

# De tramlijn van Weert naar België

*door Cor Tubée*

## **Inleiding**

In de periode van 1910 tot 1934 waren Maaseik en Weert met elkaar verbonden door een tramweg. Onder een tramweg dient men te verstaan een lichtgebouwde spoorweg, die deel uitmaakt van het openbare vervoer en waarvan de rails in het algemeen zijn opgenomen in de openbare weg of in een daarnaast gelegen of daarvan gescheiden baan. De naam is afkomstig uit Engeland, waar Outram in 1776 in een kolenmijn te Sheffield ijzeren rails toepaste voor het kolenvervoer. De naam Outramways werd ingekort tot tramways. De eerste, door paarden getrokken, tram voor personenvervoer werd in 1832 te New York in gebruik genomen. In 1855 werd in Parijs de eerste lijn in Europa aangelegd.

De eerste paardentramweg in Nederland was de tramlijn 's-Gravenhage-Scheveningen, die op 23 juni 1864 feestelijk werd geopend en bereden werd door de Dutch Tramway Company Ltd. De eerste Nederlandse stoomtramweg ('s-Gravenhage-Scheveningen Badhuis) werd op 1 juli 1879 geopend door de Nederlandse Rhijnspoorweg Maatschappij.

De toepassing van de stoommachine maakte het mogelijk vele gebieden waarheen de aanleg van een spoorlijn te kostbaar was, uit hun isolement te verlossen door de stoomtram, die lichtere eisen stelde aan aanleg, beveiliging en snelheid.<sup>1</sup>

In de provincie Limburg was Vaals de eerste plaats die op een tramweg werd aangesloten, en wel in 1889 op het Akense stadstramnet. Maastricht kreeg in 1894 een tramverbinding met Glons in België.<sup>2</sup>

Werd de tramverbinding tussen Weert en Maaseik in 1910 in werking gesteld, reeds eerder, in 1880 en 1881, waren er plannen om Weert op te nemen in het tramwegennet. Eind 1880 verzoeken J.C. Pompen e.a. te Sterksel aan de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid concessie voor de aanleg van een tramlijn Tongelre-Geldrop-Heeze-Leende-Maarheeze-Weert. Burgemeester en wethouders staan positief tegenover de aanleg van de lijn en op 7 oktober 1881 delen Gedeputeerde Staten van Limburg aan de minister mede dat ook zij positief staan ten opzichte van het verzoek, daar de betrokken streek zeer gebaat zal zijn en er tevens een kortere verbinding met het noordelijke deel van het land tot stand zal komen.

Inmiddels had op 10 augustus 1881 koopman F. Schwiep uit Amsterdam aan Gedeputeerde Staten van Limburg concessie gevraagd voor de aanleg en de exploitatie van een stoomtramweg Geldrop-Heeze-Leende-Maarheeze-Weert, met een zijtak van Leende naar Valkenswaard, voor zover de lijn op het grondgebied van de provincie Limburg gelegen was. Schwiep had al concessie gekregen voor de lijn Eindhoven-Helmond. Gedeputeerde Staten wijzen erop dat de rijksophaalbrug over de Zuid-Willemsvaart niet sterk genoeg zal zijn om een zware locomotief met wagons te dragen en dat deze ten laste van de concessionaris door een behoorlijk ingerichte draaibrug vervangen dient te worden. Voor het gebruik van de rijksweg dient de minister en voor het rijden binnen de bebouwde kom de gemeenteraad vergunning te verlenen. De raad verklaart op 5 januari 1882 geen bezwaar tegen het verlenen van concessie aan Schwiep te hebben. Het komt de raad wel wenselijk voor dat de tram op de kruispunten langzamer gaat rijden en signalen geeft. De commissaris des konings deelt op 24 augustus 1882 aan de minister mede dat tegen het verlenen van concessie aan Schwiep geen bezwaar bestaat, indien de aanvraag van Pompen c.s. wordt afgewezen.

Op 4 september 1882 verleent de minister aan Schwiep onder voorwaarden vergunning voor het gebruikmaken van de rijksweg ten behoeve van een stoomtramweg Geldrop-

Weert. Aangezien de minister niet wenst in te gaan op het verzoek van Schwiep om de termijn waarbinnen de waarborgsom moet worden gestort, voor de tweede maal te verlengen, trekt hij op 7 juli 1883 de verleende vergunning in.<sup>3</sup> Het zou nog ongeveer vijftien jaar duren vooraleer een tramlijn in Weert opnieuw actueel zou worden.

### **De voorbereiding van de lijn Maaseik-Weert**

De directeur-generaal van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) in België De Burlet laat op 10 september 1898 aan de gouverneur te Hasselt weten, dat deze maatschappij er bij de regering op aangedrongen heeft om de aanleg van de tramlijn Maaseik-Molenbeersel(grens) in overweging te nemen. In november bericht De Burlet de gouverneur dat het ministerie van Oorlog geen bezwaar heeft tegen de aanleg van de voorgenomen buurtspoorweg, waarna de minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien de NMVB verzocht heeft om een patentbeschrijving van het project.<sup>4</sup>

Tijdens de raadsvergadering van 14 december 1898 wordt de aanleg van een lijn van Maaseik over Stramproy naar Weert, met een eventuele doortrekking naar Geldrop en Eindhoven, voor het eerst aan de orde gesteld. Volgens raadslid Peerlings is men in Stramproy sterk genegen de aanleg te ondersteunen.<sup>5</sup>

Op 30 oktober 1899 delen burgemeester en wethouders aan De Burlet mede dat het gemeentebestuur met genoegen vernomen heeft dat door de betrokken Belgische gemeenten Maaseik, Kinrooi en Molenbeersel aan de NMVB een verzoek is gedaan om de aanleg van een tramlijn Maaseik-Molenbeersel(grens) en hoopt dat deze lijn tot stand zal worden gebracht en verlengd tot Weert.<sup>6</sup>

De burgemeester van Maaseik schrijft op 18 november 1899 aan zijn Weertse collega dat hij enkele jaren geleden reeds geschreven heeft over het ontwerp van een buurtspoorweg tussen Maaseik en Weert, met een mogelijke verlenging tot Sittard en Eindhoven. Hij wijst erop dat de aanleg van het traject Maaseik-Molenbeersel(grens) spoedig zal geschieden en merkt op dat er sprake is van een ontwerp voor een lijn Bree-Eindhoven. Bij realisering van deze laatste zou uitvoering van de lijn Maaseik-Weert in duigen kunnen vallen en hij doet daarom de suggestie om belanghebbende gemeenten als Geldrop, Heeze, Leende en Maarheeze aan te sporen hun voorkeur uit te spreken voor het ontwerp Maaseik-Weert met doortrekking.

Drie dagen later laat De Burlet naar aanleiding van het verzoek om verlenging van de lijn Maaseik-Molenbeersel(grens) tot Weert weten, dat een analoge situatie zich heeft voorgedaan met de lijn van Glons naar Kanne(grens). De gemeente Maastricht heeft daarop de Nederlandse regering gevraagd om een concessie voor de verlenging van de lijn tot Maastricht. De gemeente heeft de verlenging op haar kosten aangelegd en heeft vervolgens met de NMVB een overeenkomst gesloten. De Burlet geeft in overweging met de gemeente Stramproy tot overeenstemming te komen over de realisatie. De NMVB zou zich dan met de exploitatie kunnen belasten tegen nader overeen te komen voorwaarden.<sup>7</sup>

Naar aanleiding van een verzoek van de architect-ingenieur Hornebrink te 's-Hertogenbosch om een reactie op het plan voor de aanleg van een lokaalspoor van Helmond over Asten, Someren en Maarheeze naar Budel(station) geven burgemeester en wethouders te kennen dat zij dit plan niet zullen steunen. Zij geven in overweging het plan zodanig te wijzigen dat de lijn vanaf Someren via Nederweert naar Weert zal lopen, waar een aansluiting op de tramlijn Maaseik-Weert tot stand gebracht kan worden. Aan het gemeentebestuur van Nederweert wordt verzocht eenzelfde standpunt in te nemen.<sup>8</sup>

Op 27 december 1899 delen burgemeester en wethouders De Burlet mede dat het contract met betrekking tot de lijn Kanne(grens)-Maastricht hen niet ongunstig voorkomt en vragen zij de NMVB plannen en een kostenraming voor de lijn Weert-Stramproy (grens) op te stellen.<sup>9</sup>

De gemeenteraad neemt op 24 januari 1900 een principebesluit. Aangezien de aanleg van de tramlijn een winstgevende zaak is voor de streek, en handel, landbouw, industrie en nijverheid zal bevorderen, dient de lijn ten spoedigste aangelegd te worden en zullen de plannen aan de goedkeuring van Gedeputeerde Staten onderworpen worden, zulks met het oog op het verkrijgen van een rijks- en provinciaal subsidie. Indien geen subsidie verkregen mocht worden, zal de lijn in overleg met de gemeente Stramproy voor eigen rekening aangelegd worden. Burgemeester en wethouders zenden het besluit aan Gedeputeerde Staten met het verzoek de lijn van provinciaal belang te laten verklaren.<sup>10</sup> Op 29 januari neemt de gemeenteraad van Stramproy eenzelfde besluit.<sup>11</sup>

De gemeentebesturen van Weert en Stramproy verlenen op 19 mei 1900 aan de provinciaal ingenieur van de NMVB te Hasselt Vierendeel opdracht tot het verrichten van alle voorbereidende werkzaamheden met betrekking tot de aanleg van de lijn Weert-Stramproy(grens). Uitgegaan wordt van een gelijktijdige aanleg van het Belgische gedeelte. Op dezelfde dag vindt ook kennisgeving plaats aan directeur-generaal De Burlet van de NMVB.<sup>12</sup>

Op 10 juli heeft te Molenbeersel een vergadering plaats onder voorzitterschap van het Belgische kamerlid Helleputte. Aanwezig zijn de drie leden van Provinciale Staten voor het kanton Maaseik, de burgemeesters van de betrokken gemeenten en andere belangstellenden. Weert is vertegenwoordigd door vijf gemeenteraadsleden. Besloten wordt dat alle gemeenten nogmaals een brief zullen zenden naar De Burlet, waarin ze te kennen geven dat ze volledig instemmen met het tramproject, dat ze de voorwaarden aannemen en dat ze met gegronde hoop verwachten dat ze met spoed en zonder vertraging aan de lijn zullen kunnen beginnen.<sup>13</sup>

Op 24 december 1900 deelt de directeur-generaal van de NMVB aan de gouverneur in Hasselt mede dat de minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien, in overeenstemming met zijn collega van Financiën, van mening is dat de lijn van Maaseik naar Molenbeersel(grens) alleen rendabel zal kunnen zijn wanneer zij wordt doorgetrokken naar Weert. De minister heeft het project nu uitgesteld totdat er over de doortrekking een definitief akkoord is bereikt.<sup>14</sup>

Burgemeester en wethouders verzoeken op 4 januari 1901 aan Helleputte, volksvertegenwoordiger te Leuven, om zijn invloed aan te wenden bij minister De Smet de Nayer om de lijn verwezenlijkt te krijgen. Op 2 mei laat de minister aan Helleputte weten dat hij beslist heeft dat de Staat tot een bedrag van de helft van het kapitaal zal deelnemen in de lijn, onder voorwaarde dat de lijn wordt doorgetrokken naar Weert. De kwestie van de spoorbreedte dient nog geregeld te worden.<sup>15</sup>

De Belgische gemeenten kunnen nu aan de slag. Op 3 oktober 1901 besluit de gemeenteraad van Molenbeersel een bedrag van BF 30.000 te zullen bijdragen in het kapitaal van BF 555.000, dat nodig is voor de aanleg van de tramlijn van Maaseik tot de grens en de aankoop van materieel. De gemeenteraad van Maaseik besluit op 21 oktober een bedrag van BF 42.000 beschikbaar te zullen stellen.

De gouverneur vraagt advies aan De Burlet, die op 29 oktober antwoordt dat de minister kan instemmen met het project en dat de Staat de helft van het benodigde kapitaal zal bijdragen, onder voorwaarde dat de realisering van het Nederlandse gedeelte verzekerd is. De NMVB heeft vernomen dat de gemeente Weert een concessie-aanvraag aan het voorbereiden is. Het benodigde kapitaal zal BF 555.000 bedragen en zal op de volgende wijze bijeengebracht moeten worden: Staat 1/2 of BF 277.000, provincie 1/3 of BF 185.000 en gemeenten 1/6 of BF 93.000. De gemeenten Maaseik, Kinrooi en Molenbeersel zijn uitgenodigd hun aandelen vast te stellen. De directeur-generaal verzoekt de gouverneur de Bestendige Deputatie voor te stellen om te besluiten dat de provincie voor een bedrag van BF 185.000 zal deelnemen.

De Burlet zendt ook een beschrijvend verslag van de buurtspoorweg toe waaraan het

volgende kan worden ontleend. De lengte is 11 km, de spoorbreedte 1 m, het kapitaal bedraagt BF 555.000 en de kosten per km zijn BF 50.455 groot. De baan zal een aanvang nemen aan de bergplaats der buurtspoorwegen te Maaseik, de steenweg van Maaseik op Molenbeersel volgen en eindigen aan de Nederlandse grens.

De te bedienen bevolking kan als volgt worden geraamd: Maaseik 4712 inwoners, die voor de helft meegerekend worden, dus 2356 inwoners, Kinrooi 888 inwoners en Molenbeersel 1322 inwoners, dus in totaal 4566 inwoners of 415 inwoners per km.

Het goederenvervoer zal in het bijzonder bestaan uit vervoer van steenkolen, scheikundig mest, landbouwproducten, ijzererts, zand en hout.

De kosten worden als volgt gespecificeerd (in BF):

aankoop gronden	41.000
aardwerken (20000 m <sup>3</sup> )	20.000
kunstwerken (bruggen, duikers, waterleidingen)	18.700
steenlagen (3600 m <sup>2</sup> )	9.000
spoorwegen	230.620
gebouwen en vast materieel	56.100
rollend materieel (1 stoomwagen, 3 reizigersrijtuigen, 1 pakwagen, 15 goederenwagens)	84.000
deelneming in de kosten der instellingen van Maaseik	15.000
diversen (deelneming algemene kosten NMVB, renteverliezen, e.d.)	80.580
<b>totaal</b>	<b>555.000</b>

De jaarlijkse lasten (rente en aflossing, exploitatiekosten en algemene kosten) worden geraamd op BF 43.711,50 en de inkomsten op BF 33.000, zodat er een jaarlijks tekort van BF 10.711,50 ontstaat.

Met betrekking tot de inkomsten uit goederenvervoer wordt nog het volgende opgemerkt. Te Molenbeersel bestaan twee samenwerkende melkerijen, een landbouwvereniging tot gemeenschappelijke aankopen en 200 ha land tot ontginning van ijzererts waarvan de uitbating opgeschort werd bij gebrek aan goedkope vervoermiddelen. Te Molenbeersel en Kinrooi liggen ca. 1700 ha bossen die aanleiding zullen geven tot een belangrijk vervoer. In de gemeente Stramproy liggen zandgroeven welke men over verscheidene honderden hectaren zal kunnen uitbaten wanneer de baan een feit is. Ten slotte zal de verlenging tot Weert ook een voordelige uitwerking hebben op het verkeer der baan Maaseik-Molenbeersel.

Als laatste besluit de gemeenteraad van Kinrooi op 2 november een bedrag van BF 21.000 te zullen bijdragen in de kosten.

Een week later schrijven burgemeester en schepenen van Maaseik aan de Bestendige Deputatie dat zij van de gedeputeerde Moors vernomen hebben dat de Bestendige Deputatie een negatief standpunt heeft ingenomen met betrekking tot de aanleg van de tramlijn buiten de bomerij langs de weg. De gemeenteraden achten de aanleg van de lijn op de weg gevaarlijk en onuitvoerbaar. Het college wijst daarbij op de verklaring van de minister van Financiën en Openbare Werken in het parlement, dat in de toekomst geen concessie meer zal worden verleend voor de aanleg van tramlijnen op wegen die niet breder zijn dan 8 m (de betreffende weg is 8 m breed) en verzoekt de Deputatie haar beslissing in heroverweging te willen nemen.

Op 22 november besluit de Bestendige Deputatie een bijdrage van BF 185.000 te verlenen en de drie raadsbesluiten tot deelneming en bijdrage worden door de Bestendige Deputatie op 13 december 1901 goedgekeurd.<sup>16</sup>

Ondertussen heeft ingenieur Vierendeel een beschrijving en begroting van het Nederlandse gedeelte der lijn vervaardigd, die tijdens de raadsvergadering van 8 januari 1902 aan de orde worden gesteld.<sup>17</sup> De lengte der lijn bedraagt afgerond 9,4 km: 7,15



*De tramlijn op de St. Jozefswal (nu Wilhelminasingel).*

km op Weerter gebied en 2,25 km op Stramproyer grondgebied. De Belgische spoorbreedte van 1 m wordt aangehouden. De kosten worden geraamd op afgerond BF 501.345: op Weerter grondgebied BF 380.964 en op Stramproyer territorium BF 120.381. Per km bedragen de kosten BF 53.317.

Het voorgestelde traject is: Bassin in het noorden der losplaats - langs Bassin en Penitentenwal - gracht over - zuidelijk langs de oude school - langs wal Langpoort-Maaspoort - over gracht aan Saelmans - linkerzijde rijksweg - bij kapel van St. Mathijs op de weg naar Stramproy, waarvan het traject, op een paar scherpe bochten na, ook de linkerzijde blijft volgen. Een zijtak zal de lijn vanaf de school met het spoorwegstation verbinden.<sup>18</sup>

Vierendeel raamt de kosten als volgt (in BF<sup>19</sup>, eerste kolom Weert, tweede kolom Stramproy):

aankoop gronden	6.000,-	6.000,-
aardwerken	500,-	900,-
kunstwerken (bruggen, duikers, buizen e.d.)	10.900,-	1.000,-
bestratingen en steenlagen	7.200,-	4.200,-
spoorwegen	171.224,-	55.438,-
gebouwen en vast materieel	46.850,-	12.860,-
rollend materieel	97.800,-	27.300,-
algemene kosten (voorbereiding, renteverlies, onvoorzien)	40.489,60	12.683,20
<b>totaal</b>	<b>380.963,60</b>	<b>120.381,20</b>

De jaarlijkse lasten worden geraamd op BF 47.822,79 en de jaarlijkse inkomsten op BF 42.200, berekend aan BF 4 per jaar en per inwoner. Het tekort zou dus de eerste jaren BF 5.622,79 bedragen. Alle cijfers hebben uitsluitend betrekking op het Nederlandse gedeelte.

De gemeenteraad gaat akkoord met het traject en besluit tevens in principe afstand te doen van gemeentegronden en -wegen.

Tijdens een overleg tussen de dagelijkse besturen van Weert en Stramproy en de inspecteur van de Provinciale Waterstaat dringt deze laatste erop aan allereerst te besluiten wie de lijn zal aanleggen en exploiteren: 1. de gemeenten; 2. een maatschappij voor zowel aanleg als exploitatie of 3. een maatschappij alleen voor de exploitatie. In het eerste geval dienen de aanvragen om goedkeuring en subsidies van de gemeenten uit te gaan en in de twee andere gevallen van de maatschappij.<sup>20</sup>

Op 7 februari 1902 vragen burgemeester en wethouders De Burlet of de NMVB de aanleg van de tramweg op Nederlands gebied kan verzorgen en uit laten voeren door de aannemer die het Belgische gedeelte maakt. Ook vragen zij of de exploitatie der lijn aan de NMVB overgegeven kan worden, zoals ook de gemeente Maastricht heeft gedaan.

Op dezelfde datum delen burgemeester en wethouders aan Bourgeois, directeur van de Société des Chemins de fer économiques te Luik, mede dat de burgemeester van Maaseik hen bericht heeft dat de société bereid zou zijn de tramlijn Weert-Belgische grens op haar kosten aan te leggen en de exploitatie voor haar rekening te nemen. De gemeenten Weert en Stramproy zijn niet ongenegen de aanleg en exploitatie over te dragen, maar willen gaarne de voorwaarden vernemen waaronder een en ander moet geschieden.<sup>21</sup>

Op 8 juli verklaren Provinciale Staten de aanleg van de tramlijn van provinciaal belang en keuren zij de richting ervan goed. Bovendien zeggen de Staten ter bevordering van de totstandkoming der lijn provinciale geldelijke steun in de vorm van jaarlijkse bijdragen gedurende ten hoogste twintig achtereenvolgende jaren toe tot een maximum van f 1.800,- per jaar, onder voorwaarde dat van Rijksweg een renteloos voorschot wordt verleend. Provinciale Staten overwegen dat de aanleg van de weg en de daarbij behorende werken voor gemeenschappelijke rekening van de gemeenten Weert en Stramproy gerealiseerd zullen worden, en dat de aldus aangelegde weg en werken, ter exploitatie, tezamen met het gedeelte der lijn op Belgisch grondgebied aan te leggen, aan derden zullen worden verhuurd of in gebruik gegeven. De geldelijke steun bestaat uit een jaarlijkse bijdrage gedurende ten hoogste twintig achtereenvolgende jaren ter grootte van 3/4% van de werkelijke kosten van aanleg bij de voltooiing van de tramweg, geraamd op f 180.000,-, vermeerderd met f 60.000,- voor het rollend materieel, welke bijdrage de som van f 1.800,- per jaar niet mag overschrijden. Alvorens met de aanleg een aanvang mag worden gemaakt moeten de beide gemeentebesturen in een onderlinge overeenkomst het aandeel van beide gemeenten in de kosten van aanleg, alsmede de verdeling van de opbrengst regelen. Bovendien moeten de gemeenten met een maatschappij een overeenkomst aangaan, waarbij de exploitatie der lijn, gezamenlijk met het Belgische gedeelte, voor de duur van ten minste twintig achtereenvolgende jaren wordt verzekerd. Alle overeenkomsten zijn aan de goedkeuring van Gedeputeerde Staten onderworpen.<sup>22</sup>

Op 16 juli 1902 ondernemen burgemeester en wethouders diverse stappen. Zij verzoeken De Burlet om toezending van de voorwaarden voor de gezamenlijke aanbesteding en exploitatie van de lijn. Tevens vragen zij aan Victor de Stuers, afgevaardigde van het District Weert in de Tweede Kamer, welke stappen ondernomen moeten worden voor het verkrijgen van rijkssubsidie en vergunning voor het gebruikmaken van rijkswegen en kruispunten met staatsspoorwegen. Dit laatste wordt ook gevraagd aan de ingenieur van de Provinciale Waterstaat en de sectie-ingenieur van de Staatsspoorwegen te Maastricht. Op 28 juli laat een zieke Victor de Stuers uit het Oostenrijkse Iglis weten dat Gedeputeerde Staten de te bewandelen weg reeds hebben aangegeven, waarna burgemeester en wethouders op 7 augustus de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid om een renteloos voorschot verzoeken en toestemming vragen tot het gebruikmaken van: 1. een gedeelte van de kanaaldijk langs het Bassin; 2. een gedeelte van de rijksweg Weert-Eindhoven; 3. de kruising met de staatsspoorweg Budel-Vlodrop.<sup>23</sup>

Ongeveer een jaar later, op 14 augustus 1903, keurt de Bestendige Deputatie te Hasselt de plannen voor het Belgische gedeelte der lijn goed en zendt alle relevante stukken aan de minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.

