BELGIE-bELGIQUE
P B 1980 ZEMST
2/3006
AfgiftekantoorZEMST

HEEMKUNDIGE KRING "DE SEMSE"

Semse Kroniek

Kerk Zemst - Beschermde hoeve Pieckaerts Eppegem
Spoorwegbrug " Konijnenpijp "Weerde
Boogschutter Elewijt - Surfer Blosodomein Hofstade

Tijdschrift - 21ste jaargang 2005

Nr. 2

Prijs: € = 3.00 - met port = € 3,50

Verantwoordelijke uitgever: Heemkundige Kring " de Semse " - p/a C. Vanderbeken Vredelaan 48 -1982 Weerde - Zemst

Colofon

"*De Semse kroniek*" driemaandelijks tijdschrift
21ste jaargang - nummer 2 - juni 2005

Heemkundige kring "*de Semse*"
vereniging zonder winstgevend doel
opgericht in juni 1985
ondernemingsnummer 432.094.418
Bibliotheek/wettelijk depot: nr: 27982

Erfgoedhuis "*de Semse*"
Schoolstraat 13/1 1980 Zemst
secretariaat: Vredelaan 48 1982 Zemst (Weerde)
tel: 00. 32. (0)15.62.07.40
e-mail: colette.vanderbeken@pandora.be
Internet: Zemst.be
Bankrekening "*de Semse*": 001-2183660-72

Redactie: Vanderbeken Colette
fotografie: Mannaerts Fons
Minnes Alida
Thyberghien Mathilde

2005:

Lidmaatschap:	€ 20
Steunend lid:	€ 30
Beschermend lid:	€ 40
Ere-lid:	€ 50
Advertenties	€ 50

(adverteerders ontvangen gratis de "Semse Kroniek")

Het lidmaatschap geeft eveneens recht op
vier Semse kronieken
twaalf nieuwsbrieven
Toegang tot voordrachten, tentoonstellingen
Tussenkomst bij de uitstappen.

Aangesloten:

Provincie Vlaams-Brabant

Vlaams Centrum voor Volkscultuur

Heemkunde Vlaanderen vzw Vlaams-Brabant

voorblad foto's: Mannaerts Fons © hjkenmorelleput@freeler.nl
verantwoordelijke uitgever: "*de Semse*" - Colette Vanderbeken D/2005/2
De auteurs zijn verantwoordelijk voor hun publicaties.

20 jaar Semse 1985 - 2005

Op 11 juni 2005 werd een feestzitting gehouden in d'Oude School te Weerde ter gelegenheid van de twintigste verjaardag van heemkring "*de Semse*".

De aanwezigen genoten van het smakelijk eten.
Martin Van Hove uit Kaulille fleurde de avond op met een animatie van de bovenste plank.
En de klap van de vuurpijl was een verrassing. Het boek van kok Caurdelier met de herinnering dat we het twintig jaar hebben gered.

Door 1ste schepenen Bart Coopman werd een medaille voor verdienste van Vlaams-Brabant in goud aan Colette Vanderbeken uitgereikt samen met een bloemenwens van het bestuur en de leden van de "*de Semse*".

Voorzitter Fons Mannaerts zei het volgende:

Beste Vrienden,
Vanavond blikken we even terug op twintig jaar "*de Semse*". Ikzelf was er niet bij betrokken bij de stichting van de heemkring in 1985. Maar dikwijls is er over verteld.

Ongeveer een twintigtal personen werden door de gemeente rond de tafel gezet in de toenmalige refter van de gemeentewerkmannen op de Schranshoeve.
Na menige vergaderingen over het hoe en waarom werd naar een naam gezocht.
Teruggaande tot de oudste schrijfwijze van de naam Zemst, namelijk Semse werd de kring boven de doopvont gehouden op 27 juni 1685.

Dan kwamen de statuten aan bod, en de bevalling ervan, zo blijkt, was even moeilijk als de wijzigingen die we verleden jaar moesten doen voor de Kamer van Koophandel.
De paragraaf waarin de opdracht van het gemeentebestuur stond over het inrichten van de Schranshoeve, de lokalen aan de straatkant moesten een museumruimte en cafetaria worden, schrokken verschillende bestuursleden af en ze deden niet meer mee. En toch realiseerden we met financiële hulp van de gemeente het project.

Gedurende 15 jaar werden er voordrachten, cursussen, tentoonstellingen gehouden met enkele uitschieters: 1986, thema "de School"; 1989 - in de schuur maakte we een bos en natuurelementen met verschillende biotopen; 1992 - in samenwerking met de spoorwegen brachten we 1835, de eerste trein in Zemst, in herinnering. In 1998 - 200 jaar na de Boerenkrijg werd met een tentoonstelling en een evocatie de geschiedenis herdacht. Er waren nog zo veel andere, teveel om op te noemen.

Tien jaar hebben we met kerstmis een kerststal neergezet in het poortgebouw met als attractie Pipo, de ezel.

En dan... namen we afscheid van de Schranshoeve en kwamen terecht in Zemst in de gemeentelijke jongensschool. We hechtte onze naam "*de Semse*" op de buitenmuur en begonnen met de inrichting.
We fixeerde ons vooral op onze bibliotheek die we door giften en ruilen hebben kunnen uitbouwen tot een volwaardig documentatiecentrum. Zoekers kunnen bij ons terecht voor zowel geschiedenis, archeologie en familiekunde.

Ondertussen veranderde er veel in de Erfgoedwereld. Wanneer we al de manifestaties opvolgen die voorgeteld worden dan is het jaarprogramma meer dan gevuld.
We maken deel uit van: Heemkunde Vlaanderen; Heemkunde Vlaams-Brabant; V.C.M., Contactforum voor Erfgoedverenigingen; V.C.V., Vlaams Centrum voor Volkskunde; Culturele Biografie; Erfgoedcel Mechelen... en nog andere.

In de nieuwsbrief van juni l.l. deden we een oproep naar ondernemende vrijwilligers om de vrijwilligers van vandaag te vervoegen. Indien deze oproep gelezen en gehoord wordt dan zal de toekomst van de heemkring, het Erfgoedhuis "de Semse" en met de beloofde financiële hulp van de gemeente zeker rooskleurig zijn.



De heemkundige kring "*de Semse*"
Werd gesticht in juni 1985.

Juicht, vrienden, blaas de horen:
Laat blij uw gezangen horen:
Galmt het uit met volle monden,
Het verdient el een brevet:
Twintig jaar, dat hebben we gered.

We danken iedereen voor de gelukwensen die we mochten ontvangen voor het twintig jarig bestaan van heemkring "*de Semse*".

****

Voormalige buurspoorweg Brussel-Haacht (Keerbergen).

Jos Lauwers

Ons land beleefde vanaf het midden van de 19de eeuw een enorme versnelling inzake spoorwegaanleg. Bart Van der Herten noteerde dat de Staat, die tijdens de periode 1835/1843 had geïnvesteerd in de belangrijkste internationaal gerichte lijnen, aan de private sector de mogelijkheid gaf om bijkomende lijnen aan te leggen in het binnenland. Spoorwegen waren een noodzakelijk middel om de weinig ontwikkelde gebieden te betrekken bij de economische evolutie en bovendien een aangewezen hulpmiddel om ze te integreren in de nationale ruimte. Ook zag de overheid de voordelen in van huisvesting voor arbeiders op het platteland, in plaats van in de industriesteden. Er werd gezocht naar een tussenoplossing, zijnde de aanleg van lijnen met beperkte infrastructuur, waaruit het concept-buurtspoorwegen zou groeien.

In zijn bijdrage over "*De Buurtspoorwegen en de ontsluiting van het Belgische platteland 1865/1913*" wees voormelde auteur erop dat al in 1840 een private spoorwegmaatschappij Antwerpen-Gent zó opgevat was dat ze als een der meest rendable bekend zou staan en op termijn op grote schaal navolging zou vinden. De overheid bleek niet ongevoelig voor deze kwestie. Voor Brabant werd het doel gesteld om de belangrijkste gemeenten in een bepaalde straal rond Brussel door middel van een netwerk van buurtspoorwegen aan te sluiten op de hoofdstad en op de belangrijkste stations van de staatsspoorwegen. Reeds was een convenant afgesloten voor de aanleg van vijf buurtspoorlijnen w.o. een ringspoor rond Brussel, dat o.m. Vilvoorde zou aandoen en een lijn van Brussel naar Dendermonde.

Zoals gesteld zou de aanleg van een buurtspoorweg op of naast de bedding van een gewone weg eigen karakteristieken moeten hebben, die fundamenteel verschillend zouden zijn van de gewone spoorwegen. Tenslotte kwam er in 1875 een alternatief voorstel voor oprichting van een nationale maatschappij van buurtspoorwegen, waarbij het initiatief zou gelegd worden bij de overheid, meer bepaald bij gemeenten, provincies en centrale administratie. De activiteiten van de commissie "*ad hoc*" leidden in mei 1882 tot een nieuw wetsvoorstel. Daarin werd een belangrijke rol van de overheid in het dossier van de buurtspoorwegen niet langer in vraag gesteld. Tevens werd in principe verwoord dat de buurtspoorwegen een rol moesten spelen in het algemeen belang. In dit geval zou het niet gaan om het nationaal belang, zoals het geval was met de spoorwegen, maar wel om het lokaal belang van zeer vele gemeenten.

Van voetjestram over diligence naar stoomtram.

We kunnen ons nog amper de tijd voor de geest halen, toen praktisch alle vervoer van goederen in onze contreien meestal te voet werd ondernomen. De mindere man zag er niet tegen op met geladen kruiwagen een voorraad aardappelen naar Brussel of Vilvoorde te voeren. De kleine pachters, die enig vee op stal hadden staan, trokken met een klomp boter of een korf eieren naar de Mechelse markt. Die afstand van 12 km legden ze ook te voet af. Hun voorbeeld vond navolging doordat er te Mechelen een forse winst aan vastzat. Weldra schaften ze zich dan ook een hondenkar aan, wat de tocht wel enigszins vergemakkelijkte. Het afgelegd, getrokken daar paard of muilezel.

Zowel te Relst als te Kampenhout bestond er een bode. Ze reden eenmaal per week, namelijk op woe,sdag naar Leuven en op zaterdag naar Mechelen. Reizigers aanvaardden ze niet, maar in hun grote huifkar namen ze allerlei boodschappen mee, die ze in beide steden op de aangeduide adressen bezorgden en brachten tevens op de terugweg de bestelde waren mee.

Vanaf 1785 kennen we een geregelde postdienst per diligence tussen Mechelen en Leuven, "*bodekoets*" genaamd. Ze doorliep de uiterst oostelijke hoek van Kampenhout. Afspanning van de paarden van de postkoets gebeurde in de "*Afspanning, herberghe te voet en te peerdt*", een halte en pleisterplaats op het gehucht Vierstraten. De reis van de ene stad naar de andere duurde drie uur. De voormalige postkoets tussen Brussel en Aarschot bestond toen niet meer.

Daarin kwam echter ook verandering. In een verslag van 1775 vroeg het gemeentebestuur aan de bevoegde overheid om de aanleg van een steenweg van Vilvoorde naar Kampenhout, zodat men die wijze het kanaal van Mechelen-Leuven kon verbinden met de Willebroekse vaart. Gedeeltelijk heeft men aan deze aanvraag gehoor gegeven door de aanleg van de Haachtsesteenweg ten jare 1934, met een vertakking van Melsbroek (Batavia) naar Vilvoorde.

Inmiddels was ook de mogelijkheid onderzocht om een waterweg tussen Dijle en beide kanalen te trekken. Deze kwestie werd terug opgerakeld na 1830. Zelfs toen er 100 jaar later van het Albertkanaal gesproken werd, kwam ook voornoemde suggestie opnieuw aan bod. Een plan voorzag de rechtstreekse verbinding te water tussen Kampenhout-Sas en Vilvoorde. Metingen waren reeds uitgevoerd toen de oorlog in 1940 alle ontwerpen weer deed stilleggen.

Meteen gooide men de kwestie letterlijk op een ander spoor. In 1884 werd de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen opgericht als instelling van openbaar nut. Het lag in haar bedoeling de bestaande trambedrijven, die voornamelijk onder de private sector ressorteerden, te bundelen, over te nemen en uit te bouwen tot een nationaal buurtspoorwegnet. Hierbij had de NMVB bijzonder oog voor de aanleg van lijnen, die het platteland vlug met de steden zouden verbinden. Die netten moesten zowel ten goede komen aan de bevolking als aan handel en nijverheid (landbouw, grote bedrijven, steenkoolmijnen, enz...) Dit initiatief werd van bij de aanvang gesteund door de Staat, die niet enkel de leningen waarborgde, maar deze tevens voor 50 % onderschreef. Daarnaast verleenden de provincies en de gemeenten (op wier grondgebied de lijnen werden aangelegd), alsmede de privé-sector, financiële steun door in te tekenen op deze leningen. Voor elke lijn werd een eigen kapitaal gevormd, dat werd gesteund door een reservefonds (om eventuele verliezen te dekken) en een voorzieningsfonds (om eventuele uitbreidingen te financieren).[1]

[1] De Belgische buurttram in beeld - André Verelst.

Lijn Brussel-Haacht-station.

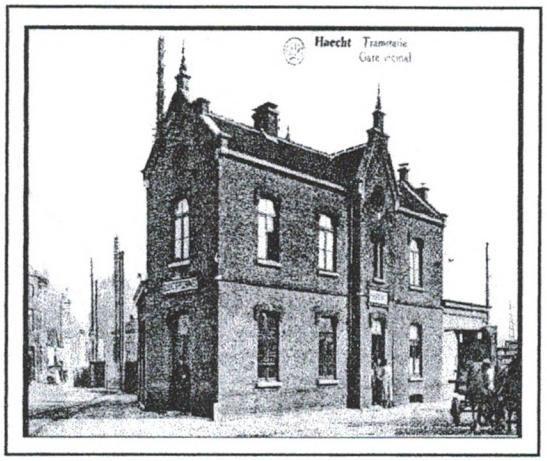
De eerste documenten, met betrekking tot de aanleg van deze lijn, waren al terug te vinden in 1885 en in de kamerzitting van 6 mei 1886 vroeg graaf de Merode de bijzondere aandacht van de regering voor deze lijn, die van groot belang was voor de landelijke bevolking van het arrondissement Brussel. Reeds enkele weken later, op 19 juni, werd de in over weging neming aangevraagd, die werd toegestaan op 12 juli 1886. Het kapitaal van 1.160.000 fr was als volgt verdeeld: Staat 290.000 fr; provincie 290.000 en gemeenten 580.000 fr.

Op 27 maart 1888 werd de vergunningsaanvraag ingediend voor het stadsgedeelte van het H. Kruisplein (thans Flageyplein) te Elsene, over de Generaal Eenensstraat naar Sint-Mariakerk te Schaarbeek. De vergunning voor het landelijk gedeelte van de Generaal Eenensstraat naar Evere, Haren, Diegem, Melsbroek, Steenokkerzeel, Berg, Kampenhout tot het station van Haacht werd aangevraagd op 23 april 1888. Deze laatste dienst zou minimum zes treinen tellen in elke richting, waarvan er drie vertrokken en toekwamen aan de Sint-Mariakerk en drie op het H. Kruisplein.

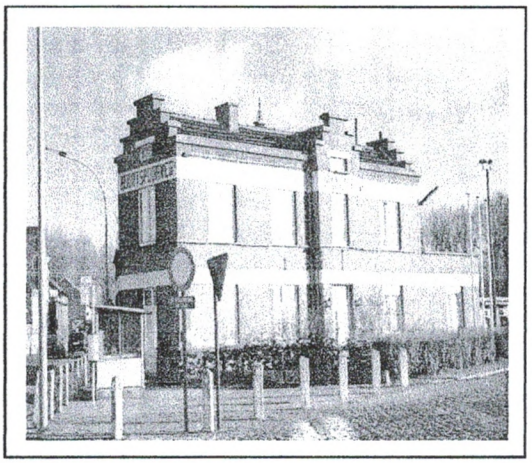
"*Josephine*" de stoomlok van 5 uur 's morgens in Haacht (tramstilstand-dorp). De boer met de melkkruiken.

De vergunning voor gans de lijn werd verleend bij Koninklijk Besluit van 17 november 1888, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 19/20 november. In akkoord met het merendeel van de betrokken gemeentebesturen werd onderhands onderhandeld met de S.A. du chemen de fer à voie étroite de Bruxelles-Ixelles-Boendael voor

de exploitatie van de lijn, die op het H. Kruisplein in verbinding stond met het net van deze maatschappij. Bij Koninklijk Besluit van 31 januari 1889, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 7 februari, werd de exploitatie toevertrouwd aan de hoger genoemde maatschappij.



(uitg: r. Van Loo-Verschueren) Einde 19de eeuw werd Haacht-station een web van tramlijnen (foto Albert).



Het gerenoveerd tramstation van Haacht
(foto: Anna Denies).

Het baanvak H. Kruisplein (Elsene) - Generaal Eenenstraat - St-Mariakerk (Schaarbeek) werd geopend op 1 augustus 1889 en het baanvak Generaal Eenenstraat - Haacht-station op 1 september 1890. Bij Koninklijk Besluit van 13 oktober 1900 werd de vergunning voor het onderhoud en de exploitatie van de lijn overgedragen aan de S.A. Les Tramways Bruxellois. Bij K.B. van 1 februari 1902 werd laatsgenoemde maatschappij gemachtigd de exploitatie van de landelijke baanvakken af te staan aan de S.A. pour l'exploitation de chemins de fer vicinaux, terwijl de S.A. Les Tramways Bruxellois de stedelijke diensten bleef exploiteren.

Nog vóór de Eerste Wereldoorlog werden de volgende baanvakken geëlektrificeerd: Generaal Eenensstraat - H. Kruisplein op 30 juni 1912 en St-Mariakerk - Generaal Eenensstraat - Diegem-lo op 15 juni 1914.

Verbinding van Haacht met spoorwegstation Schaarbeek.

De in overwegingneming voor de verbinding Generaal Eenensstraat - Schaarbeek-station, aangevraagd op 24 april 1896, werd nog datzelfde jaar op 19 augustus verleend. Op 31 maart 1897 werd de vergunningsaanvraag ingediend en deze werd toegestaan bij Koninklijk Besluit van 30 januari 1899, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 5 februari. Het baanvak werd in dienst gesteld op 1 juli 1908 met elektrische tractie[2]

Vanaf augustus 1888 werd begonnen met de aanleg van de buurspoorweg, die liep vanuit Haacht naar het goederenstation te Schaarbeek, met latere uitbreiding naar de Sint-Mariakerk en nog later tot aan de Dwarsstraat en vandaar naar Haacht en eindelijk in 1949 ook naar Keerbergen. Haacht was hierbij bevoorrecht doordat er reeds een trein tussen Mechelen en Leuven door het dorp passeerde, die nu ook aansluiting gaf met Brussel. Het was als landelijke gemeente uit de Zandleemstreek enigszins vooruit op de andere omringende dorpen o.a. door de oprichting van de Brouwerij van Haacht op grondgebied Boortmeerbeek en van het vervoer der bieren van de brouwerij Jack-op uit Werchter (1911)

In feite betekende de tramlijn een ontluiking voor de hele streek: André Verelst schreef dan ook terecht in zijn album "*De trams uit Haacht, Leuven en Mechelen in beeld*" *voor velen opende de tram een poort op een nieuwe en rijke wereld. Hij haalde de afgezonderde dorpelingen uit hun isolement en droeg bij tot hun materiële en morele ontvoogding. De tram*

---

[2] De Buurtspoorwegen in de Provincie Brabant 1885/1978 - Jos Neyens.

De tram had een sociaal-economische functie. Hij schonk werknemers de gelegenheid beter betaalde (maar daarom niet altijd gezondere) arbeid in en rond de stad te gaan verrichten. Langsheen de tramlijnen werden fabrieken gebouwd, deze creëerden nieuwe werkgelegenheid, verhoogden de levensstandaard in de omgeving en stimuleerden de handelsbedrijvigheid"

Bij de stichting van de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen werd die ontsluiting nog verhoogd door de bouw van een tramstation met stelplaats voor rijtuigen (Haacht-station), dat vóór de 1ste Wereldoorlog gemoderniseerd werd. In diezelfde periode kreeg ook Diegem-lo een loods voor de rijtuigenen sedert 1914 een omvormingscentrale om vanaf 1924 stroom te leveren aan de nieuwe trams op de ganse lijn. Oorspronkelijk waren de tramrijtuigen op deze lijn donkergroen geschilderd, maar omstreeks 1908 werd de crème kleur als standaardtoon ingevoerd. Zowel de stoomlocomotieven als de elektrische trams hadden twee stuurcabines, één vooraan en één achteraan, zodat de bestuurder aan de terminus slechts, met een zwengel in de hand, van stuurcabine moest veranderen en geen draaischijf nodig had.

Haacht had ook enige bekendheid als bedevaartsoord voor kinderen, die aan kinkhoest leden. Ik kan van ondervinding spreken, want in mijn prille jeugd ging ik, samen met mijn moeder, in de jaren 1930 beewegen naar Sint-Remigiuskerk aldaar. Niet enkel de tocht per tram, ook het zicht van de trambareel over de Provinciesteenweg en vooral de metalen trambrug over het Dijlekanaal, halverwege Haacht en Kampenhout-Sas, waren voor mij een hele belevenis. Er bestond ook nog tot in 1962 een tweede brug over de spoorweg Leuven-Mechelen tussen Haacht-dorp en Haacht-Station.

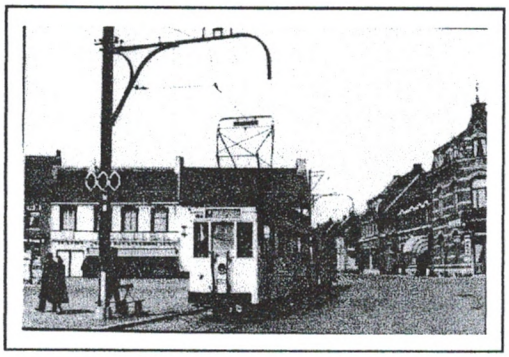
Op 1 september 1890 reed de eerste stoomtram, wat een heuglijke dag betekende voor de schoolkinderen, die praktisch in elke gemeente op het traject vrijaf hadden gekregen om het puffende mini-treinstel over de sporen te zien glijden. De aanleg van de lijn had 26 maanden gevergd, maar toen ze eenmaal in bedrijf was, werd er druk gebruik van gemaakt zowel voor vervoer van goederen als van passagiers. Een veertigtal melkboeren haalden op de hofsteden in Haacht en Kampenhout de melk af, laadden ze over op de eerste tram van 5 uur en verkochten de melk in Brussel van huis tot huis. De reis van de melktram duurde toen ongeveer anderhalf uur.

Toen de elektrische tram in 1894 zijn intrede deed, gebruikte de maatschappij aanvankelijk de aanhangwagens van de stoomloks voor de elektrische motorrijtuigen. Het duurde tot tijdens de 1ste Wereldoorlog eer hiertoe afzonderlijke bijwagens werden gebouwd. De elektrische tram evolueerde van het tweeassig type naar het langere bogie personenrijtuig, voorzien van twee draaibare onderstellen met elk twee paar wielen aan weerskanten. In de elektrische trams werden motorrijtuig en bijwagens elektrisch verwarmd. De stoomtram had het jarenlang moeten stellen met een klein kolenkacheltje (*duvelke*) in elke bijwagen, die tevens uitgerust was met een open balkon vooraan en achteraan, bestemd voor de zomermaanden.

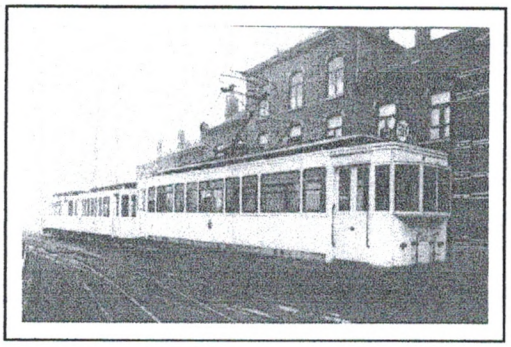
Sedert 7 september 1918 reed de stoomtram iets meer. De rails werden door de Duitsers opgebroken om sporen aan te leggen dichtbij het front aan de IJzer. Na de oorlog waren de sporen opnieuw ter plaatse en in 1920 werd de lijn weer in dienst genomen. Ook heeft de Dijlevaart te Kampenhout-Sas in de loop der jaren dikwijls voor moeilijkheden gezorgd, wat de doortocht van de tram betreft. De NMVB bekwam vanaf 1942 toestemming om de spoorlijn via het domein "*Vogelzang*" onder de vaartbrug te leiden, waarna ze dankzij een eigen trambrug de richting Haacht kon inslaan. Dit natuurpark meet 3 ha 30 ca, afgezoomd door de Dijlevaart, de Haachtsesteenweg en het Weistterbos. De tramlijn verdween in 1960, maar men kan nog duidelijk het toenmalige tracé van de spoorbedding volgen, kronkelend langsheen de grote vijver naar het jaagpad toe.

