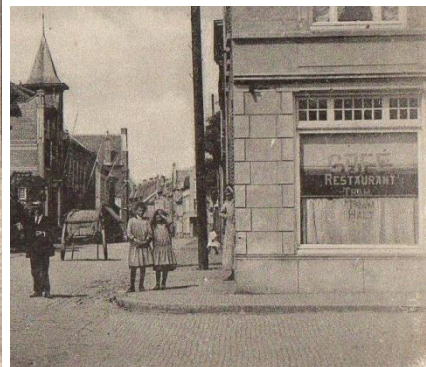




Prentbriefkaart van De Dries (Stationsstraat) met rechts café restaurant TRAM HALT.



Door een ongeval aan den wissel is de tram Weert-Maaseyck op 't Julianaplein te Weert ontspoord.

Dat het niet altijd goed ging blijkt uit het knipsel hierboven, van het ongeval uit 1926 met de tram aan de wissel ter hoogte van De Dries (Stationsstraat) en het Julianaplein (Langpoort).



De bietencampagne in Weert is weer in vollen gang. Iederen dag worden per boot en tram wagenladingen vol aangevoerd, waarna het verdere vervoer door schepen plaats vindt. Onze foto laat 'een hoopje' bieten zien, wachtend op verder transport.

Knipsel uit 1926 van de bietencampagne in Weert met een voor vervoer met de tram aangeleverde lading bieten.

Dat het ook weleens niet goed ging tijdens een transport blijkt uit het volgende verhaal.

Op zekere keer moest te Weert een wagon stro van de tramhalte naar het spoorwegemplacement aan de "stasie" gereden worden. Ofschoon het verboden was een dergelijke wagon direct aan de locomotief te koppelen, gebeurde dit toch, omdat er zo gauw geen andere wagon bij de hand was. Bij de helling aan het station moest de machine wat zwaarder trekken, er vlogen extra vonken uit de schoorsteen en jawel..... daar vatte het stro vlam. Als de weerlicht reed de machinist terug naar de tramhalte om met de brandende wagon bij de waterpomp te komen, maar het was al te laat en van de wagon bleef slechts wat kromgetrokken ijzer en smeulend hout over. NVBS

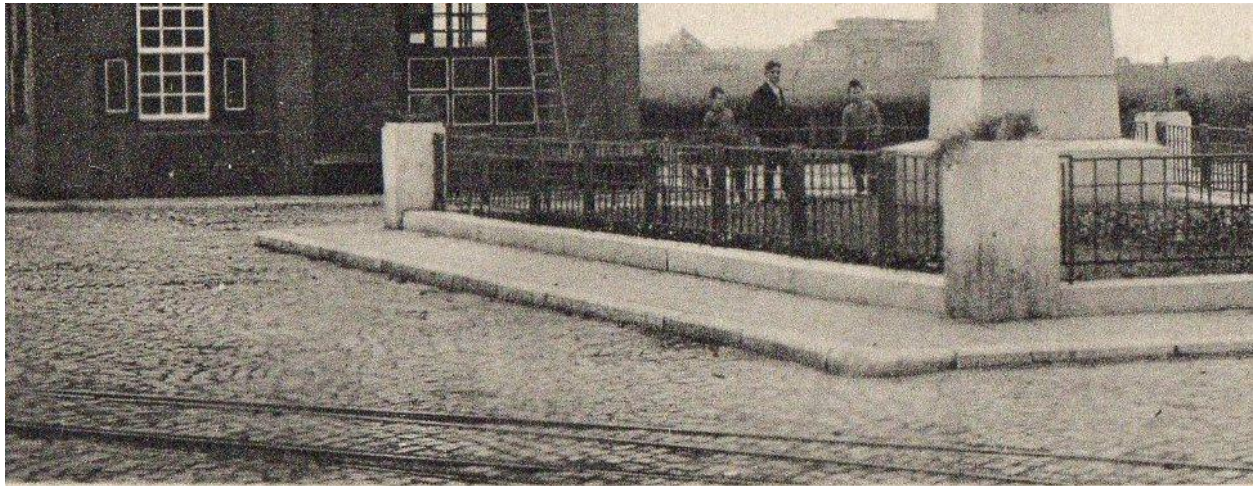
Ook was er in die tijd al nagedacht over de verkeersveiligheid. Langs de weg (baan) stonden borden opgesteld met het opschrift : TREINSTILSTAND
Daarnaast zag men schilden opgesteld, welke draaibaar waren en aan een zijde rood en aan de andere zijde groen geschilderd waren.



Prentbriefkaart uit 1918 van de Langstraat. We zien links de tramrails uit de richting van het Bassin en deze loopt via het Julianaplein (Langpoort) naar de Hieronymuswal (Emmasingel).



Julianaplein (Langpoort) met op de voorgrond de tramrails komende vanuit de Stationsstraat en Bassin.



Detail van de onderzijde van de prentbriefkaart van het Julianaplein (Langpoort) met de tramrails en wissel.

In een vraaggesprek met een Nederlandse conducteur van de tram vertelde deze dat de conducteurs een uniform met gladde knopen en een ronde stijve pet met een nummer hadden. De machinisten hadden een manchester pet met een stijve klep.

In elke richting reden per dag drie personentrams en enkele goederentrams. De plaatsbewijzen droeg de conducteur bij zich in een lederen tas. Zij werden geldig gemaakt met behulp van een kniptang. Met de tram gingen veel kinderen naar Maaseik naar school. In de winter hadden sommige de aardigheid een stuk ijzer in de kachel te houden en daarmee gaten in de vloer te branden, ook maakten zij vaak de lampen stuk. 's Zondags gingen veel jonge mannen uit Weert en Nederweert naar Maaseik, omdat het bier daar goedkoper was. Bij hun terugkeer maakten zij het de conducteur vaak bijzonder lastig door hun weigering te betalen, hun geplaag en hun vechtpartijen. Ook was dan de tram overvol en stonden ze dronken op het gevaarlijke open balkon. Het bleek al spoedig onvermijdelijk politie in burger mee te laten reizen. Soms moesten de lastposten met geweld uit de tram gezet worden. NVBS



J.M

Maaspoort

Weert

Prentbriefkaart van de Maaspoort / Hieronymuswal (Emmasingel). We zien links van de stadsgracht de tramrails liggen. Rechts van de stadsgracht liep de weg. Met rechts het huis met hekwerk van de brouwers familie Mathijssen van de bekende Wertha bieren



J.M

Prentbriefkaart van de Wal / Maaspoort (Emmasingel) gezien van de andere zijde. Rechts zien we kasteel Walburg met de tramrails liggen.



P.R

Prentbriefkaart uit 1914 met militairen tijdens de Eerste Wereldoorlog. We zien de brug ter hoogte van de Maasstraat – Maaspoort met café de TRAM HALT.

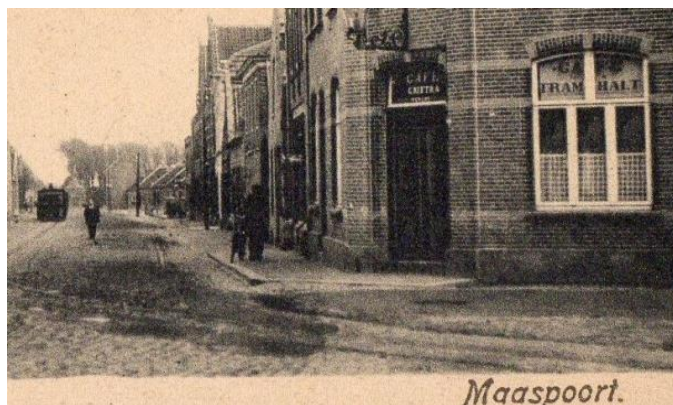


P.R

Prentbriefkaart van de Maaspoort met in de verte de stoomtram die via de brug over de stadsgracht via de Hieronymuswal (Emmasingel) richting het Bassin gaat.



J.M



Prentbriefkaart van 17 december 1914 van de Brug en de Maaspoort. We zien dat het huis recht inmiddels is verbouwd tot Café Central TRAM HALT. Er lagen dus aan de brug over de stadsgracht in 1914 twee cafés met de naam Tram Halt.

