


Stations langs 'LEIREKEN'

De geschiedenis van



AALST-OOST

naar Louis De Bondt

Bewerking: Philippe Callaert



346 bladzijden op A4 - Luxueuze hardcover met omslagwikkel - Talloze foto's en afbeeldingen
Auteurs: Louis De Bondt en Philippe Callaert - Omslagillustratie: Louis de Boeck

Het boek kan bekomen worden:

1) door het on-line te bestellen via <http://www.unibook.com/unibook/site/bookdetail/?bookid=8322>

2) door overschrijving van € 39,00 (verzendkosten inbegrepen) op rekening 035-1250204-12
In beide gevallen wordt het boek 8 à 12 dagen later bij u thuis geleverd.

Lijn 61, Van Antwerpen-Zuid naar Aalst is nooit een erg belangrijke spoorlijn geweest. Ze was zeker niet één van de eerste en ze zal evenmin de laatste zijn. Ze bestaat inderdaad al geruime tijd niet meer. Ze kon haar rentabiliteit nooit bewijzen. En mocht er niet een zeker militair belang aan toegeschreven zijn, dan was ze al in 1914 uit de treingidsen verdwenen. Toch gaat dit boek over de geschiedenis van deze legendarische lijn waarvan een deel in de volksmond de naam 'Leireken' gekregen heeft. Want Leireken werd niet vergeten: ruim 30 jaar na het opbreken van het allerlaatste stukje spoor leeft de naam nog voort in de herinnering van degenen die het treintje hebben meegemaakt en in talloze namen van straten, wijken, paden, verenigingen, afspanningen en streekgerechten. Maar omdat de herinnering vervaagt en stilaan verdwijnt, en omdat er nieuwe generaties kwamen die de naam Leireken nog wel kennen maar niet meer precies weten waar die voor stond, hebben we dit boek geschreven.

Opmerking: Een vroegere versie van dit boek werd in 1996 onder dezelfde titel uitgegeven. Deze bijdruk volgt in grote lijnen de oorspronkelijke tekst maar werd serieus bijgewerkt. Vooral over de periode van de eerste wereldoorlog en over de stations van Baardegem, Steenhuffel en Londerzeel-Oost werd veel bijkomende informatie ontdekt.

Deze brochure maakt deel uit van een reeks van 7, die elk de levensloop van een station op 'Leireken' behandelen. De tekst is opgemaakt met uittreksels uit deze nieuwe uitgave.

Inleiding

Deze brochure handelt over de geschiedenis van spoorlijn 61 en meer bepaald over de levensloop van het **station van Aalst** in verband met deze legendarische spoorlijn.

Wat moet de lezer onder de naam “Leireken” verstaan?

Het antwoord is niet simpel. Ja, natuurlijk is het de populaire benaming voor een deel van spoorlijn 61. Maar “Leireken” stond ook voor het treintje dat op deze spoorlijn reed, soms zelfs voor de machinist... en voor nog een aantal andere zaken die de lezer gaandeweg zal ontdekken.

HET GEHEIM VAN DE NAAM 'LEIREKEN' ONTRAADSELD?

“Door zijn naam komt Leiren in de rij van de formidabelste treinen ter wereld te staan,” lezen we in Het Opwijks Klokske, een studentenblad uit juni 1945. *“Als daar zijn de Pacific en de Orient-Express, de Transsiberian, de Blue Bolt, e.a. Ik vrees dat de vergelijking daarmee ophoudt, tenzij dat Leiren ook een stoomtuig is gestookt met steenkool...”*

Velen voor ons hebben zich onledig gehouden met het zoeken naar de verklaring voor de tegelijk originele en intrigerende volkse benaming ¹ die aan Lijn 61 werd gegeven. Sedert wanneer hij in zwang kwam en waar deze bijnaam vandaan komt zal misschien nooit meer met zekerheid achterhaald worden. Waarschijnlijk is evenwel dat hij voor 1900 ontstond.

Hypothese: *“Een, overigens zeer geleerd en achtenswaardig taalvorser en folklorist meent den oorsprong der namen ‘Leiren’ als volgt te moeten verklaren,”* schreef M.H. Mertens in ‘Het Opwijksch Klokske’, het blad van de K.S.A.-studentenbond, van 14 juni 1945. *“Onder den vorigen oorlog zou er in de statie van Aalst een kabinwachter van het Deutsche Reichsbahn-personeel geweest zijn wien het meermaals zou opgevallen zijn dat er bijna nooit reizigers te voorschijn kwamen uit den trein Londerzeel-Aalst. Tenslotte signaleerde hij den trein aan zijn ‘Herr Dienstoberst’ nog enkel met de volgende woorden: ‘Chef, der Leere (leer= ledig) ist soeben arriviert!’. Daarmee wist die andere Fritz dan genoeg. Zo zou iedereen stilaan die konvooi Leire zijn gaan noemen, eerst het Duits, dan het Belgisch personeel. Ik ben echter zo vermetel dezen uitleg enigszins als vergezocht te bestempelen, overigens is er ook wel een klein bezwaar tegen deze redenering nl. dat de naam Leiren veel ouder is doch vooral dat hij onder den vorigen oorlog niet heeft gebold vermits het spoor was opgebroken !! Ook de bewering dat Leiren bijna geen passagiers telt is eenvoudig kwaadsprekerij, want ieder die ietwat bekend is met de ‘gebruycken ende costuymen’ en den praktische zin van het volk onzer streken weet dat de reizigers op Leiren meestal onder de banken liggen. ‘s Winters om zich te verwarmen aan de buisleiding en ‘s Zomers om zich te beschutten tegen de zonnestralen en om er ‘n genoeglijk uiltje te vangen. Voilà !”*

Hypothese: Kort en krachtig: “De directeur van de onderneming die de spoorweg aanlegde heette Valère.” aldus architect/urbanist Gustaaf Goossens.