Na de 1ste Wereldoorlog werd tussen Leuven en Mechelen een autobuslijn ingelegd door Vital Decat uit Wespelaar, vervolgens overgenomen door het familiebedrijf Van Praet uit Muizen, tenslotte vanaf 1931 omgezet in een geregelde autobusdienst door Alfons Devoeght uit Kampenhout. De tramlijn was in 1924 geëlektrificeerd ter vervanging van de stoomloks. Op zijn beurt werd de elektrische tram op 17 april 1960 vervangen door een

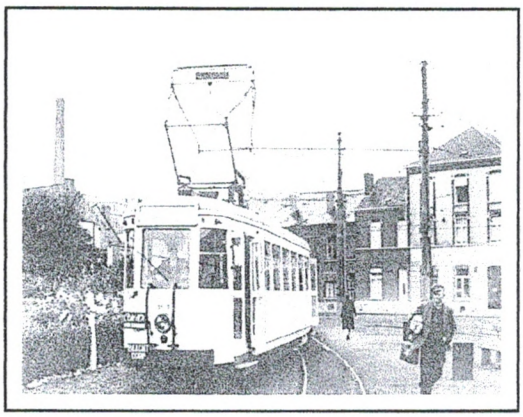
autobusdienst van de nieuwe maatschappij "*de Lijn*", waarbij ook firma De Voeght aansloot.



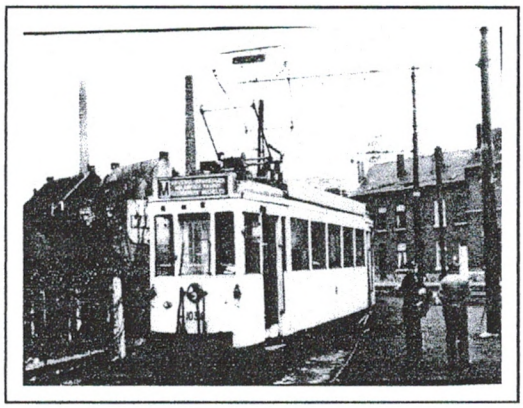
Motorwagen met aanhangwagen op de lijn Mechelen-Haacht-station aan de halte van de markt te Haacht (1953) in dienst 1949 tot 1958.



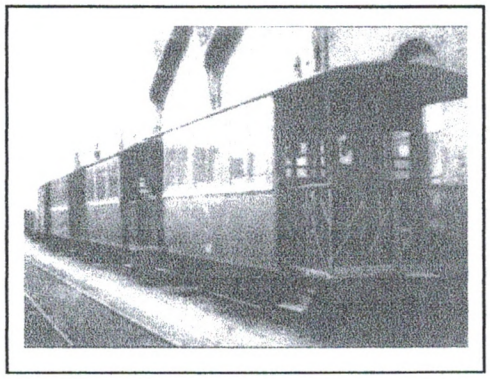
Motorwagen met 1ste en 2de klasse-compartiment uit 1919 en 2 naoorlogse aanhangwagens op de lijn Brussel-Haacht (foto 1930)



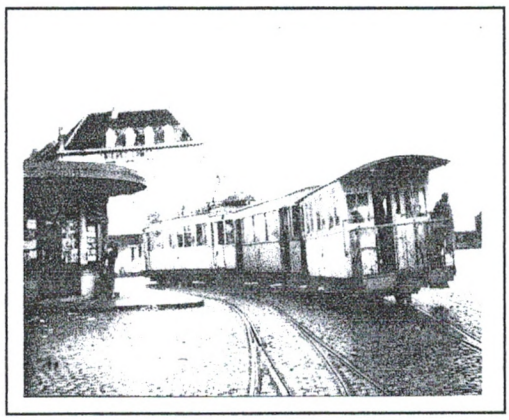
Voertuig (1919) op lijn Brussel-Keerbergen rijdend tot Haacht-dorp op nieuw baanvak uit 1947; vanaf 1949 tot Keerbergen tot Mechelen.



Tram Brussel - Melsbroek - Haacht - Keerbergen - Mechelen, vertrekkend uit Haacht naar Mechelen toe.

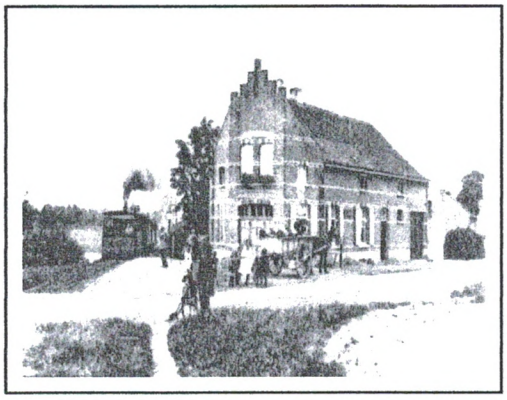


Aanhangwagens (bakken) met open balkons en kolenkacheltje of duvelke op de lijnen die vanuit Haacht-station vertrokken.

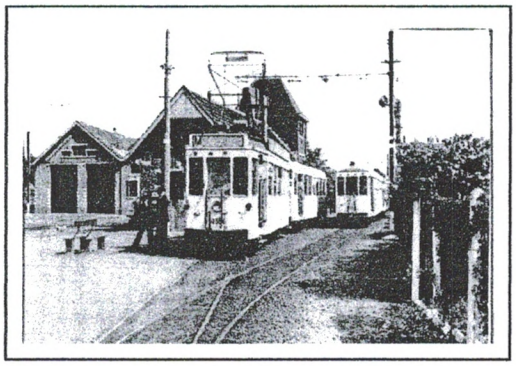


Rechts een ontvanger en wisselwachter.

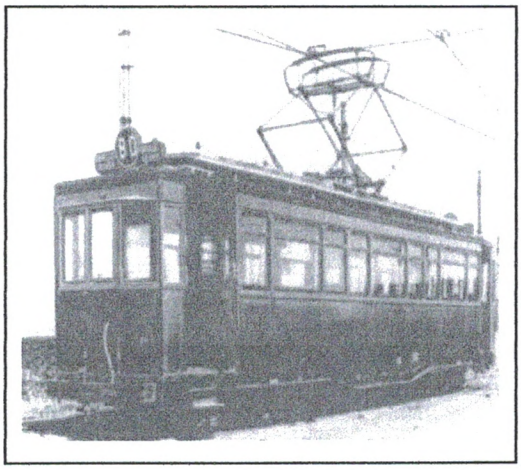
De tram van baanvak Mechelen - Keerbergen op het koning Albertplein (foto van 1948).



Keerbergen - tramhalte Mechelbaan - lijn Mechelen-Aarschot. Herberg "In de Aspergesvelden" (foto Albert



Twee trams van de lijn Brussel - Haacht - Keerbergen - Mechelen kruisen elkaar in het station Haacht (1952).



Donkergroengekleurd tweeassig bogie personenvoertuig met twee draaibare onderstellen bij de elektrificatie van het net (1924). G. De Rons.

Baanvak Kampenhout-Berg.

Rond 1904 werd de vergroting van de stations Berg, Kampenhout, Steenokkerzeel en Melsbroek voorzien. Een jaar nadien legde de NMVB aan de raadsleden te Kampenhout een verzoek voor om de buurtspoorweg uit Grimbergen naar Leuven door te trekken via Vilvoorde langs Batavia naar Kampenhout-Sas. Op 31 maart 1909 behandelde het schepencollege zelfs een vraag om een buurtspoorlijn vanuit Strombeek-Bever over Vilvoorde naar Haacht te leiden. Met het oog daarop werd er ter zitting van 12 september 1916 een verkoop goedgekeurd ten behoeve van voornoemde maatschappij voor aanleg "*eener buurtspoorweglaan*", gaande over een perceel van 18 à 58 ca, gelegen te Kampenhout wijk A. Dat gebeurde ook in de drie andere gemeenten. Wellicht had de oorlog er schuld aan dat het bij dit project is gebleven! De grond verwerving in de vier voormelde gemeenten kwamen niettemin van pas voor aanleg van tramwissels nabij deze stations.

De buurttram heeft jarenlang een sterke aantrekkingskracht uitgeoefend op de bediende gemeenten. Ontelbare jonge mannen werden immers aangeworven als tramgeleider -of ontvanger en hedendaags nog als lijnbuschauffeur.

Vilvoorde had ondertussen ook verbindingen in andere richtingen uitgekiend. Meer geluk kende het aldus bij de Brusselse "*stadstrams*".
Een historische dag, met 's avonds vuurwerk, beleefden de Vilvoordenaars, toen ze in 1908 hun eerste tram, "*de 53*", mochten verwelkomen die halte hield aan de bovenzijde van de Grote Markt.

In 1812 bezat de gemeente Berg drie voorname buurtwegen: Brussel-Leuven, Vilvoorde-Aarschot en Berg-Mechelen. Onder het Oostenrijks bewind zorgden de Staten voor het eerste rechtlijnig wegennet in ons land, sinds de val van het Romeinse Rijk. Uit die periode dateert de verbinding tussen Leuven en Mechelen. In zijn notitieboek uit 1760 schreef Jan De Wandeler veel jaren later: "*In het jaer duysent achthondert zevenentwintigh is de meting ghedaen voor het bed van den casey van Brussel op het Sas van Kampenhout, te leggen in de maand Junius*".

Jan was waarschijnlijk een rijke boer en winkelier, wonende tot Lille onder Bergh.

De Hollanders hadden du de plannen van hun voorgangers overgenomen. In 1827 begon men inderdaad met de doortrekking van de Koningstraat te Schaarbeek in de richting van Haacht, via Diegem en Kampenhout. De nieuwe Haachtsesteenweg bedroeg op het grondgebied van Berg een lengte van 2 km 330 m. De Aarschotsebaan, die slechts op een honderdtal meter van de nieuwe baan gelegen was, verloor hierbij haar belang als grote verkeersader. In de raadszitting van 18 september 1938 werd beslist de Dorpstraat te Berg door te trekken tussen de Aarschotsesteenweg en de Haachtsesteenweg. Daartoe werd 150 m veldweg gekasseid, op een breedte van 2,50 m, uitgevoerd in 1839 voor de prijs van 979, 28 bfr.

Toen in augustus 1888 begonnen werd met de aanleg van de buurtspoorweg, leverde de gemeente Berg een bijdrage van 51.000 bfr. als kapitaalsaandeel. De doortocht van de eerste stoomtram op 1 september 1890 betekende ook een heuglijke dag in de geschiedenis van de gemeente Berg. Brussel was n u voor iedereen gemakkelijk bereikbaar en heel wat vervoersproblemen waren meteen opgelost.

Ook hier werden door de "*melktram*" van 5 uur ettelijke kruiken melk, per honden -en ezelskar aangevoerd, naar Schaarbeek meegenomen. Dáár aangekomen beschikten de melkboeren opnieuw over een hondenspan, waarmee ze te Brussel rondreden om hun waar aan de man brengen. Sommige kaasboeren uit Berg namen ook mandjes met kaas mee naar de hoofdstad. Het was niet zonder reden dat ze "*kaasdavers*" werden genoemd! Er bestaat zelfs nog een kaasdaversweg, een oude verbinding tussen Kampenhout en Lelle. Deze naam dient tot zijn eenvoudigste vorm herleid: dialectisch klinkt *duwen* als *daven*, wat toepasselijk is op de methode om de wei uit vochtige kaas te persen. Men kon de kaas in een neteldoek verpakken en er met de hand het vocht uitduwen. Daartoe kon men ook een pers gebruiken, die als *caespersse* of *kaasstoel* bekend stond. Doordat er ettelijke kaasboeren (veehouders) langsheen deze weg woonden, zal het wel een plaatselijke spotnaam geweest zijn. In 1860 kwam het toponiem Kaesboerenbosch te Kampenhout voor. Ook voerde de melkfabriek Vermeylen uit Werchter begin vorige eeuw elke week per paardenwagen naar het tramstation te Haacht een lading zuivelproducten aan, die de tram meenam naar Brussel.

Tevens werd door de Bergse gemeenteraad het verzoek van de NMVB om de buurtspoorweg uit Grimbergen naar Leuven door te trekken via Vilvoorde langs Batavia naar Kampenhout-Sas goed onthaald. Op 30 mei 1916 werd er zelfs een verkoopbelofte ondertekend, slaande op 2 a 61 ca, eigendom van Edward Verbist, gelegen op de grens van Elewijt en Berg, zulks met het oog op de aanleg van de spoorwegverbinding Strombeek-Haacht. Zoals reeds hoger gezegd zal de oorlog er schuld aan gehad hebben dat dit project nooit werd uitgevoerd.

Op de hierbij afgedrukte foto van een elektrisch aangedreven bogie personenvoertuig bezijden de Haachtsesteenweg in het Duistbos te Berg is duidelijk te zien dat bijna de ganse spoorlijn op slechts één spoor van twee rails liep. Om botsingen tussen twee uit tegengestelde richting aankomende trams te voorkomen, werden op regelmatige afstanden (stations) uitwijkplaatsen met ontdubbeld spoor (wissel) aangelegd. Op een elektriciteitspaal was een rood-groen signalisatielicht gemonteerd, dat door de ontvanger van de eerst aankomende tram op groen werd gedraaid, hetgeen in de volgende wisselplaats het licht op rood inschakelde en dus aldaar verbod van doorrijden inhield. Deze trams hadden het voordeel op eigen bedding te rijden, hetgeen een aangename snelheid waarborgde, die de dienstregeling zo goed als stipt opvolgde.

Baanvak Steenokkerzeel - Melsbroek.

In de gemeenteraadszitting van 7 september 1896 te Steenokkerzeel werd gehandeld over het verzoek van Mechelse verenigingen strekkende tot aanleg van een buurtspoorweg Mechelen-Tervuren. De raad zou er zich niet tegen verzetten, op voorwaarde dat al de bomen langsheen de steenweg zouden gerooid worden en de steenweg zelf op alle plaatsen breed genoeg zou blijven voor andere rijtuigen. Die tramlijn doorheen Steenokkerzeel is er ook nooit gekomen!

We spraken reeds over de doortrekking van de Koningstraat te Schaarbeek in de richting van Haacht, via Diegem en kampenhout-Sas,

met aansluiting op de Mechelsesteenweg. Dit project van de Hollandse regering had voor doel een aantal steden uit Zuid-Nederland op rechtstreekse manier met de Noordelijke Nederlanden te verbinden. De strubbelingen omtrent de tot stand koming van het Koninkrijk België waren er de oorzaak van dat dit initiatief later door de Belgische regering wèl werd overgenomen, maar pas in 1854 volledig voltooid was.

De Haachtsesteenweg was over de ganse lengte gekasseid. Begin van vorige eeuw werd deze baan voorzien van een verharding bestaande uit een mengsel van teer en steenslag, dat met de stoomwals genivelleerd werd bovenop de onderliggende kassei. Het was een procédé van de Schotse ingenieur John Mac Adam (1756-1836), dat een voorloper betekende van onze hedendaagse asfaltwegen. Het almaar drukker wordend verkeer met gespannen van honden paarden en ossen, alsook van auto's, maakte evenwel dat dit wegdek het moest begeven en de kassei opnieuw te voorschijn kwam. In onze moderne tijd werd de huidige baan geasfalteerd. Niettemin heeft de Haachtsesteenweg zijn naam van *macadam* in de volksmond behouden.

Op 2 februari 1886 besliste de gemeenteraad van Steenokkerzeel in te tekenen op een kapitaalsinschrijving van de NMVB met een storting van 30.000 bfr., voor de realisatie van een *ijzerenbuurtweg* op enkel spoor. De plaats van het tramstation met wissel werd vastgesteld nabij het kruispunt van Haachtse - en Mechelsesteenweg, waar zich hedendaags nog een autobushalte bevindt. Doordat de aanleg van de buurtspoorlijn Brussel-Haacht, begonnen in augustus 1888, een hogere eindraming van 1.475.000 bfr. uitwees, diende het gemeentebestuur op 23 december 1895 zijn kapitaalsinbreng nog met 52.000 bfr te verhogen.

Een jaar later pakte de NMVB uit met het reeds vermelde voorstel om de tramlijn door te trekken van Strombeek-Bever via Vilvoorde langs Batavia en Steenokkerzeel naar Kampenhout-Sas en vandaar op Leuven, een project dat echter nooit werd uitgevoerd, evenmin als het voorstel om een lijn Mechelen-Tervuren aan te leggen, dwarsdoor de gemeente Steenokkerzeel, dat we hierboven reeds aanraakten.

Over het tramstation te Wambeek valt weinig nieuws te vertellen, behalve dat er hier een gevaarlijke kruising bestond met de Mechelsesteenweg van Perk naar Steenokkerzeel. De trams maakten nog altijd gebruik van één spoorlijn, met het ontdubbelen in de stations bij middel van een wisselspoor, waarop ze elkaar konden passeren. Kruispunt Wambeek was inmiddels een oord van botsingen en ongevallen geworden met vaak dodelijke afloop. Seinlichten bestonden er toen nog niet! Een eerste oplossing werd gevonden in het plaatsen van achtzijdige spiegels in het midden van het kruispunt. Maar zelfs die spiegels moesten het dikwijls ontgelden wanneer er een auto tegenaan botste, wat vooral 's avonds en 's nachts het geval was. Het schepencollege besliste daarom op 26 september 1933 over te gaan tot automatische verlichting van de spiegels. De meest efficiënte oplossing was evenwel na de oorlog het plaatsen van een driekleurige lichtsignalisatie.

Baanvak Melsbroek-Diegem.

Op 5 februari 1886 besliste de Melsbroekse gemeenteraad op zijn beurt om in te tekenen voor een kapitaalsinschrijving van 30.000 bfr ter realisatie van een *ijzerenbuurtweg*, lijn Brussel-Haacht. Op 15 juli 1887 werd er nog 10.000 bfr aan toegevoegd, doordat de NMVB haar investering had moeten opdrijven tot 1,16 miljoen. De plaats van het tramstation werd in vergadering van 31 mei 1888 vastgesteld rechtover het huis van Jan Baptiste Van Grunderbeeck en niet aan Louis Geerens (Lowieke van den IJzer), zoals door vele inwoners was gevraagd.

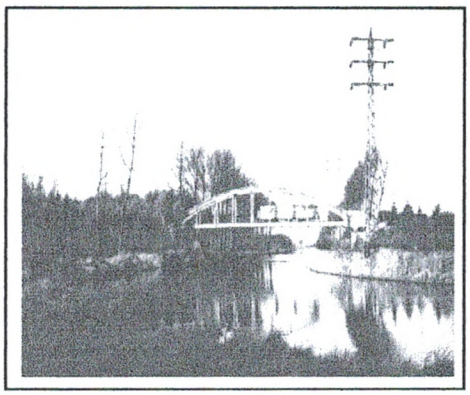
Zoals gezegd, werd vanaf augustus 1888 begonnen met de aanleg van de buurtspoorweg, een werk dat 26 maanden in beslag nam en waarvan de eindrekening ten slotte 1.475.000 bfr. uitwees, derhalve het gemeentebestuur op 15 januari 1896 bij zijn kapitaalsinschrijving nog 52.000 bfr. Diende bij te passen. De latere doortrekking vóór 1940 van de lijn uit Schaarbeek naar Sint-Joost-ten-Node veroorzaakte een nieuwe investering, die het totaal nu op 1.835.000 bfr bracht, waardoor de gemeenteraad op 5 april 1902 nogmaals 7.000 bfr méér moest intekenen.

De datum van 1 september 1890 was ook voor Melsbroek een grote dag. Toen reed de eerste stoomtram van Haacht naar Schaarbeek, wat ook hier niet enkel door ettelijke volwassenen hartelijk werd toegejuicht, maar ook voor de schooljeugd tijdens een paar uurtjes vrijaf werd besteed aan een korte voetwandeling om de eerste locomotief te zien voorbij puffen.

Samen met de vergroting van de stations van Kampenhout, Berg en Steenokkerzeel werd ook dat van Melsbroek rond 1904 goedgekeurd. Een jaar nadien verklaarde de NMVB tegenover de gemeenteraad dat er een project opgemaakt was om de tramlijn door te trekken van Strombeek-Bever via Vilvoorde langs Batavia naar Kampenhout-Sas en vandaar naar Leuven. Dit was echter slechts mogelijk indien de Vilvoordsesteenweg van provinciale naar staatsbaan zou overgaan. Gezien onzekerheid daaromtrent, bleef het voorstel hangend en is zelfs later nooit meer uitgevoerd.

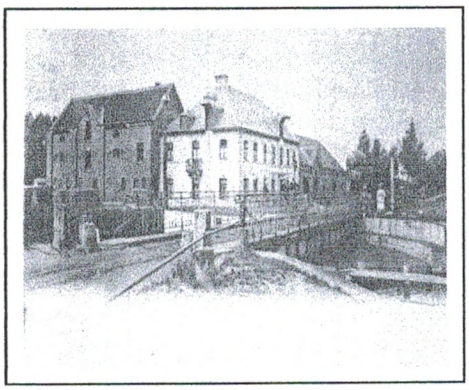
In de jaren 1920 werden de stoomloks geleidelijk vervangen door elektrisch voortgedreven bogie personenrijtuigen, hoewel het goederenvervoer nog een tiental jaren door eerstgenoemde loks werd uitgevoerd. Dat was o.m. het geval met de tonnen bier van de *Brouwerij van Melsbroek* naar Brussel tot in 1925, toen deze bierfabrikant zijn eerste vrachtwagen aankocht.

Kampenhout-Relst "*Herberg In de Wachtzaal*", bij E. Geets. Tramstilstand op de wijk Relst (1912)

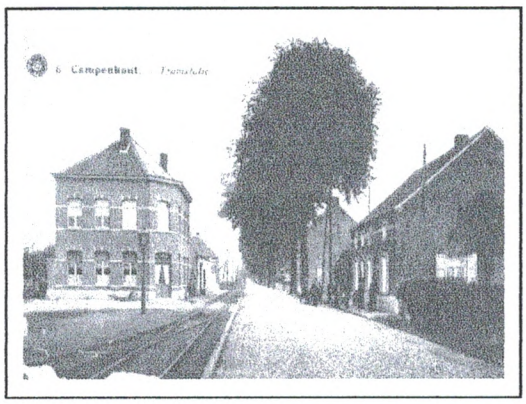


Eerst reed de tram via een draaibrug over het kanaal Leuven-Mechelen (1890-1942). In 1978 werd deze aangelegde trambrug gesloopt .

Tramhalte Haachtsesteenweg wijk Ruisbeek (Kampenhout) Kruispunt met inritten Dorpelstraat (links) en Zeypstraat (rechts) (1945).



Op het Kampenhout-Sas-restaurant Tobback (tramstilstand) Rechts de stoomlok wachtend op het sluiten van de draaibrug.
(1906)



Kampenhout-tramstatie. Melkboeren wachten op eerste tram van 5 uur aan de herberg "A la salle d'attente". Vroegere tramwissel. (foto Hermans-Anvers)

Op 5 juni 1924 was de elektrificatie van de lijn voltooid en kort nadien deed de eerste elektrische tram het grondgebied van Melsbroek aan. Het was toen een gulden tijd voor het spoorvervoer. Ten tijde van de oprichting van het "*Vliegveld van Melsbroek*", werden ook trams over dit traject ingelegd, zoals Brussel-Melsbroek-Haachtstatie (BH), Brussel-Melsbroek-Haacht-Keerbergen (BK), Brussel-Melsbroek-Haacht-Keerbergen-Mechelen (M) en Brussel-Melsbroek (A).

Ook Diegem werd bedacht met een lijnstuk Brussel-Evere-Diegem (BD), doordat hier de papier -en kartonfabrieken De Coninck (1882) een belangrijke rol speelden in de naoorlogse economische heropleving. Direct na de oorlog 1940-45 waren er 80 arbeiders in de fabriek tewerkgesteld en bereikte men een dagelijkse productie van 80 ton gegolfd karton. Maar de weerslag van de ongunstige conjunctuur, ingevolge de invoer van goedkoper papierdeeg uit de noordelijke landen, bracht het bedrijf in de jaren zestig een gevoelige slag tot, zodat uiteindelijk op 31 december 1971 de kartonfabriek alle bedrijvigheid staakte. Inmiddels was ook tram (BD) reeds opgeheven.

