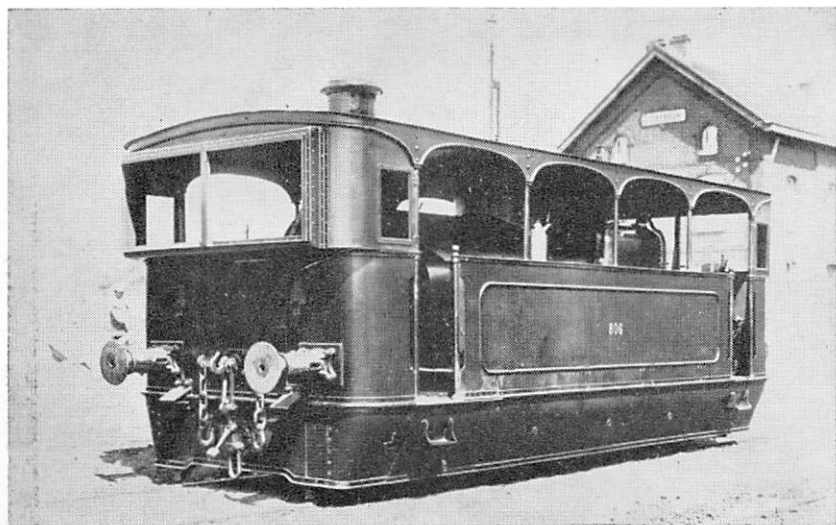


14

# **De Buurtspoorweglijn Groenendaal-Overijse**

Een geschiedkundig overzicht  
van 75 jaar  
tramuitbating

Tramleven  4e jaargang / 3  1969  prijs 25 fr.



Lokomotief 806, van de eerste reeks (806 tot 808), in dienst gesteld te Overijse in 1894, gefotografeerd tussen de twee oorlogen. (Verz. AMUTRA)

Foto van de omslag : Dit klassieke tramstel van de lijn van Overijse wordt tentoongesteld in het Trammuseum van Schepdaal en is samengesteld uit de lok 813 en de rijtuigen C.1505 en C.2000 (Verz. AMUTRA)

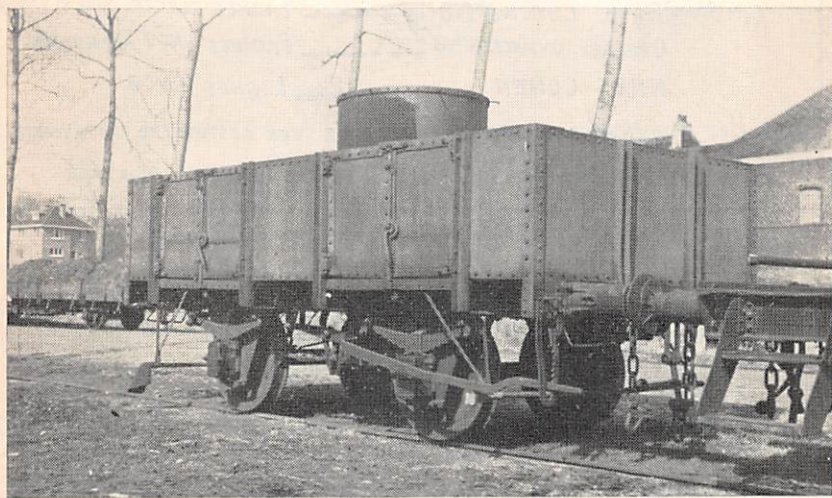
# De buurtspoorweglijn Groenendaal-Overijse

door P. DEHON

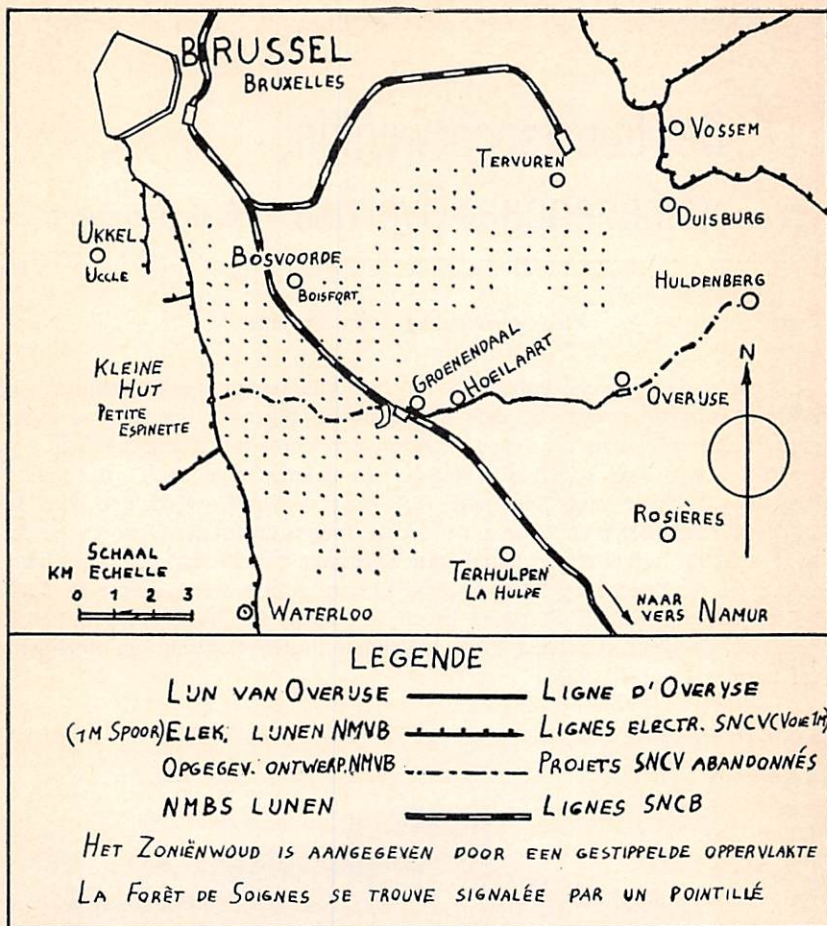
Een geschiedenis van 75 jaar

Onder de eigenaardigheden van het buurtspoorwegnet mogen wij zeker niet zwijgen over de drie lijnen, die in tegenstelling met de algemene regel, gebouwd werden op normaalspoorbreedte, d.w.z. 1,435 m.