Hypothese: De naam Leireken ontstond ingevolge een aanrijding tussen de trein en een kar met twee paarden. Op de vraag waar het ongeluk gebeurde duidde men de plaats aan door de naam van een man te noemen die op een hoeve aan de overweg woonde. Deze man heette Valeer (of wat had je gedacht?). De gewoonte zou alsoz ontstaan zijn de spoorweg “Leire” te noemen.

¹ (Leiren, Leireke of Lerreken) De vroegste schrijfwijzen die wij aantreffen waren “Lêreken” en “Lerreken” (1935).

Hypothese : Tijdens de beginjaren moest de machinist meer dan gewenst noodgedwongen overschakelen naar snelheden die bij momenten de 5 kilometer nog niet bereikten (de locomotief was van het type 16 Atlantic). Bij zulke momenten diende hij met een lang pookijzer geruime tijd de kolen op te porren om alzo de stoomkracht enigszins op peil te brengen.

Voor de treinreizigers bracht dat dan ook steeds veel tijdverlies mee, met voor sommige nare gevolgen. 't Duurde dan ook niet lang dat het 'trenke' door de ene of andere spuiter werd betiteld met 't Sukkeleireke, dat later teruggebracht werd op 'Leireke'.

Hypothese: Volgens sommigen, is het een afleiding van 'Hilaire', de naam van een vertrouwde machinist, die jarenlang de lijn 'bediende'.

Hypothese: Leireken komt van senator Leirens, die sterk ijverde voor het tot stand komen van deze lijn (zie verder).

Hypothese: Heeft de naam te maken met de Aalsterse dialectwoorden "leiren" en "straatleiren" die we veelvuldig in oude Aalsterse kranten hebben aangetroffen? 't Zou ons niks verbazen... Zeker niet nu we weten dat met deze uitdrukkingen een "herriemaker", iemand van "laag allooi" of een "sleur" wordt bedoeld. Soms ook wel iemand die "*met veel lawaai en grof taalgebruik zijn waren aan de man probeert te brengen*". Over dit aspect van Leireken, dat de boeren en boerinnen met hun waren naar de markt bracht, zullen we het verder nog wel hebben.

Wellicht komt een deel van het juiste verhaal van Maria Van Assche, geboren (1911) en getogen in Londerzeel. Het verscheen in 'De Asschenaar' in 1992 en we geven het hier onverkort weer:

'In de oertijd van Leireken (voor en rond de eeuwwisseling) was het meestal dezelfde machinist die de locomotief bediende en hij beschouwde het stoomtreintje zowat als zijn persoonlijke eigendom²; zijn naam was... Valeir. Aan een onbewaakte overweg werd mettertijd niet meer geroepen: "opgepast de trein komt af" maar, "Pas op, Valeir is daar!" Het treintje werd hierdoor meer en meer vereenzelvigd met de machinist en zo geraakte de benaming stilaan in zwang. Van Valeir werd het "Leire is daar". Het verkleinwoord had zowel betrekking op de kleine gestalte van de populaire man als op het stoomtreintje zelf.'

Voorzichtigheidshalve laten we de definitieve conclusie en keuze aan de lezers over. Maar, wat de uiteindelijke verklaring van de naam Leireken ook mag zijn, één zaak staat als een paal boven water: overal waar de trein kwam, werd de bijnaam gebruikt. En zelfs nu, in het eerste decennium van de 21^{ste} eeuw, verwijzen nog talloze plaats- en andere namen tussen Aalst en Willebroek, naar een illuster en nog niet helemaal vergeten verleden. Om maar een paar voorbeelden te noemen:

Aalst-Steenhuffel:	Fietspad Leirekensroute.
Baardegem:	Oud-ijzerwarenhandel Leireken
Opwijk:	Studentenclub Moeder Leireken. Leireken, bio-bier nv Guldenboot
Peizegem:	Wandelclub de Leirekensstappers. Volksdansgroep Leireken. Straatnaam Leireken. Afspanning Leireken, frituur Leireken
Steenhuffel:	Vzw Leireken. Valeiriaan, Val and the Leirians. Straatnaam Leireken.
Ramsdonk:	Straatnaam Leireke. Wandelpad Leirekensroute. Leirekensdomein, hondendressuur.

² Dit kan inderdaad juist zijn als we aan een 'Belpaire' treintje denken (zie verder) dat steeds door één en dezelfde persoon bestuurd werd. Belpaire en Leire lijken trouwens ook een heel klein beetje op elkaar.

Plannen en herplannen

Het aanleggen van spoorwegverbindingen was voor de eeuwwisseling niet uitsluitend het werk van de Staat. In feite kunnen we 3 perioden onderscheiden:

1835-1844: de aanleg van een strategische noord-zuid en oost-west-as, als staatsspoorlijn, onder rechtstreeks beheer van het parlement.

1844-1870: Een wet van 1843 regelde het toekennen van specifieke spoorwegconcessies aan privé-ondernemers.

Een concessie is een vorm van vergunning met een daaraan verbonden recht tot inning van tolgeden voor openbare werken. Een particulier ontving van de overheid de toestemming voor de uitvoering van een openbaar werk en in ruil daarvoor mocht hij voor een bepaalde tijd tol innen.

