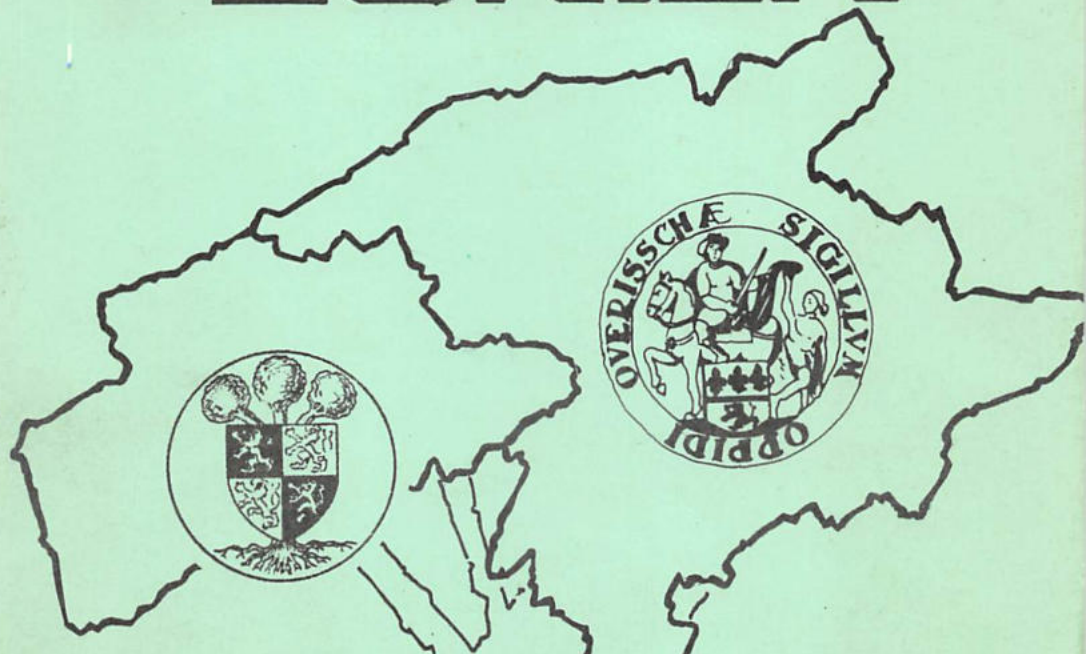


ZONIEN

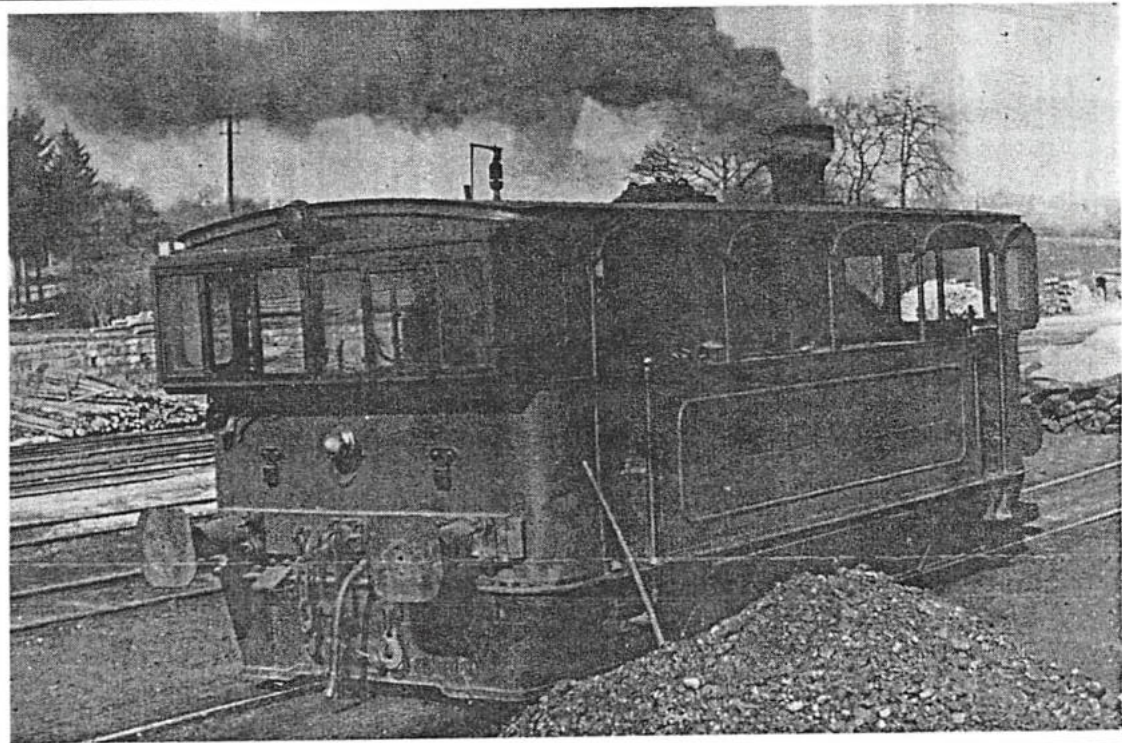


GESCHIED - EN OUDHEIDKUNDIG TIJDSCHRIFT
VOOR IJSE - EN LANELAND

UITGEGEVEN DOOR
DE HEEMKUNDIGE KRINGEN VAN OVERIJSE EN HOEILAART

DE BEIERIJ VAN IJSE HET GLAZEN DORP

ALZIJN LESKENS



Type No 10

HEEMKUNDIGE KRING
"DE BEIERIJ VAN IJSE"
OVERIJSE



ZONIEN NR.1

EERSTE JAARGANG

FEB. 1977

**'k Hoore tultend HOORNEN en
ZONIEN is nabij
voor mij ...**

En voor jou, beste lezer, die lid bent van de Beierij van IJse... en vorig jaar nog geabonneerd was op de HOREN, uitgegeven door de Heemkundige Kring St.-Hubertus van Tervuren, waar wij zo gastvrij in de uitgave-leer mochten gaan.

Met dit eerste ZONIEN-nummer stappen wij resoluut -onze Tervuurse heemvrienden van harte dankend voor de aldus opgedane ondervinding- uit onze kinderschoenen en wagen wij het dit tijdschrift op eigen houtje uit te geven, weliswaar in samenwerking met onze Vrienden van Stroomopwaarts. Samen met de leden van "Het Glazen Dorp" gaan wij, vanaf dit jaar, ijveren voor een intensere beoefening van de plaatselijke geschiedenis in

IJse- en Laneland. De twee grote en niet gefusioneerde Druivengemeenten aan de zoom van Zoniën, die in het verleden zo vaak concurrerend tegenover elkaar hebben gestaan, gaan voortaan een creatief symbool zien in hun publikatiesamenwerking, waartoe ook jij, lezer, vriendelijk wordt uitgenodigd je historisch-archivalisch of gewoon folkloristisch of anekdotisch schrijveresteentje bij te dragen!

Dat de Beierij van IJse, opgericht in 1974 in de schoot van de plaatselijke V.V.V. en nu ruim 150 leden tellend, heel wat op haar aktief heeft, weet je best, nl. de Rigaux-Retropektieve, de Landdag van het Verbond voor Heemkunde, de uitgave van twee lijvige Jaarboeken en noem maar op. Dat wij, samen met Hoeilaart, een mooie toekomst tegemoetgaan is zoniën-klaar. Onze Hoeilaartse heemvrienden, o.l.v. hun stichter en voorzitter, mr. L. VERSLUYS, wezen hier alvast bedankt voor hun zeer positieve tegemoetkomingen en de prettige kontakten die wij reeds samen mochten hebben. Moge dit eerste TRALNUMMER het dampende startsein wezen van een jarenlange vriendschap, waarvan dit dossier over datgene wat ons tijdens de Gouden Meuw van de Druiventeelt zo nauw verbond, het sprekende symbool moet zijn. Zo sterk als de boom uit Zoniën op de voorkaft (en waarvoor onze lay-out-man, Alain LESKENS, een ekstra pluimpje verdient) onze gemeenschappelijke stempel voor de komende jaren...

Want jawel hoor, beste lezer uit Overijse, niet alleen Tervuren of Hoeilaart zijn Zoniëndorpen, maar ook onze gemeente, al blijkt dat thans misschien niet meer zo duidelijk. Ook Overijse was in de middeleeuwen nauw met het nabije woud verbonden, alhoewel ons Zoniëngehucht bij uitstek, Jezus-Eik, slechts een aanwinst is uit... het Franse tijdperk. Doch het woud, waarop onze meeste gehuchten en pachthoven gewonnen werden, strekte zich in 1830 bijvoorbeeld nog uit tot op Bakenbos. En dat het Zoniënwoud van groot belang

was in onze vroegere dorpseconomie bewijst eveneens de Vrijheidskeure door Hendrik II "aan zyne lieden van Opper-Vâsche" in 1234 geschonken.

Door dit charter waarborgt de Brabantse hertog inderdaad aan alle burgers van Overijse het houtrecht in het woud, op voorwaarde dat zij hun lakens te Overijse zelf en niet elders zullen laten weven. Bovendien mag elk jaar in juni elke schepen een boom doen vellen in Zoniën en geniet er het recht van vrijgeweide, "zacht" geheten.

De tijden zijn veranderd (onze dorpseconomie helaas ook, hoor ik onze herristen al zuchten). Onze HOFEN, rijk aan historische overvloed, zal evenwel in ZONIEN blijven verderschallen, onder een vernieuwde vorm weliswaar, maar met een even dynamische ploeg van mensen, bezeten door de noeste opsporingsdrang en de entoesiaste herwaardering van ons roemrijk verleden, waartoe het HOFEN-JAAR 1977 te Overijse -en waarover in volgende afleveringen méér- luisterrijk zal bijdragen.

Aan onze trouwe abonnees en welgekomen nieuwe Beiers, alsook onze verknochte steunende leden, wensen wij -buiten het traditionele wat men een Vriend bij de ingang van een nieuw(e) jaar(gang) zoal wensen kan- voor 1977 veel leespenot en belangstelling voor onze diverse te plannen activiteiten. En om het met Gezelle nog eens uit te toeten :

'k Hoore tuitend hoornen en
de stoomtram is nabij...

Guy VANDE PUTTE

Voorzitter "De Beierij van IJse"

vrijdag 25 februari : stijlvolle
première te HOEILAART
Voorstelling aan het publiek en pers
van het 1e nummer van

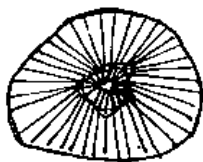
ZONIEN

(tramnummer)

om 20u.30 in het Kultureel Centrum
"Koldam" te Hoeilaart met lezing over
DE STROPERIJ EN DE WILDSTROPERSTAAL
IN HET IJSELAND

door **Guy JANSSENS**

gevolgd door een receptie waarop u
vriendelijk wordt uitgenodigd



HEEMKUNDIGE KRING
" HET GLAZEN DORP "



EEN NIEUWE GEBOORTE

Op 17 september 1963 werd te Hoeilaart op het Gemeentehuis de Heemkundige en Toeristische Kring "Het Glazen Dorp" V.V.V. gesticht.

Ieder kind dient een naam toegewezen.

Menige discussies waren deze stichtingsakte vooraf gegaan en men had het gans verleden van Hoeilaart doorlopen om toch maar naar een naam te zoeken.

Men sprak van "Holaar", een oude benaming.

Men sprak van "Ijsekelle", wat wil zeggen de bron van de Ijse.

Men sprak van Ruusbroec, en nog tal van andere benamingen.

Er lag nochtans voor de hand deze simpele toch glanzende en betekenisrijke uitdrukking : "Het Glazen Dorp".

Die benaming wou bewijzen, op het angstvallig moment van deze bevalling, dat voor onze druiventelers de moed niet mocht worden opgegeven.

Toen bestonden er nog op Hoeilaartse bodem meer dan 13.000 druivenserren.

En vermits onze Kring zowel het toerisme beoogde dan de oudheidskunde en de geschiedenis van ons pand, werd deze benaming aangenomen, omdat zij zowel een akte van hoop betekende in de toekomst, dan een bewondering voor een glansrijk verleden.

Deze dubbele beschouwing achten wij nog steeds van aktualiteit.

Zo de Reemkundige en Toeristische Kring "Het Glazen Dorp" van Hoeilaart bepaalde hoogtepunten kende en ook tijdperken van geringere aktiviteit, dan is het toch wel waar dat het ontstaan van deze vereniging niet alleen de gelegenheid is geweest voor vele mensen wat meer aandacht te verlenen aan al wat op deze mooie bodem geschiedde, maar ook een bron werd van nieuwe inspiratie en nieuwe richtlijnen voor de jaarlijkse druivenfeesten waardoor het Hoeilaartse Gemeenschapsleven een plaats heeft ingenomen op nationaal vlak.

Wie op een bepaalde grond is geboren of wie een bepaald stukje aarde betreedt en er wil leven, kan er slechts rijker bij worden en er een diepere mensenkennis mee opvangen, wanneer hij tracht op te zoeken al wat op bewuste plaats tot een samenleven liet opgroeien, dank zij een ware lust voor kunst, voor ambacht en sociale verwezenlijkingen.

Er bestaan slechts enige exemplaren van voorhistorische silexscharen, wel op Hoeilaartse bodem werd er één gevonden.

De mens met al zijn individuele en maatschappelijke problemen was reeds in de pre-historie aanwezig op deze "open plek" (laar) in het Zoniënbos.

Onze Hoeilaartse nederzetting kende de Romeinse bezetting, waarschijnlijk onderging zij ook een bepaalde Germaanse invloed. In 1870 bij de wederopbouw van de huidige St.-Clemens-kerk werd in de kern van onze gemeente een votief-altaar ontdekt, wat aanleiding geeft tot zulke vermoedens.

Dit votief altaar was inderdaad toegewijd blijkbaar, aan germano-romeinse moedergodinnen, waarschijnlijk van de vruchtbaarheid. In dit begrip vindt men een ganse synthese van de belangrijkste bekommernissen van de mens: het ontstaan en het behouden van zijn stoffelijk en spiritueel wezen met al de vraagstukken hierbij verbonden.

Tijdens menige eeuwen werd hier het ijzererts uit de grond gedolven, gegoten en gesmeed.

De brutale twisten onder de mensen, zowel als hun arbeidszin, vonden hier zoniet hun gerechtvaardiging dan toch een duidelijke houvast.

Hier in Groenendaal ontstonden praktisch alle Ruusbroecse geschriften, na zijn priesterwijding in 1317.