Twee van deze lijnen zijn gelegen in de provincie Luik : de oudste lijn, die Poulseur met Sprimont (8,5 km) verbindt, werd gebouwd in 1887 en 1888. Zij was tevens de eerste buurtlijn in deze provincie. In 1906 en 1907 werd zij verlengd van Sprimont tot Trooz, wat alzo haar totale lengte bracht op 23 km. Deze nieuwe sectie werd echter in 1937 buiten dienst gesteld. Hierdoor kwam ze terug tot haar oorspronkelijk gedeelte. De goederendienst bleef behouden tussen Poulseur en Sprimont tot en met 30 april 1965.



De bakwagen C.5100 overgekocht van de « Belgische Staat » na de Eerste Wereldoorlog. (Foto van de schrijver)



Geografische ligging van de buurtspoorweglijn Groenendaal-Overijse

De tweede normaalspoorlijn, die Dolhain met Eupen verbond, had een lengte van 9,210 km en was op de eerste plaats een internationale lijn, waarvan het grensstation zich te Membach bevond. Ingehuuldigd in 1891 tussen Dolhain en Goé en in 1897 tot Eupen, werd zij definitief gesloten voor alle verkeer op 15 maart 1963 's avonds (1).

Alvorens een aanvang te nemen met de geschiedenis van de lijn, die in dit artikel in het bijzonder onze aandacht zal weerhouden, delen

(1) Voor meer inlichtingen, betreffende het rollend materieel van deze lijnen, raden wij onze lezers aan de technische steekkaarten nr 3 en 7 van de Amutra te raadplegen. Zij handelen respectievelijk over de stoomlokomotieven en de reizigersrijtuigen.

wij U mede dat wij niet de bedoeling hebben om tot in de diepste bijzonderheden te treden van haar administratieve structuur, van haar rollend materieel of van haar algemene geschiedenis.

Wij beogen enkel het beschrijven van de verschillende fazen van haar opbouw, haar economisch belang, de gewone samenstelling van haar rollend materieel en enkele weinig gekende bijzonderheden, die zeker en vast het merendeel van onze lezers zal interesseren.

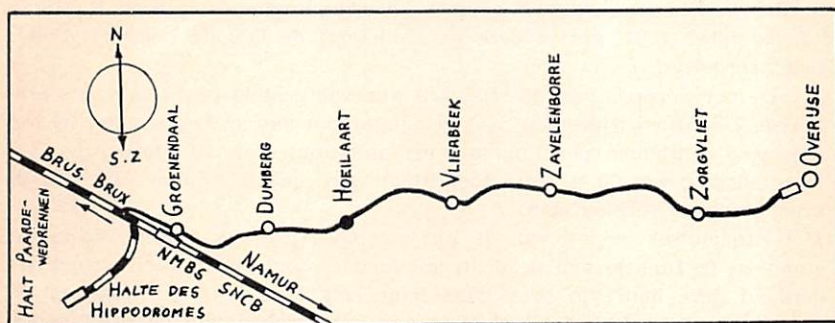
De gelegenheid om er over te handelen is heden het meest geschikte oogenblik, daar de lijn thans definitief gesloten werd voor alle verkeer en door dit feit er zich nog weinig aan haar geschiedenis zal kunnen toegevoegd worden.

\* \* \*

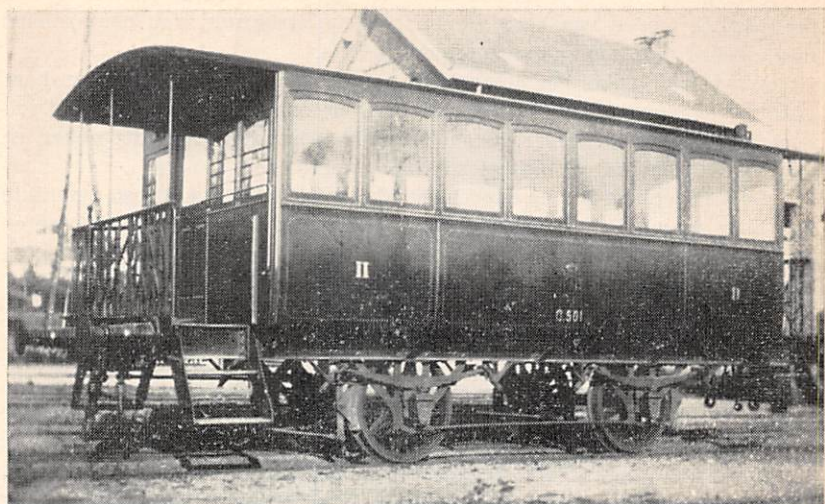
Men moet teruggaan tot 1887 om een eerste spoor te vinden van de lijn van Overijse (men schreef toen nog Overyssche). In die periode had de NMVB de bedoeling deze lokaliteit te verbinden met de hoofdstad, via de Kleine Hut. In 1891 werd aan de NMVB de definitieve machtiging verleend voor de bouw van de sectie van Brussel tot de Kleine Hut, maar het bevoegd ministerie weigerde, tussen de Kleine Hut en Groenendaal, een doorsteek door het Zoniënwood. Het lot was geworpen: de lijn van Overijse zou hierdoor veroordeeld blijven als een geïsoleerde lijn, wat dan ook haar keuze uitlegd, dat zij in normaalspoor werd aangelegd.

In 1890 was het vergunningsdossier reeds onderworpen aan de onderzoeksformaliteiten. De NMVB moest echter de plannen wijzigen in de omgeving van het station van Groenendaal op aandringen van de administratie van de Staatsspoorweg, die een ander voorstel van sporenplan indiende dan de NMVB.