Een aantal personen die op de tram werkzaam was woonde of kwamen uit Weert. Zoals: conducteur Jean Nijssen, de machinisten Renier (Neerke) Nouwen en Harry Hennekens en de voorman Jean Gabriels. Harry Hennekens is buiten diensttijd bij het smokkelen doodgeschoten. Jean Gabriels was afkomstig uit Stramproy en nam al in 1928 ontslag.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog is de tram van groot belang geweest. Er werden in deze periode tot aan de plaatsing van de dodendraad met de tram personen en goederen van neutraal Nederland naar bezet België gebracht. Tijdens het Duitse offensief in maart 1918 bij de rivier de Marne in Noord – Frankrijk vluchten veel Fransen en Belgen richting Nederland. Op 22 oktober 1918 kwamen de eerste vluchtelingen aan bij de elektrische draadversperring bij de grens Molenbeersel – Stramproy. Bij café Hense Koeëb werden de vluchtelingen door de Nederlandse bevolking van eten en drinken voorzien. Waarna ze met de tram naar Weert werden gebracht. Van daaruit reisden ze verder naar opvangkampen in Nederland.



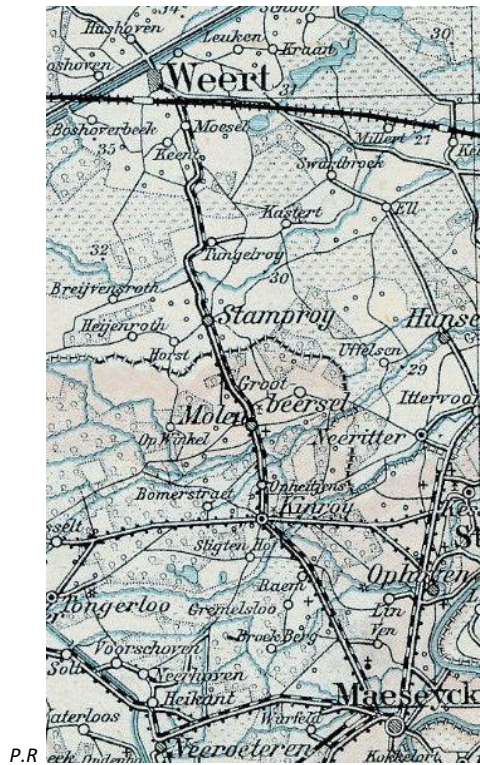
J.M

Prins Hendrik bezoekt de vluchtelingen bij aankomst met de tram uit Stramproy. De vluchtelingen werden ter hoogte van de Langstraat uit de wagons geholpen en voorzien van eten en drinken. Ook werden hier de namen en herkomst van de vluchtelingen vastgelegd.



J.M

Nadat de vluchtelingen waren voorzien van eten en drinken en men de namen en herkomst had genoteerd ging men naar het treinstation voor vervoer naar een opvangkamp binnen Nederland.



Deel van een landkaart uit ± 1925 met de steenweg van Weert via Moesel, Tungalroy, Stramproy, Molenbeersel, Kinroy, Raem, Ven naar Maaseyk. Over deze steenweg liep de tramlijn Weert – Maaseik.



J.M

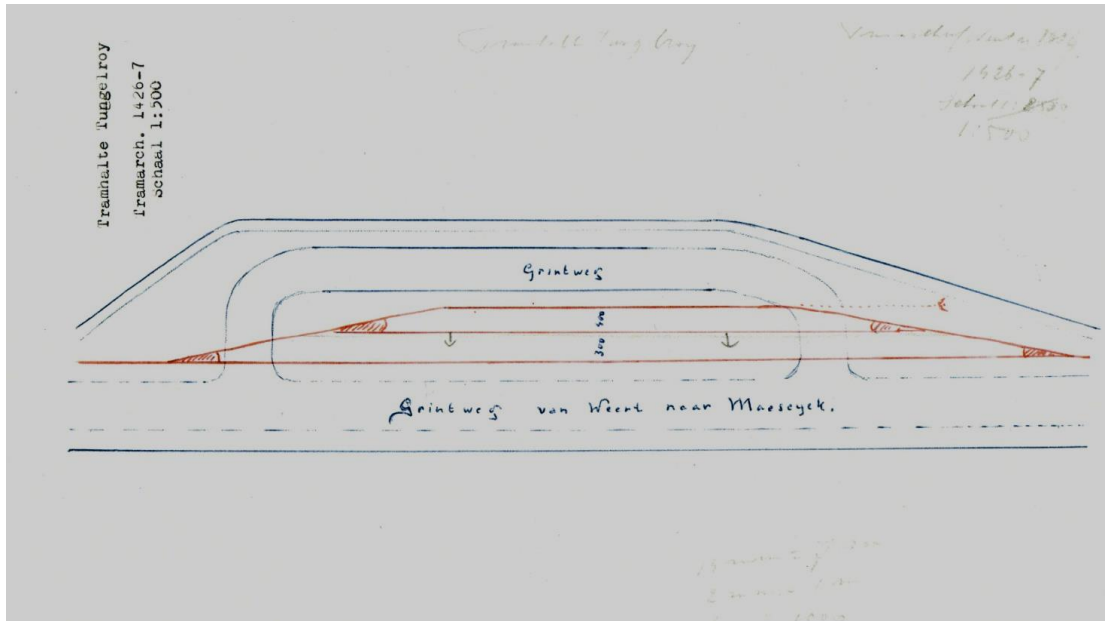
Foto van het opbreken en verwijderen van de tramrails en aanbrengen van een laag asfalt op de Maaspoort in 1936. Op de achtergrond zien we het kapelletje op het einde van de Maaspoort.

TUNGELROY

Via de Maaspoort en Maaseikerweg en café Boussen gaan we met de tram naar Tungelroy. De stoker /



machinist van de tram Joannes Renier (Neerke) Nouwen was afkomstig uit Tungelroy maar woonde in Weert. Er waren drie haltes in het dorp, en wel café de Commerce bij het gehucht Klakstaart, café Leijssen en café Tuurke bij de weduwe Rutten waar alleen op verzoek van de reizigers op - en afgestapt kon worden.



NVBS

Schetsontwerp van de tramhalte te Tungelroy ter hoogte van de toen nog grintweg Weert naar Maaseik.

Een bijzonder voorval. De ontsparing van de tram met Neerke Nouwen als machinist.

Op zekere dag reed de tram in de richting van Maaseik. Op de locomotief stond de machinist de verteller van dit stuk en de stoker Raphael Weerens, en in de rijtuigen was de reserve – gard Cornelis Pleunis. De locomotief was voorzien van nieuwe wielen, en had op het Hollandse deel van de route ongewoon rustig gelopen. Aangezien de heren zoals gewoonlijk ook nu bij de caféhaltes flink waren getraakteerd, werd de verleiding groot de snelheid alsmaar op te voeren. En de baan was kaarsrecht. Bij het gehucht St. Jansberg lag echter een bijzonder slecht baangedeelte te wachten. Tot dan toe was er niets bijzonders gebeurd, omdat de versleten wielen en de verminderde vaart aan de machinist voldoende ruimte hadden gegeven zijn baan te zoeken. Deze keer kwam met grote vaart de locomotief aanzetten, waarvan alle zes wielen waren voorzien van precies passende flensen. En toen gebeurde het.....de machinist vloog de rails uit en vervolgens tegen een boom, zodat de kopwand geheel werd ingedrukt en wel zo dat de machinist Neerke Nouwen bijna beknelde werd. Tegelijkertijd had de machine zich diep in de grond geboord. Toch bleek niemand noemenswaardig gewond. De versufte machinist Neerke werd zonder zich te verzetten door de passagiers meegenomen naar het vlak bij gelegen café voor een opkikkertje. Deze liep even later weer naar buiten zeggende, dat het nu toch hoog tijd werd naar Maaseik te geraken, en begaf zich naar de locomotief. Er kwam echter heel wat kijken voor het zover was. Het kostte een hele dag zwoegen met man en macht voor de machine uit de grond gewerkt en weer op de baan geplaatst was met behulp van kabels die aan de bomen waren bevestigd, en men de baan hersteld had, waarvan de rails geheel gekreukeld waren, en de stevige railnagels kromgetrokken en uit het hout gewrongen er bijlagen. NVBS



P.R



Foto's uit 2017 van café Tramhalt van de weduwe Rutten aan de Tuurkesweg in Tungelroy.

Dat er wel eens verkeersproblemen waren lezen we in de lokale krant van december 1915.