En niet zolang geleden wisten de gebroeders Sohie deze grond uit te wisselen met behulp van hun vindingrijke geest in rijpe, krakende en ongeëvenaarde druiven.

Wij moeten dus vaststellen dat het ontstaan en het leven van Hoeilaart op de gretige ontdekkings- en arbeidsdrang van haar inwoners heeft berust.

Maar Hoeilaart ligt ook aan de bron van de Ijse en de Ijse trekt zoals men hier zegt, naar beneden. Daar stroomt deze kleine rivier door een prachtig landschap en een andere gemeente met ook een uiterst belangrijk en opwindend verleden.

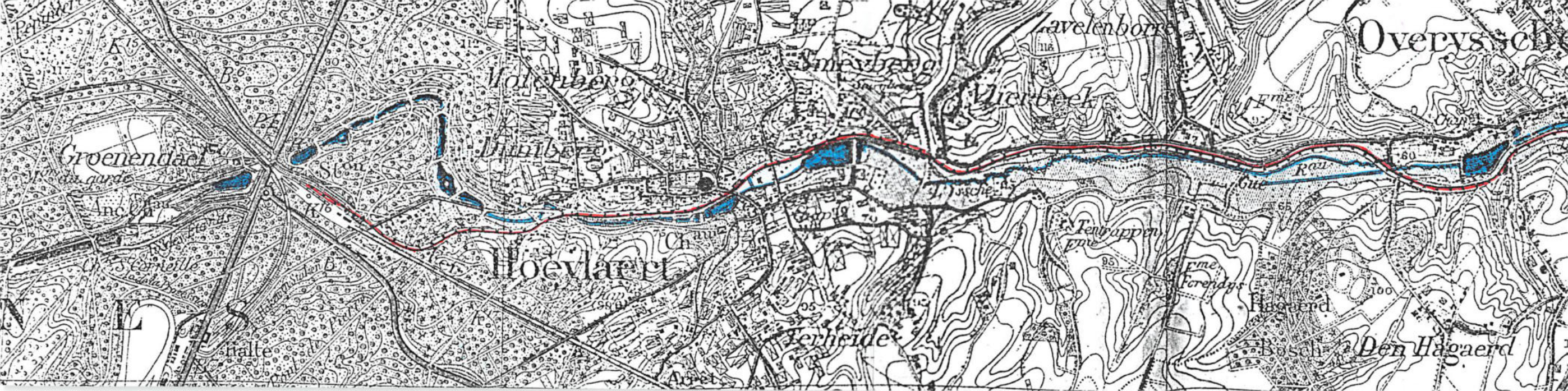
De verbindingswegen waren misschien niet zo talrijk en zo makkelijk te doorlopen, maar op een bepaald ogenblik ontstond hier een toen nog zeldzaam verbindingsmiddel : een ijzeren weg.

Het is dan niet te verwonderen dat nu dat de respektievelijke Heemkundige Kringen van deze gemeenten er in geslaagd zijn nader bijeen te komen en gezamenlijk een bescheiden, doch op wetenschappelijke gegevens berustend periodiek, uit te geven, algemeen beslist werd dat het eerste nummer zou gewijd worden aan de geschiedenis van de stoomtramlijn welke niet zo lang geleden nog bestond en welke het centrum van Overijse heeft verbonden met het centrum van Hoeilaart en het spoorwegstation van Groenendaal.

Wij danken hartelijk de Heemkundige Kring "Beierij" van Overijse omdat zij met ons hand in hand willen werken om onze ganse streek te willen doorzoeken en te belichten ten bate van al diegenen die interesse hebben voor al wat onze streek ertoe gebracht heeft tot wat ze nu is : een plaatselijke aangelegenheid waar men nog in een ruraal gebied maar kort bij de grootstad, rustig en mooi kan leven.

Wij hopen dat dit gezamenlijk initiatief de bijval zal genieten van geheel de bevolking van Hoeilaart en Overijse, doch ook van de andere gemeenten welke in de kring van deze Ijsevallei genoten van de vooruitgang welke onbetwistbaar geschapen werd door de bescheiden tuinier die oorspronkelijk tewerk gesteld was bij de baron de Penthy te Huldenberg en wij koesteren het zacht geloof dat langs Ijse, Lane en Zoniënwood, het Vlaamse Volk op een bepaald ogenblik volledig bewust zal zijn van al zijn gemeenschappelijke heemse eigenschappen, en er ook fier zal op zijn.

Luc Versluys,
Voorzitter van de Heemkundige
en Toeristische Kring
"Het Glazen Dorp" V.V.V.
Hoeilaart.



HOE HET GROEIDE EN HOE HET BLOEIDE

Een evokatie van de tramlijn Groenendaal-Overijse

-----van 1888 tot 1902-----

Toe
endaal
ingehu
denis d
speeld
beide
punt d
en in
druive
enisse
onze s

HISTORIQUE DE LA LIGNE

Groen-
n werd
n geschie-
ft afge-
In onze
t gezichts-
de opgang
de
getuig-
,welke

In het hiernavolgend artikel willen we het in bijzonder hebben over de oprichting van de tramlijn en de beschrijving ervan rond de eeuwwisseling.(1)

A.HOE HET GROEIDE

1.De toestand voor de oprichting van de tramlijn

Nadat in de vorige eeuw de grote steden in België door spoorwegen met elkaar verbonden werden, voelde men de noodzaak aan om de afgelegen dorpen uit hun isolatie te halen.Met deze bedoeling wordt in 1885 de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.)opgericht en reeds in datzelfde jaar opent zij haar eerste buurtlijnen.Deze zijn voorzien van paardentrams,maar al vlug worden lijnen, uitgerust met stroomtrams,opgericht die naast reizigersvervoer ook goederentransporten verzekeren.

In de IJsevallei bestond eveneens de noodzaak om een tramlijn aan te leggen.Na de uitbreiding van de druivencultuur daterend vanaf 1872,ontstaan er belangrijke goederentransporten,bestaande uit aanvoer van steenkolen en meststoffen en de uitvoer van serreprodukten naar de steden.Hierin vormt het Zuidstation van Brussel de spil,gezien de steenkool uit de Borinage er aankomt en omdat vandaar vele

HOE HET GROEIDE EN HOE HET BLOEIDE

Een evokatie van de tramlijn Groenendaal-Overijse

-----van 1888 tot 1902-----

Toen op zondag 15 juli 1894 de tramlijn Groenendaal-Overijse met grootse feestelijkheden werd ingehuldigd, betekende dit het begin van een geschiedenis die zich tot in de zestiger jaren heeft afgespeeld. Deze geschiedenis van de stoomtram in onze beide gemeenten, is belangwekkend vanuit het gezichtspunt dat ze merkbaar evenwijdig loopt met de opgang en in mindere mate met de achteruitgang van de druivenindustrie, ze is dan ook één der vele getuigenissen over de periode van de druiventeeit, welke onze streek karakteriseerde.

In het hiernavolgend artikel willen we het in bijzonder hebben over de oprichting van de tramlijn en de beschrijving ervan rond de eeuwwisseling. (1)

A. HOE HET GROEIDE

1. De toestand voor de oprichting van de tramlijn

Nadat in de vorige eeuw de grote steden in België door spoorwegen met elkaar verbonden werden, voelde men de noodzaak aan om de afgelegen dorpen uit hun isolatie te halen. Met deze bedoeling wordt in 1885 de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.) opgericht en reeds in datzelfde jaar opent zij haar eerste buurtlijnen. Deze zijn voorzien van paardentrams, maar al vlug worden lijnen, uitgerust met stroomtrams, opgericht die naast reizigersvervoer ook goederentransporten verzekeren.

In de IJsevallei bestond eveneens de noodzaak om een tramlijn aan te leggen. Na de uitbreiding van de druivencultuur daterend vanaf 1872, ontstaan er belangrijke goederentransporten, bestaande uit aanvoer van steenkolen en meststoffen en de uitvoer van serreprodukten naar de steden. Hierin vormt het Zuidstation van Brussel de spil, gezien de steenkool uit de Borinage er aankomt en omdat vandaar vele

druiven naar Frankrijk verzonden worden. Om deze redenen dringen de serristen erop aan een rechtstreekse verbinding te verkrijgen met het Zuidstation.

Nochtans is er te Hoeilaart het station van Groenendaal van de spoorlijn Namen-Brussel, maar hiermee zijn ze nauwelijks tevreden omdat deze lijn slechts naar Brussel-Noord gaat en van een verdere verbinding met het Zuidstation was toen nog geen sprake. Daartij beklagen de inwoners van Hoeilaart zich erover dat het station van Groenendaal een heel eind van het dorpscentrum is afgelegen. (De treinhalt in Terdellen is er pas na 1900 gekomen) Iedereen zou liever tram of trein voor zijn deur zien stoppen. Voor de inwoners van Overijse is het nog slechter gesteld, daar bestaat geen spoorverbinding met Brussel. Men is verplicht te voet of met de kar doorheen het Zoniënwood naar Brussel te gaan. Hier was een tramlijn dus ook dringend noodzakelijk.



Even pauseren voor het station van Groenendaal.

Aan projet: PETITE ESPINETTE
→ OVERIJSE à Frawas
(la forêt de Soignes
(écartement: 1m)

2. Het eerste voorontwerp

Na aanvraag door de gemeentebesturen van Hoeilaart en Overijse rond de jaren 1885, neemt de N.M.V.B. de oprichting van een tramlijn Brussel-Overijse in overweging. Pas in februari 1888 is het eerste voorontwerp klaar. Dit plan voorzag in een tramlijn die vertrok aan het Zuidstation, zou via het Flageyplein de Waterlooose steenweg bereiken, deze werd gevolgd tot aan de "Kleine Hut" te Ukkel, waar de buurtspoorweg de steenweg verliet om dwars doorheen het Zoniën-woud het station van Groenendaal te bereiken en van hieruit verder naar Hoeilaart en Overijse te gaan. De totale lengte zou 20 km geweest zijn en het nodige kapitaal om de tramlijn aan te leggen werd op 880.000 Fr geraamd.

Dit voorstel wordt door de inwoners van Hoeilaart en Overijse enthousiast onthaald, maar de toenmalige minister van landbouw, industrie en openbare werken steekt stokken in de wielen. Hij weigert op 6 juni 1888 de tramlijn Brussel-Overijse integraal uit te voeren om twee redenen: de vooropgestelde tramlijn zou concurrentie betekenen voor de spoorlijn Namen-Brussel en de "Ligue des amis de la forêt de Soignes" wilde niet dat er bomen geveld werden tussen de "Kleine Hut" en Groenendaal.

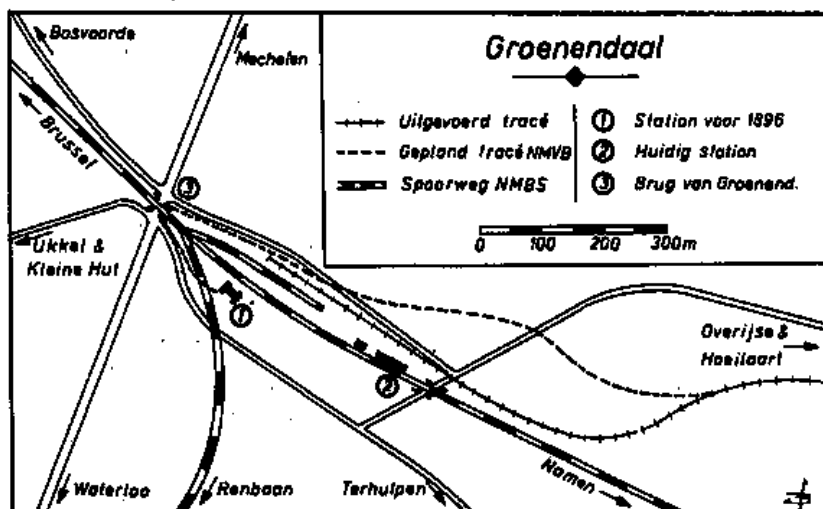
De minister keurt wel de oprichting goed van twee gedeelten van het voorgestelde tracé, namelijk dit tussen Brussel en de "Kleine Hut" en het deel tussen Groenendaal en Overijse. Door deze beslissing werd deze laatste veroordeeld tot een lokale tramlijn. De droom van een rechtstreekse tramverbinding tussen Brussel en Hoeilaart zou echter blijven voortleven.

Als compensatie krijgt de tramlijn Groenendaal-Overijse een normaalspoor. Dit wil zeggen een spoor met een breedte van 1,435 meter, zoals deze waarop de treinen van de Belgische spoorwegen rijden. Naast het normaalspoor bestaat er nog het smalspoor (1 meter breed), waarmee de meeste tramlijnen zijn uitgerust. Krachtens dit besluit om de tramlijn uitzonderlijk met een normaalspoor uit te voeren, konden de goederenwagens van de staatsspoorwegen, die in het station van Groenendaal aankwamen, verder

de hof van de pastorie af te sluiten van de tramlijn, die op de zoom van de hof werd aangelegd. Al deze moeilijkheden kunnen vlug verholpen worden door de uitkering door de N.M.V.B. van voldoende schadevergoedingen.

Een tweede moeilijkheid is dat het schepencollege van Hoeilaert weigert de financiële tussenkomst goed te keuren daar ze het oneens zijn met het voorgestelde tracé van de tramlijn aan het station van Groenendaal. Hierdoor was vertraging onvermijdelijk.

De situatie was voor 1896 zo dat de gebouwen van het station van Groenendaal rechts stonden t.o.v. de spoorlijn (richting Brussel-Namen), ter hoogte van het zijspoor naar de renbaan van Groenendaal. (Zie bijgevoegd kaartje) In het plan van de N.M.V.P. nam de tramlijn zijn aanvang bij dit station, liep onder de brug van Groenendaal door en volgde vervolgens de weg naar Hoeilaert.



vervoerd worden tot in Overijse, zoals we verder zullen zien een gunstige beslissing.

3. De vorming van het kapitaal

De nodige som om de tramlijn aan te leggen en deze te voorzien van rollend materieel, wordt vastgesteld op 872.000 Fr. De financiering gebeurt door vier instanties die tot het volgend akkoord komen: de staat en de provincie Brabant zouden elk een vierde van het kapitaal op zich nemen; de overige helft zou geleverd worden door de twee gemeenten en werd onderling verdeeld naargelang het aantal inwoners en de lengte van de tramlijn in iedere gemeente, zodanig dat Hoeilaart 184.000 en Overijse 252.000 Fr betaalde. Er zullen wel enige jaren verlopen vooraleer deze vier instanties hun geldelijke steun definitief toezeggen.

