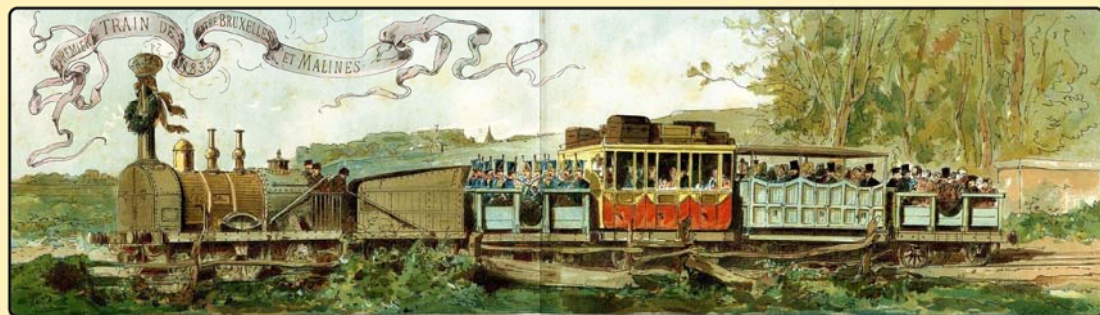


## In den beginne ...

Op 5 mei 1835 werd de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen ingehuldigd. Het reizen tussen Brussel, de provinciesteden en buitenlandse steden gebeurde tot 1875 vooral per postkoets. De treinverbindingen waren nog maar beperkt en een van de eerste zorgen destijds was om de grote centra met elkaar te verbinden en om het vervoer van kolen, hout en landbouwproducten mogelijk te maken.



De eerste treinen op het vasteland waren "De Pijl", "De Stephenson" en "De Olifant". Ze vertrokken aan de Groendreef in Brussel en reden via een tussenstop te Vilvoorde naar Mechelen.



Voorloper van de stoomtram. Deze char-à-bancs (bankenkoets) of paardentram, gefotografeerd vóór de afspanning "Den Teut" in de Bafferstraat te Mechelen, verzorgde het transport van reizigers met hun koffers langs de steenweg Leuven-Mechelen.

In Buken aan de Leuvensesteenweg was er toen een halte, "De afspanning", thans door sloop bedreigd.

Gedurende een halve eeuw werd in Brussel en andere grote steden het openbaar vervoer aangepast aan de toename van de bevolking, die uit min of meer afgelegen plaatsen kwam. Toch bleven veel steden zonder spoorverbinding en moesten de inwoners nog altijd gebruik maken van postkoetsen.

Het toenemende vervoer per trein leidde tot tal van veranderingen bij de bevolking: het reizen neemt toe, het platteland loopt leeg en men gaat reizen, zowel individueel als in groep; ook het dagtoerisme begint zijn intrede te doen.

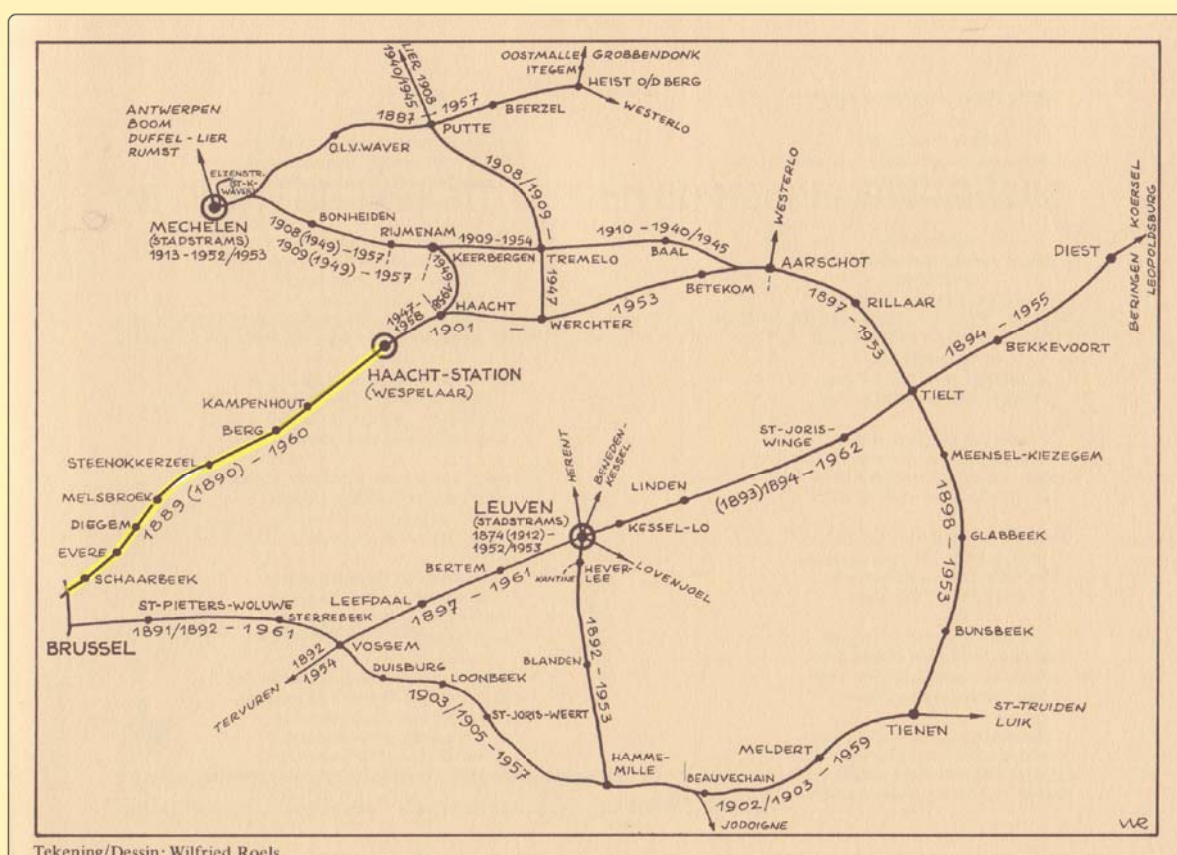
De ontwikkeling ging van paardenkracht via stoom naar elektriciteit.

De bedoeling was om de bestaande trambedrijven, die voornamelijk onder de private sector ressorteerden, te bundelen, over te nemen en uit te bouwen tot een nationaal buurtspoorwegennet. 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 (aan de landbouw, de grote bedrijven, steenkolenmijnen, zand- en steengroeven, enz.).

Terwijl België in 1875 al een dicht spoorwegennet van 3.400 kilometer had, begon de regering toen pas te overwegen om een secundaire spoorlijn aan te leggen om de steden te verbinden met die dorpen, die geen aansluiting hadden op het spoorwegennet. Men begint dan langzamerhand te denken aan een "lichte" trein, de tram. Het idee wint langzaam terrein en op 28 mei 1884 werd de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) opgericht.

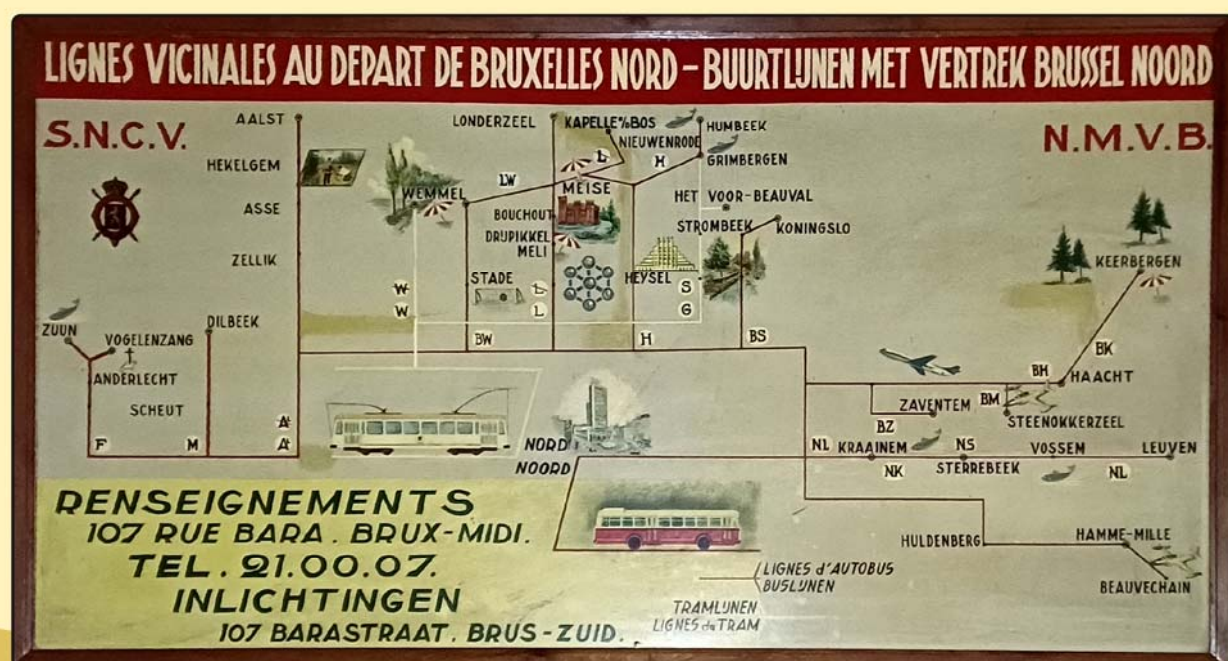
De eerste buurtspoorlijn in de provincie Brabant werd op 8 augustus 1887 geopend en liep van Brussel naar Schepdaal (huidige trammuseum).

De lijn Brussel-Haacht kwam er niet lang daarna, vanaf 1889.



Tekening/Dessin: Wilfried Roels

Kaart van het buurtspoorwegennet met de data waarop zij actief waren.

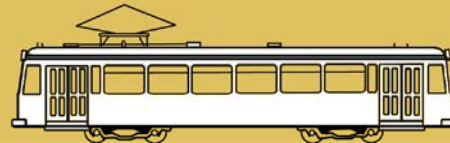


Prent uit het trammuseum van Schepdaal.



Logo N.M.V.B.





# De lijn Brussel - Haacht.

## Enkele belangrijke data ...

**27 maart 1888** : vergunningsaanvraag stadsgedeelte van het Heilig-Kruisplein (thans Flageyplein) te Elsene, over de Generaal Eenensstraat, naar de St.-Mariakerk te Schaarbeek.

**23 april 1888** : vergunningsaanvraag landelijke gedeelte van de Generaal Eenensstraat naar Evere, Haren, Diegem, Melsbroek, Steenokkerzeel, Berg, Kampenhout tot het station van Haacht. Deze laatste dienst zou minimum zes treinen tellen in elke richting, waarvan er drie vertrokken en toekwamen aan de St.-Mariakerk en drie op het Heilig-Kruisplein (huidige E. Flageyplein).

**November 1888** : verlening vergunning voor gans de lijn. De exploitatie werd in 1889 toevertrouwd aan de "S.A. de Chemin de Fer à Voie Etroite de Bruxelles - Ixelles - Boendael".

**1 augustus 1890** : opening baanvak Heilig-Kruisplein (Elsene) - Generaal Eenensstraat - St.-Mariakerk (Schaarbeek).

**1 september 1890** : opening baanvak Generaal Eenensstraat - Haacht-station.

In **1900** werd de vergunning voor het onderhoud en de exploitatie van de lijn overgedragen aan de "S.A. Les Tramways Bruxellois".

In **1902** werd laatstgenoemde 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.

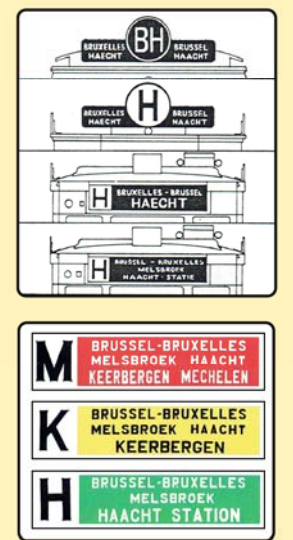
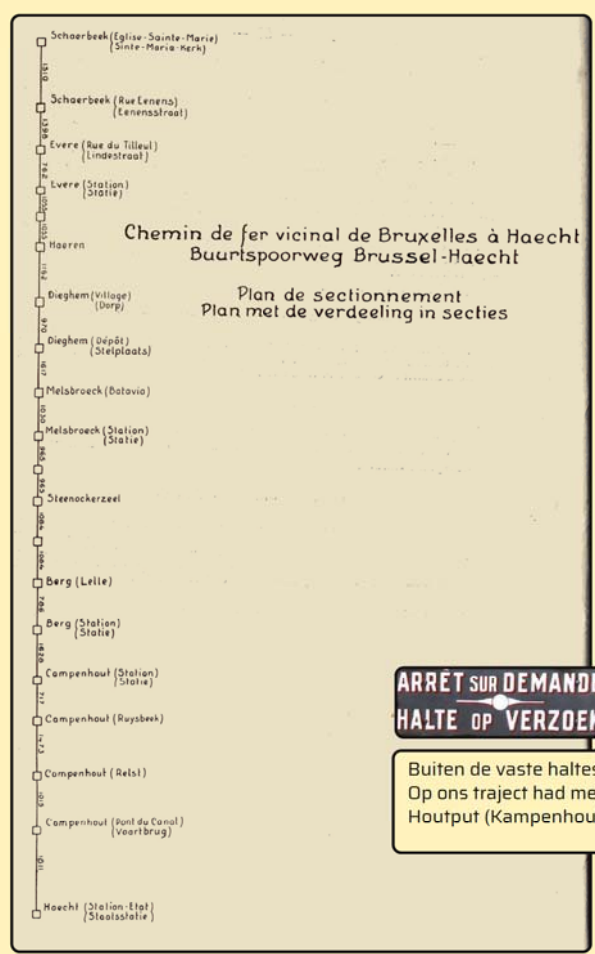
**30 juni 1912** : Elektrificatie baanvak Generaal Eenensstraat - Heilig-Kruisplein.

**15 juni 1914** : Elektrificatie St.-Mariakerk - Generaal Eenensstraat - Diegem-Lo.

**5 juni 1924** : Elektrificatie van de volledige lijn Brussel-Haacht werd voltooid. Transformatorgebouw in Diegem-Lo om elektrische stroom tussen Diegem en Haacht te voorzien werd in gebruik genomen.

**16 april 1960** : Afschaffing van de tramlijn Brussel - Haacht-Station.

**1978** : Afbraak van de trambrug over het kanaal aan Kampenhout-Sas.



**ARRET SUR DEMANDE HALTE OP VERZOEK**

Buiten de vaste haltes waren er ook "Haltes op verzoek". Op ons traject had men o.a. Duistbos (Steenokkerzeel), Houtput (Kampenhout) en Kerkske (parochie Haacht-Station).

Het traject BH startte aan de Sint-Mariakerk in Schaarbeek en eindigde aan het treinstation in Haacht. De afstand bedroeg 22 kilometer en de geschatte duur van de rit was 1 uur en 20 minuten.



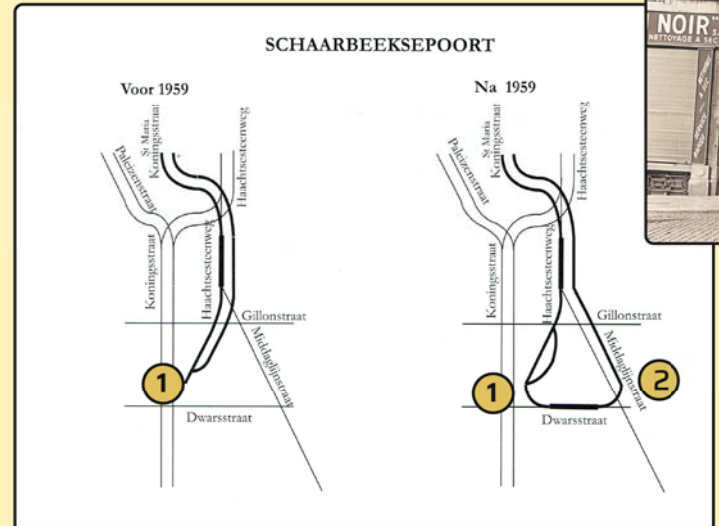
Situatie vóór 1959. Het tramspoor stopt hier. De uitbreiding langs de Dwarsstraat is hier nog niet gebeurd.



Terminus Haachtsesteenweg, net voor de tram de Dwarsstraat inslaat (1959)



De tram verlaat de Dwarsstraat om via Middaglijnstraat terug richting Haacht te rijden.



Oorspronkelijk lag de halte aan de St-Mariakerk voor de Hallen van Schaarbeek. In 1933 werd de eindhalte verplaatst naar de Haachtsesteenweg ter hoogte van café "Terminus". De trambestuurder moest daar naar de andere kant van de tram gaan om terug te rijden. Wegens het toenemende wegverkeer werd in 1959 de lijn lichtjes verlengd aan de Schaarbeekse Poort om een lus te kunnen maken via de Dwarsstraat en zo terug richting Haacht te rijden.

### HAECHT-BRUSSEL Vertrekuren van den Buurtspoorweg

Van HAECHT naar BRUSSEL :					Van BRUSSEL naar HAECHT :					
Haecht, Statie	5.25	7.04	11.04	3.04	7.04	8.42	12.42	4.42	5.42	8.42
Vaarbrug	5.32	7.09	11.09	3.09	7.09	8.50	12.50	4.50	5.50	8.50
Ruisbeek, geb.	5.38	7.13	11.13	3.13	7.13	8.56	12.56	4.56	5.56	8.56
Ruisbeek, Statie	5.43	7.17	11.17	3.17	7.17	9.02	13.02	4.52	5.52	8.52
Berg, Statie	5.48	7.23	11.23	3.23	7.23	9.08	13.08	4.58	5.58	8.58
Lelie, geb.	5.53	7.29	11.29	3.29	7.29	9.14	13.14	5.04	6.04	9.04
Steenokkerzeel, Statie	5.58	7.34	11.34	3.34	7.34	9.20	13.20	5.10	6.10	9.10
Melsbroeck, Statie	6.03	7.40	11.40	3.40	7.40	9.26	13.26	5.16	6.16	9.16
Diegem, Lo, geb.	6.08	7.45	11.45	3.45	7.45	9.32	13.32	5.22	6.22	9.22
Diegem, Dorp.	6.13	7.50	11.50	3.50	7.50	9.38	13.38	5.28	6.28	9.28
Haeren, Statie	6.18	7.55	11.55	3.55	7.55	9.44	13.44	5.34	6.34	9.34
Evere, Statie	6.23	8.00	12.00	4.00	8.00	9.50	13.50	5.40	6.40	9.40
Evere, Lindestraat	6.28	8.05	12.05	4.05	8.05	9.56	13.56	5.46	6.46	9.46
Kerkske	6.33	8.10	12.10	4.10	8.10	10.02	14.02	5.52	6.52	9.52
Haeren, Statie	6.38	8.15	12.15	4.15	8.15	10.08	14.08	5.58	6.58	9.58
St.-Mariakerk	6.43	8.20	12.20	4.20	8.20	10.14	14.14	6.04	7.04	10.04

Vertrekuren ten tijde van de stoomtram (1894) De stoomtrein reed maar tot de St.-Mariakerk in Schaarbeek (Hallen van Schaarbeek), de huidige Koninklijke Sint-Mariastraat.

### BRUXELLES-HAecht. BRUSSEL-HAecht.

Distances pour l'application des taxes aux transports de voyageurs abonnés, de bagages, de marchandises, etc.

Station	Bruxelles	Bruxelles-Melsbroeck	Bruxelles-Haecht	Bruxelles-Melsbroeck-Haecht	Bruxelles-Melsbroeck-Keerbergen	Bruxelles-Melsbroeck-Mechelen
Elsene	3	3	3	3	3	3
Haeren	4	4	4	4	4	4
Dieghem	5	5	5	5	5	5
Melsbroeck	6	6	6	6	6	6
Steenokkerzeel	7	7	7	7	7	7
Berg	8	8	8	8	8	8
Campenhout	9	9	9	9	9	9
Haecht	10	10	10	10	10	10

Prijzen vervoer reizigers, goederen, enz. (1930)

In deze tentoonstelling behandelen we hoofdzakelijk het gedeelte van het traject: vanaf "Batavia" (Brucargo) tot aan het depot "Haacht-Station". Het volledige traject is te vinden op de website van de heemkring Campenhout. Nevenstaande QR-code leidt u naar de betreffende webpagina.



SCAN ME



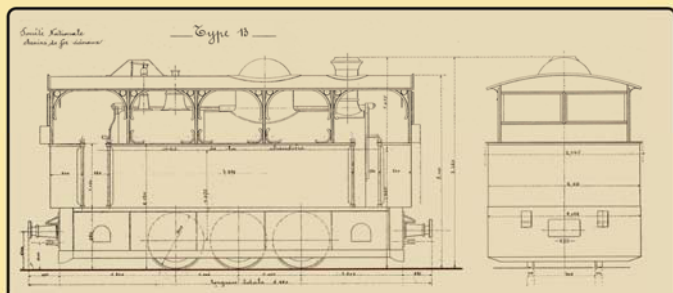


## Het materieel ... (deel 1)

Op 1 september 1890 reed de eerste stoomtram van Haacht naar Schaarbeek.