TRAMBOTSING

Tugelroij – Weert. Vrijdag kwam de koopman H. Peeters nabij omver Tungelroij met zijn beladen kar in botsing met de laatste tram uit Maeseyk. De karburrie werd verbrijzeld en het paard geworpen, terwijl ook de tram nogal beschadigd werd door het breken van een paar koperen stangen, die de wagens ontredderden en een grooten lantaarn stuk sloegen. Wonder boven wonder zijn er geen persoonlijke ongelukken te betreuren. (*schrijfwijze 1915*)

STRAMPROY

We verlaten Tungelroy en gaan op weg naar Stramproy. In Stramproy liep de tram via de tramhalte bij brouwerij Maes en de trambaan (nu oude trambaan) naar de Nederlands – Belgische grens. Hier werden door de Nederlandse en Belgische douane de reizigers en goederen aan een inspectie onderworpen. Want men was in die tijd niet vies van het smokkelen van zout, koffie en dergelijke. Dit kwam vooral door de grote prijs verschillen tussen Nederland en België. Volgens de overlevering moet er ook post zijn vervoerd door de tram. Alleen heb ik daarvan geen enkel bewijs gevonden. Het tram verkeer heeft in de periode van de Eerste Wereldoorlog veel hinder ondervonden. In oktober 1914 is het tramverkeer tussen Nederland en België stil gelegd. In de eerste maanden van 1915 is het tramverkeer weer hervat met drie ritten per dag. Begin 1916 komt het tramverkeer weer stil te liggen. Er mochten nu geen personen / reizigers, goederen en rijdend materieel de grens passeren. Na overleg met de Duitse bezetter en de Nederlandse en Belgische overheid mag in juni 1916 het tramverkeer weer worden hervat. Met dien verstande dat de tram en zijn personeel niet over de grens mogen. Dus men moet de goederen overladen en de reizigers moeten overstappen. Zowel aan de Nederlandse als Belgische zijde. Op donderdag 19 juni 1919 worden deze beperkingen opgeheven.

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

LIJN MAESEYCK-WEERT

Er wordt ter kennis van het publiek gebracht dat, van af **DONDERDAG 19 JUNI 1919**, de dienst tusschen Maeseyck en Weert zal gedaan worden zonder onderbreking, noch overlading aan de grens. — De treinen zullen voortaan weer alle dagen rijden

De Dienstregeling is vastgesteld als volgt:

Aankomst van	Burg Leopold	—	9 31	13 11	Aankomst van	Roermond	—	1 33	7 33
	Lanaeken	—	10 44	16 12		Eindhoven	—	11 39	4 36
	Hasselt	—	—	13 40		Hamont	—	7 48	4 43
		1	3	3			2	4	6
Maeseyck Vertrek B. T.					Weert Vertrek H. T.				
Ven (*)					Maaspoort				
Kinroy					Commerce (*)				
Molenbeersel Dorp					Tungelroy				
» Tolkantoor					Teurke				
Stramproy Grens H. T. A.					Stramproy Dorp				
» V.					» Kerk				
» Kerk					» Grens				
» Dorp					Molenbeersel Tolkant. B. T. A.				
Teurke (*)					» V.				
Tungelroy					Molenbeersel Dorp				
Commerce (*)					Kinroy				
Moessel (*)					Ophoven-Raam (*)				
Maaspoort					Ven (*)				
Weert					Maeseyck Aank.				
Vertrek naar	Roermond	7 50	—	10 34	Vertrek naar	Burg Leopold	10 43	16 30	—
	Eindhoven	7 57	1 38	7 38		Lanaeken	10 23	17 00	—
	Hamont	2 07	7 40	—		Hasselt	—	18 00	—

B. T. Belgische tijd. — H. T. Hollandsche tijd.

NVBS

Kennisgeving van de nieuwe dienstregeling van donderdag 19 juni 1919 met de nieuwe vertrek - en aankomst tijden. Met de opmerking B.T. Belgische tijd. - H.T. Hollandsche tijd.

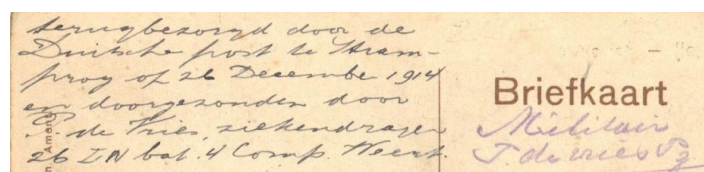


J.M

Prentbriefkaart van Stramproy met de kerk en doorgaande weg naar Molenbeersel (grens) en Maaseik in België. Waarschijnlijk met de conducteur van de tram meegegeven.



Achterzijde van de prentbriefkaart verzonden vanuit Maaseik de 25 december 1914. De prentbriefkaart is op 24 december geschreven (zie links onder) en op 25 december gepost.



Tekst boven op de prentbriefkaart: Terugbezorgd door de Duitse post te Stramproy op 26 december 1914 en doorgezonden door P. de Vries, ziekendrager 26 In bat 4 comp Weert. De T staat voor terug. De T en de naam van de Vries zijn beide met dezelfde blauwe kleur potlood geschreven.

De prentbriefkaart is in Maaseik op 25 december 1914 (zie stempel) verzonden naar de heer P. De Gaay commies te Stramproy. De kaart is retour Maaseik gegaan op 25 december omdat de ontvanger niet in Stramproy woonde. De kaart is op 26 december weer aangeboden in Stramproy en daar door militair P. de Vries op 29 december (zie stempel Stramproy) van een aangepast adres voorzien. De commies was inmiddels ingekwartierd bij de familie Joosten in Weert. De T en de naam van de militair P. de Vries geschreven onder het woord briefkaart hebben dezelfde kleur blauw. De T staat niet voor tax maar voor terug (1^e keer). Militair P. de Vries was ziekendrager maar kan tijdelijk bij de censuurdienst van het censuurkantoor in Weert te werk zijn gesteld. De briefkaart van 25 december 1914 is niet op de normale weg tweemaal van Maaseik naar Stramproy en terug gegaan, omdat tijdens de Eerste Wereldoorlog eerst op 15 februari 1915 het postverkeer met Nederland weer werd toegestaan. De prentbriefkaart is zeerwaarschijnlijk meegenomen door de conducteur van de tram Maaseik – Weert.

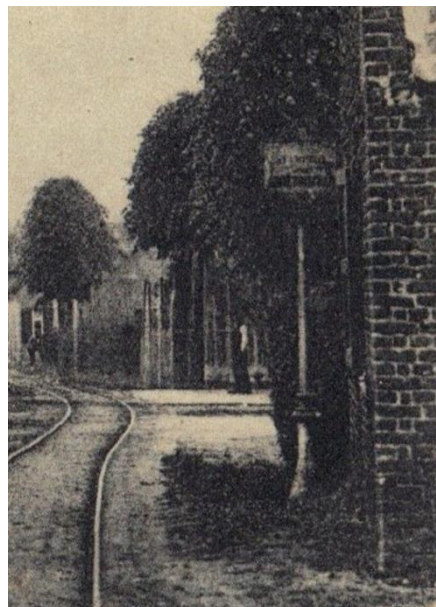
Met deze tram is voor – en na de Eerste Wereldoorlog reguleren post meegegeven. De tram liep bij het

uitbreken van de Eerste Wereldoorlog tot aan de grens met België. Daar werden de goederenwagens gewisseld en moesten de reizigers overstappen op de tram die in België klaarstond voor de reis naar Maaseik en verder. Vanaf 15 februari 1915 ging de uitgaande – en inkomende post van België naar Nederland altijd over de Duitse censuurkantoren van Emmerich of Aken.



J.M

Prentbriefkaart van de tramhalt in de Dorpstraat (Wilhelminastraat) te Stramproij rond 1920. Rechts zien we de tramrails liggen. Links zien we het woonhuis/brouwerij van de familie Maes. Met links daarnaast het woonhuis de TRAMHALT. Zie de foto uit 2017.

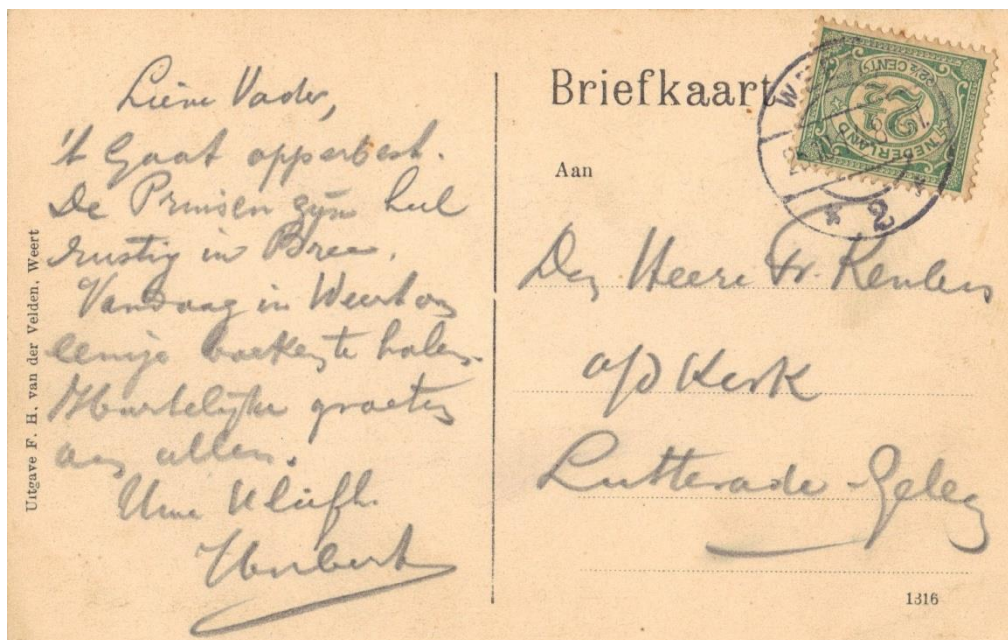


Tramhaltezuil in de Dorpstraat (Wilhelminastraat).