Voor de beide gemeenten waren dit aanzienlijke bedragen, maar ze verkrijgen door tussenkomst van de N.M.V.P., een gunstige lening bij de "Société Générale" met een interest van 3,55%, betaalbaar door jaarlijkse annuïteiten gedurende 90 jaar, te beginnen vanaf de uitbating van de tramlijn. Nog voor deze datum wordt de interest verlaagd tot 3,50% ten gevolge van de gunstige toestand op de kapitaalmarkt in België. De annuïteiten van 3,55% die de gemeenten reeds ontvangen hadden worden in december 1893 nietig verklaard en door de nieuwe vervangen. De 90 oude annuïteiten van de gemeente Hoeilaart werden gelukkig teruggevonden.

4. Vertraging

De voorstudies en de opmetingen ter plaatse zijn pas voltooid, toen op 23 augustus 1889 de gemeenteraad van Overijse reeds zijn financiële tussenkomst van 252.000 Fr in het kapitaal goedkeurt. Zo snel gaat het echter niet in Hoeilaart.

Er volgt eerst een onderzoek de commodo et incommodo in september 1889, dit resulteert in enkele bezwaren en aanmerkingen van eigenaars die een deel van hun grond onteigend zagen ten gunste van de aan te leggen trambedding. Zo bijvoorbeeld eist de kerkfabriek van Hoeilaart de oprichting van een muur om

Het gemeentebestuur wist dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen een project had om het oude station af te breken en nieuwe gebouwen op te trekken. Het schepencollege stelde voor deze links van de spoorweg te plaatsen (waar zich nu het huidige station bevindt) en van hieruit de tramlijn te laten vertrekken, zodanig dat de lengte van de lijn aanzienlijk werd ingekort en de kostprijs kon verminderd worden.



Het station van Hoeilaart.

De N.M.V.B. verwierpt dit tegenvoorstel omdat ze niet kunnen wachten tot wanneer het station zou herbouwd worden, ze dringt er meermaals op aan hun financiële tussenkomst goed te keuren. Maar het schepencollege houdt het been stijf en haar zienswijze wordt tenslotte door de N.M.V.B. bijgetreden. Een nieuw onderzoek de commodo et incommodo over het gewijzigd tracé vindt plaats in augustus 1891.

Ondanks de inkorting van het tracé behoudt de N.M.V.B. het kapitaal op 872.000 Fr omdat ondertussen de grondprijzen gestegen zijn en men genoodzaakt is steunmuren te bouwen in de omgeving van het station. Uiteindelijk stemt de gemeenteraad van Hoeillaart de financiële tussenkomst goed op 29 augustus 1891, dus 2 jaar na de gemeenteraad van Overijse.

5. Klaagschrift naar de koning

Door een koninklijk besluit van 15 februari 1892 wordt de concessie om de tramlijn aan te leggen, toegestaan aan de N.M.V.B. waardoor ze, na al deze administratieve besloemingen, eindelijk kan starten met de verwezenlijking van de tramlijn. De eerste grondonteigeningen die de N.M.V.B. verricht vinden plaats op het einde van datzelfde jaar.

Toch schijnt alles nog niet te vlotten. Dit stellen we vast uit een lange brief die naar koning Leopold II werd verzonden op 2 mei 1893 door de toenmalige burgemeester Guillaume Eggerickx in naam van de Hoeillaartse bevolking. Hierin vroegen ze aan zijne majesteit de "bescherming" om de aanleg van de tramlijn te bespoedigen, die ze als van "Nationaal belang" beschouwen, omdat de tramlijn kon bijdragen tot de verbetering van de druivenindustrie. Volgens de burgemeester bevond deze zich in een barslechte toestand, die hij toeschreef aan verscheidene oorzaken, nl.: de ongebreidelde concurrentie, verwekt door navolging van de druiventeelt in binnen- en buitenland; de verschrikkelijke hagelbui die de streek enorme schade had toegebracht; de sterke verhoging van de brandstofprijzen en tenslotte de hoge invoerrechten geheven op druiven, door sommige vreemde landen.

Men was in het bijzonder ontevreden over de moeilijkheden die voortvloeiden uit het achterwege blijven van de aanbesteding der werken, wat blijkt uit het volgende fragment: "Actuellement encore, l'adjudication des travaux qui aurait pu se faire à la fin de la période d'hiver, pour commencer les travaux pendant les beaux jours, donne lieu à des retards dont les intéressés que j'ai l'honneur de représenter cherchent en vain les véritables motifs."

Tenslotte vermeldt de burgemeester het ongenoegen van de bevolking over het verbindingsspoor tussen de renbaan en het station van Groenendaal, dat vlug en zonder moeilijkheden werd gebouwd. Hieruit blijkt dat de Hoeilanders het niet konden verteren dat de rijke bezoekers van de renbaan in een minimum van tijd konden bekomen datgene waarvoor zij jaren moesten vechten; voor deze heren waren de bomen van het mooi bos blijkbaar geen bezwaar!

Hoe groot de invloed van koning Leopold II was tot de uiteindelijke uitvoering van de tramlijn, is moeilijk te achterhalen, maar een onmiddellijk resultaat heeft deze brief niet gehad. De werken werden pas uitgevoerd tijdens de lente van het daaropvolgend jaar, toch verliepen ze dan zeer vlot zodanig dat de tramlijn één maand vroeger klaarkwam dan voorzien. Dit was wellicht te danken aan het feit dat de N.V. V.B. een premie aan de ondernemer had uitgelooft, indien hij op 1 juli 1894 klaar zou komen. De aanlegkosten bedroegen 668.455 Fr, waaronder 140.857 Fr voor het rollend materieel.

6. De inhuldiging van de tramlijn

Op 15 juli 1894 vierden onze sreekvoorzitters met vreugde de officiële opening van de tramlijn, dat ging gepaard met tal van festiviteiten. Het begon 's middags met de zegening van de tramlijn en het materieel te Overijse. Van hieruit vertrok een inhuldigingstram naar Hoeilaart, met de eregenodigden waaronder de minister van openbare werken De Bruyn. In de bevlagde gemeente werden ze verwelkomd door burgemeester Eggerickx en de schoolkinderen, die in koor het speciaal voor deze gelegenheid gecomponeerde "Hoeilaarts feestlied" zongen.

Medien begaven de personaliteiten en de journalisten zich naar de gemeenteschool, waar druiven, hofbouw- en nijverheidsprodukten, alsook schilderijen uit de streek werden tentoongesteld. Naar we gevonden hebben, de eerste druivententoonstelling in ons land. In hun krantenartikels schreven de journalisten vele mooie woorden over deze smaakvol ingerichte tentoonstelling, ze hadden vooral bewondering voor de weelderige vruchten die er uitgestald lagen.

Société Nationale des Chemins de fer vicinaux

LIGNE

DE GROENENDAEL A OVERYSSCHE

Horaire provisoire des trains à dater du 23 juillet 1894

Arrivées (Aankomst) de van	Bruxelles (Brussel).	—	5.48	6.55	8.50	11.22	1.44	3.00	5.11	7.22	9.20
Ottignies	4.35	5.00	7.05	9.41	11.25	—	—	4.45	7.08	9.15	
	192	194	196	198	200	202	204	206	208	210	
Groenendael	4.40	5.50	7.10	9.15	11.40	1.55	3.10	5.20	7.30	9.30	
Dumberg	4.45	5.55	7.15	9.20	11.45	2.00	3.15	5.25	7.35	9.35	
Hoeylaert	4.48	5.58	7.18	9.23	11.48	2.03	3.18	5.28	7.38	9.38	
Overyssche	4.54	6.04	7.24	9.29	11.54	2.09	3.24	5.34	7.04	9.44	
Stal	5.00	6.10	7.30	9.35	12.00	2.15	3.30	5.40	8.10	9.50	

* Supprimé les dimanches et jours fériés.

• Les dimanches et jours fériés seulement.

Les correspondances avec les trains de l'Etat ne sont pas garanties.

Les voyageurs sont priés de se trouver aux halles au moins 5 minutes avant l'heure fixée par l'horaire.

Les réclamations et demandes de renseignements doivent être adressées à la Direction à Overyssche.

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

LIJN

GROENENDAEL-OVERYSSCHE

Voorloopige dienstregeling van af 23 juli 1894

	194	193	195	197	199	201	203	205	207	209	
Overyssche	Stal.....D.	4.05	5.20	6.20	8.10	11.05	1.20	2.25	4.10	6.40	9.45
Hoeylaert	Zavelenborre...	4.11	5.25	6.25	8.10	11.11	1.26	2.31	4.16	6.46	9.51
Dumberg		4.17	5.32	6.32	8.22	11.17	1.32	2.37	4.22	6.52	9.57
Groenendael		4.20	5.35	6.35	8.25	11.20	1.35	2.40	4.25	6.55	9.60
		4.25	5.40	6.40	8.30	11.25	1.40	2.45	4.30	7.00	9.65
Departs Vertrek vans naar	Bruxelles (Brussel).	4.36	5.57	7.06	8.41	11.36	1.56	3.10	4.46	7.09	9.16
	Ottignies	—	5.49	6.50	9.00	12.43	2.04	—	4.39	7.23	—

* Zon- en feestdagen niet.

• Enkel zon- en feestdagen.

De aansluitingen met de Staatsspoorwegen zijn niet gewaarborgd.

De reizigers worden verzocht ter statie te zijn, minstens 5 minuten voor het vertrek der treinen.

De klachten en vragen van inlichtingen moeten naar het Bestuur gezonden worden te Overyssche.

Muziek was er die dag ten overvloede: tientallen muziekkorpsen waren naar Hoeilaart afgezakt en twee Brusselse koren, "l'Orphéon" en "La Phalange artistique" gaven concerten ten gehore. Het programma omvatte verder nog een turnfeest, een vuurwerk en natuurlijk ook een bal.

Ondanks de regenbuien werd er die dag uitbundig gevierd, met het gevolg dat de uitgaven van de gemeente voor de feesten opliepen tot 3.900 Fr i.p.v. de geplande 2500 Fr! Hierdoor werd er o.a. bezuinigd op de prijsuitdeling voor de kinderen van de gemeenteschool. Men meende dat ze al voldoende beloond waren door enkele vrije dagen gedurende de voorbereiding van de feesten.

TRAMMUSEUM

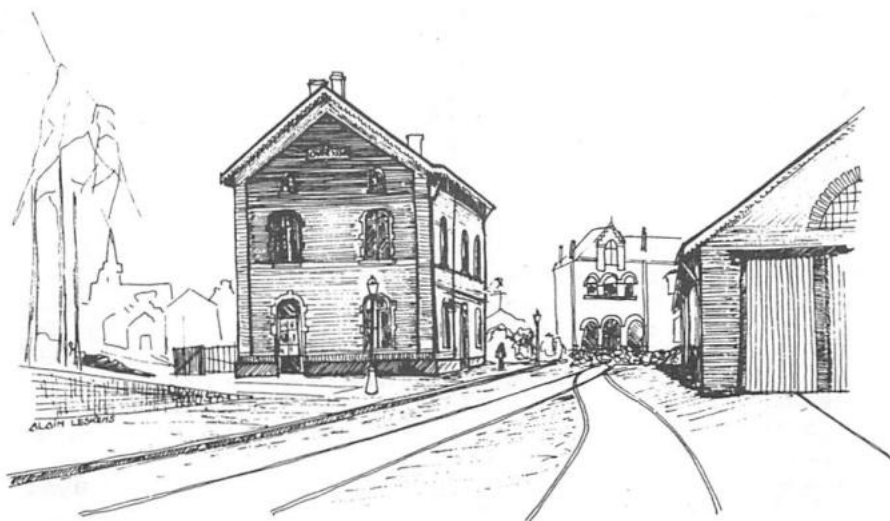
Ninoofsesteenweg 184 - 1750 Schepdaal

Open van Pasen tot 31 oktober
alle zaterdagen, zon- en feestdagen
van 14 tot 18 u.

B.HOE HET BLOEIDE

1. Beschrijving van de tramlijn

We volgen nu even de tramlijn vanuit Overijse tot Groenendaal. In Overijse stond een tramstation, voorzien van een stelplaats voor het rollend materieel. Het spoor liep voor het overgroot gedeelte van het traject langsheen de gemeenteweg die Overijse met Hoeilaart verbindt en was in een eigen bedding gelegen. In de laatstgenoemde gemeente bevond zich het tweede tramstation, het was op zijn beurt voorzien van perrons voor het lossen en laden van goederen. Vanaf Hoeilaart-centrum volgde de lijn voetwegen tot Dumberg, hierna diende de tram tot Groenendaal een belangrijke stijging, bijgenaamd de "Kleemen Berg" te overwinnen. Na de afbraak van de tramlijn zijn er nog alleen de beide stations overgebleven.



Het station van Overijse.

De totale lengte van de tramlijn bedroeg 6.390 m. (later in 1896 had ze een lengte van 6.710 m.) en omvatte zeven haltes: Overijse, Zorgvliet, Zavelenborre, Vlierbeek, Hoeilaart, Dumberg en Groenendaal, alwaar met de treinen van de lijn Namen-Brussel kon doorgereisd worden. Nog voor de eerste wereldoorlog had de N.M.V.B. een verlenging van de tramlijn tussen Overijse en Huldenberg overwogen, dit bleef echter onuitgevoerd.

Kleine industrieën kregen de kans zich rechtstreeks op het spoor aan te sluiten. Zo waren er acht privé-aansluitingen: de elektische centrale van Hoeilaart, twee gieterijen: Desbeck en Merst (nabij de huidige drukkerij van De Serrist) het serrenbedrijf van Lauwers, de zandgroeven van de Zavelenborre, de bloemmolen van Overijse en tenslotte twee zagerijen: Mariën en Van den Dael.

2. De uitbating van de tramlijn

De uitbating en het onderhoud van de tramlijn wordt vanaf de indienstneming in 1894, verzorgd door een pachtende maatschappij, nl. de "S.A. La Ruche pour l'Exploitation de Chemins de Fer Vicinaux en Belgique"; deze ontvingt 46% van de jaarlijkse inkomsten. Deze maatschappij levert evenwel geen behoorlijke dienst, wat uitmondt in klachten van vele reizigers. Daarom wordt het kontrakt al in 1896 opgezegd, waarna de N.M.V.B. de uitbating in eigen beheer overneemt en de situatie verbetert aanzienlijk. Het aantal personeelsleden stijgt overigens van 16 in 1897 tot 19 in 1899.