Bij het (Belgische) Koninklijk Besluit van 14 december 1903, gepubliceerd in het Staatsblad van 6 januari 1904, wordt de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen tot vergunninghoudster verklaard van de buurtspoorweg Maaseik-Molenbeersel(grens) en wordt bepaald dat de Staat in het te vormen kapitaal voor BF 277.000 zal deelnemen. De termijn van uitvoering wordt bepaald op drie jaar te rekenen van de datum van het Koninklijk Besluit. Tevens wordt een bijzonder lastkohier voor de buurtspoorweg vastgesteld.<sup>24</sup>

Met de voorbereiding van het Nederlandse gedeelte gaat het niet zo voortvarend. Op 19 augustus 1903 deelt de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid mede dat hij in principe bereid is het verlenen van concessie voor de aanleg en de exploitatie van het op Nederlands grondgebied gelegen gedeelte van de lijn te bevorderen en tevens te bevorderen dat uit 's Rijks kas een renteloos voorschot beschikbaar wordt gesteld. Daar de exploitatie aan een reeds bestaande maatschappij zal worden opgedragen en deze het benodigde rollend materieel zal leveren, behoort bij de bepaling van het renteloos voorschot het geraamde bedrag voor rollend materieel (f 60.000,-) naar het oordeel van de minister buiten beschouwing te blijven. Voor de bepaling van het maximum van het rijksvoorschot zou overeenkomstig de ingediende begroting op een aanlegkapitaal van f 180.000,- gerekend moeten worden. Omdat enkele posten te hoog of overbodig zijn, zou dit bedrag tot f 162.000,- teruggebracht kunnen worden. In verband hiermede zal het eventuele renteloos voorschot van het Rijk, dat dan een derde gedeelte der werkelijke aanlegkosten zal bedragen, de som van f 54.000,- in geen geval mogen overschrijden. Door provincie en gemeenten moet een gelijk bedrag als subsidie of voorschot bijgedragen worden, zodat naast de bijdrage van de provincie die een constante waarde van  $\pm f$  26.000,- vertegenwoordigt, de gemeenten een renteloos voorschot van f 28.000,- moeten verschaffen. Er resteert derhalve een bedrag van f 54.000,- dat door de betrokken gemeenten gefourneerd moet worden.

De terugbetaling van het rijksvoorschot zou als volgt geregeld kunnen worden. Indien het gedeelte van de netto-opbrengst van de tramlijn dat aan de betrokken gemeenten zal worden uitgekeerd, meer bedraagt dan  $3\frac{1}{2}\%$  over het bedrag van f 54.000,-, zal aan de Staat van dit meerdere een derde deel als restitutie van zijn voorschot zijn uit te keren. Alvorens subsidie kan worden verleend dient het bewijs overgelegd te worden dat ook de aanleg op Belgisch grondgebied, alsmede de exploitatie van de gehele lijn verzekerd zijn.

De vergunning voor de kruising met de spoorlijn moet afzonderlijk aangevraagd worden. Tegen het verlenen van vergunning tot gebruikmaking van een gedeelte van de rijksweg van Weert naar Eindhoven nabij het Bassin bestaat geen bezwaar, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

Vierendeel merkt op dat de zienswijze van de minister met betrekking tot het rollend materieel zijns inziens niet juist is. De maatschappij die dit materieel verhuurt, ontvangt daarvoor een som die gewoonlijk 10% der bruto-opbrengst bedraagt. Indien het Rijk niet bijdraagt in de kosten van aanschaf van het rollend materieel, zal het dan voor een derde moeten bijdragen in de som die de NMVB voor verhuur van het rollend materieel in rekening zal brengen. Het betreft immers een uitgave en de minister relateert de rijksbijdrage aan de werkelijke uitgaven.

Vierendeel is het verder niet eens met de opmerkingen van de minister dat de geraamde bedragen per strekkende meter en voor de kruising met de spoorlijn te hoog zijn. De begrote bedragen zijn lager dan die in België gehanteerd worden. Ten slotte is hij van mening dat meerdere weegtoestellen noodzakelijk zijn.<sup>25</sup>

Op 25 september 1903 verzoeken burgemeester en wethouders aan de minister van Waterstaat vergunning voor de kruising van de tramweg met de spoorweg.<sup>26</sup>

Een maand later delen zij Gedeputeerde Staten mede dat de NMVB bericht heeft dat de maatschappij bereid is de tramlijn van Weert naar Maaseik te exploiteren en met de gemeenten Weert en Stramproy een overeenkomst te sluiten onder dezelfde voorwaarden als zij eertijds heeft aangegaan met de gemeente Maastricht inzake de lijnen van Glons naar Kanne en van Maaseik naar Lanaken. Het college vraagt of tegen het aangaan van zo'n overeenkomst bezwaar bestaat.<sup>27</sup>

Victor de Stuers laat op 7 december weten dat hij de minister een nota heeft overhandigd over het rollend materieel. Hij verzoekt burgemeester en wethouders opnieuw een brief naar de minister te sturen over de bezwaren die tegen zijn opmerkingen gerezen zijn. Hij geeft zelf de overwegingen aan die het college moet gebruiken.<sup>28</sup>

Burgemeester en wethouders spreken in een brief van 12 december aan de minister hun bevreemding en teleurstelling uit over het feit dat de minister vanwege de mogelijke opdracht van de exploitatie aan een bestaande maatschappij er bezwaar tegen heeft bij de bepaling van het renteloos voorschot ook het rollend materieel te betrekken. Zij wijzen erop dat de provincie de betreffende kosten wel in aanmerking heeft genomen en dat zij dit besluit zal intrekken, wanneer het Rijk op dit onderdeel geen bijdrage verstrekt. Verder wijzen zij erop dat het standpunt van de minister tot grote onbillijkheid leidt. In gevallen waarin de gemeente zelf het rollend materieel aanschaft, worden de kosten daarvan in aanmerking genomen. De opdracht van de exploitatie aan een maatschappij die het rollend materieel levert, verandert niets aan het feit dat de kosten van het materieel door de gemeenten aan de maatschappij vergoed moeten worden, hetzij door kapitaalverstrekking, hetzij door rentevergoeding, hetzij door een korting op de door de maatschappij te betalen huur van de weg. Met betrekking tot de door de minister te hoog geachte ramingen voor de meterprijzen en de kruising geven burgemeester en wethouders het gevoel van Vierendeel weer, alsmede diens mening dat meerdere weegtoestellen van groot nut zullen zijn.<sup>29</sup>

Op 16 december 1903 delen Gedeputeerde Staten mede dat er hunnerzijds geen bezwaar tegen bestaat, wanneer het Nederlandse gedeelte wordt verhuurd aan de NMVB onder dezelfde voorwaarden die de gemeente Maastricht met die maatschappij overeen is gekomen inzake het traject Kanne-Maastricht.

Het pleidooi van burgemeester en wethouders heeft weinig indruk op de minister gemaakt, want op 29 februari 1904 deelt hij mede dat de kosten van het rollend materieel niet in aanmerking zullen worden genomen bij de bepaling van de hoogte van het rijksvoorschot, aangezien dit wordt berekend naar de werkelijke voor de spoorweg gedane uitgaven en de gemeenten geen kapitaalsuitgaven behoeven te doen voor de aanschaf van dat materieel. Indien de maatschappij rente over de waarde van het rollend materieel in rekening zal brengen, door die rente af te trekken van het jaarlijks aan de gemeenten als aandeel in de exploitatieresultaten verschuldigde bedrag, zal dit van invloed zijn op de terugbetaling van het rijksvoorschot. Deze terugbetaling zal aanvragen zodra het gedeelte van de netto-opbrengst van de spoorweg dat aan de gemeente zal worden uitgekeerd, over enig jaar meer bedraagt dan  $3\frac{1}{2}\%$  van f 54.000,-.

Omtrent de verdere bezwaren tegen de voorgestelde vermindering der geraamde aanlegkosten zal de minister het advies van de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten inwinnen. In verband hiermede zal over het maximum van het voor voorschot in aanmerking komende bedrag nader worden beslist.

De minister vestigt er de nadruk op dat in de concessievoorwaarden o.m. zal worden bepaald dat zorg moet worden gedragen voor de bouw, inrichting, meubilering, verlichting en verwarming van de voor de administratie der Invoerrechten en Accijnzen benodigde lokaliteiten. Deze zullen moeten bestaan:

- te Stramproy: uit een gebouw bevattende een visitatiezaal voor binnenkomende reizigers, een wachtlokaal voor de ambtenaren en een kleine bergplaats voor de ontvanger.
- te Weert: uit een gebouw bevattende een douaneloods en een bijzondere bergplaats voor de ontvanger, benevens een lokaal voor de opslag van aangehouden goederen en twee kantoren voor dienstdoende ambtenaren.

Te Stramproy zullen de douane-inrichtingen moeten verrijzen op een afstand van ca. 50 m van de grens, in de onmiddellijke nabijheid van het bestaande grenskantoor, en te Weert aan het Bassin.

Ten slotte deelt de minister mede dat het de bedoeling is om bij de opening van de spoorlijn de gemeente Weert aan te wijzen als losplaats voor de invoer van goederen, aangezien Stramproy niet als zodanig in aanmerking kan komen.

Ten vervolge op deze brief laat de minister op 6 augustus weten dat de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten van oordeel blijft dat de kosten van het veldspoor op ten hoogste BF 12 per m<sup>1</sup> zijn te ramen, dat de kosten van de spoorwegkruising te hoog zijn geraamd en dat met één weegbrug kan worden volstaan.

In verband met de eisen inzake het maken van douane-inrichtingen is de minister bereid het maximum van het eventueel te verlenen rijksvoorschot toch te bepalen op f 60.000,-, welk bedrag overeenkomt met een derde der voor de aanleg geraamde kosten.<sup>30</sup>

Op 22 augustus besluit de gemeenteraad van Stramproy het voorstel tot het bepalen van het maximum van het eventueel te verlenen rijksvoorschot op f 60.000,- goed te keuren en acht de bevordering van de beschikbaarstelling van het voorschot tot genoemd bedrag gewenst.<sup>31</sup>

De Burler bericht dat de Raad van Beheer van de NMVB besloten heeft over te gaan tot openbare aanbesteding van de exploitatie van de tramlijn, waarna de gemeenteraad op 4 oktober 1904 akkoord gaat met deze openbare aanbesteding.<sup>32</sup>

Op 19 januari 1905 maakt de NMVB het bestek voor de openbare aanbesteding op 1 maart 1905 van het onderhoud en de exploitatie van de buurstpoorweg van Maaseik naar Molenbeersel (grens). De lengte van het spoor bedraagt ca. 11 km. Dagelijks moeten er in iedere richting minimaal vijf reizigerstreinen rijden. Als rollend materieel zullen ter beschikking worden gesteld: 3 locomotieven, 2 gemengde rijtuigen, 4 rijtuigen der 2de klasse, 2 bagagewagens, 3 gesloten wagens van 10 ton, 15 kuipwagens van 10 ton en 2 platte wagons van 10 ton. De borgsom is bepaald op BF 40.000. De NMVB behoudt zich het recht voor, op basis van een tussen de maatschappij en de Nederlandse gemeenten te sluiten overeenkomst, aan de aannemer het onderhoud en de exploitatie van de lijn van de grens naar Weert op te dragen, evenals de eventuele uitbreidingen van de lijn. In dat geval zal de borgsom verhoogd worden.<sup>33</sup>

In Molenbeersel plegen de dagelijkse besturen van de betrokken gemeenten overleg over de exploitatie. Mochten er zich bij de openbare aanbesteding op 1 maart geen inschrijvers melden, dan zullen de dagelijkse besturen de gemeenteraden waarschijnlijk gaan voorstellen de exploitatie zelf op zich te nemen.<sup>34</sup>

Op 17 maart 1905 delen burgemeester en wethouders aan Croute, commies-chef ter provinciale griffie, mede dat de minister verlangt dat zij de exploitatiecontracten ter inzage zenden. Eerst moet de lijn echter aanbesteed worden. De maatschappij Liégois en andere willen daarop echter niet reflecteren, zodat er geen aannemelijke aanbiedingen zijn binnengekomen. Het gevolg is dat de gemeenten verplicht zijn zelf te exploiteren.<sup>35</sup>

### **De naamloze maatschappij**

Tijdens de raadsvergadering van 14 juni 1905 deelt de burgemeester mede dat de dagelijkse besturen van de vijf betrokken gemeenten besloten hebben tot exploitatie in eigen

beheer, nu zich bij de openbare aanbesteding geen inschrijvers hebben gemeld. Een concept-contract is reeds door de provinciale inspecteurs en de dagelijkse besturen van beide provincies in principe goedgekeurd.

De Kamer van Koophandel en Fabrieken te Sittard heeft evenwel aan de minister verzocht om de aanleg van een spoorlijn Weert-Sittard over Maaseik. Indien deze lijn aangelegd zou worden, wordt de aanleg van de tramlijn overbodig.<sup>36</sup>

Via pastoor Gubbels van Molenbeersel ontvangt de burgemeester op 15 augustus 1905 een brief van de minister van Spoorwegen aan Helleputte, waaruit blijkt dat het ontworpen traject Maaseik-Sittard niet gerealiseerd zal worden, zodat verder kan worden gegaan met de voorbereiding van de aanleg van de tramlijn.<sup>37</sup>

Op 5 september 1905 besluit de gemeenteraad: 1. in de hoedanigheid van aandeelhouder deel te nemen aan de oprichting van de 'Naamlooze Maatschappij voor de daarstelling en exploitatie van den buurtspoorweg van Weert naar Maeseck'; 2. tot borgstelling aan de NMVB voor de som van BF 15.000 in te deponeren effecten (voor de terbeschikkingstelling van rollend materieel met jaarlijkse rentebetaling aan de gemeente); 3. tot storting van een bedrijfskapitaal van BF 7.500.

Tevens besluit de raad tot vaststelling der statuten tot oprichting 'eener Naamlooze Maatschappij voor de Exploitatie van den buurtspoorweg Weert-Maeseck en mogelijke uitbreidingen'.<sup>38</sup>

De gemeenteraad van Stramproy besluit op 19 september tot medewerking, borgstelling voor de som van BF 4.000 en storting van een bedrijfskapitaal van BF 2.500.<sup>39</sup>

In oktober besluiten ook de gemeenteraden van de Belgische gemeenten tot medewerking. Kinrooi, Molenbeersel en Maaseik dragen respectievelijk BF 3.000, BF 8.000 en BF 10.000 bij in de borgsom en BF 1.500, BF 3.500 en BF 5.000 in de vorming van het bedrijfskapitaal.<sup>40</sup>

De minister van Waterstaat laat op 30 november aan de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat te Maastricht weten dat in verband met de aanleg van de lijn op de Belgisch-Nederlandse grens werken moeten worden uitgevoerd, in verband waarmee enige aangelegenheden tussen de Belgische en Nederlandse regering geregeld moeten worden. De Nederlandse regering gaat akkoord met het voorstel van de Belgische regering om een internationale commissie te vormen. Tot commissarissen voor Nederland zijn aangewezen J.M.Smeijers, burgemeester van Stramproy, A.A.H.W.König, ingenieur van de Waterstaat te Roermond, en H.G.Teuwisse, districtsinspecteur der Spoorwegdienst te 's-Hertogenbosch.<sup>41</sup>

Gedeputeerde Staten delen op 22 december 1905 mede dat de besluiten van de raden van Weert en Stramproy tot deelneming aan de Naamloze Maatschappij niet de goedkeuring van hun college kunnen wegdragen. Zij hebben er bezwaar tegen dat de gemeenten aandelen nemen in een op te richten maatschappij zonder als aandeelhouders te kunnen optreden. In het ontwerp der oprichtingsakte wordt immers uitdrukkelijk gesteld dat de burgemeesters van Weert en Stramproy in eigen naam handelen. Neemt de gemeente echter deel, dan behoort zij als aandeelhoudster vermeld te worden en moet zij bij de oprichting vertegenwoordigd worden door burgemeester en wethouders. Gedeputeerde Staten verzoeken de ontwerpakte en de raadsbesluiten dienovereenkomstig te wijzigen.<sup>42</sup>

Tijdens de raadsvergadering van 28 december 1905 komt de tramkwestie uitgebreid aan de orde en verklaart de voorzitter dat Richel heeft medegedeeld dat het bepalen van het traject en het aantal trams bij de beheerders berust. Uit zuinigheidsoverwegingen is het aantal trams voorlopig op vier bepaald. De Belgische maatschappij stelt echter vijf treinen als minimum. Hij vestigt er de aandacht op dat de Nederlandse gemeenten in een andere positie verkeren dan de Belgische. De Nederlandse huren het rollend materieel tegen 10% van de inkomsten, terwijl de Belgische het materieel aankopen op



*De tramlijn op de (huidige) Emmasingel.*

annuïteitsbetaling. De gemeenteraad gaat vervolgens akkoord met het exploitatiecontract.

Gedeputeerde Staten hebben laten weten dat zij niet zullen goedkeuren dat de gemeente aandelen neemt in een maatschappij waarvan zij niet aandeelhoudster is. Aangezien de Belgische wet niet toestaat dat buitenlandse gemeenten aandelen nemen, hebben de burgemeesters van Weert en Stramproy de contracten namens de gemeenten afgesloten. Besloten wordt de Belgische député Moors te verzoeken deze kwestie met Gedeputeerde Staten te bespreken.

De gemeente Stramproy heeft ter wille van de veiligheid besloten de lijn langs de kiezelweg aan te leggen. De voorzitter stelt voor zulks ook in Weert te doen en geeft in overweging een commissie van drie raadsleden in te stellen die zich moet belasten met het onderzoek naar en de voorbereiding van de onteigening van een vier meter brede strook grond langs de kiezelweg. In de commissie worden gekozen de heren Van Kimmenade, Weekers en Peerlings.<sup>43</sup>

Een dag later delen burgemeester en wethouders aan Gedeputeerde Staten mede dat de ontwerp-besluiten genomen zijn in overleg met De Bulet, Helleputte, Moors en Richel. De besluiten konden volgens deze heren op grond van de Belgische wet slechts in deze vorm opgemaakt worden. De wet in België laat namelijk onderlinge overeenkomsten tussen gemeenten uit verschillende landen niet toe. De heer Moors, lid van de Bestendige Deputatie, is bereid deze kwestie met Gedeputeerde Staten te bespreken.<sup>44</sup>

Vierendeel verklaart op 12 februari 1906 dat de plannen voor de aanleg van de lijn Weert-Belgische grens gereed zijn. De lijn heeft een lengte van 9450 m, waarvan 7150 m op grondgebied van Weert. Voor het maken van de plannen was een bedrag van BF 250 per km overeengekomen, zodat de gemeente Weert aan Vierendeel BF 1.787,50 verschuldigd is.<sup>45</sup>

Burgemeester en wethouders berichten op 17 februari aan Gedeputeerde Staten dat Moors heeft laten weten dat de NMVB medegedeeld heeft dat er in België geen bezwaar zal bestaan, wanneer in de op te richten maatschappij de Nederlandse gemeenten persoonlijk zullen optreden. Het concept-besluit zou dan enigszins aangepast kun-

nen worden, in die zin dat burgemeester en wethouders namens de gemeente handelen.<sup>46</sup> Tijdens de raadsvergadering van 10 maart 1906 brengt de z.g. grondcommissie rapport uit. Op een paar uitzonderingen na is de commissie met de grondeigenaren tot overeenstemming gekomen. De grond is daarbij verdeeld in drie klassen: 1. de gronden vanaf de spoorwegkruising tot aan de Curver *f* 4,- per oude roede;<sup>47</sup> 2. die vanaf de Curver tot waar de woest liggende grond in de Klakstert begint alsmede de grond onder Tungalroy tot aan de grens met Stramproy *f* 3,- per oude roede; 3. alle overige woest liggende gronden *f* 2,- per oude roede. Voor een paar percelen vóór de kruising met de spoorweg bij de Maaspoort en een paar andere, die uitstekend geschikt zijn voor bouwterrein, zal iets meer betaald moeten worden.<sup>48</sup>

Op 4 april zenden burgemeester en wethouders aan de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid de door het ministerie toegezonden, doch door Vierendeel gewijzigde tekening van de richting bij het Bassin ter goedkeuring. De reden van de wijziging is dat daardoor voldoende plaats kan worden gevonden voor zowel de douanegebouwen als voor een behoorlijke laad- en losplaats aan kanaal en tramlijn.<sup>49</sup>

De gemeenteraad van Stramproy benoemt op 5 april burgemeester J.M. Smeijers tot commissaris en wethouder J.H. Maes tot beheerder van de Naamloze Maatschappij. Beiden zullen reis- en verblijfskosten genieten, terwijl de aan hen toe te kennen baten ten voordele van de gemeente zullen blijven.<sup>50</sup>

De directeur-generaal van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen te Utrecht bericht op 6 april dat in de concept-voorwaarden van de vergunning tot het maken van de spoorwegkruising is bepaald dat de uitvoering der werken door deze maatschappij zal geschieden voor rekening van de stoomtramwegmaatschappij.<sup>51</sup>

Tijdens de raadsvergaderingen van 7 en 11 april 1906 komt de verkiezing van twee beheerders aan de orde en besluit de raad dat alle baten, aan de betrekkingen verbonden, na aftrek van reis- en verblijfskosten ten voordele van de gemeente zullen komen. De raadsleden Van Aubel en Van Kimmenade worden tot beheerder gekozen.<sup>52</sup>

Op 12 april 1906 wordt in de pastorie van Molenbeersel voor notaris Lemmens uit Maaseik de voorlopige akte van oprichting van de 'Naamloze maatschappij tot uitbating van den Buurtspoorweg Maeseyck-Weert en uitbreiding' verleden. Op 11 januari 1907 wordt de definitieve akte op dezelfde plaats en voor dezelfde notaris gepasseerd. Aan de akte kan het volgende worden ontleend.

De maatschappij heeft haar zetel in Maaseik en haar duur wordt bepaald op dertig jaar. Het maatschappelijk kapitaal is bepaald op BF 20.000, verdeeld in veertig aandelen van ieder BF 500. De aandelen zijn als volgt verdeeld: Gemeente Maaseik acht, gemeente Kinrooi drie, gemeente Molenbeersel zeven, gemeente Weert dertien, gemeente Stramproy vier, A. Richel te Maaseik één, K. Moors te Maaseik één, J. Maes te Stramproy één, H. van Aubel te Weert één en M. van Kimmenade te Weert eveneens één aandeel.

De maatschappij wordt beheerd door een raad van zeven leden. Toezicht op het beheer wordt uitgeoefend door een raad van drie commissarissen. De raad van beheer kan één van zijn leden aanwijzen tot bestuurder-afgevaardigde, die de dagelijkse leiding, de directie heeft. Beheerders en commissarissen ontvangen voor hun werkzaamheden een aandeel in de winst. Aan de directeur kan een jaarwedde toegestaan worden. De algemene vergadering wordt gevormd door (vertegenwoordigers van) de aandeelhouders. Het aantal aandelen bepaalt het aantal stemmen dat iedere aandeelhouder in de vergadering kan uitbrengen.