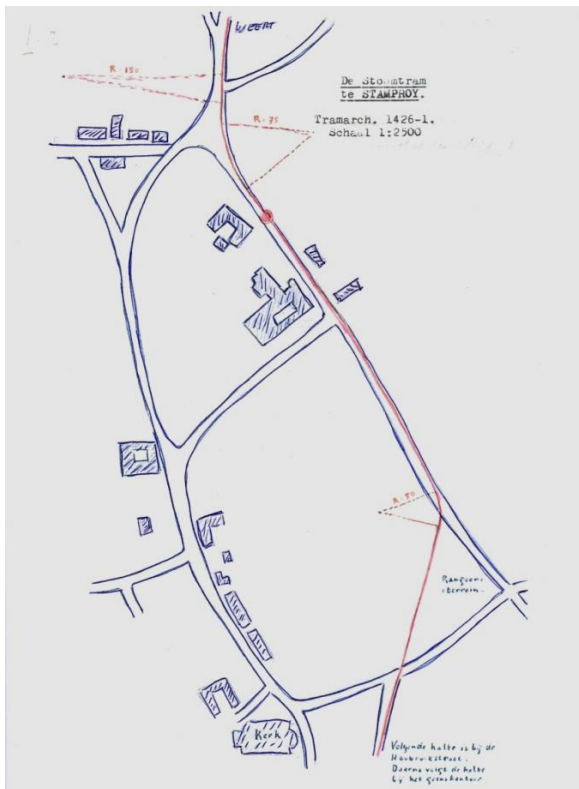


J.M

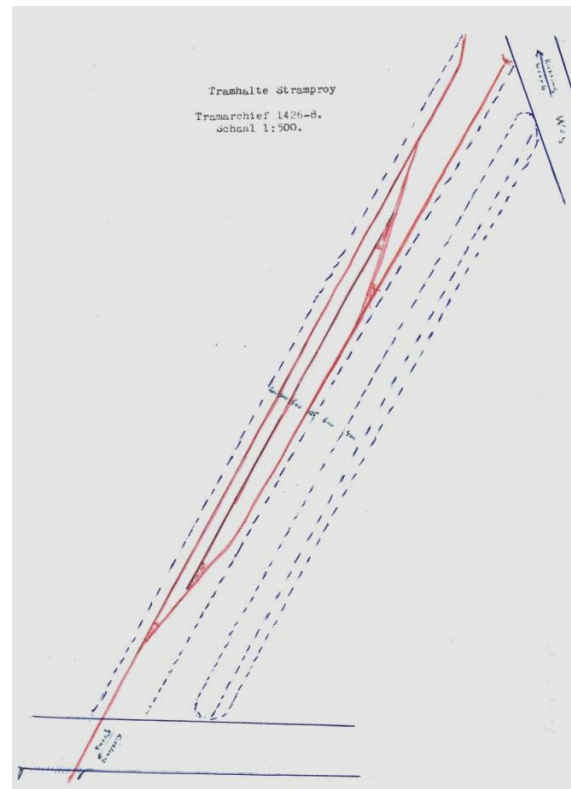
Prentbriefkaart van de Dorpstraat (Wilhelminastraat) in Stramproij met de tram bij de tramhalte. Rechts zien we het woonhuis / brouwerij van de familie Maes, en in de verte zien we de standerdmolen Sint Jan.



Achterzijde van de prentbriefkaart van de Dorpstraat (Wilhelminastraat) in Stramproij naar Lutterade – Geleen van 25 oktober 1914. De kaart is waarschijnlijk door een Nederlandse militair die in Stramproij gelegerd was verzonden, en heeft een bijzondere tekst. Hubert Keulers schrijft het volgende aan zijn vader: Lieve vader 't gaat opperbest. De Pruisen zijn heel rustig in Bree. Vandaag in Weert om eenige boeken te halen. Hartelijke groeten aan allen. Uwe u liefh. Hubert. Hubert heeft tijdens zijn bezoek aan Weert de kaart op het postkantoor afgegeven. Stempel: Typenrader – langebalkstempel nr. 2 van Weert.



NVBS



Schetsontwerp route tram vanuit Weert naar halte Dorpstraat (Wilhelminastraat) te Stramproy en verder naar het Grenskantoor.

Schetsontwerp halte Dorpstraat (Wilhelminastraat)

Een van de stokers op de tram was Pieter Schroeten (Schroeten Pier) uit Stramproy. Pieter heeft tijdens een gesprek over de tijd dat hij op de tram zat het volgende verteld. Er waren drie locomotieven met de namen De Geit, De Brima en De Dikke. De laatste was een 60 ton wegende locomotief die als thuishaven Lanaken had. Het waren machines die weinig mankementen vertoonden. Er waren wel eens problemen met een lekkende pakking en het breken van de veren door de slechte baan, en het verkeerd afstellen. De rijtuigen waren van buiten groen geschilderd met over de lengte in het midden een brede gele band. De verwarming in de rijtuigen bestond uit een kolenkacheltje, en de verlichting uit twee petroleumlampen. In de 1^e klasse rijtuigen hadden de banken een geel – bruine bekleding. De reizigers in de 2^e klasse moesten zich tevreden stellen met houten banken. Als de tram bij café - haltes te lang bleef staan en de passagiers aandrongen op spoed omdat men anders de aansluiting in Maaseik zo missen werd vaak de maximumsnelheid overschreden. In zulke gevallen werd op de slechte baan met groot risico tot zelfs 40 km per uur gereden. Het aan - en afkoppelen bij het rangeren was een van de taken van de stoker. Ook het zandstrooien, vooral in de herfst als er veel bladeren op de rails lagen was een taak van de stoker. Deze bladeren veroorzaakten veel overlast. Bovendien had men dan veel overlast van de mist, die maakte dat de schoorsteen van de tram weinig trek had.

In de begin jaren moest men de verstopte vlampijpen schoonmaken met een lange ijzeren staaf, later gebeurde dit met behulp van stoom. Het beste kon men stoken met niet al te grote brokken kolen. De al te grote stukken moest men daarom eerst doormidden slaan. En ook de kolenlaag in de ketel moest niet te dik zijn, anders belemmerde deze de trek, en was bovendien bijzonder onvoordelig. De baan (rails) was hier en daar, maar vooral in België bijzonder slecht. Door de overlast van water en het zware materieel waren er veel verzakkingen. Ook de z.g. “blinde wissels” hadden bijzondere smalle tongen. Vaak staken kwajongens er een steen tussen, wat tot ontsporingen leidde. Pier Schroeten had ook nog een sterk versleten stuk rails wat hij als aandenken had meegenomen bij zijn afscheid als stoker bij de tram. *NVBS*



