Tilleul
- 12 Mechelen – Itegem – Westerlo – Geel – Turnhout
- 13 Brussel – Schepdaal – Ninove en uitbreidingen
- 14 Wavre – Jodoigne
- 15 Jambes – Samson – Andenne – Huy
- 16 Brussel – Edingen
- 17 Poulseur – Sprimont – Trooz
- 18 Brussel – Humbeek
- 19 Gent – Zaffelare
- 20 Huy – Waremme
- 21 Tramwegen ten Noorden van Antwerpen
- 22 Antwerpen – Brasschaat (grens) en uitbreidingen
- 23 Antwerpen – Zandvliet – Lillo (haven)
- 24 Leopoldsburg – Bree – Maaseik
- 25 St.-Ghislain – Hautrage en uitbreidingen
- 26 Houffalize – Bourcy
- 27 Buitenwijken van Mons
- 28 Deinze – Oudenaarde
- 29 Veurne – Ieper
- 30 Clavier – Val-Saint-Lambert
- 31 Antwerpen – Oostmalle – Lier
- 32 Brussel – Haacht
- 33 Hooglede – Tielt
- 34 Paliseul – Bouillon
- 35 Quiévrain – Roisin
- 36 Dolhain – Eupen
- 37 Brugge – Sluis – Heist
- 38 Gent – Wetteren – Hamme
- 39 Eeklo – Watervliet (grens)
- 40 Lodelinsart–Châtelet
- 41 Kortrijk – Wervik – Menen
- 43 Centrumlijnen I

³³ ANTWERPEN, VlaTAM, Archief NMVB: Centrale administratie, CA/910: Jaarverslag, 1942.

Archief Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

- 44 Leuven – Jodoigne
- 45 Arlon – Ethe
- 46 Brussel – Sterrebeek – Vossem
- 47 Brussel – Kleine Hut – Waterloo
- 48 Waremmes – Oerle
- 49 Grupont – Wellin
- 50 Onoz – Namur – Saint-Gérard – Profondeville en uitbreidingen
- 51 Glaaien – Kanne (grens)
- 52 Andenne – Sorée
- 53 Sint-Truiden – Oerle
- 55 Groenendaal – Overijse
- 57 Turnhout – Arendonk (grens)
- 58 Leuven – Diest
- 59 Sint-Niklaas – Kieldrecht – Doel
- 60 Clavier – Comblain-au-Pont (station)
- 61 Grimbergen – Londerzeel
- 62 Montigny-le-Tilleul – Thuillies
- 63 Eghezée – Saint-Denis-Bovesse
- 64 Turnhout – Mol – Westerlo – Zichem
- 65 Brugge – Zwevezele
- 66 Lens – Edingen – Soignies
- 67 Boussu – Bavay (grens)
- 68 Tongeren – Lannaken en uitbreiding Vroenhoven – grens
- 69 Tongeren – Fexhe-le-Haut-Clocher
- 70 Brasschaat – Brecht – Westerlo
- 71 Onoz – Fleurus
- 72 Haacht – Aarschot – Tienen
- 73 Liège – Barchon – Fouron-le-Comte
- 74 Braine-l'Alleud – Wavre
- 75 Ieper – Nieuwkerke – Waasten – Steenwijk
- 76 Leuven – Tervuren
- 77 Antwerpen – Boom – Mechelen – Duffel – Lier
- 78 Courcelles – Incourt met uitbreiding naar Gembloux
- 79 Gent – Merelbeke
- 80 Tervuren – Tienen
- 81 Hasselt – Oerle
- 82 Maaseik – Lanaken
- 83 Waterloo – Mont-Saint-Jean
- 84 Turnhout – Merksplas – Hoogstraten – grens met uitbreiding Merksplas – Rijkevorsel
- 85 Aarsele – Kortrijk – Moeskroen – Mont-à-Leux – Mene
- 86 Hasselt – Herk-de-stad – Halen
- 87 Liège – Wihogne – Vottem – Tongeren
- 88 Hasselt – Leopoldsburg
- 89 Binche – Bracquagnies en La Louvière – Estinnes-au-Mont
- 90 Liège – Tilleur – St.-Gilles – Hollogne-aux-Pierres – Ans
- 91 Namur – Florenville – Meeffe
- 92 Charleroi – Nalinnes met uitbreiding Marcinelle
- 93 Poix – Paliseul