Voor de eerste maal worden tot commissarissen aangesteld F.A.Ph. Janssens, burgemeester van Weert, J.M. Smeijers, burgemeester van Stramproy, en K. Moors, lid van de Bestendige Deputatie uit Maaseik. Tot beheerder worden voor de eerste maal aangesteld F. Verkissen, burgemeester van Maaseik, G.H. Bosmans, burgemeester van

Kinrooi, A. Wouters, schepen van Molenbeersel, H. van Aubel, handelaar en gemeenteraadslid van Weert, M. van Kimmenade, verzekeringsagent en gemeenteraadslid van Weert, J. Maes, brouwer en wethouder van Stramproy, en A. Richel, directeur van de spoorlijn Hasselt-Maaseik te Maaseik, die door de raad van beheer later als bestuurder-afgevaardigde of directeur wordt aangewezen.<sup>53</sup>

Op 28 juni 1906 gaat de gemeenteraad akkoord met de concept-oprichtings- en exploitatie-akte. Tevens besluit de raad om voor het te vormen kapitaal tot exploitatie van de tramlijn zo nodig een tijdelijke geldlening aan te gaan tot maximaal f 3.600,- (BF 7.500) tegen een rente van ten hoogste 5% per jaar.<sup>54</sup>

Burgemeester en wethouders verzoeken op 6 juli 1906 aan Gedeputeerde Staten vergunning ingevolge artikel 1 van het Reglement op de aanleg en exploitatie van tramwegen in het Hertogdom Limburg tot het leggen van sporen en het uitvoeren van verdere benodigde werken in of op de provinciale weg Horn-Baexem-Weert voor het gedeelte Maaspoort tot de weg naar Stramproy en op de gemeenteweg van de Maaspoort tot de grens bij Stramproy, alsmede ten behoeve van de aanleg en de exploitatie van de tramweg Weert(Bassin)-Maaseik. De termijn waarvoor de vergunning wordt gevraagd, is dertig jaar.<sup>55</sup>

Op 20 september 1906 gaat de gemeenteraad in principe akkoord met een overeenkomst met de gemeente Stramproy die inhoudt: 1. dat de kosten van aanleg van de lijn op Nederlands gebied door beide gemeenten zullen worden gedragen, ieder voor zover het haar gemeente betreft; 2. dat beide gemeenten naargelang de uitgaven pondsgewijze het rijks- en provinciale subsidie zullen verdelen; 3. dat het voor- of nadelig saldo alsmede de kosten van onderhoud verdeeld zullen worden naar rato van het aantal kilometers op ieders grondgebied.<sup>56</sup>

Omdat tussen de gemeenten Weert en Stramproy een meningsverschil is ontstaan over het concept-besluit tot verdeling der uitgaven en inkomsten, vragen burgemeester en wethouders op 5 oktober advies aan de provinciaal ingenieur te Maastricht.<sup>57</sup>

Op dezelfde datum keuren Gedeputeerde Staten het raadsbesluit goed tot het aangaan van een geldlening van ten hoogste f 3.600,- tegen een jaarlijkse rente van maximaal 5%, benodigd voor het door de Naamloze Maatschappij te vormen kapitaal van f 9.600,-. Voorwaarde is dat de aflossing binnen vier jaar moet plaatsvinden.

Een week later zendt de ingenieur van de Provinciale Waterstaat aan de gemeentebesturen van Weert en Stramproy: 1. een concept-overeenkomst inzake de verdeling van de lasten tussen beide gemeenten; 2. een concept-raadsbesluit tot het aangaan van deze overeenkomst; 3. een ontwerp-brief van burgemeester en wethouders tot het aanvragen van machtiging tot het aangaan der overeenkomst.

Op 6 november 1906 deelt de minister van Waterstaat mede dat de Hoofdingenieur-Directeur van de Waterstaat in de 8e directie enkele wijzigingen heeft voorgesteld in het plan voor het leggen van de tramsporen op de rijksweg en de kanaaldijk. Indien burgemeester en wethouders zich met deze wijzigingen kunnen verenigen, zal de minister te zijner tijd bereid zijn vergunning te verlenen voor het gebruikmaken van de rijksweg.

De minister zendt een dag later een brief inzake de verdeling van de opbrengsten tussen eigenaar en exploitante en de toekenning en terugbetaling van het rijksvoorschot. Hij merkt op dat verpachting van de exploitatie aan de Naamloze Maatschappij, voor zover het betreft het op Belgisch grondgebied gelegen gedeelte der lijn, door de NMVB zal moeten geschieden, en voor zover het betreft het op Nederlands grondgebied gelegen gedeelte, door de gemeenten Weert en Stramproy, die immers tezamen eigenaar van dat gedeelte der lijn zullen zijn. Blijkens informatie van De Burllet zal de exploiterende maatschappij van de bruto-opbrengsten van de lijn ontvangen BF 1.000 per jaarkilometer, plus 50% van het meerdere met een minimum van BF 1.400 per jaarkilometer. Van

het aan de Nederlandse eigenaren toekomende gedeelte zal bovendien nog 10% van de totale bruto-opbrengst op Nederlands gebied worden afgetrokken ten behoeve van de NMVB als vergoeding voor het gebruik van haar rollend materieel. Stelt men de bruto-opbrengst per jaarkilometer op  $x$  BF, dan zal voor het 9,4 km lange Nederlandse traject aan de Nederlandse eigenaren toevallen BF 9,4 [ $\frac{1}{2}(x - 1000) - \frac{1}{10}x$ ], tenzij de bruto-opbrengst per jaarkilometer minder dan BF 1.800 mocht bedragen, in welk geval slechts BF 9,4 ( $x - 1400 - \frac{1}{10}x$ ) aan de Nederlandse eigenaren zal toekomen. Tegen een regeling in die zin bestaat bij de minister geen bezwaar. De regeling dient wel vastgelegd te worden in een contract, te sluiten tussen de Nederlandse gemeenten en de exploitatiemaatschappij. Indien het contract geen bezwaar ontmoet, zal de indiening van een wetsontwerp tot beschikbaarstelling van een rijksvoorschot van ten hoogste  $f$  60.000,- worden bevorderd. Boven dit voorschot zal de lijn aan de gemeenten nog  $f$  120.000,- kosten. De provincie heeft een bijdrage van  $f$  1.800,- per jaar gedurende twintig jaar toegezegd, waarvan de contante waarde  $\pm f$  26.000,- bedraagt. Ten einde gelijkheid in opoffering tussen Rijk en streek te doen bestaan, zal van het door de gemeenten te fourneren kapitaal nog  $f$  34.000,- als renteloos voorschot zijn te beschouwen. De restitutie van het rijksvoorschot en de vermindering van de provinciale bijdrage zouden in die zin geregeld kunnen worden, dat, zodra het aandeel dat de Nederlandse gemeenten uit de bruto-opbrengsten ontvangen, meer bedraagt dan  $\frac{3}{2}$  of 4 % over het niet als renteloos voorschot beschouwde gedeelte van het kapitaal, door de gemeenten voor de aanleg besteed - dus meer dan  $\frac{3}{2}$  of 4 % over  $f$  86.000,-, indien de gemeenten  $f$  120.000,- aan de lijn zouden moeten besteden - van het meerdere  $\frac{1}{3}$  aan het Rijk als restitutie wordt uitgekeerd, en  $\frac{1}{6}$  aan de provincie in mindering op haar bijdrage wordt gebracht. De minister vraagt of met een regeling in deze zin kan worden ingestemd. Provinciale Staten zullen eveneens met deze regeling akkoord moeten gaan.<sup>58</sup>

Op 13 november 1906 delen burgemeester en wethouders de minister mede dat zij zich kunnen verenigen met het gewijzigde plan aan het Bassin.<sup>59</sup>

Naar aanleiding van het advies van de provinciaal ingenieur buigt de gemeenteraad zich op 7 en 14 november wederom over het concept-contract met de gemeente Stramproy. De raad besluit een aantal wijzigingen aan te brengen, maar verdaagt de eindbeslissing in afwachting van een aan de ingenieur te vragen nader advies.<sup>60</sup>

De ingenieur van de Provinciale Waterstaat geeft in overweging uit de gemeenteraden van Weert en Stramproy een commissie te vormen, bestaande uit burgemeester en wethouders en twee raadsleden, ten einde de concept-overeenkomst te bespreken.

Tijdens een vergadering van vertegenwoordigers van de gemeenten, beheerders en provinciaal ingenieur worden de gerezen geschilpunten tot genoegen van partijen opgelost en op 19 december 1906 verlenen Gedeputeerde Staten machtiging tot het treffen van een gemeenschappelijke regeling tussen beide gemeenten ten aanzien van de aanleg en verhuring voor gemeenschappelijke rekening van de tramlijn. Tegen de ontwerp-regeling bestaan geen bedenkingen.<sup>61</sup>

Op 3 januari 1907 gaat de gemeenteraad akkoord met de tijdens voornoemde vergadering aangebrachte wijzigingen in het concept-contract, waarna beide gemeenten op 15 januari de overeenkomst sluiten, die op 20 februari door de gemeenteraad bekrachtigd wordt. Artikel 1 bepaalt dat de gemeenten Weert en Stramproy voor gezamenlijke rekening een buurtspoorweg van Weert naar de Belgische grens in de richting van Maaseik zullen aanleggen en onderhouden. De uitrusting en exploitatie zullen volgens artikel 2 door de colleges van burgemeester en wethouders worden opgedragen aan een maatschappij. De kosten van aanleg, onderhoud, verandering en uitbreiding van de spoorweg, alsmede de zuivere baten worden over de gemeenten Weert en Stramproy verdeeld in een verhouding van 76 : 24 (art. 4). Voor de instandhouding van de spoorweg zal een vernieuwingsfonds gesticht worden, waarin uit de opbrengst van de spoorweg

jaarlijks gestort zal worden een bedrag van *f* 150,- per kilometer geëxploiteerde spoorweg. Het fonds wordt rentegevend belegd (art. 5). Het beheer van de spoorweg, zowel bij de aanleg als na de voltooiing, en het toezicht op de exploitatie, worden opgedragen aan burgemeester en wethouders van Weert. Zij treden daarbij op namens beide gemeentebesturen. Burgemeester en wethouders van Stramproy zijn bevoegd een lid van de gemeenteraad aan te wijzen tot bijstand van burgemeester en wethouders van Weert in het door hen te voeren beheer (art. 6). Over alle belangrijke zaken betreffende het beheer plegen beide colleges van burgemeester en wethouders overleg (art. 7). Burgemeester en wethouders kunnen een deskundige aanwijzen om hulp en voorlichting te verlenen bij de voorbereiding, het onderhoud en het toezicht op de exploitatie. Aan de deskundige wordt een vergoeding betaald (art. 9).<sup>62</sup>

Op 26 maart 1907 zenden burgemeester en wethouders de ontwerp-akte tot stichting van een Naamloze Maatschappij en de definitieve vaststelling der statuten, welke in België reeds door de hogere overheid zijn bekrachtigd, ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten.<sup>63</sup>

Bij het (Belgische) Koninklijk Besluit van 26 november 1906 zijn de statuten van de Naamloze Maatschappij al goedgekeurd en de oprichtingsakte is op 8 februari 1907 door de Bestendige Deputatie goedgekeurd.<sup>64</sup>

Op 14 mei 1907 delen burgemeester en wethouders aan de minister mede dat zij instemmen met de regeling als bedoeld in zijn brief van 7 november 1906, en zenden de ontwerp-contracten betreffende het onderhoud en de exploitatie der lijn door de maatschappij in met het verzoek een wetsontwerp bij de Tweede Kamer in te dienen tot beschikbaarstelling van een renteloos voorschot van 1/3 in de kosten der lijn. In de concept-overeenkomst waarbij de gemeenten Weert en Stramproy het onderhoud en de exploitatie van de lijn op Nederlands grondgebied aan de NMVB overdragen, staan de vergoedingsbedragen vermeld die zijn aangegeven in de voornoemde brief van de minister. De borgsom die de gemeenten moeten storten, is bepaald op BF 18.000.<sup>65</sup>

De minister van Waterstaat bericht op 12 juni dat er in beginsel geen bezwaar bestaat tegen de concept-overeenkomst inzake het onderhoud en de exploitatie en dat hij bereid is te bevorderen dat een wetsontwerp tot toekenning van een renteloos voorschot bij de Staten-Generaal wordt ingediend. De minister verzoekt de plannen van het Nederlandse gedeelte op enige punten aan te passen.

Op 20 juli keuren Gedeputeerde Staten de akte van oprichting van de Naamloze Maatschappij goed. Zij zenden tevens het nieuwe subsidiebesluit van Provinciale Staten van 9 juli 1907 waarbij hun besluit van 8 juli 1902 wordt ingetrokken. In het nieuwe besluit is bij de bepaling van de jaarlijkse bijdrage van 1% van het bedrag der werkelijke kosten van aanleg tot een maximum van *f* 1.800,- geen rekening meer gehouden met de kosten van het rollend materieel, waardoor uniformiteit wordt bereikt met betrekking tot de voorwaarden waaronder Rijk en provincie een tegemoetkoming verlenen. Tevens is de termijn gedurende welke een jaarlijkse bijdrage wordt verleend, verlengd van twintig tot vijfentwintig jaar.

Medio 1907 wordt ook een ontwerp-overeenkomst opgesteld inzake de afstand van het onderhoud en de exploitatie van de lijn Maaseik-Molenbeersel(grens) door de NMVB aan de Naamloze Maatschappij.

Bij wet van 13 januari 1908 (Stb. 22) wordt een renteloos voorschot ten bedrage van een derde der kosten van aanleg van de spoorweg, tot een maximum van *f* 60.000,-, beschikbaar gesteld. De voorwaarden zullen worden vastgelegd in een tussen beide gemeenten en de Staat te sluiten overeenkomst, waarbij tevens concessie voor de aanleg en de exploitatie van de spoorweg zal worden verleend.

De minister van Waterstaat verzoekt op 5 maart 1908 om de overeenkomst tussen de gemeenten Weert en Stramproy op een aantal punten te wijzigen. Ook verzoekt hij

enkele wijzigingen aan te brengen in de ontwerp-overeenkomst tussen de NMVB en beide gemeenten. Op 20 maart berichten burgemeester en wethouders de minister dat de gemeentebesturen van Weert en Stramproy de door het ministerie voorgestelde wijzigingen hebben goedgekeurd.<sup>66</sup>

Tijdens de raadsvergadering van 15 april merkt raadslid Van Kimmenade op dat uit het concept-contract blijkt dat het stationsgebouw aan het Bassin groter zal worden dan aanvankelijk verwacht werd en het hoognodige los- en laadterrein zal innemen. Hij geeft er de voorkeur aan het gebouw op particuliere eigendom te plaatsen. De raad neemt echter nog geen beslissing ter zake.<sup>67</sup>

De Burlet deelt op 20 mei aan de burgemeester mede dat de NMVB akkoord gaat met de door de minister van Waterstaat verzochte wijzigingen in de concept-overeenkomst. De aanbesteding van het Belgische gedeelte zal op 24 juni plaatsvinden.

Op 10 juni 1908 gaat de gemeenteraad akkoord met de van de minister van Waterstaat ontvangen concept-overeenkomst tussen het Rijk en de gemeenten Weert en Stramproy inzake de aanleg en het onderhoud van de lijn.<sup>68</sup>

Tijdens de openbare aanbesteding van het Belgische gedeelte op 24 juni blijkt aannemer Emile Macq uit Ecaussinnes d'Enghien de laagste inschrijver te zijn voor de som van BF 109.750.<sup>69</sup>

Directeur-generaal De Burlet laat aan de gouverneur te Hasselt weten dat de minister de voorwaarde dat de aanleg van de Nederlandse sectie verzekerd moet zijn, heeft ingetrokken nu zeker is dat deze voorwaarde binnen niet al te lange tijd vervuld zal worden. Door de intrekking van de voorwaarde loopt de uitvoering van de Belgische sectie geen vertraging op.<sup>70</sup>

Op 13 juli zenden burgemeester en wethouders aan de directie van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen te Utrecht ter beoordeling het gewijzigde plan voor de kruising met de spoorlijn, en spreken de hoop uit dat het wachthuisje aldaar mag blijven staan totdat de spoorlijn Weert-Eindhoven is gerealiseerd.<sup>71</sup>

Inmiddels zijn ook het bijzondere bestek en de begroting van de NMVB van de werken voor de aanleg van de tramweg van Weert naar Stramproy(grens) gereed. De kosten worden geraamd op BF 116.357,08.<sup>72</sup>

Op 9 september 1908 delen burgemeester en wethouders aan de minister mede dat tegen de laatstelijk voorgestelde veranderingen in de gewijzigde concept-overeenkomst geen bezwaar bestaat. Van Belgische zijde is bericht ontvangen dat alles voor de aanbesteding van het Nederlandse gedeelte gereed is en men slechts wacht op de bevestiging dat de plannen door de regering zijn goedgekeurd.<sup>73</sup>

De directeur-generaal van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen bericht op 11 september dat er geen bezwaar bestaat tegen de kruising nabij de wachterswoning nr. 37. In verband met de aanleg van de spoorlijn Weert-Eindhoven zal deze woning gesloopt dienen te worden.<sup>74</sup>

Op 12 september 1908 delen burgemeester en wethouders aan de Rijkscommissaris voor Spoorwegen met beperkt vervoer te 's-Gravenhage mede dat tegen de door deze voorgestelde wijzigingen in de concept-overeenkomst met het Rijk geen bezwaar bestaat. Zij merken ter verduidelijking op dat de gehele lijn aangelegd en beheerd zal worden door de betrokken gemeenten van beide landen, die daartoe een Naamloze Maatschappij hebben gevormd waarvan de notariële akte op 11 januari 1907 is opgemaakt. Verder bestaan er twee overeenkomsten met de NMVB, de eerste bestaande uit negen artikelen en geldende voor de gehele lijn, en de tweede bestaande uit zesentwintig artikelen en alleen geldende voor het Nederlandse gedeelte. Daarnaast bestaat er nog een regeling tussen de gemeenten Weert en Stramproy tot het voor gezamenlijke rekening aanleggen, onderhouden en exploiteren van het Nederlandse gedeelte. Gedeputeerde Staten verlenen op 25 september vergunning tot het leggen van sporen en

het uitvoeren van verder benodigde werken in de gemeenteweg van Weert naar Stramproy(grens) en in of op de provinciale weg Horn-Baexem-Weert.

Op 9 oktober 1908 zenden burgemeester en wethouders aan de minister ter goedkeuring het algemeen en bijzonder lastenkohier voor de aanbesteding van het Nederlandse gedeelte. Het college wil gaarne de zienswijze van de minister vernemen inzake de wijze van aanbesteding.

Een dag later deelt aannemer Emile Macq aan de burgemeester mede dat hij bezig is met de uitvoering van het Belgische gedeelte en dat hij bereid is tegen zeer gunstige voorwaarden ook het Nederlandse gedeelte uit te voeren.

Vierendeel laat burgemeester en wethouders weten dat de totale kosten van de werken op Weerter grondgebied worden geraamd op BF 283.163 en die van de werken op Stramproyer grondgebied op BF 93.081.<sup>75</sup>

De gemeenteraad besluit op 30 oktober 1908 burgemeester en wethouders te machtigen tot het sluiten van de overeenkomst tussen de Staat en de gemeenten Weert en Stramproy. De raad gaat akkoord met de concept-voorwaarden waaronder aan de gemeenten Weert en Stramproy vergunning kan worden verleend om ten behoeve van de tramlijn gebruik te maken van de rijksweg vanaf het begin van de Beekpoort tot 65 m voorbij het beginpunt en van de zuid-oostelijke havendijk van het Bassin over een lengte van 115 m.<sup>76</sup>

De Burlet bericht dat aan de NMVB voor de aanbesteding de som van BF 300.000 gestort moet worden. Voor materieel is vermoedelijk BF 176.358,89 benodigd en voor de aanleg BF 116.357,08. Voor zover het geld niet wordt gebruikt, wordt daarover in rekening-courant 2½% rente vergoed.

Op 18 december 1908 verzoeken burgemeester en wethouders aan de minister de goedkeuring van het bestek en de begroting te willen bespoedigen, opdat tot aanbesteding overgegaan kan worden. Binnenkort komt het grondwerk op Belgisch gebied klaar en dan zou de aannemer van het Nederlandse gedeelte het vrijkomende werkvolk kunnen gebruiken, hetgeen voordeliger zou kunnen zijn.<sup>77</sup>

Een dag later wordt de overeenkomst tussen de Staat en de gemeenten Weert en Stramproy gesloten. Op 22 december 1908 besluit de gemeenteraad een geldlening aan te gaan van f 135.000,- tegen maximaal 4% rente, waarvan f 97.000,- is bestemd voor de tramlijn: f 76.000,- storting aan de NMVB, f 11.000,- waarborgfonds voor exploitatie en f 10.000,- voor de gebouwen aan het kanaal en onteigeningen. Besloten wordt de lening af te sluiten bij de Coöperatieve Centrale Boerenleenbank te Eindhoven. De minister van Waterstaat heeft de overeenkomst tussen de gemeenten Weert en Stramproy inmiddels goedgekeurd.<sup>78</sup>

De colleges van burgemeester en wethouders van Weert en Stramproy verklaren op 15 januari 1909 dat zij de door de minister van Waterstaat op 7 mei 1908 toegezonden en op 5 oktober 1908 gewijzigde ontwerp-voorwaarden met betrekking tot het gebruikmaken van de rijksweg en de havendijk stipt in acht zullen nemen.<sup>79</sup>

Tijdens de raadsvergadering van 19 januari geeft de voorzitter te kennen dat het ministerie van Waterstaat medegedeeld heeft dat er tegen onderhandse aanbesteding geen bezwaar bestaat, doch beveelt aan de werken te laten uitvoeren door de NMVB. Besloten wordt dat de voorzitter en raadslid Van Aubel in Brussel bij De Burlet informatie zullen inwinnen over prijzen, voorwaarden e.d.

In de raadsvergaderingen van 29 en 30 januari wordt zware kritiek geleverd op het bestek en de begroting die door de NMVB zijn opgesteld, waarna besloten wordt een gecombineerde vergadering te houden met de gemeenteraad van Stramproy en ingenieur Vierendeel.

Deze vergadering wordt gehouden op 1 februari 1909. Beide gemeentebesturen besluiten een commissie, bestaande uit burgemeester Janssens, raadslid Van Aubel en wet-

houder Maes van Stramproy, naar Brussel te sturen en daar, na De Burlet en de aannemer gehoord te hebben, een beslissing, mits met algemene stemmen, te nemen: 1. of de aanbesteding der werken onderhands of openbaar zal plaatsvinden; 2. of de aanbesteding van het materiaal gegund zal worden aan de NMVB dan wel of deze onderhands of openbaar zal plaatsvinden, een en ander onder het voorbehoud van goedkeuring door Rijk en provincie.

Verder wordt in principe besloten tot aankoop van een terrein van W. Kessels voor het realiseren van gebouwen aan het Bassin.<sup>80</sup>

Op 6 februari 1909 zenden burgemeester en wethouders een brief aan Vierendeel over de omvang van de gebouwen voor de administratie der Invoerrechten en Accijnzen, alsmede over de invoerrechten. De gebouwen zullen moeten bestaan uit:

In Stramproy: een gebouw bevattende een visitatiezaal voor binnenkomende reizigers, een wachtlokaal voor de ambtenaren en een kleine bergplaats voor de ontvanger. Het gebouw zal moeten verrijzen op een afstand van ca. 50 m van de grens, in de onmiddellijke nabijheid van het tegenwoordige grenskantoor.