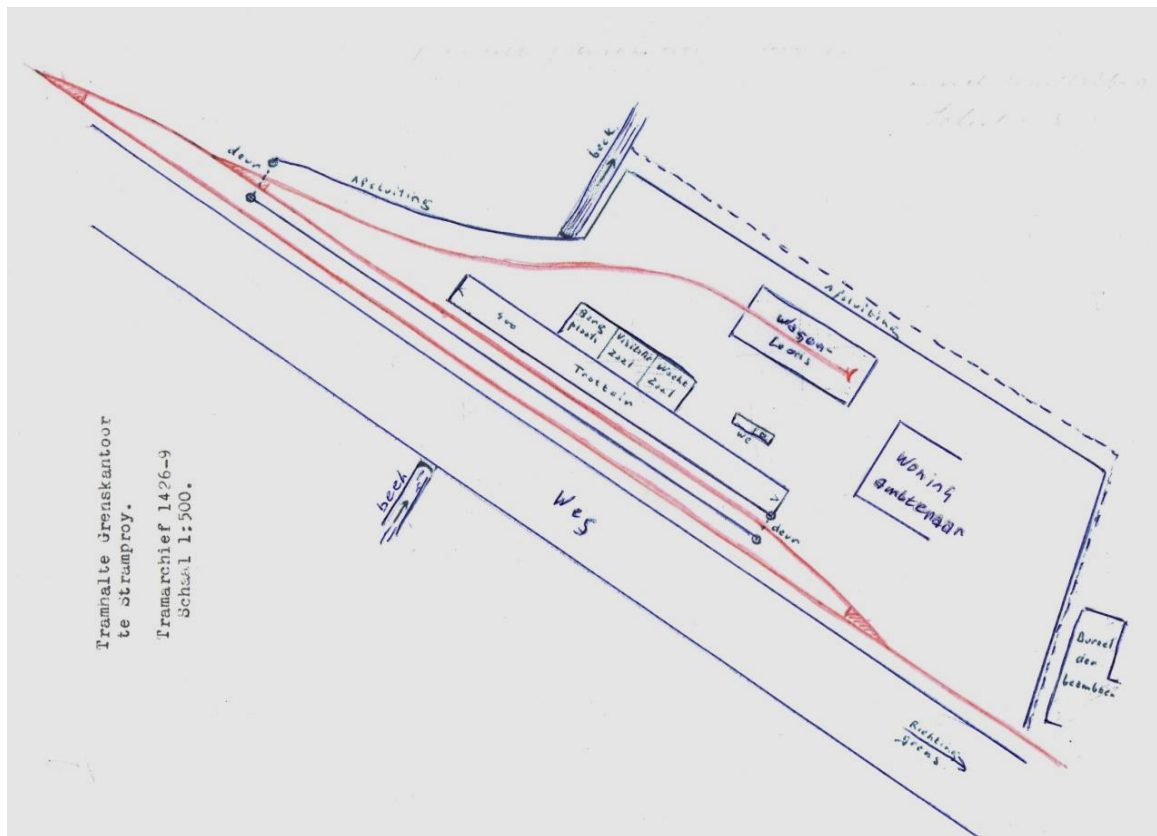
P.R

Foto van de Wilhelminastraat uit 2017 (in 1920 Dorpstraat) in Stramproy van de Tramhalt van de tramlijn Weert – Maaseik. Naast het woonhuis en brouwerij van de familie Maes.



Foto: Archief familie Schroeten

Schroeten Pier stoker op de tram Weert – Maaseik.



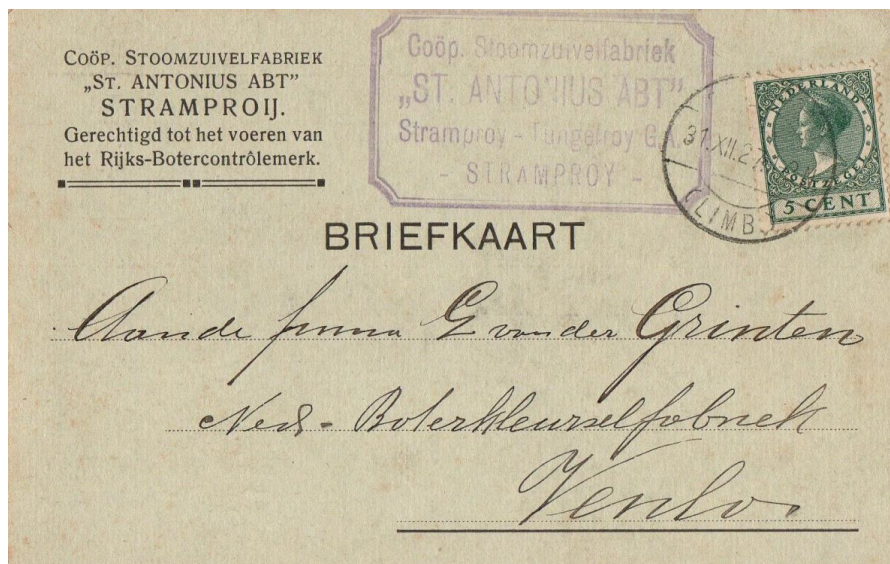
NVBS

Schetsontwerp van de halte aan de grens met de wachtzaal, visitatiezaal, de woning van de ambtenaar het bureau der beambten, de wagonloods en de ligging van het spoor en het trottoir / perron. Op de schets staat boven links de afsluiting met deuren aangegeven, zodat reizigers niet stiekem de grens konden oversteken. Dit was van groot belang van wegen het smokkelen.

Nu in 2017 is er niets meer overgebleven in Stramproy van de tramlijn naar Weert en Maaseik, behalve het gebouw de TRAMHALT en de straatnaam OUDE TRAMBAAN. Dit was de weg waarover de tram reed vanaf de tramhalt (zie boven) naar de Belgische grens.



P.R

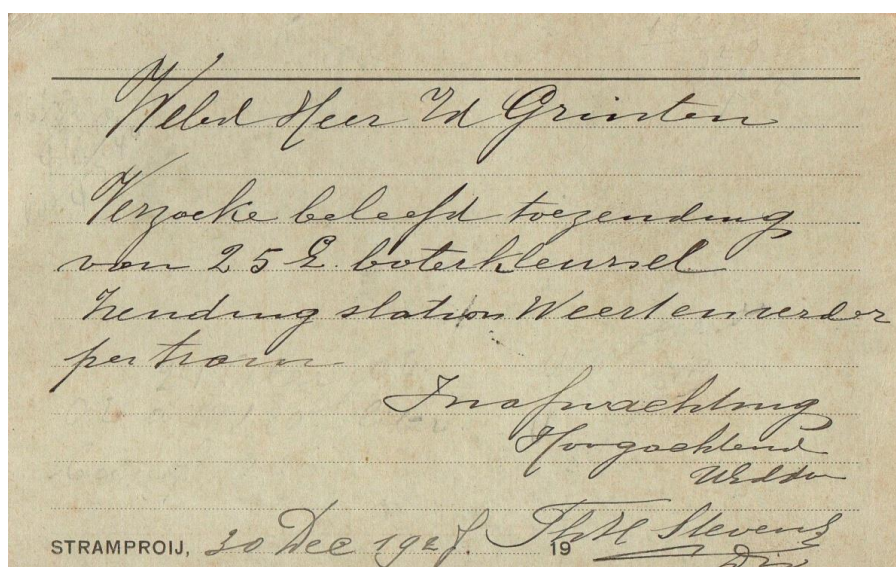


J.M

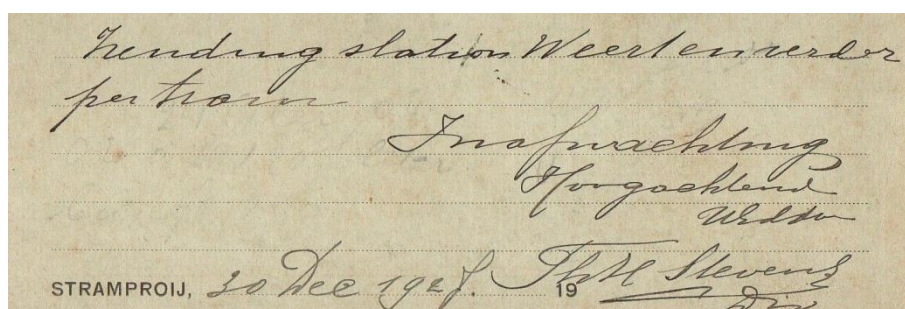
Briefkaart van de Coöp. Stoomzuivelfabriek "St. Antonius Abt" Stramproij van 31 december 1927 naar Venlo.

Tarief: 5 cent. Briefkaart interlokaal volgens de tarieflijst van 1 juli 1927.

Stempel: Typenrader – langebalkstempel van Stramproij (LIMB.).



Achterzijde van de briefkaart met de bestelling van 25 liter boterkleursel.



Verzoek, zending station Weert en verder per **tram** (Weert – Maaseik).

MOLENBEERSEL

Via de grenskantoren van Stramproy en Molenbeersel rijden we België binnen. Over de grens in Molenbeersel bij het douanekantoor lagen enkele rangeersporen voor het rangeren van de goederenwagens die door de douane moesten worden gecontroleerd. Op enkele honderden meters van de kerk in Molenbeersel had de trammaatschappij een terrein met enkele gebouwen in gebruik. In deze gebouwen werd onderhoud aan het materieel uitgevoerd, en tevens diende deze gebouwen als garage.

Aankondiging ingevolge de artt 60 & 63 der Wet van 9 Juli 1900
Staatsblad No. 118.

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

LIJN

Maeseyck-Weert

Uurtabel der treinen
te rekenen van 18 JANUARI 1910.