Maar mooie liedjes blijven niet duren. De N.M.V.B. beslist een publieke wederaanbesteding te houden op 29 mei 1901, om de tramlijn opnieuw uit te laten baten door een privé-maatschappij. De reizigers, die zich nog de slechte periode herinnerden toen de "S.A. La Ruche" de uitbating verzekerde, vragen, vooral bij monde van de burgemeester van Overijse, Dieudonné, de handhaving van het status-quo. Wanneer deze verneemt dat de N.M.V.B. de uitbating weigert toe te kennen aan één der kandidaten (Krauss), schrijft hij onmiddellijk (2 aug. 1901) naar D. Vandervaeren, zijn Hoeilaartse kollega, om tesamen stappen te ondernemen opdat de N.M.V.B. de uitbating in eigen beheer zou voortzetten. Deze pogingen mislukken, waarop de uitbating van de tramlijn wordt overgedragen aan de "S.A. de Chemins de Fer Provinciaux" door een koninklijk besluit van 19 nov. 1901.

3. Het reizigersverkeer

Het aantal diensten per dag in elke richting bedroeg 's zomers 9 en 's winters 8, deze werden in 1900 op aandringen van de gemeentebesturen verhoogd tot respectievelijk 12 en 11. Om de mensen die van familiebezoek laat terugkwamen, maar vooral voor de boemelaars en de zwierbollen werd de eerste en derde zondag van elke maand, alsook ter gelegenheid van kermissen en feestelijkheden een speciale nachttram ingelegd.

Een rit van Overijse naar Groenendaal duurde 20 minuten. De eerste tram vertrok 's ochtends om 5.15 h. en keerde terug vanuit Groenendaal om 5.45 h. De ochtendtrams werden vooral gebruikt door pendelaars. Maar de aansluiting met de trein in Groenendaal verliep niet altijd van een leien dakje: ofwel duurde de wachttijd te lang omwille van een slechte uurroosterregeling; of erger nog door de traditionele pannes was de trein naar Brussel reeds de pijp uit.

Laten we nu even kijken naar de tarieven, die geldig waren tot 1900. In eerste klasse betaalde men 7 centiemen per km. met een minimum van 15 centiemen, in tweede klasse: 5 centiemen per km. met een minimum van 10 centiemen. Met een retourkaartje had men 20% korting op de dubbele prijs. Er bestonden ook abonnementen voor werklieden; zo kostte een wekelijks abonnement Groenendaal-Hoeilaart 60 centiemen. Verminderingen van 50% werden toegestaan aan reizigers van speciaal ingelegde pleziertrams, en aan de leden van verenigingen die zich in groepsverband verplaatsten. Gendarmes in uniform reden gratis, het eigenaardige was wel dat ze de volle pot dienden te betalen wanneer ze een gevangene naar de nor begeleidden.

Tijdens de eeuwwisseling ontstond de gewoonte dat serristen, zwaar beladen, een schouderlast van ongeveer 30 kg druiven, bij middel van tram en trein naar Brussel sjuowden om daar de vruchten van hun arbeid in de Hallen der Voortbrengers te laten verkopen. Op de tram plaatste men de druiven in het bagagecompartiment; ze werden aangerekend volgens het bagagetarief dat 6 centiemen per 100 kg per km bedroeg.

4. Het goederenvervoer

Tot slot nog een woordje over het goederenvervoer. Het transport van steenkolen, meststoffen en druiven leverde het belangrijkste inkomen aan de trammaatschappij. In de gloriejaren van de druiventeelt (1926-1928) bedroeg het jaarlijks verbruik zo eventjes 110.000 ton kolen en 37.000 ton mest meteen jaarlijkse produktie van 11 miljoen kg druiven. Dit bracht met zich mee dat er in Groenendaal per jaar duizenden wagons van de staatsspoorwegen aankwamen en met de tram verder overgebracht werden. In Hoellaart alleen al ontving men 50 tot 90 wagens per dag tijdens de beste jaren. De beslissing om een normaalspoor aan te leggen was dus wel zeer gelukkig genomen en uiterst belangrijk.

Naast dit hoofdtransport verzekerde de buurtlijn ook nog het vervoer van bouwmaterialen, ijzerwaren, hout (bestemd voor de bouw van serren) en landbouwprodukten zoals koren, bieten, vlas en aardappelen. Ook het vervoer van zand, afkomstig uit de zandgroeven van de Zavelenborre, kwam regelmatig voor.

De tramlijn, waarvan de oprichting moeizaam en na lang wachten er uiteindelijk kwam, bracht rond de eeuwwisseling aan de bevolking van de druivenstreek de kans om zich uit hun isolement te halen, wat een eerste vereiste is voor een streek om, op een succesrijke manier, in de economische activiteit opgenomen te worden. Door de talrijke goederentransporten heeft de tramlijn dan ook zijn steentje bijgedragen tot de groei naar een plaatselijke welstand tijdens het eerste kwart van deze eeuw. Desondanks heeft de tramlijn tijdens een volgende periode, deze taak moeten overlaten aan vrachtwagens. Door het inleggen van busdiensten daalde het reizigersvervoer aanzienlijk, waardoor de definitieve verdwijning van de tramlijn onvermijdelijk werd.

Het stoomtrammetje dat zij aan zij met de IJse onze beide gemeenten doorkruiste, behoort nu tot het verleden, maar bij velen blijft het voortleven in de herinnering.

Stefaan BOCKSTAL
Het Glazen Dorp

(1) De voornaamste bron waaruit vele gegevens komen, die dit artikel stofferen, is een dossier uit het gemeentelijk archief van Hoeilaart, voorlopig geklasseerd nr. 59. Hierin bevinden zich brieven en documenten aangaande de tramlijn, ontvangen door de gemeente vanaf 1888 t.e.m. 1902. Ik heb het niet nodig gecorrigeren, de inventaris van dit dossier is voldoende expliciet om degene, die meer inlichtingen wenst over een bepaald punt, vlug vooruit te helpen.

Enkele gegevens komen uit:

- de jaarlijkse rapporten (1892-1902) van de administratieraad van de N.M.V.B. Deze bundel bevindt zich eveneens in het gemeentelijk archief en is voorlopig geklasseerd nr. 58
- het artikel van DEHON P., De buurtspoorlijn Groenenendaal-Overijse, in Tramleven nr. 3, jg. 1969. Nederlandse vertaling en bijwerking van een oorspronkelijk frans-talig artikel van dezelfde schrijver.

Bibliografie stoomtram Groenendaal Overijse

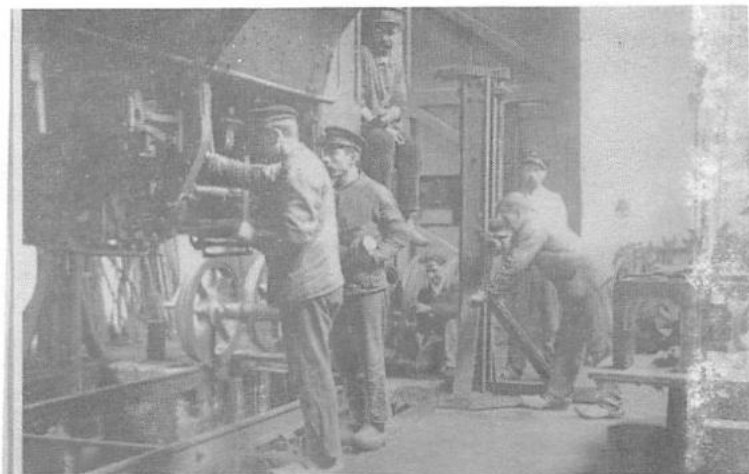
Zie o.m. ook nog enkele artikels verschenen in
De Serrist van de hand van J. DEPRE :

- Een goede dienaar der druivenstreek met verdwijning bedreigd (2/7/1955)
- Herinneringen aan weleer, 60 jaar exploitatie van de lijn Groenendaal-Overijse (15/12/1956)
- Triomfreis door het Stoomtijdperk. Oude stoomtram kan sensatierijke attractie worden met de feesten (20/4/1957)
- Ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling 1958. De oude Stoomtram zou weer een kans krijgen... maar, de steun van de Gemeentebesturen is noodzakelijk (26/10/1957)

GESPREK MET OUDGEDIENDE VAN DE TRAM, MODEST STOUFFS

De indrukwekkende ijzeren tramgevaartes heb ik als kleine jongen nog gekend en gehoord vanop de banken van de gemeenteschool. Vandaag, een goeie twintig jaar later, ben ik te gast bij een oudgediende van de verdwenen stoomtram (1)... bij Modest Stouffs, die ik 's zondags na de hoogmis en bij zijn zoon Frans in de smederij heb leren kennen.

Een deugddoende winterzon belt samen met mij aan en Modest, die eind februari 87 wordt, komt zelf openmaken. Het duurt niet lang voor hij begint te vertellen over de tijd (1920 - 1955) toen hij als meester-gast - brigadier wel en wee deelde met de tram. Voor ons ligt een foto (1923?), die hier afgedrukt staat en waarover wij wel een en ander willen weten.

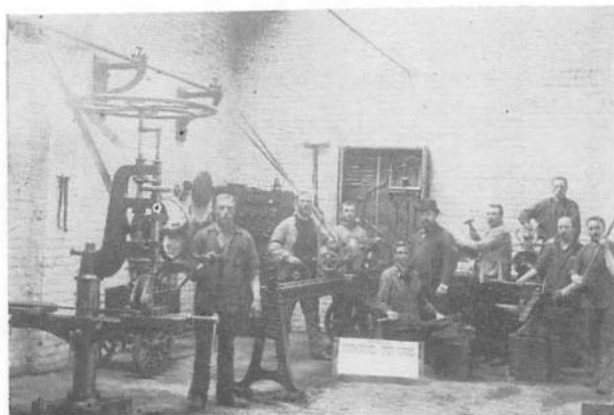


Werkplaats te Overijse

- Modest, kunt ge ons zeggen wie er bij dit opgehesen tramstel staat?

Hier vooraan, dat ben ik; de tweede is mijn broer Fons, die draaier was. Boven zit machinist Achiel Neyrinckx, schoonbroer van Tiske van Julienne, kleermaker vooraan in de Dreef. Gehurkt zit Medard Verbelen, die later buschauffeur geworden is. Want tot 1925 was de tramlijn ook van groot belang voor reizigersvervoer (in die functie afgeschaft in 1949). En die daar half gebogen staat is 'Lowee Vaaik' (Wynants), een smid. (Zijn stokoude broer 'Pikke' zien wij nog regelmatig door de dorpskern slenteren, O.C.M.W.-rusthuis Mariëndal heen en terug). En mijn andere broer, Jean, die kijkt een beetje weg van de werkzaamheden.

- Dat waren dus de mannen van het onderhoud en de herstellingen?! Wel, ik heb hier een nog oudere foto meegebracht uit 1899. Stationschef Romain Favoreel met bolhoed poseert fier tussen zijn werkmannen. Zijn er Zoniënlezers die er nog familieleden of bekenden op herkennen? - Modest, waar stond dat werkhuis?



Stationschef Romain Favoreel is fier over zijn werk-lui. Kent u er een of ander van?

Foto Smekens - Decoen, Overijse, 1899 - Verz. R. Denayer.

Het atelier lag aan de straatkant (Dieudonnéstraat) tussen 't station en het goed van Ternood. Aan de voorkant waren de 'remisen' (koetshuizen) (2) waar de machines gewassen werden. Overijse stond dus als stelplaats van de lijn voor alle onderhoud in. Wij moesten depanneren en om 't jaar de lokomotieven heel grondig nazien. De ketels 3, 4 keer per jaar : koud nazicht en ook met druk van 15. De lokomotieven werden omhooggehesen, soms werden de 'bandages' rond de wielen vernieuwd. En na 1925 kwam daar nog de zorg voor de autobussen bij. En ze waren toen al verlieslatend : de batterijen van de Minerva's bijvoorbeeld werden regelmatig op de rekening van de tram geschreven.

- Kent ge nog de namen van 'uw' stationschefs?

Ik denk dat Romain Favoreel de eerste chef (vóór mijn tijd) geweest is, daarna Joseph Romanus, die van het Franse vreemdelingenlegioen kwam (3) en na zijn dienst hier naar Oudenaarde vertrokken is. Daarop kwam Jules Favoreel (wiens broer Felix voor dit Zoniënummer nog een prachtfoto uit het familiealbum haalde), dan volgde Arthur Malfère met zijn fijn brilletje en in de jaren vijftig Rombout. Die was officieel al geen chef meer omdat de glorietijd van de tram duidelijk voorbij was. Ge kunt in 't Station misschien nog meer vernemen...(4)

- Op 't eind van de jaren twintig was het zeker nogal 'vollen bak'?

Dat zou ik geloven! Soms tot 70, 80 wagons per dag. Vervoer voor de Overijse 'nijverheid' : tarwe voor de Vuurmolen, die een inloper had, bomen voor de zagerij van Vandendael, die niet voor niets daar aan het Station nieuw ingeplant werd, zand voor de glasblazerijen vanop Zavelborre, met inloper en uitwijkspoor voor tegenliggers. En waar nu die vele sparren staan aan Vlierbeek was vroeger een enorme stortplaats met wel 7, 8 wagons vuilnis per dag.

- Herinnert ge u ongevallen met de tram?

Ja, 'k heb er zelf ook een gehad. In 1928, geloof ik. Op een dag dat ik naar Perwez moest voor een busherstelling, deed ik met de pas herstellende kleine machine

een proefrit. 't Duurde blijkbaar langer dan verwacht want aan 't Paardenwater kwam de goederentrein frontaal op me af. De kleine machine was wat ingedeukt.

Een ander was verschrikkelijk : rond nieuwjaar 34-35? waren ze hier wagons aan 't afsmijten. G.V. die boven op de wagon stond, viel ertussen, zijn twee benen werden afgereden, ik ben met hem nog naar 't ziekenhuis gegaan. 's Avonds is hij gestorven...

En een zekere L.M. uit Ottenburg, machinist, is nog tragischer aan zijn eind gekomen. In Groenendaal sprong hij van zijn machine om de 'centrik' te draaien (om de wagons op een ander spoor te laten), maar hij werd door een rijtuig verrast en in tweeën gereden. De lokomotief is pas tegen de 'kutsak', de eindstootblokken tot stilstand gekomen.

- En hoe zit het met uw oorlogsherinneringen?

De eerste w.o. was van vóór mijn tijd en in de tweede is de tram behalve een paar weken, blijven doorrijden. De bezetter had de bussen opgeëist zodat er zelfs weer meer personenvervoer geweest is.