In Weert: een gebouw bevattende een douaneloods en een bijzondere bergplaats voor de ontvanger, een lokaal voor de opslag van aangehouden goederen en twee kantoren voor dienstdoende ambtenaren. De inrichting dient te komen aan het Bassin.

Van het rollend materieel zijn bij invoer vrij locomotieven, tenders en onderdelen daarvan. Belast zijn rijtuigen, wagens en onderdelen daarvan.

Voorts zijn vrij: spoorstaven, dwarsliggers, stoelen, wiggen en alles wat verder dient om de rails op de liggers of de ballastlaag te bevestigen, en voorts verbindingstukken in elke vorm, eindplaten, keer- of contrarails en gekoppelde spoorstaven.

Belast zijn: excentrieken, tongbewegingen, trekstangen, draaischijven, draaibruggen, signalen en verdere delen van wissels, met inbegrip van puntstukken, veiligheidstoestellen en hun onderdelen.

Het invoerrecht bedraagt 5% van de waarde van een en ander.

Op 8 februari verzoeken burgemeester en wethouders de NMVB voor het vervoer van het benodigde voor de aanleg van het Nederlandse gedeelte gebruik te mogen maken van het reeds aangelegde spoor van Maaseik tot aan de grens.<sup>81</sup>

Tijdens de raadsvergadering van 19 februari 1909 is ook de gemeenteraad van Stramproy aanwezig. De voorzitter deelt mede dat te Brussel geen definitief besluit is genomen. De aannemer van het Belgische gedeelte Macq is bereid het Nederlandse gedeelte aan te leggen voor de begrote som. Een aantal raadsleden maakt zich sterk voor een openbare aanbesteding onder Nederlandse aannemers. Ten slotte besluiten beide gemeenteraden met twaalf tegen drie stemmen om het grondwerk op te dragen aan Macq voor de som van BF 116.357,08, zulks behoudens goedkeuring van Gedeputeerde Staten. Voor de aanleg moeten porfierstenen en uitsluitend kiezel worden gebruikt.

Verder besluiten de gemeenteraden de materialen niet van de NMVB te betrekken, doch de levering daarvan onderhands aan te besteden. De door de NMVB opgegeven prijzen worden veel te hoog geacht.<sup>82</sup>

Op 23 februari verleent de minister van Waterstaat onder voorwaarden vergunning tot het maken, hebben en gebruiken van een kruising van de staatsspoorweg door de stoomtramweg. De werken zullen worden uitgevoerd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen voor rekening van de gemeenten Weert en Stramproy.<sup>83</sup>

Door enige raadsleden en Weerter aannemers wordt bij Gedeputeerde Staten beroep aangetekend tegen het raadsbesluit tot onderhandse gunning der grondwerken aan Emile Macq. Zij zijn van oordeel dat een openbare aanbesteding niet alleen strookt met het algemeen belang, maar ook Weerter aannemers de kans biedt op het werk in te schrijven.<sup>84</sup> Aannemer Macq zegt toe zoveel mogelijk werkvolk uit Weert en Stramproy te zullen inzetten.<sup>85</sup>



*De tramlijn op de hoek Maaspoort-Maaseikerweg.*

### **De aanleg**

Op 5 maart 1909 keuren Gedeputeerde Staten de raadsbesluiten van Weert en Stramproy goed tot het onderhouds aanbesteden en gunnen van de aanlegwerken op Nederlands grondgebied aan E. Macq voor de som van afgerond BF 116.357. In de aanbestedingsovereenkomst dient evenwel nog het bedrag te worden opgenomen, waarmee de aannemingsom zal worden vermeerderd of verminderd, naargelang het materiaal dat voor de bestrating der spoorbaan zal worden gebruikt.<sup>86</sup>

De minister van Waterstaat deelt op 8 maart aan burgemeester en wethouders van Weert en Stramproy mede dat zijn ambtgenoot van Financiën het gewenst acht te Stramproy een woning te stichten voor een kommissie, die met de ontvanger zal worden aangewezen voor de behandeling der in- en uitgaande trams. De woning zou aan of bij de te stichten douane-inrichtingen moeten komen. Het Rijk is bereid een nader overeen te komen billijke huur tot een maximum van 6% der bouwkosten te betalen.<sup>87</sup>

Tijdens een gezamenlijke vergadering op 8 maart besluiten de gemeenteraden van Stramproy en Weert de levering van de materialen te gunnen aan G.Ch. Bergmans te Vlissingen voor de som van BF 140.000. In de contracten met Macq en Bergmans zal de bepaling worden opgenomen dat werkvolk uit Weert en Stramproy ingezet moet worden. Tevens zal bij de eerste levering van materiaal door Bergmans een bedrag van f 5.000,- worden ingehouden als waarborg voor een goede en tijdige levering en wordt bepaald dat het werk op 1 september 1909 opgeleverd moet worden op straffe van een boete van f 10,- voor elke dag dat deze datum overschreden wordt.<sup>88</sup>

Op 12 maart 1909 zenden burgemeester en wethouders de provincie f 500,- tot zekerheid voor de nakoming van de voorwaarden en bepalingen in de door Gedeputeerde Staten op 25 september 1908 verleende concessie tot het leggen van sporen en het uitvoeren der verdere benodigde werken in of op de provinciale weg Baexem-Weert.

Op 24 maart delen zij de minister mede dat de gemeentebesturen er geen bezwaar tegen hebben om de kommissie-woning te Stramproy te realiseren tegen de voorgestelde vergoeding van 6% der bouwkosten. Binnenkort zullen de plannen voor de woning en de douane-inrichtingen ingediend worden. Verder zenden zij de minister een gewijzigde schets van de kruising d.d. 11 september met het verzoek de beschikking van 23 februari

te wijzigen in die zin dat de tekening van 13 maart 1908 wordt vervangen door die van 11 september 1908.<sup>89</sup>

In de raadsvergadering van 2 april 1909 deelt de voorzitter mede dat tijdens een vergadering van beheerders en commissarissen naar voren is gebracht dat er in Weert een loods moet komen voor het stallen van de tram. Een mooi terrein daarvoor ligt bij de oude stadsschool aan de Langpoort. Het middengedeelte van deze school moet toch al vervallen, omdat de lijn daarlangs aangelegd zal worden. De raad besluit de terreinen aan de oude stadsschool ten dienste van de tramweg te stellen. Raadslid Van Aubel merkt nog op dat de Belgen de eerste tram 's morgens pas om half negen vanuit Weert willen laten vertrekken, hetgeen algemeen als te laat wordt beschouwd.<sup>90</sup>

De minister van Waterstaat verleent op 8 april onder voorwaarden vergunning tot het gebruikmaken van de rijksweg van Weert tot aan de Noord-Brabantse grens, van het begin van die weg aan de Beekpoort tot 65 m voorbij het beginpunt, en van de zuidoostelijke havendijk van het Bassin over een lengte van 115 m.

Richel bericht de burgemeester dat er tien treinen in elke richting mogen lopen. De Burlet schrijft vijf treinen als minimum voor, doch hij laat de exploitanten vrij er slechts vier te nemen. Aangezien de inkomsten in het begin gering zullen zijn, stelt Richel voor vier treinen in te richten. De standplaats zou z.i. niet in Molenbeersel, maar in Weert moeten komen, waar ook de locomotief 's nachts zou moeten verblijven. Richel wijst er nog op dat de Belgische gemeenten het materieel reeds gekocht hebben, waarvoor zij de prijs per annuïteit betalen, terwijl de Nederlandse gemeenten het materieel niet kopen, maar slechts huren.<sup>91</sup>

Burgemeester en wethouders geven op 29 april 1909 aan Macq opdracht met de werkzaamheden te beginnen, waarna op 30 april met de grondwerkzaamheden wordt gestart. Op 5 mei is Macq al ±500 m op Nederlands grondgebied met de grondwerken gevorderd.<sup>92</sup>

Op 14 mei verzoekt Macq de burgemeester er zorg voor te willen dragen dat de aanleg van de kruising met de spoorlijn bespoedigd wordt, aangezien het werk tegen 20 juni al tot dat punt gevorderd zal zijn.<sup>93</sup>

Tijdens de raadsvergadering van 14 mei komt de realisering van de gebouwen uitgebreid aan de orde. In het verleden is besloten dat de locomotievenloods in Molenbeersel zou komen. De voorzitter is van oordeel dat de locomotief uit Molenbeersel 's morgens tijdig in Weert kan zijn voor de eerste rit naar Maaseik. De raad is evenwel van mening dat er 's nachts een locomotief in Weert moet zijn. Voor een loods zou op het terrein achter de oude stadsschool een geschikte plaats gevonden kunnen worden, nu gebleken is dat de schoolgebouwen daarvoor niet geschikt zijn. De gemeente Stramproy zal haar aandeel in de bouwkosten moeten betalen.

De gemeenteraad besluit voorts van Willem Kessels onderhands aan te kopen een gedeelte van diens tuin, groot 4.245 are, voor de som van f 4.300,- ten einde daarop een douaneloods, een bergplaats voor de ontvanger, een lokaal voor de opslag van aangehouden goederen en twee kantoren voor dienstdoende ambtenaren te realiseren.<sup>94</sup>

Op 25 mei 1909 wijzigen Provinciale Staten hun besluit van 9 juli 1907 in verband met de wijziging van de Algemene Bepalingen betreffende de toekenning van geldelijke steun der provincie ten behoeve van de aanleg en de exploitatie van tramwegen in Limburg. Het percentagecijfer van 4 wordt nu gebracht op 5, hetgeen voor de tramwegonderneming gunstiger is.<sup>95</sup>

Burgemeester en wethouders geven op 5 juni aan de commissaris der koningin te kennen dat van de oude stadsschool het noordelijke gedeelte of onderwijzerswoning in huur is bij de inspecteur van politie, terwijl het midden- en zuidelijke gedeelte niet meer in gebruik zijn. De gemeenteraad heeft op 4 juni besloten het zuidelijke gedeelte te verbouwen tot woonhuis en dit later te verhuren, en het midden-, laagste en bouw-

valligste gedeelte af te breken en de ontstane ruimte te gebruiken als doorvaart voor de tram. Daardoor wordt een verkorting der lijn verkregen, alsmede een tramhalte met peron voor reizigers.<sup>96</sup>

Op 9 juni wijzigt de minister van Waterstaat op verzoek der gemeenten de op 23 februari 1909 verleende vergunning tot het maken, hebben en gebruiken van een kruising met de staatspoorweg. Op 12 juni verklaren de gemeentebesturen zich akkoord met de gewijzigde vergunning.<sup>97</sup>

Burgemeester en wethouders dienen op 11 juni Gedeputeerde Staten van bericht en raad inzake een door raadslid L. Joosten ingediend beroepschrift tegen het raadsbesluit tot aankoop van een gedeelte van de tuin van Kessels aan het Bassin. Zij vertrouwen erop dat het raadsbesluit in het belang van de handel, de nijverheid en de verkeersveiligheid goedgekeurd zal worden.<sup>98</sup>

Vierendeel verklaart op 26 juni dat de grondwerken van de Belgische grens tot de staatspoorweg (ca. 7500 m) gereed zijn. Het spoor is op hoogte gelegd en bijna voltooid tussen de grens en kilometerpaal 4.300 (5000 m). Het metselwerk der duikers is gemaakt en men werkt op dat moment aan het verlengen van de brug aan de Maaspoort.

Op 1 juli 1909 deelt de Sectie-ingenieur van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen te Maastricht mede dat er geen bezwaar meer bestaat tegen de uitvoering der nodige werken buiten de spoorwegafsluiting. Met het maken van de kruising en de sluitbomen, hetgeen door de Maatschappij te Utrecht zal geschieden, zal de nodige spoed worden betracht.<sup>99</sup>

De minister van Waterstaat bericht op 6 juli dat de minister van Financiën geen bezwaar heeft tegen de plannen van de douane-inrichtingen te Weert. Met betrekking tot de douane-inrichtingen te Stramproy acht de minister enkele wijzigingen gewenst. De kommiezenwoning kan volgens de minister aanmerkelijk kleiner zijn. De minister wil geen hogere huur betalen dan f 150,-, zodat de bouwkosten, wil de gemeente 6% van het aangewende kapitaal trekken, niet meer dan f 2.500,- zouden mogen bedragen.<sup>100</sup>

Tijdens de raadsvergadering van 14 juli komt de stichting van de nodige tramgebouwen wederom aan de orde. De provinciaal inspecteur te Maastricht gaat akkoord met het voornemen om de douanegebouwen in de tuin van Kessels aan het Bassin op te richten, maar adviseert het raadsbesluit te wijzigen met het oog op een eventuele verwerving van nog een gedeelte van de tuin in de nabije toekomst. Onder intrekking van het besluit van 14 mei 1909 besluit de raad nu van expediteur Willem Kessels te kopen een gedeelte van de tuin sectie E nr. 1059 ter oppervlakte van 4.245 are voor de som van f 4.300, onder voorwaarde dat de verkoper op eerste vordering van het gemeentebestuur van Weert binnen vijf jaar aan de gemeenten Weert en Stramproy het overblijvende gedeelte van het perceel moet overdragen tegen de prijs van f 506,- per are.

De voorzitter heeft van ingenieur Vierendeel de tekeningen ontvangen van de machineloodsen, douanekantoor en douaneloods. Het middengedeelte van de oude stadsschool moet ten behoeve van de tramlijn worden uitgebroken. Het zuidelijke gedeelte zal worden ingericht tot woning voor de stationschef of expediteur van de tram. Achter deze woning zullen de machine- en wagenloodsen en een kantoor worden gebouwd.

De raad machtigt burgemeester en wethouders tot aanbesteding van het uitbreken van het middengedeelte van de school en het verbouwen van het zuidelijke gedeelte tot woonhuis en de aanbouw van keukens, stallen en privaten aan beide woonhuizen.

De plannen voor de bouw aan het kanaal en de school worden goedgekeurd. De totale kosten worden geraamd op f 9.761,51.<sup>101</sup>

Burgemeester en wethouders delen op 16 juli aan de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten te 's-Gravenhage mede dat alle belanghebbende gemeentebesturen alsmede de NMVB geen bezwaren hebben tegen de door de Raad ontworpen staat van maximum vrachtprijzen voor het vervoer op het traject Weert-Belgische grens.<sup>102</sup>

De aanbesteding van het afbreken van het middengedeelte der oude stadsschool en het inrichten tot woning van het zuidelijke gedeelte daarvan heeft plaats op 27 juli 1909. Het werk wordt gegund aan de laagste inschrijver, Antonius Neeskens, voor de som van f 2.933,-. De afbraak met de ontruiming moet binnen twintig dagen geschieden, terwijl de verbouwing van het zijgebouw tot woning vóór 1 november moet plaatsvinden.<sup>103</sup>

Op 29 juli 1909 bericht Vierendeel dat Macq de werkzaamheden nabij de kruising heeft gestaakt in afwachting van het gereedkomen der kruising. Het metselwerk der kunstwerken tussen grens en spoor is gereed en de brug aan de Maaspoort is afgewerkt. Het spoor ligt op hoogte en is bijna voltooid tussen de grens en kilometerpaal 2,100. De overgangen zijn bijna alle verhard, doch er moet nog ballast aangebracht worden om het spoor het gewenste profiel te geven.<sup>104</sup>

Gedeputeerde Staten keuren op 31 juli de raadsbesluiten van Weert en Stramproy goed tot aankoop van een gedeelte van de tuin van Willem Kessels. De notariële akte wordt gepasseerd op 28 januari 1910.

Op 9 augustus 1909 vinden er diverse aanbestedingen plaats met het volgende resultaat:

- het bouwen van een wagenloods, een magazijn en een waterbak achter de oude school wordt gegund aan Antonius Neeskens voor de som van f 5.809.
- de bouw van een douanekantoor en magazijn aan het Bassin wordt gegund aan de wed. J.H. Lempens voor de som van f 2.885,-.
- de bouw van een douanekantoor te Stramproy wordt gegund aan Th. Kessels voor de som van f 2.758,-.
- de bouw van een kommiezenwoning te Stramproy wordt gegund aan de Gebr. Stals voor de som van f 2.650,-.<sup>105</sup>

Op 3 september sluiten de gemeenten Weert en Stramproy met het ministerie van Financiën een overeenkomst inzake de deponering van een waarborgsom van f 500,- voor de nakoming van de ten gevolge van de op 8 april 1909 verleende vergunning op de gemeenten rustende verplichting jegens de Staat.<sup>106</sup>

Burgemeester en wethouders berichten op 28 september aan de Directeur-Generaal der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen te Utrecht dat de kruising met de staatsspoorweg is gerealiseerd, en verzoeken te bevorderen dat aan de aannemer vergunning wordt verleend om hiervan gebruik te maken tot de voltooiing van het aan de overzijde gelegen gedeelte. Op 21 oktober wordt de vergunning verleend en de kruising kan op 25 oktober bij de aanvang van de dienst in gebruik worden genomen.<sup>107</sup>

De minister van Waterstaat deelt op 29 september 1909 aan de colleges van burgemeester en wethouders mede dat het plan voor de kommiezenwoning te Stramproy is goedgekeurd. Het plan voor de douane-inrichtingen te Stramproy geeft de minister van Financiën nog aanleiding tot enkele opmerkingen. Als hiermee rekening wordt gehouden, wordt dit plan ook goedgekeurd.<sup>108</sup>

Vierendeel geeft op 2 november een overzicht van de stand van zaken. Het spoor is gelegd tot kilometerpaal 1. De passages op de kruising zijn bestraat. De stations van Stramproy en Tungalroy en de kunstwerken tussen de grens en de spoorlijn zijn gereed. De aannemer is momenteel in Weert aan het werk. De bouw van het douanekantoor te Stramproy vordert. De bouw van de remise te Weert vordert eveneens, terwijl de gebouwen voor de douane in Weert slechts langzaam van de grond komen. Vierendeel vraagt de gemeente er bij de diverse aannemers op aan te dringen haast te betrachten, opdat de exploitatie der lijn op 1 december kan starten.<sup>109</sup> Op 30 oktober is de kruising met de Stationsstraat tot stand gekomen.<sup>110</sup>

Op 20 november verzoekt Richel de gemeenteraad aan de Naamloze Maatschappij het resterende gedeelte van de oude school te verhuren voor expediteurswoning tegen een huurprijs van f 144,-. Op 24 november zendt Richel aan burgemeester en wethouders de huurovereenkomst getekend terug.<sup>111</sup>

Op 25 november 1909 wordt de overeenkomst inzake de overdracht door de NMVB van het onderhoud en de exploitatie van de tramweg van Maaseik naar Molenbeersel(grens) aan de Naamloze Maatschappij ondertekend. De Naamloze Maatschappij stort een waarborgsom van BF 40.000 en betaalt aan de NMVB een bedrag van BF 1.000 per jaarkilometer, plus 50% over het meerdere van de bruto-opbrengst met een minimum van BF 1.400 per jaarkilometer. Het rollend materieel dat ter beschikking wordt gesteld, bestaat uit drie locomotieven, twee gemengde personenrijtuigen, vier personenrijtuigen der 2de klasse, twee bagagewagens, achttien hoge wagons van tien ton en twee platte wagons van tien ton.<sup>112</sup>

Op 16 december laat de ingenieur van de Provinciale Waterstaat aan Vierendeel weten dat hij geen genoeg kan nemen met de toestand waarin de provinciale weg aan de Maaspoort ten gevolge van de tramweg gebracht is. Daar de spoorstaven merklijk boven het wegprofiel uitsteken en de afwatering van de weg geheel belemmerd is, zal ofwel het spoor  $\pm 8$  cm verlaagd moeten worden ofwel een gedeelte der bestrating over de volle breedte opgebroken en verhoogd moeten worden.<sup>113</sup>

Burgemeester en wethouders geven op 19 december aan diverse instanties te kennen dat de voorlopige oplevering van de tramlijn op 23 december zal geschieden. Volgens Vierendeel zal het Nederlandse gedeelte van de lijn vóór 8 januari 1910 gereed zijn. Een dag later wordt de directeur der Directe Belastingen te Maastricht bericht dat de opening van de tramlijn naar alle waarschijnlijkheid medio januari zal plaatsvinden en dat tegen die tijd ook de douanegebouwen kunnen worden betrokken. Mocht dit laatste echter niet het geval zijn, verzoeken burgemeester en wethouders vergunning te verlenen om de in- en uitvoer te doen plaatshebben op de voet van de Algemene Wet van 25 augustus 1822.<sup>114</sup>

Op 28 december 1909 wijzigt de minister van Waterstaat de op 8 april 1909 afgegeven vergunning voor het gebruikmaken van de rijksweg Weert-Noord-Brabantse grens. Onder meer wordt de afstand van 65 m veranderd in 55 m.

Tijdens de inspectie van de lijn op 28 december bevinden de Raad van Toezicht en Rijkswaterstaat de lijn in orde, waarna de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten burgemeester en wethouders voorlopig machtigt om het op Nederlands grondgebied gelegen gedeelte van de lijn in exploitatie te brengen, indien daartegen ook van de zijde van het ministerie van Financiën geen bezwaar bestaat.<sup>115</sup> De Belgische minister van Spoorwegen verleent op 30 december vergunning voor het in exploitatie nemen van de lijn Maaseik-Molenbeersel(grens).<sup>116</sup>

Op 12 januari 1910 verstrekt de Directeur der directe belastingen, invoerrechten en accijnzen te Maastricht vergunning tot in- en uitvoer van goederen langs de tramweg Weert-Maaseik, in afwachting van de aanwijzing van de tramweg als heerbaan en de uitbreiding van de attributen van het kantoor te Weert en het grenskantoor te Stramproy. De voorwaarde wordt opgelegd dat de loop der trams zodanig moet zijn, dat niet tegelijkertijd een binnenkomende en een uitgaande tram zich aan het kantoor bevinden. De belastinginspecteur te Roermond geeft te kennen aan welke regels bij het douanekantoor te Stramproy voldaan moet worden.

De minister van Waterstaat keurt op 14 januari de tussen de gemeenten Weert en Stramproy enerzijds en de NMVB anderzijds gesloten overeenkomst betreffende de exploitatie van de lijn van Weert naar de Belgische grens goed.<sup>117</sup>

Op maandag 17 januari 1910 wordt de tramlijn feestelijk geopend. Met de treinen van ca. 10.20 uur arriveren vele genodigden, die op het perron verwelkomd worden door burgemeester Janssens, commissaris der koningin Ruys de Beerenbrouck, de leden van de gemeenteraad en gemeentesecretaris Jansen, kantonrechter Sassen, plaatsvervangend-kantonrechter Schillings, griffier De Nérée, president van de Kamer van Koophandel en Fabrieken Hermans en de leden van de feestcommissie Pruijboom en

Smeets. Buiten het station speelt de harmonie St. Antonius 'Wien Neerlandsch Bloed' en vandaar begeeft men zich naar het tramstation aan de Langpoort, waar de fanfare St. Joseph staat opgesteld en pastoor-deken Kerbosch de tramweg inzegt. Vervolgens neemt het gezelschap plaats in de met vlaggen en wimpels getooide tramrijtuigen en vertrekt naar de Belgische grens. Bij aankomst worden vreugdeschoten gelost en voegt het gemeentebestuur van Stramproy zich bij het gezelschap. Vervolgens arriveert uit Maaseik een feesttram met vele Belgische genodigden. Harmonie St. Antonius speelt de 'Brabançonne', beide gouverneurs en de burgemeester van Stramproy voeren het woord, het koor zingt een cantate en aan de bezoekers wordt een erewijn aangeboden in het douanekantoor. Beide trammen vertrekken dan richting Weert en onderweg in Tungalroy wordt door schoolkinderen het 'Wilhelmus' gezongen. Aan de Maaspoort stapt het gezelschap uit en begeeft zich onder muzikale begeleiding naar het stadhuis, waar de receptie plaatsvindt. Tegen 14.00 uur gaan de gasten naar het Concertgebouw in de Stationsstraat waar de feestmaaltijd gegeven wordt en tal van aanwezigen het woord voeren. Het officiële gedeelte wordt aldaar afgesloten.<sup>118</sup>

Twee dagen na de opening bericht de burgemeester Richel dat het trampersoneel kennelijk niet weet hoe te handelen bij de grens. Op de openingsdag is de eerste tram doorgerezen zonder aan het grenskantoor te stoppen, waardoor de visitatie verhinderd werd. Ook voor de inklaring en het opbergen van goederen in de douaneloods zijn geen instructies aan het personeel bekend. De burgemeester verzoekt de nodige instructies op te stellen.