Op 15 februari 1892 werd de vergunning toegekend. De lijn Groenendaal - Overijse werd de 56ste buurtspoorweglijn. Het kapitaal bedroeg 872.000 fr. De studies verricht op de terreinen waren volledig afgewerkt in 1893 en de 15de juli 1894 werd de lijn geopend voor het verkeer. De



Schema van de buurtspoorweglijn Groenendaal-Overijse



Rijtuig IIde klasse C.501 te Overijse in het begin van de eeuw (Verz. AMUTRA)

aanleguitgaven liepen op tot 668.455,94 fr., waarvan 140.857,73 fr. voor het rollend materieel.

De uitbating wordt verzekerd door een pachtende maatschappij, waarvan de maatschappelijke benaming nogal groots was opgevat : « S.A. La Ruche pour l'Exploitation de Chemins de Fer Vicinaux en Belgique ». Deze maatschappij was er aan gehouden 9 diensten te verzekeren in elke richting vanaf de 1ste mei tot 2 november en 8 diensten van 3 november tot 30 april. Weinig later, in 1896, werd het kontrakt reeds opgezegd en de NMVB nam dan de uitbating in eigen beheer over.

Tenslotte, ingevolge een publieke wederaanbesteding van 29 mei 1901 voor de uitbating en onderhoud van de lijn, werd de « S.A. de Chemins de Fer Provinciaux » aangenomen als vergunninghoudster door K.B. van 12 november 1901, gezien deze maatschappij de laagste onderschrijving had neergelegd.

De vervoerprijs van de reizigers was vastgesteld op basis van : 1ste klasse, 7 centiemen per km, met een minimum van 15 centiemen ; in 2de klasse, 5 centiemen per km, met een minimum van 10 centiemen. Een vermindering van 50 % werd toegestaan aan maatschappijen, die zich in groepsverband verplaatsten.

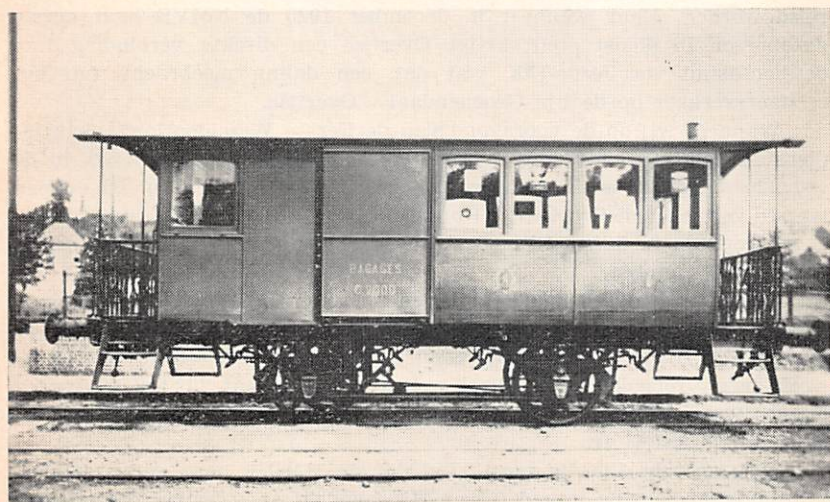
Het economisch belang van de lijn van Overijse was dubbel. Vooreerst stond zij in functie van de druivenindustrie. Zoals men weet, kruist inderdaad deze buurtlijn over gans haar lengte een streek, waarvan de voorspoed grotendeels te danken is aan het kweken van de druif onder glas. De bouw van de eerste serres te Hoeilaart gaat terug tot 1872. In 1890, is deze nieuwe mode van druivenkweek algemeen doorgedrongen.

Op een zeker ogenblik waren er in de twee gemeenten Hoeilaart en Overijse tot 16.500 serres ! Hun jaarlijks verbruik vertegenwoordigde zo eventjes 110.000 ton kolen en 37.000 ton meststoffen. Wat de produktie betreft, deze bedroeg in de beste jaren, rond de 11 miljoen kg druiven. Het was aldus de intensieve toevoer van kolen en natuurlijke afvalstoffen, die het basisvervoer van de buurtspoorlijn uitmaakte, en dit tot in 1955. Het hoogtepunt bevindt zich in 1928, toen zo maar eventjes 28.000 wagens met de Staatsspoorwegen werden behandeld. In de beste periodes ontving het buurtspoorwegstation van Hoeilaart (men schreef toen nog Hoeylaert) tot 50 wagens per dag ; dit cijfer ging zelfs uitzonderlijk tot 90 !

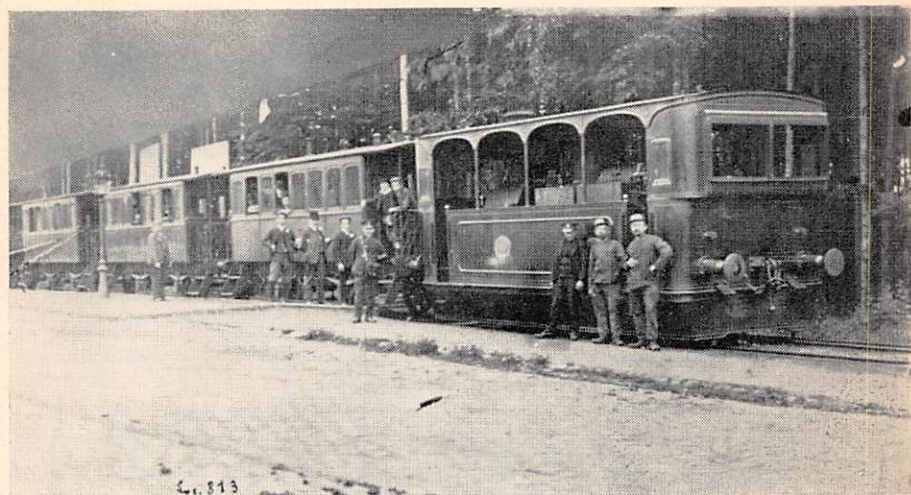
Dit was het hoogtepunt van de economische rijkdom van deze streek : echter vanaf 1930, begon een langzame en progressieve achteruitgang. Een beweging, die onmogelijk in te dijken was en die thans op onze huidige dagen nog voortduurt.