Op een woensdag ben ik met de sleutels van het werkhuis naar het bestuur in Brussel getrokken, maar 's vrijdags was ik al terug; toen de Duitsers hier aankwamen, was ik zowat de enige op post. Ze moesten olie en benzine hebben. "En niet liegen, of anders tegen de muur!" was hun verwittiging. Ik heb hen toch niet gezegd dat er 60 l boven op de remise verstopt lag. Ze zijn met een kleine tank weggereden. Een andere keer wilden ze de sporen bij het Station opbreken om over de opgeblazen brug van de IJse in de Leegheid te leggen. Ik heb hen oude rails gegeven en hen steeds een papier kunnen laten tekenen, waarop vermeld stond wat ze meenamen...

- Woonde ge in de buurt van 't Station?

Eerst woonden wij op de Markt, in het bovenste huis naast het Kardaantje. En toen 'serrist' Jules Favoreel hier chef werd, wilde die op de Vronenberg blijven wonen en mocht ik in 't Station komen wonen ... totdat Malfère en zijn gezin een paar jaar later kwam. Romain Favoreel, die toen op de Brusselse di-

rectie werkte, heeft er echter voor gezorgd dat er voor ons een huis gebouwd werd in de onmiddellijke buurt. Het heeft tot voor een drietal jaren gestaan naast de zagerij...

- In 1955 zijt ge zeker met pensioen gegaan, hé?

Ja, en op 14 dagen na had ik mijn medaille 1e klas voor 35 jaar brigadierschap.

In 1955 (5) werd de doodsteek gegeven aan de tram, dat jaar vervielen de voordelige tarieven voor het steenkolenvervoer per spoor. Van dan af moest de steenkool per vrachtwagen in Groenendaal gehaald worden.

- Zo, Modest, gij blikst dus al 22 jaar terug op een rijkge vulde loopbaan... Proficiat en bedankt voor ons gezellig gesprek.

Nog veel zonnige dagen zoals deze !!!

Francis STROOBANTS

De Beierij van IJse

(1) Aan verdwijnende beroepen wijden wij een reeks bijdragen in Spoorslag, het 2-maandelijks tijdschrift van het Vlaams Komitee Druivenstreek. Spoorslag, 5e jg., 1975, nr. 4 e.v.

(2) Vaak viel het ons op dat de specifieke en/of technische termen in het Overijsselse dialect van Franse oorsprong zijn.

(3) Deze Joseph Romanus sprak Frans; dit grapje t.o.v. een vrouw die haar tram gemist had en nogal lang moest wachten, willen wij u niet onthouden: "Est-ce qu'il n'y en a pas avant?" "Non, madame, ils sont tous à vapeur!"

(4) Op 23 januari jl. hebben wij aan stelplaatsversterker A. Cornelis gevraagd of er nog een plaatselijk archief bestaat. Hij kon alleen zeggen dat één van zijn voorgangers, de heer Hendrickx, tijdens zijn korte ambtsperiode de kans heeft gezien alles te verbranden...

(*) (5) De laatste rit van de goederentram (door de familie Vandenschrick "zwette Maree" genoemd) dateert van juni 1958. Zoon Lode Stouffs heeft de tram met zijn lambretti gevolgd en 10' film van die rit. In familiekring werd h filmpje al vaak met succes afgedraaid.

(*) Selon NEYENS, DANDOIS & 29 SCHOEYAERTS "LES CHEMINS DE FER VICINAUX DANS LA PROVINCE DE BRABANT", le service "voyageurs" fut supprimé le 13/2/1949 et le service "marchandises" ... fut assuré jusqu'en MARS 1964 (grâce à l'ART. 500)

Herinneringen uit "VERREDEN" tijden

In mijn allerprilste jeugd, toen mijn moeder mijn ontluikende gehoorscherptheit wilde testen, dan zegde ze : "Hoor, de tram." En nu nog kan ik me de hoge fluittoon voorstellen waarmee de tram de IJsevallei placht af te puffen.

Later, in de kwajongensjaren, toen ik op het punt stond een of ander kattenkwaad uit te richten, zei ze weer : "Hoor, de tram komt op" en dan spoedde ik me naar het hoogste punt van onze hof, vanwaar ik, langs de hele lengte van de Molenvijver, zijn sierlijke rookpluim kon bewonderen en het magisch ritme van zijn harteklop kon beluisteren. Tussen haakjes gezegd, is het u ook al opgevallen hoeveel beperkter de horizonten sindsdien geworden zijn? Ja, de tram, dat puffende, sissende waggelding heeft een grote invloed gehad op mijn kinderjaren.

Het vertrek naar school regelde ik zodanig dat ik hem niet kon missen. En wie zal de bewondering beschrijven waarmee ik opkeek naar de machinist en de stoker, die zwarte helden, die de kennis en de kracht bezaten om de stoomkracht te bedwingen? Honderden keren heb ik met open mond naar die rituele handelingen gekeken die vermochten dat logge gevaarte, midden een uitbarsting van gesis en lawaai, van rook en stank, in beweging te brengen. Soms gelukte het mij een glimp op te vangen van de vuurhaard met zijn gensterende rosse vuurkolken en was het alsof ik het voorgeborchte der hel in persoon te aanschouwen kreeg.

Ik keek naar die mannen op met meer bewondering dan dat ik nu naar astronauten zou opkijken. Honderden keren heb ik van verlangen "gebrand" om ook eens met zo'n machien te mogen rijden. En alhoewel het absoluut niet was zoals in 't liedje : "eens verschenen, reeds verdwenen" was het steeds met weemoed dat ik de tram zag verdwijnen naar voor mij verre en onbekende horizonten. En thuis gekomen, klom ik op de vensterbank en zette de handel in alle standen van vooruit en achteruit, van grote en kleine snelheid,

terwijl ik de ganse omgeving op stang joeg met mijn getchoek. En stond het venster open en woef er een frisse wind door mijn haren, dan was het alsof ik mijn loco in duizelingwekkende vaart door het IJsedal joeg. 't Waren gelukkige tijden, met goedkoop speelgoed.

Maar soms was het ook niet allemaal louter pret. Zo deze belevenissen. 't Was in de winter 1927-28 want ik zat in het eerste leerjaar. Het had gesneeuwd en de straten lagen vol pappige brei. Het begon al te donkeren toen we van school huiswaarts keerden. Maar aan de "statie" van Hoeilaart was de weg versperd door een lange rij kolen- en mestwagons. Meestal duurde zo'n situatie niet lang. Juist lang genoeg om alles in mijn geest op te nemen en er te laten op inwerken. Maar die keer kwam er geen beweging in het treinstel.

Het naar links omzeilen was onbegonnen werk want men kwam midden de maneuvrerende wagons terecht. En naar rechts kon het evenmin want het huis van Marie Van Baerlen stond zo dicht tegen de sporen dat er geen ruimte voor doorgang was. Ik geloof zelfs dat de bewoners van dat huis in dergelijke omstandigheden noch naar, noch van hun W.C. konden. Een paar guiten probeerden onder de wagons door te kruipen, doch dat werd weldra door volwassenen belet. Ondertussen stonden er ook drie à vier paardengespannen met hun volgeleden driewielige kipkarren te sakkeren over het tijdverlies en zag men de dampende paarden met hun van vermoeidheid neerneigende koppen parmantig een fleurus opdoen. Wat werden die dieren in die tijd toch afgejakkerd! En wat is het begrip: een paarde- of hondelieven, sinds die tijd diametraal het tegenovergestelde gaan betekenen!

Aan de overzijde, op de smalle brug over de IJse, stond een van Rombouts' vrachtwagens te toeteren. Het was nog een Amerikaanse veteraan uit Wereldoorlog I met breedsporige achterwielen belegd met volrubberen banden en aangedreven via een kettingtransmissie. Tussen twee wagons door zag ik "de lange" het licht ontsteken om te kunnen voortwerken aan een doodskist. Of hij een knipoogje wierp naar steenkap-

per Brenart, die onvermoeibaar, onder een rietvlaag, een grafsteen aan 't beitelen was, heb ik niet kunnen opmerken. Middelerwijl waren langs die kant ook enkele "ongeruste" huismoeders komen opdagen die met veel omhaal bevelen, tegenbevelen en contrategenbevelen gaven aan hun jammerende spruiten langs de overzijde. En de duisternis greep steeds meer om zich heen, de smeltende sneeuw viel steeds killiger en de misnoegdheid steeg zienderogen...

Tot meester Willaert het ingenieus gedacht kreeg om de trap van het remhuisje van een spoorwagon te beklimmen en langs de andere zijde af te dalen. En alle verhoudingen in acht genomen was hiermee het eerste schaap over de dam en begon langs deze mieren-gang de verlossende ontsnapping. Tot ook langs de andere zijde iemand tegendraads de trap opklom en alles in een knoop joeg. Daardoor had het heelwat voeten in de aarde vooraleer de eindelijk parate tram zijn reis kon voortzetten en de laatsten, waar onder ikzelf, huistoe konden.



Wie omringt G. Depré voor het station te Groenendaal?

Weldra zou het reizigersverkeer afgeschaft en vervangen worden door bussen die de Dumberg opkropen en langs de Molenstraat (nu Malustraat) naar Overijse reden, want van de J.-B. Charlierlaan was toen nog geen sprake.

De oorlog van 40-45 was nog niet lang bezig of de verroeste reizigerswagons werden opgepoetst en weerom ingeschakeld. Uit die tijd is me nog een bijzondere herinnering bijgebleven. Omdat het zo hard regende besloot ik op zekere avond in Groenendaal van de trein te stappen en met de tram naar Hoeilaart te rijden. Het bleek een gemengde tram te zijn, bestaande uit een eindeloze rij volgeladen kolenwagens waar twee personenwagens waren aangehaakt. De tram kon het westinghouse-remsysteem, d.i. gelijke luchtdruk op alle wielen, niet toepassen en daarom moest een reizigerswagen met de handrem bijspringen: het was Juleke Trappeniers die zich met deze taak zou gelasten.

De tram zette zich ergerlijk traag in beweging en deed als 't ware voetje voor voetje naar de Dumberghalte. Weldra ging het beter en kreeg hij normale snelheid. Juleke begon te remmen doch de vaart nam meer toe en bereikte alras een nooit geziene allure. Juleke remde uit alle macht, doch kon niet beletten dat we weldra, ondanks vier slepende wielen, aan een steeds sneller tempo voortgleden. En daar gingen we warenpel aan 't slingeren en in de bocht achter Romeyer bewaarden slechts de wielen langs de binnenzijde contact met de riggels. Ik zag Juleke tegelijk groen en blauw uitslaan en onmiddellijk de remmen losdraaien.

Het scheen nu of we vlogen. Vanvoren aan de dolle spooktrein, in het duister, bleef de machinist doorlopend fluiten want het was klaar dat hij geen de minste vat meer had op het convooi. Van stilstaan op de Dumberg was geen spraak; integendeel, we reden de halte voorbij tegen een adembenemende snelheid. En juist op die dag hadden we geleerd dat de kinetische energie gelijk was aan het product van de massa maal het kwadraat van de snelheid. Ik geloof dat ik nooit een beter voorbeeld kon dromen van de dulle krachten waaraan we overgeleverd waren. Een incident

van niemendal kon over het leven van vijftig, zestig mensen beslissen. Maar er gebeurde niets en stilaan werd het waarneembaar dat de snelheid niet meer opgedreven werd, zich stabiliseerde, ja begon af te nemen. De spanning verdween van de gezichten en de ene reiziger na de andere slaakte een zucht van verlichting. Ook in het station te Hoeilaart was er geen middel om de trein tot stilstand te brengen en ik kon hem slechts verlaten aan de gisterij Kerckx op 't Lindeke. Ik had het warm gehad, en alhoewel dergelijke belevenissen u voor altijd bijblijven, toch denk ik nog steeds met heimwee aan de tram.

Toen in 1958 de autosnelwegbrug op Zavelborre gebouwd werd, werden de rails nog omgelegd. Doch thans bestaat het ganse spoor slechts een stuk van ongeveer één meter aan de overgang naar de druivenkultuur van Lauwers op Vlierbeek. Waarschijnlijk ligt het op de betwiste grens tussen de provincieweg en de buurtspoorweg. Al het vast en rollend materieel is eveneens verdwenen, behalve één locomotief, twee personenwagens en het signaal van Groenendaal die zich bevinden in het trammuseum van Schepdaal.

Wie doet er mee aan een actie om die eerbiedwaardige resten terug naar de druivenstreek te brengen? Een ideale plaats ware de onmiddellijke omgeving van het typisch stationnetje te Hoeilaart. Ja, waarom niet erin en er een museum van maken dat onze tram zou herbergen? Waar een wil is, is een weg en vele kleintjes maken een groot. Wie plaatst er zijn handtekening op een petitie lijst? Wij moeten toch én de middelen én de bevoegdheden kunnen leveren om zo goed als eerder wie zorg te dragen voor die tastbare herinneringen uit ons recent verleden? Het zijn zulke dingen die de volksgebondenheid gaaf houden in deze vervlakkende en vervreemdende tijd. Lezer, we wachten op uw reacties.

R. DENAYER
De Beierij van IJse

NOG IN VOORRAAD ZIJNDE
HEEMKUNDIGE JAARBOEKEN VAN
DE BEIERIJ VAN IJSE

G. VANDE PUTTE, Ken je Overijse?

(bekroond met de Vijfjaarlijkse Anton
Bergmannprijs van de Koninklijke Academie)

300 fr.

J. VERBESSELT, Het Ontstaan en de Ontwik-
keling van de Parochie Overijse.

230 fr.

Bestellingen door overschrijving van het
bedrag op PCR nr. 000-0121137-81 van
V.V.V.-Overijse.

Naam, adres en...titel(s) noteren!

DE ELEKTRIEKE TRAM

In de winter 1931-1932 werd door de toneel-kring "Jong maar Moedig" in de feestzaal Barnum een tweede gezongen revue opgevoerd, die als titel: "De tijd vliegt snel, gebruik hem wel" meekreeg.

Het ganse stuk, geschreven door Victor Goossens, handelt over Hoeilaartse toestanden van vroeger en nu (1931). In het voorspel, 3e tafereel treedt Jan Bollaerts op in: "Mon champetter roept af" waarin hij het volgende liedje zingt:.