Aankomst	Antwerpen	9.02	1.30	5.21	Aankomst	Maestricht	6.37	9.57	18.00	19.55
	Glabach	8.59	3.21	7.00	van	Kessenich		8.00	16.45	19.50
						Burg-Loep.	6.45	10.19	17.55	
						Hasselt	6.35	10.23		20.45

		1	3	5	7			2	4	6	8
Weert depot Vertrek. H. T.		5.50	9.10	3.50	7.50	Maeseyck Vert. B. T.		6.45	10.40	18.05	20.55
Maaspoort		5.54	9.14	3.54	7.54	Ven		6.52	10.47	18.12	21.02
Moessel (*)		6.00	9.20	4.00	8.00	Raam-Ophoven (*)		6.58	10.53	18.18	21.08
Commerce (*)		6.04	9.24	4.04	8.04	Kinroy		7.02	10.57	18.22	21.12
Tungelroy		6.08	9.28	4.08	8.08	Molenbeersel Dorp		7.07	11.02	18.27	21.17
Theurke (*)		6.10	9.30	4.10	8.10	Tolkantoor		7.35	11.10	18.35	21.25
Stramproy		6.14	9.34	4.14	8.14	Stramproy A. H. T.		7.38	11.20	18.55	21.45
" Tolkantoor		6.20	9.40	4.20	8.20	" V.		7.40	11.35	19.00	21.50
Molenbeersel Tolk. D. T.		6.05	9.25	10.05	20.00	Stramproy		7.46	11.46	19.06	21.54
" Dorp		6.19	9.39	10.19	20.19	Theurke (*)		7.50	11.45	19.10	21.58
Kinroy		6.18	9.38	10.18	20.18	Tungelroy		7.52	11.47	19.12	22.00
Raam-Ophoven (*)		6.22	9.42	10.22	20.22	Commerce (*)		7.56	11.51	19.16	22.04
Ven		6.28	9.48	10.28	20.28	Moessel (*)		8.00	11.56	19.20	22.08
Maeseyck Aank.		6.35	9.55	10.35	20.35	Maaspoort		8.06	12.01	19.26	22.14
						Weert depot, Aank.		8.10	12.05	19.30	22.18

Vertrek	Maestricht	6.50	12.13	16.47	Vertrek (Antwerpen	8.59	1.05	3.49
	Kessenich	6.55	10.55	18.30	naar (Glabach	9.02	1.30	8.50
	Burg-Loepold	10.20	16.59					9.55
	Hasselt	10.00	17.40					

(*) Stopt desnoods.

H. T. Hollandsche tijd.

B. T. Belgische tijd.

	Enkel	Retour		Enkel	Retour	
	I	II	I	II	I	II
	France		France		France	
Weert						
Maaspoort	0.10	0.15	Maeseyck	0.15	0.25	
Moessel	0.16	0.25	Raam-Ophoven	0.25	0.40	
Commerce	0.25	0.40	Kinroy	0.35	0.50	
Tungelroy	0.30	0.40	Molenbeersel, dorp	0.50	0.80	
Theurke	0.30	0.40	" , grens	0.60	1.00	
Stramproy, dorp	0.35	0.55	Stramproy , grens	0.60	1.00	
" , grens	0.40	0.60	" , dorp	0.65	1.05	
Molenbeersel, grens	0.40	0.60	Theurke	0.70	1.20	
" , dorp	0.50	0.80	Tungelroy	0.75	1.20	
Kinroy	0.55	1.00	Commerce	0.75	1.20	
Raam-Ophoven	0.75	1.20	Moessel	0.85	1.45	
Ven	0.90	1.45	Maaspoort	0.90	1.45	
Maeseyck	1.00	1.60	Weert	1.00	1.60	

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen,

(Maatschappelijke zetel te Brussel, Wetenschapstraat n. 14)

VICTOR FRIS, Voorzitter,

C. de BURLET, Directeur-Generaal.

J.M

Belgische UURTABEL der treinen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen lijn Maeseyck – Weert vanaf 18 januari 1910.

Zo kost een retourtje Maeseyck – Weert Bfr 1,60 en dat was veel geld in 1910.

Let ook op de opmerking H.T. Hollandsche tijd en B.T. Belgische tijd. Op de tabel werden ook de aankomst en vertrektijden van de treinen van Antwerpen naar Mönchengladbach via de IJzeren Rijn aangegeven.

Op de tram werkte of hebben gewerkt de volgende personen die afkomstig waren uit Molenbeersel of er woonde. Andries Spranckenis hij was hulpconductor, Jean Meulen machinist, Theodoor Meulen en Hanri Stals als stokers, Renier Geurs als werkmeester, en als wegwerker Michael Janssen.

Tijdens een gesprek met Theodoor Meulen vertelde hij het volgende over de locomotieven, rijtuigen, bediening, uniformen, personeel, exploitatie en enkele bijzondere voorvallen en feiten.

Bij het achteruitrijden, dat wil zeggen bij het rijden met de vuurkist in de rijrichting stond de machinist naast en rechts van de stoker een en ander gezien in de rijrichting. Wanneer het vuur te weinig trek had ingevolge de mist of het slecht aangelegd vuur (te dikke laag kolen) kon de machinist de kraan van de aanjager openen, waarbij door de leiding stoom in de rookkast en de schoorsteen werd geblazen. Dit had echter tot gevolg, dat men druk in de ketel en ook water verloor. In sommige gevallen condenseerde de aanblaasstoom in de schoorsteen, zodat deze druppels uitblies. De wind kon deze als een regen naar het bedienend personeel waaien en hun kleding kletsnat maken. Sommige machines hadden slechts één peilglas met daarnaast nog twee telkens lager geplaatste aftapkraantjes voor controle, als het water te laag was komen te staan voor het peilglas of als dit gebroken was. Het breken van het ongeveer 25 cm lange en 2 cm dikke peilglas gebeurde altijd onverwachts en met een harde klap, waarbij de glasscherven alle kanten op konden springen. Ook nu nog heeft ex – stoker Schroeten hiervan een litteken op zijn kin. Alleen Jean Meulen is het overkomen, dat het water na het springen van het peilglas zo laag in de ketel te staan kwam , dat de dode loden nagel smolt, en de rest van het ketelwater het vuur uitdoofde. Voor het schoonmaken der vlampijpen bracht men de locomotieven de laatste tijd naar Tournebride bij Lanaken, waar een speciale werkplaats was. De reguleur was men gewoon “sleutel” te noemen. In latere tijd verstrekten de maatschappij in plaats van de iets grove kolen als brandstof gruis en dergelijke rommel, zodat het voor de stokers haast ondoenlijk was een behoorlijk vuur te krijgen. Overigens was dit slechts mogelijk wanneer men deze kolen tevoren iets nat maakte.

De betimmering der rijtuigen was ter plaatse van de kachel bescherm door plaatijzer. Kijkende tegen de kopwand van een wagon zag men de koppeling met rechts een haak en links de na het koppelen bij te spannen “tandeur” Bij kessenich moest Theodoor Meulen eens wagons van de CLSM koppelen aan Belgische zonder dat men hem had gewaarschuwd dat de bumpers bij het CLSM materieel hoger geplaatst waren dan bij dat van de NMVB. Toen hij dit op het allerlaatste moment bemerkte kon hij amper een ongeval voorkomen en liep hij flinke ontvelingen op. Remmen was slechts mogelijk door het aandraaien van de handrem en het geven van tegenstoom. In het verkeer waren de remmen op de rijtuigen dus zonder effect. Ontsporingen kwamen veel voor bij lege goederenwagons, die vaak te korte flenzen aan de even vaak versleten wielen hadden. De zware ijzeren remblok, die men over de rails om kon gooien werd in de wandel “hond” genoemd, vermoedelijk van wegen zijn vorm.

Al het personeel had op zijn uniformpet het 1½ cm metende verchromde monogram CV van de NMVB (SNCVC). De pet van de machinisten was gemaakt van donker blauw zeildoek en die van de stokers van breed geribde bruine manchester. De ploegbaas Cornelis Pleunis kreeg op zijn pet bovendien twee sterren waarop de stotterende chef stoker Simon Jacobs protesteerde omdat hij niets bijzonders op zijn pet had. Daarop kreeg hij een extra knopje op zijn pet, dat echter na enkele dagen tot zijn teleurstelling zoek was en bleef. De conducteurs beschikten over een rangeerhoorn. Twee stoten daar op was voor de machinist het sein vooruit te rijden en drie stoten het sein tot achteruitrijden.

Het personeel had 6 verlofdagen per jaar, en één vrije dag in de drie weken. De laatste werd praktisch nooit opgenomen en liet men zich in geld uitbetalen. Dit stond natuurlijk in verband met de lage lonen. In 1921 bedroeg dit per dag slechts 7 fr. 50, dus per week van 6 dagen 45 frs, wat in Nederlands geld tegen de toenmalige koers neerkwam op fl.11,25.