Buiten het vervoer van meststoffen en afval, verzekerde de buurtlijn ook nog het vervoer van bouwmaterialen, ijzerwaren, hout, koren en druiven. Deze twee laatste vervoeren verdwenen echter na de laatste oorlog, wat niet belette dat de trafiek belangrijk genoeg bleef tot in 1955.

Laat ons nu het tweede economisch belang van deze lijn onderzoeken. De gemeente Overijse, een van de grootste Brabantse voorstadsgemeenten, moest met de hoofdstad verbonden zijn bij middel van een publieke dienst. De Buurtspoorwegen konden deze taak ook op zich nemen om



Rijtuig-pakwagen C.2000 tussen de twee oorlogen gefotografeerd ; dit rijtuig wordt bewaard in het Trammuseum te Schepdaal (Verz. AMUTRA)



Lok 813 met trein voor het station van Groenendaal, op 14 juni 1907

(Foto R. Pittoors Nr. 298b - Reprod. A. D. de Paëter 368293E)

de inwoners van deze gemeente naar Groenendaal te vervoeren, alwaar in aansluiting met de treinen van de lijn Namen - Brussel kon doorgereisd worden. Maar wanneer in december 1925 de NMVB haar eerste autobussen in dienst stelt, krijgt Overijse een directe verbinding met de hoofdstad via Jezus-Eik, wat dan een daling meebracht van het reizigersverkeer op de lijn Groenendaal - Overijse.

Wanneer wij op de vooravond van de Eerste Wereldoorlog, reizigersdiensten hadden van 4 u. 's morgens tot middernacht, vinden wij, in de reisgids van 1929, een eerste vertrek van Overijse om 5 u. 50 en een laatste vertrek van Groenendaal om 19 u. 52, met een totaal van 7 heen- en terugritten in de week en 9 op de zondagen. De duurtijd van de rit bedroeg 20 minuten.

Enkele cijfers zullen ons aantonen welke invloed de nieuwe autobuslijn Overijse - Brussel, opgericht in december 1925, heeft gehad op de reizigersdienst van de tramlijn. Wanneer voor de tram de bruto-ontvangst « reizigers - reisgoed » in de loop van 1925 opliep tot 202.597,20 fr., bedroeg dit een jaar later reeds 146.048,71 fr., om tien jaar later nog te dalen tot 99.387,64 fr.

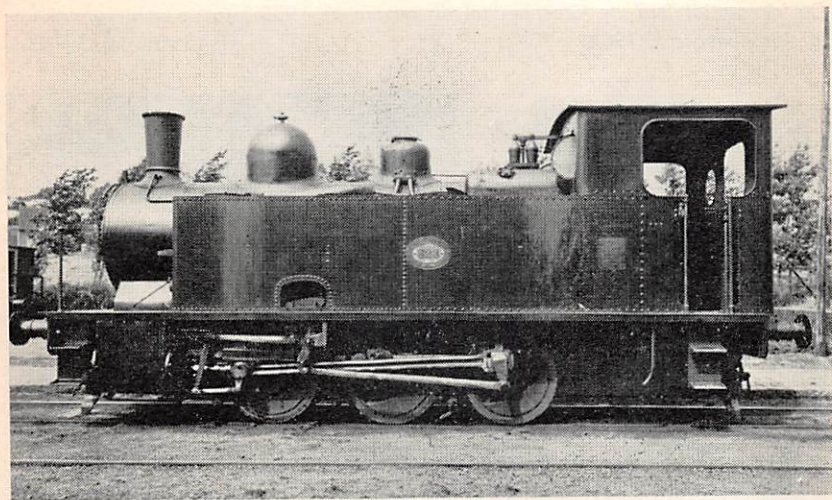
Het moet in 1937 geweest zijn, dat de NMVB, haar eerste toevoegingsautobusdiensten inreed tussen Groenendaal en Overijse. Vanaf 1943 wordt dit systeem van uitbating echter te duur, ingevolge de oorlogsomstandigheden, zodat het opgegeven werd ten voordele van de goede oude stoomtram.



Deze herneemt al haar rechten tot 1949, datum van de definitieve stopzetting van de reizigersdienst per tram. Wat betreft de reisweg van de vervangingsautobusdienst, deze beperkt zich tot de sectie Hoellaart - Overijse.

\* \* \*

De lijn Groenendaal - Overijse had een totale lengte van 6.710 m en omvatte 7 haltes : Groenendaal, Dumberg, Hoellaart, Vlierbeek, Zavelenborre, Zorgvliet en Overijse. De haltes Vlierbeek en Zorgvliet bestonden nog niet bij de opening van de lijn in 1894 ; hun oprichting is van jongere datum. De twee hoofdstations, voorzien van stationsgebouwen en loskaaien, zijn Hoellaart en Overijse. De stelplaats bevond zich in deze laatste. De halte Zavelenborre was uitgerust met een uitwijkspoor. Er waren oorspronkelijk 7 private aansluitingen : een elektrische centrale, twee gieterijen, een uitbating van druiventeelt, een zandput, een zagerij en een bloemmolen. Het spoor was gelegen in eigen bedding en liep voor het overgroot gedeelte van het traject langsheen de gemeenteweg, die Groenendaal met Overijse verbindt. Gelegen in de vallei van de Yse, had de loop van de lijn een enkele belangrijke stijging (25 mm/m) : zij nam een aanvang aan de halte Dumberg en eindigde 920 m verder, ter hoogte van het station van Groenendaal. Over het algemeen konden de lege treinstellen deze stijging overwinnen. Er waren enkele uitzonderingen op deze regel : de uitbating van de zandputten van Zavelenborre eiste tot ongeveer 1945 regelmatig het vervoer van grote treinstellen