Talrijke werknemers van de gemeenten uit de omgeving vonden werk bij de NMVB, die het hoogtepunt van haar net-exploitatie in 1952 bereikte. Vanaf dan begon de uitbating plots en zeer vlug terug te lopen. Nochtans had de maatschappij alles in het werk gesteld om alle verliesposten zo goed mogelijk te milderen. Aldus werd de elektriciteit van de lijn 's avonds afgesloten en konden de motoren in de centrale van Diegem-Lo stilgelegd worden. In 1928 namen mijn ouders en ikzelf de laatste tram aan de Sint-Mariakerk te Schaarbeek. Het was nog een stoomlocomotief met een oude groen geschilderde aanhangwagen en binnenin een kachel (duvelke) om de vrieslucht toch enigszins te temperen. Van spaarzaamheid gesproken!

In 1949 werd toch beslist de laatste tram van 23,50 uur uit Brussel af te schaffen, omdat hij niet renderend was, een maatregel waartegen de Melsbroekse gemeenteraad op 18 oktober krachtdadig protesteerde. Niettemin was de NMVB genoodzaakt de meeste tramlijnen geleidelijk af te schaffen. Na 1953 gebeurde dit zelfs in onvermoed vlug tempo om over te schakelen op "*sneller rijdende autobussen*", bediend door slechts één bestuurder-ontvanger. Ook Melsbroek zag in 1959 de laatste tram over de sporen bollen. In zitting van 2 juni 1959 verklaarde de raad zich akkoord dat de rails opgebroken werden. De autobusdienst Brussel-Steenokkerzeel was inmiddels reeds winstgevend gebleken. Op 5 november 1962 hechtte de raad zijn goedkeuring aan het voorstel tot oprichting van schuilhokjes aan de autobushalten.

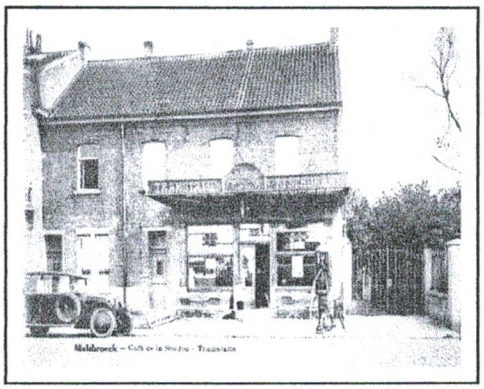
Tussen de twee wereldoorlogen in waren ook private autobuslijnen in de streek tot stand gekomen om de openstaande verbindingen tussen enkele naastliggende gemeenten aan te doen. Op 21 december 1933 werd gunstig advies verleend omtrent de uitbating van een openbare autobusdienst "*Tremelo-Saventhem*", over het grondgebied van de gemeente Melsbroek, bestemd tot het vervoeren van werkkrachten naar de leerlooierijen van Zaventem. Op 11 september 1936 volgde gunstig advies nopens de afschaffing van de autobusdienst Steenokkerzeel-Vilvoorde, die op woensdag en zaterdag (marktdagen te Vilvoorde) door Maurits Kuyl werd uitgebaat. Na 1945 kreeg Jan Baptiste Vanden Eynde uit Tremelo vergunning voor exploitatie van een lijn Tremelo-Haren-noord, dienstig tot vervoer van werklieden naar Harens fabrieken.

Mettertijd nam ook hier "*De Lijn*" het personentransport over naar Vilvoorde, Zaventem, de M.S.-kliniek te Melsbroek, de Luchthaven, enz... In 2001 werd zelfs een project opgestart om de deelgemeenten Steenokkerzeel, Melsbroek, Perk en Kortenberg met elkaar te verbinden per

lijnbus, echter met zo weinig succes dat het experiment vanaf 1 januari 2002 weer opgeheven werd.

Naast Haacht werd vóór de 1ste Wereldoorlog ook op Diegem-Lo, halverwege Brussel, een tramdepot gebouwd om de elektrische motorrijtuigen en bijpassende aanhangwagens 's nachts in onder te brengen. Hier werd bovendien in 1914 een transformatiecentrale opgericht om vanaf 1924 elektrische stroom aan het nieuw soort net te bezorgen. Een klein bureau werd eraan toegevoegd voor de aflevering van abonnementen, het ophalen van verloren voorwerpen, enz... De gebouwen bestaan grotendeels nog, ditmaal evenwel ten dienste van de autobussen van maatschappij "*De Lijn*".

Een probleem voor de zwaargebouwde stoomloks (15 ton) bleek de sterke helling van de Haachtsesteenweg te zijn vanaf de "*Plaats*" te Diegem naar de twee bruggen toe op de grens met Haren, in feite een erfenis van de aanleg van het treinspoor Leuven-Brussel, dat onder genoemde bruggen passeerde. De oplossing lag in een "*S*" -kronkel vanaf het laatste huis van Diegem, de hofstede "*Decree*", om via een zachte helling de twee bruggen in Haren te bereiken. Eenmaal de elektrificatie doorgevoerd, diende er door de elektrische motorrijtuigen flink geremd om in tegengestelde richting de S-bocht te nemen, vooral om andere rij -of voertuigen te mijden, wanneer men opnieuw de lagerliggende Haachtsesteenweg bij de "*Plaats*" bereikte.



Melsbroek "Café de la Station - Tramstatie". Bij L. Verheyen, restaurant nu met benzinepomp wegens de opkomst van de auto.

"*Wambeek-Steenokkerzeel*" - Tramstatie - Haachtsesteenweg. Het was er bij J. Van Boxmeer, entrepeneur. Het was er ook restaurant. (foto Nels - 1930

De reizigers voor Brussel keken hun ogen uit de kop, toen ze op een ochtend in 1937 vóór het huis van drukker Louis Peeters een motorrijtuig parmantig naast de wissel zagen staan. Het betrof het eerste bogie personenrijtuig van een nieuwe reeks , dat zijn afdaling van Haren naar Diegem toe, zonder veel kennis van het rem systeem, aflegde en met één sprong vóór het cafeetje *"In 't Zavelken"*, uitgebaat door Pieter Janssens, de sporen verliet en het pleintje opreed tot voorbij de uitrit van de Kuregemstraat, waar de "*sneltram*" zijn wilde rit in het grint -en keitjesdek van de "*Plaats*" nog net vóór de huizenrij tot een goed einde bracht.

Een gelijkaardig geval speelde zich af tijdens de winter van 1946 aan de Schaarbeeksepoort, waar een bogie personenrijtuig nog enkele meter voorbij het einde van de sporen op de kasseien verder schoof in richting Dwarsstraat. Er stond heel wat volk te wachten om met deze laatste tram huiswaarts te keren. Doordat hij met zijn voorste onderstel geen vaste greep meer kreeg om opnieuw achterwaarts te rijden, moest hulp van hogerhand ingeroepen worden om de snelrijder waar op zijn poten te krijgen

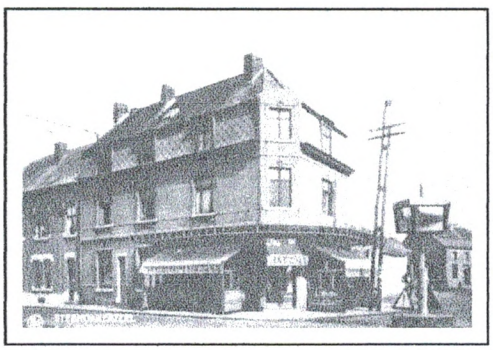
Een erger ongeval deed zich voor, toen op een dag conducteur J. Swinnen uit Diegem merkte dat het rood-groene lichtsignaal in Haren buiten dienst was en dat de aankomende tram op de "*Plaats*" te Diegem waarschijnlijk hetzelfde probleem ondervond. Swinnen hakte de knoop door en bolde met zijn licht tweeassig motorrijtuig voorzichtig de S-bocht in,

terwijl zijn collega net op hetzelfde moment met zijn zwaardere bogie en een tweetal aanhangwagens aan de beklimming begonnen was. Een botsing werd hun fataal. De slag was zo hevig dat *"wattman Swinnen"* er het leven bij inschoot. Zijn weduwe, Joanna Tobback, was zo erg onder de indruk van het gebeurde dat ze Diegem voorgoed verliet en haar intrek nam in een huis aan het station in Melsbroek, Haachtsesteenweg 20. De tramsporen verdwenen te Diegem in 1962.

Baanvak Haren-Evere-Schaarbeek.

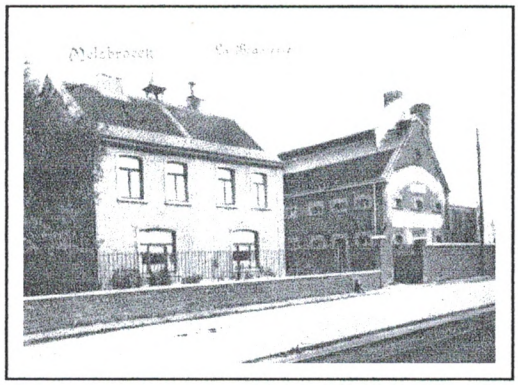
Eigenlijk reed de tram slechts over een kort traject van de Haachtsesteenweg op grondgebied Haren. Wij herinneren ons nog de doortocht aan 't Kapelleke van Haren (Vliegveldstraat) en luttele minuten later waren we al aan de gebouwen van het vliegveld van Haren. Nog een stapje verder en we passeerden reeds de SABCA (Sociétè Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques), maar hier waren we al op grondgebied Evere! Hier heette de Haachtsesteenweg deels Esstraat.

De "*boerentram*" genoot in de streek een grote populariteit en was jarenlang het vertrouwde vervoermiddel, niet enkel voor de mannen, die de boerenstiel vaarwel hadden gezegd en hun kost in het Brusselse gingen verdienen, maar ook voor dames, die gewoon in Brussel gingen winkelen (Bon Marché, Franchome e.a.). De militairen, piloten en technisch personeel van de luchthaven van Haren-Evere kwamen ermee naar hun werk; schoolkinderen en studenten bereikten vlot hun college of atheneum; werklieden en bedienden kwamen stipt op tijd in handelszaak en werkwinkel toe; het woord "*file*" kende de tram, met zijn eigen privé-spoorbedding, toen nog helemaal niet!



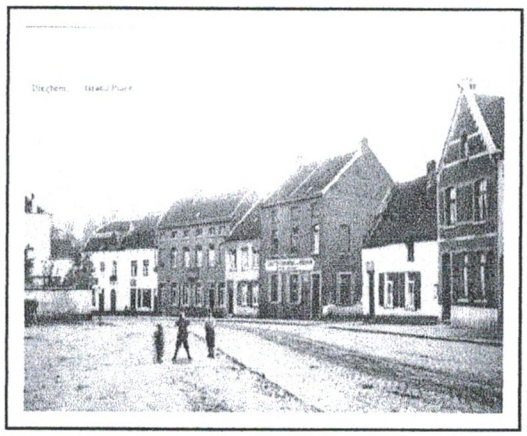
"*Steenokkerzeel*" - Het drukbereden kruispunt Wambeek kreeg na de oorlog een grote spiegel, die zelf omver gereden werd! (foto Nels. 1945)

Kruispunt Wambeek werd dan beveiligd met lichtsaignalisatie. Ook hier had sedert 1960 de bus zijn voorganger verjaagd. (foto A. Denies)

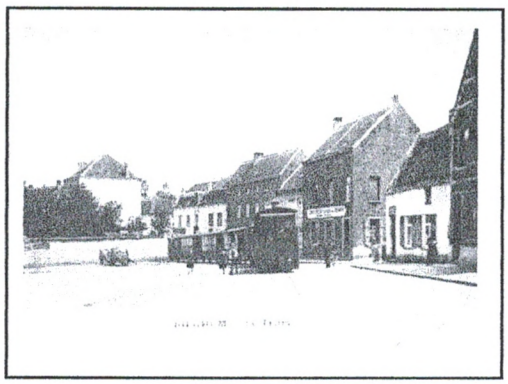


Melsbroeck- La Brasserie of Grande Brasserie de Melsbroeck". Tot in 1925, toen de brouwerij een eigen autokamion aankocht, werden vele tonnen bier per tram naar Brussel vervoerd.

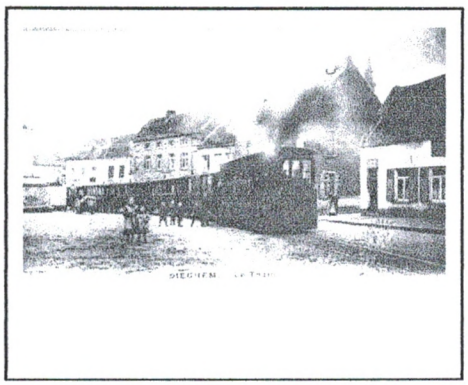
Hoe de eerste tram in deze gmeente onthaald werd, vertelde Amand Stuckens (1879-1969), zoon van Edouard Stuckens, die burgemeester van Evere was op 't ogenblik dat de eerste boerentram door Evere reed. Amand schreef zijn mémoires ca. 1950 en ze werden uitgegeven in 1993 door zijn zoon René, met medewerking van Pieter Cnops: "*Als ik van de eerste tram spreek,* aldus René, *bedoel ik niet de elektrische 56, die slechts in 1905 kwam, maar wel de stoomtram Haacht-Schaarbeek*". Deze eerste tram verwekte een ware opschudding in ons dorp, voornamelijk aan de Esstraat, toen op 1 september 1890 de eerste machine met hels gedaver en gefluit over de sporen rolde en er heerste bij de mensen meer teleurstelling en angst dan tevredenheid.



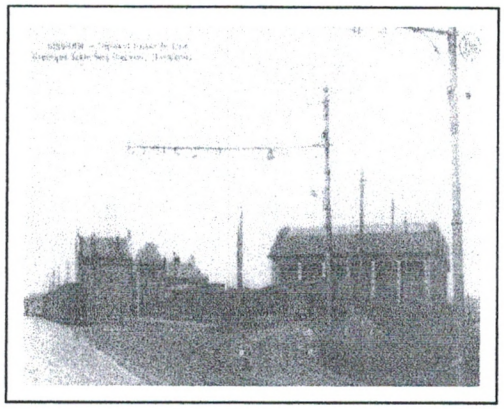
Op de plaats te Diegem hadden spelende kinderen het plein voor zich alleen. Ze hoorden immers de tram van ver aankomen. (Foto Nels 1905)



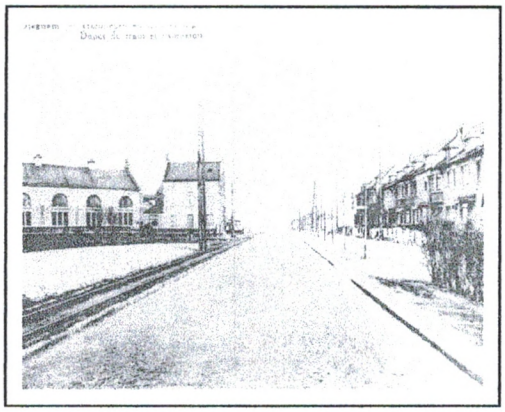
Op het Marktplein hield de lok halt aan het "Groot Specerijenhuys van Dieghem", om nieuwe reizigers te laten opstappen (foto Nels, 1905)



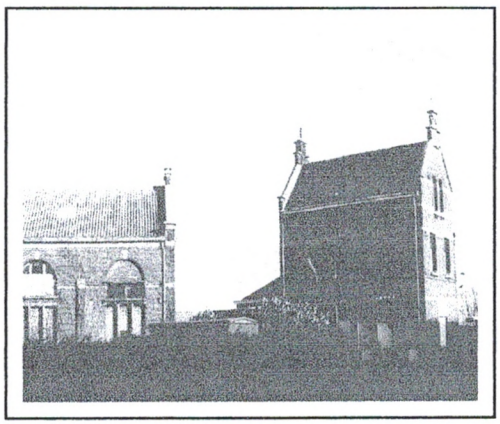
Onderwijl was de machinist duchtig aan 't stoken om zijn rijtuig met dampende ketel over de "*Diegemse S-bocht*" naar Haren te loodsen. Roken mocht toen nog!
(foto Nels, 1905)



Dieghem - Depots d'usines du tram électrique Schaerbeek-Dieghem (Terminus). Stelplaats trams en transformatiecentrale, 1924 (Foto Nels) - (G. De Rons)



Dieghem - Tramdepot en Uitbreiding - Dépôt du tram et extension (foto Nels) - Haachtsesteenweg - L. : tramdepot, transformatiecentrale; R. nieuwe woonwijk, 1926.



Oude Haachtsesteenweg, Diegem -Lo. Bestaande gebouwen van vroeger tram depot, thans werkplaatsen en burelen van autobussen "De Lijn" (Foto Elly Lauwers, 2001)

Gedurende verscheidene weken was er niet één kind op straat te zien, mijn zuster en ik moesten naar school langs het hof-poortje over de Lindenstraat en de Postweg. De speel -of waakhonden werden zonder pardon aan hun kot vastgebonden en wanneer men met 't gespan buiten moest, was er een man aan 't kadeel en een die het paard aan de toom vasthield, want de dieren waren geëlektriseerd van schrik bij dat vervaarlijk gerammel en gefluit. Verder nog het brandgevaar voor degenen die, zoals bij ons, een schuur langsheen de straat hadden staan of een strodak en dit omwille van de gloeiende kolen tussen de richels en de gensters die uit de schouw van de machine vlogen. Met één woord, het was geen gewenste instelling voor onze gemeente: ook heeft de toenmalige gemeenteraad daartegen geprotesteerd en geweigerd haar aandeel in te schrijven bij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Bij gelegenheid van het bezoek van een beambte van deze maatschappij, sprak Amand Stuckens, die toen schepen was, hem als volgt toe: "*Had gij, zo zegde ik, de terminus van het koopwaren vervoer te Evere opgericht, in plaats van dit doodspoor aan de Sinte Mariakerk, dat gij later toch hebt moeten vervangen door een gebrekkig station aan de Waelhemstraat in Schaarbeek, vermits toch al de handelaars met paard en gespan hun melk en patatten kwamen afhalen, dan had gij van daar een drukke dienst kunnen inrichten voor reizigers en kleine pakketten, die voorzeker een interessante cliënteel zou gevonden hebben. Slechts één tram per uur! Dat is geen* tram, *dat is een trein. Ge hebt pas ernstig willen beginnen wanneer het te laat was: de Brusselse tramwagen waren al met het cliënteel weg! Ik herhaal het: voor Evere is het nooit anders geweest dan een transitlijn, want weinige dorpelingen hebben er gebruik van gemaakt om naar de stad te gaan, zelfs toen rond 1940 de lijn tot aan de Kruidtuin (de Botaniekenhof) verlengd werd*"

Uit bovenstaande tekst leren we dat het doodspoor aan de Sint-Mariakerk de eerste terminus was voor het goederen vervoer. De trams van deze lijn brachten dagelijks gemiddeld 20.000 liter melk naar de hoofdstad. Naderhand werd 't eindpunt vervangen door 'n laad -en los kaai aan de Waelhemstraat in Schaarbeek. We zijn in onze studententijd dat "*emplacement*" eens gaan bekijken. Het was een opeenvolging van naast elkaar liggende spoorlijnen en verhoogde bermen. Links was de buur een dubbel treinspoor, dat naar het Eugene Verboeckhovenplein leidde, waar het te zien was in het midden van een kring van gecementeerde kunstmatige rotswanden, die de toepasselijke naam van "*Berenkooi*" hadden gekregen. Rechts lag het rangeerstation ingesloten door de achterkant van de woonhuizen uit de Waelhemstraat. Er tegenaan was een verhoogd laadperron opgetrokken, beschermd door een overstekend dak in golfplaten. Aan de zijde van de Helmetsesteenweg was er een klein bureel, van waaruit de organisatie van het goederenstation geleid werd. Er werden ook tramabonnementen uitgereikt.

De verhogingen lieten toe de goederen zonder veel inspanning uit de aanhangwagens op het droge te brengen en omgekeerd. Achteraan eindigde dit spits uitlopend pleintje op een grote stalen draaischijf, waarop de stoomloks konden gedraaid worden en via een ander zijspoor opnieuw aan de rij wagons gekoppeld worden om het station, na het lossen van de lading, te verlaten. Eenzelfde metalen draaischijf hadden we nog gezien bij het eindpunt van de Brusselse buurtspoorweg aan de stelplaats van 't Rad te Anderlecht. Later kregen de stoomtrams twee stuurposten zodat de bestuurder, met de zwengel in de hand, nog enkel van plaats diende te veranderen, een systeem dat ook bij de elektrische motorrijtuigen in zwang was, zodat de draaischijf niet lang in gebruik is geweest.

Van boerentram naar smokkelaarstram.

André Verelst vertelde in zijn "*Buurttram uit Brussel-Noord in beeld*" dat er mettertijd ook andere namen in de mond werden genomen: "*De Brusselaars, trots op hun eigen stadstrams keken minachtend neer op de boerentrams*". Maar tijdens de Tweede Wereldoorlog waren ze toch zeer tevreden, omdat ze met deze boerentrams de zo begeerde boereneieren, heerlijke gerookte ham, versterkend spek en grote witte broden uit de kleine gemeenten van de Brusselse omgeving konden aanvoeren. Toen noemde men deze trams ook wel eens smokkeltrams.

We laten nog een poosje Amand Stuckens aan het woord, vooral om zijn pittige gezegden en openhartige uitdrukkingen wat de goede en de minder goede kanten van

deze trams betreft: "*Het dient nochtans gezegd dat voor de verder gelegen gemeenten zoals Melsbroek, Steenokkerzeel, Berg en Kampenhout, die schier zonder verbinding lagen met een stad of handelsplaats, de boerentram, zoals men hem noemde, de redding bracht, welstand en leven in plaats van de heersende armoe*".

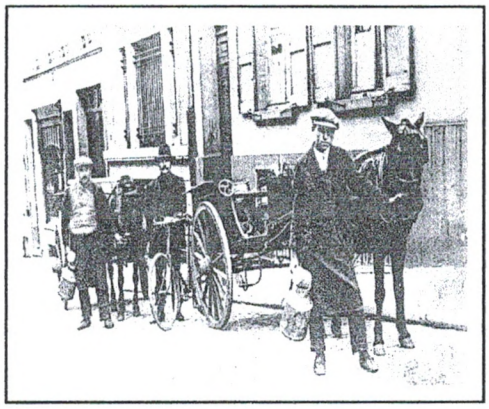
Tijdens beide oorlogen heeft de boerentram ook onschatbare diensten geleverd, niet alleen aan de gepatenteerde smokkelaars, maar ook aan tal van huismoeders, die de moed hadden hinderpalen en gevaren te trotseren, om voor hun gezin een brood of enkele kilo's aardappelen te veroveren. Wat al helden voorvallen tijdens deze smokkeltochten! Nevens dood en moord, ook allerlei komische grappen of goocheltoeren, 't zij om mekaar aan te moedigen, 't zij om hun kostbare waren te redden. Het personeel van de tram was steeds medeplichtig bij 't bedotten van de Fritzen: dikwijls viel het voor dat, wanneer door de geheime draadloze telegrafie een gevaarlijke post gemeld werd, de tram midden in 't veld stil hield en smokkelaars en pattaten in 't graan of in de gracht verdwenen.

Eenmaal ben ik met de smokkelaarstram van Berg gekomen, het was denk ik, in 1917. Opeengepakt als in een sardinedoos en, spijts de akelige tijd met zijn kommernissen en gevaren, leefde men daar in een atmosfeer van gezellig en broederlijk samen zijn, dank zij dat luimige volk van de Marollen dat er hoogtij vierde met zijn koddige, geestige en meestal gepeperde vertelsels, zinspelingen en quiproquo's, die op een echt kluchtspel geleken.