Archief Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

- 94 Marche – Bastogne – Martelange
- 95 Banlieue de Tournai
- 96 Maaseik – Kessenich
- 97 Chimay – Petite-Chapelle en uitbreiding Cul-des-Sarts
- 98 Aalter – Eeklo
- 100 Overmere – Lokeren – Zaffelare
- 101 Baudour – Lens – Bauffe
- 102 Wetteren – Zottegem
- 103 Geraardsbergen – Oudenaarde
- 104 Casteau – Chaussée-Notre-Dame-Louvignies en uitbreiding Neufvilles
- 105 Itegem – Zandhoven
- 106 Nivelles – Braine-l’Alleud – Virginal–Rebecq-Rognon – Braine-le-Comte
- 107 Diksmuide – Ieper – Poperinge
- 108 Tongeren – Kortesseem
- 109 Couvin – Petite-Chapelle
- 110 Hamme – Zwijndrecht met uitbreiding Hamme – Moerzeke
- 111 Halle – Ninove
- 112 Rochefort – Wellin – Graide
- 113 Brugge – Knesselare – Ursel
- 114 Vielsalm – Lierneux
- 115 Poperinge – Veurne – De Panne
- 116 Florennes – Dinant
- 117 Hannut – Huccorgne – Vinalmont en Burdinne – Huy
- 119 Brugge – Middelburg – Aardenburg
- 120 Asse – Aalst – Oordegem
- 121 Ieper – Geluwe
- 122 Hannut – Jemeppe-sur-Meuse – Fexhe-le-Haut – Clocher – Engis – Ampsin
(uitgezonderd Verlaine – Ampsin)
- 123 Lesve – Warnant
- 125 Casteau – Bracquegnies
- 126 Gent – Lochristi
- 127 Lijnen van de Borinage
- 128 Gent – Merelbeke – Herzele – Geraardsbergen (uitgezonderd Gent – Sterre – Sint-
Pieters)
- 129 Jodoigne – Tienen – Sint-Truiden
- 130 Maaseik – Molenbeersel
- 131 Courrière – Ben-Ahin
- 132 Oostende – Diksmuide
- 133 Turnhout – Poppel (grens)
- 134 Comblain-la-Tour – Manhay – Melreux
- 135 Bouillon – Corbion (grens)
- 136 Gent – Bassevelde
- 137 Brugge – Leke – Diksmuide (sectie Brugge – Leke)
- 138 Diest – Koersel
- 141 Etalle – Villers-devant-Orval
- 142 Oostende – Westende (bad)
- 143 Libramont – Amberloup
- 144 Han-sur-Lesse – grotten van Han