De krachtige lokomotief 823 in het station van Overijse

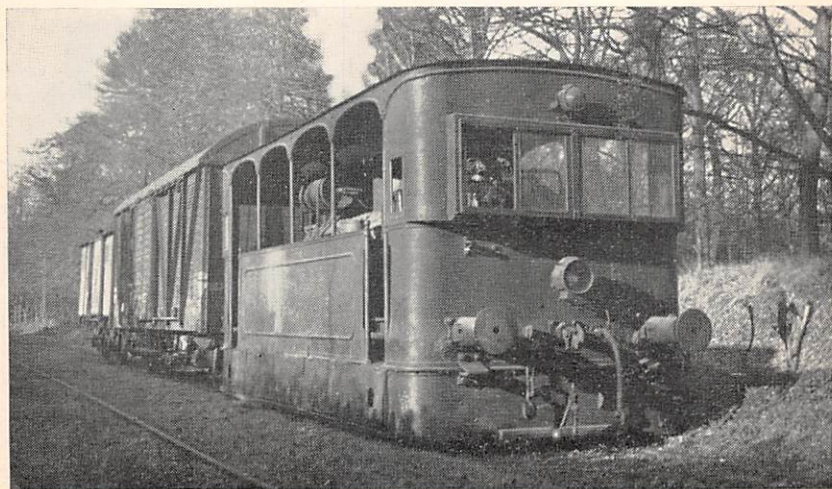
(Dokum. NMVB)



Het personeel van de lijn, gefotografeerd in 1889 voor een lokomotief van de eerste reeks  
(Verz. E. Keutgens)

\* \* \*

De lokomotief 817, te Groenendaal, in november 1955 ; in de achtergrond, de gesloten wagen C.7502  
(Foto van de schrijver)



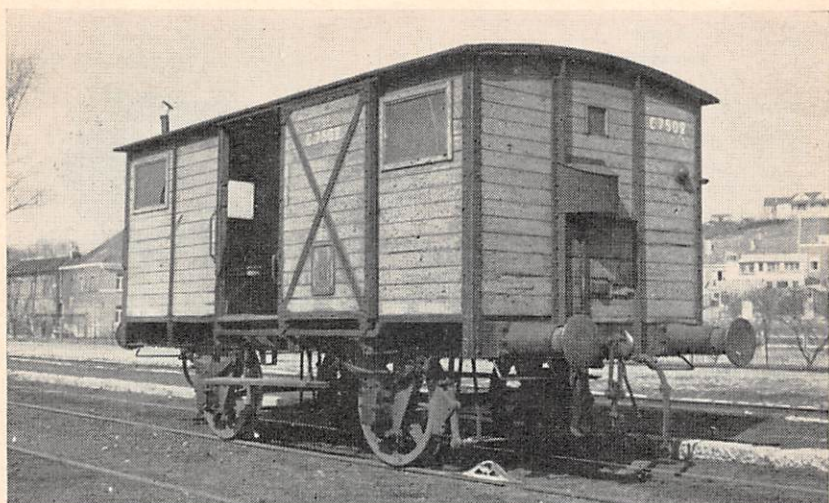


De rijtuigen C.504, C.1505 en C.2000 voor het buurtspoorwegstation van Hoeilaert, in het begin van de eeuw (Verz. van de schrijver)

\* \* \*

Het buurtspoorwegstation van Hoeilaert tussen de twee oorlogen (Verz. van de schrijver)





De gesloten wagen C.7502, die overwegend dienst deed als sluitwagen van de trein (Foto van de schrijver)

met zand geladen naar het station van Groenendaal, zodat dubbeltractie bij zulke gelegenheid de enige oplossing was. De stoomlokomotief 823 was de enige lok die zulk een vervoer alleen aankon. Andere goederen, zoals druiven, bieten, vlas, enz., gingen ook toevallig naar Groenendaal.

Wij beëindigen hiermee de beschrijving van het tracé van de lijn. Echter willen wij U nog melden, dit om volledig te zijn, dat de NMVB reeds voor de Eerste Wereldoorlog, de inoverwegingneming had bekomen van een uitbreiding van 4,9 km tussen Overijse en Huldenberg. Dit ontwerp bleef echter onuitgevoerd, voor redenen ons onbekend.

\* \* \*

Laat ons nu even een ogeschouw nemen over het rollend materieel. In 1894 beschikte de stelplaats Overijse over drie lokomotieven van het type 10 (nrs 806, 807 en 808) en over zeven rijtuigen (C 500, 501, 504, 1504, 1505, 2000 en 2005); hierbij dient nog een bakwagen C 5004 en een gesloten goederenwagen C 7502 te worden gevoegd. De vlugge verhoging van de trafiek eiste vrij vlug de toevoeging van bijkomend materieel. Alzo bestelde de NMVB achtereenvolgens: in 1899, een gesloten goederenwagen C 7503; in 1906, een lokomotief van het gewijzigd type 10, nr 813; in 1907, twee reizigersrijtuigen C 508 en 509; tenslotte in 1913, een lokomotief van het type 12, nr 817. Inderdaad, in de loop van deze periode, kunnen wij de verhoging van de trafiek als volgt vaststellen:

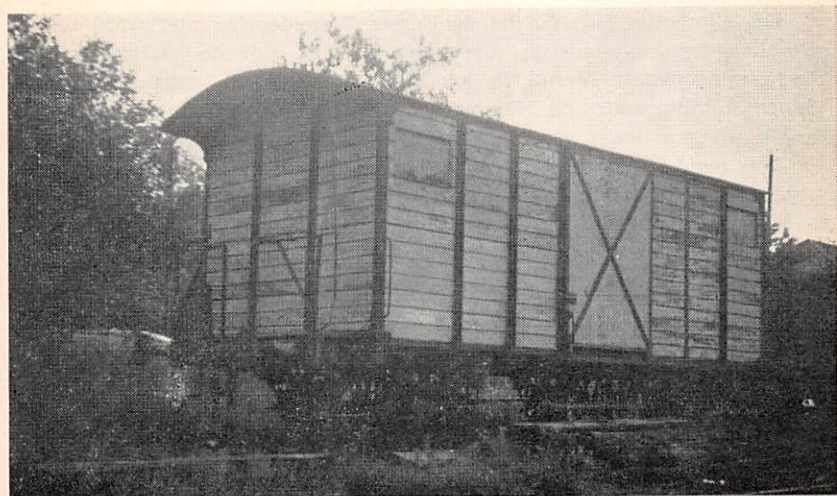
1896 : doorlopen km : 47.545 - bruto ontvangst : 58.135 fr.  
1900 : doorlopen km : 54.144 - bruto ontvangst : 73.726 fr.  
1913 : doorlopen km : 69.973 - bruto ontvangst : 133.407 fr.