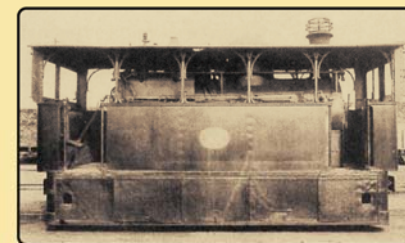
De reisduur voor goederentrans bedroeg 1u20 en voor gemengde passagiers-/goederentrans maar liefst 1u40 (22 km).

### Stoomloc type 13



#### Enkele technische gegevens:

- type : tenderloc met 2 stuurposten
- aanvang productie : 1891
- personeelsbezetting : machinist en stoker
- leeggewicht : 22650 kg
- rijklaar gewicht : 27615 kg
- spoorbreedte : 1 m
- stoomdruk : 12,4 kg/cm<sup>2</sup>
- trekkracht : 3668 kg
- inhoud watertanks : 2450 liter
- inhoud kolenbak : 1 m<sup>3</sup>



Eén van de omgebouwde type 13 stoomlocs.

18 van deze locs werden door de "Compagnie du chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael" aangekocht voor de lijn Heilig Kruisplein (Elsene) via Brussel (Schaarbeek) naar Haacht. Ze werden in verschillende fabrieken gebouwd. Na de overname in 1897 door de NMVB werden drie exemplaren verbouwd, de anderen werden buiten dienst gesteld of verkocht aan o.a. Spanje.

De locs werden ingeschakeld voor zowel personen- als goederenvervoer.

Behalve type 13 werden er nog enkele andere types ingezet, zij het tijdelijk: type 3 in 1895, type 6 in 1889, type 7 in 1909, type 18 in 1922

### Serie A.9004 type "Espinette"

Dit type is het oudste elektrische tramstel in België. Deze twee-assige motorwagen werd in 1894 gebouwd door de firma Verhaegen uit Mechelen en reed op de lijn van Brussel naar Ukkel-Espinette. In 1933 is hij naar de stelplaats Haacht gegaan, waar de trolleytang vervangen werd door een beugel (pantograaf) en diende daar als rangeerwagen. In 1953 is hij buiten dienst gesteld en later naar het trammuseum van Schepdaal gebracht, waar hij in zijn oude glorie werd hersteld. Deze tram is nu als museumtram geklasseerd erfgoed.



#### Enkele technische gegevens:

- type : 2-assig, type "Espinette" - elektrisch
- aanvang productie : 1894
- plaatsen : 24 in 2de klasse + 12 in 1ste klasse, 10 staanplaatsen (op beide balkons)
- leeggewicht : 7600 kg
- motoren : 2 x GE800 van GE (28pk)

Foto uit 1942 van deze Espinette in de stelplaats Haacht. (foto K.J. Harder)

### Serie A.9450-59 type "Le Roelux"

Deze motorwagens werden gebouwd door de "Ateliers du Roelux" en de wagens 9450, 9451, 9452, 9454, 9455 en 9458 werden op onze lijn ingezet.

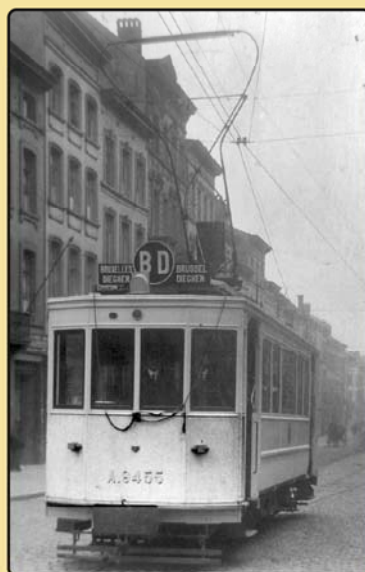
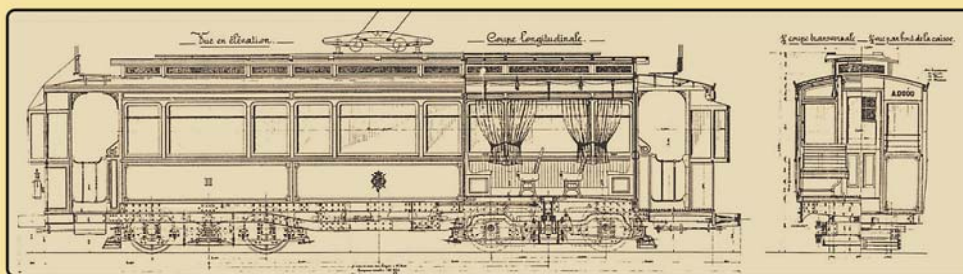


Foto van de A.9455 die tot Diegem reed (BD).

### Serie A.9499-95109 type "Titanic"



Nr 9505 aan het tramdepot te Haacht

De zware vierassige „Titanics" uit 1919-21 met een breedte van 2,40 meter werden gebouwd door de firma Baume & Merpent uit Haine-Saint-Pierre en werden als interlokale rijtuigen voor de lijnen Oostende - Blankenberge, Brussel - Haacht en Brussel - Halle ingezet.

Ze waren sterk maar traag en de NMVB was er niet tevreden van totdat het merendeel als goederenmotorwagens in gebruik genomen werd.

Een vijftal verbrandde bij een depotbrand in Haacht.

Het bijvullen van water van een stoomtrein.



1<sup>ste</sup> klassewagon

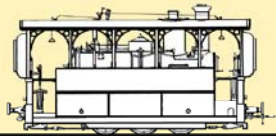


2<sup>de</sup> klassewagon



Potkachelkje in wagon





## Het materieel ... (deel 2)

### Serie A.9670 type "Odessa" - Standaard

Doordat de bestelling van 35 motorwagens door de "Tramways d'Odessa" uit Rusland bij de werkhuizen Godarville in 1913 door de politieke omwentelingen niet geleverd werd, heeft de NMVB een aantal van deze rijtuigen gekocht en na 1949 omgebouwd tot een "standaard" model.



Foto uit 1941 van de *Odessa* nr 9673. (Verz. P. De Backer)



Foto uit de jaren '50 van dezelfde nr. 9673, omgebouwd, voor de stelplaats in Haacht.



Foto eind jaren '50 van tramstel nr. 9675 aan de terminus Schaarbeekse Poort na een zoveelste metamorfose. (Verz. P. De Backer)

### Serie A.9844

Deze motorvoertuigen werden gebouwd in 1931 door de werkhuizen Familleureux en werden gebouwd in 3 reeksen. Eén van die reeksen 9840-9849 werd geleverd aan de groep Brussel waaronder ook het nr. 9844. Deze werd na een ongeval licht gewijzigd en ingezet in de stelplaats Haacht.



Foto uit 1957 aan de stelplaats van Haacht

### Serie 10311-10322

In de jaren 1942-43 werden deze motorvoertuigen in de werkplaatsen van Franco-Belge gebouwd. De eerste twee werden aan de groep Henegouwen afgeleverd, de 10 andere aan de groep Brussel, waar ook de lijn BH deel van uitmaakte.



Foto uit 1957 van tram nr 10315 draait net de Middaglijnstraat (Rue du Méridien) te St.-Joost-Ten-Node in.

### Serie 10341-10358

De werkplaatsen van Franco-Belge bouwden deze motorvoertuigen tussen 1944 en 1946. Deze wagens werden geleverd aan: Henegouwen 8 stuks, Brussel 4 stuks en nogmaals 6 stuks aan Henegouwen. In de jaren 1953-54 werden de wagens 10341-46, 10353, 10358 verbouwd werden tot TE wagens.



Tram 10352 vanuit Haacht op weg naar Brussel ter hoogte van de kruising met de spoorlijn aan Bordet. (Verz. P. De Backer)

Rond 1900 begonnen bedrijven en landbouwers het voordeel van de tram te zien om hun goederen vanuit hun dorp naar de steden te brengen. Bijna alle goederenvervoer geschiedde via trein of tram.

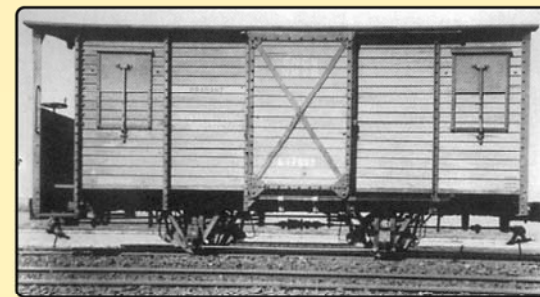
Het type goederenwagon hing af van streek tot streek volgens de noden van de klanten. In onze streek betrof het vooral melk, groenten, bier en bouwmaterialen. De Brouwerij van Haacht had zelfs zijn eigen gesloten wagons die in de ateliers van de NMVB in Kessel-Lo werden gebouwd.

De meeste goederenwagens waren gesloten. Open platte wagens werden hoofdzakelijk gebuikt voor het vervoer van bv. Diegemse steen naar Kampenhout-Sas waar het via de Leuvense Vaart verder verscheept werd.

De buurtspoorwegen beschikten over méér dan 10.000 goederenwagens van verschillende types. De onderstellen waren meestal gestandaardiseerd, enkel de opbouwkasten waren verschillend.



Gesloten goederenwagens worden gelost voor de Hallen van Schaarbeek.



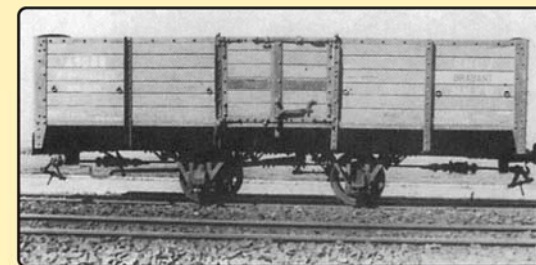
Gesloten goederenwagon



Platte wagons voor het vervoer van stenen aan het station van Berg.



Tijdens drukke perioden werden er meerdere wagons aangepikt. Hier een stel langs de steengroeven van Diegem.

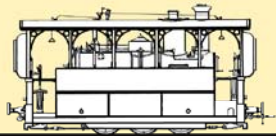


Open goederenwagon

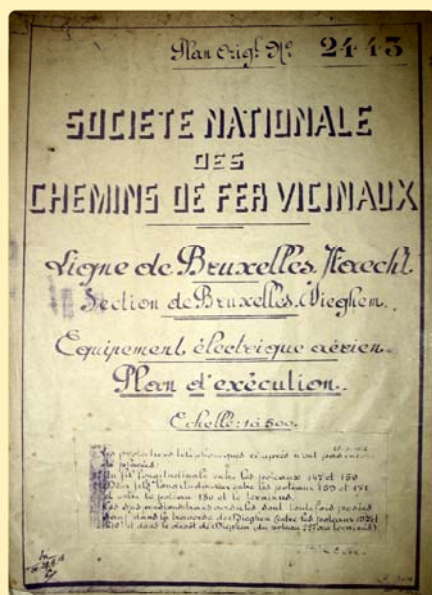


Goederenwagens Brouwerij van Haacht





## De elektrificatie van de tramlijn



De stoomlocomotieven hadden moeite met grotere hellingen en ook het stoppen en weer vertrekken aan de halte kostte veel vermogen, vooral gezien in het begin de tram hoofdzakelijk werd gebruikt voor goederenvervoer. Elektromotoren daarentegen waren soepeler en krachtiger in gebruik en de trams, die daarmee uitgerust waren, konden meer haltes aandoen. Op 1 oktober 1894 werd een eerste traject van Brussel naar Kleine Hut/Ukkel ingewijd en die had een dergelijk succes, dat het passagiersaantal verdubbelde. Er werd dan zo spoedig mogelijk overgeschakeld op elektriciteit.

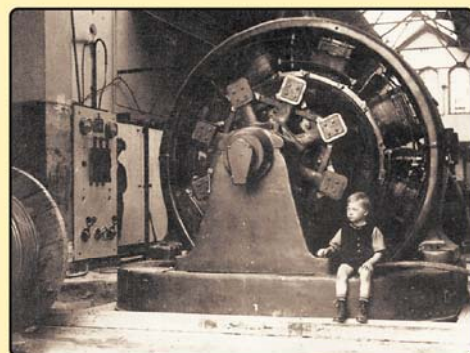
In het begin wekte de trammaatschappij zijn eigen stroom op met dynamo's, die door stoommachines werden aangedreven. Naarmate vooral de steden hun eigen elektriciteitscentrales gingen bouwen, werd de NMVB daar klant van in plaats van zelf stroom op te wekken. De hoogspanning van deze centrales werd dan naar transformatorgebouwen gebracht, waarin die stroom omgezet werd in de gewenste spanning 600 volt. Toen de lengte van de tramlijnen en de verkeersintensiteit toenamen diende men meer stroom over langere afstanden te vervoeren. Gezien er bij gelijkstroom op die afstanden veel energieverlies ontstond (bovenleiding, sporen,...) werd voor langere afstanden overgeschakeld op wisselstroom op hogere spanningen die dan in tussenstations terug omgevormd werd naar gelijkstroom in zogenaamde tractiestations door middel van eenankeromvormers.

Door de technische evolutie werd later (vanaf 1930) de omvorming verzorgd door middel van kwikdampgelijkrichters die, behalve statisch te zijn, ook nog een hoger rendement konden garanderen. Er waren geen bewegende delen meer, dus minder onderhoud en dus minder of geen bedieningspersoneel. Deze stations werden dan ook statische tractiestations genoemd waarvan de gebouwen een uniforme architectuur hadden.

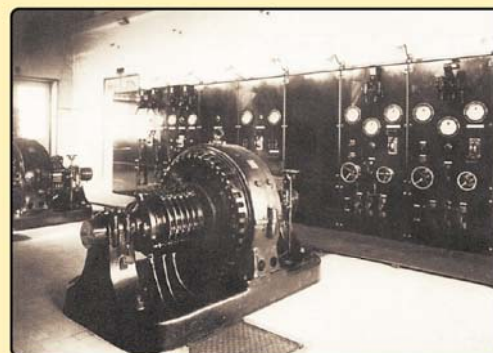
Voor onze lijn stonden zulke gebouwen in Brussel, Diegem en aan Haacht-station.



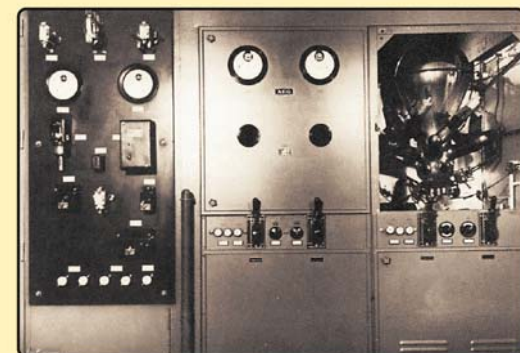
Voorbeeld van de motorgeneratoren



Eénankeromvormers konden enorme afmetingen hebben.



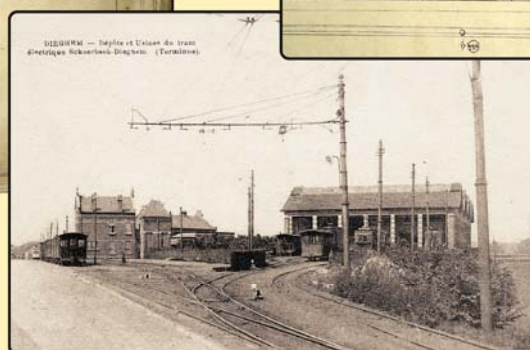
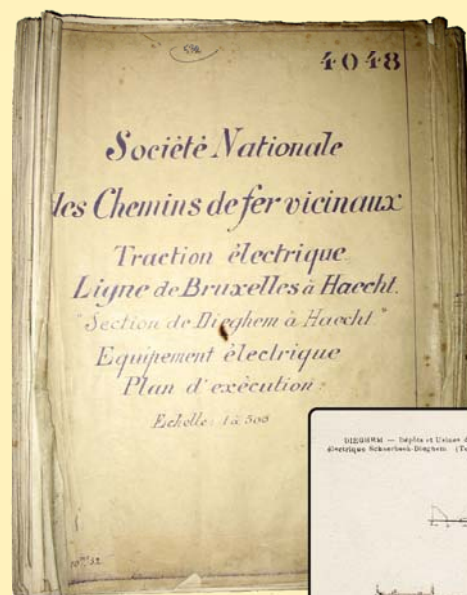
Voorbeeld van een tractiestation met éénankeromvormers zoals in Diegem werden gebruikt.



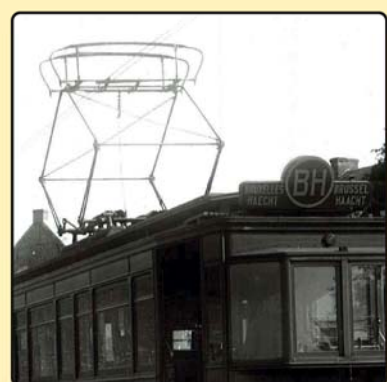
Kwikdampgelijkrichter groep met meet- en regelapparatuur

Het elektrische buurttramnet groeide als kool. Op 31 december 1913, op de vooravond van de eerste wereldoorlog, werden in België al 24 lijnen volledig geëlektrificeerd. Veertien lijnen kenden een gemengde dienst (elektrische en stoomtractie).

Op de lijn Brussel-Haacht reed men pas vanaf 1924 volledig elektrisch.



Diegem-Lo, op de Haachtsesteenweg (nu Felix Timmermanslaan), waar nu een nieuw gebouw van het Rode Kruis is gezet, was vroeger een tramdepot en werd het gedeelte Diegem tot Haacht van stroom voorzien.



Elektriciteitstoevoer via beugel of pantograaf.



Elektriciteitstoevoer via trolley'stang ("perche")

De trams op de lijn Brussel-Haacht gebruikten de pantograaf als stroomafnemer.

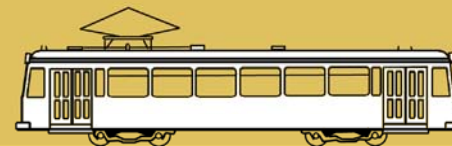


De tramsporen van het stedelijk net waren breder (1,435 m) dan deze van de buurtspoorwegen (1 m). Op de plaatsen waar beide hetzelfde tracé moesten gebruiken zag men soms 3 rails zodat beide netten konden bediend worden.

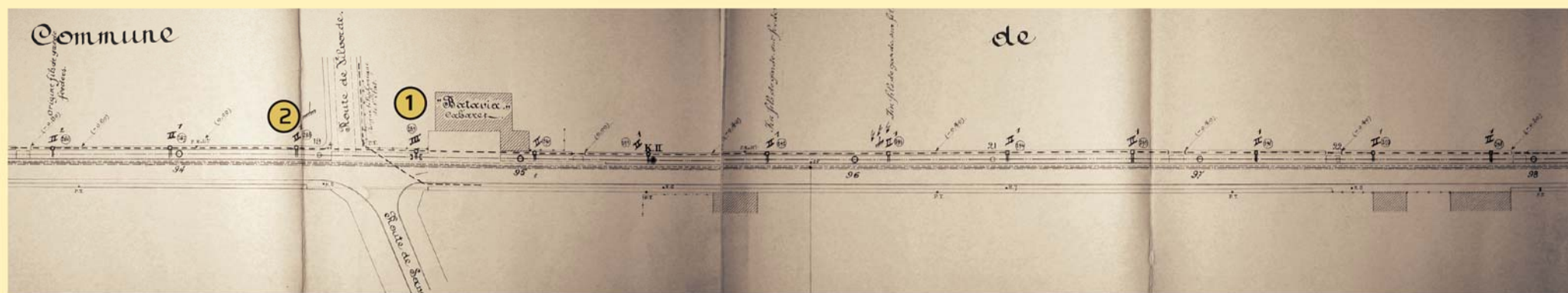
Foto van de Haachtsesteenweg in St.-Joost -ten-Node (1958).

(Foto R. Temmerman)





# Halte "Batavia"



Elektrificatieplan uit 1916: omgeving Batavia



"Café Batavia" ten tijde van de stoomtram.

Herberg "Batavia" dateert waarschijnlijk uit de 17<sup>de</sup> eeuw toen het nog een pachthof was. Het was gelegen op de hoek van de Haachtsesteenweg en de baan naar Vilvoorde. Ten tijde van de invoering van de stoomlijn Brussel-Haacht werd de herberg uitgebapt door de familie Lambrechts, later door de familie Goossens, "Polleke Batavia", maar dan was het lot van de tramlijn reeds bezegeld en verdwenen. Het gebouw werd omstreeks 1990 gesloopt. Ondertussen kreeg Batavia ook haar eigen straatnaam.



Jaren '70, in de achtergrond "café Helikopter"



Van 1968 tot 1974 stond er in de nabijheid van café Helikopter een heus vliegtuig in de tuin, een Beechcraft C-45G.



Wist je dat ? ...

In de beginjaren 1900 werden er tussen Diegem-Lo en Melsbroek snelheidswedstrijden georganiseerd omdat hier een recht stuk baan was. De streek kende in die tijd tal van kleine automobielbedrijven die zich met elkaar wilden meten: o.a. *Compagnie Nationale Excelsior* uit Zaventem, *Fondu* en *Leroux-Pisart* uit Vilvoorde.... De wedstrijden werden georganiseerd door de *Automobile Club de Belgique*. Batavia was hiervoor dus ook een aantrekkingspool.