Burgemeester en wethouders roepen op 31 januari de tussenkomst in van de gevolmachtigd minister van Nederland in Brussel bij de minister van Financiën van België, opdat deze de vrije doorvoer van boter en eieren van Weert en omgeving naar Maastricht via de buurtspoorweg Weert-Maaseik-Maastricht toestaat. Ook wil men dezelfde gunst voor de doorvoer van vee.<sup>119</sup>



*Banket in het Concertgebouw aan de Stationsstraat bij gelegenheid van de opening van de tramlijn.*

Bij (het Belgische) Koninklijk Besluit van 22 februari 1910, gepubliceerd in het Staatsblad van 12 maart 1910 nr. 71, wordt de 'Naamlooze Maatschappij tot uitbating van den buurtspoorweg Maeseck-Weert en uitbreiding' aanvaard als concessionarisse voor het onderhoud en de exploitatie van de tramlijn.<sup>120</sup>

Op 15 maart 1910 maken burgemeester en wethouders, Richel en Louis Decelle, opzichter van de NMVB te Hasselt, het proces-verbaal van opmeting van het Nederlandse gedeelte op. Van Bassin tot grensovergang bedraagt de afstand 9403 m.

De gezant der Nederlanden in Brussel deelt op 26 maart aan de burgemeester mede dat bij (Belgisch) Koninklijk Besluit bepaald is dat goederen, belast volgens het gewicht, het getal of de omvang, alsmede goederen die bij het inkomen vrij van rechten zijn, ingevoerd langs de buurtspoorweg Weert-Maaseik en bestemd voor het binnenland, in het hulpdouanekantoor te Molenbeersel tot verbruik mogen worden aangegeven. De boter, ingevoerd langs deze lijn, mag eveneens aan het hulpdouanekantoor te Molenbeersel ten doorvoer worden aangegeven. De vrije doorvoer naar Maastricht is daardoor verzekerd.

Op 13 mei 1910 berichten burgemeester en wethouders de Directeur der Rijksbelastingen dat de douanegebouwen te Weert en Stramproy volgens de wet en de gegeven voorschriften in orde zijn gemaakt. Zij verzoeken ervoor te zorgen dat de tramweg Weert-Stramproy-Belgische grens wordt aangewezen als heerbaan en de gemeente Weert als losplaats bij de invoer van goederen volgens artikel 1 van het KB van 26 maart 1872, Stb. 19.<sup>121</sup>

Burgemeester en wethouders delen op 30 juni aan Gedeputeerde Staten mede dat de gemeente Weert tot op dat moment alle uitgaven voor de tramlijn heeft gedaan en dat er nog geen afrekening met de gemeente Stramproy heeft kunnen plaatsvinden. Om deze reden verzoeken zij te willen toestaan dat de gehele bouwrekening voorlopig buiten beschouwing gelaten wordt om, wanneer de rijkscommissaris eerstdaags controle komt verrichten vóór de uitbetaling van de derde termijn van het renteloos voorschot, met deze een exacte afrekeningstaat op te stellen en deze dan aan de goedkeuring van Gedeputeerde Staten te onderwerpen.<sup>122</sup>

Bij KB van 16 juli 1910 wordt de tramweg van Weert naar de Belgische grens aangewezen als heerbaan voor de invoer van goederen met spoor(tram)wagens en worden de attributen van de kantoren te Stramproy en Weert uitgebreid.

Op 5 augustus besluit de Belgische minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien de rechtstreekse inschrijving toe te staan, zonder herhaling van het vast recht, van zendingen goederen van de buurtspoorweg Weert-Stramproy(grens) naar Maastricht.

Een dag later keuren Gedeputeerde Staten het raadsbesluit van 15 juli goed tot het aangaan van een geldlening ten behoeve van de tramlijn ad f 15.000,- tegen een rente van ten hoogste 5%. Aflossing zal plaatshebben bij ontvangst van de derde termijn van het renteloos voorschot van het Rijk.

In oktober worden bestek en voorwaarden opgesteld voor de verbouwing van het zogenaamde tramstation aan de Langpoort. Op 21 oktober wordt het werk gegund aan Math. Weegels.

Tijdens de definitieve oplevering van de lijn op 22 december 1910 worden de door Macq uitgevoerde werken in orde bevonden.

Op 12 januari 1911 bericht de gemeentesecretaris van Weert aan Richel dat de beambten die in contact met het publiek staan (machinisten, conducteurs en vervangers) beëdigd moeten worden.

Burgemeester en wethouders geven op 16 januari opdracht aan Accountantskantoor W. Kreukniet te Rotterdam tot het opmaken van de bouwrekening van de tramlijn.<sup>123</sup>

Op 19 januari zenden zij aan Gedeputeerde Staten ter goedkeuring het raadsbesluit tot verhuur aan de Staat der Nederlanden van een aan de gemeenten Weert en Stramproy



*De tram op het station aan de Langpoort.*

toebehorend woonhuis met tuin, bestemd tot kommiezenwoning, nabij grenspaal nr. 154. De huurprijs bedraagt f 150,- per jaar. Op 25 januari delen zij mede dat de uitgaven voor de tramlijn reeds meer dan f 165.000,- bedragen en dat aan het Rijk om uitbetaling van de derde termijn is gevraagd, en verzoeken het toegestane percentage vanwege de provincie uit te keren.<sup>124</sup>

Burgemeester en wethouders berichten op 28 november 1912 aan de opzichter van de Rijkswaterstaat te Weert dat de voorlopige opening van de lijn vanaf de grens tot de tramhalte aan de Langpoort op 18 januari 1910 heeft plaatsgevonden, de totale oplevering der gebouwen en de aftakking naar het Bassin op 20 januari 1911 en de verbinding met de Staatsspoorwegen op 1 oktober 1911.<sup>125</sup>

De directeur-generaal van de NMVB laat op 22 september 1913 aan Richel weten dat de Naamloze Maatschappij met betrekking tot de borgsom van BF 40.000 als bedoeld in artikel 6 van de overeenkomst van 25 november 1909, BF 13.002,85 in contant geld heeft betaald en BF 18.200 in waardepapieren. Er moet dus nog een bedrag van afgerond BF 18.800 voldaan worden. Dit zou door de Nederlandse gemeenten bijgedragen moeten worden, maar omdat zij anderzijds een som van BF 18.000 moeten ontvangen (borgtocht voor het Nederlandse gedeelte), is overeengekomen dat de gemeenten BF 10.000 in de kas van de NMVB zullen storten als hun deel in de borgsom van het Belgische traject. Deze borgsom zal beperkt zijn tot de som van BF 31.000, zoals betaald en overeengekomen. Zodra de storting van de BF 10.000 een feit is, zal de in contant geld betaalde som omgezet worden in 3%-obligaties van de NMVB.

Op 9 maart 1914 delen burgemeester en wethouders aan de directeur-generaal mede dat Richel vraagt om een borgsom van BF 10.000 voor de afstand van het onderhoud en de exploitatie van de lijn van Weert naar de Belgische grens. Zij wijzen erop dat rijkscommissaris Grol in 1908 met de NMVB hierover gecorrespondeerd heeft. Volgens Grol sluit artikel 6 van de overeenkomst iedere borgsom voor de gemeenten uit. Artikel 24 legt integendeel aan de NMVB een borgsom van BF 18.000 op. Burgemeester en wethouders vragen zich af of er sprake is van een vergissing of van een hun onbekend contract. Op 16 maart wordt tijdens een onderhoud met De Burlet een akkoord bereikt over de betaling van de borgsom van BF 10.000.<sup>126</sup>

De rijkscommissaris voor spoorwegen met beperkte snelheid vraagt op 20 april 1914 wanneer hij de op 20 januari 1911 voorlopig af te sluiten bouwrekening van het traject Weert-Belgische grens tegemoet kan zien. Op 15 juli wordt de rekening aan de rijkscommissaris gepresenteerd.<sup>127</sup>

Op 2 augustus 1915 deelt de rijkscommissaris mede dat de minister van Waterstaat zich kan verenigen met de ingediende bouwrekening voor de tramweg Weert-Belgische grens, waarna burgemeester en wethouders op 19 augustus het proces-verbaal tot vaststelling van het voorlopig eindcijfer der bouwrekening naar Gedeputeerde Staten zenden.

De minister van Waterstaat stelt op 1 april 1916 het eindcijfer der bouwrekening na aftrek van twee posten vast op f 127.216,13.<sup>128</sup>

Blijkens het rapport van Accountantskantoor W. Kreukniet van 4 oktober 1926 sluit de bouwrekening af met een saldo van f 124.005,79. De gemeente Stramproy draagt 24% der kosten, dus f 29.761,39.<sup>129</sup>

In de periode 1911-1920 plegen gemeentebesturen en tramwegmaatschappijen met grote regelmaat overleg over een uitbreiding van de tramlijn in de richting van Nederweert en Meijel, waar de lijn aansluiting zou kunnen krijgen op de bestaande lijn Venlo-Maasbree-Helden. Tot daadwerkelijke uitbreiding van de tramlijn Maaseik-Weert komt het echter niet. In verband met de slechte exploitatieresultaten en de opkomst van het wegvervoer wordt na 1920 niet meer over uitbreiding gesproken.<sup>130</sup>

### **Exploitatie**

Op 10 januari 1910 zendt de gemeentesecretaris van Weert aan Gedeputeerde Staten de dienstregeling vanaf 18 januari (zie volgende pagina).<sup>131</sup>

De burgemeester deelt op 7 april 1911 aan de inspecteur der directe belastingen te



*Langpoort.*

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

# Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

# LIJN Maeseyck-Weert

*Wurtablet der treinen*  
te rekenen van 18 JANUARI 1910.

Aankomst	Antwerpen	9.02	1.30	5.21	Aankomst	Maastricht	6.37	9.57	18.00	19.56	
	Gladbach	8.59	3.21	7.00	van	Kessenich		8.00	18.45	19.50	
						Burg-Leop.	6.45	10.19	17.35		
						Hasselt	6.35	10.23		20.45	
		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>7</b>		<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	
Weert depot	Vertrek, H. T.	5.50	9.10	3.50	7.50	Maeseyck Vertr.	B. T.	6.45	10.40	18.05	20.55
Maaspoort		5.54	9.14	3.54	7.54	Van		6.52	10.47	18.12	21.02
Moessel (*)		6.00	9.20	4.00	8.00	Raam-Ophoven (*)		6.59	10.53	18.18	21.08
Commerce (*)		6.04	9.24	4.04	8.04	Kinroij		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		7.25	11.10	18.35	21.25
Stramproye		6.14	9.34	4.14	8.14	Stramproye A. H. T.		7.35	11.20	18.45	21.35
"	Tolkantoor	6.20	9.40	4.20	8.20	"	V.	7.40	11.25	18.50	21.40
Molenbeersel Tolk. B. T.		6.20	9.20	16.00	20.00	Stramproye		7.46	11.40	19.00	21.54
"	Dorp	6.05	9.25	16.05	20.05	Theurke (*)		7.50	11.45	19.10	21.58
Kinroij		6.19	9.39	16.19	20.19	Tungelroy		7.52	11.47	19.12	22.00
Raam-Ophoven (*)		6.18	9.38	16.18	20.18	Commerce (*)		7.58	11.51	19.18	22.04
Van		6.22	9.42	16.22	20.22	Moessel (*)		8.00	11.55	19.20	22.08
Maeseyck Aank.		6.28	9.48	16.28	20.28	Maaspoort		8.06	12.01	19.26	22.14
		6.35	9.55	16.35	20.35	Weert depot, Aank.		8.10	12.05	19.30	22.18
Vertrek	Maastricht	6.50	12.12	16.47		Vertrek ( Antwerpen		8.59	1.05	3.49	
naar	Kessenich	6.55	12.15	16.50		naar ( Gladbach		9.02	1.30	8.50	9.55
	Burg-Leopold			10.26	16.59						
	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	I	II
Weert					Maeseyck				
Maaspoort		010		016	Van		015		025
Moessel		016		025	Raam-Ophoven		025		040
Commerce		025		040	Kinroij		025		050
Tungelroy		030		040	Molenbeersel, dorp		050		080
Theurke		030		040	Stramproy, grens		050		100
Stramproy, dorp		035		055	Stramproy, dorp		055		105
Molenbeersel, grens		040		060	Theurke		070		120
"		040		060	Tungelroy		070		120
Kinroij		050		080	Commerce		075		120
Raam-Ophoven		055		100	Moessel		085		135
Van		060		105	Maaspoort		090		145
Maeseyck		100		160	Weert		100		160

**De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen,**  
(Maatschappelijke zetel te Brussel, Wetenschapstraat n. 14)  
VICTOR FRIS, Voorzitter.  
C. de BURLET, Directeur-Generaal.



*Voor eenruilende afdruk,  
de Secretaris der Gemeente Weert,*

*Henri Jansen*

Roermond mede dat bij de winterdienstregeling 1910-1911 de eerste trein te Molenbeersel begon en de laatste trein aldaar eindigde, zodat de machinist en de stoker hun slaappleatsen naar daar moesten overbrengen, en twee ledikanten met beddegoed, twee stoelen, een tafel en een spiegel, alles in Weert gekocht en eigendom van de gemeenten Weert en Stramproy, naar Molenbeersel zijn gebracht. Nu per 15 april de zomerdienstregeling begint en de locomotieven weer in Weert hun standplaats krijgen, verzoekt de burgemeester om toestemming om het uitgevoerde weer in te voeren.<sup>132</sup>

Richel geeft op 28 mei 1912 te kennen dat conducteur Clemens van Dinteren de dag tevoren bij de aankomst aan 't Tuurke onder de wagon gevallen is waarbij hij beide benen verloor. 's Nachts is hij overleden.

De ingenieur van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen te Roermond bericht op 12 juni aan Richel dat het tramverkeer over de spoorlijn met ingang van 19 juni aanvang dienst moet worden gestaakt in verband met het maken van een doorgang ter plaatse. De kosten van het overbrengen der kruisingen enz., geraamd op f 500,-, komen voor rekening van de Naamloze Maatschappij.

Richel deelt op 29 januari 1913 aan de gemeentesecretaris mede dat het rollend materieel bestaat uit drie locomotieven, zes personenrijtuigen, twee bagagerijtuigen, vijf gesloten wagons, vijftien kuipwagons en twee platte wagons.

Op 22 augustus 1914 laat een officier van het Nederlandse leger de burgemeester weten dat hij na overleg met de Kantonnementscommandant het voorstel van de burgemeester om de tram Weert-Maaseik niet verder te laten lopen dan Stramproy, geheel onderschrijft, omdat de kans dat het materieel door de Duitsers wordt vastgehouden als het eenmaal over de grens is, zeer groot is.<sup>133</sup>

Op 4 augustus is namelijk het Duitse leger België binnengevallen.

Burgemeester en wethouders berichten op 16 oktober 1914 aan de commissaris der koningin dat de directie der Naamloze Maatschappij wegens de bezetting van Maaseik door Duitse troepen gedwongen is het tramverkeer tussen Weert en Maaseik stop te zetten, uit vrees dat door de Duitse troepen beslag zal worden gelegd op aan de maatschappij toebehorende machines en materiaal. De gemeenten zijn dus gedwongen de lijn niet verder te exploiteren dan van Weert tot Stramproy(grens) en zullen het bedrijf waarschijnlijk geheel stop moeten zetten.<sup>134</sup>

Blijkens de dienstregeling van 1915 rijden er toch dagelijks drie trams tussen Weert en Maaseik.<sup>135</sup>

Tijdens de raadsvergadering van 7 september 1915 deelt de voorzitter mede dat directeur Richel verklaard heeft dat de Duitsers van plan waren de tramlijn op Belgisch gebied op te breken. Het kordate optreden van de beheerders Van Aubel en Van Kimmenade heeft deze plannen echter weten te verijdelen.<sup>136</sup>

Het Kanton Weert van 11 september 1915 bericht dat de NMVB medegedeeld heeft dat de Duitse overheid besloten had de lijn Hasselt-Herk-de-Stad op te breken. Daar deze lijn veel belangrijker was dan de lijn Maaseik-Molenbeersel, stelde het bestuur de Duitse overheid voor de tweede lijn op te breken in plaats van de eerste, hetgeen werd toegestaan. Toen het Duitse bestuur hoorde dat de bestuursraad van de lijn Maaseik-Weert uit Belgen en Nederlanders bestond en de gemeenten Weert en Stramproy bij deze lijn grote belangen hadden, zag de Duitse overheid ook van haar tweede besluit af en wees de lijn Maaseik-Kessenich voor opbreken aan. Deze lijn was voor het verkeer van geringe betekenis.

Burgemeester en wethouders zenden op 23 september aan Gedeputeerde Staten een volledige opgave van de jaarlijkse exploitatie-inkomsten en -uitgaven van 18 januari 1910 tot en met 31 december 1914. Daar er door de directie te Brussel in verband met de oorlogstoestand geen maandelijks staten in 1915 zijn ingezonden, kan over 1915 geen opgave verstrekt worden.<sup>137</sup>



*De tram in Stramproy.*

Sinds 2 februari 1916 is er stagnatie in het tramverkeer. De Duitsers laten geen tram meer het land in of uit. Ook alle personen is het verboden en absoluut onmogelijk gemaakt de grens bij Stramproy te passeren.<sup>138</sup>

De minister van Buitenlandse Zaken geeft op 10 april 1916 aan de burgemeester te kennen dat de Duitse overheid het Nederlandse gezantschap te Brussel heeft laten weten dat om militaire redenen geen vergunning kan worden verleend voor het hervatten van de dienst op het baanvak Maaseik-Nederlandse grens.<sup>139</sup>

Tussen 4 en 16 mei loopt de tram Weert-Stramproy niet wegens reparaties. Op de 16de wordt de dienst hervat met twee ritten heen en terug per dag. De locomotief is in orde gebracht en de wagens zijn keurig gelakt en geverfd. Alle trams zullen voortaan doorrijden naar het station in Weert.<sup>140</sup>

Op 15 mei 1916 verleent de minister van Waterstaat de gemeenten Weert en Stramproy onder voorwaarden vergunning tot het leggen van overlaadsporen op het stationsemplacement in Weert. De gemeentebesturen verbinden zich op 17 juni tot naleving van de vergunningvoorwaarden.<sup>141</sup>

Op 21 juni confereren in het douanekantoor te Molenbeersel Van Kimmenade, waarnemend directeur voor het Nederlandse gedeelte, directeur Richel en een Duitse officier over de verdere exploitatie der lijn. Bepaald wordt dat met ingang van 24 juni de tram weer zal rijden tussen Weert en Maaseik.

Het Nederlandse personeel en het zich hier te lande bevindende materieel (machines en personenrijtuigen) moeten, uitgezonderd de vrachtwagens, in Nederland blijven. Alleen reizigers en vrachtgoederen mogen België binnenkomen. Omgekeerd geldt dezelfde regeling. De administratie blijft in tweeën gesplitst, n.l. één voor de exploitatie op Nederlands gebied en één voor de exploitatie op Belgisch gebied.<sup>142</sup>

De minister van Waterstaat besluit op 22 juni vergunning te verlenen tot het leggen en hebben van een spoor in de onderdoorgang van de spoorweg. De beschikking van 23 februari 1909, gewijzigd op 9 juni 1909, wordt daarbij ingetrokken.

Het hervatten van de dienst op Belgisch grondgebied is blijkbaar niet gerealiseerd, want in een brief van 28 augustus 1916 aan de directie der Stoomtramwegmaatschappij Roermond-Kessenich te Roermond maakt de Raad van Beheer van de Naamloze

Maatschappij gewag van het feit dat de directie verplaatst is van Maaseik naar Weert, omdat de lijn op Belgisch gebied niet meer geëxploiteerd kan worden. Aangezien Richel de directie vanuit Maaseik niet langer kon waarnemen, heeft de Raad van Beheer een plaatsvervangend directeur in Weert benoemd, n.l. beheerder M. van Kimmenade.<sup>143</sup>

Op 31 oktober 1916 wordt tussen de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen te Utrecht en de gemeenten Weert en Stramproy een overeenkomst gesloten inzake het leggen van overlaadsporen op het stationsempacement van de staatspoorweg. De inspecteur van deze maatschappij te Maastricht deelt op 8 november aan burgemeester en wethouders mede dat van de vastgestelde huurprijs van f 0,50 per m<sup>2</sup> en per jaar voor het door de overlaadsporen van de tram ingenomen terrein nooit wordt afgeweken. Burgemeester en wethouders laten op 5 december aan de inspecteur weten dat deze huurprijs hen zeer overdreven lijkt en niet door hen geaccepteerd wordt. Zo nodig zal hieromtrent een beslissing van hoger hand ingeroepen worden. Een en ander heeft tot gevolg dat medio april 1917 een akte van huur en verhuur wordt getekend met betrekking tot het stuk grond op het stationsterrein. De huurprijs bedraagt f 93,- per jaar.<sup>144</sup>

Volgens Het Kanton Weert van 4 november 1916 doen opnieuw geruchten de ronde dat de Duitsers van plan zijn de tramlijn op Belgisch gebied op te breken. Door de burgemeester worden bij het ministerie van Buitenlandse Zaken de nodige stappen ondernomen om dit te voorkomen.<sup>145</sup>

De minister van Waterstaat besluit op 31 juli 1917 de bij beschikking van 15 mei 1916 aan de gemeenten Weert en Stramproy verleende vergunning tot het leggen van overlaadsporen op het stationsempacement te wijzigen op het punt van het betalen van retributie.<sup>146</sup>

Blijkens een bericht in Het Kanton Weert van 8 september 1917 is de locomotief door de N.V. IJzergieterij te Weert goed hersteld en werd van de Duitse autoriteiten toestemming verkregen om de wielen in de centrale werkplaats in Bree van nieuwe banden te laten voorzien.

Op 7 december 1918 meldt Het Kanton Weert dat die week de aansluiting van Maaseik met Weert tot stand is gekomen. De tram loopt echter maar van Weert tot de grens, waar de reizigers in de op Belgisch gebied gereed staande Belgische tram moeten overstappen. De terugreis geschiedt eveneens met een overstap aan de grens.