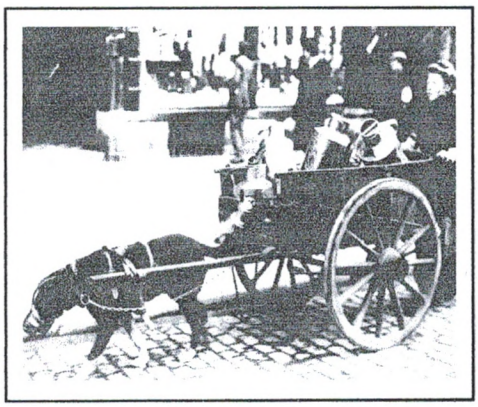
Wat die oude sukkelaar (controleur) van een "*landstumer*", die voor "*visiet*" te Wambeek opstapte, naar het hoofd kreeg, was om u kreupel te lachen. Ik moet eerlijk bekennen dat ik mij niet meer op mijn gemak voelde, want moest hij het tiende part ervan verstaan hebben, zo werd gans het kroostrijke tramgezin "*nach Berlin*" verbannen! Hoeveel van onze jongens zijn ook niet in 1914 langs de boerentram sluiks over Holland naar Engeland gevlucht, om ons leger te vervoegen, dank zij meestal de medeplichtigheid van het personeel, dat hun in 't geniep en in aller haast een tuniek of kepie leende! Daarom ook: "*hoed af voor het personeel van de boerentram*"

Melk en melkboeren.

Men kan moeilijk van de boerentram 1890 spreken, zonder te denken aan de melkboeren, die zijn eerste en voornaamste klanten waren. Tot rond 1880 waren Etterbeek en Evere de voornaamste melkbezorgers van de hoofdstad. In Etterbeek viel dit bedrijf weg door de stadsuitbreiding en hier was het de meer winstgevende witloofteelt die het stilaan kwam vervangen. De concurrentie van de melkboeren uit Melsbroek, Steenokkerzeel, Berg en Kampenhout gaf echter de doodsteek, dank zij de nieuwe tramlijn.



Boeren uit Perk, na 't verlaten van het goederenstation in de Waelhemstraat te Schaarbeek. Ze waren op de dagelijkse melkronde in de straten van Brussel.



Elisabeth Elskens (gekend als Lisa Massaer) uit Steenokkerzeel, met hondekar op haar dagelijkse melkronde aan de Louisalaan te Brussel (foto 1911)

Bij ons, evenals bij al de melkboeren van 't omliggende, werden de kruiken in koper alle dagen van binnen met kokend water uitgespoeld en van buiten, met natte kleem op een strowis, geschuurd. Ze blonken altijd als een spiegel.

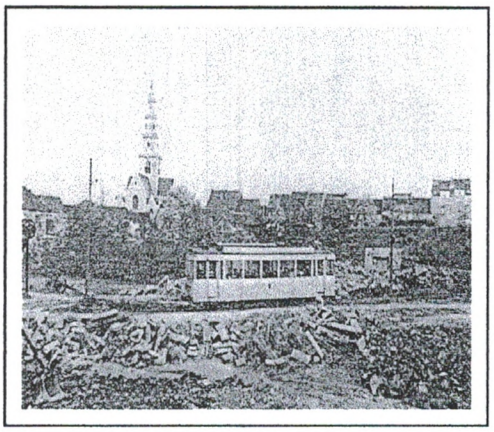
Bij ons was dit het werk van de koejongen onmiddellijk na zijn terugkeer uit de stad en dan bleven ze gedurende een paar uren omgekeerd staan op een laag zuiver stro, ten einde de laatste druppel water of slechte geuren te verwijderen. Deze ronde of bolvormige kruiken werden zorgvuldig gevuld op het ogenblik van het vertrek en rond de binnenkant van het deksel bond men een zuiver wit doekske, om het beter te doen sluiten en alle uitspatting door het geschok van de kar te vermijden. Ze werden alsdan voorzichtig in de kar geplaatst tussen een vracht haver -of tarwestro, want dit was malser dan korenstro om dit soort nestje te maken, in dewelke elke kruis volgens grootte, haar gewone plaats vond.

Zij mochten mekaar absoluut niet aanraken om blutsen te vermijden, want het koper was zo week dat men er met de vinger een holleke kon inmaken. Dit kwam waarschijnlijk door het gedurig schuren met klei, die niet altijd vrij was van harde korreltjes of steentjes. Ik heb thuis nooit anders gezien dan een schoon in 't groen geschilderde hondenkar om de melk naar de stad te voeren. De hond, die ter zelfde tijd ook de rol van waakhond speelde op het pachthof, scheen mij altijd gelukkig wanneer hij ging ingespannen worden. Was het de uitstap die hem aanlokte of waren het de met koper versierde harnassuren over dewelke hij zich fier voelde, nooit heeft hij het mij gezegd, maar ik heb er dikwijls aan gedacht, als ik die hypersensiebele lieden van de "*dierenbescherming*" hoorde protesteren tegen het inspannen van de honden!

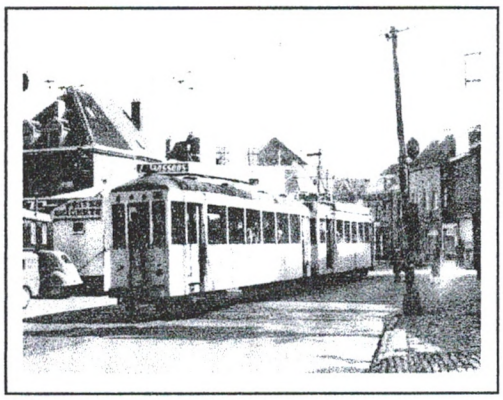
Livinus Coppens (Vink uit Kampelaar), reed 65 jaar met de melktram naar het goederenstation in de Waelhemstraat te Schaarbeek. Nadien voerde hij in Brussel het mel uit.

Uitbreiding van de lijn Brussel-Haacht-Keerbergen.

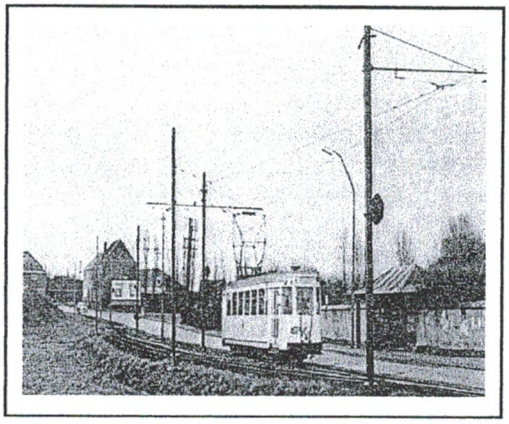
De lijn Brussel-Keerbergen kronkelde bij zandgroeve "*De Kempeneer*" te Diegem via de S-bocht over een zware helling om Haren te bereiken.



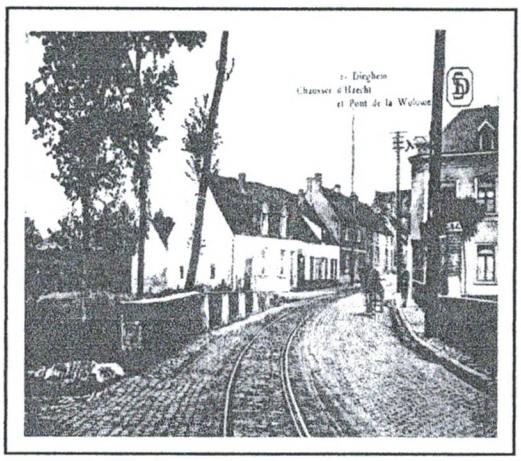
Een hapje voor natuurliefhebbers was de uitbating van de nieuwe lijn Haacht-Keerbergen vanaf 1949. Hierdoor konden bepaalde landschappen bij middel van de tram door toeristen ontdekt worden in de streek van Keerbergen, Rijmenam en Bonheiden. Aldus werd de lijn Brussel-Haacht (1890-1960) tot in 1958 verbonden met het traject Mechelen-Bonheiden-Rijmenam (1908-1957), Keerbergen-Tremelo (1909-1954) en met Tremelo-Baal-Aarschot (1910-1945). Een andere oudere lijn verbond Haacht met Werchter, Betekom en Aarschot (1901-1953).



Geelkleurige motorwagen met aanhangwagen Brussel-Keerbergen zoekt zijn weg tussen de foorkramers op "*Pasen-Diegem*" in 1959.



Lijn Brussel-Keerbergen ter hoogte van de wissel Haachtsesteenweg aan het vliegveld Haren-Evere. De tram rijdt in de richting van Brussel. (foto 1959).



Dieghem - Chaussée d' Haecht et Pont de la Woluwe" - Stemming hoekje van de Voorde, bakermat van 't oude Dieghem. Waar is nu de Woluwe?

Hier 'n donkergroene tram voorbij "In 't Zavelke" bij Pie Janssens. Men dronk er op Diegem en plaste er op Haren. (foto Nels, 1925).

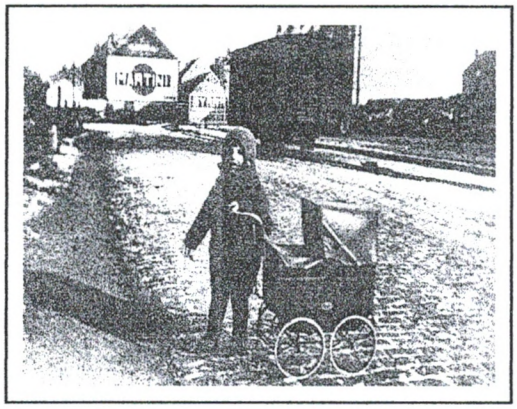
Achter de grote processie van "*Pasen-Diegem*" 1950 kwam ook de tram Brussel-Mechelen piepen.
(Foto genomen aan garage W. en L. Peeters)

We hebben nog de tijd meegemaakt dat er door onze postbodes brieven of berichten werden gedeponeerd in een klein gietijzeren brievenbusje rechts onder de voorruit van het tramrijtuig, waaruit ze aan de kerk van Sint-Marie overhandigd werden aan de waard van het café naast de binnen-markt aldaar, die ze op zijn beurt aan het postkantoor in Schaarbeek bezorgde. Het was een soort "*snelpost*", die door de NMVB aan zijn cliënteel werd aangeboden om reden dat er in onze kleine dorpen geen telegraafkantoren bestonden. In Melsbroek was de afgifte van koerier en pakjes, bestemd voor de buurtspoorweg, na de eeuwwisseling van 1900 gevestigd "*In het Tramstation*", zijnde de herberg van Felix Humbeeck, bijgenaamd "*Den Tram*". Naderhand zou deze dienst overgaan naar de naastgelegen herberg van Willem Vandervorst, gekend als Lomme Kopeir.

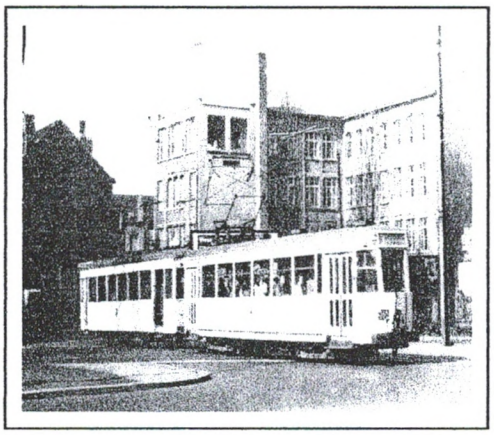
Vele jaren lang, tot in 1960, brachten de brievenbestellers ook de postzakken uit onze dorpen naar de tram en werden deze in Schaarbeek aan Sint-Mariekerk in voornoemd café afgegeven, waar een auto van de grote post ze elke dag kwam afhalen. Een lang gekoesterde droom van de kopstukken van de NMVB om de tramlijn te verlengen, ging in vervulling in 1939/1940, toen één spoorlijn werd doorgetrokken vanaf voormelde kerk naar de Dwarsstraat. De motortram liet zijn wagons op een wissel aan voormelde kerk achter en reed alleen door in richting Gesùkerk. Wachtende reizigers vonden onderwijl hun zitje in het nieuw *Café Terminus* bij Toine, in afwachting dat de tram hen kwam ophalen en stipt op het vertrekuur de

terugweg aanvatte en zijn aanhangwagen (s) opnieuw ging aankoppelen op de officiële eindhalte.

Een laatste verlenging van deze lijn bleef slechts enkele jaren in gebruik. Het ging omstreeks 1955 over het afzwenken vanaf de Dwarsstraat naar links in de Middaglijnstraat (Sint-Joost-ten-Node) en de Haachtsesteenweg om via het Koninginnenplein (Schaarbeek) opnieuw de Sint-Mariakerk te bereiken. De eindhalte aan de kerk werd geannuleerd en overgeplaatst naar de herberg "*Terminus*", maar alle aanhangwagens konden voortaan de nieuwe lus maken. De laatste boerentrams verdwenen ook hier omstreeks de zestiger jaren uit het straatbeeld.



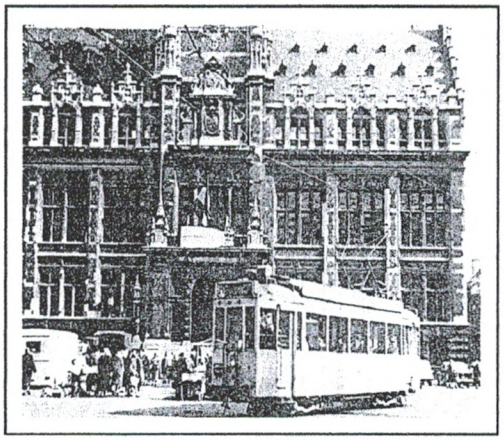
Tramwissel Haachtsesteenweg 'Esstraat vanaf Parijsstraat te Evere. (zie melkkruik - links 1934)
Poppemieke is Martha Vanbellingen ° 1931.



Tram Brussel-Keerbergen tussen de Waelhemstraat en gemeentehuis Schaarbeek aan "*Middelbare School Generaal Eenens*" (foto 1959)

De tram leeft voort in oude prentkaarten.

Dat de buurttram een graaggezien doch al te kort bestaan heeft geleid, bewijst nog het feit dat ettelijke herbergiers aan hun instelling de naam toekenden van iets dat met de tram te maken had. De opschriften of uithangborden betekenden voor de bevolking zoveel als wegwijzers om een bepaalde plaats zonder aarzelen aan te duiden. Gelukkig voor ons bestaan er nog tientallen oude prentkaarten, die ons hedendaags herinneren aan die overvloed van namen, die destijds aan caféétjes, staminees en restaurants gegeven werden en blijk gaven van de kreatieve geest van onze voorouders. 't Was dikwijls in 't Frans te doen: aten of dronken Franstaligen misschien meer dan Vlamingen? Ze zullen er waarschijnlijk wel meer centen voor over gehad hebben!



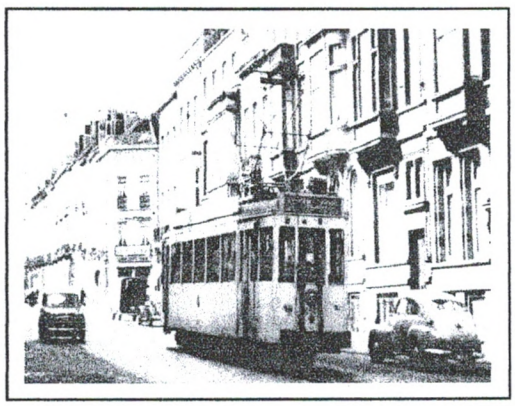
Motorwagen lijn Brussel -Keerbergen op het Colignonplein vóór het gemeentehuis van Schaarbeek richting Sint-Mariekerk. (foto 1960).

In kampenhout noteren we: "*Au macadam*" en "*A l'arrêt du tram*" aan het kruispunt van de Stationsstraat en de Haachtsesteenweg.
"A la salle d'attente" (aan de tramwissel), "*In het tramstation*" bij G. De Conink, "*In de afspanning*" (wijk Vierstraten), "*In de Postkoets*" (restaurant, Dorpstraat 6), "*De Wachtzaal*" bij Juul Balduwijns kleermaker, winkelier en herbergier in de koeistraat. In Relst bestond een haast gelijkaardige titel "*In de Wachtzaal*" bij E. Geens; verder "*In 't Santfliet*" (1728, halte en afspanning postkoets Aarschot-Vierstraten-Vilvoorde).

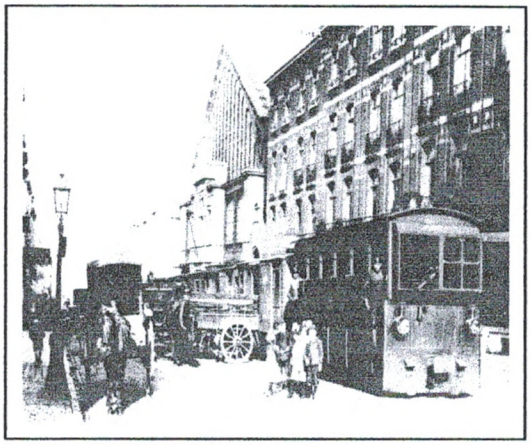
In Steenokkerzeel luidde het: "*Tramstatie Wambeek-Steenockereel*" (in de volksmond "*Aan de lichten*", eveneens te Wambeek); hier ook "*A la salle d'attente*" bij T. Michiels, kruispunt Wambeek; tenslotte een "*Café Wambeeck*", van zeer recente datum. Nog een vriendelijke begroeting: "*In de Welkom - Bij de boerinnekens*", eertijds aan de Dijkstraat.

Te Melsbroek was "*Den Tram*" de bijnaam van de waard, Felix Humbeeck (°1866), die zijn herberg om de haverklap met een variant bedacht: "*Melsbroeck -Tram*", café-restaurant (1906), "*Station Melsbroeck*" (1910), "*Café de la Station*" (1925) en "*In de Tramstatie*", restaurant (1930).

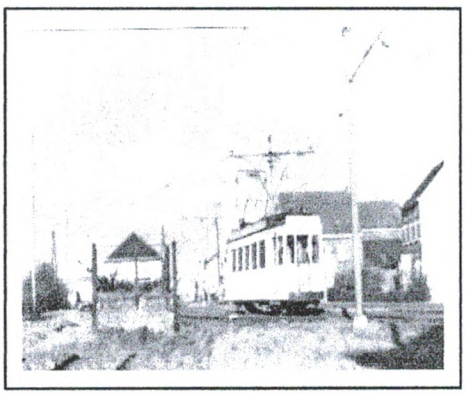
In iegem sprak het treinstation (1904) de reizigers in 't Frans aan met: "*A la vue de la Gare, Estaminet*"; "*Café de la Gare*" (1905) bij Louis Vandenberghe en "*Au repos des voyageurs*" (1907), naast de Vlaamse benaming "*In de zoeten inval*", Stationsstraat. Aan 't tramstation, gelegen aan de Plaats op de huidige Oude Haachtsesteenweg, kennen we enkel "*In 't Zavelken*" bij Pie Bère of Pieter Janssens en aan de overzijde van het dorpsplein "*In de Bus*" bij Pikke van 't smis of Petrus De Kempeneer. Die bus bedoelde een oude gietijzeren brievenbus op het voetpad vóór de herberg en niet een autobus! We sluiten deze reeks herbergen af met het eindpunt van de lijn Brussel-Haacht-Keerbergen n.l. het "*Café Terminus*" bij Toine, gelegen aan de samenloop van de Haachtsesteenweg en de Dwarsstraat op Sint-Joost-ten-Node.



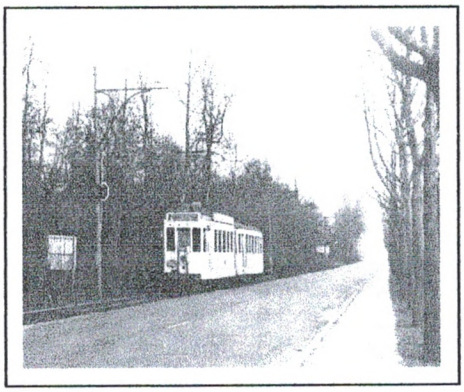
Tram Brussel-Keerbergen ter hoogte van restaurant "*Le Rubens*", Koninklijke Sint-Mariestraat, in de richting Schaarbeeksepoort (foto 1960).



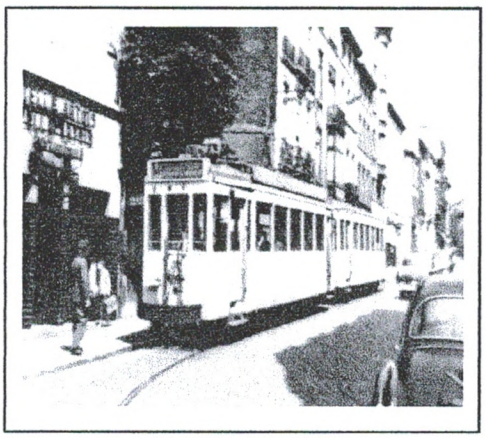
Eerste eindpunt en oudste goederenhalte lag aan Sint-Mariekerk, Schaarbeek. De tram bracht elke dag 20.000 liter melk naar Brussel. (E. Keutgens)



De tijd staat niet stil. Te Berg is "Café Saxofone" vervangen door een nieuwbouw, ten bewijze dat de "commercie" er floreert, mede dank zij de tramlijn.



Dit vertrouwde elektrisch bogie -personenvoertuig aan de Haachtsesteenweg in 't Duitsbos leeft nog enkel in de herinnering voort (foto 7/3/1959).



Het einde van de lijn werd in 1955 het "Café Terminus", de streep op de lus Dwars -en Middaglijnstraat, Haachtsesteenweg en Koninginnenlaan.

Nabeschouwingen.

Na W.O. II werden vele spoorlijnen afgeschaft en in de meeste gevallen door busdiensten vervangen. De huidige generatie zal de stoomtram al niet meer gekend hebben. Voor velen onder ons is de geelkleurige buurttram al in de herinnering vervaagd. Tramlijnen voor tussen stedelijk vervoer worden binnenkort een zeldzaamheid. Alleen de Stadstrams bollen nog lustig en onverstoord verder en breiden hier en daar zelfs uit!

Herinnert u zich nog, hoe met vlag en wimpel werd gefeest toen de laatste reizigerstram van de lijn Brussel-Noord-Wemmel hier op 31 juli 1978 toekwam, met bloemen en slingers behangen. Met de afschaffing van deze lijn en deze naar Strombeek-Bever, Vilvoorde-Het Voor en Grimbergen verdween de laatste buurttram in de provincie Brabant" (A. Verelst: De buurttram uit Brussel-Noord in beeld).

Langs grote wegen, waar vroeger de buurttram naast reed, werd de autoweg verbreed na het opbreken der sporen. Enkele spoorlijnen hadden op regelmatige afstanden uitwijkplaatsen die meestal nog te herkennen zijn en soms in plantsoen of parkeerruimte werden herschapen. Ze werden echter meestal door de bus als stopplaats overgenomen met behoud van het oorspronkelijk toponiem *wissel* of *tramwissel* , dat herinnert aan hun vroegere bestemming. Wie beseft er tegenwoordig nog dat, vóór de veralgemening van de autovrachtwagen, veel grondstoffen en koopwaren per buurtspoor werden vervoerd? (Lic. Eric Lepeer, Wenduine: *"Ons Vervoer per spoor"*, Ons Heem, 1975.

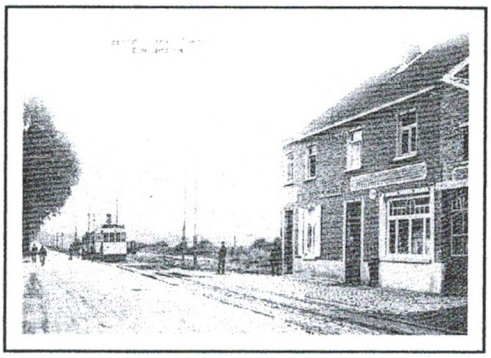
Met weemoed denken hedendaags vele automobilisten, al wachtend in de file, terug aan de tijd van het openbaar vervoer per tram, die op zijn eigen bedding reed en daardoor praktisch altijd zijn uurrooster heel stipt kon volgen. Is het ook niet potsierlijk dat de Haachtsesteenweg in Berg en Kampenhout over een drietal meter van de trambedding verbreed werd, wat tal van dodelijke inhaalmaneuvers meebracht, bij zover dat minister Sauwens in zijn tijd een nieuw verhoogd middenvlak van diezelfde 3 meter breedte moest laten aanleggen om al te dolle laagvliegers het inhalen onmogelijk te maken?

Structurele verschillen tussen trein en tramnet.

Alvorens deze studie te beëindigen, willen we toch nog de eigen aard van de moderne transportfaciliteiten belichten, die tijdens de 19de eeuw tot stand kwamen. De buurttram betekende in feite een tussenoplossing tussen enerzijds de treinen, die alle grote steden met elkaar verbonden, en anderzijds de beperkte infrastructuur, nodig voor tramnetten: rails met een laag gewicht, een eerder beperkte bedding, licht materieel en kleine investeringen inzake rand infrastructuur. In de tweede helft van de jaren 1860/70 werden de eerste concrete voorstellen geformuleerd voor de systematische aanleg van lokale spoorwegen.