De conducteurs werden in de wandel "gard" genaamd. Zoals ook andere stokers werd Theodoor Meulen op zekere dag aangezegd voortaan als wegwerker te moeten werken onder ploegbaas Pleunis. Doordat sommigen in de ploeg meenden, dat anderen bevoorrecht werden, nam de onderlinge verstandhouding een slechte wending Theodoor Meulen zag kans elders werk te vinden waar hij ongeveer tweemaal zoveel verdiende (33 frs per dag) en nam ontslag. Hij moest zich daarvoor wel zowat een ongeluk werken, en toen men hem de maatschappij aanzocht terug te komen, belovende hem dan verder als stoker te handhaven, was hij daar graag voor te vinden. Ook bij de stokers kwam het wel tot verschillen. Toen een van deze Harry Hennekens op zekere dag merkte, dat de conducteur van het tramstation te Weert door iemand uit het publiek werd aangevallen, vloog dit oersterk mannetje de aanvaller aan en smakte hij deze tegen de hekken, zo de controleur bevrijdend. Sindsdien kon hij natuurlijk geen kwaad meer doen, en al gauw nam hij tot gewoonte het poetsen van de machine waarop hij zat te beperken tot het schoonvegen van het handvat van de rem. Anderen, die de machine vuil kregen over te nemen, hadden geen zin het werk van hun gemakkelijke collega op te knappen, zodat de machine vuil was en bleef. De lijfrentekas werd geadministreerd door de veearts Mondelaars, tevens burgenmeester te Bree, die echter verder met het trambedrijf niets van doen had.

Het personenvervoer was bijzonder druk op de Weerter marktdagen. Vaste klanten van de tram, die bovendien bij hun terugkeer erg royaal met fooien waren, ja dat waren.....de uit Lanaken afkomstige bedelaars, die in de streek hun "stiel" kwamen beoefenen. Aangezien, dat het personeel regelmatig te Maaseik een rustpoos had van wel anderhalf uur, besloot men, dat op sommige dagen de tram van Weert de laatste dienst naar Kessenich zou rijden. Normaal werd deze n.l. gereden door de tram uit Bree.

Voor een kar gespannen paarden schrokken vaak van de stoomdamp en de fel gekleurde Martini reclameborden op de rijtuigen en sloegen dan van links naar rechts en weer terug slingerend op hol, vooral als zij werden ingehaald. Als de boer op de kar was blijven zitten was er geen houden meer aan en liep het dol geworden dier soms opzij tegen de tram aan. Boeren, die door ervaring wijs geworden waren zetten het paard met het hoofd naar de naderende tram. Het dier schrok dan minder en krabbelde dan hooguit wat achteruit. Eens gebeurde het dat een kar plotseling uit een zijweg de trambaan op reed. De tram haakte nog juist achter een kar as en de kar ging aan diggelen. De boer kwam woedend protesteren, maar heeft wijselijk afgezien van een proces.

De stokers smokkelden meestal zonder dat de machinist daarvan wist, meestal hun flessen drank onder de kolen verstoppende. De machinisten smokkelden echter zelf ook. Zo had Nouwen een eigen methode "uitgevonden ". Hij hing n.l. kruiken drank met ijzerdraadjes in de water tanks. Hij bleek echter op een gegeven moment te zijn verraden, want op zekere dag liepen de commiezen regelrecht naar de lok en commandeerden hem de watertanks te openen en ja daar zagen zij de draadjes met daaraan de kruiken.

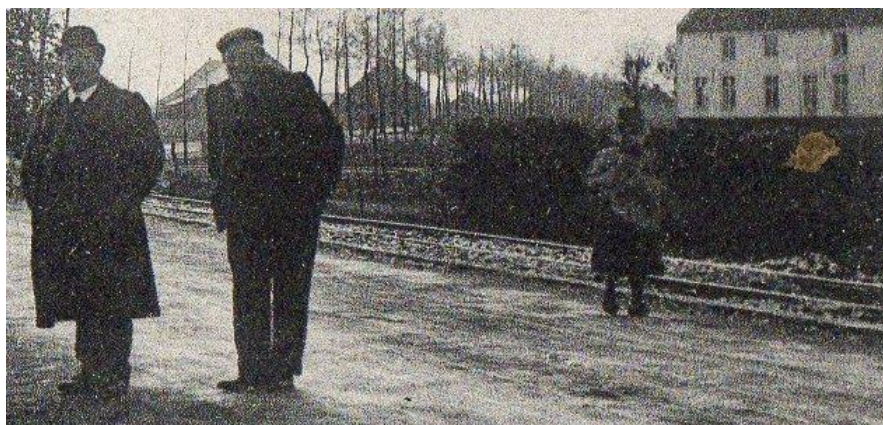
De directeur van de maatschappij Richel, die te Maaseik woonde was een Waal. Wanneer iemand van het personeel kwam om hem te spreken, riep hij zijn dochter, die dan als tolk fungeerde. NVBS

KINROOI

We zetten onze reis voort naar Kinrooi. In Kinrooi had de trammaatschappij een klein spoorcomplex waar goederenwagons aan- en afgekoppeld werden voor het lossen en laden van goederen.



Prentbriefkaart met als afbeelding de weg van Maeseyck naar Kinroy van 10 juli 1909 met rechts de tramrails voor de tram richting de grens bij Molenbeersel. Dit is een vroege kaart met een afbeelding van de tramrails. De tramlijn van Weert naar Molenbeersel is pas op 17 januari 1910 in gebruik genomen. Het gedeelte van Maaseik naar de grens bij Molenbeersel is op 26 juni 1909 gereed gekomen.



Detail van de prentbriefkaart met de tramrails van Maeseyck naar Kinroy (oude schrijfwijze).

OPHOVEN - RAAM

Vanuit Kinrooi komen we aan in Ophoven - Raam hier waren twee opstapplaatsen. Deze lagen tussen de waterloop "Zwart Water" . De tram stopte hier alleen op verzoek. Het gebeurde wel eens dat de tram tussen de middag stopte tussen de twee haltes, dan kwam de vrouw van machinist Mathieu Ingenoel zijn koffie en boterhammen brengen. Vervolgens ging de stoomtram licht bergop puffend en proestend verder naar 't Ven.

VEN

De laatste stop voor Maaseik is 't Ven. Hier stopte de tram alleen op verzoek. In 't Ven was niet veel te doen. Alleen tijdens de zomermaanden waren er vakantiegangers die in Hotel des Sources verbleven, en gebruik maakte van de tram. Er waren ook verschillende inwoners van Maaseik die met de tram hier hun dorst kwamen lessen in de zomermaanden. Machinist Christian van Hoef woonde in 't Ven.

MAASEIK

We stomen Maaseik binnen dit is het eindpunt van onze reis met de Stoomtram Weert – Maaseik. Maaseik was het eindpunt en vertrekpunt van de tram. In Maaseik had de trammaatschappij een grote werkplaats en een remise waar de trams en wagons stonden gestald. Het vertrekpunt van de tram naar Weert in Maaseik was herberg 't Pottenhuis. Van hieruit zag men de tram aankomen over de Bospoort. Herberg 't Pottenhuis lag aan de steenweg naar Kinrooi. Na het fluitsignaal van de conducteur duurde het meestal even voor dat de drinkebroers hun dorst hadden gelest en op de tram stapte. Maar geen nood de machinist zou de verloren tijd wel inhalen.



Prentbriefkaart van de tram op de Boschpoort voor vertrek naar Weert. Links zien we herberg 't Pottenhuis

Het personeel van de tramlijn Weert – Maaseik die uit Maaseik afkomstig waren of er woonde waren: de conducteur Mathieu van Hees, controleur Clemence van Dieter en Simon Jacobs. Clemens van Dieter is in 1912 bij het gehucht Tuurke te Tungelroy verongelukt. Mathieu van Hees had tevens een café – tramhalt nabij Maaseik en Simon Jacobs was geboren te Molenbeersel maar woonde tijdens het gesprek in Maaseik.

Eens is het gebeurd, dat een verschrikkelijke storm wel 25 eikenbomen tussen Maaseik en de grens ontwortelde en over de rails deed vallen. Doordat men telkens opnieuw een boom moest verwijderen om verder te komen deed men over het traject wel een hele dag. De wind was zo krachtig, dat men de losgehakte takken niet hoefde weg te slepen, aangezien ze door de storm onmiddellijk meegenomen werden. De gesloten wagons, die op de emplacementen stonden, werden eveneens door de wind gegrepen, liepen op verkeerd spoor en er ontstond grote ravage.