In verband met de heersende kolenschaarste is de tramdirectie in januari 1919 genoodzaakt de avondtram te laten vervallen.<sup>147</sup>

Op 3 juni 1919 deelt de Militaire Gouverneur van de Belgische provincie Limburg aan de gouverneur mede dat de commandant van de militaire veiligheidsdienst geen bezwaar heeft tegen hervatting van de lijn Maaseik-Weert. Op 13 juni laat de Naamloze Maatschappij de gouverneur weten dat de tramlijn op 19 juni in gebruik wordt genomen. Er lopen dan weer drie trams per dag in beide richtingen.<sup>148</sup>

In mei 1920 gaat het Belgische personeel vanwege een loonkwestie in staking. De staking breidt zich uit tot Nederlandse beambten, met uitzondering van de conducteurs. De maatschappij maakt bekend dat de dienst tussen Weert en Stramproy(grens), dus alleen voor het Nederlandse gedeelte, op vrijdag 14 mei voorlopig volgens de oude dienstregeling hervat zal worden, zo nodig met nieuw personeel. Voor Belgische beambten is dit aanleiding om op die dag om ca. 15.00 uur onverhoeds op de locomotief te springen, die op dat moment te Stramproy vlakbij de grens staat. De daarop niet voorbereid zijnde Nederlandse beambten worden door de Belgen van de reeds losgekoppelde locomotief gedrongen, waarna de Belgen de locomotief hun land binnenrijden. Dit alles gaat gepaard met mishandeling van het Nederlandse trampersoneel, vooral van de machinist. Vervolgens hebben de Belgen de locomotief te Molenbeersel voor

6		SIGNALEMENT.	
Description.	Personalbeschreibung.		
haar: blond	wenkbrauwen: bruin		
cheveux: blonds	sourcils: bruns		
hair: blond	eyebrows: brown		
Haare: blond	Augenbrauen: brown		
oogen: bruin	neus: gewoon		
yeux: bruns	nez: moyen		
eyes: brown	nose: normal		
Augen: brown	Nase: normal		
knevel: blond	baard: none		
moustache: blond	barbe: none		
moustache: blond	beard: none		
Schnurrbart: blond	Barb: none		
lengte: 1.685 m	Godsdienst: PK		
taille: 1.685 m	Religion: PK		
height: 1.685 m	Religion: PK		
Grösse: 1.685 m	Religion: PK		
Bijzondere kenteekenen:	Signes particuliers:		
Special marks:	Besondere Kennzeichen:		

Handteekening van den houder:  
(Signature du porteur)  
(Signature of the bearer)  
(Unterschrift des Passinhabers)

*J. N. Nouwen*  
De Burgemeester des gemeentes Weert verklaart de handteekening en portet zijn van Joannes Renier Nouwen.  
Weert, 9 Junij 1921.  
De Burgemeester des gemeentes Weert.  
*J. Hepperen*

Fragment uit het paspoort van trammachinist Joannes Renier Nouwen, geboren te Weert op 27 maart 1891.

het gebruik ongeschikt gemaakt. Nadat de tramdirectie erin geslaagd is de door het sta-  
kende personeel weggemoffelde onderdelen van de locomotief door andere te vervan-  
gen, wordt de tramdienst tussen Weert en de grens op 6 juni met geheel nieuw perso-  
neel hervat.<sup>149</sup>

Volgens de dienstregeling rijden er vanaf 24 oktober 1920 op het traject Maaseik-  
Weert v.v. nog maar twee trams per dag.<sup>150</sup> In mei 1921 wordt dit weer uitgebreid tot  
drie.

Op 22 maart 1921 geeft beheerder Van Kimmenade het volgende overzicht van het perso-  
neel van de Naamloze Maatschappij: Jean Nijsen, Weert, Nederlander, conducteur;  
Mathieu van Hees, Maaseik, Belg, conducteur; Raphael Weerens, Stramproy,  
Nederlander, stoker; Renier Nouwen, Weert, Nederlander, machinist; Jean Meulen,  
Molenbeersel, Nederlander, machinist; Henri Stals, Molenbeersel, Nederlander, stoker;  
Dominicus Meeuwissen, Kinrooi, Nederlander, stoker; Jean Gabriels, Stramproy,  
Nederlander, chef wegwerker; Pieter Schroeten, Stramproy, Nederlander, wegwerker;  
Jacques Hendriks, Kinrooi, Belg, wegwerker; Renier Geurs, Molenbeersel, Belg, chef  
werkplaats.<sup>151</sup>

Op 18 februari 1922 neemt de algemene vergadering van de Naamloze Maatschappij  
kennis van de mondelinge overeenkomst tussen Richel en Jacobs van de NMVB, waar-  
bij het aandeel in de inkomsten voor de Naamloze Maatschappij wordt bepaald op

80%. De vergadering keurt de overeenkomst goed voor wat de verstreken periode betreft, maar dringt er bij de NMVB op aan om het aandeel op 85% te stellen, hetgeen in overeenstemming is met het aandeel van de andere exploitatiemaatschappijen. Op 11 maart ondersteunt de Bestendige Deputatie het verlangen van de Naamloze Maatschappij.<sup>152</sup>

In de raadsvergadering van 28 maart 1922 komt het verzoek van de NMVB om bijstorting van BF 4.550 aan de orde. De gemeente moest dertien aandelen van BF 500 volstorten, doch heeft slechts 3/10 of BF 1.950 gestort. Besloten wordt tot bijstorting.

Van Aubel heeft de NMVB een brief geschreven over de door deze maatschappij aan de gemeenten Weert en Stramproy verschuldigde winstuitkering over de periode van 1 juni 1914 tot en met 31 december 1921, waaruit blijkt dat de gemeente Maastricht, die in dezelfde situatie verkeerde, genoeg heeft genomen met uitbetaling in BF, zonder bijbetaling van rente. De raad besluit met een krappe meerderheid om de oplossing over te laten aan burgemeester en wethouders en de trambeheerders.<sup>153</sup>

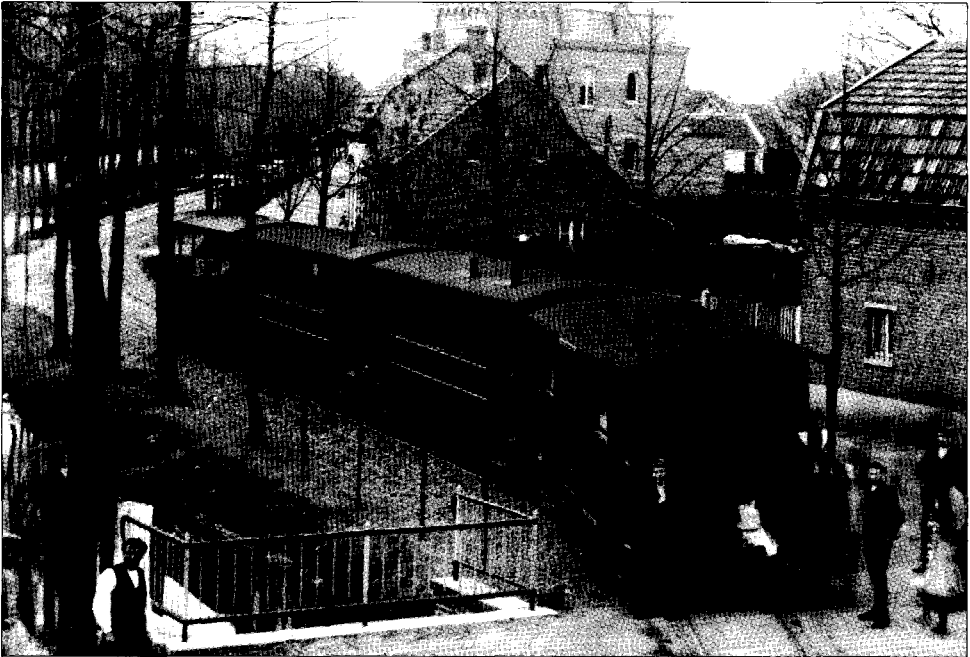
Het ging er hierbij om dat de NMVB zich niet wenste te onderwerpen aan de overeenkomst om voor iedere BF 2,10 één gulden te betalen, doch wilde uitbetalen in BF. Met de NMVB wordt een akkoord getroffen, inhoudende dat de gemeenten Weert en Stramproy afzien van hun vordering van rente op rente van het kapitaal en de NMVB de te vorderen BF over die periode zal uitbetalen in Nederlands geld tegen de koers van de dag, van maand tot maand gerekend.

Vanaf 10 april 1922 rijden er vier trams v.v. per dag.<sup>154</sup>

Op 20 februari 1923 deelt Richel de Bestendige Deputatie mede dat het rekeningtekort BF 29.000 bedraagt en verzoekt af te zien van het aandeel van de provincie in de opbrengst.<sup>155</sup>

De NMVB rapporteert op 4 april 1923 aan de gouverneur te Hasselt dat de Naamloze Maatschappij aan haar de som van BF 31.100,38 verschuldigd is. Het slechte exploitatieresultaat is het gevolg van het isolement van de lijn, die eigenlijk in de Limburgse groep opgenomen zou moeten worden zoals herhaaldelijk aan de Raad van Beheer is voorgesteld. Niet alleen de algemene kosten en de onderhoudskosten zouden dan verminderd worden, maar ook het rollend materieel zou beter gebruikt kunnen worden. De NMVB verwacht dat een nadelig saldo regel zal gaan worden en dat het nadelige saldo jaarlijks nog zal toenemen. Het ongedekte gedeelte bestaat uit het bedrag der achterstallige schulden aan de NMVB, te weten 20% van de bruto-opbrengst over de begrotingsjaren 1921 en 1922 en de maand januari 1923. Wanneer de opbrengst de jaarlijkse lasten niet dekt, moet de Belgische overheid voor wat betreft het Belgische gedeelte van de lijn aan de NMVB het verschil overmaken. Voor wat het Nederlandse gedeelte betreft boekt de NMVB maandelijks aan de gemeenten Weert en Stramproy een deel van de bruto-opbrengst terug. Aan deze gemeenten zijn over 1921 BF 6.032,73 en over 1922 BF 11.243,71 betaald, terwijl het aandeel van de NMVB in de opbrengst over 1921 BF 5.197,61 en over 1922 BF 7.803,11 bedraagt. Wanneer de Nederlandse gemeenten aan de NMVB toestemming zouden verlenen om in de toekomst maandelijks het bedrag op de rekening van de Naamloze Maatschappij te boeken dat de NMVB hen moet betalen, dan zou de achterstallige schuld van BF 31.100,38 binnen drie of vier jaar weggewerkt kunnen worden, op voorwaarde dat de Naamloze Maatschappij vanaf februari 1923 de contractueel vastgelegde betalingen ook effectueert.

Naar aanleiding hiervan deelt de voorzitter van de Raad van Beheer op 30 mei aan de gouverneur mede dat de slechte resultaten van de laatste jaren meer een gevolg zijn geweest van de algemene politieke situatie dan van de autonomie van de Naamloze Maatschappij. Vooral de verplichting van paspoorten is desastreus gebleken. De NMVB kan toch niet vergeten zijn dat zij zelf de verplichting heeft opgelegd een intergemeentelijke N.V. te vormen, omdat zij zelf niet het risico wilde lopen van een exploi-



*De tram op de hoek Emmasingel/Maaspoort.*

tatie waarvoor geen enkele liefhebber zich aandienende. Nu de N.V. is gecreëerd en de gemeenten er tevreden over zijn, zijn zij beducht om een ander systeem te proberen dat, men moet het toegeven, niet de unanieme goedkeuring van hen die het geprobeerd hebben, zal krijgen. Bovendien zouden de Nederlandse gemeenten niet op de goedkeuring van hun regering kunnen rekenen. Overeenkomstig de wens van de NMVB zullen alle gemeenten afzien van hun aandeel. Hierover kan met de NMVB gedelibereerd worden.<sup>156</sup> Tijdens de raadsvergadering van 4 juli 1923 verklaart de voorzitter dat de tramlijn in financiële moeilijkheden verkeert. De exploitatie is van dien aard dat er jaarlijks een tekort is. In 1921 was er een tekort van BF 40.000, dat door overschotten van vorige jaren is teruggebracht tot BF 14.000. Intussen heeft de Naamloze Maatschappij bij de NMVB een schuld van ruim BF 31.000 en is het noodzakelijk dat die wordt afgelost. De drie Belgische gemeenten hebben besloten om het hun toekomstende aandeel geheel aan de maatschappij te laten, onder voorwaarde dat ook de Nederlandse gemeenten daartoe besluiten, doch slechts voor de helft van hun aandeel. Zulks is billijk omdat in België de lijn tot stand is gebracht door Rijk, provincie en gemeenten, terwijl het Nederlandse gedeelte alleen op Weert en Stramproy drukt in de verhouding 76 : 24. De eigendommen van de maatschappij zijn op het ogenblik voldoende om de schulden te dekken.

De raad besluit tot wederopzeggens voor de helft afstand te doen van het aan de gemeente toekomstende aandeel uit de opbrengst. De raad eist wel een accountantsrapport, opgesteld door een Nederlands kantoor, alsmede jaarlijkse exploitatie-overzichten.<sup>157</sup>

Jean Vandermeulen, ingenieur te Bree, brengt op 16 juli 1923 het volgende rapport uit over de exploitatie. De wet van 1886 verleent aan de NMVB het monopolie der vergunningen voor de aanleg en het uitbaten van buurtspoorwegen, met uitzondering van stedelijke tramwegen. De NMVB bestudeert de aangevraagde lijnen, maakt plannen en begroting op en zorgt voor het verkrijgen van het benodigde kapitaal, waartoe wordt

bijgedragen voor 1/2 door de Staat, voor 1/3 door de provincie en voor 1/6 door de belanghebbende gemeenten. Indien nodig kunnen ook particulieren intekenen. Het kapitaal wordt voor een termijn van 90 jaar onderschreven en wordt over het algemeen bijgebracht onder vorm van 90 annuïteiten, waardoor kapitaal en rente jaarlijks worden afbetaald, zodat de onderschrijvers na 90 jaar de eigendom der lijn krijgen. Indien de opbrengsten der lijn, na aftrek der uitbatingskosten, een overschot opleveren, komt dit overschot ten goede aan de onderschrijvers van het aanlegkapitaal voor gehele of gedeeltelijke aflossing der jaarlijks vervallende annuïteiten, en zelfs kan hen bij grotere winst een tweede winstaandeel worden toegekend. Voor de lijn Maaseik-Weert is het overschot der ontvangsten niet voldoende om de lasten van het aanlegkapitaal te dekken en moeten voor het Belgische gedeelte Staat, provincie en gemeenten ieder jaar extra bijdragen om de vervallen annuïteiten te betalen.

Zodra de vergunning van staatswege is afgegeven en het kapitaal vergaard is, begint de NMVB met de aanleg der lijn en de verwerving van gebouwen, rollend materieel e.d. Doorgaans wordt de exploitatie van een lijn bij openbare aanbesteding uitbesteed voor een termijn van dertig jaar aan exploitatiemaatschappijen die tegen een percentage van de opbrengsten alle lasten en onkosten der exploitatie op zich nemen. De maatschappij Maaseik-Weert ontvangt 69% der inkomsten. De resterende 31% wordt, na aftrek van beheers- en toezichtkosten van de NMVB, aangewend voor de betaling der kapitaalslasten.

Bij de maatschappij Maaseik-Weert zijn de gemeenten op twee wijzen verbonden: 1. door de onderschrijving van annuïteiten in het aanlegkapitaal; 2. door hun onderschrijving van gewone aandelen of aktiën in het bedrijfskapitaal van een commerciële exploitatiemaatschappij.

Dit stelsel kan voor de betrokken gemeenten grote voordelen, maar ook grote nadelen met zich meebrengen:

- a. bij grote ontvangsten worden de annuïteiten kosteloos uitbetaald en delen de gemeenten als aandeelhouders in de winst van de exploitatiemaatschappij;
- b. bij onvoldoende ontvangsten moeten de gemeenten niet alleen jaarlijks hun annuïteiten afbetalen, maar verliezen ook kapitaal dat zij in de exploitatiemaatschappij hebben ingebracht.

Omdat de lijn Maaseik-Weert slechts een kleine lijn is, genoot de aanbesteding van de exploitatie in 1909 slechts weinig bijval van de zijde der exploitatiemaatschappijen. Om deze reden besloten de vijf gemeenten tot de oprichting van de huidige maatschappij en brachten het bedrijfskapitaal in. Na onderhandelingen met de NMVB werd haar een exploitatiecoëfficiënt van 69% der ontvangsten toegestaan, welk percentage na de oorlog op 80 werd gebracht.

Door de stijging van prijzen en lonen na de oorlog waren het aandeel der ontvangsten volgens de exploitatiecoëfficiënt en zelfs de gehele ontvangsten dikwijls niet voldoende om de onkosten te dekken.

Ook maakten bijna alle particuliere exploitatiemaatschappijen gebruik van de Uitzonderingswet van 11 oktober 1919 op grond waarvan de overeenkomsten van vóór of onder de oorlog mochten worden verbroken. Daardoor werd van die tijd af de NMVB verplicht om zelf de exploitatie van de opgezegde lijnen op zich te nemen.

Om bijzondere redenen maakten echter enkele intergemeentelijke maatschappijen geen gebruik van de tijdelijke wet en bleven de exploitatie voortzetten. Zo ook de maatschappij Maaseik-Weert, die vanwege de internationale verbintenissen en de deelneming van de Nederlandse gemeenten in het maatschappelijk kapitaal feitelijk niet anders kon. De exploitatie werd dus voortgezet ofschoon de toestand in het geheel niet rooskleurig was. Reeds onder de oorlog moest de exploitatie onder zeer ongunstige voorwaarden worden uitgevoerd. Door het afsluiten der grens moesten op het Belgische

en op het Nederlandse baanvak twee kleine, afzonderlijke diensten worden ingesteld waardoor de kosten verdubbeld werden, terwijl de ontvangsten lager waren. Deze situatie bleef bestaan tot 19 juni 1919, waarna de verplichting der paspoorten en de hogere wisselkoers van het Nederlandse geld minder geschikt waren om een merkelijke verbetering van het vervoersverkeer te weeg te brengen. Wanneer men daarbij de altijd blijvende duurte der exploitatiekosten voegt, is het goed te begrijpen dat zelfs de verhoging van de exploitatiecoëfficiënt van 69 tot 80% niet in staat was om de exploitatieresultaten van deze maatschappij in gunstige zin te beïnvloeden. Vanaf 1 januari 1921 was de maatschappij dan ook niet meer in staat om aan de NMVB haar aandeel van 20% in de ontvangsten (voor vergelding van het aanlegkapitaal) te betalen. Zij heeft van toen af alle ontvangsten moeten besteden om haar beambten en steenkolen en andere verbruiksbehoeften te kunnen betalen.

De NMVB stemt daar niet mee in en eist betaling van het achterstallige aandeel, dat over de jaren 1921 en 1922 en de maand januari 1923 is vastgesteld op BF 31.100,38. De NMVB is van mening dat de lijn Maaseik-Weert in de huidige toestand niet zelfstandig kan blijven bestaan en dat het beter zou zijn ze te voegen bij de groepering der andere lijnen in Limburg. De Raad van Beheer van de maatschappij beweert dat zulks niet mogelijk is omdat de Nederlandse regering op haar grondgebied geen uitbating door een uitsluitend Belgische maatschappij zou aanvaarden. In dat geval zou de lijn in twee afzonderlijke baanvakken gesplitst moeten worden, welke beide nauwelijks levensvatbaarheid zouden hebben. De Raad van Beheer stelt nu voor dat de betrokken gemeenten en de provincie enige jaren (wellicht drie of vier) afstand zullen doen van hun aandeel in de ontvangsten volgens de exploitatiecoëfficiënt, totdat de BF 31.100,83 terugbetaald zouden zijn. Reeds hebben de diverse gemeenten een beslissing in die zin genomen. De gemeenten Weert en Stramproy staan de helft af, maar hebben ook bijgedragen in het aanlegkapitaal. De Belgische gemeenten staan hun gehele aandeel af, maar Maaseik bepaalt dit tot maximaal drie jaar.

Op 20 juli 1923 besluit de Bestendige Deputatie af te zien van het provinciale aandeel van BF 713,90 over het jaar 1922.

De NMVB geeft op 8 augustus 1924 aan Richel een overzicht van diens exploitatierekening en deelt mede dat hij aan achterstallige aandelen en aan rente daarover wegens te late betaling een bedrag van BF 143.279,73 verschuldigd is. Wanneer deze som niet binnen acht dagen voldaan wordt, zal overgegaan worden tot gerechtelijke vervolging. De NMVB wijst er nog op dat het onderhoud van gebouwen, spoor en aanhorigheden veel te wensen overlaat.<sup>158</sup>

Tijdens de raadsvergadering van 19 september 1924 zegt raadslid Joosten vernomen te hebben dat het contract inzake de exploitatie van de tramlijn met de NMVB is opgezegd en dat aan de betrokken gemeenten een rekening van BF 143.000 is gezonden. De voorzitter beaamt dat het contract opgezegd is, doch de Raad van Beheer is nog steeds doende zulks ongedaan te maken. De gemeentebesturen van Weert en Stramproy hebben getracht langs diplomatieke weg, door de ministers van Waterstaat en Buitenlandse Zaken in te schakelen, te bereiken dat het contract wordt bestendigd. Het resultaat van hun pogingen zal men nog moeten afwachten. Het bedrag van BF 143.000 wordt overigens dubieus geacht.

Naar aanleiding van het schriftelijke verzoek van de NMVB aan de Naamloze Maatschappij om betaling van het bedrag van BF 143.279,73 deelt de voorzitter de gemeenteraad op 29 oktober 1924 mede dat Richel tijdens een vergadering te Brussel verklaard heeft het verschuldigde bedrag zonder de rente, waarvan de NMVB namelijk afstand heeft gedaan, zoveel mogelijk vóór 17 januari 1925 te zullen voldoen. Met betrekking tot de verdere exploitatie zal een nadere overeenkomst getroffen moeten worden, die in de raad behandeld zal worden.<sup>159</sup>

Accountantskantoor W. Kreukniet, dat een onderzoek heeft ingesteld naar het beheer van de tramlijn, maakt op 26 augustus 1925 melding van onduidelijkheden in de financiële administratie. Vermeld wordt dat de BF tot 1 oktober 1921 werd omgerekend à 50 ct, van 1 oktober 1921 tot 20 augustus 1923 à 30 ct en daarna à 25 ct.

Vermeld wordt ook dat gedurende het tijdvak september 1915 tot maart 1921 aan de tramlijn Roermond-Kessenich enige wagons zijn verhuurd, te weten in de eerste maanden tien stuks, welk aantal later verhoogd werd tot twintig stuks.

Op 17 januari 1925 eindigde de exploitatie door de Naamloze Maatschappij wegens overname door de NMVB. Alle magazijnvoorraden werden op die datum door de NMVB overgenomen tegen betaling van de som van BF 20.346,32.