Een eerste belangrijk verschil was de spoorbreedte. Pas in 1873 werd geopteerd voor smalspoor, d.i. een spoorbaan met een breedte kleiner dan die van een normaalspoor (1435 mm). In principe werd gekozen voor de breedte van 1 meter. Dit maakte, gecombineerd met de trage snelheden en de eerder lage capaciteit, een veel goedkopere investering mogelijk in vergelijking met de gewone spoorwegen. Waar het nationaal trein net eerder stelselmatig werd uitgebouwd, stond men inzake trams ineens voor een spinnenweb aan spoorstaven, palen met oversteek voor draden van het elektrisch net, onteigeningen voor de aanleg van wisselplaatsen, enz... Daarbij zouden er voor de eerste 10 jaar 100.000 tot 150.000 ton rails nodig zijn en 25 à 25 ton ijzer voor materieel en machines.

Zonder structurele maatregelen van de overheid zou het in de praktijk onmogelijk blijken om investeerders aan te trekken. Wel werd een belangrijke plaats ingeruimd voor de inbreng van de regering, vooral met het oog op de coördinatie van de buurtlijnen met de spoorwegen. Voor de gemeenten, met hun eerder beperkte begrotingen, vormde de normale weg van onderschrijven van aandelen in één keer een bijna onmogelijke opgave.



Berg - Statie, later café Saxefon. (A. Verelst)

Er werd dus een speciaal financieringsmechanisme voor hen uitgewerkt, waarbij de overheden het kapitaal zouden verzamelen door middel van 90 jaarlijkse afbetalingen (annuïteiten). Tijdens de eerste decennium van het bestaan van de Maatschappij werden de belangrijkste stappen ondernomen. Er werden plannen gemaakt voor tijdens het eerste jaar bijna 1.000 km buurtspoorwegen. Als verdere bron van inkomsten golden de tickets, maar gemakkelijkheidshalve nam men de geldende tarieven op de staatsspoorwegen over. (Bart Van der Herten, De buurtspoorwegen en de ontsluiting van het Belgisch platteland - 1865/1913).

Plaatselijke problemen eigen aan de Lijn.

In plaats van de gekende treinstations, hielden de organisatoren van het buurtspoorwegnet zich aan de wisselplaatsen, die als tramstation betiteld werden. In elk dorp op de lijn werd een akkoord getroffen met een lokale herbergier voor het administratieve gedeelte (poststukken, telegrammen, verzending pakjes). Die herbergen aan het wisselspoor kregen dan ook een uithangbord *"In de tramstatie"* mee. Er werd een klein vertrek als wachtzaal ingericht, vandaar sommige namen van herbergen als *"In de Wachtzaal"* of *"A la Salle 'd'Attente"*. Afhalen van schoolabonnementen gebeurde eerst enkel in Haacht, later ook in stelplaats Diegem-Lo en in rangeerstation Waelhem te Schaarbeek.

De prijs van de tickets werd op de tram zelf betaald aan een ontvanger, die bij elke tramhalte van de ene wagen naar de andere overstapte. Hij was in het bezit van een sleutel om het signaal van vrije doorgang tussen twee wisselplaatsen te bedienen. Tenslotte beschikte hij over een kleine trompet om de machinist het sein tot vertrekken te geven. Bij de terminus van de tramlijn was het tevens zijn zaak de trolley in de andere richting te wenden, terwijl de conducteur van stuurcabine veranderde. Ook bestond er op de tramlijn Brussel-Haacht-Keerbergen nergens een bareel, zoals dat bij de trein het geval was. Wel was er te Steenokkerzeel-Wambeek na W.O9. II een grote verkeersspiegel geplaatst op de kruising van Mechelse -met Haachtsesteenweg, maar dat was geen stopsignaal.

Waar de lijn Brussel-Haacht-Keerbergen tot in Schaarbeek slechts één spoor van twee rails telde, behalve in de wissels, waar er uiteraard twee sporen naast elkaar lagen, werden er in Brussel op enkele vakken, waar ook de Brusselse tram reed, die een breedspoor bezat, drie rails geplaatst. Beide tramlijnen maakten aan één zijde gebruik van dezelfde spoorstaaf. Maar aan de andere kant reed de Brusselse tram op een spoor en de boerentram op het andere. Ook met de trolley was er een eigenaardigheid: deze van de Brussel-Haacht-Keerbergen schoof zijn bovenste dwarslat tegen de draden van zijn net, terwijl de Brusselse tram een trolley bezat in de vorm van een lange staaf eindigend op een wieltje, dat van een andere draad stroom opnam. Dit systeem van dubbel gebruik van de spoorlijnen deed zich voor vanaf de Schaarbeekse Haard (aan het Huis Clabots) tot aan de Waelhemstraat (rangeerstation), alsook vanaf 1955 aan de nieuw uitgebouwde lus over de Dwars -en Middaglijnstraat, Haachtsesteenweg en koninginnenplein, waar ook reeds een Brusselse tram reed.

Om te besluiten nog deze wetenswaardigheid: een actieve vereniging in onze regio heet PRO-TRAM, Dr. Herijckxlaan 1 1985 Grimbergen. Het trammuseum zelf is gevestigd aan de Ninoofsesteenweg 184 te Schepdaal.

Bibliografie:

- Bart Van der Herten, De buurtspoorwegen en de ontsluiting van het Belgisch platteland (1865-1913, in het Tijdschrift van het Gemeentekrediet, nr. 209, 1999/3.

- Jos Neyens, De Buurtspoorwegen in de Provincie Brabant (1885-1978), Van In, Lier, 1982.

- André Verelst, De Belgische buurttram in beeld, Europese Bibliotheek Zaltbommel, 1979.

- André Verelst, De trams uit Haacht, Leuven, Mechelen in beeld, Europese Bibliotheek Zaltbommel, 1980.

- P. Lindemans, Geschiedenis van de landbouw in België, II, Antwerpen, 1952.

- Jos Lauwers, Geschiedenis van Berg, Buken, Kampenhout en Nederokkerzeel, Bvba Verraes, Heule, 1993.

- Jos Lauwers, Steenokkerzeel, Ter Ham, Wambeek en Humelgem, deel 2. Bvba Verraes, Heule, 1987.

- Jos Lauwers, Melsbroek, waar de melde bloeit in 't broek, Drukkerij Veys, Tielt, 1983.

- Jos Lauwers, Diegem, zijn watermolens, zijn kasteelheren, zijn bedevaartkerk. Drukkerij Veys, Tielt 1980.

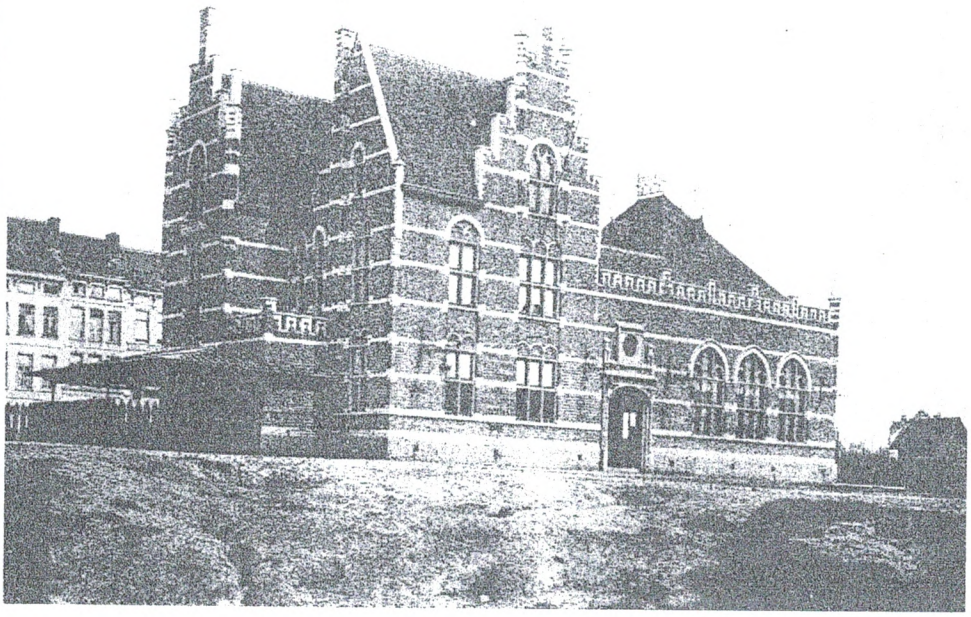
- Amand Stuckens, Evere in vroegere jaren, uitg. René Stuckens en Pieter Cnops, Evere, 1993.

- André Verelst, De buurttrams uit Brussel-Noord in beeld, Europse Bibliotheek Zaltbommel, 1979.

- Eric Lepeer, Ons vervoer per spoor, in "Ons Heem, 1971/5.

En toen vertrok de statie.....

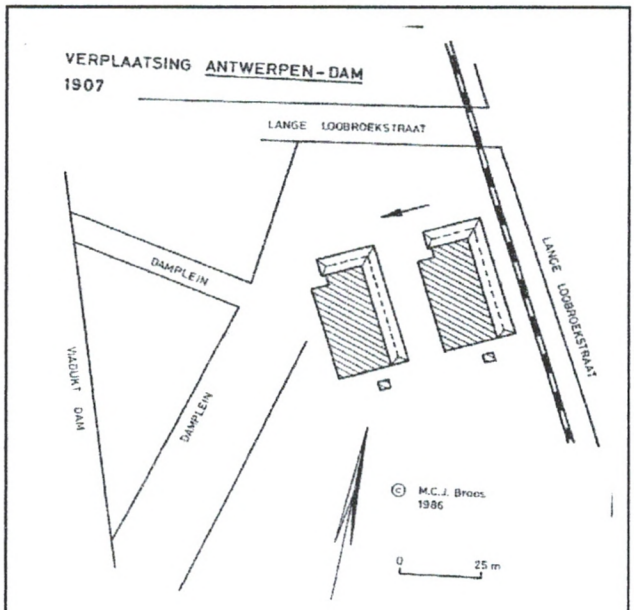
De verplaatsing van het stationsgebouw te Antwerpen-Dam in 1907 bracht in binnen - en buitenland veel pennen in beweging.
Teneinde de overweg nabij het station door een onderdoorgang te kunnen vervangen, moest te Antwerpen-Damde spoorweg met het stationsgebouw 2,20 m omhoog worden gebracht en enigszins worden omgelegd.
Het gebouw is rechtstreeks op de harde leembodem opgetrokken uit baksteen en verbonden met een perronverkapping, die aan de andere zijde op ijzeren kolommen rust.
Het stationsgebouw zonder overkapping heeft een lengt van ca. 33 m en een breedte van ca 16 m en weegt ca. 3000 ton. De buitenmuren hebben een dikte van 0.88 m; de binnenmuren zijn echter naar verhouding minder dik. Een gedeelte van het gebouw is onderkelderd. De verdieping dient tot woning van de stationschef; deze wordt langs een hardstenen wenteltrap bereikt. Het geheel is in 1892 gebouwd.
Het bestuur van de toenmalige Belgische Staatsspoorwegen ondertekende een overeenkomst met de *Entreprise Internationale pour le Rehaussement, l'Abaissement et le Déplacement des Grands Edifices* voor het lichten en het verplaatsen van het, nog in zeer goede staat verkerende stationsgebouw.



Station Antwerpen-Dam voor de verplaatsing.

Een tweetal ingenieurs uit het buitenland, de heren Morglia en Weiss, werden met de uitvoering van de werkzaamheden belast.
De nieuwe plaats van het stationsgebouw kwam op ongeveer 36 m afstand, in zuidwestelijke richting, van de oorspronkelijke situatie te liggen. De nieuwe sporen werden niet evenwijdig aan de oude gelegd, zodat het stationsgebouw enigszins verdraaid kwam te staan ten opzicht van de vroegere plaats.

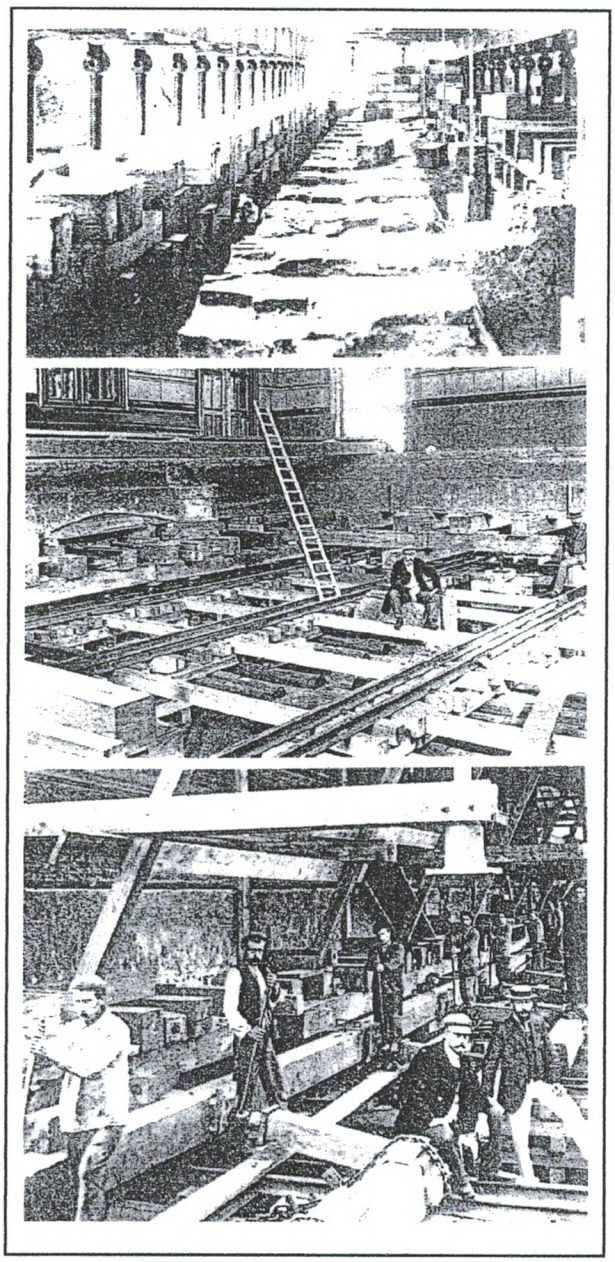
Allereerst werden van het gebouw de funderingen blootgelegd. Alle grond onder en naast het gebouw werd afgevoerd, zodat er een bouwput van ca. 25m x 40m met een diepte van ca. 3 was ontstaan.
De gevel van het stationsgebouw aan de kant van de sporen stond ca. 8m uit de as van het spoor langs het perron. De vaste leembodem liet een steile ontgraving langs het spoor toe met een vrij eenvoudige bekisting. De treinenloop kon dan ook ongestoord blijven plaatsvinden.
Het werkterrein werd met een schutting afgesloten. Het plaatskaartenkantoor, de wachtkamers en het bureau van de stationschef waren in een eenvoudig houten hulpgebouwtje ondergebracht.
De verdieping van het te verplaatsen gebouw was door de stationschef verlaten, echter gedurende het lichten en verplaatsen van het gebouw wel in gebruik als woning en kantoor voor de uitvoerders. De houten en stenen vloeren van de begane grond van het stationsgebouw waren opgebroken.
De perronkapping met kolommen bleef geschoord aan het gebouw vasthangen. De kolommen waren wel van de hardstenen voeten losgemaakt.
De gas -en waterleidingen waren afgekoppeld doch opnieuw verbonden door middel van "*linnen of guttapercha slangen*". Het gebouw was aan de binnenzijde op geen enkele wijze verstevigd.



Situatieschets van de verplaatsing

Vervolgens moest het gebouw komen te rusten op een netwerk van zware houten balken. Daartoe werden in de gevelmuren, ongeveer 1 m onder het niveau van de begane grond, gaten geboord van ongeveer 30cm in het vierkant. In deze grote gaten, op onderlinge afstanden van ca. 1,50 m, werden de houten balken gestoken, die onderling aan weerszijden van de muren werden vervangen door houten en ijzeren binten. Tussen de grote gaten werd het metselwerk bovendien doorboord op onderlinge afstanden van 5 à 10 cm, teneinde de samenhang te verminderen.
Onder het samenstel van houten en ijzeren binten werden maar liefst 320 vijzels geplaatst. Deze vijzels hadden hun steunpunt op de in stand gelaten onderste lagen der fundamenten en voorts op houten blokken op de bodem van de bouwput.

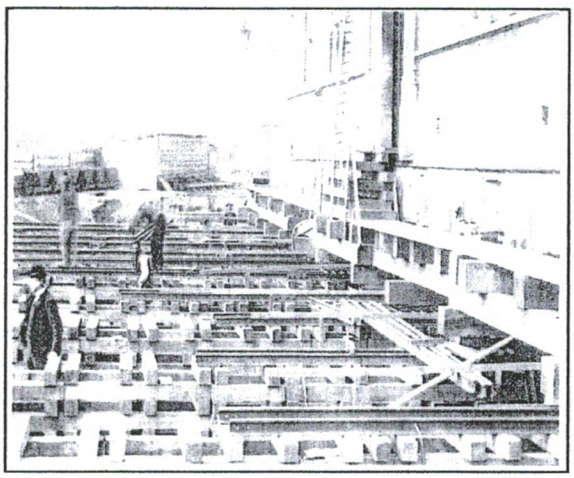
Door het omhoog draaien van de vijzels werd allereerst de samenhang van het metselwerk tussen de gaten verbroken en kwam dus het opgaande werk vrij van de fundamenten. De vijzels werden door handkracht bewogen. Aangezien ongeveer 160 mensen aan het werk waren, betekende dit, dat elke man 2 tot 5 vijzels, afhankelijk van de mindere of meerdere belasting, moest bedienen.
Het draaien van de vijzels gebeurde op fluitsignaal, telkens tot een hoogte van een halve cm. Na 30 fluitsignalen, dus telkens nadat het gebouw 15 cm omhoog was



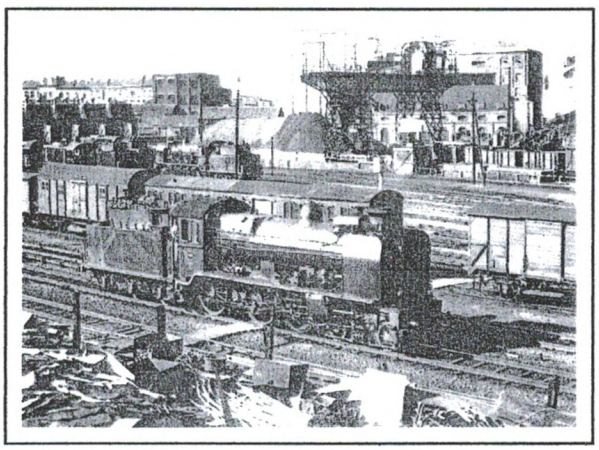
gebracht, werden de vijzels opnieuw onderstopt en nieuwe houten balken onder de reeds aanwezige balken aangebracht.

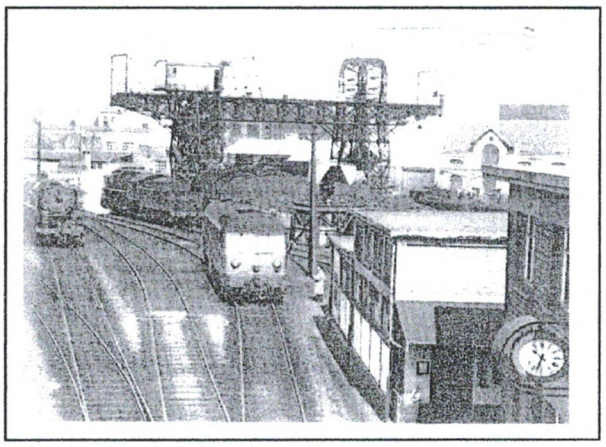
Toen het stationsgebouw 90 cm was gelicht, werd na nauwkeurig onderzoek de toestand van het gebouw geheel in orde bevonden.
"*Verschillende deuren bewogen zich volkomen goed zonder te klemmen en sloten volmaakt; in het behangsel van de woonkamer was geen scheur te zien, een ruit van ca. 10 m² oppervlak was geheel intact gebleven.*"
Nadat het gebouw 1,60 m omhoog was gebracht, kon de verhuizing gaan beginnen. Het stationsgebouw rustte nu volledig op het balkenstelsel en moest uiteindelijk op een fundering van beton met een dikte van 1m komen te staan. Deze fundering was uiteraard vooraf neergezet op de nieuwe plaats van het gebouw.
Het verschuiven van het gebouw vormde één van de meest hachelijke onderdelen van de gehele onderneming. Er kwam dan ook een kink in de kabel. De arbeiders verloren, juist bij het begin van de verplaatsing, het vertrouwen in de ingenieurs. Zij weigerden zelfs nog maar één hand uit te steken. Echter, een geniale inval van ingenieur Morglia deed de arbeiders het werk hervatten.
Zolang de verplaatsing zou duren, ging ingenieur Morglia met vrouw en kinderen in het stationsgebouw wonen.
Het stationsgebouw werd met het bovenste deel van het houten balkenstelsel op ijzeren staven over rails op een doorgaande bedding van dwarsliggers gerold. De verplaatsing geschiedde met behulp van dezelfde vijzels, echter nu in horizontale stand.

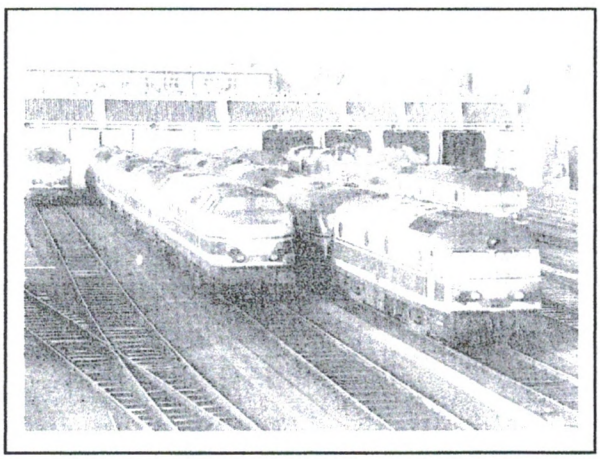
Terwijl de arbeiders steeds weer op een fluitsignaal tegelijkertijd de vijzels bedienden, stonden de echtgenote van ingenieur Morglia en haar kinderen lachend voor de ramen. Talloze malen dienden de vijzels te worden verplaats. Na drie weken stond het stationsgebouw op de nieuwe plaats en kon de stationschef weer zijn intrek nemen.

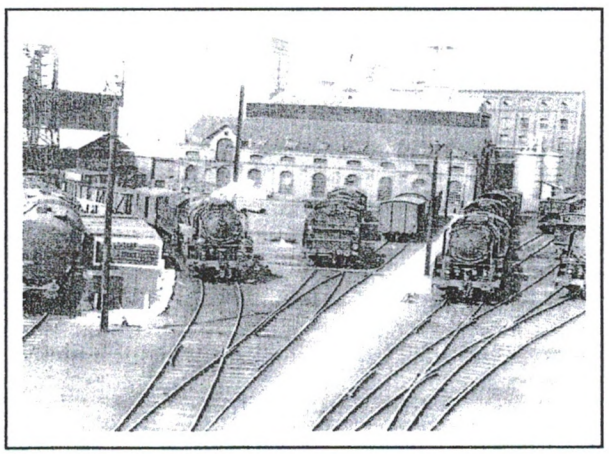


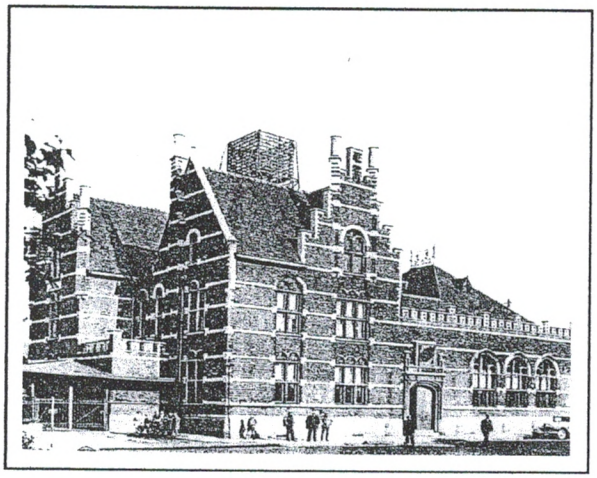
Zo werd in 1907 een grootse prestatie, een primeur voor België, geleverd. Uiteraard toonden de Sinjoren heel wat belangstelling voor de werkzaamheden. Volgens de aloude Antwerpse handelsgeest werd er al vlug een toegangsprijs gevraagd.
Naarmate de werken vorderden en meer spectaculair werden, ging de "*kijkprijs*" de hoogte in, tot zelfs één harde frank. Het geld werd aan liefdadigheid besteed.
De verplaatsing, waarvan de werkzaamheden ruim drie maanden in beslag hadden genomen, vormde een zeer aanzienlijke tijdsbesparing in vergelijking met afbraak en nieuwbouw, nog afgezien van het verschil in kostprijs.
Samen met de opening van het baanvak tussen Berchem en Dam op 1 januari 1873 kwam het station Stuyvenberg in dienst. Voor reiziger én goederen. Om beide functies van elkaar te onderscheiden werd het later reizigersstation Antwerpen-Dam en goederenstation Antwerpen-Stuyvenberg geheten.