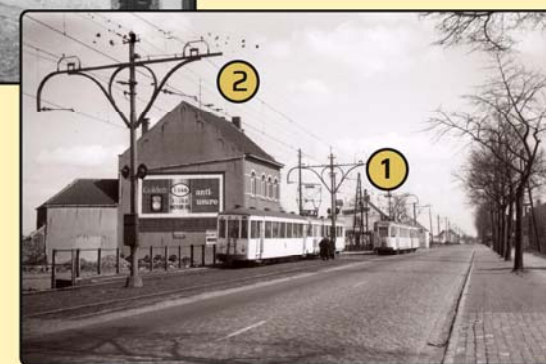
Vertier en plezier bij *Moeder Avia*. De taverne opende in 1952; er konden ook gegidste bezoeken van de toenmalige luchthaven plaatsvinden wat uiteraard op veel dagjestoeristen uit de streek, vooral Brussel, kon rekenen. De tramhalte *Batavia* was immers naast de deur. (Coll. F. Van Humbeek)



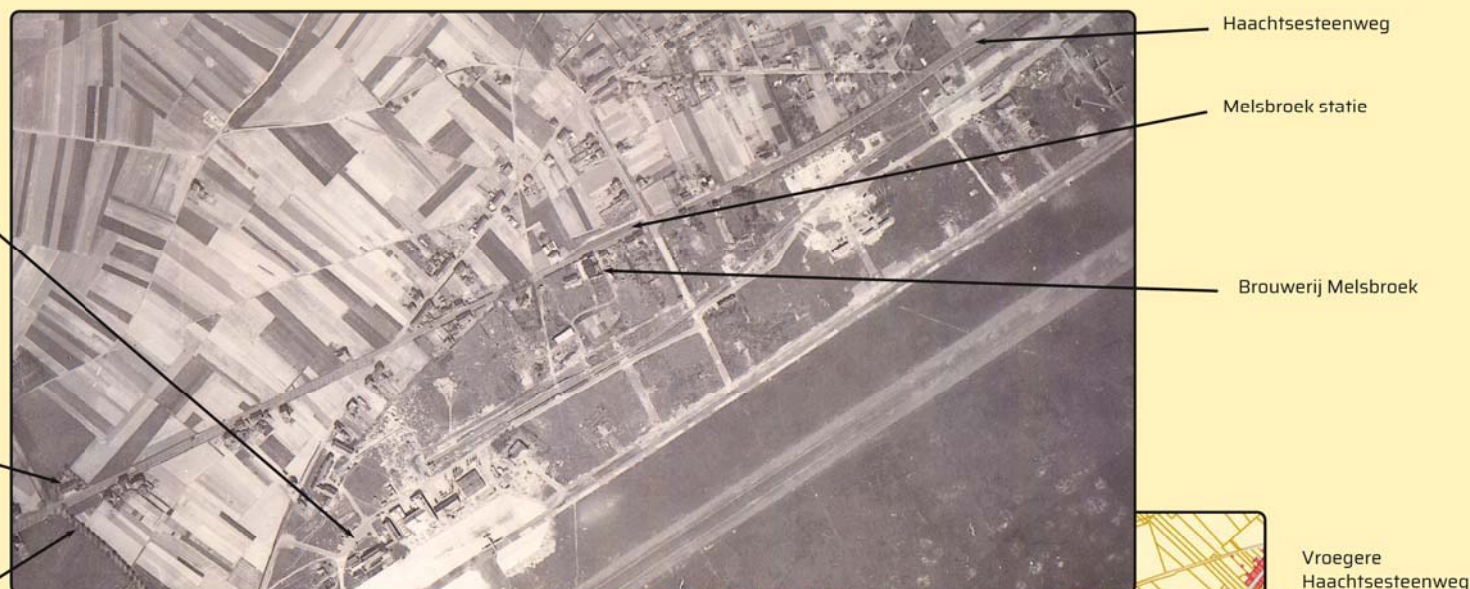
foto 2018

Tegenover café Batavia was ook de baan naar Zaventem, die over de taxibanen van Melsbroek liep. Wanneer er vliegtuigen van de toenmalige luchthaven in Haren naar Melsbroek geloodst moesten worden werd de weg tijdelijk afgesloten en moest men wachten tot het vliegtuig voorbij was.

Aan de luchthavenkant (Haachtsesteenweg), naast het nieuwe passagiersgebouw te Melsbroek was er ook een taverne gekend als "Moeder Avia" met zicht op het vliegverkeer. Men kon er een glaasje drinken en een hotterham met platte kaas nuttigen terwijl de kinderen zich in de speeltuin vermaakten.



Tramwissel rond 1959



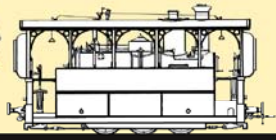
Luchtfoto 12 april 1948 - (Coll. F. Van Humbeek)

ter orientatie: Delhaize Melsbroek

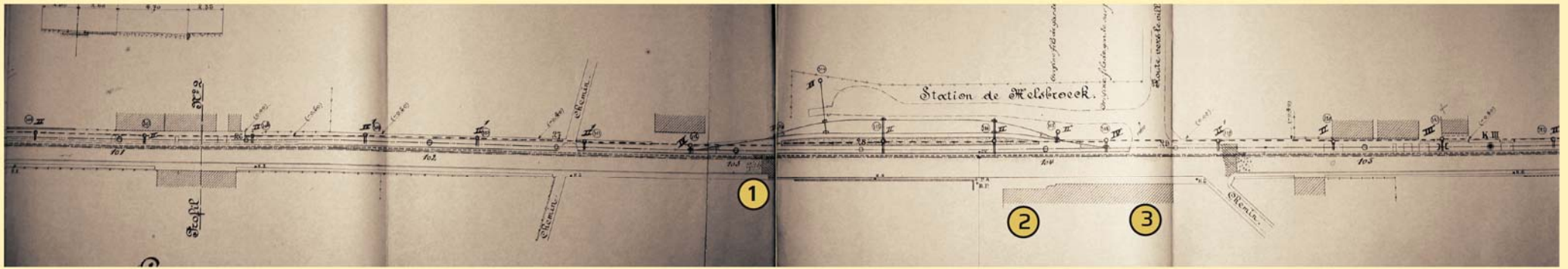


Vroegere locatie café Batavia en tramwissel





# Station "Melsbroek"



Elektrificatieplan uit 1916: omgeving Melsbroek Statie



De maatschappij "Grande Brasserie de Melsbroeck" werd gesticht in december 1898. Enkele maanden later werd gestart met de bouw om vanaf 1901 het brouwproces te starten. Toen WO1 uitbrak werd het moeilijk gezien zij niet wilde samenwerken met de Duitse bezetter. Men brouwde er bier van hoge gisting "Royal-Melsbroeck" en de meer traditionele van lage gisting "Blonde", "Export", "Pilsen" en "Bock". Vóór WO2 werden er ook nog "Rox-Ale" en "Melsa" gebrouwen.

Voor de plaatselijke handel werd het bier vervoerd via de typisch platte brouwerskarren. Voor het vervoer van de vaten bier naar Brussel werd echter gretig gebruik gemaakt van de tram. In 1925 werd de eerste vrachtwagen aangekocht. Na de oorlog werd de brouwerij overgenomen door Brouwerij Roelants uit Schaarbeek.

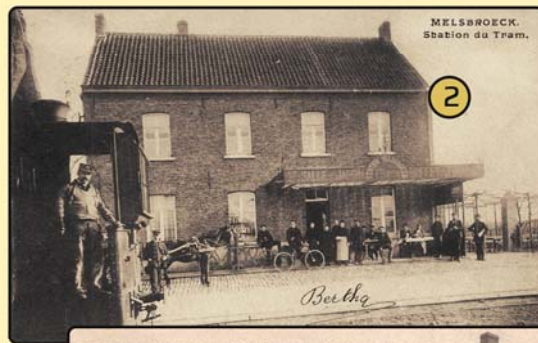
Het gebouw werd afgebroken in 1954. Op dezelfde plaats staat nu een telefooncentrale, rechtover garage Tanghe.



Vroegere locatie brouwerij



zicht op de brouwerij van Melsbroeck-statie.



1906

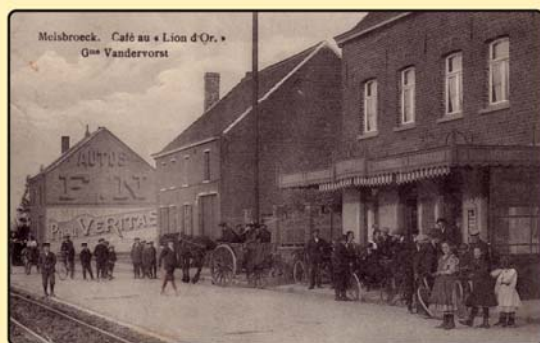
Op 1 september 1890 reed de eerste stoomtram van Haacht naar Schaarbeek, een heuglijke dag voor de Melsbroekenaren; zelfs de schoolgaande jeugd kreeg een paar uurtjes vrij om dat gevaarte te zien voorbijpuffen.

De stoomtram uit Haacht houdt halt aan het station van Melsbroek, aan café-restaurant "In den tram" van de familie Humbeek-Thomassen. Later ook nog "Bij Leo" en "De tramstatie". Hier was eveneens een fietswinkel met werkplaats gevestigd; het is opvallend, dat men die over het ganse traject verspreid vindt, er waren trouwens amper auto's en de reizigers konden zich slechts beroepen ofwel op de benenmachine, de tweewieler of .... den tram.

Op de foto uit 1906 ziet men ernaast links het restaurant "Lion d'Or", de luifels waren hier nog niet aanwezig.



1925



1912

Café "au Lion d'Or", later "De Gouden Leeuw".



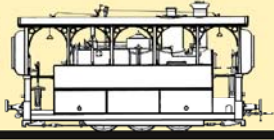
Op de plaats van dit vroegere café kon men tot de jaren '70 nog een pint gaan pakken "bij Hilda", blijkbaar het stamcafé van de pompiers van de luchthaven.

In 1974 werden al deze gebouwen gesloopt.

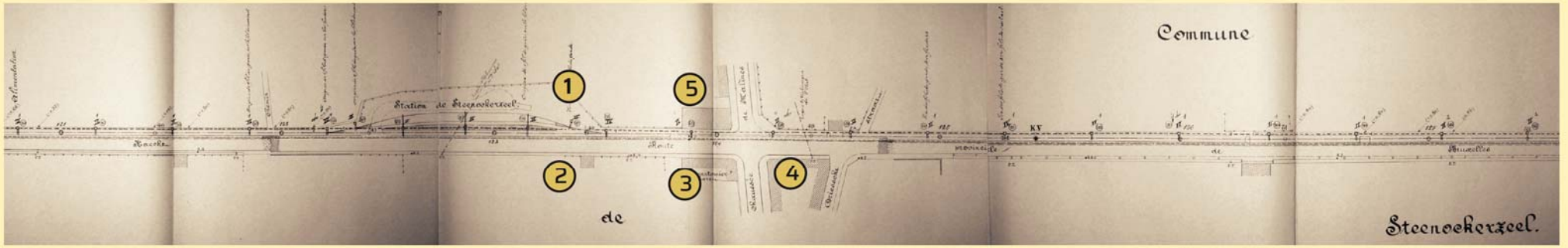
Aan de kant van de tramrails was er vroeger ook nog "Bij Marieke van café Den Ijzer".

Nadat de tram verdwenen was had men er nog café's die ieder hun eigen clientele hadden.: "Faubourg Léopold", (meer richting Batavia) waar de douaniers hun stamcafé hadden, "Auberge Melsbroeck" waar piloten hun pint kwamen drinken.





# Station "Steenokkerzeel-Wambeek"



Elektrificatieplan uit 1916: omgeving Steenokkerzeel Statie



"Café-restaurant Van Boxem", zicht vanaf het station. Boven de deur "Ets. Van Boxem Entrepreneur" rechts "buffet froid", links "café-restaurant".



Kruising Van Frachenlaan met de Haachtsesteenweg. Vooraan bemerkt men de transporen. Zicht richting Steenokkerzeel dorp.



Café op de hoek van de Van Frachenlaan. Op het linkerraam leest men "Café Anglais - bières, vins et liqueurs". Zicht richting Brussel. Recht tegenover het station (rechterkant) bemerkt men het "café-restaurant Van Boxem".



Een iets oudere foto: fietsenfabrikant C. Van Boxem waar men er ook iets kon nuttigen, het cafégedeelte heette toen ook al "Café Anglais".



Zicht vanuit de Van Frachenlaan richting Perk, Tervuursesteenweg



Zicht richting Kampenhout, rechts de Van Frachenlaan. Op locatie 4 was toen estaminet "A la Salle d'Attente" gevestigd (bij S. Michiels), later "café Bruxellois". (foto jaren '30)



Zelfde locatie in de jaren '70. (foto L. Andries)



"Café Bruxellois" op de hoek van de Van Frachenlaan en de Haachtsesteenweg. Let op het plateau met spiegels in het midden van het kruispunt. Anekdote. Gezien er te veel wagens op dat plateau knalden werd deze niet lang daarna verwijderd en werd het kruispunt voorzien van verkeerslichten. Naast het café was er richting Kampenhout ook een kruidenierswinkel (zie onderstaande foto).



Tramstation Steenokkerzeel, zicht richting Brussel (1954). Uiterst rechts het goederenspoor met laad- en loskade. (Coll. J. Van den Berg)



Halte Duistbos / Zonnebos in april 1960, zicht richting Kampenhout. Datzelfde jaar werd de tramlijn Brussel-Haacht opgeheven. (Coll. P. De Backer)



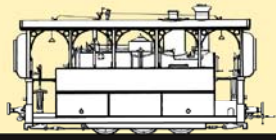
Tijdens WO2 werd er door de Duitse bezetter een bijkomende tramhalte aangelegd dicht bij de Beukendreef, omdat het Duistbos, het latere Zonnebos, dienst deed als een groot munitiedepot en er geregeld soldaten wachtdienst hadden.



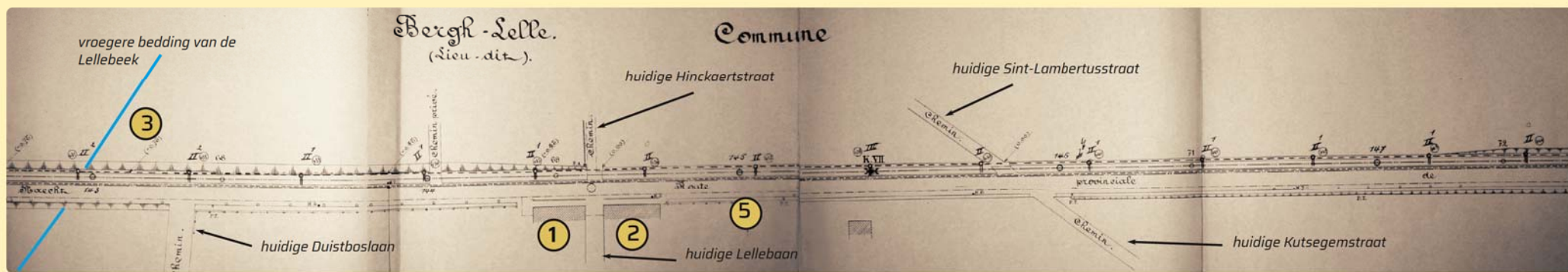
Tram rijdt richting Brussel. De Buurtspoorwegstraat bestaat nog steeds in het Duistbos. Huidige bushalte Zonnebos richting Haacht. (Coll. P. De Backer)





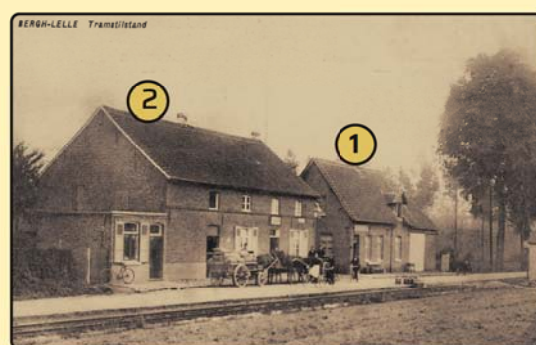


# Halte "Berg-Lelle"



Elektrificatieplan uit 1916: omgeving Berg-Lelle

De Molenbeek, ook Lellebeek/Papeweilebeek genoemd liep vroeger dwars onder de Haachtsteenweg en voedde de toenmalige watermolens "Overmolen" (Steenokkerzeel) en de "Lellemolen", die eigendom was van het kasteel van Lelle. Beide molens raakten begin 20<sup>ste</sup> eeuw in onbruik. De bedding werd toen ook in stukken rechtgetrokken en verlegd richting Steenokkerzeel.



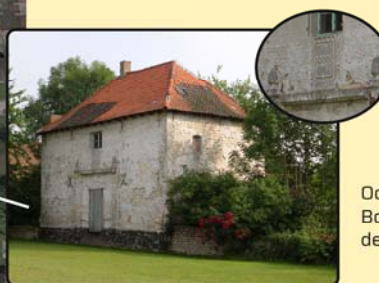
Tramhalte Berg-Lelle

Tussen deze twee huizen mondde de Lellebaan uit. Beide huizen zijn afgebroken. Recht tegenover is de Hinckaertstraat, de weg naar de toenmalige watermolen, de hoeve Goossens en het toenmalige restaurant "Châlet Lillebroek" met zijn vijvers. Links (2) woonde ene "Polle" Van Hoof. Aan de linkerkant was er een kruidenierswinkeltje van de koster van Berg (Jef Van Hoof). Rechts (1) woonde ene Vranckx die melkboer was die zijn ronde deed in Zaventem. Men noemde hem "Den Tut" omdat hij na zijn ronde wel eens bleef plakken; zijn paard kende zelf de weg terug naar huis.

De originele bedding van de Lellebeek, recht tegenover de tramhalte met transporen op de voorgrond. In de achtergrond links de voormalige watermolen, rechts de de restanten van het kasteel van Lelle (Hinckaert). Een gedeelte werd recent gerestaureerd en is nog steeds zichtbaar vanaf de Haachtsesteenweg.



Voormalige herberg "In den Molen Steen" uit 1740.



Ook het vroegere koetshuis uit 1766 bleef bewaard. Boven de deur kan men nog het wapenschild zien van de Hinckaerts, bewoners van het verdwenen kasteel.



De voormalige stallen worden omgebouwd tot woning.



Prent van het verdwenen kasteel van Lelle. De gebouwen van de watermolen rechts bleven gevrijwaard, evenals deze van de stallen die nu verbouwd zijn tot woning.



Lellemolen, toen deze nog gevoed werd door de Lellebeek (Molenbeek)



Tussen Berg-Lelle en Berg-Statie was op de hoek van de Grootveldstraat korte tijd ook een café, "Sarasco Violetta". Sarasco was een soort goochelaar/mysticus. Als café was dit pand echter maar een kort leven beschoren.



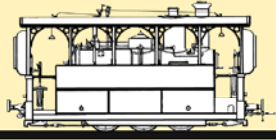
Kasteel van Lelle (Lille) op de Ferrariskaart uit 1777

Ter hoogte van huisnummer 51 (jaren '50 vs. nu)

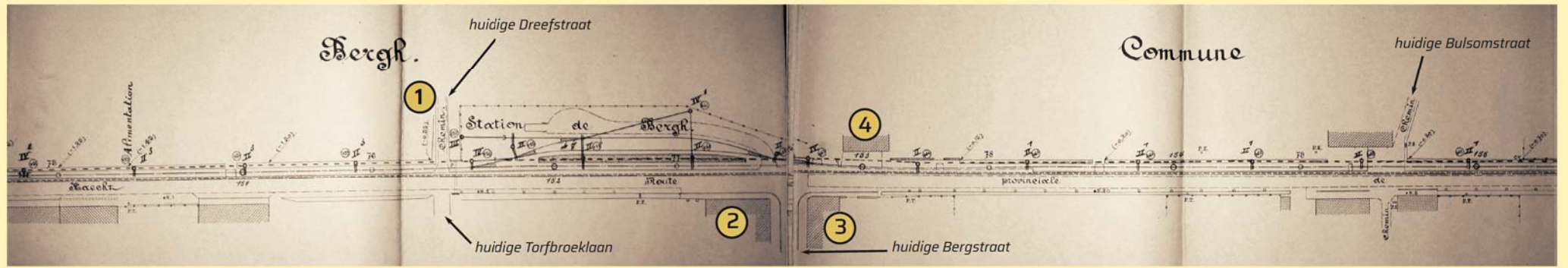


Tegenover de Grootveldstraat was het kruidenierswinkeltje van de familie Collijs gelegen, rechts het voormalige atelier van Verwarming Collijs.





## Statie "Bergh" (deel 1)



Elektrificatieplan uit 1916: omgeving Berg Statie.

Het station van "Bergh" had drie sporen waarvan één hoofdzakelijk voor goederenbehandeling. Daarnaast lag een verhoog voor het laden en lossen van goederen in de wagons. Het station van Berg werd in 1904 uitgebreid. Hoewel de plannen uit 1916 dateren, reed de eerste elektrische tram pas over Bergs grondgebied vanaf 1924.



Berg Statie ten tijde van de stoomtram.