Door het personeel werd regelmatig gesmokkeld mede ingevolge de lage lonen en grote gezinnen zo had Schroeten bv. 13 kinderen. De stokers smokkelde steeds zonder dat de machinist daarvan iets afwist en verstopten hun contrabande onder de kolen. Het gebeurde eens, dat een controlerend chef van de douane, de locomotief opklom en beval de kolen om te zetten. Toekijkend bukte deze zich voorover terwijl hij zonder er erg in te hebben zich vastgreep aan een gloeiend hete leiding. Hij brandde zodoende zijn handen zo ernstig, dat deze vol blaren kwamen en er een hele consternatie ontstond. En van verdere inspectie van de kolenbakken kwam niets. Het is eens voorgekomen ,dat het bijzonder heet weer was en er in de goederenwagon een varken in zijn krat stond om vervoerd te worden. Om te voorkomen, dat het beest het al te benauwd zou krijgen had men de deur van de wagon open gezet. Toen de tram echter te Maaseik aankwam bleek er in de wagon slechts een lege krat te staan. Door het schokken was de krat blijkbaar open gegaan, zodat de zeug uit de rijdende wagon kon springen en verdwijnen.

Tijdens de oorlog van 1914 – 1918 hadden de Duitsers in 1915 de grens afgesloten met prikkeldraad die onder hoogspanning stond. Daarom gebeurde het dat vluchtelingen plat op het dak van de wagons gingen liggen om zo de grens te passeren (de tram reed n.l. sinds 1917 weer het volledig traject). Toen de Duitsers hier achter kwamen, lieten zij over de trambaan een stevige poort aanbrengen , die zij voor de tram slechts open deden na grondige controle. Zij beletten hiermede tevens, dat de vluchtelingen zich tijdens de controle van het dak lieten glijden en snel de grens overliepen. Een van de stokers had bij het passeren op de tram langs de baan nabij een boerderij een stapeltje afvalstro zien liggen en ging 's avonds even bij de boer aan om te vragen er wat van te mogen hebben voor zijn geit. Hij kreeg echter nul op request en was daarover nogal gebelgd. Toen hij dan ook 's anderdaags er met de tram langs reed, kon hij mede doordat de machinist, die voorop stond en hem niet kon zien , de verleiding niet weerstaan stiekem op het stro een schep gloeiende kolen te gooien om met veel leedvermaak te zien, hoe het in de fik vloog. NVBS



P.R

Prentbriefkaart met de remise / werkplaats te Maaseik met de mogelijkheid voor laden en lossen van goederen

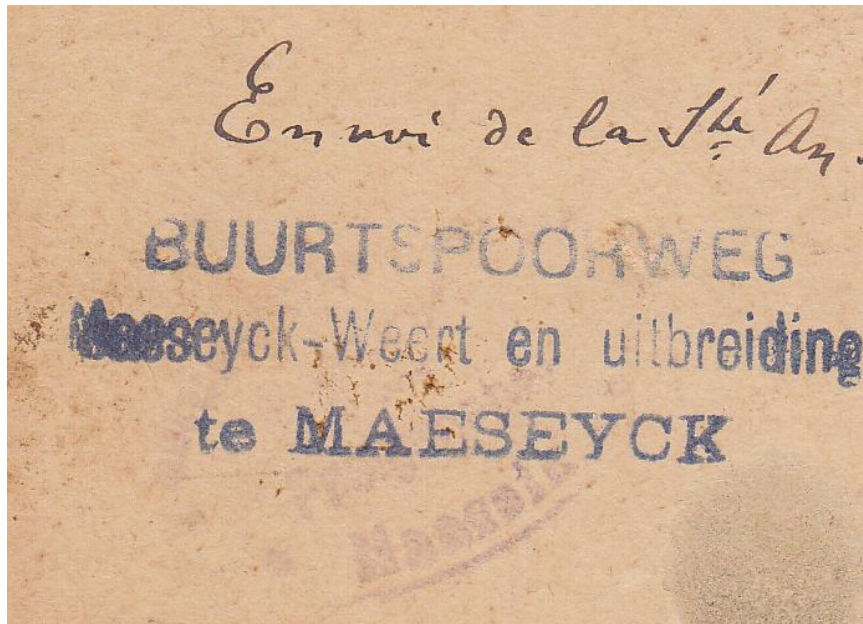


P.R

Duitse briefkaart met antwoord (Postkarte mit Antwort) van de Buurtspoorweg Maaseyck – Weert en uitbreiding te Maaseyck van Maaseik naar Brussel van juli 1917.

Tarief voor de briefkaart interlokaal in België is 8 centime.

De postzegels met Duitse opdruk zijn afgestempeld met het Belgisch - Duitse stempel MAASEIK (BEGIEN)



Stempel van de Buurtspoorweg Maeseck – Weert en uitbreiding te Maeseck als afzender links op de briefkaart geplaatst. Over deze stempel is het Duitse ovaal censuurstempel van Maaseik geplaatst.

In juni 1932 moet de gemeenteraad van Weert een beslissing nemen over de verbreding inclusief rijwielpad van de weg van Weert naar Stramproy. Als de tramlijn gehandhaafd moet blijven wordt de weg een stuk duurder. Men moet de tramrails gedeeltelijk opbreken en verleggen. Wat inhoudt dat men grond moet gaan onteigenen. Men doet een voorstel aan de gemeente Stramproy en de Belgische N.M.V.B. om de tramlijn op te heffen. De Belgische N.M.V.B. heeft geen bezwaar. De gemeente Stramproy is voor mits er een goed alternatief komt voor het vervoer van goederen en personen. Diverse bedrijven in Stramproy maken namelijk veelvuldig gebruik om goederen zoals kunstmest, bouwmaterialen en grind met de tram van en naar Weert te vervoeren. Als hier geen goed alternatief voor komt maakt de gemeenteraad van Stramproy alsnog bezwaar tegen de aanleg van de nieuwe weg. Begin 1933 laat de Minister van Waterstaat weten dat hij bereid is machtiging te verlenen tot beëindiging van de tramlijn Weert – Maaseik. In mei 1934 deelt de burgemeester, wethouders en gemeenteraad van Stramproy mede dat men zal medewerken aan de opheffing van de tramlijn Weert – Stramproy tot de Belgische grens onder bepaalde voorwaarde. Na wat gesteggel over en weer tussen de gemeentes Weert en Stramproy en het Ministerie van Waterstaat wordt tijdens een buitengewone vergadering op 30 juni 1936 met de N.M.V.B. besloten de exploitatie van de tramlijn te beëindigen. De economische situatie en de jaren 1920 – 1930 en de concurrentie van het wegvervoer hadden ervoor gezorgd dat de tramlijn niet meer rendabel was. Men sprak in Weert in die dagen dan ook niet van de tram maar van de “ lieëgluiper ”.

Geraadpleegde literatuur.

Diverse Staatsbladen van het Koninkrijk der Nederlanden.
Diverse Nederlandse Circulaires en Dienstorder van de P.T.T
Diverse Belgische Dienstnota
Diverse reisgidsen van de Nederlandse spoorwegen.
Diverse reisgidsen van de Belgische spoorwegen.
Nederlandsch Maandbad voor Philatelie 1924
Internet Wikipedia stations.

Spoor en Post in Nederland.
De Belgische spoorwegen en de militaire postcolli.
100 jaar Spoorlijn Eindhoven – Weert.
De IJzeren Rijn.
Antje van de statie.

Op de keper beschouwd

Een geschiedenis van Weert deel 2 1568 – 1815.

De tramlijn van Weert naar België.

Uit heden en verleden van Kinrooi

Catalogus postzegels op brief zevende editie 1992 / 93

Postgeschiedenis Weert “van stadsbode tot P.T.T. – Post”

Zoeë kalle vae Woeërdeliêst Wieërtlandse dialecte

Nederlands Spoorwegmuseum.

Mevrouw L.Sauer – Drissen.

A.Josiassen.

V.Freriks.

F.Nies.

J.Coenen.

C.Tubée

J.Benfon

H.Buitenkamp. E.Müller.

M.C.G. Franssen.

Drs. J. Feijen Veldeke krînk Wieërt 2013

Poststukken, prentbriefkaarten en documenten uit de collectie van.

P.R *collectie P.Raetsen.*

J.M *collectie J.Muijs.*

J.P *collectie J.Peters.*

P.C *collectie P.Crins.*

R.G *collectie R.Gevaert*

Foto Schroeten. *Pier Archief familie Schroeten te Stramproy.*

N.V.B.S. *Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor – en tramwezen.*

Met dank aan Roland Gevaert voor het nazien en corrigeren van de tekst bij de Belgische spoorwegstempels.

Beste lezer als je gegevens wilt gebruiken of overnemen dan wel graag de bron vermelden.

AANTEKENINGEN