Wijze: Gertje

I

Vrienden'k moet u toch wat zeggen, "zeggen"
Van den elektrieken tram, "tram, tram, tram"
Waarom rijdt hij niet tot hiere, "hiere"
Waarom is't dat hij niet kwam, "kwam, kwam"

Refrain

De tram, om door het bosch te rijden, "rijden"
Moet tal van boomen offren... mais, "mais"
Bij hoogerhand ils s'y opposent, "posent"
Les amis de la forêt, "forêt"

II

Ach, m'n God, wat zou't toch schaden, "schaden"
Aan het overgrootte woud, "woud, woud, woud"
't Ware prettig zoo een toertje, "toertje"
Door en door het kreupelhout, "hout, hout"

III

Hadd' ik maar een woord te zeggen, "zeggen"
't Zou wel gauw geloopt zijn, "zijn, zijn, zijn"
Neen, 't en zou niet lange duren, "duren"
Of de tramkens zouden rij'n, "rij'n, rij'n"

IV

Zie, wat volk dat hier zou brengen, "brengen"
Uit alle hoeken van de stee, "stee, stee, stee"
En de nering zou vermeren, "meren"
't Bracht plezier en leven mee, "mee, mee"

V

'k Geef den moed nog niet verloren, "loren"
 'k Vang de luizen op den kam, "kam, kam, kam"
 Mocht weldra het belken klinglen, "klinglen"
 Van den elektrieken tram, "tram, tram"

Laatste refrein

En dan, dan zouden we nog fier zijn, "fier zijn"
 Met onzen "elektriek" tenez, "tenez"
 En ook, we stuurden naar de mane, "mane"
 Les amis de la forêt, "forêt"

Zoals men merkt was er rond de jaren '30 sprake van het doortrekken van de tramlijn naar Brussel, tegelijkertijd zou men dan ook de lijn elektrificeren... Het ene belette echter het andere: de doorsteek naar Brussel is er niet gekomen en de elektrificering evenmin.

We danken de heer Jan Bollaerts voor het ter beschikking stellen van dit document, we hopen later nog terug te komen op het bloeiende Hoeilaartse toneelleven.

HORNEJAAR 1977

Speciale postzegeluitgifte!

Grootse eeuwfeesten ter gelegenheid van de verjaring van de oprichting van het Prinsdom Overijse (19 oktober 1677)

o.m. Historische tentoonstelling in het Kasteel Isque (en nog veel meer Horne-geschal!)

Uitvoerig programma in volgende Zoniënnummer.

WAT IK ALLEMAAL HEB HOREN VERTELLEN EN PERSOONLIJK WEEET OVER DE "TRAMSTATIE" VAN OVERIJSE.

Bij het aanleggen van de spoorweg Groenendaal-Overijse werd er duchtig gegraven en gedolven voorbij de brug over de IJse, ter hoogte van Zorgvliet. De grootouders van vader die het hof Tenots (in de volksmond 't Zoet genaamd) huurden hebben met hun paarden en stortkarren de grond weggevoerd. Hiervan bewaarde vader ook een goede herinnering, daar hij als kind van 4 jaar in lege karren mocht meedrijden. Het station van Overijse zelf werd aangelegd op de plaats van een vroegere hooiweide die gehuurd werd door de pachter van het hof Tenots⁽¹⁾ toen J.B. Van Ioo-Bauwens.

De brug aan de watermolen, waar nu de nieuwe weg naar Maleizen over vertrekt, of J. Tombeurstraat, werd slechts enkele jaren na het ingebruiknemen van de "statie" gebouwd, zodat in het begin de vrachtovervoerders ter plaatse door de IJse moesten rijden. Jaartal van aanleg en namen van leden van het toenmalige schepencollege staan erop vermeld. Later (rond 1905) werd het spoor verlengd om de zgn. Vuurmolen in graan te bevoorraden (2). Na W.O. II wordt nog een ander zijspoor aangelegd voor de zagerij Vandendael.

Over de toenmalige stationschef, een zekere ROMANUS, heb ik veel horen vertellen, daar grootvader Hemeleers zijn dooppeter was. Stationschef Romanus had zeer avontuurlijke jeugdjaren gekend. Het begon al bij de loting, want hij werd ingeloot en moest militaire dienst gaan doen. Maar aan zijn oproepingsbevel gaf hij geen gevolg en hij werd dus achtervolgd door de gendarmen van Jezus-Eik, die toen te paard hun ronde deden (3). Een kleine jongen wist hem tijdig te verwittigen, op Zorgvliet, waar hij woonde, dat de rijkswachters hem achterna zaten. Onmiddellijk vluchtte hij over de Franse grens...waar hij terecht kwam... bij het vreemdelingenlegioen!

Eerst werd hij dan naar Tonkin gestuurd, in het Franse Indochina (thans Vietnam!); ook verbleef hij op Madagascar, het eiland Réunion en in andere Franse kolo-

niën, waardoor hij een heel stuk van de wereld te zien kreeg. Door de harde tucht in de opleiding, die hij met succes moet doorstaan hebben, is hij met goede papieren weer in Overijse teruggekeerd. Hij werd bovendien niet gestraft, daar de dienst in Frankrijk gelijkgesteld werd met de Belgische. Hij had ook veel bijgeleerd en Frans onderwijs genoten, zodat hij het kon brengen tot stationschef van Overijse.

Romanus was de stiptheid zelve. Met weinig hulp regelde hij het ganse beleid van werklieden en personeel, gaf het vertreksein van de eerste tram en was aanwezig bij de aankomst van de laatste. Van sommigen had hij de bijnaam Ravachol meegekregen (4). In 1914, bij de bezetting van Overijse, heeft hij geweigerd de Belgische vlag die op het stationgebouw wapperde, neer te laten. "Die vod eraf", beval de Duitse officier, waaraan Romanus wel met tegenzin moet gevolg hebben gegeven. Over W.O. I gesproken : tijdens de oorlog werden door de Duitsers de rails opgebroken en viel het verkeer stil.

Door het aanleggen van het tramstation aan de IJseboorden, tussen Begijnhof en Watermolen, diende een verbinding tot stand te komen met de dorpskern en zo werd, in 1898, de Stationsstraat geopend (5). Een eerste deel werd onteigend tussen de Waversesteenweg en de Pastoriestraat (aan de Godspuit). Op te merken valt dat, rechtover de kerk, tussen de Bonten Os en het zgn. "Groot Huis" (thans eigendom van tandarts C. Bruffaerts) en vroeger ingelijfd in het grote domein van de Vandeveldes, er een bakkerij stond, uitgebaat door Felix Taymans, vader van "Cascon", die op de Brusselsesteenweg woonde. Een tweede deel van de Stationsstraat, tussen de herberg van Jules Lamal en het station zelf, liep over de drassige gronden van het oude hof Terborcht (in de volksmond Porthof). Dit nieuwe straatbeeld heeft Overijse op gebied van handel en verkeer totaal gewijzigd.

Ik voor wat betreft de activiteiten van het station zelf, één van de zwaarste karweien die ik heb gekend, was het lossen van de wagens kolen en mest, er waren dagen met wel 50 wagons die tijdig in het station moesten gelost worden, anders moest er werkloosheid

betaald worden. De kolen kwamen vroeger meestal in brokken toe, die soms tot 50 kg wogen. Ik heb de overgang tussen paard en wagen meegemaakt : met paarden losten we 1000 kg kolen per vracht en, vóór 1940, met een autocamion 10 000 kg in 3 beurten! Verschillende families hebben zich toen als vrachtvoerders in Overijse gevestigd, o.a. Louis en Waar Stront (Van Cutsem) en Frederik Schier.

Al de materialen voor het aanleggen (voor W.O. II) van de Eizerssesteenweg (Clement Van Ophemstraat), Terlanenveld (Nijvelsebaan), Abstraat en de nieuwe staatsbaan in Tombeek (Waversesteenweg) zijn in het station aangekomen; een betonmolen werd er opgericht en een aannemer uit Hoeslaart, met name Bodewijn, heeft het beton vervoerd.

Marcel HFMRIJERS
De Beierij van IJse

-
- (1) Het hof Tenots behoorde, samen met de Scherrewerremolen of molen van Terborcht, alsook het hof Terborcht zelf (tussen Heuvelstraat en huidige Stationsstraat), aan het noterisgeslacht Vandevelde, die het van de Mans de Lennick hadden verkregen. Dit is het aloude leengoed van de familie Vandenbis(cop)domme te Overijse (Zie G. VANDE PUTTE, Ken je Overijse?, blz. 168 vlg.)
 - (2) Waarschijnlijk eerste volledig betonnen fabriek van België, tussen 1900 en 1905 vermoedelijk door Duitse ingenieurs gebouwd in ter plaatse gestort gewapend beton (Zie Bouwen door de eeuwen heen, d. 2n Vlaams-Brabant / Halle-Vilvoorde, blz. 468)
 - (3) De bereden "gendarmerie nationale" opgericht te Jezus-Eik om de "hout-en wildstroop te keer te gaan" was gevestigd in het huidige "Château de Coedal", van de familie Limpens, rechtover de L. Gunsstraat, en thans nog in de volksmond "gendarmerie" genoemd. (Zie F. STROOBANTS, Overijse in oude prentkaarten, blz. 61)
 - (4) Naar de bekende bendeleider en vechtersbaas?
 - (5) Lees hierover meer in F. STROOBANTS, Drievierde eeuw Stationsstraat (Spoorslag op speurtocht, XII). In Spoorslag, nr 5, jg. 1973.

HET ROLLEND MATERIEEL VAN DE TRAMLIJN GROENENDAAL-OVERIJSE

Over de sporen van het tramlijntje hebben er heel wat tuffende en gierende lokomotieven gereden, samen met een aardig aantal rijtuigen en wagens. Vooraleer te beginnen met deze rijstellen op te sommen en van enkele een korte beschrijving of een eraan gekoppelde wetenswaardigheid te geven, wil ik een kenmerk eigen aan het rollend materieel van deze tramlijn vermelden. Het was zo dat het koetswerk van alle rijtuigen en wagens op een hoog onderstel gemonteerd was, in tegenstelling met de normaal laaggebouwde trams. Dit had tot gevolg dat de reizigers langs een steil trapje al dan niet zonder moeilijkheden de rijtuigen moesten in- en uitstappen. Deze afwijkende konstruktie was uitgevoerd om het mogelijk te maken wagens van de staatsspoorwegen, waarvan de buffers vrij hoog waren opgesteld, aan de tramrijstellen te koppelen.

(*) De tramlijn werd vanaf zijn opening in 1894, uitgebaat met drie stoomlokomotieven (genummerd 806, 807, 808) welke elk 27^(*) ton wogen. Voor het goederenverkeer beschikte men over een bakwagen C5004 en een gesloten goederenwagen C7502.



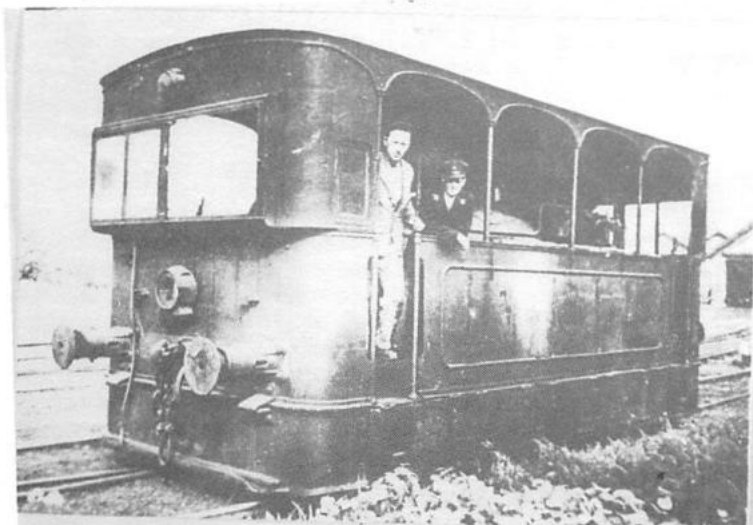
(*) Type 10

Gelegenheidstraktie bij de overname van de uitbating van de lijn door de NMVB. Foto genomen op 15/2/1897 (Romain Favoreel)

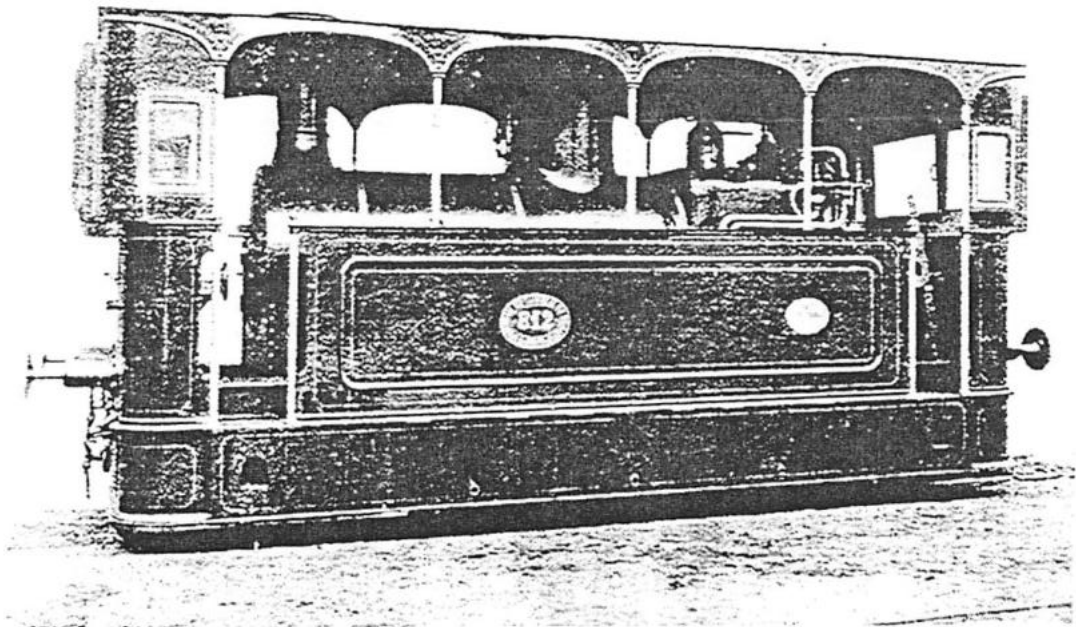
(**) 28,5 T en ordre de marche

De uitrusting bestond verder uit: drie reizigersrijtuigen van tweede klasse (C500, C501, C504); twee rijtuigen van eerste en tweede klasse te samen (C1504, C1505) en twee rijtuigen van tweede klasse (C2000, C2005) welke gekombineerd waren met een bagage-kompartiment. Ieder van deze rijtuigen was verdeeld in twee kompartimenten. In tweede klasse bevonden zich houten banken, in eerste waren deze overtrokken met fluwelen kussens. In ieder kompartiment zowel eerste als tweede klasse waren er 20 zitplaatsen. Het bagagekompartiment was uitgerust met een bureau voor de treinoverste, een safe voor waardevolle voorwerpen en vanzelfsprekend ruimte voor pakken en reisgoed.