Kruising Haachtsesteenweg met de huidige Bergstraat (vroegere Dorpsstraat)

Links (3): Estaminet "In den Afstap van de Reizigers" - J(oannes) Verstraeten, bijgenaamd "Lange neus". Dit was ook het stamcafé van de burgemeester van Berg, Tobias Goossens (burg. van 1927 tot 1955).

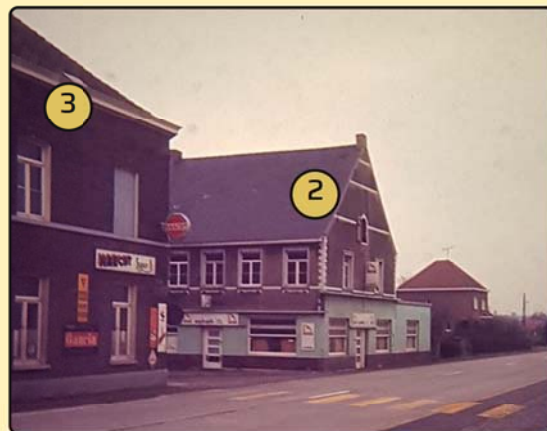
Rechts (2): Café "Station du tram" - Michiels.  
Merk op: Op de linker foto ziet men nog de smeedijzeren paal van het tramhaltebord en de naam van het café. Op de rechter foto is de cafénaam uitgewist.



"Berg Statie" met één van de eerste elektrische trams.

Locatie 3:  
Na enkele verbouwingen werd het café "In den afstap der reizigers", uitgebaat door Irma "Maïke" Vink en Ferdinand Van Humbeek, tot in 1971. Daarna waren Louise Libert en Alfred Emile Diricq er herbergier. Doit was er boven ook een theaterzaaltje waar fanfare "De Eendracht" oefende en ook de scouts bijeen kwamen. Een tijdje deed het ook dienst als leslokaal van de school.

In een telefoonboek uit 1930 vinden we hier ook een chicoreibranderij "Régal" van ene Petrus Verstraeten.



Kruising Bergstraat/Haachtsesteenweg in de jaren '70. De tram was toen al vervangen door de autobus.

Locatie 2:  
Het café was eigendom van de "Brouwerij van Velthem" en werd uitgebaat door Prosper Billiau. Het was een dorpscafé met een duivenlokaal, kegelbaan. Dochter Georgette Billiau huwde met wielrenner Raymond Impanis en zij gingen daar bij haar ouders inwonen. Uiteraard werd dit dan de basis van "Supporterclub Ray Impanis" (Dorpsstraat 1, nu Bergstraat).



Raymond Impanis (2<sup>de</sup> van links) aan zijn supporterslokaal in 1952



Café "Saxophone" net na de elektrificatie van de tramlijn.

Na afbraak bouwde Gevelers er een nieuw café. Rechts van het café was een winkel in ijzerwaren en huishoudelijke artikelen "Ijzer(waren)magazijn Polycarpus Rydams" (1926). Om de aandacht te trekken had Gevelers een gasfles op een paal bevestigd als een soort reclamebord. De restanten daarvan staan er nu nog.



Na de afbraak van het café (2) wgens de verbreding van de Haachtsesteenweg bouwde Gevelers-Andries hier een winkel in haarden en kachels; er werd ook in gasflessen gehandeld.

Na de firma Gevelers werden er op de locatie (2) in ras tempo verschillende handelspanden ondergebracht: videoverhuurzaak, een groothandel in elektriciteitsmateriaal, een handel in grasmachines Van Ingelgom-Bautmans, een dierspecialzaak "Pet's Palace" en uiteindelijk de pizzeria "Peppino Pazzo".



Café "Central", tevens kapper later ook café "De Ster"



Situatie in 1959

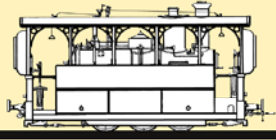


Voor de verbreding van de Haachtsesteenweg werd het café van Maïke Vink (3) afgebroken en Maurice Poels bouwde daar zijn supermarkt "Shopwell".

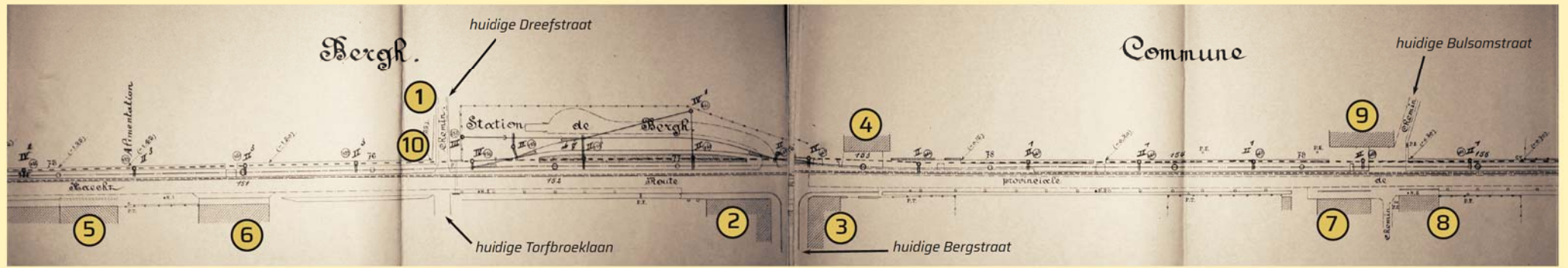
Toen gestopt werd met de buurtwinkel heeft één van de zonen daar nog een tijdje telecom winkel "Poels Telecom" uitgebaat.

Na jaren leegstand werd het gebouw door apotheker Zwaenepoel gerenoveerd en is het nu in gebruik door de apothekersketen Kinget.





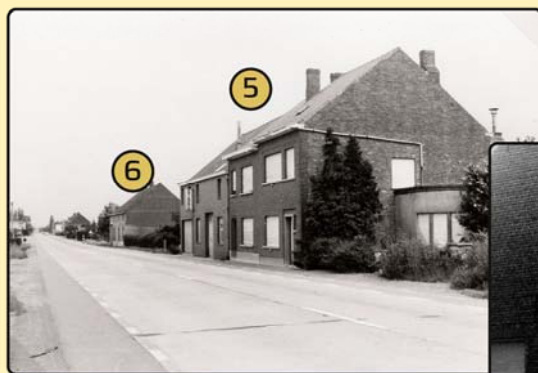
## Statie "Bergh" (deel 2)



Elektrificatieplan uit 1916: omgeving Berg Statie.

In de onmiddellijke omgeving van het vroegere station was veel bedrijvigheid.

Dicht bij het voormalige station van Berg, tussen de Torfbroeklaan en de Grootveldstraat, had men de herberg "In 't Hoefijzer" waar ook een smidse was. In de jaren '70 was daar bakkerij Janssens gevestigd. Een beetje verder rechts de boerderij van de familie Buelens. Eind jaren '70 werden de huizen afgebroken voor de verbreding van de Haachtsesteenweg.



locatie in de jaren '70 (zicht richting Haecht)



Bakkerij Janssens



Herberg "In 't Hoefijzer" met smid Polycarpus Vanden Dries (1935)



Maria Janssens en Willy Van Gool poseren voor bakkerij Janssens



Voormalig café van Frans en Octavie "Fie van de smid" Popleu in de jaren '70 (locatie naast de huidige sportwinkel "Running



Smidse van Karel Vanden Dries (1921)

## Kruispunt Bulsom



Deze huizenrij op de hoek van de Haachtsesteenweg en de Bulsomstraat werden afgebroken voor de verbreding van de steenweg. (zicht richting Brussel). Verschillende oude kaarten tonen hier een herberg genaamd "In de Ploeg". In dezelfde buurt, iets meer naar Brussel toe, bestond ook een tijdje herberg "In den Ouden Bareel".



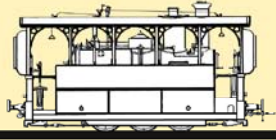
Waar nu immokantoor Verstraeten gehuisvest is, was vroeger de herberg "Parapluk" met daarnaast de smidse van Franciscus "Sus" Vanden Dries, zoon van Karel, die een smidse had op locatie 5.

Foto genomen voor café "Parapluk". Trouwers zijn André Janssens en Celine Peeters.

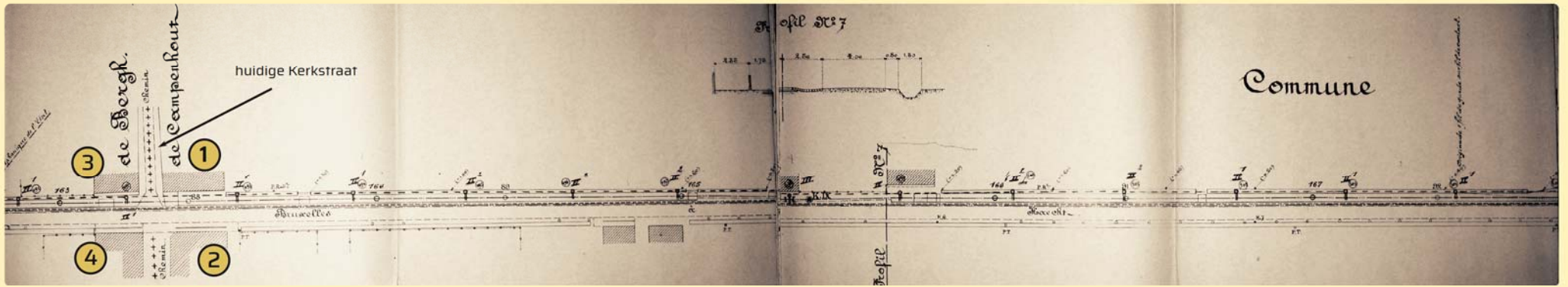


Ooit reed hier een auto de woonkamer binnen.





# Halte "Houtput" - Kerkstraat



Elektrificatieplan uit 1916: omgeving halte Houtput



Net voor de huidige Kerkstraat, richting Haecht. Links vooraan de Molenveldweg



Huidige situatie kruispunt Kerkstraat - Haachtsesteenweg Zicht richting Haecht.

locatie 3: woning van de familie De Coster die omkwam door een al dan niet Duitse bom op 16 juni 1942. Niet alleen locatie 3 werd getroffen maar ook de woning aan de overkant van de Haachtsesteenweg (locatie 4)



Familie De Coster v.l.n.r.: Vader Frederik 'Fré' De Coster, Gustaaf, René, moeder Catharina Verdeyen (foto Denise Croon)



Grafsteen familie De Coster op de begraafplaats van Berg



"Klein Wanneske" met zijn zus in het deurgat van het café op de hoek van de Haachtsesteenweg en huidige Kerkstraat (zicht richting Berg); let op de plaat "Halte op verzoek". Foto moet dateren van ná WO2, het huis waar de bommen op vielen (locatie 3) staat er immers niet meer.



Voormalig café "In den kleinen Tambour" of "Bij Visser / Koike" stond net voor het huis met witte zijgevel, op de hoek van de huidige Kerkstraat. Nu is daar een parking en "Hoppinpunt".

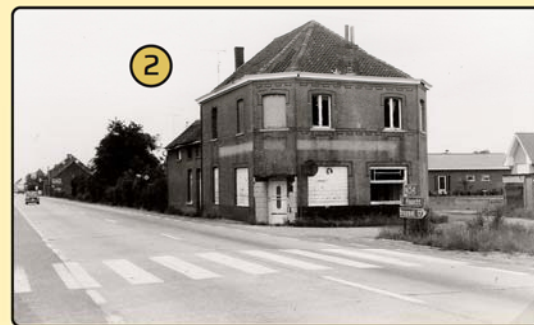


Wanneske (links) was het kleinste lid van de Sint-Sebastiaansgilde. Rechts de koning, drukker Louis Hahn.

Foto uit jaren '70, genomen vóór de verbreding van de Haachtsesteenweg.



Het gebeurde geregeld dat bij begrafenissen afgesproken werd aan de tramhalte om dan in stoet naar de plechtigheid in de kerk te gaan.



locatie 2 : Café "Driehoek - Bij Jeanine en Pruts", uitgebaat door Jeanine Van Eycken en Gilbert De Winter. In 1972 werd het café stopgezet voor de verbreding van de Haachtsesteenweg. In de achtergrond rechts de Aarschotsebaan, nu Tiendeschuurstraat.

Hier een voorbeeld van een begrafenisaankondiging met afspraak in Kampenhout aan de tramhalte Dorpsstraat (Visser), nu bushalte Kerkstraat.

75 jaar later, op 17 juni 2017, werd op initiatief van "Kampenhout Memories - werkgroep Histoka '44" een herdenkingsplaat ingehuldigd op plaats waar de ramp zich voordeed.

17 JUNI 1942

ALVORENS TE KUNNEN LANDEN, DROPT EEN VLEGTUIG DE RESTERENDE BOMMEN. ENKELE ERVAN KOMEN TERECHT IN DE VELDEN ROND DE HAACHTSESTEENWEG EN DE TIENDESCHUURSTRAAT. OOK DE WONING VAN DE FAMILIE DE COSTER, HAACHTSESTEENWEG 1 TE BERG, WORDT ZWAAR GETROFFEN. EEN VOLLEDIG GEZIN WORDT LIJF MET LEVEN WEGGERUKT:

FREDERIK DE COSTER (\*Kampenhout, 8 augustus 1893)  
 REGINA VERDEYEN (\*Kampenhout, 26 maart 1899)  
 GUSTAAF DE COSTER (\*Kampenhout, 22 maart 1930)  
 RENE DE COSTER (\*Berg, 1 april 1933)

OP 20 APRIL KREGEN ZIJ EEN LAATSTE RUSTPLAATS OP HET KERKHOF TE BERG



*Ontwerp: gronkhout; Eline Oger*

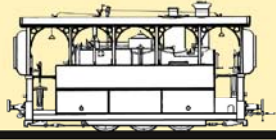
Frederik De Coster, bijgenaamd 'Fré van 't meulderke' werkte als trambegeleider op de stoomtram Haacht-Aarschot die 'marchandise' vervoer. Op momenten dat hij niet instond als ontvanger op de tram, hielp hij op het bureel van Haacht-Statie bij taken voor de boerentram. Zijn schoonbroer, Victor Verdeyen, was trambegeleider.

Bron: "Histories uit GROOTs Kampenhout" - jg 1, nr1 (2017)

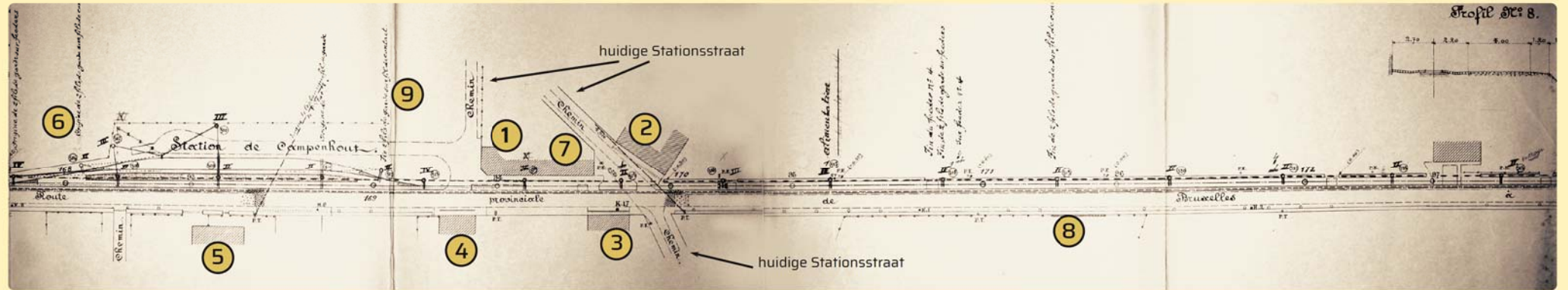


locatie 2 : latere café "Driehoek - bij Jeanine"  
locatie 4 : woning van Maria Elseviers en Gust Van Doren die eveneens oorlogsschade opliepen op 16 juni 1944. Later trok dochter Rosalie Van Doren en Jules Claes er in.





# Statie "Kampenhout"



Elektrificatieplan uit 1916: omgeving Kampenhout Statie



Café "Chez Christus", bijnaam van Eleutherius Van Steenwegen, herbergier en kruidenier in de Stationsstraat.



Bij Gustaaf De Coninck (foto 1925)

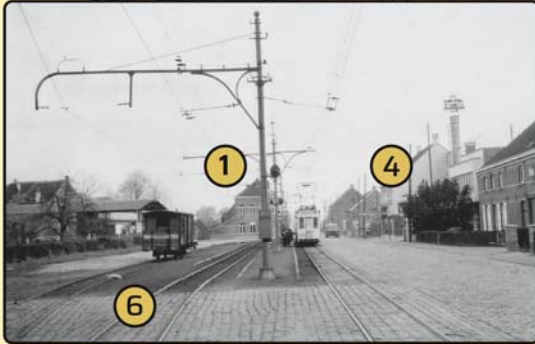


foto 1915



Herberg "Salle d'attente", bij W<sup>re</sup> Verdegem. Hier was een goederendepot.



Hotel-Restaurant Thomas was tevens een beenhouwerij. Thomas Van der Maelen en zijn echtgenote Louisa Van Innis waren de uitbaters. In december 1916 werd Thomas slachtoffer van een aanslag; hij werd in zijn café vermoord met een jachtgeweer. Officieel heeft men de dader nooit kunnen vinden. Kort daarop nam de Duitse bezetter maatregelen: er werd een avondklok ingesteld tussen 17u 's avonds en 7 uur 's morgens.



foto 1902



Processie aan Campenhout-Station (jaren '50) In de achtergrond "Bloemen en Zaden De Coster - Devis", later De Coster - Kemps. Men herkent nog duidelijk het dak van de aanbouw van het vroegere restaurant Thomas. In de achtergrond het huis in de Stationsstraat. (dank aan Gilbert De Winter)



Villa "Rust Roest" was gelegen ongeveer ter hoogte waar nu AD Delhaize is. De woning werd tijdens WO2 verwoest.



2023



foto 1944

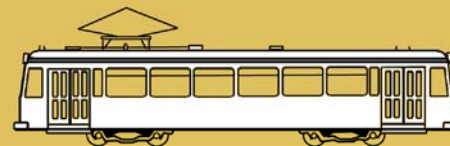




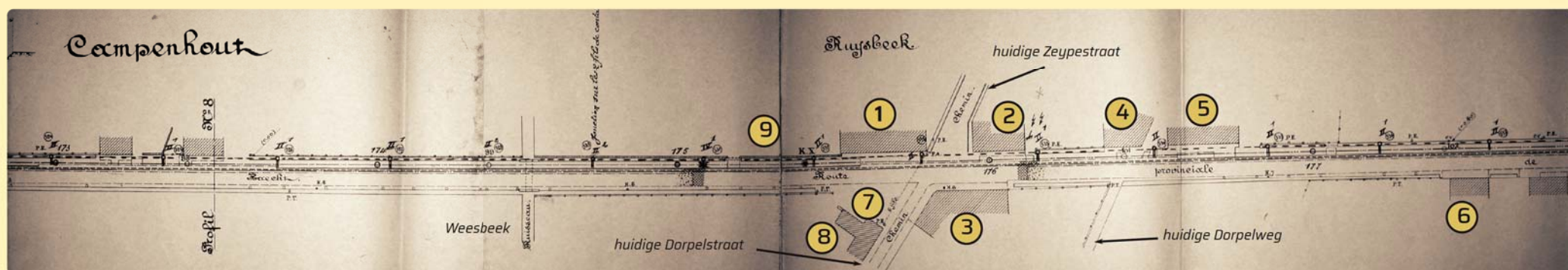
BRUXELLES  
HAECHT

BH

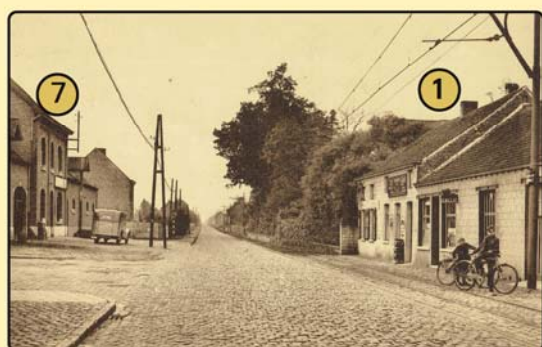
BRUSSEL  
HAACHT



## Halte "Ruysbeek"



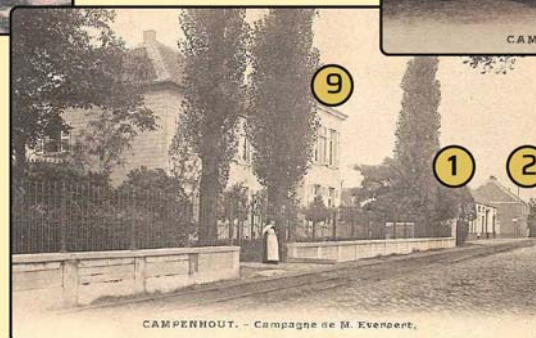
Elektrificatieplan uit 1916: omgeving halte Ruysbeek



Tramstilstand Ruysbeek (1945)  
Locatie 1: Café en schilderszaak "Bij den borstel", tevens café "De Wachtzaal", bij Paeps. De bakken bier staan buiten, ook op locatie 7.