- 146 Sint-Truiden – Hannut
- 147 Lier – Werchter
- 148 Mechelen – Aarschot
- 149 Arlon – Martelange
- 150 Roeselare – Diksmuide – Bikschote (baanvak Roeselare – Diksmuide en Langemark)
- 151 Kortrijk – Pecq
- 152 Ardoois – Izegem
- 153 Izegem – Wevelgem
- 154 Aarschot – Westerlo
- 155 Carnières – Thuin (sectie Carnières – Lobbes)
- 156 Genk – Liège – Vottem (baanvakken Genk – Lier en Houtain-St.-Siméon – Herstal)
- 157 Chapelle-lez-Herlaimont – Anderlues
- 158 Gent – Tronchiennes – Ruiselede
- 159 Binche – Beaumont – Bersillies – l'Abbaye (baanvakken Binche – Montignies en Solre-sur-Sambre – Bersillies-l'Abbaye)
- 160 Olloy – Oignies
- 161 Gedinne – Bohan en uitbreiding Vresse – Alle-sur-Semois (baanvak Gedinne-Membre en Vresse-Alle-sur-Semois)
- 162 Mainvault – Quevaucamps (Mainvault – Quiévrain – Dour – Pommeroeul)
- 163 Marbehan – Sainte-Cécile (baanvak Marbehan – Jamoigne)
- 164 Ougrée – Warzée (baanvak Bonnelles – Warzée)
- 165 Spa – Verviers
- 166 Kortrijk – Berchem (baanvak Kortrijk – Vichte)
- 167 Binche – Anderlues (baanvak Leval – Anderlues)
- 168 Sint-Truiden – Herk-de-stad
- 170 Fosses – Châtelet
- 175 Laken – Wemmel
- 177 Elektrische lijnen Leuven (nieuwe secties)
- 178 Elektrische lijnen Brugge (nieuwe secties)
- 185 Elektrische lijnen Mechelen (nieuwe secties)
- 191 Brugge – Halle
- 193 Koksijde – De Panne
- 194 Tavers – Ambresin
- 195 Elektrische lijnen van Eupen (overname)
- 197 Bergen – Boussu
- 198 Gilly (Haies) – Ransart (Masses-Diarbois)
- 199 Verviers – Dolhain – Balen – Eupen
- 200 Verbinding tussen de Oostgroep (stoomdienst) en de Westgroep te Gent en de uitbreiding naar de Veemarkt en de slachthuizen te Gent (lijnen van Gent)
- 201 Adinkerke – De Panne
- 202 Courcelles (Trieu) – Roux – Monceau-sur-Sambe – Marchienne-au-Pont
- 203 Brussel (Eeuwfeestwijk) – Londerzeel

**E. CLASSIFICATIE BUURTLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN –
VERSIE 1951³⁴**

1. ANTWERPEN

Spoorlijnen

- (111) Antwerpen – Hoogstraten – Turnhout
- (112) Mechelen – Itegem – Westerlo – Geel – Turnhout
- (113) Antwerpen – Brasschaat – Wuustwezel, grens
- (114) Antwerpen – Zandvliet – Lillo
- (115) Antwerpen – Oostmalle – Broechem – Lier
- (116) Turnhout – Arendonk
- (117) Turnhout – Mol – Westerlo – Zichem
- (118) Brasschaat – Brecht
- (119) Antwerpen – Boom – Mechelen – Duffel – Lier
- (120) Turnhout – Merksplas – Hoogstraten – Grens
- (121) Itegem – Zandhoven
- (122) Turnhout – Poppel (grens)
- (123) Lier – Werchter
- (124) Mechelen – Aarschot
- (125) Aarschot – Westerlo
- (126) Stadlijnen Mechelen

Reguliere openbare autobusdiensten

- (160) Turnhout – Poppel – grens
- (161) Antwerpen (Rooseveltplaats) – Antwerpen (Kruisschans)
- (162) Turnhout – Merksplas – Hoogstraten – Meersel – grens met uitbreiding Beerse – Vlimmeren – Rijkevorsel (Sint Jozef)
- (163) Merksem – Sint-Job-in-’t Goor – Sint-Lenaarts – Oostmalle en Meersel – Sint-Job-in-’t Goor – Brasschaat – Polygoon
- (164) Westerlo – Heist-op-den-Berg – Goor – Schriek – Grootloon – Tremelo
- (165) Lier – Duffel – Mechelen
- (167) Mechelen – Putte – Tremelo – Aarschot
- (169) Antwerpen – Zwijndrecht – Burcht
- (170) Lier – Koningshooikt – Mechelen met uitbreidingen Koningshooikt – Putte en Koningshooikt – Berlaar
- (171) Antwerpen – Oelegem – Broechem
- (173) Vosselaar – Turnhout – Arendonk – Nederlandse grens (Best) (speciale dienst voor werknemers)
- (174) Hoogstraten – Oostmalle – Herentals
- (175) Turnhout – Geel – Westerlo
- (176) Itegem – Zandhoven
- (177) Oostmalle – Broechem - Lier

³⁴ ANTWERPEN, VlaTAM, Archief NMVB, CA/1: V-plan, methodisch decimaal classificatiesysteem NMVB, Rangschikking lijnen basis 1951 met aanpassingen, 1951.