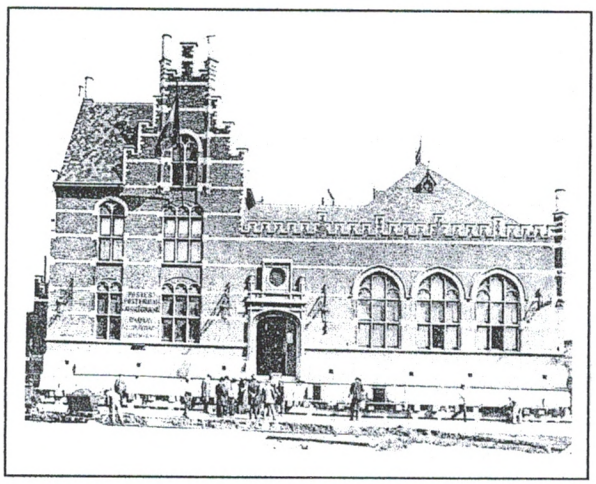




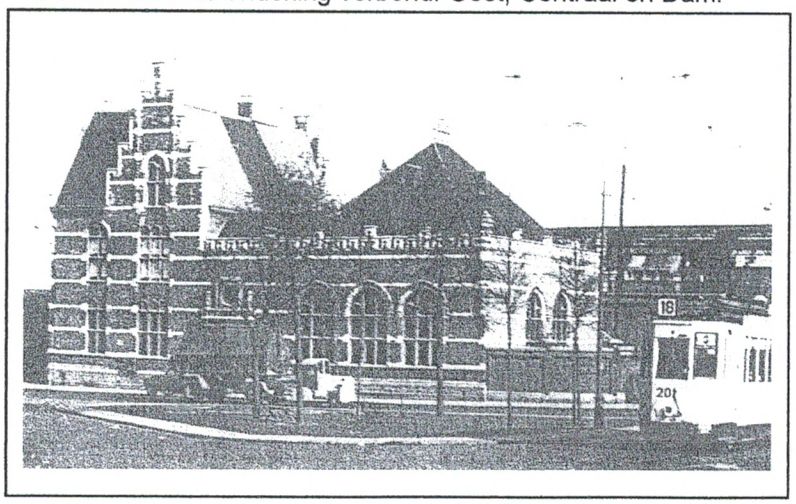


Het huidige Antwerpen-Dam werd in 1892 gebouwd in laat-gotische stijl.
Kant stationsplein. verleent een korf boogdeur, geplaatst tussen twee zuiltjes, toegang tot het gebouw. De hoofdvleugel telt twee verdiepingen. Onder het dak is een zolderverdieping.
Aan de sporenzijde beschermde een op zuilen rustende glazen luifel destijds het eerste perron over de hele lengte van het gebouw.

Antwerpen-Dam verplaatst.



Antwerpen-Dam in de jaren vijftig met een tram van de lijn 18 die drie stations onderling verbond: Oost, Centraal en Dam.



Bij K.B. van 28 maart 1913 werd de straat tussen de Viaduct-Dam en het in 1907 verplaatste Damstration Damstraat geheten. Tussen de Viaduct-Dam en het Damstation bevond zich ook een deeltje van de Lange Lobroekstraat, dat door de aanleg van de spoorweg naar Nederland in verhoging geïsoleerd was geworden van het meer oostelijk gedeelte van deze straat.

Bij K.B. van 13 juni 1930 worden én de Damstraat én de genoemd gedeelte van de Lange Lobroekstraat omgedoopt tot Damplein.

Hier lag destijds tussen twee armen van het Schijn, "*het eiland den Dam en Dambrugge*", dat aan de zuiderzijde door een brug over het Groot Schijn met het vaste land was verbonden. Door aanleg van de Brialmontvesting als het ware van de gemeente Merksem afgescheiden, wordt het gehucht den Dam in 1871 bij de stad Antwerpen gevoegd.

Het huidige gebouw "*den Dam*" deed dienst als taverne-restaurant, het is nu gesloten en door nadarhekken afgezet. Een ondergrondse treinverbinding (TGV) komt bovengronds vlak voor het gebouw en beneemt het gezicht.

Foto 2005 - M. Thyberghien

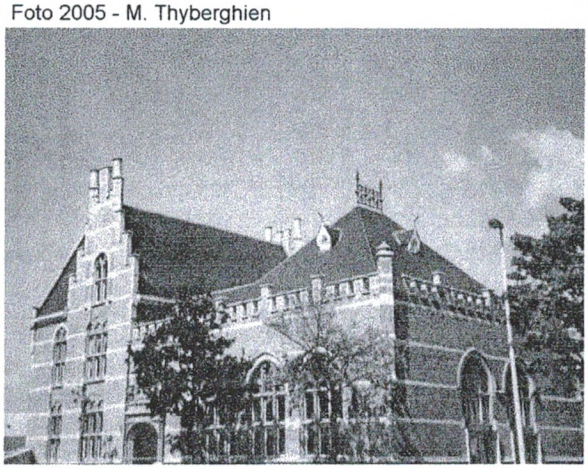
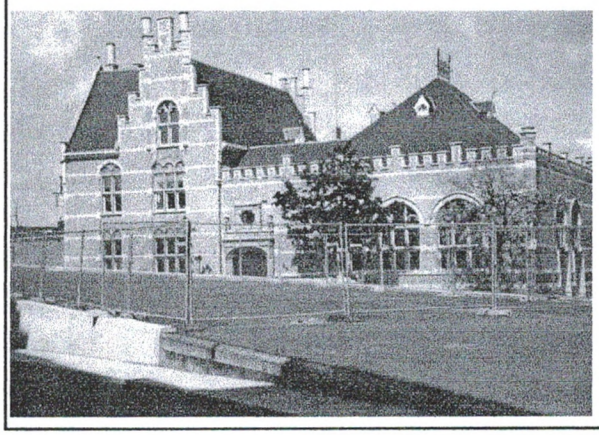
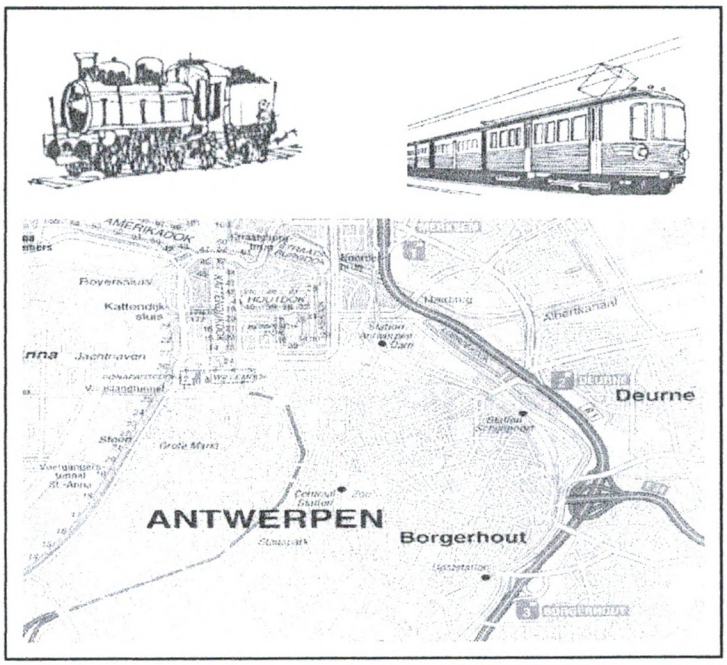


Foto 2005 - M. Thyberghien





Nieuwe Verkeerstoren in Zaventem.

Vanuit de nieuwe verkeerstoren op de luchthaven van Zaventem ontsnapt geen enkele vliegbeweging nog aan de aandacht van de verkeersleiders.

Dit opmerkelijk bouwkundig kunstwerk bestaat uit twee gedeelten: het gebouw aan de voet van de toren en de schacht met de toren zelf. Het trapezoïdale gebouw aan de voet heeft een bebouwde oppervlakte van 3.500 m² en omvat drie niveaus:

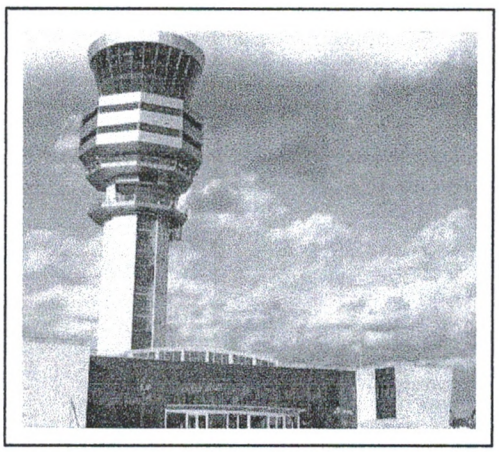
- de kelderverdieping met de technische lokalen;
- de glijkvloerse verdieping met de inkomhal, kantoren, cafetaria en het auditorium (140 personen);
- kantoren en vergaderzalen op de eerste verdieping.

De diensten AIS (Aeronautical Information Services), ATS (Air traffic Services), Software-ontwikkeling Toren en de Meteodiensten zijn nu in één gebouw gegroepeerd, wat bijdraagt tot een duidelijker operationeel beleid dan voorheen. Alle diensten staan bovendien in rechtstreeks contact met de verkeersleiders.

Negen zijden.

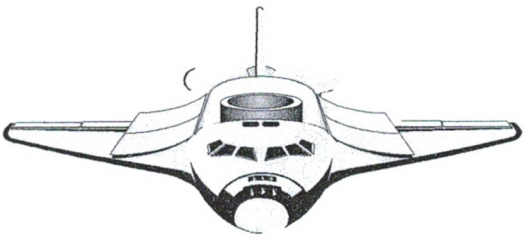
Het gebouw en de toren zelf hebben een oppervlakte van 12.000 m². Er wered niet minder dan 7.600 m³ beton verwerkt, alsook 820 ton bewapening, 105 ton metaalstructuur, 150 km bekabeling, 4.000 m² beglazing, 4.780 m² natuursteen en 725 m³ metselwerk. 26 palen met een diameter van 1,20 m en 6 m diep gefundeerd dragen de bodem basisplaat (diameter van 20 m en een dikte van 1,80 m). De maximale belasting bedraagt 8.350 ton.

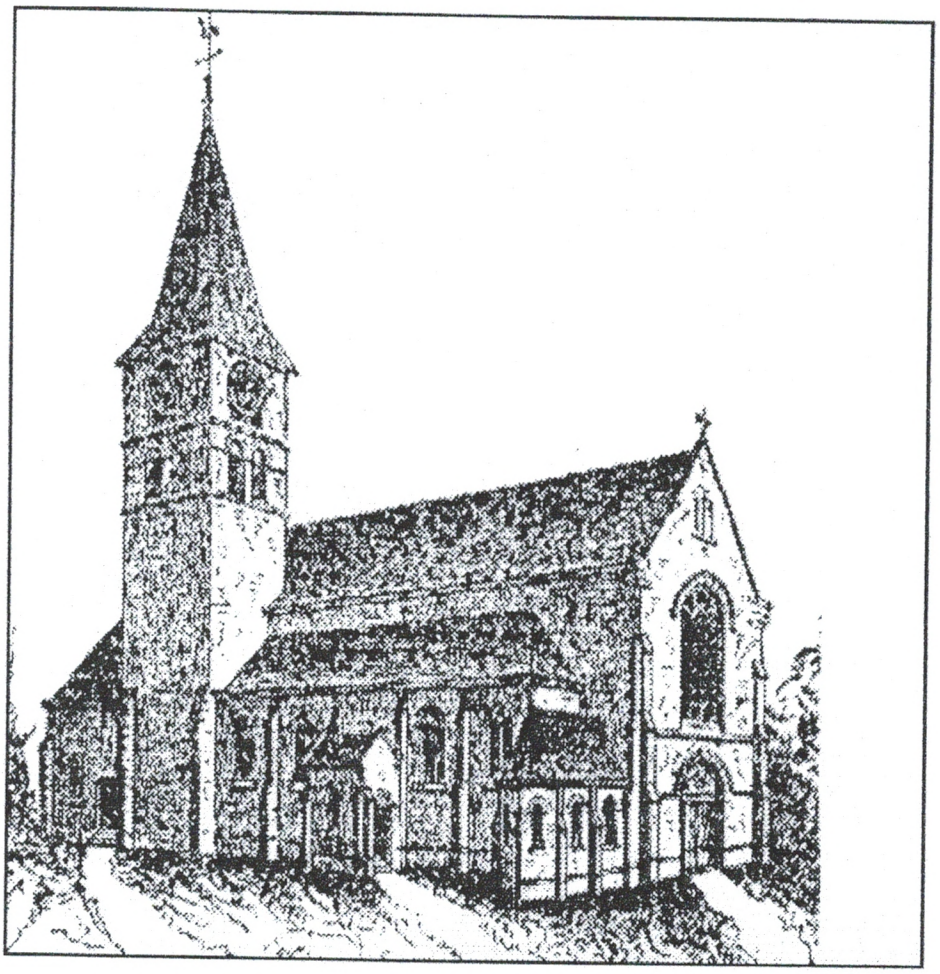
De schacht van de toren heeft 9 zijden om de storende reflecties voor de hertzgolven zoveel mogelijk weg te werken en een doorsnede van 11 m. Veiligheidshalve is de toren uitgerust met twee onafhankelijke liften en twee afzonderlijke trappen. De 143 m² grote meteo-observatiepost bevindt zich op 35 m hoogte en ligt onder het lokaal van de postoverste. Tussen de twee technische verdiepingen - respectievelijk op 43 en 48 m hoogte - vinden is een rustverdieping voor de verkeersleiders (ontspanningslokalen, keuken en kleedkamers).



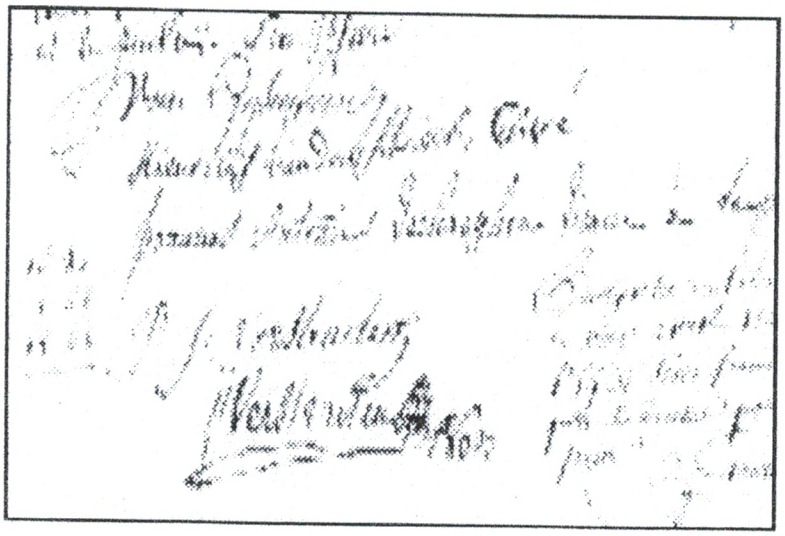
Bovenaan de toren zijn er twee uitkijkposten voor de verkeersleiders. De hoogste (60 m) omvat de operationele zaal van de verkeersleiding (visual control room). Met een diameter van 18 meter en een gezichtsveld van 360° telt deze totaal 12 werkstations voor de verkeersleiders. De verdieping daaronder - de training uitkijkpost - heeft dezelfde technische installaties en wordt gebruikt voor de opleiding en als reservezaal tijdens de onderhoudsactiviteiten. Boven op het gebouw staat de antenne van de grondradar op een hoogte van 65 m.
De technische studie werd toevertrouwd aan de bureaus G. Ducrocq en W.J. & M.C. Van Campenhout (architectuur), L.M. Chapaeux (stabiliteit) en Geocal (speciale technieken). De werken werden uitgevoerd door de tijdelijke vereniging CEI Construct-Galère-Way&Freitag.

Uit: Uitgave v/d Confederatie Bouw /mei 2005





de kerk zoals (ongeveer) pastoor Van Gyseghem ze gekend heeft



Afscheid van pastoor Franciscus Van Gysegem Anno 1808.

Roger Van Kerckhoven

In de tweede helft van de achttiende eeuw werd de parochie van Sint-Clemens te Eppegem jarenlang bediend door pastoor G. Crokaert. Hij maakte de glorietijd mee onder keizerin Maria-Theresia. Hij genoot van de vooruitgang van zijn parochianen, te merken aan het wit brood dat op tafel kwam. Maar met keizer Jozef II zag hij de eerste wolken al hangen: de onrust was geboren. In die tijd ging de pastoor niet met pensioen, hij bleef tot aan zijn dood in zijn parochie. Pastoor Crockaert overleefde iedereen. Net voor hij stierf maakte hij de euforie mee van de onafhankelijk Belgische Staten. Op de leeftijd van 91 jaar, op 8 september 1791 overleed hij.

Aartsbisschop Frankenberg stuurde een interimpastoor naar Eppegem en schreef een "*concour*" uit om een nieuwe pastoor te selecteren. Pastoors die ambitie hadden, deden mee aan de selectieproef op het aartsbisschoppelijk paleis in Mechelen. De aantrekkelijkheid van een parochie hing af van de inkomsten van de tienden. Daarin scoorde Eppegem heel hoog want, in verhouding met het aantal bewoners, was het inkomen aanzienlijk.

De nieuwe pastoor, Franciscus Van Gyseghem, mocht "*zijn*" pastorie openen in het voorjaar van 1792. Een paar maanden nadien, in volle oogsttijd, vielen de Franse troepen Eppegem binnen. Nooit vergat hij die snikhete zaterdag de twaalfde juni toen de Franse officieren hem bedreigden. Zij verzamelden voor de deur van de pastorie. Dat was de enige plaats waar de soldaten wijn konden opeisen. Tegen kerstmis werden de eerste, volgens de nieuwe opvattingen, "*democratische*" verkiezingen gehouden...in de kerk. Maar diezelfde winter nog rukten de Oostenrijkers opnieuw de Oostenrijkse Nederlanden binnen. Toch werd het nooit meer als voorheen. Ook Eppegem kende een paar hevige Vonckisten die met het democratische gedachten goed hoog opliepen. In de herfst van 1794 was het weer zover opnieuw werden o.a. Eppegem en Zemst door Franse troepen bezet. Vooral de late winter van1794/1795 droeg bij tot een algemene hongersnood in de steden. Daarbij regende het nieuwe besluiten en verordeningen. Van de prefect van het Dijledepartement ontving de pastoor een brief waarin hij aangezet werd om alle openbare kruisen uit zijn parochie te doen verwijderen. Zoals elders deed onze parochieherder beroep op de smid om de "*zijermen*" van het torenkruis weg te zagen. Die klus werd geklaard door smid Geeraerts. Twee jaren later, in oktober 1797 werd van alle priesters gevraagd om hun haat tegen het koningschap in een eed te zweren. Kardinaal Frankenberg verbood zijn onderdanen om die eed af te leggen. Het gevolg was dat gendarmes en infanteristen de kerk kwamen verzegelen. Pastoor Van Gyseghem moest onderduiken. Terwijl Corbeels de lotelingen kwam aanzetten om aan te sluiten in het boerenleger verhuisde de pastoor voortdurend van schuilplaats. De fusillade in Mechelen zette een domper op de strijdlust. Onder de 41 slachtoffers was een parochiaan. Alle parochiepriesters zaten met een groot probleem omdat voor het eerst in eeuwen de paascommunie niet kon uitgereikt worden.

In 1802 werd een concordaat gesloten tussen keizer Napoleon en de paus. Het kerkelijk leven kwam stilaan op gang. Maar in datzelfde jaar zegende de pastoor de eerste lotelingen die naar het Franse leger moesten. Was hij toen reeds een gebroken man?

Wij kunnen ons moeilijk voorstellen dat toen de angst om van de hemel niet te kunnen genieten een gans mensenleven beheerste. Eenmaal volwassen was de gedachte aan zijn eigen begrafenis geen uitzonderlijk feit. Elke parochiepriester, bij gebrek aan nakomelingen, bereidde zijn afscheid voor om de familie daarmee niet te belasten. Dat was een traditie waaraan hij tijdens het jaargetijde van zijn voorganger herinnerd werd. Eeuwig durend was toen veel langer dan 100 jaar. Dergelijke onkosten werden verbonden aan de

inkomsten van gronden. Dus Pastoor Van Gyseghem kocht een dagwand grond om daarin te voorzien. Hij had zijn oog laten vallen op een stukje tegen de Zenne met een mooie naam "*'t Winkelken*". De inkomsten daarvan waren zijn hemelverzekering. Hij sukkelde met zijn gezondheid en vroeg een bedienaar om de kerkelijke plechtigheden te verzekeren.

Henricus Van Den Schriek stond hem bij in de moeilijke momenten. Rond Pasen, op 22 maart 1808 gaf hij de geest. Zoals dat toen de gewoonte was werd hij begraven "*naar zijn staat*". De lijkkoets werd begeleid door de plaatselijke gilde. Koster Meulemans zorgde voor ponden kaarsen om de kerk te verlichten.

De familie Van Gyseghem was niet verrast door zijn overlijden. Franciscus Van Gyseghem was geboren in Denderhoutem als zoon van Adrianus en Judoca Geysels. Zijn broer Josse zette het pachtersbedrijf van zijn vader, in Denderhoutem , voort. Zijn zus Barbara huwde Joseph Roelants en week uit naar Welle. Zij was in 1808 al weduwe. Beiden waren op de plechtige uitvaartdienst aanwezig, zij logeerden op de pastorie om al de zaken van hun broer te behartigen. Ze nodigden notaris J.J. Verstraeten uit Zemst uit om de verkoop van de bezittingen te regelen. Op 6 april was heel Eppegem op de been om een laatste souvenir vanhun geliefde pastoor te kopen. Onderpastoor Verhaegen uit Zemst en vervanger Van Den Schrieck hielden een oogje in het zeil. Dat was overbodig wante Josse en Barbara stonden naast de notaris. Frans Grauwels, alom gekend herbergier uit "*den Weireldt*" aan de kerk in Zemst, prees de waren aan.

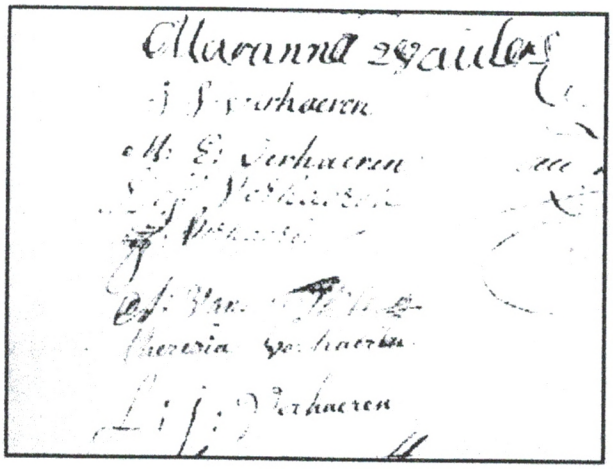
Na de koopdag waren er nog twee belangrijke taken voor de familie: zorgen voor een grafzerk en het regelen van de missen en het jaargetijde. De arduinen zerk moest heel ruim zijn want de tekst nam veel plaats in beslag. Begraven in de kerk was reeds geen traditie meer en door de Fransen ten strengste verboden. De voornaamste plaats op het kerkhof was voor de kerkdeur, daar kwam zijn laatste rustplaats.
"***Hier leyt begraeven den eerbiedweerdigen heere Franciscus Van Gyseghem geweest synde ontrent de sesthien jaeren pastor deser prochie geboren tot Denderhoutem sone Adriaen ende Judoca Geysels die sterft den 22 meert 1808 oudt synde 52 jaeren heeft gefondeert een jaergetyde voor hem ende syne familie bidt voor de ziele R.I.P.".***

Op 28 april werden, zoals het bestuur het voorschreef, de schikkingen gereghistreerd door ontvanger Guillebert op het "*maison communale*" te Vilvoorde. Het "*Winkelden*" werd prompt eigendom van zijn opvolger pastoor Van Den Schriek. Op die grond russte reeds een fondatie van Hendrik De Beuke(n) en zijn vrouw Elisabeth Verschueren. Tijdens het jaargetijde moest de katafalk (lijkbaar) op hun zerk gezet worden. De kosten daarvoor bedroegen jaarlijks 8 fr en 71 centiemen. Daarvan kreeg de pastoor twee derden en de koster een derde. De' kerk van Eppegem werd begiftigd met 2 fr, 17 centiemen 24 sols.