Voorbij Villa Everaert had je links de Zeypestraat en rechts de Dorpelstraat (foto rond 1925)



Villa Everaert (locatie 9), vroegere woning van notaris Polydore Everaert (1878-1890). Vanaf 1995 werd het goed verwaarloosd en uiteindelijk in 2008 afgebroken. Op deze locatie bevinden zich nu de luxe-apartementen "Park van Ruysbeek". Weetje: hoewel de woning gekend was als villa (of kasteel) Everaert was hij niet de eerste notaris die daar introk. De villa werd gebouwd in 1837 door landmeter Pierre Coen. Rond 1860 nam notaris Pierre Verhaegen er zijn intrek.



Vroeger café "Bij Lisa", bij René en Lisa Heymbeeck. Hier was het ook de thuisbasis van de liggende wip maatschappij "Onder Ons" van Ruysbeek. Blijkbaar was dit café in de jaren '40 gekend als "Bij den Boeser". (foto uit 2013)



Centra-winkel van Emma De Keyser-Vandermaelen (Make Bettekens). Het was wel opletten geblazen bij het verlaten van de winkel. Eerst piepen of er geen tram af kwam. Ernaast was de latere gemeentelijke loods, en daarnaast de ezelhandelaar Van der Veken.

Locatie 2:  
Café "In 't nuchter kalf", bij Isidoor Delcon en Rosalie Bogaerts. Isidoor was opkoper van kalveren. Helaas hebben wij hiervan geen foto's kunnen vinden. Het café was gelegen op de hoek van de Zeypestraat en de Haachtsesteenweg waar nu het installatiebedrijf Heymbeeck-Feremans is gelegen.



Vroeger was hier een handelaar in pony's en ezels gevestigd (Guillaume Van der Veken). De dieren kwamen vanuit Polen in Schaarbeek toe met de trein en hij bracht ze te voet via de Haachtsesteenweg naar Kampenhout waar hij ze dan verder verhandelde.



familie Van der Veken



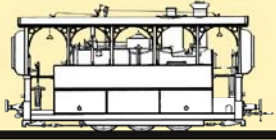
Ten tijde van "De Koopjeshal" in de jaren '90.



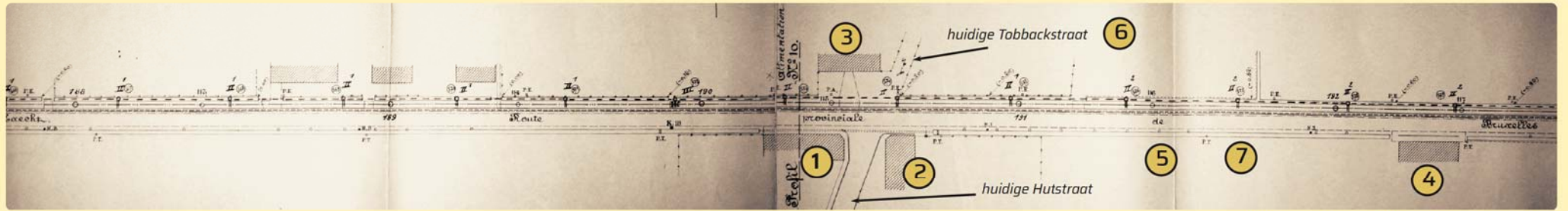
Locatie 7:  
Bierstekerij/bakkerij Verstraeten werd uitgebaat door 5 broers en enkele bedienden. Frederik zorgde voor de bestellingen, Louis was bakker, Juul was afleveraar en bottelaar, Fons en August waren afleveraars. Er was tevens een café aan verbonden, eerst in de Dorpelstraat, later in de jaren '30 op de Haachtsesteenweg waar ook de bakkerswinkel werd ondergebracht. De mannen waren ook gekend als "die van Buskop".

In 1971 werd de uitbating stopgezet. Later kwam er een antiekhandel "De koopjesmarkt", momenteel is drukkerij Print & Zo er gevestigd.





# Halte "Relst"



Elektrificatieplan uit 1916: omgeving halte Relst



Halte "Relst". Aan de rechterkant, voor de haag de gietijzeren "poteau d'arrêt"

### Locatie 1:

Herberg "In den biersteker", bij August Van Craenenbroeck, bijnaam *de Caille*, op de hoek van de Hutstraat. Behalve café was hier dus ook een bierstekerij. Tot eind 1976 houden zoon Frans Van Craenenbroeck en Irma Coppens (Maaïke van de Caille) het bekendste café van Relst open. Vóór het in 1978 afgebroken werd, werd het nog uitgebaat door zoon Albert en Maria Vander Weyden. Er komt een nieuw café "De Caille" met feestzaaltje, tal van verenigingen vonden er hun thuishaven. Na 1990 kreeg het café de naam "Ter Elst", daarna "Bistro 500".

### Locatie 2:

Café "In de Wachtzaal" en beenhouwerij (van 1954 tot 1971). Later was er nog een winkel van elektrische apparaten. In 1980 kwam er een nieuwbouw en werd een grote zaak in tuinbouwmachines gestart, NV Van den Bossche.



"In den biersteker" / beter gekend "Bij de Caille" - Van Craenenbroeck



Herberg "In de Wachtzaal", bij Janneke en Pieke, Emiel Geets en Nathalie Van Craenenbroeck.



### Locatie 3:

Café "In den tram", bij Beire Raskes (Engelbertus L'Heureux en Elisabeth Van der Elst). De zaak werd later voortgezet door dochter Octavie L'Heureux en haar man "Charel van den bekker", Karel Vertommen. Eind 1939 sluit het café en start Charel een zaadwinkel die tot in 1974 door zijn zoon Louis bleef bestaan. Later komt er een bakker, eerst Van de Wouwer, nadien bakkerij Danny, dan een drukker/copycenter Kampo-Press en uiteindelijk tot enkele jaren geleden een Chinees restaurant.



"Café du Sport / Sportwereld" (foto 1941)



Nu "At Georges"

### Locatie 4:

Wat verder, richting Haacht,... tot 1959 was er op het nr 558 de herberg "Café du sport - bij Toinke Budts", Antoon Budts en Lies Schoeters. Toinke had ernaast ook een fietswinkel. Later werd het café overgenomen door "den Torre", Victor Feyens, en Paula Van Craenenbroeck die het omdoopten tot café "Sportwereld". Het café was en is nu nog steeds het lokaal van verschillende sportverenigingen. Jos Feyens, zoon van Victor en achterkleinzoon van "de Caille" zet de traditie voort onder de naam "At Georges".



### Locatie 6:

Hier was de boom- en rozenkwekerij van Charles Schroven gelegen. Wat verder in de huidige Tobbackstraat was de boomkwekerij van Tobback.

### Locatie 7:

Verder had men vanaf 1912 op nr 546 ook nog café "Bij Zjeppe van de Al", bij Jozef Pira. Hij startte er ook een beenhouwerij (1920) en was veekoopman. Het café sluit in 1944 en zoon Eduard Pira en Rosalie De Becker nemen in 1950 de beenhouwerij over (tot 1975).

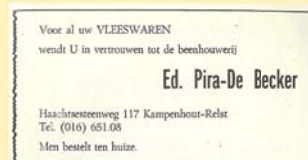
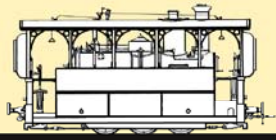


foto 1938

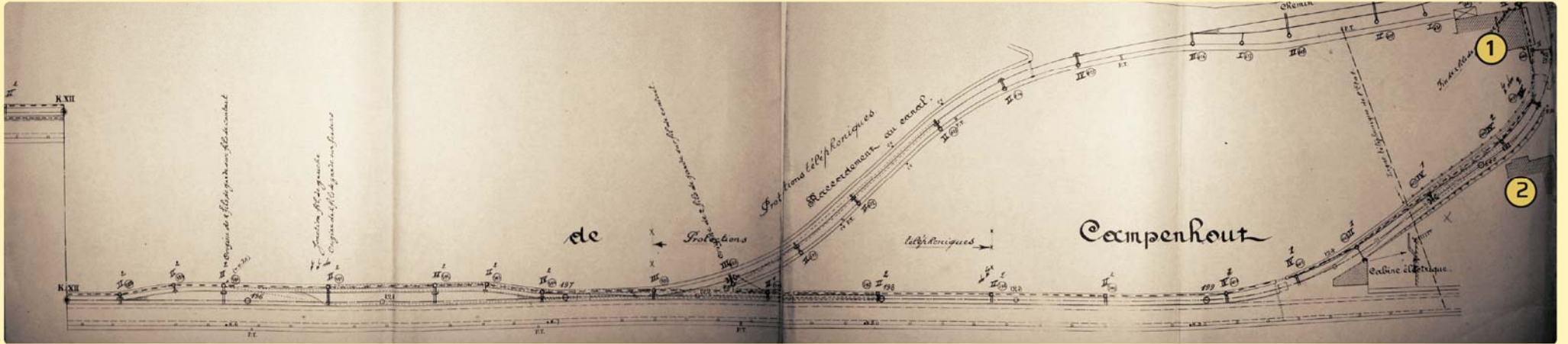


Op het nr 542 was van 1934 tot 1964 het kruidenierswinkeltje van Marie Opdebeek-Segers. In 1964 nemen Denise Croon en Jos Coosemans de winkel over (tot 1984). Het huis bestaat nog, net naast de keukenwinkel Studio RL.



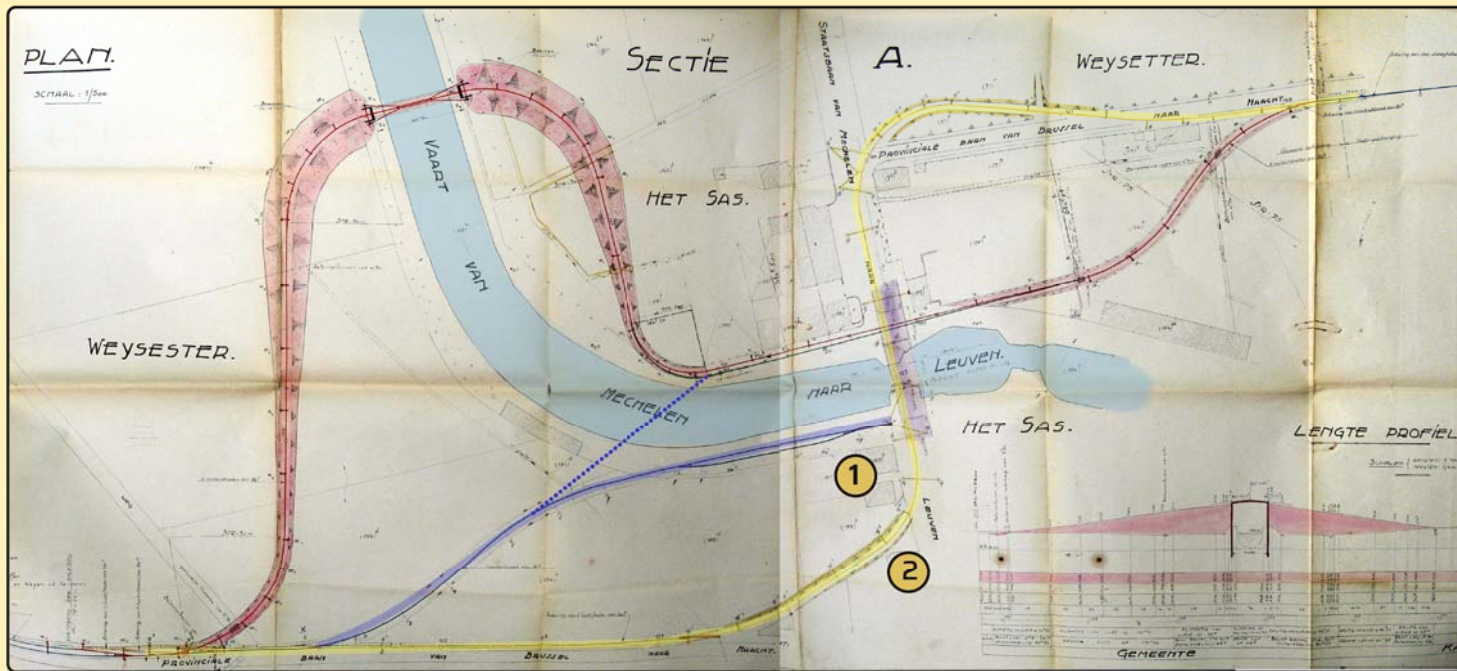


# Halte "Kampenhout-Sas" (deel 1)



Deze halte is wat complexer en het tracé werd gedurende de beide wereldoorlogen grondig gewijzigd. Oorlogsprikelen en sabotagedaden, alsook het toenemende wegverkeer maakten het noodzakelijk om de tram een eigen bedding en brug over het kanaal Leuven-Rupel te geven.

Elektrificatieplan uit 1916: omgeving uitwijkspoor Kampenhout-Sas / goederenwissel.



Legende  
Geel: situatie vóór 1941  
Rood: nieuwe situatie ná 1941  
Blauw: goederen tram/rangeerzone + tijdelijke oversteek (bolletjes)



Na de sabotage van de toenmalige draaibrug in 1940 werd voor de tram naast de vroegere brug een tijdelijk spoor aangelegd.

In 1941 werd op de plaats van de definitieve brug voorlopig een houten gebouwd. Pas in 1947 werd op diezelfde plaats de definitieve betonnen brug in dienst genomen. In april 1960 werd immers het tramverkeer hiet stopgezet en vervangen door een buslijn. Tijdens de winter van 1977-1978 werd de trambrug afgebroken.



De hulpbrug tijdens WO2 (1941-1946)



De betonnen brug in volle glorie



De afbraak in 1978



In 1942 werd tijdens de voorbereidende werken voor de vaste brug over het kanaal een tweede tijdelijke oversteek voor de tram aangelegd vanaf het goederenspoor in afwachting van de vaste aparte trambrug.



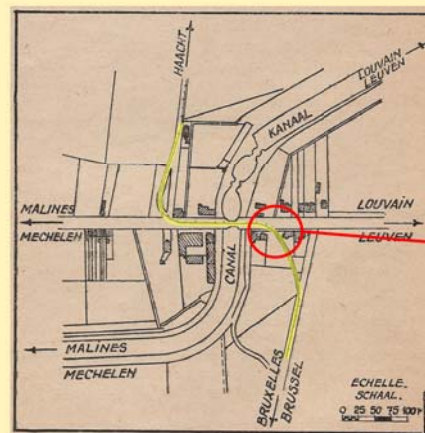
Zelfde locatie nu.



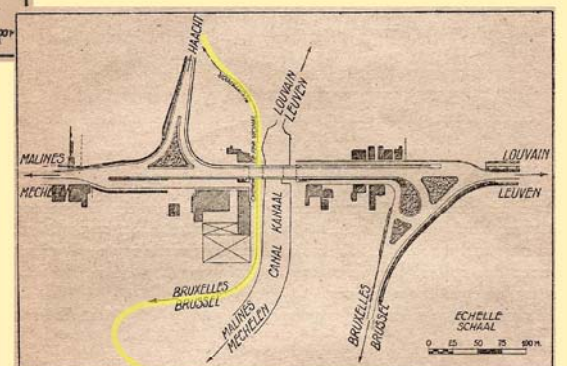
Wissel en halte Kampenhout-Sas ná WO2, net voor het opdraaien naar de brug over de vaart. (foto 1959)

Toestand vóór 1942:

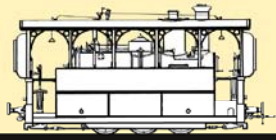
Tram maakte een brede bocht tussen locatie 1 en 2 en reed over de gelijkvloerse draaibrug, daarna rechts richting Haecht



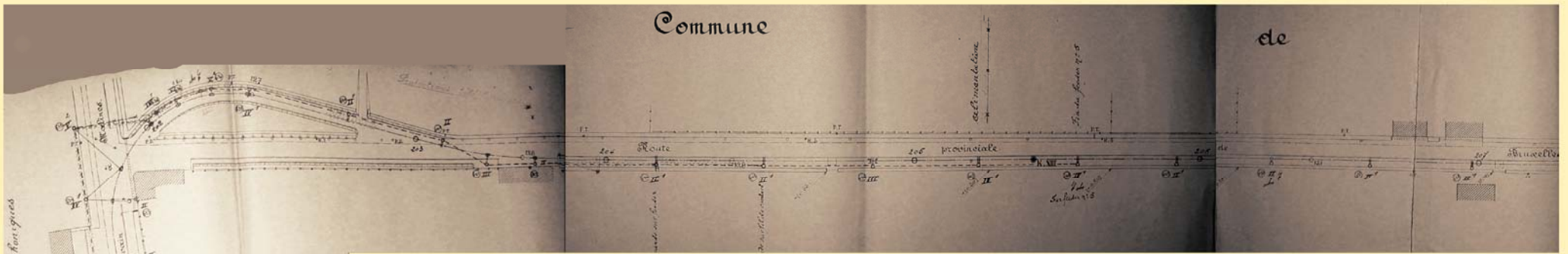
Na de aanleg van de vaste trambrug in 1941 reed de tram aan de rechteroever van de vaart onder nieuwe vaartbrug door.







# Halte "Campenhout-Sas" (deel 2)



Elektrificatieplan uit 1916: bocht over de vaart en spoor richting Haecht



Bij Sassenier Koekelkoren. In de verte bemerkt men de bocht richting Haecht. (vóór WO1)



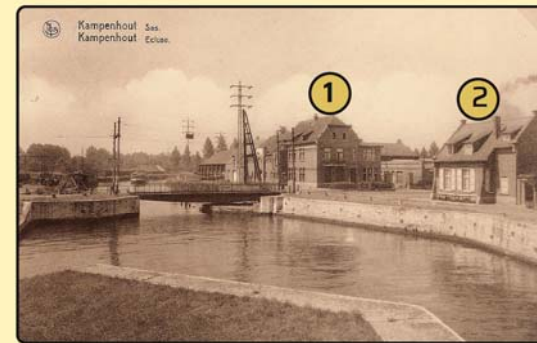
Restaurant Tobback, recht tegenover Sassenier Koekelkoren. De stoomtram staat klaar om te vertrekken naar Brussel. (1906)



't Schoon volk komt toe vanuit Brussel - halte Koekelkoren (1904)

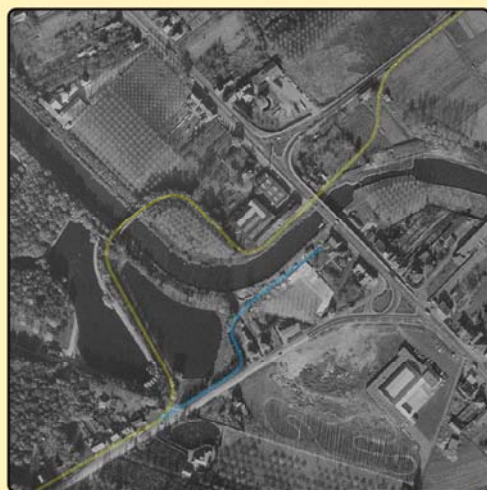


Na de bombardementen in 1914 bleef er van de herbergen niet veel meer over: links Tobback, rechts Koekelkoren



Na WO1 werden zowel Tobback (links) als het Sassenierhuis (rechts) heropgebouwd in een ietwat gewijzigde vorm. Men merkt dat de elektrificatie van de tram reeds is ingezet.

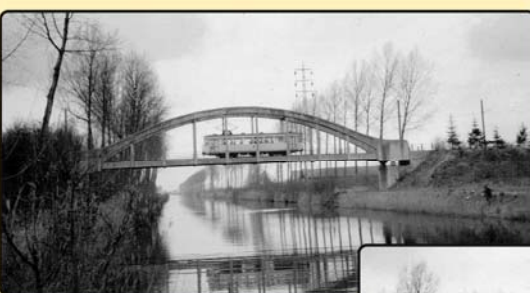
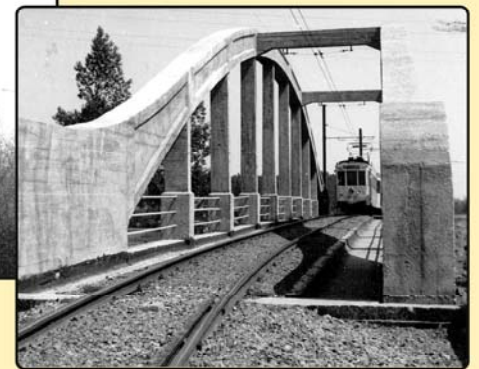
Na WO2 zag het landschap er helemaal anders uit: de draaibrug werd vervangen door een vaste brug voor wegverkeer terwijl de tram zijn eigen oversteek kreeg over de vaart, in eigen bedding. (zie vorig poster)



Luchtfoto 1971  
De tramlijn was reeds meer dan 10 jaar afgeschafte maar het landschap vertoonde nog de tekenen van het vroegere traject.