Tot 1843 stond het parlement van het pas onafhankelijk geworden België zeer huiverig tegenover het verlenen van concessies. Het oordeelde immers dat tol (een vorm van belasting) alleen door de Staat kon worden ontvangen. In 1843 was echter reeds gebleken dat het aanleggen van spoorwegen een dure zaak was en had de Staat hiervoor al een behoorlijk aantal schulden lopen. Alleen privé-kapitaal kon de oplossing bieden.

Nà 1870: Terugkoop van de privé-lijnen door de staat (vaak tegen zeer hoge bedragen). De overheid zal die lijnen in een eerste fase ook gaan exploiteren, onder rechtstreeks beheer van het parlement.

Het is in dit ruime kader dat de roemrijke geschiedenis van lijn 61, de ei zo na internationale spoorlijn van Antwerpen naar het verre Dowai (Douai) moet bekeken worden...

1863 : GEEN IJZERENWEG VAN DENDERLEEUEW NAAR LIER

We beginnen ons eigenlijke verhaal met een spoorlijn die er nooit is gekomen. In 1863 vroegen een zekere Henri Joseph Van Ruysevelt & Compagnie, uit Antwerpen, een concessie aan voor de aanleg én de exploitatie van een spoorlijn tussen Denderleeuw en Lier. Het lag in de bedoeling om hiermee de steenbakkerijen aan de rechteroever van de Rupel te ontsluiten. Bij het latere plannen van lijn 61 werd herhaaldelijk verwezen naar dit nooit uitgevoerde project, waar ook al een aantal gemeenten uit onze streek vernoemd worden.

1863: ONTSLUITING VAN DE ANTWERPSE HAVEN

De tol die Nederland hief op het verkeer op de Schelde naar Antwerpen werd door de Belgische Regering definitief afgekocht in 1863. Dat gaf mogelijkheden voor groei en noodzaakte de ontsluiting van het hinterland. Welk transportmiddel, naast het binnenvaartschip, was voor dit doel beter geschikt dan de door George Stephenson in 1814 ontwikkelde stoomtrein?

Het was precies met het oog op de verdere ontsluiting van de haven, en wellicht ook van de rechteroever van de Rupel, dat de Belgische Regering, die zelf zonder geld zat, op 14 maart 1864 een voorlopige overeenkomst sloot met particulieren, die wél geld hadden en daarmee een spoorwegverbinding wilden aanleggen (én exploiteren) tussen Antwerpen en de Noordfranse industriestad Douai.

1863 Plan 1a: Antwerpen Oost - Oude God - Boom - Malderen - Aalst - Douai.

In dit ontwerp waren twee niet onbelangrijke aftakkingen voorzien. De eerste van het nieuwe naar het oude station van Kontich; de tweede vanaf een punt, ergens tussen Malderen en Aalst, naar Denderleeuw.

Er was ook een spoorlijn gepland van Dendermonde, via Baardegem en Asse, naar Brussel.

Op 14 oktober 1865 (Staatsblad 27-10-1865, p.5594) was "*Compagnie du Chemin de Fer d'Anvers à Tournai*" opgericht. In de statuten stond geschreven dat men de naam zouden wijzigen in "Compagnie

du Chemin de Fer International d'Anvers à Douai" zodra de Fransen hun toestemming zouden geven voor de verlenging van de spoorweg op hun grondgebied.

In **1866** waren de plannen ietwat aangepast: er waren er aftakkingen naar Kontich en Denderleeuw getekend en nu zou de lijn Dendermonde-Brussel niet meer over Baardegem maar via Opwijk lopen.

We kunnen ons probleemloos inbeelden dat Aalst een aftakking naar Denderleeuw, of die nu in Moorsel of in Meldert begon, helemaal niet zag zitten.

Want waarom zouden de internationale treinen uit Antwerpen nog via Aalst passeren als ze de kortere weg naar Frankrijk via Denderleeuw konden nemen?

1868 Plan 1b: Antwerpen Oost - Malderen - D'monde - D'leeuw - Oudenaarde - ...

Er begonnen twijfels te krijgen over de haalbaarheid van het project en er kwamen onderhandelingen met de "*SA des Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut* "

"Als wij dus voor een verbinding zorgen tussen a) Antwerpen en Denderleeuw en b) Ronse en Doornik (Douai, dat zien we later wel), dan worden de doelstellingen voor een spoorlijn tussen Antwerpen naar Doornik perfect en met weinig kosten gerealiseerd. Waarom zouden we dan nog in Aalst moeten komen?"

Op 25 april 1870 (bevestigd op 3 juni 1870) werd tussen de "*SA des Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut* en het liberale kabinet Frère-Bara een nieuwe, en ditmaal definitieve, maar wel aanzienlijk gewijzigde overeenkomst gesloten om de verbinding tussen Antwerpen en Douai alsnog te realiseren.

25 april 1870 en **3 juni 1870** zijn bijgevolg belangrijke, ja zelfs historische, data, die iedere middelbare scholier van buiten zou moeten leren. Ze gelden immers nog steeds als de officiële start van wat lijn 61 zou worden maar voorlopig, 'den internationalen ijzerenweg van Antwerpen naar Do-waai' werd genoemd.

1870 Plan 1c: Antwerpen Oost-Boom-Dendermonde-Gent-Oudenaarde...

Blijkbaar kwam de regering in 1870 ook tot het besef dat er nog eenvoudiger oplossingen denkbaar waren en werd er al openlijk over gesproken om:

1. Antwerpen via Puurs en niet via Malderen met Dendermonde te verbinden.
2. Van Dendermonde via Gent (en niet via Denderleeuw) naar Oudenaarde te sporen.