Vervolgens overvalt ons de Eerste Wereldoorlog, die hier ook grote omwentelingen teweegbracht. Het rollend materieel werd opgeëist door het leger en verspreid over de vier hoeken van het land. Meer nog, de dienst werd definitief stopgezet in oktober 1917 en de sporen werden over de gehele lengte opgebroken op bevel van de bezetter.

Na de oorlogsstorm tracht men het rollend materieel bij elkaar te brengen. De lokomotief 813 werd teruggevonden te Couvin en de wagen C 7503 te Gentbrugge. Gedurende de wederopbouw van de lijn werden de lokomotieven en de reizigersrijtuigen, die heel wat doorstaan hadden, hersteld door de zorgen van « Les Ateliers de la Croyère », waarna ze terug naar hun standplaats kwamen. Echter de lokomotief 807 en de bakwagen C 5004 werden niet teruggevonden. Deze laatste zal vervangen worden door een ex-Staat 103996 en hernummerd in C 5100.

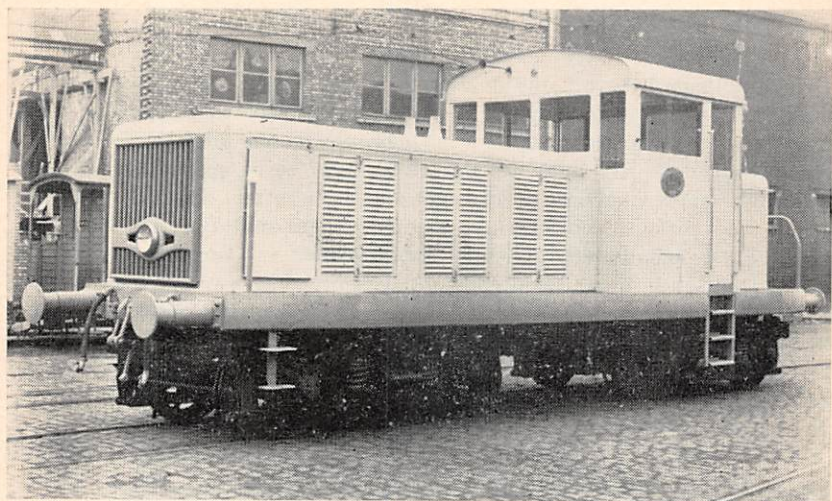
De uitbating werd hernomen op 2 oktober 1919. Om het voorlopig tekort aan rollend materieel te overbruggen, maakte de NMVB op de buurtlijn gebruik van lok 68 van de Staat, alsook van een bakwagen, een gesloten wagen en een platte (de 185.608), alle van de Staatsspoorwegen.

Op 10 oktober 1924 werd de buurtspoorweglok 822 van 30 ton (zonder beschermingsplaten) geleverd door de « S.A. des Ateliers Métallurgiques de Tubize » en in dienst gesteld te Overijse.



De grote gesloten wagen C.7503

(Foto van de schrijver)



De ART.500, pas afgewerkt, in de werkhuizen van de NMVB te Kuregem —  
1951 (Foto NMVB)

Echter niet voor lang, want een anderhalf jaar later, werd de lok overgeheveld naar Merksem-IJskelder, alwaar zij definitief aan verbonden bleef. De lokomotief is op eigen middelen naar Merksem overgekomen.

De lokomotief 807, die na de Eerste Wereldoorlog niet werd teruggevonden, werd uiteindelijk vervangen in 1926 door de lok 823, zonder beschermingsplaten. Vermelde lok werd gebouwd in 1924 door « Les Usines Métallurgiques du Hainaut » te Couillet en was van het type 030. De lok woog zo maar eventjes 43,5 ton in rijklare toestand.

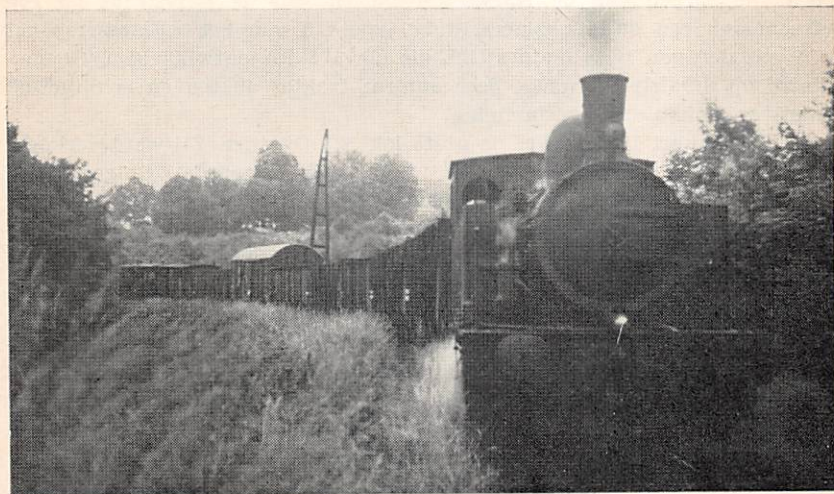
Wij melden tevens ook dat Overijse, tijdens het bietenseizoen, elk jaar een lokomotief uitleende aan de lijn met drie sporen, die het suikerfabriek van Boneffe verbond met het station van Noville-Taviers. Alzo, liep er tijdens het seizoen 1924-1925 de lok 806, en in 1925-1926 de lok 813.