Zoals het grafschrift getuigt, richtte onze herder ook een jaargetijde in op zijn sterfdag 22 maart. Het register vermeld dat hij de grond had gekocht van de erfgenamen van zijn voorganger, pastoor Crokaert. De pastoor was wel zuinig met de inkomsten. Zijn opvolger ontving 2 fr 24 centiemen en de koster 1 fr 45 centiemen. Al die wensen werden in een acte van notaris J.J. Verstraeten opgetekend. Zijn broer, zijn opvolger en onderpastoor Verhaegen ondertekenden de acte.

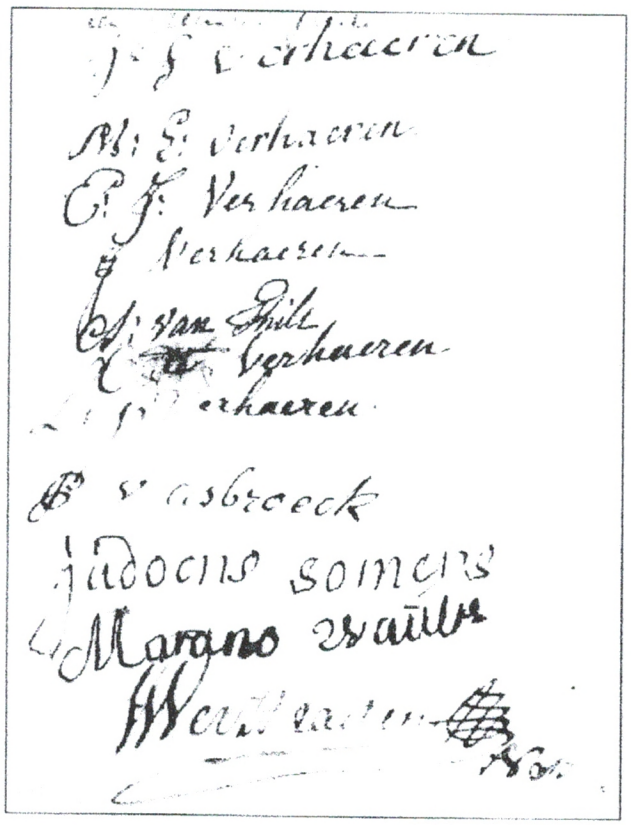
Hoe lang deze ultieme wens van pastoor Van Gyseghem in ere werd gehouden, weten wij niet. De Eerste Wereldoorlog en de heraanleg van het kerkplein hebben zijn nagedachtenis vervaagd en verzonden naar de archieven.

Bronnen: teveel om te vermelden; o.a. Eppeghem van J. Laenen, minuten van notaris Verstraeten, ongetekende chronyke van Mechelen...



de handtekeningen van Anna Maria Wauters
Maria Elisabeth Verhaeren
Egidius Josephus Verhaeren
Andreas Van Thilt en zijn vrouw Theresia Verhaeren
Lambertus Josephus Verhaeren

Deze handtekeningen werden gezet op het pachthoff " 't Schrans" op de twintigste Brumaire van het jaar veertien



Joannes Franciscus

Maria Elisabeth

Egidius Josephus

Joannes

Andreas van Thilt
Clara Theresia

Lambertus Josephus

Petrus Van Asbroeck, getuige

Judocus Somers, getuige

moeder Maria Anna Wauters

notaris J.J. Verstraeten

Enkele generaties Coenen uit Brabant.

A. Mievis en Hubert Van Nerum.

De familie Coenen veroverde een plaats in de zon door verschillende "*Watermolens*" uit te baten: de molen de Steenberg op de Steenbeek, te Hoegaarden op de Grote Gete ; de molens van Sainte-Marie-Geest en van Zetrud-Lumay op de Grote Gete; de molen te Weerde op de Zenne.

1. Petrus Coenen, ° 1740-50 gehuwd met Maria Theresia Bullens. Ze woonden in Cappellen (bij Glabbeek), maar zijn er niet geboren of getrouwd.

1.1. Christianus ° 15/10/1772 (peter Christianus Bullens, meter Rose Vanden Borne)
1.2. Henricus ° 19/9/1775 (peter Henricus Coenen, meter Maria Catharina Bullens)

2. Christianus Coenen ° Capellen 15/10/1772, hulp-maalder bij de molenaar van de "*molen van Steenbergen*", hij woonde te Kiezegem, nadien wordt hij molenaar in "*Grote-Molen*" te Hoegaarden[1], hij overleed te Webbecom rond 1845.
Hij huwde te Wommersom in april 1803 met Elisabeth Delimont ° Wommersom op 26 april 1779 als dochter van Jean Jacques, schrijnwerker, en Anne Elisabeth Beeteens, kleindochter van Jean Jacques Delimont en van Marie Godefroid. en eveneens van Lambert Beetens en Elisabeth Joseph Snyders. Ze overleed te Meensel-Kiezegem op 12 maart 1814 (aangifte gedaan door C. Coenen, J.F. Massart en J. Snyders.

2.1. Anne Elisabeth ° Rommersom 27/4/1802 (getuigen: Antoine Lebegge, Renier Falla)
2.2. Jean-Baptiste ° Rommersom 27/4/1804 (getuigen: Antoine Lebegge, Renier Falla)
2.3. Gabriel ° Rommersom 3/1/1806 (getuigen: Henri Falla, Prudo Hubens
2.4. Lambert ° Rommersom 27/9/1807
2.5. Mathieu ° Rommersom 25.//1809
2.6.Rosa °Meensel-Kiezegem 15/3/1812 (getuigen:GuillaumeVanhandstryck,Pierre Vanwinckel

3. Joannes Baptiste Coenen ° Rommersom 28/4/1804, molenaar te Weerde, overleden Zetrud-Lumay 4/6/1865. Hij huwde op 27/10/1845 en 10/11/1845 met Anne Catherine Van Hoof geboren te Rotselaar op 11/12/1812. Ze was de oudste dochter van Petrus[2] (°18/1/1790 te Haacht als zoon van Jean Baptiste en Catherina Peeters, beide wonende te Rotselaar) en van Elisabeth Verheydt (Verheyt, Verreydt), overleden te Sainte-Marie-Geest op 14/5/1895.

3.1. Petrus August ° 10/12/1846
3.2. Melania ° 30/11/1847
3.3. Mathieu Theophile ° 24/11/1849
3.4. Philippe Charles ° 9/5/1852

---

[1]Deze molen behoorde toe aan de Abdij van Park, Heverlee, nadien werd hij verkocht door de Domeinen aan Graad d'Astier die hem verpachte aan Christian Coenen. Hij verbleef er met zijn familie tot 1806.

[2]Petrus Van Hoof en Elisabeth Verheydt kregen twee dochters: 1) Anne Catherine geboren te Rotselaar op 11/12/1812 gehuwd te Weerde op 8/11/1845 met Jean-Baptiste Coenen en overleden te Saint-Jean-Geest op 14/4/1895.
2) Jeanne Catherine geboren te Haacht op 12/2/1815 gehuwd te Hever op 11/7/1845 met Dominique Teygels geboortig van Hever.

3.5. Jacques Philemon ° 11/3/1855[3]

4. Petrus August Coenen geboren te Haacht op 10/12/1846, molenaar te Weerde en burgemeester vanaf 1880 tot aan zijn overlijden op 12/6/1897 te Weerde. Hij huwde[4] te Weerde op 20/11/1873 met Catherine Victorine Scheirlinckx (Scheerlinckx) geboren te Brussel op 9/3/1854 (getuigen: Joseph Can en Frederic Van Den Bossche, bakkers)n dochter van Benoit geboren te Hekelgem op 29/3/1824 en van Rose Coenen geboren te Meensel-Kiezegem op 15/9/1812, overleden te Laken op 13/12/1889., ze was de klein-dochter van Jacobus Scheerliunckx en van Maria Theresia Callebaut.
Catharine Victorine Scheerlinckx overleed te Weerde op 16 maart 1937 in haar huis "*ten Kerselaar*".

4.1. Edmundus Benedictus ° 1/9/1874 (getuigen: Benedictus Scheerlinckx en Anne Catherine Van hoof)
4.2. Leon Benoît Victor ° 15/3/1876 (zelfde getuigen)
4.3. Angele Therese Cecile[5] ° 8/5/1879 (getuigen: Philemon Coenen en Therese A Autgaerden)
4.4. Helene ° 8/5/1879.

5. Leon Benoît Victor Coenen geboren te Weerde op 15 maart 1876 was Dr. in de Rechten, notaris te Brussel en burgemeester van Weerde van 1902 tot 1921, raadgever van Brabant van 1903 tot 1932, senator van het arrondissement Brussel van 1932 tot aan zijn overlijden. Hij was van de liberale partij.
Hij huwde te Sint-Joost-ten-Node op 23 oktober 1906 met Alice Adrienne Idelie Jacquery geboren te Sint-Gilles-Brussel op 27 oktober 1884 als dochter van Jules Theophile Dominique, notaris te Brussel en van Emelie Victorine Lemarr.
Leon Benoît Victor Coenen[6] overleed te Parijs op 14 november 1940 en zijn echtgenote Alice Adrienne Idelie Jacquery overleed te Ukkel rond 1966.
Hun woonplaats was te Brussel, rue Belliard nr. 14.

---

[3] Jacques Philemon was molenaar te Sainte-Marie-Geest, hij huwde met Marie Hortense Mayat (Mahiat) geboren te Jodoigne-Souveraine op 8/8/1865. Hij overleed te Jodoigne op 11/3/1855, zij op 1/11/1918.
Op 25 oktober 1886 stichtte hij een maatschappij onder de naam "*Philemon Coenen en broeders*" met de zetel te Sainte-Marie-Geest, met het kapitaal van 50.000 bfr., voor de exploitatie van een molenaarsbedrijf van Sainte-Marie-Geest. Theophile was benoemd als molenaar wonende te Zetrud-Lumay. Charles als handelaar te Jodoigne. Philemon als molenaar te Sainte-Marie-Geest. De akte werd opgemaakt op gezegeld papier zonder notaris, het werd verlengd tot 22/1/1892.
In het hospitaal Sainte-Beatrice is o.a. een gedenksteen geplaatst voor de weldoenster "*1908 Marie Mahiat, wed. Phil. Coenen*".

[4] De huwelijksakte werd verleden te Sint-Jans-Molenbeek bij notaris Deneck op 29 oktober 1873. In de bevolkingsregister van Weerde staat het gezin Coenen-Scheerlinckx ingeschreven "*Aan de Zenne nr 2*", eveneens staan er twee molenaarsknechten en vier meiden ingeschreven.

[5] Genealogie van de familie Mevis, afkomstig van Alken (Intermédiaire n° 192 (1977) en n° 197 (1978)). Angele Therese Cecile huwde te Weerde-Watermolen op 23/8/1910 met François d'Assise Bartholomeus Ghislain Mevis. Ze overleed te Schaarbeek op 10/11/1957.

[6] Leon Coenen verbleef steeds in de Ritz wanneer hij een bekende cardioloog te Parijs ging raadplegen. Toch werd hij door de dood verrast en stierf ver van zijn familie en tijdelijk begraven. Alle beslommeringen voorbij, werd hij naar Brussel gebracht waar hij in de collegiale kerk van Sint-Michiel en Sint-Goedele een plechtige begrafenis kreeg, volgens zijn wil werd hij te Weerde begraven. Twee blauwe stenen dragen de volgende inscriptie "rustplaats van August Coenen, gewezen burgemeester van Weerde 1849-1897, en zijn echtgenote Victorine Scheerlinckx 1854/1937; rustplaats van Leon Coenen, gewezen burgemeester van Weerde 1876/1940. Helene Coenen 1879/1962.

7. Simone Martha Coenen geboren te Brussel op 30 augustus 1909 huwde met Charles Bareel.

In 1949 verkochten ze de Weerde-molen en bijbehoren bij notaris Matheys te Vilvoorde voor de prijs van 300.000 bfr.

4/1. Mathieu Theophile Coenen geboren in Zetrud-Lumay op 24 november 1849. Hij was molenaar te Zetrud-Lumay en te Sainte-Marie-Geest, overleden te Vaux-Chavanne op 11/11/1912. Hij huwde te Zetrud-Lumay op 29 oktober 1874[7] met Marie Leonce Henriette Vitaline Vanautgaerden geboren te Zetrud-Lumay op 11 april 1855 als dochter van Jean Baptiste (1828/1894) en van Henriette Collart (1828/1885), kleindochter van Jacques Philippe Vanautgaerden en Therese Charlet, achter-kleindochter van Jean-Baptiste Vanautgaerden en Françoise Van Nerum (lid van de V geslachten van Hoegaarden)[8].

4/1.1. Jean ° vóór 1870 gehuwd met Phina Corbusy
4/1.2. Florence ° Zetrud-Lumay 16/8/1879 gehuwd met Theophile Falla uit Landen
4/1.3. Vital Philemon ° Zetrud-Lumay 9/12/1881 gehuwd met Alice Docq uit Jodoigne
4/1.4. Gabrielle ° Zetrud-Lumay 12/6/1884 + Ukkel 12/6/1972 gehuwd met Georges Mathieu Ugeux ° Huy 20/8/1881 + Ukkel 21/8/1964, burgemeester te Ukkel, president van N.V. Osram en de Ukkelse-huisvesting maatschappij, hij was de zoon van Guillaume Mathieu en Juliette Parent. Het gezin werd uitgebreid met acht kinderen.
4/1.5. Joseph Ferdinand ° na 1884 gehuwd Marie Bury van Jodoigne.
4/1.6. dochter en omgekomen bij ongeval in de molen van haar vader te Sainte-Marie-Geest.

4/2. Philippe Charles Coenen geboren in Zetrud-Lumay 9/5/1852, boekhouder te Weerde tot 1875, nadien brouwer, azijnmaker, koopman te Jodoigne[9]. Overleden in 1901. Hij huwde te Zetrud-Lumay op 11/2/1875[10] met Marie-Therese Vanautgaerden, geboren te Zetrud-Lumay op 1/12/1853 en overleden te Zaventem op 13/11/1924, begraven te Outgaarden.

4/2.1. Lucien Coenen ° St-Gilles 1/8/1910, ing, chemie bij Marly, gaat zich vestigen in de U.S.A. hij overleed te Chicago op 17/11/1975. Hij huwde met Lucile, ze kregen een zoon Lucien Coenen.
4/2.2. Henriette Coenen ° St-Gilles 1/8/1910 en overlden te Ukkel op 15/8/1984. Ze huwde met André Folon geboren te Courcelles 5/8/1910 en overleden op 26/10/1988, journalist en

---

[7] Getuigen bij hun huwelijk: August Coenen, broer en molenaar te Weerde; Charles Coenen, broer en klek te Zetrud-Lumay; Mathieu Joseph Collard, landbouwer te Zetrud-Lumay; Philippe Charles Delimont, neef en landbouwer te Zetrud-Lumay.

[8] Twee broers huwen twee zusters, zie familieschoon, n° 167 (1987). Genealogie - Lignage Sweerts (Hoegaarden), uitgaande families sinds 1518, Intermédiaire n° 289 (1994). Hubert Van Nerum, geneoloog, is overleden na een korte ziekte op 12/3/1994.

[9] Charles Coenen had zijn verblijf in een onroerend goed met bijgebouwen, gezegd "*Hotel Pardon*". Place de la Bruyère. "*Denrées Coloniales en gros Coenen et Cie, Jodoigne*". Op 14/11/1906 belegde de enige zoon Charles een bijeenkomst met de bedoeling de maatschappij te ontbinden. François Ugeux, François Mevis en Victor Sterckx (bediende) waren aanwezig. Pas 13 jaar later, op 15/9/1919, werd met een maatschappij "*Sterckx en Cie*" in feite "*Sterckx en Mevis*" gestart op Steenweg op Tienen op de wijk "*La Cabouse*". In 29/2/1936 werd de maatschappij vereffend.

[10] Getuigen bij het huwelijk: August Coenen, broer en molenaar te Weerde; Theophile Coenen, broer, molenaar te Zetrud-Lumay en Sainte-Marie-Geest; Joseph Collard, oom, landbouwer te Zetrud-Lumay; Philippe Charles Delimont, neef uit Zetrud-Lumay. Huwelijkscontract werd afgesloten te Tienen op 31/1/1875 voor notaris Dassis.

industrieel. Hij was de zoon van Camille en van Catherine Vassart. Drie kinderen werden uit hun huwelijk geboren[11]

4/2.3. Marie-Agnes Coenen ° Overijse 21/7/1912 overleden te Libramont 18/7/1984. Ze huwde met Pierre Jacques, kolen -en mazouthandelaar te Huy. Ze kregen vijf kinderen.

4/2.4. Therese Coenen ° Vorst 11/9/1913. Ze huwde met François Genicot uit Forville. Ze kregen vier kinderen.

4/2.5. Michel Coenen ° Vorst 29/9/1914, overleden 29/5/1977, papierhandelaar in 't groot. Gehuwd met Blanche Van Den Broecke, ze kregen vier kinderen, Michelle, Anne, Jacqueline en Pierre.

4/2.6. Charles Coenen ° Ukkel 20/12/1915 overleden 11/3/1933.

4/2.7. Fernande Coenen ° Ukkel 18/1/1917. Trad in het klooster te Toulouse bij "*Filles de la Charité*".

4/2.8. Philippe Coenen ° Ukkel 11/4/1918, industrieel. Hij huwde met Simone Dejaeghere en ze kregen een dochter Micheline en een zoon Charles.

4/2.9. Etienne Coenen ° Ukkel 6/5/1920, televisie productieleider met toenaam "*Etienne Samson*". Hij huwde met Suzanne Cools[12] . Ze kregen een dochter.

4/2/10. André Coenen ° Dilbeek 7/12/1922. Hij huwde met Henriette Dejaeghere en kregen drie kinderen: Anna-Marie, Chantal en Dominique.

4/2.11. Jean-Marie Coenen ° 1923 + 1925.

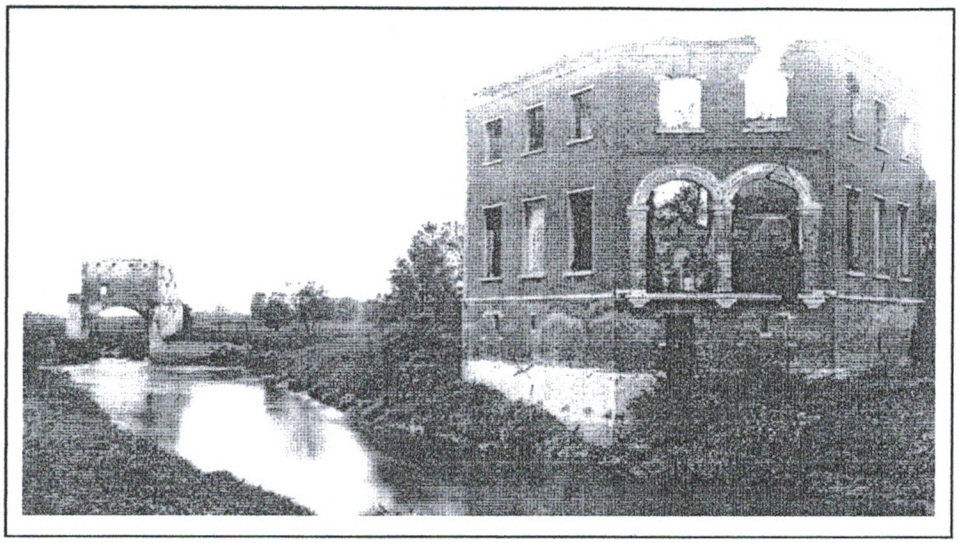
Door het overlijden van Anne Catherine Van Hoof in 1895 moest de successie ingezet worden van de echtgenoten Coenen-Van Hoof. Pas op 23 april 1925 werd hiermee gestart en dit om uit "*onverdeeldheid*" te geraken voor de *"goederen te Weerde*". In 1914 werd de Molen, Sluis en gebouwen verwoest. De administratie van Oorlogsschade 1914/1918 had nog altijd geen definitief oordeel van oorlogsschade geveld. Leon Coenen nam de zaak ter hand en de definitieve uitspraak kwam er op 22 december 1925, met als erfgenamen:

Scheerlinckx Catherine Victorine, verblijvende te Weerde;
Coenen Leon Benoit Victor, verblijvende te Brussel;
Coenen Helene, ongehuwd en verblijvende te Weerde;
Coenen Therese gehuwd met Mewis, verblijvende te Jodoigne;
Erfgenamen van Theophile Coenen x Vanautgaerden:
Coenen Victorine Gabrielle gehuwd met Ugeux en verblijvende te Ukkel;
Coenen Joseph Fernand Corneille verblijvende te Jodoigne;
Falla Nelly Marie Anne Vitaline gehuwd met Verjans en verblijvende te Hasselt;
Falla Marie Henriette Rosalie Josephine Florence en verblijvende te Landen;
Falla Helena Vitalina Jeanne Maria Cornelie en verblijvende te Landen;
Erfgenamen van Charles Coenen x Vanautgaerden:
Coenen Marie Catherine gehuwd met Desneux en verblijvende te Ukkel;
Coenen Reine Josephine Florence verblijvende te Zaventem;
Coenen Charles Vital Philemon verblijvende te Zaventem;
Coenen Rose Victorine Melanie gehuwd met Ugeux en verblijvende te Brussel.

---

[11] Jean Michel Folon °Ukkel 1/3/1934, werd een artiest met internationale faam, hij vestigde zich te Parijs.

[12] Dochter van Etienne en Suzanne Cools, Nadine trad op als toneelspeelster onder naam "*Nadia Gary*".



De Weerdesluis.

A Van Asbroeck (+)

Wanneer de Weerdesluis gebouwd werd heeft tot nog toe niemand gevonden. Vele historici hebben zich met deze sluis en molen bezig gehouden, maar weinigen vonden iets over de oorsprong.
Jourdain, in zijn "*Chronique Geographique*", vertelt er een en ander over; ook Wauters in zijn "*Histoire des environs de Bruxelles*", geeft interessante gegevens; het stadsarchief te Mechelen en het archief van de abdij van Grimbergen, alsook de Koninklijke Bibliotheek te Brussel geven ons zeer juiste details. Alleen over de oorsprong is niets te vinden.

Zeker was de sluis er vóór de 11de eeuw. Zeker is dat ze er in 1242 stond, want dat jaar gaf Walterus Berthout de visserij der Zenne aan de kloosterlingen van "*Leliëndaal*" te Mechelen. Hun klooster was gelegen tussen Hombeek en Leest en werd in 1231 opgericht en door de Geuzen in 1580 vernield. De kloosterlingen vluchtten dan naar Keulen. In 1585 kwamen zij terug naar de Nederlanden en bouwden hun klooster "*Leliëndaal*" te Mechelen in de Bruul, waar de kerk van de Jezuïeten is.

Ten jare 1242 heeft "*Waltherus Berthout, advocaat oft beschermheer van Mechelen aen desselve toegestaen ende gegeven, de visscherye van de brugge van Werdasluys tot aen de kercke van Leest, welck geschenk Hertog Henricus in het selve jaer bevestigde hetgene Waltherus Berthout was besittende ten leene van de Hertog*" (Stadsarchief Mechelen).

Deze kloosterlingen hadden ook het visrecht op de Zenne vanaf de brug te Eppegem tot aan de Weerdesluis. De kloostergemeente liet ze over aan Gillis, wettige zoon van Daniel, heer van Bouchout.