Hier is er van ons 'Leireken' geen metertje meer overgebleven.

1870 Terug naar Plan 1a:

Antwerpen Oost-Oude God-Boom-Malderen-Opwijk-Aalst-Zottegem-Douai.

Ondanks dat de "*SA des Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut* " er werkelijk alles aan deed om van 'Leireken' af te raken ³ werd bij koninklijk besluit van 30 november 1870 (Belgisch Staatsblad van 2 december) besloten dat (onder meer) de aftakkingen naar de stations van Kontich en Denderleeuw van de IJzerenweg van Antwerpen via Doornik naar Douai **niet** zouden worden aangelegd, maar dat alle andere gedeelten van deze spoorlijnen daarentegen **volledig** zouden uitgevoerd worden.

Begin 1871 was het vrijwel zeker dat lijn 61 dan toch in Aalst zou passeren: vanuit **Antwerpen-Oost** zou ze vertrekken richting Kontich, Boom, **Malderen**, Opwijk en Aalst. Met andere woorden, na veel gepalaver was men uiteindelijk teruggekeerd naar het allereerste plan.

³ Zelfs tijdens de kamerzitting van 29 juli 1873 pleitte hij er nog voor om het stuk Malderen-Aalst niet te moeten leggen omdat het economisch niet verantwoord was.

Van illustere locaties als Antwerpen-Zuid, Hoboken, Hemiksem, Tisselt, Londerzeel, Steenhuffel en Peizegem was in dit verhaal nog steeds geen sprake.

1874-1876 : ANTWERPEN ZUID - AALST : HET DEFINITIEVE TRACE

Antwerpen Zuid in plaats van Antwerpen Oost

In 1873 richtte de "Bassins Houillers du Hainaut" de "*Société Anonyme de Construction de Chemins de Fer*" op. Deze nam een aantal concessies over, waaronder deze voor de aanleg van delen van de spoorlijn Antwerpen-Douai. Evenwel niet ongewijzigd: zo zou de lijn vertrekken in Antwerpen Zuid in plaats van Antwerpen Oost.

De aanleg van Leireken

Hoewel het definitieve tracé pas door de wet van 26 juni 1877 zou worden goedgekeurd, werden, zoals gezegd deelakkoorden gesloten en begon men, waar het kon, met de voorbereidselen en soms zelfs al met de aanleg van de latere lijn 61.

26-10-1879 : (LONDERZEEL) - OPWIJK - AALST

Op 7 september 1879 kon de Denderbode een blijde boodschap brengen en schrijven: "*De sectie Aalst-Opwyck is voltrokken; naar het schijnt, is de baan deze week door de ingenieurs van den Staat onderzocht en aangenomen. Men verzekert ons dat de opening op 15den Oktober zal plaats hebben*".

Inderdaad, slechts 11 dagen na de datum voorzien in het meest recente aanbestedingscontract was het dan eindelijk zover en lazen we, zowel in de Denderbode van 12 oktober 1879 als in 'De Onpartijdige' nr. 2912, van dezelfde datum, onder de veelzeggende titel 'ijzerenweg Antwerpen-Douai - Opening der sectie Aalst-Londerzeel':

"De Moniteur van woensdag (8 oktober) bevat een bericht, waarin gezegd wordt dat de spoorweglinie van Aalst naar Londerzeel zal in exploitatie zijn, te rekenen van morgen zondag 12 Oktober. Deze linie zal de nieuwe statie van Moorsel bedienen, die voor allen dienst zal geopend zijn. De statie, welke reeds te Londerzeel bestaat, op de linie van Dendermonde naar Mechelen, niet dienende voor de treinen der nieuwe linie, is er voor deze een voorlopig gebouw opgericht, ten dienste van reizigers en bagagie".

12 oktober 1879⁴ geldt als enige échte openingsdatum van de spoorweg tussen Aalst en Londerzeel-Oost. Dat deze gebeurtenis pas twee weken later gevierd werd, ligt beslist niet aan ons.

"Naar wij vernemen zal, ter gelegenheid der feesten te Moorsel, op Zondag 26 Oktober een specialen trein tussen Aalst en Londerseel worden ingericht. Deze trein zal om 9 u. des avonds uit Aalst vertrekken en in alle statiën⁵ stilhouden, om onmiddellijk na zijne aankomst te Londerseel terug te keren naar Aalst met stilstand te Moorsel, zodanig dat men naar Aalst zal kunnen vertrekken omtrent 10 u. 18 min. des avonds."

"Feesten te Moorsel - Morgen Zondag 26 Oktober, zullen ter gelegenheid der opening van den ijzerenweg, luisterrijke feesten te Moorsel plaats grijpen. Het programma vermeldt onder andere ene grote muzikale feest waaraan verscheidene muziekmatachappijen, waaronder onze Koninklijke Harmonie, zullen deelnemen. Om 8 uren zal er een prachtig vuurwerk worden afgeschoten. Daarna fakkeltocht met bengalsche vuren naar de statie door al de deelnemende Muziekmatachappijen en verlichting des statiegebouws. Een speciale trein zal des avonds om 9 uren uit Aalst en te Moorsel om

⁴ De 2de zondag van oktober is het nog altijd Statie-kermis in Moorsel. Is er een verband?

⁵ We moeten deze onderneming niet overschatten; de enige stations tussen Aalst en Londerzeel waren Moorsel en Opwijk.