1957 (coll. P. De Backer)



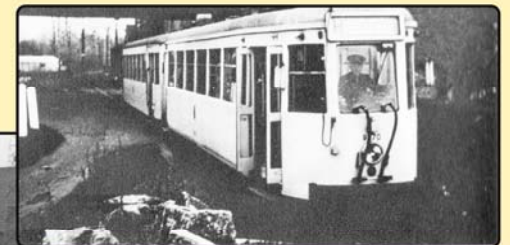
1957 (coll. P. De Backer)



Aan de magazijnen van Van Dormael (Coll. Derie)



(Coll. Derie)

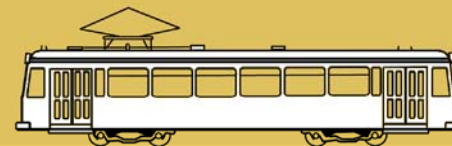
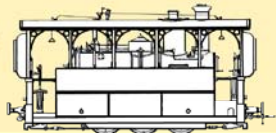


Halte op verzoek onder de brug aan het Sashuis.



Eén van de laatste ritten van de tram Brussel-Haecht (1960)

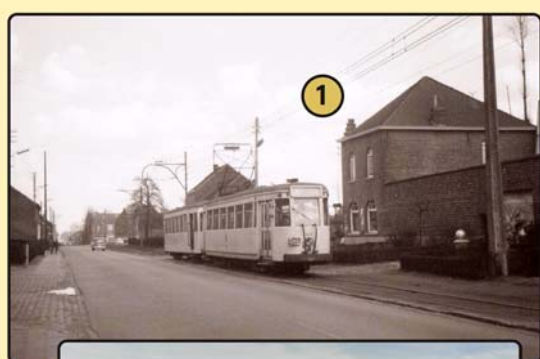




Elektrificatieplan uit 1916: omgeving Kerkske en Halve Steen

## Halte "Kerkske" & "Halve Steen"

Vooraleer men aan de "Halve Steen" kwam, was er nog een facultatieve halte aan de toenmalige kapel van Haecht-Station. In de volksmond noemde men deze halte "t Kerkske". De parochie "Haecht-Station" werd rond 1930 gesticht en reikt van aan de grens met Kampenhout-Sas tot aan het spoorwegstation en was gedeeltelijk ook op het grondgebied van Wespelaar gelegen. De halte bevond zich ter hoogte van een verdwenen kapel waar nu de kerk van O.L.V. van Gedurige Bijstand en de parochiezaal staat (nu bushalte "De Roplein").



Het huis rechts was de bakkerij en kruidenierswinkel van Cornelis-Tobback, thans een nachtwinkel. Links zien we de Groenstraat. Op de recente foto zien we rechts het huidige Eugène De Roplein. Daar bevindt zich eveneens de nieuwe parochiekerk en school.

Halte "Kerkske" (1959)



Op weg naar het kruispunt Halve Steen, in de verte links ontwaart men reeds de schoorstenen van de brouwerij.



Eén van de eerste geëlektrificeerde groene tramstellen voorbij Halve Steen, richting Kampenhout, met zowel goederen- als passagierwagens. De motorwagen was toentertijd het krachtigste type, de zgn. Titanic en was speciaal gebouwd voor het trekken van goederenwagens. (jaren '20)

(2023)

### Het kruispunt Halve Steen (Provinciebaan-Wespelaarsebaan-Grote Baan).

Het kruispunt ontleent zijn naam aan het vroegere pachthof Halve Steen dat hier gelegen was. Op oude kaarten zoals Popp (1879), Vermaelen (1854), Ferraris (1777), Villaret (1748) werd deze locatie reeds vermeld.

Hier werden de dorstigen serieus gelaafd; er waren een drietal cafés, waarbij de familie Vercammen de kroon spande. Vóór 1914 was hier herberg Vercammen, "bij Cele". Recht tegenover was er nog een herberg, die werd uitgebaat door schrijver Jozef Nijs.



café van Jozef Nijs (1928)



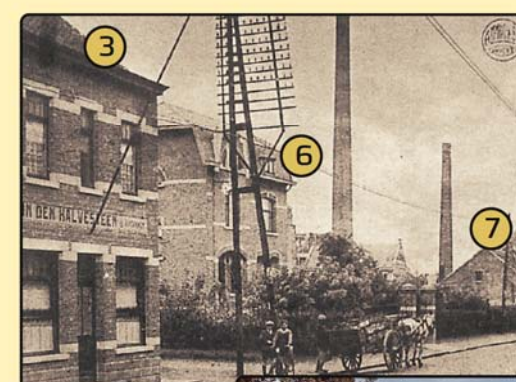
1928

Café "bij Cele". Cele Vercammen was ook koopman in kalveren. Het café bestond reeds vóór 1914.



1930

Het café van Cele werd later uitgebaat door Gustaaf Vercammen, "Staf van Cele", en kreeg de naam "Sportwereld". Er vonden tal van wielervedstrijden plaats. Naast het café werd rechts een bergplaats omgebouwd tot een tweede café "In den Halve Steen" door Armand Vercammen, Maan van Cele. Het huis ernaast staat er nog steeds.

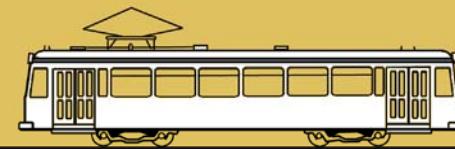


1930

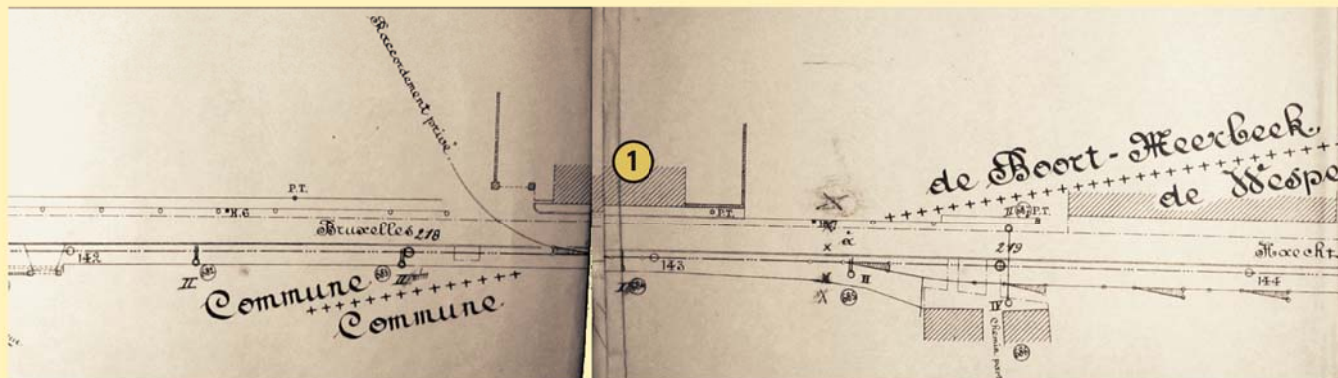


foto 2018

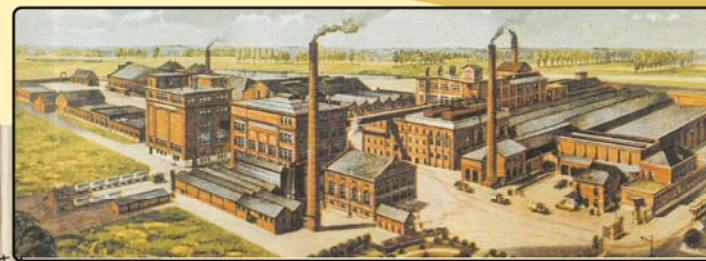




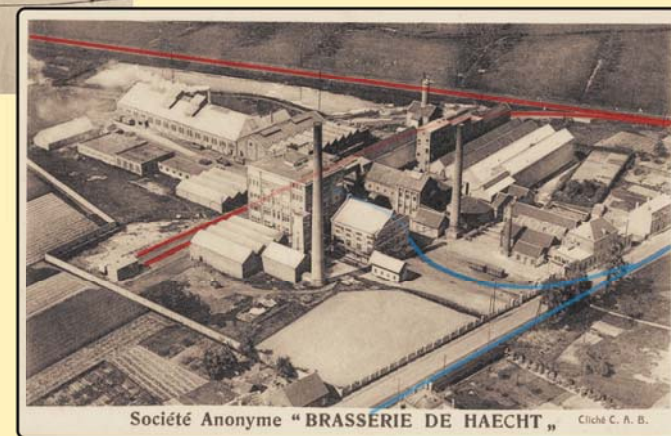
# Brouwerij Haacht



Elektrificatieplan uit 1916: omgeving Brouwerij



Figuratieve voorstelling in de dertiger jaren. Links ziet men de treinwagons, rechts onderaan de tramlijn



Rood: treinsporen  
Blauw: tramsporen

Bovenaan ziet men de spoorweg die Leuven met Mechelen verbindt, onderaan de tramlijn Brussel-Haacht en verder naar Keerbergen. De goederenwagons staan klaar op het binnenplein

De oorsprong van de brouwerij van Haacht is te situeren in 1892, toen ene François Schelfhout een kleine melkerij wou oprichten nl. "Laiterie de Haecht". Hij kwam in contact met Frans Dehaen waaraan hij vroeg om een geschikte plaats te vinden om zijn bedrijf in te planten. Frans' oog was gevallen op een stuk grond van 11 hectaren, dat zowel dicht bij de spoorweg als bij de tramlijn Brussel-Haacht was gelegen, een ideale uitvalsbasis dus. En zo geschiedde... de eerste zuivelfabriek werd in 1895 een feit.

In 1897 kwam Eugène De Ro, ingenieur in gistingstechnieken, naar de melkerij met het idee om naast de melkerij een brouwerij te bouwen. Het eerste bierbrouwsel was klaar op 14 juni 1898. In 1902 werd het eerste bier van lage gisting gebrouwen en een jaar later werd de "NV Brouwerij en Melkerij van Haecht" opgericht. Kort daarna werd Camille Kerkhofs brouwmeester en liet voor zijn gezin aan de overkant van de Provinciebaan een villa bouwen, het huidige Brouwershof. In 1911 werd de stoomtram Brussel-Haacht geëlektrificeerd en werd de brouwerij verbonden met spoorweg én buurtspoorweg. In de volksmond had men het toen al over de biertram, omdat die de biertonnen naar Schaarbeek bracht. Directeur De Ro overleed in 1929, de heer Casterman volgde hem op.

In 1920 stopte men met de zuivelafdeling en werd er alleen nog bier gebrouwen. In 1950 kwam daar nog de bottelarij bij. Kort daarop nam Alfred van der Kelen, schoonzoon van Eugène De Ro het roer in handen.



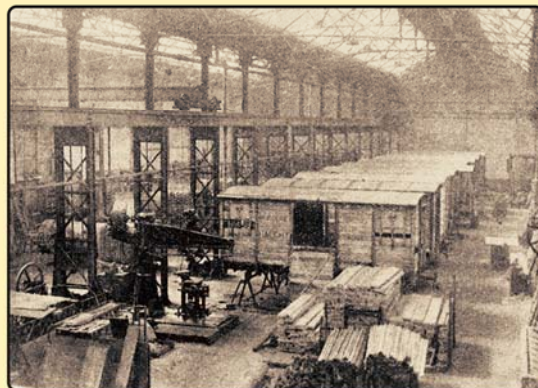
Links staan de goederenwagons voor de tram, rechts vooraan de treinwagons. Achteraan op de foto, de ingang van de brouwerij langs de Provinciebaan.



Zicht vanop de Provinciebaan. Vooraan bemerk je enkele tramwagons, klaar voor Brussel.



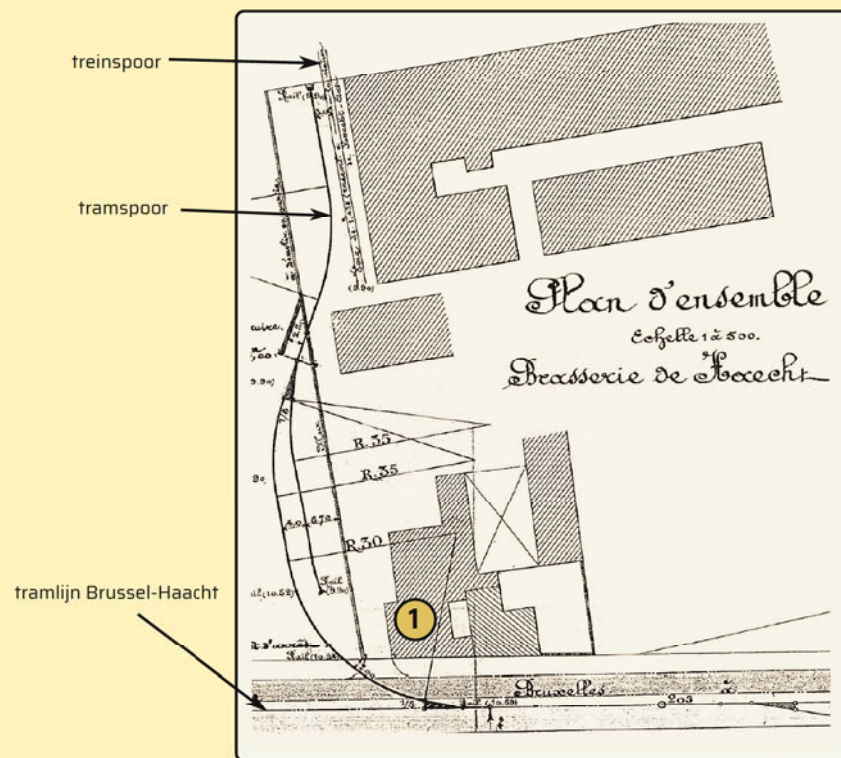
De treinwagons worden geladen



De goederenwagons voor de brouwerij van Haacht worden hier gebouwd in de ateliers van de NMVB te Kessel-Lo.



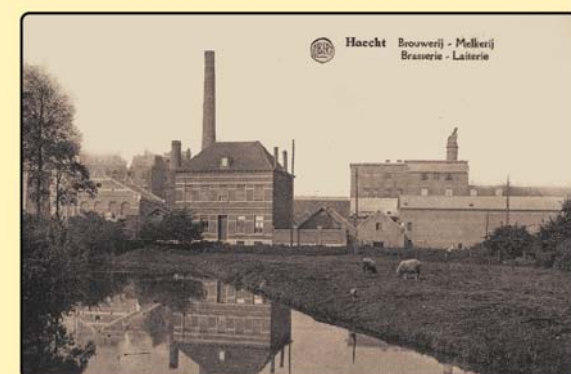
Het enige stukje tramspoor als herinnering aan de tramtransporten.



tramlijn Brussel-Haacht

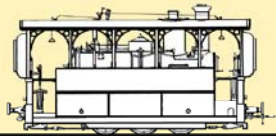


Provinciebaan ter hoogte van de brouwerij met het spoor dat links de brouwerij in gaat.



Brouwerij toen er ook nog een melkerij aan verbonden was.



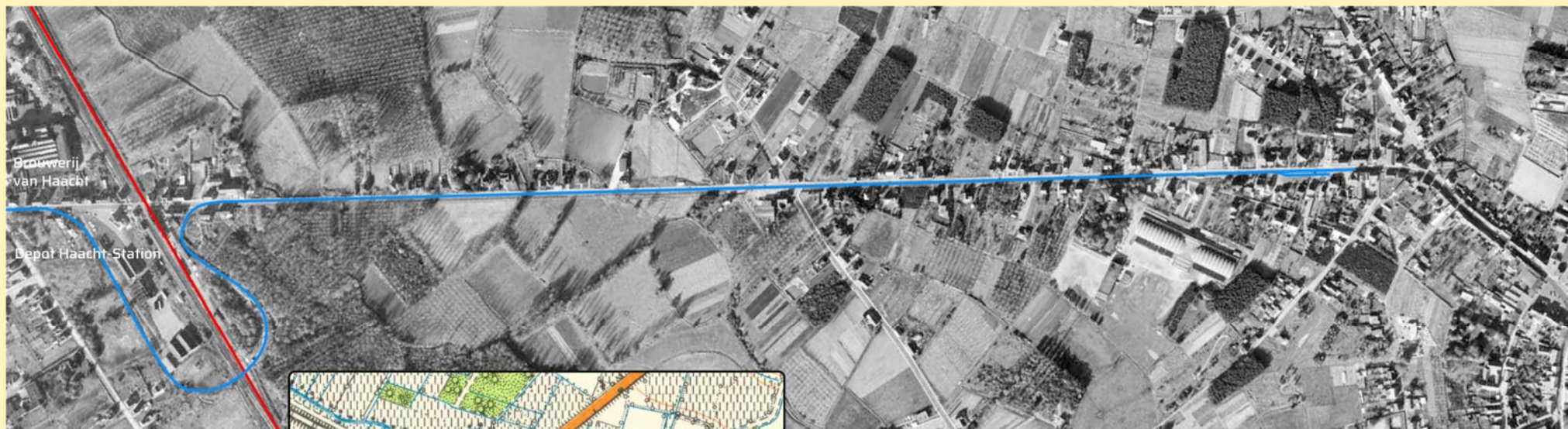


## Van Haacht Station naar Haacht Dorp.

De trams op de lijn Brussel-Haacht reden tot aan het treinstation / depot buurtspoorwegen Haacht.

Toch zag men soms stellen rijden waar vooraan een extra plaatje hing met bestemming "Haacht Dorp". Deze reden dan langs het depot over de spoorwegbrug in een wijde bocht naar de andere kant van de spoorweg om dan terug op de steenweg (Stationsstraat) uit te komen en zo door te rijden naar de wissel waar nu bushalte "Mercatorlaan" is.

Dit was ook het geval met de tram Brussel-Keerbergen (BK) en Brussel-Mechelen (BM) die tot aan het station hetzelfde traject volgden als de BH maar vandaar doorreden naar Keerbergen of Mechelen. Ook de tram van Haacht naar Aarschot volgde deze weg.



Hoewel de laatste tram werd uitgewuifd in 1960 is op deze luchtfoto van 1971 nog duidelijk het tracé van het station naar de vroegere wissel in de huidige Stationsstraat nog te zien.  
Blauw: vroegere tramtracé naar Haacht-Dorp  
Rood: spoorweg Leuven-Mechelen.



Het plaatje *Haacht Dorp* verwees naar de volgende halte in het dorp.



Brug over de spoorweglijn Leuven-Mechelen ten tijde van de stoomtram.



Bij de elektrificatie van de lijn werd de bovenkant van de brug verhoogd om de bovenleidingen te kunnen plaatsen.



Vanaf de brug had men een goed zicht op het tramdepot links van de spoorlijn.



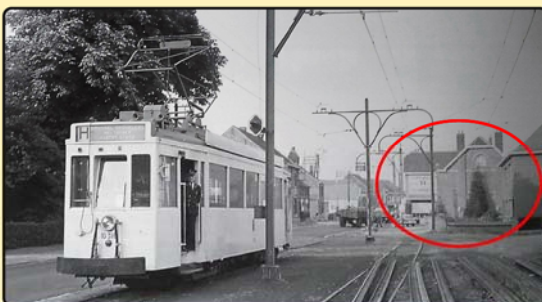
Zicht op het treinstation met in de verte de trambrug. In het midden de overweg.



Overkant van de spoorweg met rechts het stationsgebouw met daarnaast "café de la gare" (nu *Cin's next level*). De tram kwam net daarnaast terug de steenweg opgereden. Aan de linkerkant het vroegere café Mollekens-Tobback, "café du chemin de fer", later "café Ijzerenweg"



Zicht richting station ten tijde van de stoomtram (jaren '20). Links ziet men de tramsporen die vanaf de brug richting Haacht Dorp loopt.

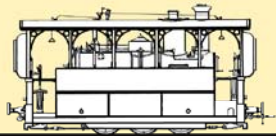


De rangeersporen ter hoogte van de huidige bushalte Mercatorlaan.  
De omcirkelde woning in het midden rechts was de voormalige garage "Witte Wolf".



Huidige situatie aan bushalte Mercatorlaan





## Verder door naar Haacht-centrum...

Vanaf het depot aan het station van Haacht vertrokken er ook verschillende tramlijnen naar ondermeer Keerbergen, Mechelen en Aarschot. Het was dus mogelijk om vanuit Brussel deze steden te bereiken, al dan niet met een tussenstop in Haacht. De tramlijn Haacht - Aarschot werd in december 1901 opengesteld. In 1934 werd de stoomtram vervangen door een kleine dieseltram, de *poepoan* genoemd. De lijn werd in 1953 afgeschaft.

Tot 1947 reden er op de tramlijn Haacht-Station - Aarschot na de stoomtram enkel trams, aangedreven door een dieselmotor. Het was pas vanaf 1947 dat de eerste elektrische tramlijn door Haacht-Dorp reed. Vandaar dat men op de meeste foto's geen elektrische leidingen ziet.

De elektrische tram werd doorgetrokken naar Mechelen via Keerbergen en was operationeel vanaf 1949. De dienst werd opgeheven op 31 mei 1958.



Vóór WO2: links ziet men de "Vredezaal", later gekend als café "Claude", rechts garage Wolfs, de "Witte Wolf". Men verkocht er auto's, moto's, velo's, radio's en naaimachines.



Na WO 2, let op de elektrificatie (zicht richting Haacht-Dorp).



De stoomtram vanuit Haacht-Dorp neemt de bocht richting de rangeersporen aan de Statiesstraat. De woning rechts was deze van voormalige burgemeester De Veuster.



Het gedeelte tussen deze bocht en de markt werd vroeger de Smisstraat genoemd.