Hertog Jan II van Brabant (1292/1312), kocht in 1306 een deel van de Weerde-molen van Boudewijn van den Eechove, deken van Sint-Rombouts te Mechelen. Hij had ook het recht voor het fabriceren van draf.

Na de dood van Jan van Wijkvliet, heer van Blaasveld en zoon van Jan II, keerde de molen van rechtswege terug aan Wenceslas, hertog van Luxemburg gehuwd met hertogin Joanna van Brabant en hertog Jan III, die hem verkochten aan de abdij van Grimbergen in 1360, met de goedkeuring van de heer van Bouchout die toestemde om er een vrij goed van te maken.

"*In 1360, stelt Godevaert de Vos, toenmalige abt, voor Wenceleyn van Bohemen en Jeanne, hertogin ende markgravin van het Heylich Ryck, om goedkeuring te bekomen over de koop van de molen te Weerde, eertijds toebehorend aan de oom van de hertogin, Jane Wijckvliet*" (Archief abdij Grimbergen).

Het duurde niet lang of de paters werden in hun rust gestoord. In 1410, onder de regering van Antoon Pieter van Cobbel werd het vrijgoed aangeslagen door Pieter d'Overzenne en dit op bevel van de rekenkamer van Brussel. Doch de kloosterlingen lieten ook hun stemmen horen en stuurden hun afgezanten naar Brussel. Na lang krakeel werd hen alles terug gegeven met de verontschuldiging dat men van de verkoop van 1360 niets wist.

Enkele jaren later, wilden de schippers de tol niet meer betalen die ze schuldig waren bij het doorvaren van de sluis en dit ten nadele van de molenaar. De abt ging hen aanklagen bij de algemene ontvanger van Brabant, Jan van Winghe. Deze deed een onderzoek instellen met zes erf-genoten van de molen en twee ambachtslieden van de molen. Men hoorde vier en twintig getuigen.
De abt beweerde dat hij van elk geladen schip een brood mocht eisen.
De schippers eisten van hun kant de opening van de sluis op drie dagen van de week: maandag, woensdag en zaterdag. Op 25 juli 1385 werd op het Vredehuis te Brussel een overeenkomst gesloten tussen de beide partijen.

Gedurende de regering van Philips de Goede werd het verboden Brabants graan uit te voeren daar de hongersnood onze gewesten teisterde. De magistraten van Brussel, de maire van Zemst en zijn twee schepenen gaven het bevel het overvloedige graan van de omgeving naar de Weerde-molen te voeren, opdat men het zou kunnen verkopen aan de armen van de streek, indien dit nodig bleek.
De molenaar trok zich van deze zaak niets aan en op een nacht was een groot deel van het graan verdwenen.
Ook Mechelen werd door deze vreselijke gesel getroffen. Daar zomin als elders kon men in de behoeften van de bevolking voorzien en de toestand waarin de stad verkeerde verergerde nog wanneer alle uitvoer van levensmiddelen uit Brabant verboden werd. Door deze schikkingen van Brabant werden de Mechelaars terdege in de pers gezet en aan het behoud van vele burgers moest dringend gedacht worden en alle middelen moesten worden aangewend. Een Mechelaar Kristoffel van Berlaer, stelde het leven van zijn medeburgers boven de verordening van Brabant. Hij ging met twaalf gezellen tot in Weerde, sloop tot aan de molen en haalde er het graan uit en smokkelde het binnen de Mechelse muren.

Dit feit kwam aan de oren van de Brusselaars, ze zetten zich op hun hoede om hetzelfde feit in de andere dorpen te beletten.
In de maand mei van het jaar 1438 trok dezelfde Mechelaar Kristoffel van Berlaer naar Opwijk met zijn kompanen, doch andere dan zijn getrouwe waren hem gevolgd, ze deden de zaak mislukken. Ze werden gevangen genomen en te Brussel in de Steenpoort opgesloten. Ze kwamen met een list vrij.

De diefstal van het graan te Weerde, werd door de Brusselse magistraten op de rug van de maire van Zemst geschoven. Ook de schepenen en de molenaar werden verantwoordelijk gesteld. De eerste moest vijftien zakken rogge graan kopen en een bedevaart doen naar Rome. De schepenen moesten ook vijftien zakken graan kopen en op bedevaart gaan naar Milaan of 20 florijnen betalen. De molenaar moest naar Sint-Jacob in Galicië of 10 florijnen betalen en daarbij 10 zakken rogge aankopen.

Daar de Zenne in die tijd bevaarbaar was, oefende enkele inwoners van Weerde en omliggende, de harde stiel van scheepstrekker. Op 24 september 1510 verloren ze een proces tegen hun confraters van Vilvoorde.

In 1513 verkocht de abdij van Grimbergen, bij toelating van Paus Leo X, de molen aan de stad Brussel. Deze verhuurde hem tegen 96 mudden graan en 96 pond per jaar.

De belastingontvanger van Weerde wilde deze eigendom belasten maar de gemeentelijke ontvanger der stad Brussel verzette zich hiertegen, inbrengende dat de stad de molen gekocht had van een vereniging die eveneens ontlasting genoot. (Eerder stond Weerde onder het gezag der schepenen van Zemst, maar vanaf 1427 had het dorp een eigen belastingverdeler).

Gedurende de godsdienstoorlogen van de 16de eeuw heeft de Weerde-molen veel geleden. Een groot getal hervormden hadden er hun intrek genomen om vandaar uit het 't Steen aan te vallen en te verwoesten.

In 1591 werd de molen versterkt, evenals de kerk van Zemst en 't Steen te Elewijt. Enkele jaren tevoren hadden de Brusselaars te Eppegem schansen opgeworpen om het kanaal naar Willebroek tegen de verwoede aanvallen van de Mechelaars te beschermen, ze maakten regelmatig de streek onveilig.

Tijdens de regering van Philips de Goede werd op bevel van de rekenkamer van Brussel in 1537 het rivierbed tussen Vilvoorde en het kasteel Relegem te Zemst herleid. De oude bedding werd te koop gesteld en bracht 28 ponden, 4 centen en 5 penningen op.

Toen het weven van laken te Brussel in voegen kwam, waren de naburige molens van Paepsen te Anderlecht en deze aan de Hallepoort onvoldoende en de lakenwevers moesten hun toevlucht nemen tot deze van Leuven en later van Mechelen. Wanneer deze ook ontoereikend werden, wensten de Mechelse fabrikanten de Weerde-molen te gebruiken. De magistraten van Brussel gaven in1639 aan de molenaar de toelating een vollerij aan zijn molen te hechten. Deze

werd ingericht door Jerome Baers, het was ook hij die grote veranderingen aan de molen toebracht.

Na enkele jaren verving men de volmolen door een instelling als deze aan de Diegem-Zenne, nabij de molen van Sint-Michiel. Daar deze onvoldoende bleek en er gebrek was aan water werd alles afgebroken en naar Weerde overgebracht. Een Mechelaar, Sebastiaan Vanden Branden gelaste zich met de op -en inrichting, hij huurde de molen voor 12 jaar in 1697.

In 1818, werden de bloem en de vol-molens verkocht voor een som van 19.500 florijnen, de opbrengst moest dienen voor de heropbouw van de Muntschouwburg te Brussel, die door een brand vernield was.

In 1855 werd de molen aangekocht door August Coenen. Hij was burgemeester van Weerde van 1880 tot 1897, jaar waarin hij overleed. Zijn opvolger Leon Coenen was burgemeester van 1902 tot 1921, hij staakte de activiteiten in 1910.
De dijken van de Zenne waren niet meer in goeden staat en konden het water dat voor de sluis moest opgevangen worden niet meer weerhouden. Weliswaar werd er in 1880 door de stad Brussel een nieuwe hulpbedding gegraven in de oude bedding van de Leybeek, doch door de moerassige gronden was deze niet bestand tegen de snelle stroming van de Zenne. De nieuwe bedding werd dan ook afgesloten en pas in 1936 werd ze gebetonneerd en in gebruik genomen. Men moet rekening houden dat de Zenne al het afval -en regenwater van de stad Brussel afvoert.
Het was niet alleen de dijken -en het water van de Zenne die het verval van de Weerde-molen veroorzaakte, ook de afgelegen plaats waar de molen zich bevond en de vuile stinkende geuren van het afvalwater. Dat vuil water liep langsheen de muren van de sluis en de molen en liep dan verder naar het kasteel 't Steen.
Met de opkomst van de stoommolens werd de concurrentie ook te groot.

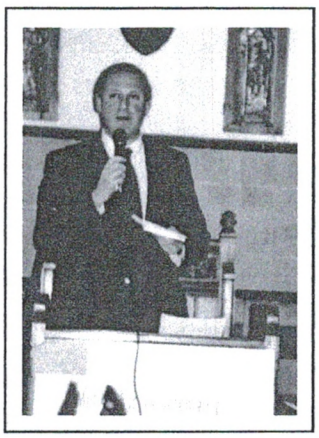
De ganse inboedel werd verkocht en de sluis werd in 1913 door de staat aangekocht en gerangschikt als monument.
De grondvesten en toren van de sluis werden nagezien en hersteld, de schoven vernieuwd en de bruggen versterkt. De nis werd bijgewerkt (hierin stond een beeldje van Sint-Martinus, patroon van de parochie, dit beeldje werd in 1910 gestolen). De ringen waaraan vroeger de rivierschuiten aanlegden werden vernieuwd. De herenwoning werd in 1910 door de eigenaars verlaten maar werd nog wel langen tijd bewoond door enkele werklieden van de molen.
In 1914 werden al de gebouwen door de oprukkende Duitse legers stukgeschoten, niets bleef er gespaard, ook de zware muren van de sluis bezweken. Het dak, de grote schoven, zij en achtergevel sneuvelde. De voorzijde en de rechtervleugel bleven overeind. Gelukkig, dat er iets overbleef, anders was er geen sprake meer geweest van die mooie oude sluis, dat door honderden kunstenaars geschilderd werd.
In 1930 vielen bij een hevig stormweer de laatste stukken van de daken van de stallen en volmolen. Datzelfde jaar werden de puinen van het woonhuis afgebroken om er enkele woningen mee te bouwen. Het zoveel eeuwen geleden, gegraven "*Zennetje*" verzandde stilaan en diende als stort. Alleen nog een muur van de sluis is nog te zien.

Naar den Vreemde - Uit den Vreemde.

Colette Vanderbeken.

Op zaterdag 30 april vond te Oostakker de twaalfde ontmoetingsdag van VCM plaats in de gebouwen van de broeders van Onze-Lieve-Vrouw van Lourdes.
Gouverneur André Denys verwelkomde in Oost-Vlaanderen.
De voorzitter, Piet Jaspaert, van VCM-Contactforum voor Erfgoedverenigingen gaf uitleg waarom gekozen werd voor dit thema. Afrika en vooral Congo is momenteel een actualiteitsthema. Over goed en kwaad van de kolonisatie ging het onderwerp niet. Wel over het erfgoed dat in den vreemde en bij ons terug te vinden is, al de gebieden waar de missionarissen van hier naar toe werden gezonden. De bouwwerken die zij daar oprichtten, refereren vaak aan de vormentaal die zij uit hun eigen streek kenden.
Minister Dirk Van Mechelen sprak het slotwoord. Als historicus heeft hij begrip dat er vragen worden gesteld over het hoe en het waarom van de kolonisatie. Politiek-ideologische discussies over deze periode mogen niet uit de weg worden gegaan. De invalshoek van deze ontmoetingsdag, in het Missiemuseum, is daarom des te treffender. Voor het eerste maal wordt het erfgoed centraal gesteld. Niet alleen in de Congo maar ook in missiegebieden waar landgenoten hun stempel hebben gedrukt.
Hij onderschrijft dat België en Vlaanderen moet participeren aan de internationale initiatieven die ontwikkeld worden, misschien met projecten binnen de Unesco.

Gouverneur van Oost-Vlaanderen André Denys.
Piet Jaspaert, voorzitter VCM.



Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening.

Als minister vind hij het erg belangrijk voldoende voeling te houden met de dagelijkse praktijk. Daarom is VCM, als satellietvereniging, erg belangrijk om als ware de vinger op de pols te houden. Om de uitdagingen en de noden van het werkveld in de erfgoedzorg op een adequate manier in kaart te brengen en te vertalen in globale en structurele maatregelen.

Peter van Dun, Icomos Nederland, "*Het verleden van de toekomst, erfgoed in ontwikkelingshulp*".

Johan Lagae, ing-arch.UGent, "*Koloniale architectuur in Congo. Een nog onbekend patrimonium en een 'gedeeld' erfgoed*".

Stefan Grieten, Prov. bestuur Antwerpen, *"Een pagode in de polder. Exotisme in het Vlaamse bouwen"*.

Jan Rammeloo, dir. Nat. Plantentuin Meise "Speciaal gebouwd: exotische plantencollecties".

Roland Van Cleempoel, voorzitter Rijn en Binnenvaartmuseum vzw - Schippers op de Congostroom.

Mimi De Bruyn, bestuurslid Bouwhistorie vzw - "Belgische" parken en tuinen in Egypte.

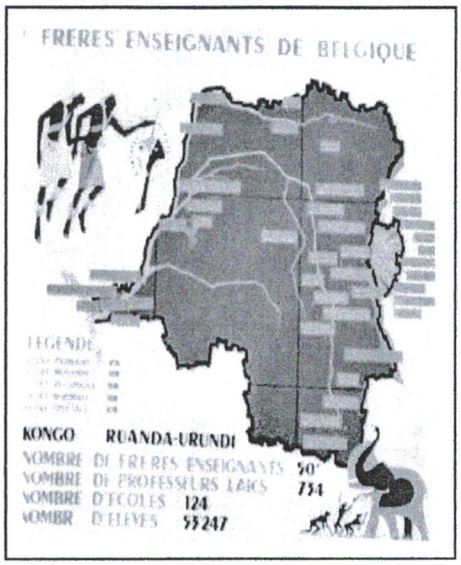
Julien Leyssens, voorzitter v/d Zonnewijzerkring Vlaanderen vzw. - Pater Verbiest en het zonneobservatorium in China.

Annemieke Van Damme, Wetenschappelijk medewerker Centrum Religieuze Kunst en Cultuur vzw - Missiecollecties in kaart gebracht.

Jo Braeken, erfgoedzoeker VIOE - Joodse sporen in Oostende.
Begin 2004 ging aan het Centrum voor Begin

2004 ging aan het Centrum voor Religieuze Kunst en Cultuur (Parkabdij te Heverlee) een bijzondere erfgoedproject van start, dat de inventarisatie en digitalisering van alle Belgische missiecollecties beoogt. Het studiemateriaal bestaat uit etnografica (maskers, beelden, wapens, textiel e. a.) die , voornamelijk in de loop van vorige eeuw, door missionarissen werden meegebracht.

De objecten dat door de broeders van Onze-Lieve-Vrouw van Lourdes werden verzameld, zijn in hun museum ondergebracht



175 jaar geleden, stichtte Stefaan Glorieux zijn "*Broeders van Goede Werken*".. Vijftien jaar later stichtte hij ook de gemeenschap van de "*Zusters van Barmhartigheid*"
Glorieux bond de strijd aan tegen de zee van onmenselijke armoede en ellende.
Uit deze stichting groeide het scholencomplex. De broeders bouwde het steen per steen op.

De geschiedenis van de grot, de kerk.

Baron de Plotho, woonde op zijn kasteel in Oostakker, hij voelde zich geroepen tot het trappistenleven, het kloosterleven was te zwaar voor zijn gezondheid.

Hij werd priester gewijd in 1790. Hij bouwde een kluis op zijn domein om er als priester-kluizenaar te leven in boete en gebed. Hij stierf in 1811.

De volgende eigenares, Markiezin de Courtebourne deed de kluis ombouwen tot een aquarium. De ingang werd belegd met rotsstenen.
Pastoor Moreels bezocht vrij regelmatig de Markiezin, hij suggereerde een nis met een beeld van O.L.Vrouw van Lourdes te plaatsen (1858, Maria verscheen immers rond die periode aan Bernadette Soubirous).

Op 29 juni 1873 werd het beeld door de pastoor gewijd. Tweeduizend mensen woonden de plechtigheid bij. Ze drukten de wens uit om regelmatig op deze plek te komen bidden.

Pieter De Rudder uit Jabbeke smeekte op 7 april 1875 om genezing, voor het beeld van Bernadette, aan zijn scheen -en kuitbeen dat hij opliep bij het omhakken van een boom. Hij sukkelde tweemaal op zijn krukken rond de heuvel, plots stond hij op en zette zonder zijn krukken enkele stappen, hij verwijderde het verband; zijn been was gaaf en gezond, alleen een lidteken bleef over.
De genezing van Peter De Rudder trok nog meer bedevaarders. De markiezin vroeg aan de bisschop van Gent, Monseigneur Bracq, de toestemming om een kapel te bouwen.

Bedevaartplaats Lourdes-Oostakker.

Neen, mevrouw, hier is geen kapel nodig, maar een kerk. De markiezin stemde daarin toe, het ontwerp werd toevertrouwd aan Van Hoecke-Peeters die ook het aquarium had gebouwd . Op 22 april 1875 legde de bisschop de eerste steen. Daarin werd een oorkonde ingesloten met de vermelding, *"talrijke gunsten hier bekomen door de gebeden van de bedevaarders"*
Op 11 april 1877 werd de kerk ingezegend door E.P. Janssens, provinciale overste van de Jezuiëten.
Op 11 september werd de Neogotische kerk door de pauselijke nuntius ingewijd.

De kerk is 48 meter lang en 22 meter breed. Het middenschip is 22 meter hoog, de torens 57 meter. Met het kruis is dat 61 meter.

De Franse beeldhouwer, Froc Robert, beitelde een beeld van Maria in eikenhout. Het werd in 1888 gekroond door Mgr Lambrechts.

In 1883 werd omheen de grondheuvel zeven kapelletjes opgericht. In 1913 werd een tweede ommegang met vijftien kapelletjes gemaakt.

Uit: Informatiebrochures van de bedevaartplaats.

Guido De Coninck en Wim Tiri stellen het MVSA-jaarboek voor, niet toevallig in het Paardenstraatje. Daar hebben ze heel wat archeologische vondsten gedaan.
Foto Patrick HATTORI

G.V.A 21-22/5/2005

Archeologen bundelen vondsten in jaarboek

Paardenstraatje geeft zich bloot

De Mechelse Vereniging voor Stadsarcheologie (MVSA) heeft in 2004 een vette kluif gehad aan het Paardenstraatje, zo blijkt uit haar derde jaarboek. Achter de gevels van de elf verouderde huisjes die de Mechelse familie De Coninck er opknapt, gaat een hele geschiedenis schuil.

Mechelen

Met in de onmiddellijke omgeving de paleizen van Margareta van Oostenrijk en Margareta van York, is de omgeving van Veemarkt en Keizerstraat al van oudsher een woonbuurt waar heel wat te beleven valt. Vondsten bij archeologische opgravingen in onder meer het Hof Bauwens Vander Boyen aan de Veemarkt tegenover het Paardenstraatje, bewijzen dat.

"Er zijn hier prachtige drukstenen van de vroegere drukkerij Van Den Bossche gevonden, met afbeeldingen van onder meer het Mechelse meubel en tekeningen van Alfred Ost. In de kelder dreef dan weer een collectie glazen flessen van verschillende brouwerijen letterlijk op het water", vertelt Wim Tiri, voorzitter van MVSA.

Al deze stukken staan beschreven in het derde jaarboek van de MVSA en maken ook deel uit van de expo *Glasrijk Verleden*. Op zaterdag 28 mei kunnen geïnteresseerden deze artefacten opnieuw 'thuis' bekijken, wanneer ze in de gangen van het Hof Bauwens Vander Boyen staan opgesteld.

Van die gelegenheid maakt de MVSA ook gebruik om haar archeologisch werk in het Paardenstraatje voor te stellen. "We hebben al een zestal woningen onderzocht en zijn daarbij op 14de-eeuwse elementen gestoten. Met ons werk toe te lichten, willen we de bezoekers wijzen op de historische waarde van zaken waar je het soms niet verwacht", gaat Wim Tiri voort. "Vaak wordt daar al te weinig bij stilgestaan en ook de stad heeft zich al aan die fout bezondigd. De 14de-eeuwse nissen in de huizen aan de Zakstraat bijvoorbeeld, die waren echt uniek. Zelfs in Brugge kon je die niet vinden. Maar toch zijn ze afgebroken."

Jan VAN DE POEL

■ Opendeur MVSA op zaterdag 28 mei, van 10 tot 17u aan Paardenstraatje 3 en Veemarkt 35. Het jaarboek kost 15 euro en is te verkrijgen bij boekhandels Forum en Salvator. Info op 0496-27.79.41 en www.mvsa.be.

Vriezenbroek voor wandelaars

Parse-partout Mei 2005

43

HOFSTADE - Natuurgebied Vriezenbroek, naast de spoorweg achter het Blosozwembad in Hofstade, gaat op 21 augustus officieel open voor wandelaars. Het gebied werd zes jaar geleden door Natuurpunt aangekocht. Dat stuitte toen op verzet van landbouwers, maar dat is ondertussen geluwd.

Een aantal wandelaars kreeg al een voorproefje en mocht Vriezenbroek verkennen.

Voor conservator Ronny De Voogdt is dat gekibbel verleden tijd. "Natuurpunt heeft een opdracht. We moeten daarom geen confrontatie aangaan met de landbouwers," zegt de conservator.

Vriezenbroek is op zich een stuk merkwaardig natuurgebied. Het is een pleisterplaats van de nachtegaal en men kan er ook heel wat buizerds zien. Om er een meer verscheiden vegetatie te krijgen, doet Natuurpunt in het Vriezenbroek aan bodemverschraling. Er zijn plannen voor het graven van poelen. Men denkt aan de bouw van een zwaluwwand en zo men de subsidiering voor een afsluiting rond krijgt, wil men er Galloway-runderen laten grazen.

Natuurpunt kocht de 15 ha natuurgebied zes jaar geleden van de familie d'Udekem d'Acoz. Een groot deel daarvan was landbouwgrond. Het protest van de landbouwers is intussen geluwd. Nog één eigenaar kan er zich niet mee verzoenen. "Kleine percelen landbouwgrond worden onrendabel omdat ze door het omliggende natuurgebied worden versmacht. Vruchtbare akkergrond bewust laten verarmen is niet verstandig," vindt eigenaar David Van Noyen.

"We hebben de eigenaar al een voorstel gedaan tot of grondruil of aankoop van zijn percelen. Maar de man houdt het been stijf en wil er niet op ingaan. Dat is zijn goed recht. Er komt wel een tijd dat die gronden toch te koop zijn," meent conservator Ronny De Voogdt.

Hoe dan ook, een aantal wandelaars kreeg tijdens de Vlaanderendag al een voorsmaakje en konden onder begeleiding al een kijkje komen nemen in Vriezenbroek. Op 21 augustus gaat de poort officieel open. R.B.

Parse-partout april 2005

Station definitief dicht

WEERDE - Tot voor kort werd het nog in alle toonaarden ontkend, maar nu is het definitief. Het station in Weerde sluit onherroepelijk de deuren. Dat is het gevolg van het reorganisatieplan van de NMBS. Door het sluiten van dit loket blijft er geen station meer open tussen Mechelen en Vilvoorde.

Het station in Weerde gaat onherroepelijk dicht.

Dat betekent dat er binnenkort geen treintickets meer zullen verkocht worden en reizigers ook hun abonnement niet meer kunnen verlengen. De NMBS tracht de loketverkoop nog te behouden tot 30 juni, al is dat niet zeker. In het kader van het project 'Herwaardering stationsomgeving' komt de sluiting het gemeentebestuur van Zemst niet zo best uit. Toch wil het college nu alternatieve projecten voor het stationsgebouw bestuderen.

Daarbij wordt gedacht aan mogelijkheden om toch nog NMBS-producten te verkopen. Daarom vraagt de gemeente nu aan mogelijke kopers of huurders van het station om zich zo snel mogelijk kenbaar te maken. De gemeente wil die kandidaturen dan voorleggen aan de Spoorwegmaatschappij om er toe te komen de nodige contracten af te sluiten.

Het college neemt de zorg op zich. Als het stationsgebouw te lang onbeheerd blijft staan, krijgt men het zelfs aan de straatstenen niet meer kwijt. Anderzijds is de sluiting ook een streep door de rekening van de gemeente. Die had al plannen om samen met de NMBS, de terreinen tussen de twee spoorwegen in Weerde te ontwikkelen. RB

de broeck van laere
van camp coopman

Uit sympathie
Bart Coopman