2. OOST-VLAANDEREN

Spoorlijnen

- (211) Gent – Zomergem – Ursel
- (212) Gent – Zaffelare
- (213) Deinze – Oudenaarde
- (214) Gent – Wetteren – Hamme
- (215) Gent – grens en uitbreiding
- (216) Sint-Niklaas – Kieldrecht – Doel
- (217) Gent – Merelbeke
- (218) Aalter – Eeklo
- (219) Overmere – Lokeren – Zaffelare
- (220) Wetteren – Zottegem
- (221) Geraardsbergen – Oudenaarde
- (222) Hamme – Antwerpen – Moerzeke
- (223) Gent – Lochristi
- (224) Gent – Merelbeke – Herzele – Geraardsbergen
- (225) Gent – Bassevelde
- (226) Gent – Nevele – Ruislede
- (227) Moerbeke – Nederlandse grens
- (228) Elektrische lijnen Gent (Destelbergen)

Reguliere openbare autobusdiensten

- (260) Sint-Martens – Leerne – Deinze – Oudenaarde
- (261) Geraardsbergen – Oudenaarde
- (262) Sint-Niklaas – Kieldrecht – Doel
- (263) Ninove – Zottegem – Merelbeke met uitbreiding Merelbeke – Gent-Sint-Pieters
- (267) Doel – Kalloo – Beveren – Antwerpen
- (268) Nederbrakel – Oudenaarde
- (269) Gent – Destelbergen – Overmere – Lokeren – Zaffelare
- (270) Eeklo – Watervliet
- (271) Eeklo – Aalter – Ruiselede

3. WEST-VLAANDEREN

Spoorlijnen

- (311) Oostende – De Panne – grens – Veurne – Adinkerke
- (312) Tielt – Aalter
- (313) Oostende – Knokke – grens – Brugge
- (314) Veurne – Ieper
- (315) Roeselare – Tielt
- (316) Kortrijk – Wervik – Menen (Geluwe)
- (317) Brugge – Zwevezele
- (318) Ieper – Nieuwkerke – Waasten – Steenwerk
- (319) Aarsele – Kortrijk – Moeskroen – Montaleux
- (320) Diksmuide – Ieper – Poperinge
- (321) Brugge – Knesselare – Ursel
- (322) Poperinge – Veurne – De Panne
- (323) Brugge – Middelburg

- (324) Ieper – Geluwe
- (325) Oostende – Diksmuide (Leke)
- (326) Brugge – Leke – Diksmuide
- (327) Roeselare – Diksmuide – Bikschote
- (328) Kortrijk – Pecq
- (329) Ardoorie – Izegem
- (330) Izegem – Gullegem
- (331) Kortrijk – Berchem
- (332) Elektrische lijnen van Brugge (Assebroek)