9 uren 14 minuten vertrekken om de reizigers voor Opwyck en Londerzeel huiswaarts te voeren; deze trein zal van Londerzeel terugkeren om ten 10 uren 18 minuten de reizigers voor Aalst op te nemen."

DE EERSTE STATIONS LANGS LIJN 61

Lijn 61 heeft van in den beginne 'echte' en 'mooie' stations gehad. Dat zo iets niet voor de hand lag en elders, in minder ontwikkelde gebieden, niet altijd het geval schijnt geweest te zijn, moge blijken uit het volgende artikel uit de Denderbode van 8 april 1883:

"Als men langs den ijzeren weg reist," constateert de krant. *" 't Is bijna gelijk langs welke lijn, men komt ene menigte kleine statietjes tegen, gebouwtjes van niet, klein, nietig, belachelijk; 't gaat zo verre dat de statie soms deels ingericht is in oude versleten waggons. Als de mensen dat zien, natuurlijk dat zij hunne bemerking maken. Immers zo'n statietjes, dat is miserie en ongeriebig men kan niet meer."*

AALST

Aalst heeft natuurlijk niet op de aanleg van Lijn 61 moeten wachten om een station te krijgen. Dat had het reeds vanaf 9 juni 1853 (OSP 23911 van 1853).

De nogal verbazingwekkende constructie in 'troebadoerstijl' werd getekend door architect J.B. Cluy-senaer die ook verantwoordelijk was voor de Galeries St-Hubert in Brussel en vele andere Belgische stationsgebouwen.



Door het groeiende treinverkeer, zeker na het in gebruik nemen van de zeer belangrijke IJzerenweg van het nijvere Antwerpen naar het verre Douai, zou het gebouw echter snel te klein worden. De drukte van het spoorverkeer vormde ook een ernstige belemmering voor het verkeer te land en in het water: de steenwegen Brussel-Gent en Aalst-Dendermonde ondervonden heel wat hinder van de draaibruggen; ook de lokale verbinding met het volkrijke Mijlbeke (over de St.-Annabrug) had hoe langer hoe meer te lijden van de vaak gesloten spoorwegovergangen.

De ergste hinderpaal bleek evenwel de lage draaibrug uit 1855 over de Dender, vlak bij het reizigersstation (in de periode 1880-1910 noteerde men daar tussen 4.000 en 6.000 scheepsdoorvaarten per jaar). De brug was bij wijze van spreken dan ook meer open dan dicht.

Tijdens de bespreking van het budget van openbare werken op dinsdag 27 april 1880 (Denderbode van 2 mei) sprak de heer Victor Van Wambeke, burgemeester van Aalst en volksvertegenwoordiger volgende indrukwekkende woorden: *"Sedert meer dan tien jaren heb ik de aandacht op de ontoereikendheid der statie van Aalst ingeroepen. Reeds in 1867, zegde ik aan den toenmaligen minister van openbare werken dat de statie van Aalst merkkelijk moest vergroot worden."*

Men erkende het met mij, maar heden nog wachten wij naar de zo betrachte verbeteringen. De statie van Aalst mag onder de statiën van eersten rang geteld worden en hare vergroting is dringend noodzakelijk. Deze statie bedient zes spoorwegliniën, der wijze dat zij een personeel van 150 oversten en bedienden telt. Verleden jaar ontving men bij de 850.000 Fr.

De telegrammen ten getalle van meer dan 17.000 brachten ene som van bij de 12.100 Fr. op. Deze cijfers bewijzen het belang der statie van Aalst en tonen dat zij zonder uitstel moet vergroot worden. Een belangrijke kwestie voor ons is te weten op welke wijze de vergroting moet gebeuren."

We citeren de heer Van Wambeke verder omdat zijn rede ons enig dieper inzicht verschaft in de manier waarop eertijds de inplanting van het Aalsters station gebeurde:

"Toen de linie van Brussel naar Gent langs Aalst gedecreteerd wierd," vervolgde hij, "bestond er ene conventie waarbij bepaald was, dat het vervoer van houillekolen aan zeer voordelige voorwaarden voor de maatschappij Dender en Waes en aan zeer nadelige voor den Staat zou verricht worden. Hieruit volgde dat de statie op de voordeligste plaats voor 't vervoer der houillekolen wierd ingericht. Deze toestand duurde niet lang: een proces sproot er uit voort, 't welk enen gunstigen uitslag voor den Staat opleverde.

De statie van Aalst kan moeilijk vergroot worden langs den kant waar, naar 't schijnt, men het zou willen doen, want zij paalt aldaar aan de vaart, en men zou een bestendig gevaar tot stand brengen, daar men twee doortochten over de spoorbaan zou daarstellen op ene plaats waar er dagelijks meer dan honderd mensen voorbijrijden.

De statie moet dus (en dit is het belangrijkste punt voor de kooplieden van Aalst) langs den linker kant, 't is te zeggen, in de richting waar zich de steenweg van Aalst naar Dendermonde bevindt, vergroot worden. Op die wijze zou men de daarstelling van het aangewezen bestendig gevaar vermijden. Indien zij langs daar niet kan vergroot worden, moet men ene andere plaats, buiten de statie en in de nabijheid van enen groten steenweg, zoeken.

Er is meer, mijne Heren, de intrede van de treinen in de statie is zeer gevaarlijk. Dit gevaar hebben wij reeds verscheidene maal aangewezen en al de ingenieurs zijn 't akkoord om te verklaren dat er remedie moet aangebracht worden.