Poseren op het dorpsplein met drukkerij Van Loo-Gillemot, uitgever van "De Haechtenaar" in de achtergrond, geprangd tussen twee herbergen; rechts "Onder de Poort". Het eerste nummer van De Haechtenaar verscheen op 5 april 1891.



Zicht vanop het marktplein, richting Statiesstraat. Het gebouw rechts is heden een Delhaize grootwarenhuis, links nu Kruidvat. Onderaan de tramsporen.



Kort na wereldoorlog I bleef van de kerk enkel een ruïne over. Vooraan ziet men de tramsporen.



De Brabantsestraat (nu Werchtersesteenweg), zicht richting marktplein

Ziek de verschillen. In het rechter gebouw werd een winkel ondergebracht. De poort kreeg een nieuwe ingang en een nieuw café "In de Tramhalt"



In het voormalige café is nu resto-bar "De Buren" ondergebracht. In het statige huis vindt men nu juwelier Bogaerts en kledingwinkel Trovato.

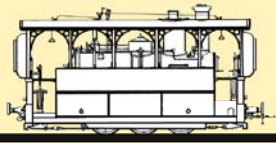


Marktplein Haacht in 1959. Op de achtergrond rechts staat de dieseltram naar Aarschot te wachten.

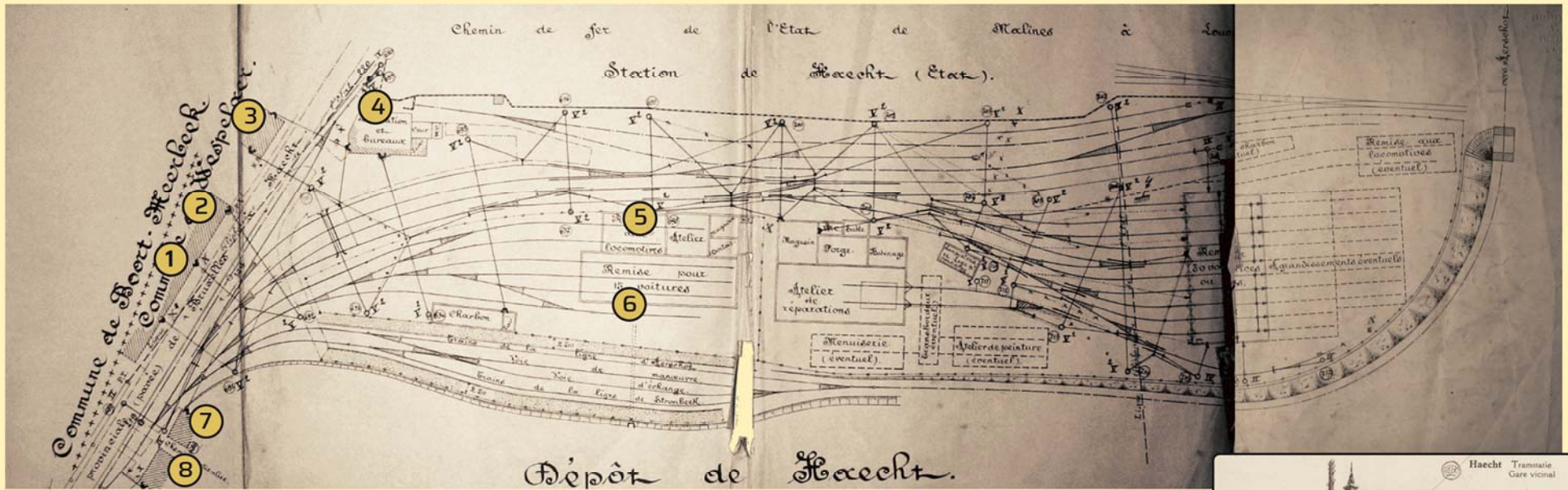


Brabantsestraat (Werchtersesteenweg) zicht richting Werchter. In de achtergrond het Ursulinenklooster.





# Depot "Haecht-Station"



Elektrificatieplan uit 1916: omgeving depot Haecht station

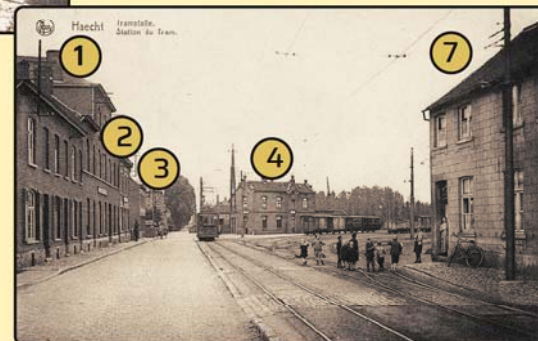
Het spoor onderaan de afbeelding liep via een brede bocht en een brug over de spoorweg langs het treinstation en dan verder naar het centrum van Haecht.



Het oorspronkelijke station en na de verbouwing in 1938

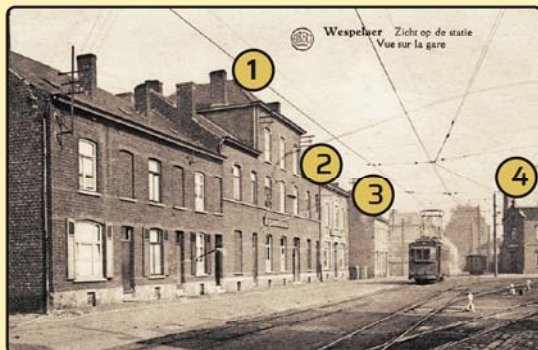


Het tramdepot Haecht lag eigenlijk op het grondgebied Wespelaar. Achteraan ziet men de barenen voor de treinen die het station van Haecht aandeden. (Situatie ten tijde van de stoomtram)

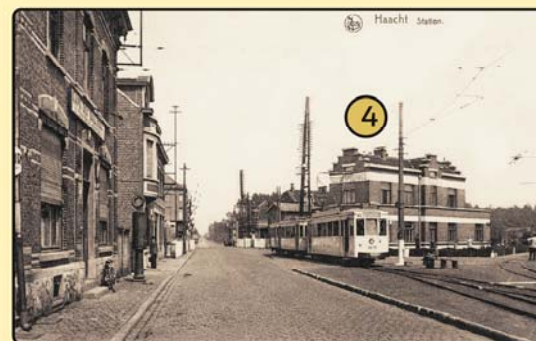


Weinig verkeer op straat. Het hoogste gebouw links was café-restaurant C. Vandewalle (1). Ernaast "Hôtel-restaurant des Brasseurs" (2) en nog verder de kruidenierszaak "Au bon Marché" met daarnaast café-restaurant "A la vue du vicinal" (3).

Het gebouw op locatie 7 werd net voor WO 2 gerenoveerd en kreeg de naam "Bij de Nieuwe Baas". Het café sloot zijn deuren in 1975.



De elektrificatie doet zijn intrede.

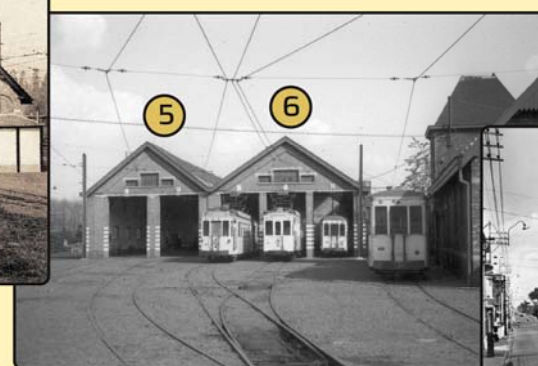


Het station van de buurtspoorwegen heeft een transformatie ondergaan.



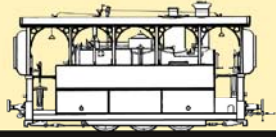
Rond 1930. In het eerste huisje links kon men bij Matilleke een ijsje kopen.

Begin jaren 1900: in het stationsgebouw links had men de burelen en eveneens de woning van de stationschef. In het midden het "pompkot" voor de waterbevoorrading van de locomotieven.



1957





## Goederenvervoer op de lijn Brussel-Haacht

In de beginperiode van de tramverbinding werden enkel goederenwagens ingezet. Dit liet onder andere de vele melkboeren in de streek toe om hun goederen ook in Brussel te slijten. Zij brachten dagelijks hun melkkruiken naar de haltes op het traject. De eerste tram naar Schaarbeek vertrok in Haacht om 5 uur. In Schaarbeek werd de melk overgeladen op karren waarmee de huis-aan-huis bestelling in Brussel gebeurde, vandaar dat men deze vroege tram in de volksmond wel eens "de melktram" noemde.

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 nu nog een Kaasdaversweg, een oude verbinding tussen Lelle en Kampenhout. ("kaasdavers" is dialect voor "kaasduwers", de mannen die de wei uit de verse kaas duwden/persten)

Het uurrooster voorzag 6 treinen per dag in elke richting.

Door de aanwezigheid van het spoorwegstation aan de stelplaats in Haacht was dit een belangrijk verzamelpunt voor handelaars die hun waren in Brussel probeerden te krijgen. Een ander belangrijk knooppunt op de lijn was Kampenhout-Sas wegens de aanwezigheid van de baan Leuven-Mechelen en het Dijlekanaal.

De Brouwerij van Haacht maakte via eigen wagons ook gretig gebruik van de tramlijn om hun waar naar het depot in de Walemstraat te Schaarbeek te krijgen; zij maakten hier gebruik van tot in 1935.

Behalve voedingswaren werd er ook gebruik gemaakt van kolenwagons van Haacht naar Brussel en werd er witte steen uit Diegem naar Kampenhout-Sas vervoerd om van daaruit via het kanaal verder verspreid te worden.

Op sommige trams was vooraan ook een brievenbus bevestigd.



Depot Haacht.  
De melkkruiken worden in de goederenwagens geladen.



Elisabeth Elskens uit Steenokkerzeel met de hondenkar op haar dagelijkse ronde aan de Louizalaan te Brussel



De melkboeren uit onze streek, die per tram naar Brussel reden, verzameld aan het tramstation in St.-Joost-Ten-Node. In het kadertje waarschijnlijk de grootvader van Roger Imbrechts.  
De opgeblonken melkkruiken staan klaar voor distributie.  
(foto rond 1900 - Verz. Roger Imbrechts)



"Nante de Melkboer" (Ferdinand Van Boxem) uit Kampenhout verzond om 5 uur zijn kruiken naar Evere. Hijzelf kwam met de reizigerstram achterna. In Evere werden de kruiken op de ezelskar geladen die ondergebracht was bij een bevriend kolenhandelaar en kon hij zijn melkronde in Brussel beginnen.  
Later begon hij een zuivelwinkel in de Eduard Stuckensstraat aldaar.



Bedrijvigheid aan Kampenhout-Sas.  
De goederenwagons staan te wachten bij handelaar in bouwmaterialen Vrebos naast café "A la vue du Canal".  
(Verz. P. De Backer)



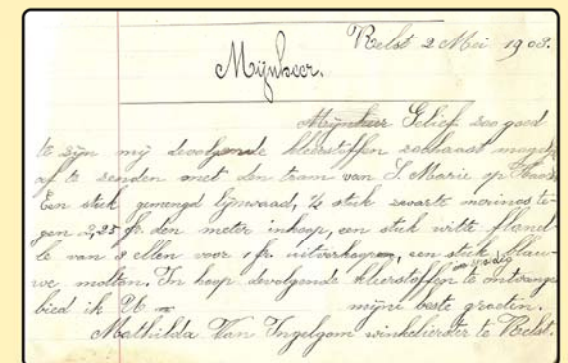
Het eindpunt van de lijn (1905).  
Aan de "Hallen van Schaarbeek" werden de goederen overgeladen op karren om verder hun koopwaar te slijten in het Brusselse. Er werd hier dagelijks een 20.000 liter melk aangevoerd.  
Merk op dat hier enkel goederenwagons te zien zijn. Passagiersvoertuigen werden pas later ingevoerd.



Livinus Coppens (Vink uit Kampelaar), 65 jaar melkboer, nam elke dag de melktram naar het goederenstation van Schaarbeek.



In 1954 werd nog beroep gedaan op de tram voor vrachtvervoer.



Stoffenlevering via de tram

## De tram als smokkelroute

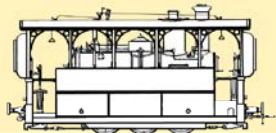
De Brusselaars, trots op hun eigen stadstrams, keken minachtend neer op de boerentrams. Maar tijdens de Tweede Wereldoorlog waren ze toch zeer tevreden, omdat ze met deze trams de zo begeerde boereneieren, heerlijke gerookte ham, versterkend spek en grote witte broden uit de kleine gemeenten van de Brusselse omgeving konden aanvoeren. Toen noemde men deze trams ook wel eens smokkeltrams.

Tijdens beide oorlogen heeft onze 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. Het personeel van de tram werkte vaak mee bij het bedotten van de bezetter: dikwijls viel het voor dat, wanneer door de onderlinge waarschuwingen een Duitse controle gemeld werd, de tram midden in het veld stilhield en smokkelaars en patatten in 't graan of in de gracht verdwenen.



Themabeeld: spotprent aardappelsmokkel  
Bron: Centrum Agrarische Geschiedenis





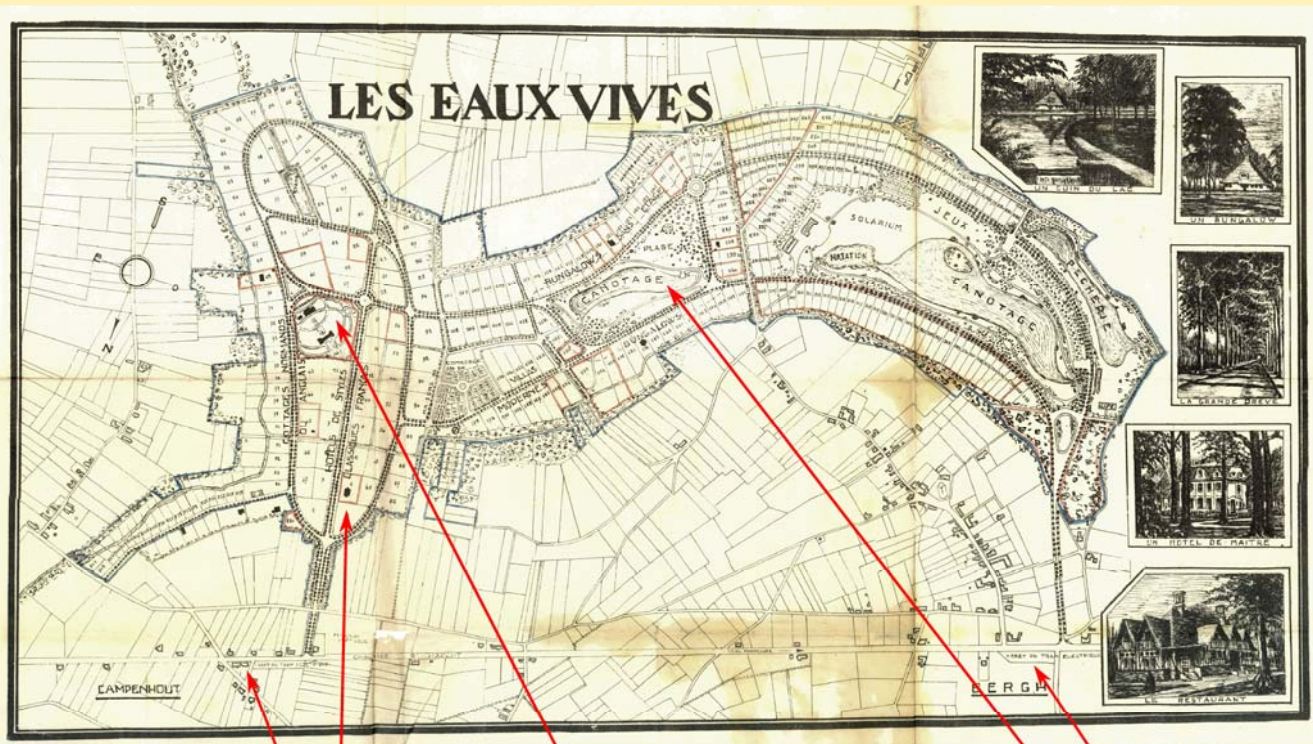
## "Toeristentram" naar Kampenhout

Sedert de Eerste Wereldoorlog werd het moerassige gebied "Eaux Vives", nu "Ter Bronnen" en "Torfbroek", voorbereid voor een grote verkaveling rond de vijvers aan de huidige Meerlaan en achter het Fazantendal. Notaris Eduard Van Bellinghen kocht daartoe de gronden aan, met de bedoeling om deze door te verkopen aan de gegoede Brusselaar. Helaas voor hem heeft de crisistijd tussen de Wereldoorlogen de verkoop belemmerd.

Tijdens en na de Tweede Wereldoorlog werden de bossen gebruikt als legerkampen, waardoor de reeds aangelegde wegen vernield werden en nog jarenlang modderbanen waren. Na de oorlog zijn de percelen van de verkaveling langzamerhand verkocht.

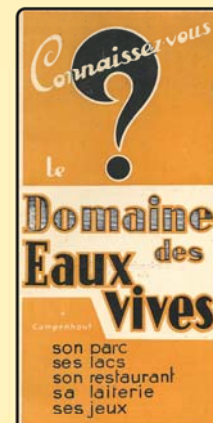
Er werd in Brussel fel aan promotie gedaan om de verkaveling te komen bezichtigen. De grote vijver was reeds aangelegd en er was mogelijkheid tot bootjevaren, zwemmen, lekker te kuieren in het park, een hapje te eten in het restaurant (Castel Tudor), ...

Talrijke bezoekers uit Brussel konden gebruik maken van 2 tramhaltes: Bergh-Station en Campenhout-Station die rechtstreeks toegang boden aan het (woon)park.



Campenhout-Station

Bergh-Station



Uit een folder die in Brussel werd verdeeld.



**VISITE DES TERRAINS :**  
Pendant les mois d'août et septembre 1941, un bureau de vente fonctionne sur place, tous les jours de 2 à 6 heures, y compris les samedis, dimanches et jours fériés. —

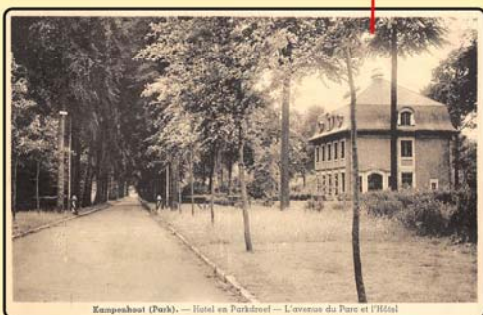
**TRAM :**  
Prendre le vicinal H, chaussée d'Haecht, en face du n° 18 (Taverne Chambard) (C'est à 100 mètres de la Porte de Schaerbeek).

**HEURES DE DÉPART :**  
2 h, 10, 2 h, 40, 3 h, 15, 3 h, 40, 4 h, 10, 4 h, 40. Il est recommandé de venir de préférence en semaine, les trams étant surchargés les samedis et dimanches, par les citadins en quête de ravitaillement.

**DESCENTE DU TRAM :**  
à Campenhout Station.  
Emprunter l'avenue « Ter Bronnen » et suivre les ruelles jaunes qui indiquent : « Terrain - Bureau de Vente ». —

Les trams vers Campenhout sont, à certaines heures, fortement encombrés par des gens en quête de ravitaillement. Il est préférable de partir assez tôt pour éviter la cohue. Nous recommandons le tram de 11 h. 10.

Uurregeling van de tram om Ter Bronnen te bezoeken uit 1940



De ingang van het domein (huidige Van Bellinghenlaan) werd afgebakend door een afsluithek met twee arduinen paaltjes waarvan heden nog steeds de stompjes te zien zijn.



Castel Tudor, restaurant  
Gebouw bestaat nog steeds.



Vijver met terras



Roenvijver

Op zondag 31 mei 1942 organiseerde de plaatselijke afdeling van het Willemsfonds een wandeling naar "Ter Bronnen". De leden gingen te voet van de Bavaylei in Vilvoorde tot de halte Batavia in Melsbroek, waar ze de tram namen tot in de gemeente Berg. Dan volgde een wandeling langs de mooie vijvers. 's Avonds keerde men met de tram terug naar Melsbroek en van daaruit ging het te voet terug naar het geliefde Vilvoorde.

Uit: Vilvoorde in de Tweede Wereldoorlog - Calderon



Tram in Brussel vertrekken voor een toeristische rit naar Kampenhout.  
Let op de plaat vooraan op de tram: "Toeristische rondreizen".

(Verz. Paul De Backer)



Een andere door Brusselaars en bewoners uit de omtrek gegeerde bestemming was de omgeving van het Kampenhout-Sas. Er was immers een directe verbinding vanuit Brussel en Haacht.

Lekker verpozen langs het water, rustig vissen, flaneren langs het jaagpad of een terrasje doen bij de vele cafeetjes: *In de Welkom*, *De Gulden Karpel*, *A la vue du Canal*, *In 't Sashuis* en voor WO1 bij *Sassenier Koekelkoren* of restaurant *Op het Campenhout-Sas*.

Na een dagje vissen en een pintje "bij de Sassenier", wachtend op de tram richting Haacht of Brussel.