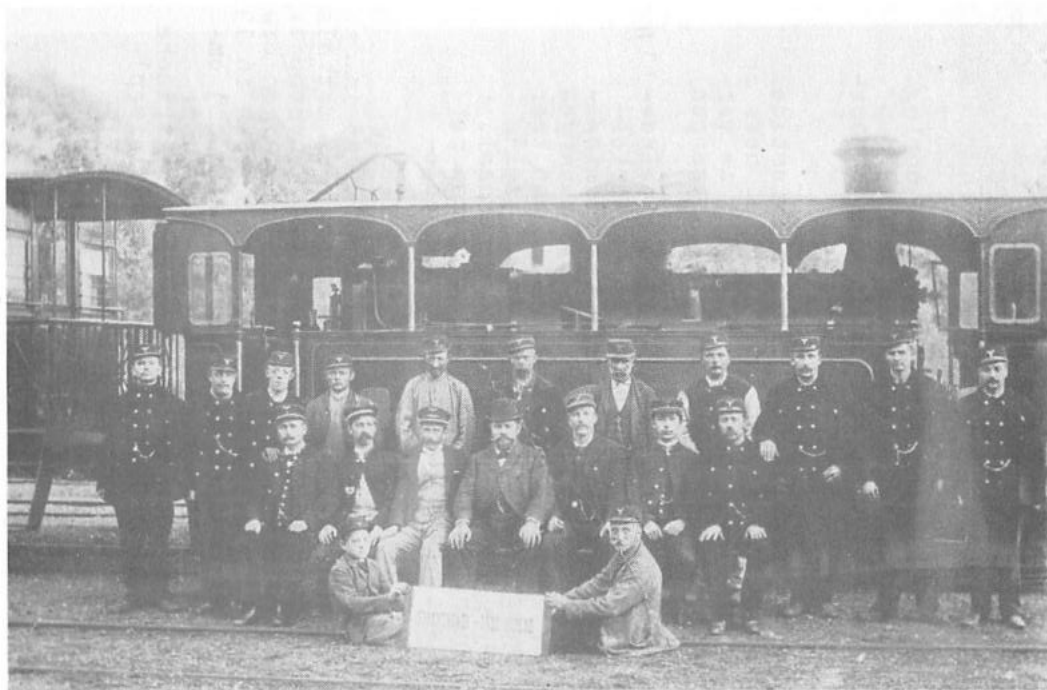
De snelle aangroei van het vervoer rond de eeuwwisseling vereiste de toevoeging van rollend materieel. Geleidelijk aan verwierf men in 1899 een gesloten goederenwagen C7503; in 1908 twee reizigerstuigen C508 en C509, plus twee krachtiger lokomotieven: in 1906 de 813; in 1914 de 817. (Type 12)



(*) Type 12 Lokomotief nr. 817 (Type 12)
En fait: Type 10 "modifié"



TYPE 12: Locomotive n° 812 (Cl. SNCV)



Type 10

Stationschef : Romain Favoreel met zijn hele ploeg in
1899. Wie kent wie?

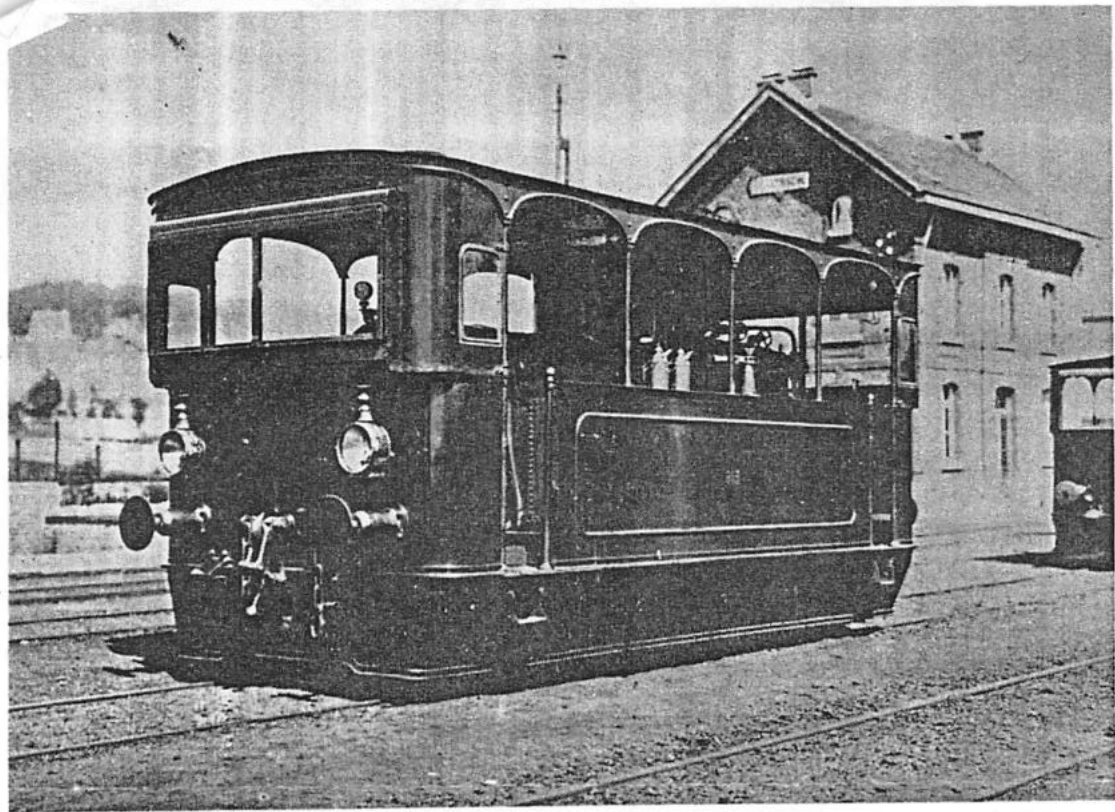
Maar na de uitbreiding komt de eerste wereldoorlog met het gevolg dat het rollend materieel door het leger opgevorderd wordt en over het gehele land verspreid. Na de wapenstilstand tracht men alles weer bij elkaar te brengen. Zo werd de lok 813 te Couvin (Type 12) teruggevonden en de wagen C7503 te Gentbrugge. De bakwagen C5004, die samen met de lok 807 niet meer (Type 10) werd teruggevonden, werd door een wagen C5100 van de staatsspoorwegen vervangen.

Om het tekort aan rollend materieel na de oorlog tijdelijk op te vangen, deed men ook nog een beroep op een lokomotief en twee wagens van de staatsspoorwegen.

Type 20 In 1924 kreeg de tramlijn een nieuwe aanwinst: de lok. 822. Doch een anderhalf jaar later verliet deze de steilplaats van Overijse, om definitief dienst te verrichten op de lijn Merksem-IJskelder (prov. Antwerpen)

(*) De tijdens W.O.I verloren lok 807, werd uiteindelijk (Type 10) vervangen door lok 823. Deze had in tegenstelling met de overige lokomotieven, geen beschermingsplaten voor de wielen en woog 43,5 ton. Dit zwaargewicht was dan ook in staat op eigen houtje een zeer lange sliert wagens voort te trekken en dit zelfs over de helling de "Kleenen Berg" te Groenendaal. Voordien moest men zulke transporten uitvoeren met dubbeltractie; d.w.z. twee lokomotieven aaneenges koppeld.

Door het inleggen van busdiensten vanaf 1925 in onze streek, verminderde het reizigersverkeer, met als gevolg dat de rijtuigen C500, C1504 en C2005 overbodig waren. De koetswerken van de eerste twee rijtuigen brak men af te Overijse in 1935, en hun frames werden in 1937 naar de N.M.V.B.-werkhuizen verzonden, alwaar zij omgebouwd werden als tussenlopers. Het frame van de C2005 diende in 1938 voor de bouw van een elektrische motorwagen voor de lijn Brussel (eeuwfeestpaleizen)-Londerzeel.

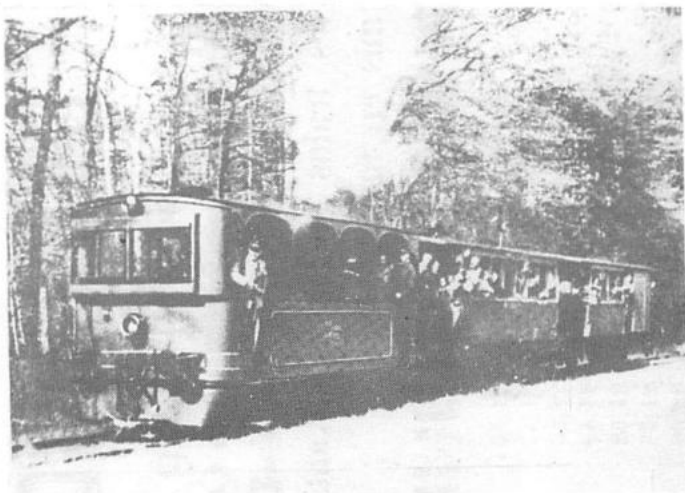


La locomotive n° 813 (type 12)^(*) pour voie à écartement normal, au dépôt d'Overijse. Cette locomotive fut construite en 1906 par les Ateliers St-Léonard à Liège (photo archives S.N.C.V.).

(*) Type 10 "modifié"

Na de tweede wereldoorlog worden de reizigers-
 diensten definitief stopgezet, waardoor de lok 806
 omstreeks 1950 onder de slopershamer terecht komt.
 Het goederenverkeer bleef echter bestaan en een
 nieuwe krachtige lokomotief was dus dringend nood-
 zakelijk. Deze kwam er in 1951, het was een autorail-
 traktor ART500. Het frame hiervan was afkomstig van
 een Duits reizigerstuig van het Elzassersnet en werd
 door de N.M.V.B. werkhuizen voorzien van twee dieselmotoren G.M., die elk 175 pk ontwikkelden.

Ondanks deze nieuwe aanwinst, verminderen de ak-
 tiviteiten van de tramlijn zienderogen. In 1952
 worden de rijtuigen C501, C504 en C508 verkocht als
 schroot, maar ze verlaten de stelplaats van Overijse
 pas in 1953. In datzelfde jaar wordt de grote lok. 823
 aan de tramlijn onttrokken en verkocht aan een pri- Type 22
 vé - maatschappij. In 1955 breekt men het koetswerk
 van het reizigerstuig C509 af en het wordt eveneens
 verkocht als schroot.



Type 10

Exit stoomtram 13 april 1957
 (Archief Museum Schepdaal)

Nationale Maatschappij van Spoorwegen.

LIJN

GROENENDAEL - OVERYSSCHE

Ter gelegenheid der **toewijdingsfeesten** van de Gemeente Overyssche aan het **Heilig Hart**, zullen de volgende bijgevoegde treinen ingericht worden op

ZONDAG 31 JULI 1927

Hoeylaert	V.	13,50
Vlierbeek		13,33
Zavelenborre		13,36
Zorgvliet		13,39
Overyssche	A.	13,42

Vertrek naar Brussel } 21,37 22,28
Départ vers Bruxelles }

Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux.

LIGNE

A l'occasion de la **fête de la consécration** de la Commune d'Overyssche, au **Sacré-Cœur**, les trains spéciaux suivants seront mis en marche le

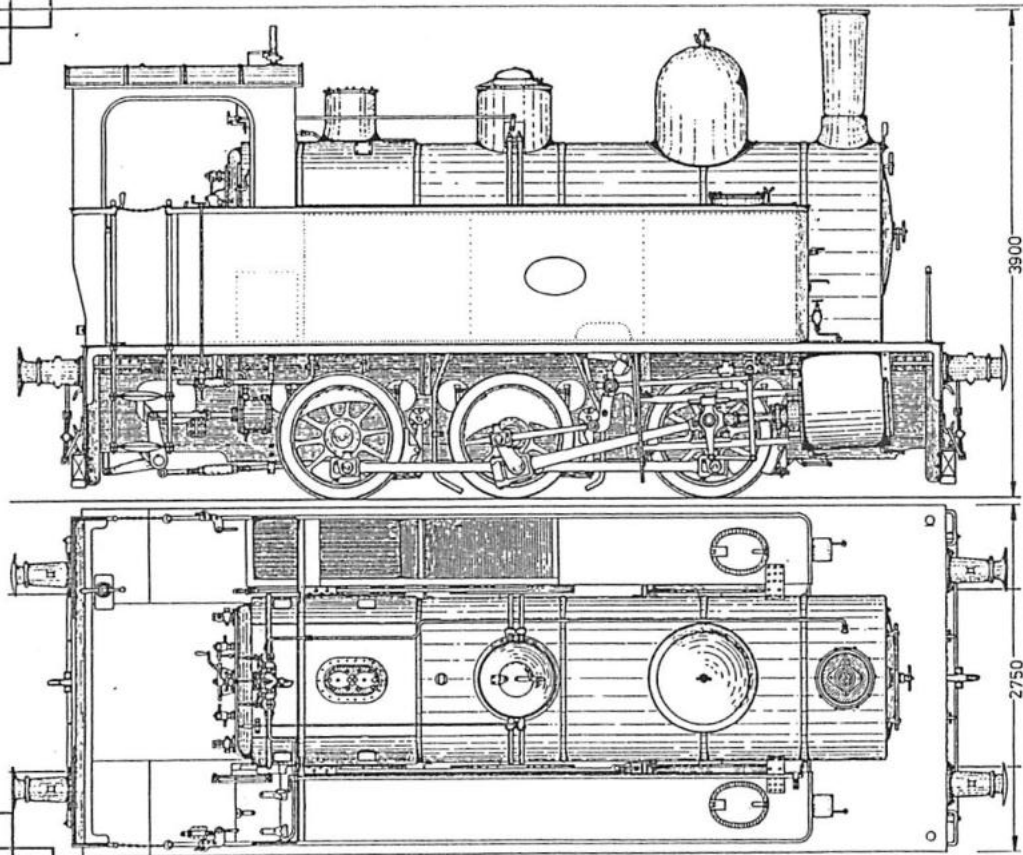
48

DIMANCHE 31 JUILLET

Overyssche	20,40	21,40
Zorgvliet	20,43	21,43
Zavelenborre	20,46	21,46
Vlierbeek	20,49	21,49
Hoeylaert	20,52	21,52
Dumberg	20,55	21,55
Groenendael	21,00	22,00

Vertrek naar Namen } 21,10
Départ vers Namur }

LA DIRECTION.