Het gemeentebestuur heeft niet geaarzeld de onteigening bij blokken te decreteren van een gans kwartier ten einde de intrede der statie te vergemakkelijken, dit heeft de stad gedaan in haar belang en in dit van 't publiek. Maar, mijne Heren, ik zou waarlijk ondankbaar wezen, indien ik niet zegde dat de heer minister tot de uitvoering dezer werken heeft bijgedragen ⁶

De hoop uitdrukkende dat de achtbare minister ons zijne medewerking zal blijven verlenen, kan ik hem niet genoeg aanzetten het ontwerp van vergroting onzer statie dat hem kortelings zal aangeboden worden met de meeste zorg te onderzoeken."

De Denderbodes van de jaren 1882 tot eind 1912 puilen uit van de berichtgeving over de vraag naar en de realisatie van grootscheepse werken aan de plaatselijke spoorweginfrastructuur. Enerzijds voldeed het bestaande station dus niet meer aan de groeiende behoeften inzake veiligheid en opvangmogelijkheden van goederen en passagiers en anderzijds zorgden de vele gelijkgrondse overwegen in de stad voor (toen al) lange files en gevaarlijke verkeerssituaties.

Ook de bestaande spoorbrug over de Dender die laag boven het water lag zorgde voor aanzienlijke vertragingen.

⁶ Deze onteigening en afbraak van een heel stadskwartier (reeds aangevraagd bij de opening van de lijn Burst-Aalst) gebeurde waarschijnlijk in 1879.

MIJLBEEK: Routehuisjes Langestraat en Moorselbaan

We weten dat er even voor de eeuwwisseling, zoals dat op zovele plaatsen langs de lijn het geval was, bareelwachtershuisjes met rolbarelen werden gebouwd aan de Langestraat en aan de Moorselbaan.

Blokhuis.

Het 'blokhuis' op de Moorselbaan werd ongetwijfeld al in de 19^{de} eeuw gebouwd. Tijdens W.O.I was het huis, volgens Joanna Janszegers, een bijkantoor voor de politie van Aalst. Het gebouw lag wat hoger dan de straat en op de 'trapkes op' zaten regelmatig jonge moeders, die naar de kliniek van Mijlbeek op controle gingen, hun zuigelingen de borst te geven.

Stopplaats de Rozen.

In 1933 werd in de buurt een kleine (pas vanaf 1945 betonnen) loods met stoof en telefoon neergezet en, onder de naam Mijlbeke-De Rozen, vanaf 8 oktober, een facultatieve stopplaats ingelegd. Het gerucht doet in de streek de ronde dat een plaatselijke politiekeer daar hard had voor geijverd. *"De reis-kaarten worden in de trein afgeleverd door den wachter,"* liet de stationschef van Aalst op 9 oktober 1933 in de 'Volksstem' publiceren. Toen de bareel verdween werd de overweg van uit de barak aan de Moorselbaan bewaakt.

De stopplaats zou tot in 1976 behouden blijven. Behalve door mensen uit Moorsel zelf, werd ze vooral door de bewoners van de Moorselse wijken 'Reiger' en 'Drezzel' gebruikt. In feite was deze halte niet veel meer dan een sintelkaai en daarom zijn er wellicht geen foto's van bewaard gebleven.

Aanpassingen aan het tracé

Ontdubbeling van reizigers- en goederenverkeer: Aalst-Oost.

De specifieke ligging van het eerste station, tegen het water, maakte evenwel een modernisering en vooral vergroting niet mogelijk. In plaats van voor een uitbreiding van het bestaande station te kiezen of voor de oprichting van een nieuw groot complex, werd na wat gepalaver dan ook beslist om reizigers- en goederenverkeer van elkaar te scheiden.

Uiteindelijk werd op 1 augustus 1889 met Ordre de Service nr. 92 aan de Bergemeersen een splinternieuw goederenstation geopend. Om spraakverwarring te voorkomen werd vanaf die datum het goederenstation 'Aalst-Oost' en het reeds eerder bestaande station 'Aalst-Noord' genoemd. Alleen kleine goederen mochten nog in Aalst-Noord gelost en geladen worden. De goederenlocomotieven moesten hun wagons met zwaardere koopwaar in de Ooststatie achterlaten en mochten alleen in Aalst-Noord komen om water in te slaan. Goederen, bestemd voor Aalst-Noord werden met lokale treinen in Aalst-Oost opgehaald.



Aalst: goederenstation Aalst Oost

Per 1 november 1892 (ordre de service 181/1892) werden een publieke opslagplaats en een douanekantoor aan het goederenstation toegevoegd.

De verhoging van de stations: voor meer veiligheid binnen en buiten.

De bouw van een apart goederenstation en de ontubbeling van goederen- en reizigersverkeer hadden wellicht een tijdelijke verbetering van de drukte in Aalst-Noord tot gevolg ⁷ maar een echte oplossing voor de gevaarlijke situaties, in en rond het station, brachten deze maatregelen niet.

Eind 1893 gebeurde er een grootschalig onderzoek waarbij de hele verkeerssituatie in Aalst werd bekeken... Met dit als gevolg: *“Ten einde het gevaarlijke punt der IJzerenbrug voor de grote internationale treinen te vermijden,”* schreef de Denderbode op 28 december 1893. *“Moet men de baan aldaar rond de 5 meters verhogen..., er gaat daar ene verandering komen die dit deel der stad gans hervormen zal. Onze reizigersstatie zal ook een ganse hervorming moeten ondergaan, daar men om de treinen te bereiken omtrent 4,5 tot 5 m. hoogte zal moeten klimmen ⁸. De werken zullen binnen de drij jaren moeten voltrokken wezen.*

Uiteindelijk zouden de aangekondigde werken niet voor 1900 beginnen. In 1901, zodra de weersomstandigheden het toelieten, werd ook de ophoging van onze Lijn 61, in het centrum van Aalst, aangepakt.