Volk op het terras van café "In de Welkom".

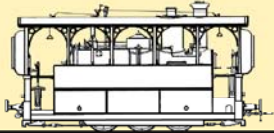


Vissen aan 't Sas met de familie (1950)









# Trampersoneel



Aan de terminus in Schaarbeek. St.-Mariakerk in de achtergrond. Machinist J. Teniers (links) en stoker S. Lemkens (rechts). (Verz. Paul Debacker)



Foto uit de twintiger jaren van enkele trampmannen aan het station van Haacht waaronder een Kampenhoutenaar, Frans Corbeels (gehurkt links)



Dienstkaart van Georges (Joris) De Prins, ontvanger op de lijn Brussel-Haacht (1943-1951)



Foto van net voor WO1 aan de stelplaats Haacht-Station.



O dood! o groot geheim der dood! wat leert gij ons wel huzegen wij zijn op aarde!

Jan Jules Bols verdronk in de vaart aan Kampenhout-Sas. Het duurde 3 dagen voor men zijn stoffelijk overschot vond.



Erediploma aan A. Gillijns voor 35 jaar dienst bij de NMVB als kasseier (1956)



Victor Verdeyen, tramontvanger uit Kampenhout. Ook zijn schoonbroer Frederik De Coster was trambegeleider op de stoomtram.



Een tramontvanger met zijn triplex ticketdoos, geldtas met muntenpatronen en bijzettentang.



Het gebeurde soms dat personeel van de Brusselse tram insprong om de trams van de buurtspoorwegen te bedienen. Let op de kepie: "T B" van Tramways Bruxellois.

Deze persoon zou ook iemand van Kampenhout zijn. Wie herkent hem?



Alfred De Coninck, trambegeleider op de tram BH. (dank aan S. Imbrechts)

Op 6 juli 1903 en godvruchtig overleden te Bonheiden (St. Imelda Kerk) op 30 september 1970, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.

Op 25 augustus 1920 en godvruchtig overleden te Bonheiden (Imelda Kerk) op 4 september 1971, voorzien van de HH. Sakramenten van de Zieken.





BRUXELLES  
HAECHT

BH

BRUSSEL  
HAECHT



## Het einde van de tramlijn ... begin van de busverbinding

Decennia lang was de buurttram hét vervoermiddel bij uitstek, zowel voor reizigers als voor goederen.

Vanaf de jaren 1950 ging het bergaf. Vrachtwagens en autobussen namen de rol van de trams over. Een vrachtwagen kon je lossen en laden aan de winkel. En de tramlijnen lagen in de weg van koning auto. In 1960 besloot het Ministerie van Openbare Werken op basis van tellingen van het aantal voertuigen om het buurttramnet af te bouwen. De lijn Brussel-Haacht was één van de eerste slachtoffers.

Op 16 april 1960 reed de laatste BH uit. Het doek was gevallen.

Eerder in 1958 werd het gedeelte van Haacht-Station naar Keerbergen reeds afgeschaft. Dit traject werd pas in 1949 geopend.

Hoewel de tramlijn Brussel-Haacht in 1960 werd vervangen door een buslijn reden er verder in de wijde regio nog NMVB-trams tot in 1978

(Wemmel, Grimbergen, Vilvoorde-Het Voor).

Nadat de NMVB het grootste gedeelte van de trams had vervangen door autobussen, werd de maatschappij in 1991 door de staatshervorming gesplitst in een Vlaamse (De Lijn) en een Waalse maatschappij (TEC).

Ongeveer de helft van deze buslijnen wordt uitgebaat door lokale busbedrijven, in ons geval bijvoorbeeld door A.De Voeght & Co. BVBA, die haar garages op de Mechelsesteenweg 36 heeft. Zij beschikken over 24 autobussen voor het openbaar vervoer.



Een iconische foto...

Nieuwe bus met in de achtergrond de afgedankte tram. Enkele dagen na Pasen 1960.



De laatste trams in de stelplaats Haacht werden per vrachtwagen vervoerd. Er moest immers plaats gemaakt worden voor de bussen.

Josef "Jef" Caes uit Haacht was de laatste trambestuurder op de lijn B-H.

Josef begon zijn loopbaan "bij den tram" in 1940 als ontvanger, in 1948 werd hij wattman en uiteindelijk werd hij in 1960 buschauffeur.



Het autoverkeer werd in de loop der jaren steeds drukker wat ook een effect had op de stiptheid van de bussen op het traject tussen Haacht en Brussel. Daarom werd er in 2006 beslist om de Haachtsesteenweg tussen Kampenhout-Sas en Steenokkerzeel te herinrichten met een busbaan. In 2010 werd gestart met de werken, in 2012 werden deze beëindigd en werd de langste busbaan in Vlaanderen in gebruik genomen. Een busrit van Kampenhout-Sas tot Steenokkerzeel duurde na de aanleg gemiddeld 10 minuten, vroeger was dat 20 minuten. In de jaren die volgden werden er op het traject tot Brussel nog meer busbanen aangelegd, bv. tussen Diegem en Evere.

Nog geen jaar na de ingebruikname van de busbaan werd er al geopperd om terug een sneltramlijn te voorzien, die van Brussel, via Kampenhout naar Heist-op-den-Berg zou lopen. Deze plannen werden echter nooit uitgevoerd maar steken in de loop der jaren wel eens terug de kop op.



Kort na de laatste tram werd het tramdepot reeds omgevormd tot busstation

HLN - 9/11/2012

### VEEL ONTEIGENINGEN NODIG VOOR 'LUS ROND HAACHT'

## Tram rijdt ten vroegste in 2025

HAACHT/KAMPENHOUT

Het is nu zo goed als zeker: er komt een sneltramverbinding tussen Brussel-Noord en Haacht. Het stuk verderop richting Heist-op-den-Berg komt er niet. De gemeentebesturen van Keerbergen en Tremelo halen opgelucht adem. Kampenhout zit nog met vragen en is niet blij met de plannen. De tram zal pas ten vroegste in 2025 rijden. De kostprijs van het (afgeslankte) traject bedraagt bijna 300 miljoen euro.



De tramlijn (groen) zou in een 'lus rondom Haacht' lopen. Repro Ponsaerts

De Lijn Vlaams-Brabant heeft gisteren haar studiebevindingen over een tramverbinding tussen Brussel-Noord en Heist-op-den-Berg aan de Vlaamse regering voorgelegd. De vervoersmaatschappij acht een sneltram tussen Brussel en Haacht rendabel en wil het op middellange termijn - lees ten vroegste tegen 2025 - realiseren. «Uit verschillende studies blijkt dat de baten op dit traject een derde groter zijn dan de investeringskosten», legt Johan Van Looy, directeur van De Lijn Vlaams-Brabant, uit. «Op het stuk verder richting Kempen is dit niet zo. Dat werd dan ook definitief geschrapt.»

**Infotoonstelling**  
Niet Heist-op-den-Berg, maar wel de Lombaarden in Haacht, wordt in de voorliggende



Projectleider Joost Swinnen. Foto Verkommen

**BINNEN ENKELE WEKEN HOPEN WE DE OMWONENDEN MEER DUIDELIJKHEID TE VERSCHAFFEN**  
Projectleider Joost Swinnen

plannen dus het begin- en eindpunt van de tramlijn. De tram doorheen Keerbergen of Tremelo richting Kempen laten rijden, is volgens de kosten-batenanalyses niet rendabel. «De tram zou op dat traject omwille van het ontbreken van een 'drager' - een grote west- of snelweg die als rechte lijn kan gevolgd worden - doorheen dichtbevolkte gebieden en dorpskernen moeten 'kronkelen», legt de projectleider van Brabantnet, Joost Swinnen, uit. «Door dat 'slingertraject' kan hij er onmogelijk de vereiste commerciële snelheid van minstens 30 km/u halen die nodig is om klanten te lokken. Het reizigerspotentieel is er bovendien al kleiner. Wat maakt dat het trajectstuk tussen Haacht en Heist definitief niet weerhouden werd.»

De tram zal wel verder rijden dan het station van Haacht, over de spoorwegbrug die daar nog moet komen. De Lijn ziet immers een grote 'park-and-ride'-zone aan de Lombaardenlaan. In de buurt van de Hubo-vestiging. «Met Haacht-station als eindhalte zouden reizigers uit Heist, Tremelo, Keerbergen en Rotselaar nog met de auto doorheen Haacht, over de al verzadigde Stationsstraat moeten. Door het station vóór Haacht-centrum te leggen,

wordt dit vermeden», klinkt het. Projectleider Swinnen erkent dat de lus om Haacht onder meer door de talrijke onteigeningen, een zware impact op de omgeving zal hebben. «De trajectstudies lopen nog, maar binnen enkele weken hopen we omwonenden meer duidelijkheid te verschaffen», zegt directeur van Looij, «Dat precieze traject zal trouwens in overleg met de gemeenten worden bepaald. Op de infotoonstelling van 22, 24 en 25 juni in het gemeentehuis van Haacht zal iedereen de detailplannen kunnen insjijlen.» Haachts burgemeester Mon Fillet (Open Vld) -voorzitter van een tram met als eindhalte het station van Haacht- is ondertussen al heel wat minder enthousiast. «Dit is niet wat ik voor ogen had. Ik ging ervan uit dat Haacht-station de eindhalte zou worden. Niet één van de voorgestelde tracés richting de Lombaarden is wat ons betreft realistisch. Er via de Kloosterstraat aankomen, is quasi onmogelijk en doorheen het natuurgebied het Broek-Spoen is helemaal al geen optie. Nee, hiermee zijn we niet gelukkig.»

**300 miljoen euro**  
De voorgestelde tramlijn zal zo'n 300 miljoen euro kosten. De jaarlijkse exploitatiekosten worden geschat op 18 miljoen euro per jaar op zo'n 18 miljoen euro per jaar. Het is uiteindelijk de Vlaamse Regering die eind dit jaar de definitieve beslissingen over het al dan niet realiseren van de plannen zal moeten nemen. Bevoegd minister Crevits heeft zich echter al principieel akkoord verklaard met de voorliggende plannen.

HLN - 18/05/2013

### MINISTER CREVITS EN DE LIJN STELLEN 'BRABANTNET' VOOR

## Tramlijn moet fileleed stoppen

VLAAMS-BRABANT

Als het van De Lijn afhangt rijden er tegen 2020 trams tussen Heist-op-den-Berg en Brussel. Die lijn zou in onze regio Tremelo of Keerbergen, Haacht en Kampenhout doorkruisen. De plannen voor het 'Brabantnet' werden gisteren door minister Crevits voorgesteld. De vier nieuwe tramlijnen van het dure en technisch complexe project moeten het fileleed rond de hoofdstad ontwarren.



De tramlijn vanuit Heist-op-den-Berg zou Keerbergen of Tremelo, Haacht en Kampenhout doorkruisen. Foto De Lijn

SVEN PONSAERTS

**Exact tracé nog niet bekend**

«Door grondige voorbereidingen weten we ondertussen zeker dat het project haalbaar is. Het zal bovendien ook een effect op de mobiliteit hebben. We geloven echt dat een tramlijn met een hoge snelheid en grote capaciteit een goede oplossing voor het mobiliteitsprobleem in Vlaams-Brabant kan bieden. Het komende jaar zullen we, mede op basis van de reacties van het publiek en lokale overheden, enkele bijkomende studies het veld af laten. Die maatschappelijke kosten-batenanalyse moet ons helpen te bepalen welke beslissingen de beste zouden zijn, aldus nog Peeters. «Zo zijn de exacte tracés vandaag nog verre van gekend. Wellicht zullen overwegend bestaande banen worden gevolgd, maar hier en daar zal mogelijk ook een wandel of akker worden door-



Roger Kesteloot (links) en Francy Peeters van De Lijn met Hilde Crevits. Foto Galica

kruist. Andere vraag die nog rest is of we voor een sneltram - met beperkte stopplaatsen - dan wel een lijn met vele haltes moeten gaan.»

Ook over de komst van een eventueel groter tramstation aan het treinstation van Haacht, is er nog geen definitieve beslissing. Zeker is wel dat een 'sneltram' zoals

**IN HET ALLERBESTE GEVAL RIJDT DE TRAM IN 2018, MAAR 2020 LIJKT ME REALISTISCHER**  
Francy Peeters van De Lijn

delijke kostprijs bepalen. «In het allerbeste geval rijdt de tram in 2018, maar 2020 lijkt me realistischer, besefte de regiodirecteur van de Lijn. Om de tramverbindingen ooit te kunnen realiseren, moet De Lijn een milieueffectrapport opstellen. Een eerste verplichte procedurestap daartoe is de inwoners en besturen van de betrokken gemeenten van de voornemens op de hoogte te brengen. Op 12 november start daarom de zogenaamde 'samenlevingsfase'. Tot 11 januari kan iedereen de dossiers via [www.brabantnet.be](http://www.brabantnet.be) en in de gemeentehuizen van de betrokken gemeenten inkijken. Het staat in die periode iedereen ook vrij opmerkingen te formuleren. Voor eventuele bezwaarschriften is het nog veel te vroeg.

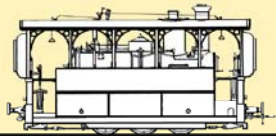
### Is dit de toekomst ?

Gezien de zeer hoge kostprijs van de infrastructuur van een tramlijn, zal in de toekomst de autobus blijven bestaan als basisvervoermiddel. Bij het gebruik van aparte busbanen kan de gemiddelde snelheid verhoogd worden, maar zodra deze baan eindigt komt de bus tussen het gewone verkeer en wordt de dienstnelheid beperkt. Een tussenoplossing voor het verplaatsen van grotere aantallen passagiers en op een eigen busbaan zouden de trambussen kunnen worden, zoals De Lijn deze sedert 28 juni 2020 al inzet tussen het Universitair Ziekenhuis van Jette en de luchthaven van Zaventem.



foto: De Lijn





Een van de eerste gedichten van de hand van onze huidige dorpsdichter Misjel Beyns is er één over de Haachtsesteenweg. Heel relevant als afsluiter voor deze tentoonstelling, willen wij jullie dit niet onthouden. De stoomtram uit een ver verleden is ver weg en de steenweg is ondertussen fel veranderd.

## ROUTE 21

### *De direct naar Kampenhout-Sas*

Een lange zwarte baan  
leidt langs vergezichten, velden  
en enkele mooie dorpen  
Die glinsterende baan is van

*Macadam - Macadam*

Een lange zwarte route  
onderbroken door grillige strepen  
doorlopende, onderbroken, zebra-achtige  
rechte en dwarse  
ze vertellen elk een eigen verhaal

*Macadam - Macadam*

In de schemer of het donker  
verbergt de baan zich in schaduwen  
en verandert in een mysterieuze wereld  
getint door gele lichten en witte felle stralen  
reclameborden in blauw, groen en rood

*Kijk, daar rechts in de lucht  
zijn de lichtjes van een vliegtuig  
dat daar bewegingloos lijkt te hangen*

Overdag is het een drukke baan  
voetgangers en tweewielers lopen en rijden voor elkaars voeten  
Moto's en auto's durven wel eens te razen  
Alleen op het spitsuur gaat het minder snel  
dan is het stapvoets in de file

*Maca-dam - Maca-dam*

Voor doorrazend gerij  
is de baan dubbel gevaarlijk  
want iets meer dan zeventig  
is op sommige plaatsen  
al veel sneller dan vijftig

*Macadam - Macadam*

Langs de zijanten staan gebouwen  
oude huizen en nieuwe blokken  
handelszaken kris kras door elkaar  
Afslaan zorgt voor een plotse stoppen  
Op route 21 is er soms gevaar

*Macadam - stop - Macadam*

Doorgaand verkeer staat er niet bij stil  
Dat doen de bewoners dan wel weer  
om veilig thuis te komen  
in Berg, Nederokkerzeel, Buken, Relst  
of het centrale Kampenhout (City)

*Macadam - Macadam*

De lange zwarte baan gaat door  
tot aan het grote rondpunt  
dat als een gerekt uitroepingsteken  
een halt toeroept  
tijd om even gedwongen stil te staan

Na het Sas  
ligt zowaar een andere wereld  
al is het nog immer en altijd

*Macadam - Macadam*

Nee, de N21 is geen Route 66  
en Haacht is eerder het verre oosten  
Maar het uitgestrekte en fraaie Kampenhout  
kan niet zonder die lange baan vol met

*Macadam - Macadam*

*Misjel Beyns*

## Dankwoord en bronnen

Deze tentoonstelling kwam tot stand door de inzet en kennis ter zake van verschillende personen en bronnen.

### Werkgroep:

Erik Heymans, Huub Van der Steld

### Foto's en verhalen:

L. Andries, Denise Croon, Paul De Backer, Marc De Troy, Gilbert De Winter, Greet Janssens, Nicole Janssens, Jean Schleich, Stijn Simons, Frans Van Humbeeck, Jean-Marie Verhulst

### Ondersteuning:

Gemeente Kampenhout, Trammuseum Schepdaal, Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM), Spoor-O-team, dorpsdichter Misjel Beyns

### Uitgestalde voorwerpen:

werden ons ter beschikking gesteld door de heer Paul De Backer uit zijn eigen verzameling en de heer Marc De Troy uit de verzameling van VlaTAM.

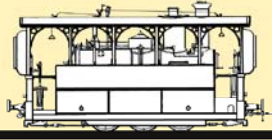
### Maquette:

Marc Van Nieuwenhove en de leden van Spoor-O-Team

### Bronnen:

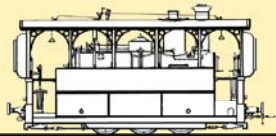
- Eigen archieven
- Tijdschriften 'HOGT' van de Haachtse heemkring Hagok
- Histories uit GROOTs Kampenhout (2017)
- Erfgoedcatalogus tram. De Buurtspoorwegen - Stefan Justens (2018)
- Instappen a.u.b. ! - Honderd jaar buurtspoorwegen in België (1985)
- Kent U de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen - NMVB
- Het stoomtijdperk bij de Buurtspoorwegen
- De trams uit Haacht, Leuven en Mechelen - André ver Elst
- Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in België - Leon Jacobs (1937)
- Rollend materieel bij de Buurtspoorwegen 1885-1991 - Jos Block (1991)
- Lignes vicinales - Bruxelles, Haacht, Keerbergen, Mechelen - Kozo Edition (2022)
- Geschiedenis van Berg, Buken, Kampenhout en Nederokkerzeel - Jos Lauwers (1992)
- Brussels Airport. the history of Haren, Melsbroek and Zaventem - Frans Van Humbeeck
- Voormalige buurtspoorweg Brussel-Haacht-Keerbergen - Archieven van Jos Lauwers
- Het verleden van parochiegebied Haacht-Station en omgeving in beeld - A. Schoovaerts, K. Verstraeten (1993)
- Facebookpagina "Kampenhout Memories"-





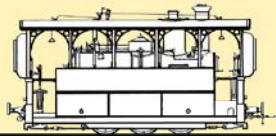
## Vroeger & nu : Berg Haachtsesteenweg - Bergstraat





## Vroeger & nu : Berg Station





## Vroeger & nu : Kampenhout Haachtsesteenweg - Stationsstraat

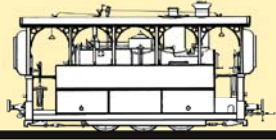




## Vroeger & nu : Kampenhout Station







## Vroeger & nu : Kampenhout-Sas halte





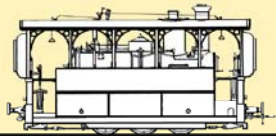
## Vroeger & nu : Kampenhout Station





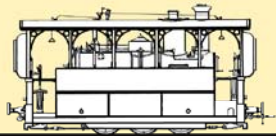
## Vroeger & nu : Berg - Lelle





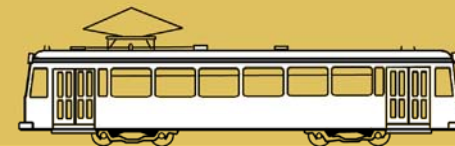
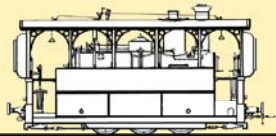
## Vroeger & nu : Relst





## Vroeger & nu : Ruisbeek





## Tram in de kunst

### Paul Delvaux

Wie kent er niet Paul Delvaux, wereldbekende Belgische kunstschilder (1897-1994), vermaard om zijn werken van trams en treinen en tijdgenoot van René Magritte.

Menig metrostation in Brussel werd er mee gedecoreerd. Hij toverde vooral Brusselse trams uit zijn penseel.



Detail van de muurschildering in metrostation "Beurs" te Brussel.

### Henri Dethier

Dat ook de tramlijn Brussel-Haacht kunstenaars inspireerde bewijst tram- en treinschilder Henri Dethier uit Schaarbeek (1939-2009). Hij laat een erfenis aan tramschilderijen na, verspreid over de ganse wereld, tot in China, waar hij twintig jaar verbleef en desalnietemin honderden schilderijen van oude trams maakte. Veel van zijn werken over de tramlijn BH zijn geïnspireerd door het boek van André ver Elst "De trams uit Haacht, Leuven en Mechelen".

Een compilatie van zijn werken en meer informatie over deze schilder is te vinden op de blog "[amelotomb.be](http://amelotomb.be) - Henri Dethier: Tramschilder".