De administratie van het Nederlandse gedeelte was zelfstandig van 1 februari 1916 tot 20 juni 1919. Als administrateur-beheerder trad M.van Kimmenade op, die in het begin een vergoeding van f 1,- per dag genoot en vanaf juni 1917 tot ultimo 1924 een vergoeding van f 2,- per dag. De administratie werd uitsluitend gevoerd in een kasboek dat bij controle niet meer aanwezig bleek te zijn.<sup>160</sup>

In de raadsvergadering van 14 december 1925 verklaart wethouder Hupperetz, voorzitter van de tramcommissie, dat destijds aan de Naamloze Maatschappij de exploitatie was opgedragen voor de tijd van dertig jaar. Er zijn nu vijftien jaar verstreken en sinds januari exploiteert de NMVB de lijn zelf en is een en ander opgedragen aan een commissie. Gedurende die vijftien jaar heeft de maatschappij gebruik gemaakt van onze lijnen en gebouwen. Er is nu een concept-contract ingezonden gelijk aan dat waaronder de NMVB te Maastricht lijnen exploiteert. De tramcommissie heeft bezwaren geopperd tegen dat concept. Het college van burgemeester en wethouders van Stramproy deelt deze bezwaren. De commissie zal zich nog eens over het concept buigen waarna de raad een beslissing moet nemen.

De gemeenteraad behandelt op 30 december 1926 uitvoerig de accountantsrapporten van Kreukniet.

Joosten verwondert zich over de slechte administratie, de brutaliteit van de heren Van Kimmenade en Richel en het niet ter inzage geven van het kasboek door Van Kimmenade. Volgens de rapporten was de administratie niet te controleren omdat ieder jaar een ander systeem gevolgd werd. Gedurende de oorlog was de administratie van het Nederlandse gedeelte geheel zelfstandig, terwijl die van het Belgische gedeelte niet werd bijgewerkt. De gulden werd steeds gerekend aan BF 2,10. Van de magazijnvoorraden werd geen administratie bijgehouden. Men wist wel wat binnenkwam, maar niet wat uitging. In 1917 blijkt Van Kimmenade 1600 kg kolen van de tramlijn gehad te hebben. Verder wijst hij op het ontbreken van alle bankbriefjes. Gedurende de oorlog heeft Van Kimmenade f 2,- per dag salaris genoten en ook nog vijf jaar nadien. Dit kan niet door de beugel. In 1918 werd het Pottenhuis te Maaseik gekocht voor BF 14.000. Spreker zou willen weten aan wie dit thans behoort. Van de leveringen van kolen aan particulieren ontbreken de bewijsstukken. Richel heeft in 1920 en 1921 tweemaal BF 5.000 ontvangen en, zoals beweerd wordt, als compensatie voor zijn lage salariëring het Pottenhuis aan inkooprij. Alles bij elkaar genomen, zegt spreker, kan hij best begrijpen dat het onderzoek zo lang geduurd heeft.

Van Kimmenade zegt tijdens zijn beheersperiode om de twee maanden met burgemeester en wethouders vergaderd te hebben. De burgemeester heeft zelfs de boeken thuis ingezien. Na afloop van de vergaderingen op het stadhuis heeft hij zijn boeken in Maaseik overgelegd, waarna hij van de accountant een pluimpje heeft gekregen. Na de oorlog is hij met kasboek en kwitanties naar Maaseik gegaan. Het kasboek is door hem achtergelaten, doch alle kwitanties heeft hij mee teruggenomen en behoorlijk bewaard. Zelfs heeft hij de accountants erop gewezen dat de ontvangsten veel hoger waren als gevolg van opbrengsten 'Produits extraordinaires'. Over de boekhouding kan hij niets



*Een ontspoorde tram.*

zeggen omdat hij daar helemaal niets van afweet. Het in het rapport genoemde salaris heeft hij genoten. Eerst *f* 1,- per dag en later op voorstel van de heren Kolkman en Van Aubel *f* 2,-. Na de oorlog moest hij de functie van tramchef blijven vervullen. Tijdens een vergadering te Molenbeersel is toen zelfs voorgesteld zijn salaris te verhogen, hetgeen door hem niet is geaccepteerd. Met betrekking tot de steenkolen voor particulier gebruik zegt Van Kimmenade dat indertijd met de tram veel gesmokkeld werd, terwijl hij de aansprakelijke persoon was. Hij heeft toen twee personen direct ontslagen en de bedreiging over het gebruik van steenkolen werd toen door een der ontslagenen geuit. Tijdens de intocht der Franse vluchtelingen werd de tram gerequisiteerd. Voor controle ging hij met iedere tram op en neer, waarbij hij zich een zware ziekte op de hals heeft gehaald. Het totale bedrag, door de Franse regering voor het gebruik betaald, bedroeg *f* 4.615,-. Van dit bedrag werd het Pottenhuis betaald. Bovendien werden wagons toen verhuurd aan de L.T.M. te Roermond tegen BF à 20-22 ct. Vanaf zekere datum werd door hem de BF gesteld op 50 ct. Indien betaling daarvan geweigerd zou worden, moesten de wagons onmiddellijk terug. De L.T.M. nam deze regeling aan, hetgeen een positief verschil van *f* 16.000,- heeft opgeleverd. De totale opbrengst aan huur bedroeg ruim *f* 25.000,-. Bovendien werden aan 'Produits extraordinaires' BF 18.000 ontvangen.

De voorzitter is van mening dat het rapport aanleiding geeft te zeggen dat de administratie van Richel heel wat beter had kunnen zijn. Wegens het ontbreken van verschillende belangrijke zaken is het voor de accountants onmogelijk geweest een definitieve uitkomst te krijgen. Hij vindt het zeer jammer dat de administratie te Maaseik zo slecht is gevoerd. Het is gewoonweg treurig dat de bewijzen van omwisseling der gelden ontbreken. De jaarlijks verschillende boekhoudingen geven aanleiding tot zulke complicaties dat er niet uit te komen is. Burgemeester en wethouders kunnen naar aanleiding van dit rapport dan ook niet voorstellen te dechargeren.

Post informeert of het waar is dat het Pottenhuis voor BF 12.000 is overgedragen aan Richel.

De voorzitter antwoordt dat Richel, toen hij moest aftreden, bij hem is geweest om te spreken over een vergoeding waarop hij meende aanspraak te maken. Als middel om daartoe te geraken stelde hij voor hem het Pottenhuis over te dragen voor BF 8.400. Toen spreker hem daarop zei dat hij daaraan niet kon meewerken omdat het er niet de tijd voor was hem een extra uitkering te geven zonder de raad daarin te kennen, antwoordde Richel dat er dan niets anders opzat dan te vergaderen buiten tegenwoordigheid van de voorzitter. Voor de hierna volgende vergadering werd dan ook geen uitnodiging ontvangen. Spreker vraagt zich af of deze vergadering wel rechtsgeldig is geweest, nu een commissaris niet is opgeroepen. Van het behandelde in de vergadering weet hij niets af.

Van Kimmenade zegt een oproeping ontvangen te hebben, die niet repte van het Pottenhuis maar wel van een regeling van salarissen. Als hij geweten had wat Richel aan de burgemeester gezegd had, zou hij nooit zijn stem daaraan gegeven hebben. De motieven die tot de regeling geleid hebben, waren dat de directeur jaarlijks BF 1.000 salaris heeft gehad, terwijl Richel daarnaast ook nog ingenieur was. Zonder hem had de maatschappij iemand moeten nemen die duur betaald had moeten worden. De directeur heeft bijna voor niets waargenomen en werd steeds in het vooruitzicht gesteld van de tweede vijftien z.g. vette jaren. Toen de opzegging van het contract kwam, was dit vooruitzicht verdwenen. Daarom is hem toen ter compensatie het tramgebouw gelaten voor de aankoopprijs van BF 12.000. De enige grote fout die Richel heeft gemaakt, is dat hij de wisselbriefjes niet over heeft kunnen leggen.

De voorzitter vermeldt dat in verband hiermede op het stadhuis een vergadering werd gehouden. Toen Richel aangesproken werd over het Pottenhuis, is hij kwaad weggelopen en heeft bedreigd de gemeente aan te spreken voor bewezen diensten als liquidateur. In werkelijkheid heeft hij zich als zodanig zeer verdienstelijk gemaakt. Het bedrag dat de gemeenten zouden moeten betalen voor het in goede staat van onderhoud overdragen der tramlijn ad BF 160.000 is door zijn bemoeiingen teruggebracht tot BF 39.000. Na afrekening zal er een batig saldo zijn van BF 16.000.

Joosten kan niet begrijpen dat Van Kimmenade heeft durven meewerken aan de overdracht van het Pottenhuis voor BF 8.400, terwijl dit gebouw toch een waarde had van BF 40.000.

Van Kimmenade zegt dat Richel als directeur-ingenieur in vijftien jaar ongeveer BF 25.000 ontvangen heeft en dat alle vertegenwoordigers van mening waren dat hij meer verdiend had. Het huis verkeert in slechte toestand, trappen en zolder zijn geheel vermolmd. Er zijn in Weert huizen onbewoonbaar verklaard die beter waren dan het Pottenhuis.

Stribos verklaart van een wethouder van Stramproy vernomen te hebben dat er drie stemmen tegen waren. Na afloop der vergadering, toen de tram op het punt van vertrek stond, verzocht Richel de beheerders een paar stukken te tekenen, n.l. loonstaten, maar het bleek de akte van overdracht te zijn.

Van Kimmenade merkt op dat beheerders geen loonstaten tekenen. Niemand in de bedoelde vergadering was tegen de verkoop. De volgende dag zijn de wethouder van Stramproy en de burgemeester van Molenbeersel naar Maaseik gegaan en toen is de notariële akte gepasseerd. De voorzitter bevestigt dit.

De voorzitter stelt voor het accountantsrapport aan te houden tot men de resultaten weet van de onderhandelingen tussen de NMVB en de maatschappij in liquidatie. Dan kan een definitief voorstel geformuleerd worden om de zaak te beslissen.

Tijdens de raadsvergadering van 17 februari 1927 ontstaat er een weinig verheffende discussie tussen de raadsleden Joosten en Van Kimmenade.

# Maeseyck - Weert

Nummers der treinen	172	174	176		Nummers der treinen	171	173	175
Maeseyck Maj. Aerts Pl. V.	9.00	13.45	19.16		Weert (Holl. tijd). V	5.50	11.15	3.20
Ven ±	9.07	13.52	19.23		Maaspoort	5.55	11.20	3.25
Ophoven-Raam ±	9.13	13.58	19.29		Moesel ±	6.01	11.26	3.31
Kinroy	9.18	14.02	19.33		Commerce ±	6.05	11.30	3.35
Molenbeersel, Dorp	9.25	14.07	19.38		Tungelroy	6.09	11.34	3.39
» Tolck	9.35	14.15	19.46		Teurke ±	6.12	11.37	3.42
Stramproy, Grens J.A.	9.55	2.35	8.06		Stramproy, Dorp	6.19	11.44	3.49
(Holl. tijd) V	10.00	2.40	8.11		» Kerk ±	6.21	11.46	3.51
» Kerk ±	10.03	2.43	8.14		» Grens	6.25	11.50	3.55
» Dorp	10.05	2.45	8.16		Molenbeersel, Toik. J.A.	6.05	11.30	15.35
Teurke ±	10.09	2.49	8.20		(Belg. tijd) V	6.10	11.35	15.40
Tungelroy	10.11	2.51	8.22		» Dorp	6.20	11.45	15.50
Commerce ±	10.14	2.54	8.25		Kinroy	6.29	11.54	15.59
Moesel ±	10.18	2.58	8.29		Ophoven-Raam ±	6.35	12.00	16.05
Maaspoort	10.22	3.03	8.34		Ven ±	6.42	12.07	16.12
Weert	10.25	3.07	8.38		Maeseyck Maj. Aerts Pl. A.	6.50	12.15	16.20

*De dienstregeling per 2 oktober 1927.*

Joosten verklaart onder andere dat Van Kimmenade hem uitgemaakt heeft voor leugenaar toen hij beweerde dat Van Kimmenade in 1917 ±1600 kg steenkolen van de tram heeft gehad voor eigen gebruik en dat hij dat maar waar moest maken. Spreker heeft van de voormalige personeelsleden Pleunis en Beelen vernomen dat zij herhaaldelijk opdracht gekregen hebben kolen en petroleum naar de woning van Van Kimmenade aan de Beekstraat te brengen. Van Kimmenade heeft zich grovelijk schuldig gemaakt aan machtsmisbruik in zijn kwaliteit van beheerder van de tram. Hij stelt voor rechtskundig advies te vragen over het rapport-Kreukniet.

Van Kimmenade stelt dat het kantoor indertijd in het tramgebouw gevestigd was. Later heeft hij zijn eigen kantoor disponibel gesteld. Evenals van het geld omwisselen heeft spreker briefjes betreffende de kolen bewaard. De voorzitter heeft hem verlof gegeven om die steenkolen voor zijn kantoor te gebruiken. Steeds heeft hij ze door het personeel laten wegen en de briefjes laten aftekenen. Spreker geeft de betreffende briefjes aan de voorzitter ter inzage.

Joosten zegt dat hij zonder bewijs van Van Kimmenade van verrekening aanneemt, dat hij de kolen voor eigen gebruik ontvangen heeft.

Van Kimmenade verzoekt de voorzitter een rechtsvervolgning in te stellen tegen Joosten en verzoekt verder Beelen, Nijsen en Pleunis te ontbieden om een onderzoek in te stellen. Op voorstel van de voorzitter wordt een commissie van vier leden benoemd die de zaak nader zal onderzoeken.

Op 29 maart 1927 concludeert de commissie van onderzoek dat naar het zich laat aanzien betaling der kolen niet achterwege is gebleven, maar betreurt het ten zeerste geen positief bewijs van decharge te kunnen overleggen, daar het kasboek van Van Kimmenade, dat als enig bewijsmiddel in deze gelden kan, niet kon worden getoond. De commissie is verder van oordeel dat de beschuldiging van Joosten aan het adres van Van Kimmenade, die zonder enig bewijs is geuit in een openbare vergadering, een zeer laakbare handeling is die niet met de waardigheid van een raadslid in overeenstemming is te brengen.<sup>161</sup>

Vanaf 1 februari 1927 rijdt de eerste tram 's morgens vanuit Maaseik door naar Kessenich.<sup>162</sup>

Op 25 mei 1927 verklaren de beheerders en commissarissen van de Naamloze Maatschappij de maatschappij ontbonden en geliquideerd.<sup>163</sup>

De Staat der Nederlanden en de gemeenten Weert en Stramproy sluiten op 5 maart 1928 een overeenkomst waarbij wijzigingen worden aangebracht in de op 18 december 1908 gesloten overeenkomst betreffende de tramlijn van Weert naar de Belgische grens.

De gemeenteraad keurt op 11 mei 1928 de overeenkomst goed inzake de overdracht door de gemeenten Weert en Stramproy aan de NMVB van het onderhoud en de exploitatie van de tramlijn op Nederlands gebied. De overeenkomst heeft een looptijd van vijftien jaar, beginnende op 18 januari 1925. De NMVB zal aan de gemeenten 13% van de bruto-ontvangsten uitkeren, waarbij echter wel rekening wordt gehouden met een bepaald minimum aan ontvangsten.<sup>164</sup>

Overzicht van de opbrengst in BF van het traject Weert-Belgische grens (in de laatste kolom het aandeel van de gemeenten Weert en Stramproy).<sup>165</sup>

Jaar	reizigers	bagage	goederen	totaal	aandeel gem
1910	11.677,09	174,73	2.324,87	14.176,69	1.112,94
1911	11.956,93	210,49	4.534,40	16.701,82	2.716,65
1912	12.213,70	178,26	6.394,16	18.786,12	3.151,95
1913	11.901,93	173,80	7.999,55	20.075,28	3.667,61
1914	10.191,80	149,24	7.143,46	17.484,50	2.989,86
1915	8.891,63	155,35	7.119,31	16.166,29	2.104,01
1916	6.712,30	121,25	5.715,55	12.549,10	-920,81
1917	4.482,80	133,85	6.160,95	10.777,60	931,81
1918	6.491,40	307,65	7.681,90	14.480,95	817,85
1919	11.733,20	274,10	8.801,39	20.808,69	2.781,82
1920	8.406,10	159,00	20.304,39	28.869,49	6.988,68
1921	8.221,70	223,85	17.542,52	25.988,07	6.032,73
1922	12.603,75	385,85	26.025,95	39.015,55	11.243,71
1923	19.092,55	446,25	22.340,16	41.878,96	12.389,08
1924	23.509,00	526,40	26.534,73	50.570,13	15.865,55
1925	23.845,90	758,42	24.274,92	48.879,24	6.714,04
1926	39.496,70	1.038,98	43.198,41	83.734,09	10.885,43
1927	44.444,10	500,19	53.712,47	98.656,76	12.832,62
1928	39.324,80	191,60	55.793,26	95.309,66	12.390,25
1929	43.003,80	341,20	51.995,41	95.340,41	12.394,25
1930	40.176,85	258,50	51.385,05	91.820,40	11.936,64
1931	35.529,35	203,30	49.358,99	85.091,64	11.061,92
1932	25.850,10	140,20	29.126,28	55.116,58	-376,51
1933	21.927,25	185,70	23.811,48	45.924,43	-3.211,50
1934	9.241,45	34,90	20.355,84	29.632,19	737,97

Wanneer men bij het zien van dit overzicht bedenkt dat de BF, die voor de oorlog bijna 50 ct waard was, na de oorlog nog slechts een waarde van 6 à 7 ct had, kan men zich voorstellen dat de gemeenteraad er geen enkel probleem mee had om de lijn op te heffen. De jaarlijkse lasten die op de gemeente Weert drukten, bedroegen aan het begin van de dertiger jaren ruim f 4.500,-, terwijl de jaarlijkse inkomsten ruim onder f 1.000,- bleven.



*Maaspoort.*

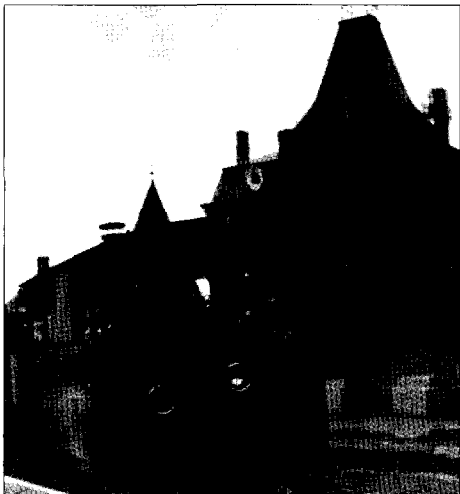
### **Opheffing van de lijn**

Tijdens de raadsvergadering van 30 juni 1932 komt aan de orde, dat de weg naar Stramproy op het wegenplan is gebracht als een weg van de eerste klasse, die binnen nader te bepalen tijd op behoorlijke breedte moet worden gebracht met rijwielpad, bomen enz. De voorzitter vraagt of het wenselijk is de tramlijn te handhaven. Bij handhaving wordt de weg veel duurder, omdat de tramlijn dan gedeeltelijk verlegd moet worden en ook meer gronden onteigend moeten worden. Spreker is bij de NMVB in Brussel geweest waar men hem duidelijk heeft gezegd dat geen waarde wordt gehecht aan verdere exploitatie. De gemeente Stramproy maakt geen bezwaar tegen opheffing van de tramlijn, mits in het personenvervoer behoorlijk voorzien wordt.

De raad besluit in principe om de weg aan te leggen zonder behoud van de tramlijn.<sup>166</sup>

Het Kanton Weert weet op 5 augustus 1932 te melden dat de gemeenteraad van Stramproy zich tegen opheffing heeft uitgesproken en een autobusdienst niet rendabel acht, tenzij er door de gemeenten grote subsidies verleend zouden worden. Voor personenvervoer heeft de lijn op Nederlands gebied niet veel betekenis, omdat de dienstregeling zeer ongunstig is. Het goederenvervoer is nogal van belang, want alleen al de Boerenbond van Stramproy laat van zijn 400 wagons omzet er 160 met de tram komen. Verder is er nog transitovervoer tussen Weert en Maaseik, hoofdzakelijk bestaande uit bouwmaterialen, kiezel en kunstmeststoffen.

Op 1 september 1932 wijst de Inspecteur-generaal der Spoor- en Tramwegen te 's-Gravenhage er burgemeester en wethouders op dat een verzoek om de tramlijn geheel of gedeeltelijk te mogen opbreken, nu volgens mededelingen van het college ook de NMVB genegen is tot medewerking om de overeenkomst van 1928 te doen eindigen, niet alleen door de gemeente Weert, doch ook door de gemeente Stramproy moet worden gedaan. Aangezien de gemeente Stramproy zich met het voorstel tot algehele opheffing der lijn niet akkoord heeft willen verklaren, verzoekt hij met die gemeente nader in overleg te treden om alsnog tot overeenstemming te komen. De Inspecteur-generaal vestigt er nog de aandacht op dat het renteloos voorschot vanwege het Rijk ad



*De tram voor huize "Walburg".*

behoeven geen verdere stappen gezet te worden en kan de aanvraag als niet gedaan worden beschouwd.<sup>167</sup>

De minister van Waterstaat bericht op 28 januari 1933 in beginsel bereid te zijn machtiging te verlenen tot het staken van de exploitatie van de tramweg Weert-Maaseik en het opbreken van de baan. Bij staking van de exploitatie zal terugbetaling van het voorschot, door het Rijk voor de aanleg verleend, niet worden gevorderd, doch zal slechts de eis worden gesteld dat de opbrengst der opgebroken materialen, na aftrek van de kosten van het opbreken, in 's Rijks schatkist wordt gestort.<sup>168</sup>

Burgemeester en wethouders stellen in de raadsvergadering van 23 februari 1934 voor aan de gemeente Stramproy een bedrag van f 5.000,- beschikbaar te stellen als schadevergoeding bij de eventuele opheffing van de tramlijn. De voorzitter licht toe dat bij verdwijning van de tram de vernieuwing van de Stramproyerweg  $\pm$  f 10.000,- minder zal kosten. Bovendien is de verdwijning van de tramlijn van groot belang voor de wallen. Vroeger was Stramproy niet te vinden voor een vergelijk, maar thans is er zijns inziens een kentering opgetreden en is er in de raad misschien wel een meerderheid te vinden die afstand wil doen van haar rechten. Normalerweise zou de tramexploitatie na dertig jaar, dus in 1940 eindigen. Spreker is ervan overtuigd dat er dan moeilijk iemand te vinden zal zijn om de exploitatie voort te zetten. Het laatste jaar werd op de lijn BF 66.000 toegegeven en in 1931 zelfs BF 85.000.

Volgens Peerlings zal de gemeente Stramproy bij opheffing van de tramlijn een autobusonderneming eisen.

De voorzitter zegt dat Stramproy enkele suggesties heeft gedaan, o.a. dat Weert zal bijdragen in de kosten van een verharde weg naar Hunsel en dat zij een autobusdienst zou exploiteren, maar thans doet de gemeente Weert een voorstel en vragen burgemeester en wethouders machtiging van de raad om op die basis met Stramproy te onderhandelen. Voor het bedrag van f 5.000,- moet de gemeente Stramproy machtiging geven om de definitieve opheffing van de tramlijn te bewerkstelligen. Wordt de tramlijn nu opgeheven, dan eist de regering het renteloos voorschot ad f 60.000,- niet terug, later misschien wel. Het voorstel van burgemeester en wethouders wordt vervolgens aangenomen.<sup>169</sup>

Op 12 mei 1934 delen burgemeester en wethouders van Stramproy mede dat de gemeenteraad aldaar op 11 mei besloten heeft mede te werken aan de opheffing van de tramlijn Weert-Belgische grens onder de volgende voorwaarden: 1. De gemeente Weert

f 60.000,- bij gehele of gedeeltelijke opheffing van de tramweg terstond in zijn geheel opvorderbaar wordt.