Ruim twee jaar later waren de grootscheepse werken in Aalst nog niet veel opgeschoten. Begin augustus 1903 antwoordde de heer Helleputte (die later minister zou worden), in naam van de middensectie, op de vraag: *“wanneer de aanbesteding der verhoging van de baan naar Antwerpen, in den doorloop van Aalst zou plaatshebben?”* dat *“deze werken deel uit maakten van 't geheel der verhoging van Aalst. ⁹”*

Ofschoon dat duidelijke politieke taal was, oordeelde volksvertegenwoordiger Leo Bethune het toch nodig om, op 17 februari 1904, nogmaals aan te dringen: *“De spoorlijn in de richting van Moorsel moet insgelijks verhoogd worden voor het inrichten van ene laan, waarvoor de stad Aalst ene overeenkomst heeft met de ministeriën van openbare werken en van spoorwegen. Ik vraag den heer minister de uitvoering van dat werk te bespoedigen.”*

Van dat bespoedigen is al bij al niet zo veel in huis gekomen. Uit wel ingelichte bron weten we immers dat de ophoging van lijn 61 pas eind 1907 zou gebeuren.

⁷ De Denderbode van 7-11-1897 beschrijft de drukte in de nieuwe 'Koopwarenstatie' zo: "Op énen enkelen dag dezer week zijn 1.000 tot 1.100 wagons in- en uitgegaan, en gister, vrijdagavond, stonden er 300 wagons."

⁸ Het niveau van de sporen moest verhoogd worden omdat ook de Denderbrug hoger moest komen te liggen. Bij hoog water konden ongeladen schepen er immers niet onderdoor.

⁹ Denderbode van 16 augustus.



Achteraan de nieuwe Denderbrug.

De nieuwe spoorwegbrug over de Dender, die de oude draaibrug verving, en de verhoogde stationsperons raakten van hun kant pas in 1908 afgewerkt. De lang durende werken hadden inmiddels een vrij hoge tol aan menselijke leed geëist.

De inhuldiging van de Denderbrug: Leireken krijgt de Primeur.

Op 18 april 1909 mochten we van de Denderbode de volgende heuglijke tijding vernemen: *“De treinen der lijn Dendermonde zullen, te beginnen van 19 dezer lopende maand April, dus Maandag aanst. op het verhoogde gedeelte der statie vertrekken en aankomen. Het zal dus hoogst nodig zijn dat de reizigers naar voormelde richting ten minste tien minuten voor het vertrek van den trein hunne reiskaart nemen. Opgepast dus wil men niet te laat komen!”*

Amper twee weken later (in de Denderbode van 2 mei 1909) lezen we zowaar: *“Al de treinen zullen met den 4n Mei aanstaande op het verhoogde gedeelte der statie aankomen en vertrekken. De eerste treinen zullen zijn: Nr. 476 : aankomende om 11u45m van Antwerpen-Zuid.*

Nr. 3028 : aankomende om 11u45m van Gent.

Nr. 3027 : aankomende om 11u51m van Brussel.”

“Het is hoogst nodig,” waarschuwt de Denderbode. *“dat de reizigers goed in acht nemen dat het opstappen moet gebeuren langs den kant waar de kaai ligt.”*

In de loop van de laatste week van april 1909 werden twee locomotieven van 12.000 kg. op de nieuwe Denderbrug geplaatst. *“Men bestatigde slechts ene verzakking van 7 millimeters wanneer het tot 15 millimeters gaan mocht”* schreef een duidelijk opgeluchte Denderbode één week later.

De sporen op de oude spoorwegbeddingen verdwenen in de tweede helft van 1909. En zo had Aalst dan toch gekregen wat het zo lang had moeten vragen. Het spoorverkeer was nu duidelijk van het wegverkeer gescheiden en de hinderlijke 19de eeuwse draaibarelen konden door een spoorwegoverbrugging en maar liefst zes doorgangen vervangen worden.

1914 - 1918: Den Grooten Oorlog

De Duitse inval

Op 4 augustus 1914 viel het Duitse leger het neutrale België binnen. Tot einde september lag de spoorlijn nagenoeg op de frontlijn van de aanvallen op de Antwerpse forten. Ze was het toneel van herhaalde aanvallen en tegenoffensieven, telkens met belangrijke schade tot gevolg.

Op 2 september werd Opwijk met een Duitse inval geconfronteerd. *De bijzondere opdracht luidde: het saboteren van het aldaar gelegen spoorwegkruispunt Antwerpen-Aalst en Brussel-Dendermonde.*”

Het Belgische leger probeerde om het de Duitsers bij hun verwachte aanval op het noorden zo lastig mogelijk te maken. Op 12 september 1914 werd deze intentie onder meer in praktijk gebracht door de Belgische Genie de nieuwe ijzeren spoorwegbrug over de Dender in Aalst op te laten blazen. Door de verschrikkelijke slag werden bijna alle woningen en fabrieken in de omtrek zwaar gehavend en de Aalstenaars kwamen nogal onder de indruk van dat machtsvertoon. Zozeer zelfs dat het stadsbestuur er aan dacht om de regering een brief te sturen met de vraag of het in het vervolg ook niet met een beetje minder kon en om vooral geen dynamiet meer maar acide te gebruiken. Desondanks was de spoorwegbrug, ondanks de klap, slechts voor de helft verwoest. 2 dagen later, op 14 september, werd het werk derhalve, toch met dynamiet, deskundig overgedaan.