Ziehier nog een ander weinig gekende bijzonderheid. Op 25 februari 1926 heeft te Overijse de aankomst plaats van een petroleum-tractor « P.M. » (S.A. d'Auto-Mécanique P.M., te Sclessin). Maar vermeld voertuig werd na vier maanden reeds teruggezonden aan « S.A. Ougrée - Mariehaye, Carrières et Fours à Chaux » zetel « Dolhain-Buurtspoor » te Dolhain. Deze proefneming, waarschijnlijk weinig overtuigend, bleef zonder gevolg voor Overijse.

Vanaf 1926 blijft de toestand standvastig. Er zijn 5 lokomotieven, 9 aanhangwagens en 3 goederenwagens. Op de vooravond van 1944, geen enkele wijziging, behalve dan de verdwijning van de rijtuigen C 500,

1504 en 2005. De koetswerken van de twee eerste rijtuigen werden afgebroken te Overijse in 1935 en hun freem in 1937 verzonden naar de NMVB-werkhuizen van de Eloystraat, alwaar zij omgebouwd werden als tussenlopers C 8423 en C 8424. Wat de laatste wagen betreft, werd door dezelfde werkhuizen in 1938, het freem gebruikt om een elektrische motorwagen voor normaalspoor (10293) te bouwen, die vanaf januari 1939 de lijn met drie rails zal bedienen tussen de Eeuwfeestpaleizen en het station van Londerzeel. Het 3de spoor werd echter opgebroken in de loop van de laatste oorlog en het motorrijtuig 10293 werd alsdan gehecht aan de stelplaats van de Eloystraat, alwaar het de overbrenging van de spoorwegwagens verzekert tussen de NMBS en o.a.: het chocoladefabriek Côte d'Or.

In 1940 werd het goederenvervoer van de lijn van Overijse gedurende een veertiental dagen onderbroken, om vervolgens stap voor stap, haar gewone gang van zaken te hernemen. Tot in 1944 waren de buurtspoorwegloks gehecht aan een belangrijke manoeuvre dienst op de NMBS-verbindingssporen van de renbanen van Groenendaal. Aldaar bevond zich een munitieopslagplaats, die door de bezetter opgericht was. Deze voorzichtig te behandelen goederen werden overgeladen van een kleine Decauville-spoorweg, die de Duitsers er hadden gelegd langsheen de Mechelse steenweg tot in de nabijheid van Jezus-Eik. Bij gelegenheid van zulke bijzondere vervoeren kwam het meermalen voor dat men de sympathieke buurtspoorwegloks kon opmerken in de stations van Genval of Etterbeek. De lok 823 heeft echter nooit dienst gedaan op deze verbindingssporen en bief bewaakt te Overijse, dank zij een strategische list.



Een indrukwekkende trein met ledige wagens, getrokken door de lok 823, in de helling van Groenendaal. 23 juni 1951. (Foto G. Desbarax)



De ART.500 in de helling van Groenendaal. Oktober 1955 (Foto v.d. schrijver)

braak ter plaatse van de HL 806, om een plaats vrij te maken voor de Niet economisch belang van de lijn van Overijse was dubbel. Vooreerst

De na-oorlogse wijzigingen begonnen omstreeks 1950, door de af-ART 500, die aldaar in dienst kwam in 1951. Deze ART werd omgebouwd door de zorgen van de NMVB-werkhuizen van de Eloystraat op een freem van een Duits reizigersrijtuig type C 5 van het «Elzassers»-net en voorzien van twee motoren GM, die elk 175 PK ontwikkelden. Gemon-teerd op draaistellen weegt deze autorail-traktor 40 ton en is uitgerust met een mechanische overbrenging.

In februari 1953 verliet de grote lok 823 Overijse. Zij werd verkocht aan een private maatschappij. Een weinig later volgen de rijtuigen C 501, 504 en 508, die het jaar voordien verkocht werden als schroot. Het koetswerk van de wagen C 509 ondergaat hetzelfde lot in 1955.

Het kwaad, die de oorzaak was van het verlies van de lijn van Overijse, openbaarde zich de 1ste mei 1955. Inderdaad, vanaf vermelde dag werden de goederen afhankelijk van de Europese Gemeenschap van Kolen & Staal (E.G.K.S.) uitgesloten van de gemengde dienst NMBS-NMVB; de tariefwijzigingen, afkomstig door deze nieuwe toestand deed aan de lijn, dag op dag, de 9/10de van haar trafiek verliezen. Het buurtspoorwegklieñteel had van toen af er alle voordeel bij de goederen rechtstreeks af te halen van het NMBS-station van Groenendaal.

Van toen af breekt voor de Buurtspoorweg de vervalperiode aan. Ziehier enkele sprekende cijfers: in 1954 doorliep de goederendienst nog 18.463 km tussen Groenendaal en Overijse. Dit cijfer bereikt nog maar

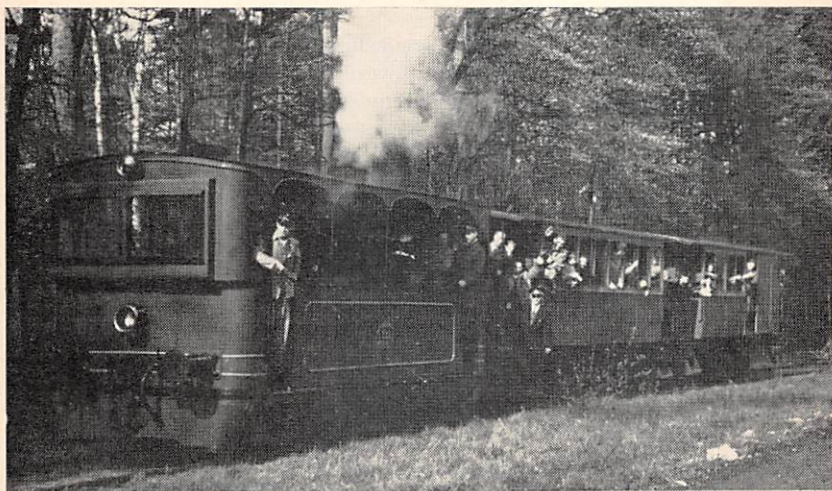


9.570 km in 1955, om achtereenvolgens te vallen op 2.650 km in 1962 en tot... 220 km in het jaar daarop. In de loop van deze jaren verzekerde de tram praktisch nog enkel het vervoer van tropisch hout bestemd voor de zagerij van Hoelaart (fabrieken Mariën).