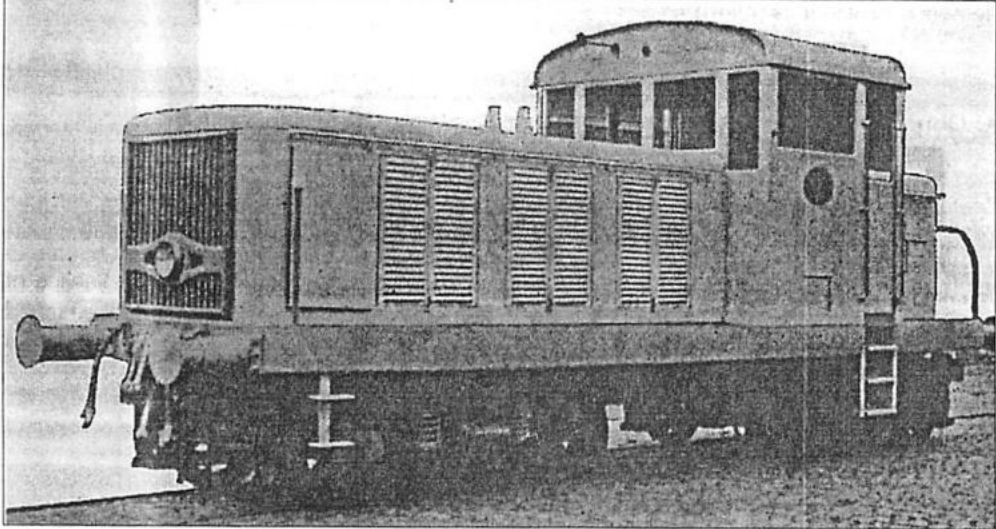


L.tot.: 8150

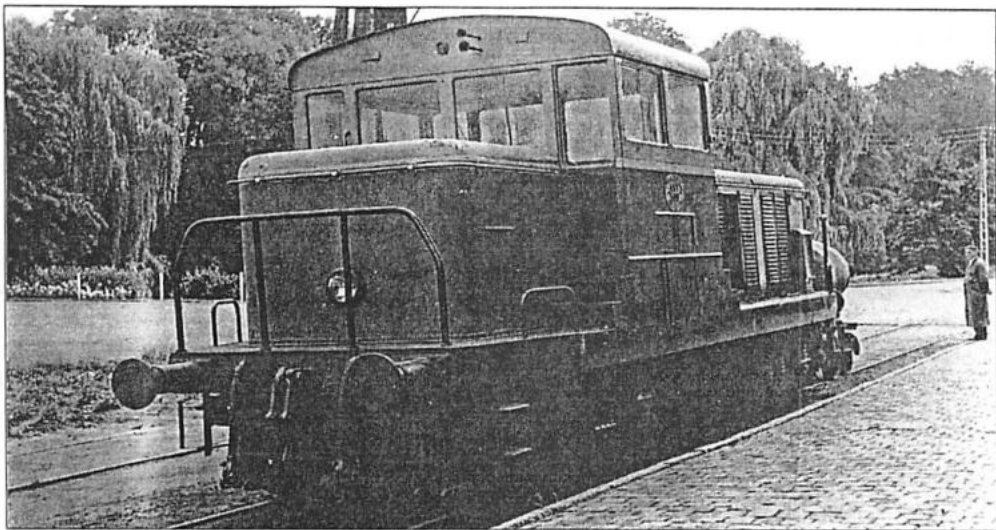
N.M.V.B. - S.N.C.V.

TYPE 20

Get. PROOVERS	21 JUN 78	Origin plan VB 2433L
------------------	-----------	-------------------------



Présentation de l'ART.500 rue Eloy, à Bruxelles (cl. SNCV).



L'ART.500 à Hoeilaert Station le 30.07.1960 (photo G. Neve).

De twee reizigerstuigen C1505 en C2000, die niet meer gediend hadden sinds 1949, verlieten de lijn op 16 en 17 februari 1961 met de N.M.V.B. werkhuizen als bestemming. Zij werden er hersteld om tentoongesteld te worden in het trammuseum van Schepdaal. Diezelfde eer viel ook te beurt aan lok 813 welke Overijse verliet op 18 april 1962.

De ART500 werd samen met de sporen van de sectie Groenendaal-Hoeilaart op 19 maart 1964 door de N.M.V.B. aan de firma Mariën verkocht. De lok 808, de wagens C5100 en C7502 werden in februari 1966 naar de N.M.B.S.-loods te Leuven overgebracht, waar ze nog steeds bewaard worden. In mei komt voor de laatste maal de schroothandelaar weer eens op bezoek en sloopt de lok 817, de wagens C7503 en het oude frame van het reizigerstuig C509.

De enig overblijvende, de ART500, wordt opgekocht door de "Compagnie Graver" en verlaat op 16 januari 1968 Groenendaal met bestemming Willebroek. De sporen zijn er ook niet meer nodig, deze worden opgebroken en op het overgroot gedeelte van de bedding Groenendaal-Hoeilaart ligt nu een fietspad.

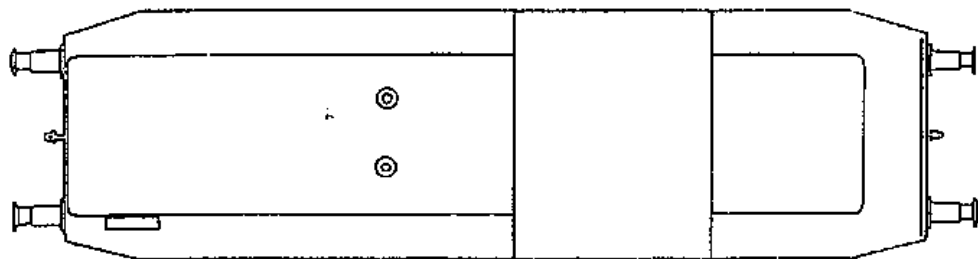
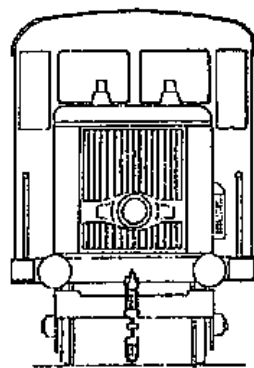
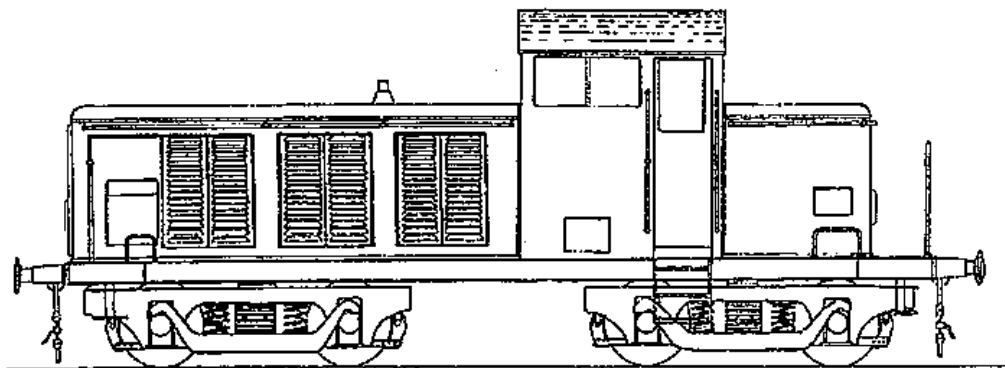
Stefaan BOCKSTAL
Het Glazen Dorp

Bronnen: DEHON P., De buurtspoorlijn Groenendaal-Overijse, zie citaat vorig artikel
De buurtspoorweg, katalogus van het buurtwagmuseum te Schepdaal, (Glossop, Engeland, 1974)

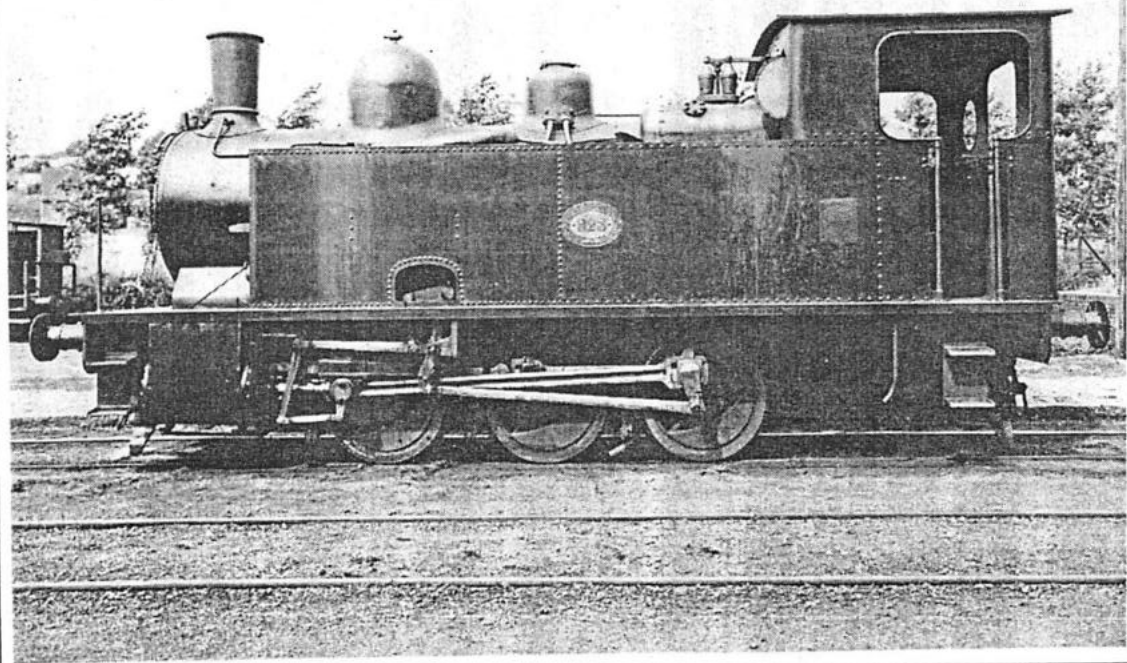
NUM.	TYPE	BEGIN DIENST	EINDE DIENST
1. Stoomlokomotieven			
806	27ton	1894	+ 1950 afgebroken
807	27t.	1894	Verloren tijdens W.O.I
808	27t.	1894	Bewaard in Leuven sinds 1966
813	27t.	1906	In trammuseum Schepdaal sinds 1962
817	27t.	1914	Afgebroken in 1966
822	37,5t.	1924	Overgeheveld in 1926 naar Merksem
823	43,5t.	1926	Verkocht in 1953
2. Diesellokomotief			
ART500	40t.	1951	Verkocht in 1968
3. Rijtuigen			
C500	2eKl.	1894	1935:afgebroken;frame 1937 omgebouwd
C501	""	""	1952:verkocht als schroot
C504	""	""	1952: ""
C508	""	1908	1952: ""
C509	""	""	1955:afgebroken;frame pas in 1966
C1504	1e en	1894	1935:afgebroken;1937:frame omgebouwd
C1505	2eKl.	1894	In trammuseum Schepdaal sinds 1961
C2000	2eKl.	1894	""
C2005	en bag	1894	1938:frame omgebouwd
4. Goederenwagens			
C5004	bakwa-	1894	Verloren tijdens W.O.I
C5100	gen	1920	Bewaard in Leuven sinds 1966
C7502	geslo-	1894	""
C7503	ten	1899	Afgebroken in 1966
	wagen		

Kl.=klasse; bag.=bagage

ERKENS MICHEL
TENBOSLAAN 22
1560 HOEILAART
TEL. 02 / 657 15 96



ART. 500	
P. ROOVS	1936



Type 22 (N° 823) "Grosse Bertha"

Weet u misschien ook ditjes en datjes over vroegere tijden in uw gemeente, verdwenen gebruiken en voorwerpen ; kent u soms geen sappige anekdotes over het volksleven vroeger, over volkstypes ? Bewaart u vergeelde prentkaarten, foto's, penningen e.d.m., bezit u een stamboom of gewoon gegevens over de geschiedenis van uw familie, uw huis, vertel of toon het eens de mensen van het bestuur van beide heemkundige kringen, neem deel aan onze werkvergaderingen, steek een handje toe bij het inrichten van tentoonstellingen, het opzoeken van oude papieren, het optekenen van allerlei wetenswaardigheden over het Overijse en Hoeilaart van weleer en... pleeg misschien eens zelf een artikel voor ZONIEN.

U kent toch het motto "Een monument staat niet alleen" van het Monumentenjaar 1976 ? Wel, ook de Beiers en Glazendorpers werken liever niet alleen. Draag uw steentje bij tot herwaardering van eigen schoon en plaatselijke geschiedenis in IJse- en Laneland. Help uw heemkundige kringen om plaatselijk (bedreigd) patrimonium te vrijwaren en te restaureren.

AAN HEEMKUNDE DOEN = EEN BETERE HEEMKENNIS OPDOEN.

ZONIEN : driemaandelijks tijdschrift van de Heemkundige Kringen van Overijse en Hoeilaart

Redactiesecretaris van DE BEIERIJ VAN IJSE en verantwoordelijk uitgever :
Guy VANDE PUTTE, E. Steenostraat 29/73 - 1160 Brussel - tel. 660.33.34.

Lay-out : A. LESKENS, Nijvelsebaan 114 - 1900 Overijse - tel. 687.59.13.

Typewerk : I. BRUFFAERTS, Waversesteenweg 4 - 1900 Overijse
tel. 687.71.24.

Drukkerij : Beschutte werkplaats IJSEDAL

Distributie : J. VERBELEN, Warandelaan 11 - 1900 Overijse

Jaarabonnement : 150 F / **Steunabonnement :** 500 F. PCR nr 000-0121137-81
van V.V.V.-Overijse met vermelding "lidgeld Beierij"

Redactiesecretaris van HET GLAZEN DORP : Michel ERKENS, Tenboslaan 6 -
1990 Hoeilaart - tel. 657.15.96.

Distributie : J.-P. NAGELS, Groenendaalsesteenweg 12 - 1990 Hoeilaart -
tel. 657.00.72.

S. BOCKSTAL, Zoniënbosstraat 26 - 1990 Hoeilaart - tel. 657.06.74.

Jaarabonnement : 150 F / **Steunabonnement :** 500 F. Rekeningnummer :
088-0628160-80 van Het Glazen Dorp V.V.V.-Gemeentehuis - Hoeilaart.