Reguliere openbare autobusdiensten

- (360) Roeselare – Hooglede – Staden – Diksmuide
- (362) Diksmuide – Merkem – Ieper – Langemark – Roeselare
- (363) Ieper – Ploegsteert – Le Bizet
- (364) Ieper – Dranouter en Dranouter – Poperinge
- (365) Kortrijk – Lauwe – Wevelgem – Moorsele
- (366) Brugge – Gistel – Oostende
- (367) Poperinge – Ploegsteert – Le Bizet
- (368) Sint-Michiels – Brugge – Damme – Moerkerke
- (369) Oostende – Veurne – De Panne en uitbreidingen naar Koksijde en Oostduinkerke
- (370) Brugge (Christuskoningwijk) – Brugge (Albertplaats)
- (371) Brugge – Wenduine
- (372) Deerlijk – Berchem en uitbreiding Deerlijk – Sint-Lodewijk (Koevoet)
- (373) Ieper – Veurne – De Panne
- (374) Oostende – Diksmuide
- (375) Reningelst – Klijte – Kemmel – Wulvergem – Nieuwkerke (speciale dienst voor werknemers)
- (376) Ieper – Poperinge – Oostkappelle met uitbreiding Poperinge – Watou – Proven
- (377) Gistel – Veurne
- (378) Mouscron (Franse grens) – Tourcoing (speciale dienst voor werknemers)
- (379) De Panne – Adinkerke – Franse grens (richting Duinkerke)
- (380) Menen (Ons dorp) – Menen (Barakken)
- (381) Boezinge – Kemmel – Ieper – Warneton (speciale dienst voor werknemers)
- (382) Brugse autobusdiensten
- (383) Warneton – De Panne
- (384) Poperinge – De Panne
- (385) Ieper – Geluwe
- (386) Poperinge – Oost-Vleteren met uitbreiding naar Stavele
- (387) Kortrijk – Geluwe – Wervik
- (388) Heist – Knokke (Siska)
- (390) Diksmuide – Roeselare – Ardoorie

4. LIMBURG

Spoorlijnen

- (811) Leopoldsburg – Bree – Maaseik
- (812) Glaaien – Kanne – Maastricht
- (813) Tongeren – Lanaken en uitbreidingen

- (814) Hasselt – Oerle
- (815) Lanaken – Maaseik
- (816) Hasselt – Leopoldsburg
- (817) Tongeren –Kortesse
- (818) Diest – Koersel
- (819) Sint-Truiden –Hannut
- (820) Genk – Luik –Vottem
- (821) Hasselt – Genk
- (822) Maaseik –Kessenich
- (823) Maaseik – Molenbeersel
- (824) Sint-Truiden – Herk-de-Stad
- (825) Hasselt – Halen, via Herk-de-Stad

Reguliere openbare autobusdiensten

- (860) Autobus voor de mijnen
- (861) Overpelt – Bree – Genk – Tongeren en uitbreidingen Genk – Diepenbeek – Hasselt, Genk – Winterslag, Bilzen – Groot Spouwen – Riemst en Zutendaal (kerk) – Waterschei
- (862) grens – Molenbeersel – Kessenich – Ophoven – Maaseik
- (864) Mechelen-aan-Maas – Eisden – Lanklaar – Asch
- (865) Hasselt – Herk-de-Stad – Sint Truiden
- (866) Leopoldsburg – Bree – Maaseik
- (867) Meeuwen – Bree
- (868) Hasselt – Leopoldburg
- (869) Tessenderlo – Geel met uitbreidingen naar Mol en Zichem
- (870) Hasselt – Borgloon – Oreya met uitbreiding Borgloon – Heers
- (871) Sint-Truiden – Hannut
- (872) Kaulille – Loozen (grens)
- (873) Stevoort – Sint-Truiden
- (874) Tongeren – Kortesse – Hasselt
- (878) Genenbos – Lummen – Beringen
- (880) Lanaken (Smeermaas) – Lanaken (Tournebride) en Vroenhoven (station) – Vroenhoven (grens)

5. BRABANT

Spoorlijnen

- (911) Brussel – Schepdaal – Ninove en uitbreidingen
- (912) Brussel – Edingen
- (913) Brussel – Humbeek en uitbreidingen
- (914) Brussel – Kleine hut
- (915) Groenendaal – Overijse
- (916) Grimbergen – Londerzeel en uitbreidingen
- (917) Braine-l'alleud – Wavre
- (918) Waterloo – Mont-Saint-Jean
- (919) Nivelles – Braine-l'Alleud – Virginal – Hennuyères – Braine-le-Comte
- (920) Halle – Ninove
- (921) Brussel – Wemmel (Laken)
- (922) Brussel – Halle (Het Rad)
- (923) Brussel – Asse – Aalst – Oordegem