Burgemeester en wethouders antwoorden op 6 september aan de Inspecteur-generaal dat de exploitatie van de lijn Weert-Belgische grens slechts dan gestaakt zal worden, indien de minister daartoe vergunning verleent zonder dat daardoor het renteloos voorschot opvorderbaar wordt. Terugbetaling van het voorschot zou voor de gemeente een te grote financiële last betekenen naast de op de gemeente drukkende last van rente en aflossing der oprichtingskosten, die  $\pm$  f 4.500,- per jaar bedragen. Mocht de minister niet bereid zijn de gevraagde vergunning te verlenen zonder opvoering van het renteloos voorschot, dan

verleent de gemeente Stramproy een vergoeding van f 5.000,-; 2. De gemeente Stramproy zal in gehele eigendom krijgen de gebouwen te Stramproy, n.l. de kommiezenwoning en het gebouw waarin onder meer de wachtzaal van de tram is ondergebracht, welke gebouwen nu eigendom zijn van de gemeenten Weert en Stramproy; 3. De gemeente Stramproy zal haar aandeel van 24% in de gezamenlijke eigendommen onder de gemeente Weert behouden; 4. De gemeente Weert zal medewerken aan de totstandkoming van een autobusdienst tussen Weert en Maaseik en voor 76% tegemoetkomen in de kosten welke daardoor jaarlijks op beide gemeenten zullen drukken. Deze tegemoetkoming zal door de gemeente Weert tot ten minste 1940 gestand worden gedaan.<sup>170</sup>

Tijdens de raadsvergadering van 19 mei gaat de raad akkoord met de door de gemeente Stramproy gestelde voorwaarden. De voorzitter zegt met de tramdirecteur te Luik een onderhoud te hebben gehad, die zelf voorstelde voor eigen rekening een autobusdienst in te willen stellen, zodat het de gemeenten niets zal kosten.<sup>171</sup>

Burgemeester en wethouders laten op 11 juni 1934 aan Wilsens, bestuurder van de NMVB te Luik, weten dat zij zich kunnen verenigen met het aanbod de tramlijn Weert-Belgische grens op te breken en de rails, wissels, dwarsliggers enz. over te nemen voor de som van BF 210.000. Zij verzoeken met het opbreken onmiddellijk aan te vangen en de werkzaamheden zoveel mogelijk te bespoedigen.

Op 26 juni delen burgemeester en wethouders de directeur-generaal der Nederlandse Spoorwegen te Utrecht mede dat de gemeenten Weert en Stramproy, met goedvinden van de minister van Waterstaat, besloten hebben tot staking van de exploitatie der tramlijn. In verband hiermede zeggen zij de op 31 oktober 1916 gesloten overeenkomst tot het leggen van overlaadsporen op het stationsemplacement met ingang van 1 oktober op.

Gedeputeerde Staten keuren op 6 juli 1934 de raadsbesluiten van Weert en Stramproy goed tot opheffing van de tramweg en intrekking van de tussen beide gemeenten op 15 januari 1907 getroffen regeling, en besluiten hun besluit van 8 oktober 1909 waarbij het genot van de door Provinciale Staten verleende geldelijke steun der provincie is toegewezen aan de gemeenten Weert en Stramproy, in te trekken.

De bestuurder van de NMVB, Groep der Provinciën Luik en Limburg, te Luik bericht op 13 juli aan de burgemeester dat zijn maatschappij een overeenkomst heeft gesloten met de Nedam-garage te Roermond om de exploitatie per autobus van de lijn Weert-Maaseik, in naam der maatschappij, te beginnen zodra de nodige machtiging van Gedeputeerde Staten voor wat het Nederlandse gedeelte betreft, is verkregen. Hij verzoekt de burgemeester om in afwachting van de definitieve concessie te trachten voor de maatschappij de voorlopige toestemming te krijgen om de stoomtrams door autobussen te vervangen ten einde Stramproy en Tungalroy niet gedurende een paar maanden zonder verbinding met Weert te laten.

Op 16 juli antwoorden burgemeester en wethouders de bestuurder der NMVB dat in afwachting van de definitieve concessie voor een autobusdienst Weert-Maaseik de tram kan worden vervangen door autobussen. De nodige maatregelen zijn getroffen opdat deze niet-officiële autobusdienst van politiezijde geen moeilijkheden in de weg gelegd zullen worden.

Burgemeester en wethouders delen op 24 juli 1934 aan de Inspecteur-generaal der Spoor- en Tramwegen te 's-Gravenhage mede dat met het opbreken der lijn vanuit de richting Bassin reeds enkele weken geleden een aanvang is gemaakt. De tramdienst werd met ingang van 23 juli geheel gestaakt en op die dag werd begonnen met het opbreken van de lijn nabij het NS-station.<sup>172</sup>

De ontvanger der directe belastingen etc. te Weert vraagt op 6 augustus 1934 aan burgemeester en wethouders of zij in principe bereid zijn aan het Rijk te verhuren als

dienstlokaal van de ambtenaren der directe belastingen, invoerrechten en accijnzen het gebouwtje Bassin 13, dat tot dat moment steeds voor gemeld doel in gebruik is geweest. De tramdirectie heeft namelijk medegedeeld dat zij zich vanaf 1 augustus onthouden acht van de haar in de concessievoorwaarden opgelegde verplichting tot beschikbaarstelling van een wacht- en dienstlokaal voor de ambtenaren.<sup>173</sup>

De minister van Waterstaat besluit op 4 oktober 1934 de aan de gemeenten Weert en Stramproy op 22 juni 1916 verleende vergunning tot het leggen en hebben van een spoor in de onderdoorgang van de spoorlijn in te trekken en te bepalen dat de tramwegwerken op spoorweggrond op 1 januari 1935 moeten zijn opgeruimd.<sup>174</sup>

Burgemeester en wethouders van Stramproy laten op 4 december weten dat de gemeenteraad op 3 december akkoord is gegaan met de schatting van het gebouw waarin de wacht der rijksambtenaren is ondergebracht, en met de overdracht in eigendom aan de gemeente Weert tegen de prijs van f 3.850,-, waarvan de gemeente Stramproy dan 24% ontvangt. Tevens heeft de raad goedgevonden de gronden, afkomstig van de tram die het gezamenlijk eigendom van Weert en Stramproy zijn voor zover deze gelegen zijn onder de gemeente Weert, aan deze gemeente in eigendom af te staan, mits de onder de gemeente Stramproy gelegen gronden aan Stramproy in eigendom worden overgedragen.

De gemeenteraad besluit op 17 december 1934 het Rijk voor de tijd van zes jaar het aan het Bassin 13 gelegen gebouwtje te huur aan te bieden tegen een jaarlijkse huurprijs van f 200,-.<sup>175</sup>

Op 14 februari 1935 bericht de minister van Waterstaat dat, aangezien van terugvordering van het renteloos voorschot van het Rijk voor de aanleg van de tramlijn wordt afgezien, de voor de dienst der invoerrechten en accijnzen gebezigde gebouwen met toebehoren, bedoeld in artikel 45 van de overeenkomst van 18 december 1908, kosteloos aan de Staat in eigendom behoren te worden overgedragen.

Naar aanleiding van deze brief wenden burgemeester en wethouders zich op 18 februari 1935 tot de minister van Financiën met de opmerking dat eerder nooit is gerept van een kosteloze overdracht van de gebouwen aan de Staat. Bij de tussen de gemeenten Weert en Stramproy getroffen regeling inzake de opheffing van de exploitatie van de tramlijn werd onder meer bepaald dat de gemeente Weert aan Stramproy een vergoeding van f 5.000,- zal geven, terwijl tevens de gemeente Stramproy in gehele eigendom zal krijgen de in Stramproy gelegen gebouwen. Deze regeling werd op 6 juli 1934 door Gedeputeerde Staten goedgekeurd, waarna de gemeente Stramproy per 1 januari 1935 rechtmatig in het bezit dier gebouwen is gekomen. Burgemeester en wethouders kunnen geen vrijheid vinden aan het verzoek van de minister van Waterstaat te voldoen en vragen of de minister van Financiën bereid is het gebouwtje Bassin 13 met ingang van 1 januari 1935 in huur te aanvaarden.<sup>176</sup>

Op 9 april 1935 deelt de minister van Waterstaat aan burgemeester en wethouders mede dat hij blijkens zijn brief van 28 januari 1933 in beginsel bereid was machtiging te verlenen tot staking van de tramweg Weert-Maaseik. Daarbij werd verder medegedeeld dat het renteloos voorschot niet zou worden teruggevorderd, omdat dit de gemeente zou moeten weerhouden om de tramweg geheel op te breken en zij dan zou komen te staan voor grote uitgaven voor wegverbetering, welke bespaard zouden kunnen worden. Weliswaar zijn op 4 oktober 1934 vergunningen ingetrokken en werd bepaald dat de tramwegwerken op spoorweggrond moesten worden opgeruimd, doch voor het opbreken der gehele baan is de definitieve machtiging nog niet verleend. Dit kan eerst geschieden en de concessie- en subsidie-overeenkomst van 18 december 1908 kan eerst ontbonden worden, wanneer overeenstemming zal zijn bereikt omtrent de daaraan te verbinden voorwaarden. Uit meer genoemde brief kon blijken dat tegenover het belangrijke offer dat het Rijk bereid was te brengen door van terugvordering van



*Het opbreken van de tramlijn in 1933.*

het renteloos voorschot af te zien, de Staat aanspraak maakte op de baten van de opheffing van de tramweg.<sup>177</sup>

De minister van Waterstaat geeft vervolgens op 6 december 1935 te kennen dat de regering bezwaar blijft maken tegen de afstand aan de gemeente Stramproy van de voor de dienst der invoerrechten en accijnzen gebezigde gebouwen met toebehoren. De regering is evenwel bereid in de loop der zaken te berusten, mits de douanegebouwen met toebehoren gedurende twintig jaar na 1 januari 1936 kosteloos ter beschikking van de Staat worden gesteld.<sup>178</sup>

Burgemeester en wethouders laten op 10 april 1936 aan hun collega's in Stramproy weten dat de gemeenteraad op 27 maart besloten heeft de douanegebouwen van de tram gedurende twintig jaar kosteloos aan het Rijk ter beschikking te stellen, omdat anders het renteloos voorschot terugbetaald zal moeten worden. Zij verzoeken de gemeenteraad van Stramproy een gelijkkluidend besluit te nemen, hetgeen gebeurt.

Op 17 oktober 1936 delen burgemeester en wethouders aan de ontvanger van de registratie en domeinen te Weert mede dat zij zich kunnen verenigen met de ontwerp-akte tot regeling van het gebruik door de Staat van de douanegebouwen aan het Bassin.<sup>179</sup>

Zij doen op 22 juni 1937 aan de minister van Waterstaat een verrekeningsvoorstel betreffende de afbraak van de tramweg. Door de NMVB werd na aftrek van invoerrechten een bedrag van BF 173.516,47 of f 11.929,25 aan de gemeente Weert betaald. De gemeente heeft voor het opruimen uitgegeven een bedrag van f 9.162,83, zodat een bedrag van f 2.766,42 in 's Rijks schatkist moet worden gestort.

De minister van Waterstaat trekt ten slotte op 19 augustus 1937 de op 8 april 1909 verleende en op 28 december 1909 gewijzigde vergunning tot het gebruikmaken van de rijksweg en de zuidoostelijke havendijk van het Bassin in.<sup>180</sup>

Wat de tramlijn op Belgisch gebied betreft wordt reeds op 31 augustus 1934 aan de NMVB voorgesteld op deze lijn een autobusdienst in te richten. Bij KB van 17 juni 1935 wordt de NMVB gemachtigd de 'spoor-reizigersdienst' te vervangen door een

autobusdienst. In een buitengewone algemene vergadering van de NMVB op 30 juni 1936 besluiten de aandeelhouders de exploitatie van de tramlijn op te geven wegen het deficitaire karakter. Tot en met 31 december 1937 is de exploitatie voor wat het goederenvervoer betreft door de NMVB verzekerd voor rekening van de aandeelhouders, die zich verbonden hadden de verliezen terug te betalen. Voor 1938 wordt deze regeling niet meer hernieuwd, nadat op een aandeelhoudersvergadering op 23 december 1937 besloten is af te zien van alle verdere tussenkomst in de exploitatietekorten en tot opbreking over te gaan. Op 18 februari vraagt de NMVB de lijn te mogen opbreken wat op 12 januari 1940 wordt toegestaan.<sup>181</sup>

De economische malaise en de concurrentie langs de weg, vooral in de sector goederenvervoer, waren er de oorzaak van dat het railvervoer steeds verder afbrokkelde. Het wegvervoer was goedkoper en niet plaats- en tijdgebonden als de tram. In de dertiger jaren werden diverse tramlijnen in Nederlands en Belgisch Limburg opgeheven.<sup>182</sup>

## Noten

1. Grote Winkler Prins. Encyclopedie in twintig delen. 7de Druk. Deel 18. Amsterdam/Brussel, 1974, p. 568, en: De Grote Oosthoek. Encyclopedie en woordenboek. 7de Druk. Deel 19. Utrecht, 1980, p. 150.
2. LEIDERITZ, W.J.M. Trams en tramlijnen. De stoomtrams van Noord-Brabant en Limburg. Rotterdam, 1972, pp. 12 en 72.
3. Rijksarchief in Limburg (RAL). Archieven Provinciaal Bestuur van Limburg 1814-1913 (PA), inv.nr. 8275, en: Gemeentearchief Weert (GAW). Nieuw archief gemeente Weert (NAW), inv.nr. 16.
4. Provinciaal Archief Hasselt (PAH). Archieven Provinciaal Bestuur van Limburg (PBL), inv.nr. 82.
5. GAW. NAW, inv.nr. 19.
6. GAW. NAW, inv.nr. 99.
7. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
8. GAW. NAW, inv.nrs. 20 en 99.
9. GAW. NAW, inv.nr. 99.
10. GAW. NAW, inv.nrs. 20 en 99.
11. Gemeentearchief Stramproy (GAS). Archief van het gemeentebestuur, inv.nr. 22.
12. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
13. Het Kanton Weert 14 juli 1900.
14. PAH. PBL, inv.nr. 82.
15. GAW. NAW, inv.nrs. 100 en 1423.
16. PAH. PBL, inv.nr. 82.
17. GAW. NAW, inv.nrs. 20 en 1424.
18. Penitentenwal is de huidige Wilhelminasingel. De oude school is de voormalige openbare lagere school op de hoek Langstraat/Wal. 'Aan Saelmans' is op het kruispunt Wal/Maasstraat/Maaspoort. Met rijksweg wordt de huidige Maaspoort bedoeld. De kapel van St. Mathijs stond ongeveer op de hoek Roermondseweg/Maaseikerweg.
19. In 1902 bedraagt de waarde van de Belgische frank afgerond f 0,48.
20. GAW. NAW, inv.nr. 20.
21. GAW. NAW, inv.nr. 101.
22. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
23. GAW. NAW, inv.nrs. 34, 102 en 1423.
24. PAH. PBL, inv.nr. 82.
25. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
26. GAW. NAW, inv.nr. 34.
27. GAW. NAW, inv.nr. 103.
28. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
29. GAW. NAW, inv.nr. 103.
30. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
31. GAS, inv.nr. 22.
32. GAW. NAW, inv.nr. 21.
33. GAW. NAW, inv.nr. 1424.
34. GAW. NAW, inv.nr. 21.
35. GAW. NAW, inv.nr. 104.
36. GAW. NAW, inv.nr. 21.
37. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
38. GAW. NAW, inv.nr. 21.

39. GAS, inv.nr. 22.
40. PAH. PBL, inv.nr. 131.
41. RAL. PA, inv.nr. 8247.
42. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
43. GAW. NAW, inv.nr. 21.
44. GAW. NAW, inv.nr. 104.
45. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
46. GAW. NAW, inv.nr. 104.
47. Een oude roede is 21.22 m<sup>2</sup>.
48. GAW. NAW, inv.nr. 21.
49. GAW. NAW, inv.nr. 104.
50. GAS, inv.nr. 22.
51. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
52. GAW. NAW, inv.nr. 21.
53. GAW. NAW, inv.nr. 1424.
54. GAW. NAW, inv.nr. 21.
55. GAW. NAW, inv.nr. 105.
56. GAW. NAW, inv.nr. 21.
57. GAW. NAW, inv.nr. 105.
58. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
59. GAW. NAW, inv.nr. 105.
60. GAW. NAW, inv.nr. 21.
61. GAW. NAW, inv.nrs. 21 en 1423.
62. GAW. NAW, inv.nrs. 21, 34, 105 en 1424.
63. GAW. NAW, inv.nr. 105.
64. PAH. PBL, inv.nr. 131.
65. GAW. NAW, inv.nrs. 105 en 1424.
66. GAW. NAW, inv.nrs. 104, 1423 en 1424.
67. GAW. NAW, inv.nr. 21.
68. GAW. NAW, inv.nrs. 34, 1423 en 1424.
69. Het Kanton Weert 4 juli 1908.
70. PAH. PBL, inv.nr. 82.
71. GAW. NAW, inv.nr. 106.
72. GAW. NAW, inv.nr. 1424.
73. GAW. NAW, inv.nr. 106.
74. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
75. GAW. NAW, inv.nrs. 106, 1423 en 1424.
76. GAW. NAW, inv.nr. 21.
77. GAW. NAW, inv.nrs. 21 en 106.
78. GAW. NAW, inv.nrs. 21 en 1424.
79. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
80. GAW. NAW, inv.nr. 21.
81. GAW. NAW, inv.nr. 1422.
82. GAW. NAW, inv.nr. 21.
83. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
84. Het Kanton Weert 27 februari 1909.
85. Het Kanton Weert 6 maart 1909.
86. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
87. GAW. NAW, inv.nr. 1425.
88. GAW. NAW, inv.nr. 21.
89. GAW. NAW, inv.nr. 106.
90. GAW. NAW, inv.nr. 21.
91. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
92. GAW. NAW, inv.nr. 1422 en Het Kanton Weert 8 mei 1909.
93. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
94. GAW. NAW, inv.nr. 21.
95. RAL. PA, inv.nr. 8271.
96. GAW. NAW, inv.nr. 107.
97. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
98. GAW. NAW, inv.nr. 107.
99. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
100. GAW. NAW, inv.nr. 1425.

101. GAW. NAW, inv.nr. 21.
102. GAW. NAW, inv.nr. 107.
103. GAW. NAW, inv.nrs. 1422 en 1425.
104. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
105. GAW. NAW, inv.nr. 21.
106. GAW. NAW, inv.nr. 1424.
107. GAW. NAW, inv.nrs. 107, 1423 en 1427.
108. GAW. NAW, inv.nr. 1425.
109. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
110. Het Kanton Weert 30 oktober 1909.
111. GAW. NAW, inv.nr. 1425.
112. GAW. NAW, inv.nr. 1424.
113. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
114. GAW. NAW, inv.nrs. 107 en 1422.
115. GAW. NAW, inv.nrs. 1422, 1423 en 1427.
116. PAH. PBL, inv.nr. 82.
117. GAW. NAW, inv.nrs. 1423 en 1424.
118. Het Kanton Weert 22 januari 1910.
119. GAW. NAW, inv.nr. 1422.
120. PAH. PBL, inv.nr. 82.
121. GAW. NAW, inv.nrs. 1422 en 1423.
122. GAW. NAW, inv.nr. 107.
123. GAW. NAW, inv.nrs. 1422, 1423 en 1425.
124. GAW. NAW, inv.nr. 108 en 1424.
125. GAW. NAW, inv.nr. 1422.
126. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
127. GAW. NAW, inv.nrs. 110 en 1423.
128. GAW. NAW, inv.nrs. 111 en 1423.
129. GAW. NAW, inv.nr. 1430.
130. GAW. NAW, inv.nrs. 22, 23, 108, 1422, 1428 en 1431 en Het Kanton Weert 15 juni 1918.
131. RAL. PA, inv.nr. 8247.  
In België was het 20 minuten vroeger dan in Nederland.
132. GAW. NAW, inv.nr. 1422.
133. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
134. GAW. NAW, inv.nr. 110.
135. Het Kanton Weert 16 februari 1915.
136. GAW. NAW, inv.nr. 22 en Het Kanton Weert 28 augustus 1915.
137. GAW. NAW, inv.nr. 111.
138. Het Kanton Weert 5 februari 1916.
139. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
140. Het Kanton Weert 6 en 13 mei 1916.
141. GAW. NAW, inv.nr. 1428.
142. Het Kanton Weert 24 juni 1916.
143. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
144. GAW. NAW, inv.nrs. 1424 en 1428.
145. Het Kanton Weert 27 januari 1917.
146. GAW. NAW, inv.nr. 1428.
147. Het Kanton Weert 11 januari 1919.
148. PAH. PBL, inv.nr. 131 en Het Kanton Weert 21 juni 1919.
149. Het Kanton Weert 14 en 21 mei en 4 juni 1920.
150. Het Kanton Weert 22 oktober 1920.
151. GAW. NAW, inv.nr. 1423.
152. PAH. PBL, inv.nr. 131.
153. GAW. NAW, inv.nr. 23.
154. Het Kanton Weert 7 april 1922.
155. PAH. PBL, inv.nr. 131.
156. PAH. PBL, inv.nr. 131.
157. GAW. Archief gemeentebestuur 1920-1969 (AG), pl.nr. 35.
158. PAH. PBL, inv.nr. 131.
159. GAW. AG, pl.nr. 35.
160. GAW. NAW, inv.nr. 1430.
161. GAW. AG, pl.nr. 35.

162. Het Kanton Weert 4 februari 1927.
163. GAW. NAW, inv.nr. 1432.
164. GAW. AG, pl.nr. 36 en GAW. NAW, inv.nr. 1424.
165. GAW. NAW, inv.nr. 1429.  
De exploitatie begon op 18 januari 1910 en eindigde op 22 juli 1934.  
In het jaar 1917 reed de tram niet in de maanden juni, juli en augustus.
166. GAW. AG, pl.nr. 36.
167. GAW. NAW, inv.nr. 1432.
168. GAW. NAW, inv.nr. 1425.
169. GAW. AG, pl.nr. 36.
170. GAW. NAW, inv.nr. 1432.
171. GAW. AG, pl.nr. 36.
172. GAW. NAW, inv.nr. 1432.
173. GAW. NAW, inv.nr. 1425.
174. GAW. NAW, inv.nr. 1432.
175. GAW. NAW, inv.nr. 1425.
176. GAW. NAW, inv.nr. 1425.
177. GAW. NAW, inv.nr. 1432.
178. GAW. NAW, inv.nr. 1425.
179. GAW. NAW, inv.nr. 1425.
180. GAW. NAW, inv.nr. 1432.
181. PAH. PBL, inv.nr. 231 en JOS NEYENS. de buurtspoorwegen in de provincie Limburg 1885-1961. Lier, 1972, p. 82-83, 104.
182. LEIDERITZ, W.J.M. Trams en tramlijnen. De stoomtrams van Noord-Brabant en Limburg. Rotterdam, 1972, en JOS NEYENS. De buurtspoorwegen in de provincie Limburg 1885-1961. Lier, 1972.