Tijdens deze sombere periode zijn er toch enkele data te weerhouden. Op 13 april 1957 deed de lokomotief 813 met de rijtuigen C 1505 en C 2000 haar laatste officiële rit, ter gelegenheid van een onvergetelijke uitstap ingericht door de K.B.V.V.S. (Koninklijke Belgische Vereniging der Vrienden van het Spoor). Deze twee reizigersrijtuigen, die niet meer gediend hadden sinds 1949, verlieten hun lijn op 16 en 17 februari 1961 met de werkhuizen NMVB-Eloystraat als bestemming. Zij werden aldaar hersteld om tentoongesteld te worden in het Trammuseum van Schepdaal. Tijdens de maand juli 1961 reed de lokomotief 817 voor de laatste maal. Maar aan de HL 813 viel de eer te beurt om ondergebracht te worden in het Trammuseum. Vermelde lok verliet Overijse de 18de april 1962.

In december 1962 reed de ART 500 zijn laatste regelmatige goederendiensten. Het jaar daarop, nml. op 19 april, dient de NMVB bij het bevoegd ministerie de aanvraag in om de lijn te mogen opbreken. De autorail-traktor verzekerde nog drie uitzonderlijke vervoeren, respectievelijk in augustus 1963, in januari en in maart 1964 en tenslotte... het einde, voor goed ditmaal. De 9de april 1964, een jaar na de aanvraag, verkreeg de NMVB de ministeriële toelating om de lijn op te breken.

Op vermeld ogenblik zijn te Overijse ondergebracht, buiten de ART 500, nog twee loks nrs 808 en 817 en drie wagens C 5100, 7502 en 7503.



Op dezelfde plaats als voorgaande foto, de laatste officiële reis met stoomtraktie, georganiseerd door de K.B.V.V.S. op 13 april 1957. (Archief Museum)



De ART.500 rijdend naar Groenendaal met een vlastrein. Dumberg - 1956  
(Foto Ed. De Backer)

De fabrieken Mariën hadden op 19 maart 1964 de sporen van de sectie Groenendaal - Hoelaart (Buurtspoorwegstation), met een lengte van 2,060 km, overgekocht van de NMVB. De ART 500 werd eveneens aan deze firma verkocht, met het oog op een persoonlijke uitbating van het vervoer van hout. Laten wij echter opmerken dat deze transporten nooit meer hebben plaatsgehad...

In 1966 verdween het laatste gedeelte, toebehorend aan de NMVB. Op het einde van de maand februari werden de lokomotief 808, de bakwagen C 5100 en de gesloten goederenwagen C 7502 overgebracht naar een NMBS-loods te Leuven. Zij worden aldaar bewaard voor het toekomstige Verkeersmuseum. Einde mei vielen de lokomotief 817, de gesloten wagen C 7503 en het oude freem van het reizigersrijtuig C 509 onder de brander van de schroothandelaar. De opbraak van de lijn tussen Overijse en Hoelaart werd beëindigd in de loop van de zomer van 1966. Op 16 januari 1968 verliet de ART.500, gekocht door de « Compagnie Graver », Groenendaal met bestemming Willebroek. Vier maanden later, zou de opbraak van de sectie Hoelaart - Groenendaal, uitgevoerd in mei 1968 op initiatief van de fabrieken Mariën, een eindpunt zetten aan een geschiedenis, die zich over drievierde van een eeuw heeft afgespeeld.

Beste vriend lezer, mocht U eens de lust bekruipe, vergeet dan niet een klein bezoek te brengen aan het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal. Het signaal van Groenendaal staat er fier tentoongesteld, alsook de lokomotief 813 en de rijtuigen C 1505 en C 2000. U zult zich dadelijk vervoerd voelen in de « goede oude tijd » van de stoomtram. Alzo zal, dank zij het museum, een bewogen bladzijde van onze nationale geschiedenis, haast volledig intact, kunnen doorgegeven worden aan de vele toekomstige generaties.

## NOTA VAN DE SCHRIJVER.

*Uit gewetensplicht en om volledig te zijn, moeten wij U nog melden, dat de NMVB feitelijk 4 lijnen in normaalspoor heeft aangelegd en niet drie zoals wij bij aanvang van ons artikel hebben meegedeeld.*

*De 4de lijn, met een ontwikkeling van 3,600 km, bestaat heden nog. Zij verbindt Zichem met Scherpenheuvel. De NMVB verkreeg de vergunning op 4 januari 1892 en heeft de lijn ingehuldigd op 22 januari 1894, na haar verpacht te hebben aan de «Chemin de Fer du Grand Central Belge». Vermelde maatschappij leverde zelf haar rollend materieel, een feit dat ook haast enig is voor de Buurtspoorwegen.*

*De NMVB moest echter haar rechten afstaan vanaf 1898, het jaar waarop de vergunning werd overgenomen door de Belgische Staat.*

*Ziedaar een bijzonderheid, die zeker en vast door weinige van ons gekend is. Daarom ook vinden wij het de moeite waard om het te vermelden.*

\* \* \*

---

Vrij vertaald uit het Frans door E. Keutgens.

Dit werkje kwam tot stand door de Vereniging voor het Trammuseum (Amutra), die het beheer heeft over het Buurtspoorwegmuseum te Schepdaal (Brabant).