- (924) Brussel – Londerzeel
- (926) Wavre – Jodoigne
- (927) Brussel – Haacht en uitbreidingen
- (928) Leuven – Jodoigne en uitbreidingen
- (929) Brussel – Sterrebeek – Vossem
- (930) Lijn Leuven – Diest en uitbreidingen
- (931) Lijn Haacht – Aarschot – Tienen
- (932) Lijn Leuven – Tervuren
- (933) Chastre–Incourt – Gembloux
- (934) Tervuren – Tienen (Hamme-Mille)
- (935) Jodoigne– Tienen – Sint-Truiden
- (936) Elektrische lijnen van Leuven

Reguliere openbare autobusdiensten

- (960) Etterbeek – Overijse en uitbreiding Overijse – Groenendaal en Jezus-Eik – Hoeilaart en uitbreiding Overijse – Eizer op zondag
- (961) Perwez – Overijse – Oudergem
- (962) Ukkel – Beersel
- (963) Ukkel – Alsemberg – Tourneppe-Halle en uitbreiding Alsemberg – Braine l’Alleud
- (964) Leuven – Overijse – La Hulpe
- (965) Bosvoorde – Hoeilaart – Malaise – Rosières
- (966) Mechelen – Vilvoorde
- (968) Leerbeek – Halle
- (969) Leuven – Aarschot
- (970) Nivelles – Marbais – Fleurus met uitbreiding Marbais – Temploux
- (971) La Roue – Vlezenbeek – Gaasbeek – Oudenaken – Breedhout – Halle
- (972) Soignies – Écaussinnes – Nivelles met uitbreiding Écaussinnes – Roeulx
- (973) Virginal – Braine-le-Comte – Nivelles
- (975) Merchtem – Vilvoorde
- (976) Leuven – Haasrode – Bierbeek – Opvelp – Meldert
- (977) Zaventem – Diegem – Evere
- (979) Lubbeek – Leuven en Lubbeek – Tienen
- (980) Braine-l’Alleud – La Hulpe en uitbreiding naar Bakenbos
- (981) Wavre – Chastre

F. LIJST VAN AFKORTINGEN

ATAM	Antwerps Tram- en Autobusmuseum
BS	Belgisch Staatsblad
BBA	Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten nv
BVGSSV	Belgische Vereniging voor het Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer.
CGTA	Compagnie Générale des Tramways d'Anvers
ETG	Elektrische Tramwegen van Gent
META	Mobiliteitserfgoed Tram en Autobus
MIVA	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MIVG	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent
NM	Nationale Maatschappij
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NMVB	Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen
NV	Naamloze Vennootschap
ONJ	Office National pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi
RELSE	Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions
SA	Société Anonyme
SELVOP	Société pour l'Exploitation des Lignes Vicinales d'Ostende et des Plages belges
s.m.	Strekkende meter
SMB	Stoommaatschappij Maldegem –Breskens
SNCB	Société Nationale des Chemins de Fer Belgique
SNCV	Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux

Archief Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

SRWT	Société Régionale Wallonne du Transport
STIB	Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
TAO	Tramwegen van Antwerpen en Omgeving
TB	Tramways Bruxellois
TIB	Tramways Intercommunaux de Bruxelles
TEC	Transport en commun
TEG	Tramways Electriques de Gand
TEOL	Tramway électrique d'Ostende – Littoral
TG	Tramways Gantois
TTO – Noordzee	v.z.w. Toerisme, Transport, Ontspanning – Noordzee
UITP	Union Internationale des Transport Publics
VlaTAM	Vlaams Tram- en Autobusmuseum