Leireken onder de bezetting.

Reparatie van het spoorweginfrastructuur in bezet gebied.

Eens ze een gebied volledig onder controle hadden begonnen de Duitsers het voor hen nuttige deel van de vernielde spoorweginfrastructuur zo snel mogelijk te herstellen.

Op donderdag 5 november stortten de verwrongen resten van de Denderbrug te Aalst in het water. Hierdoor werd, na het treinverkeer, ook de scheepvaart onmogelijk gemaakt. Derhalve begon de Duitse bezetter onmiddellijk met het opruimen en met de reparatie van de brug. Aangezien ze wel agressief maar niet dom waren lieten ze de Belgen meewerken en aldus reed er al op 9 december opnieuw een locomotief met 1 wagon over de rivier. De nieuwe brug hing evenwel 22 centimeter lager dan de voorgaande. Alleen geladen schepen konden er nog onderdoor.

Pas in de tweede helft van februari 1915 werden de werken begonnen om een nieuwe (definitieve) spoorwegbrug over de Dender aan te leggen. Om de scheepvaart niet te belemmeren, en aangezien men zijn lesje geleerd had, kwam deze iets hoger te liggen dan de voorlopige noodbrug van december.

...maar niet tussen Aalst en Londerzeel.

Behalve in Ramsdonk (het vrijmaken van de opgeblazen doorgang onder de lijn Mechelen-Dendermonde) en in Hoboken (het herstellen van de schade veroorzaakt door de wilde trein), hebben de Duitsers nooit veel moeite gedaan om lijn 61 in ere te herstellen.

Toch zijn we zeker dat het baanvak Londerzeel-Antwerpen tijdens de oorlog - we weten niet vanaf wanneer - nog vrij regelmatig voor goederenvervoer werd gebruikt. Tussen Aalst en Londerzeel reden daarentegen geen of haast geen treinen meer.

Duits personeel in de stations.

De stations werden door Duits personeel bediend; de sporen werden door Duitsers bewaakt en onderhouden. De Belgische spoorwegarbeiders en -bedienden, die in een aantal gevallen hun vroeger werk konden behouden, werden door velen - vooral na de oorlog - als collaborateurs beschouwd.

De pijnlijke amputatie van Leireken.

Op een deel van Leireken, de sedert 20 augustus 1914 niet meer gebruikte spoorlijn tussen Aalst en Londerzeel, is het zeer waarschijnlijk dat de sporen - althans tussen Opwijk en Londerzeel - uitgebrosen werden.

Tussen Aalst en Opwijk was de lijn in 1918 buiten gebruik gesteld en hoogstwaarschijnlijk nadien ook opgebroken. Uit De Volksstem van 30 november 1919: *“In den loop van’t jaar, zijn, herhaalde pogingen aangewend om het herleggen te bekomen der spoorlijnen Aalst-Burst en Aalst-Moorseel-Opwijk. (...) zal het herleggen der lijn Aalst-Moorseel-Opwijk aangevangen worden en zo spoedig mogelijk afgemaakt. Naar wij vernemen zijn er reeds riggels en balken te Aalst toegekomen voor de lijn Aalst-Moorseel.”*

Het laatste fragment is weliswaar van na de oorlog en heeft op gebeurtenissen van na de oorlog betrekking, maar het toont wel aan dat op een gegeven moment ook de “riggels” tussen Aalst en Moorseel weggenomen werden.

Nadat de Duitsers verdreven waren, werd Leireken in zijn vroegere - weliswaar niet zeer grote - glorie hersteld. We zijn er vrij zeker van dat het gedeelte Londerzeel-Opwijk gelijktijdig met Opwijk-Aalst heropend werd.

Versnippering en besparingen

Na de heraanleg en wederopenstelling in 1920 werd lijn 61 al snel verlieslatend. Diverse tariefverhogingen konden daar bitter weinig aan verhelpen. De spoorweg had immers alleen nog maar een regionaal belang.

Ook de rechtstreekse verbinding van Antwerpen-Zuid met Boom via Hemiksem, Hoboken, Schelle en Niel boette sterk aan belangstelling in.

In 1939 werd de splitsing van de lijn nog duidelijker wanneer ook de lijnummers veranderden. Aalst-Londerzeel mocht voortaan het nummer 62 dragen. Het gedeelte Londerzeel - Boom behield het nummer 61. Desondanks moest er niet meer in Londerzeel overgestapt worden maar reden de meeste treinen nu tussen Aalst en Boom.

Degradatie van de stations.

De NMBS nam de uitbating over vanaf 1 september 1926. Weinig rendabele lijnen kwamen onder vuur te liggen. Reeds in 1931 werd de treinverbinding tussen Aalst en Opwijk door een autobusdienst aangevuld. Tot een afschaffing van onze spoorlijn kwam het echter niet. Maar de dienst werd wèl sterk vereenvoudigd. Als gevolg hiervan vielen stationschefs langs lijn 61 de ene na de andere weg. In 1935 gebeurde dat in Baardegem, Peizegem en Steenhuffel.

Met uitzondering van Moorseel en Opwijk werden de stationschefs niet meer vervangen.

Aan de loketten werden geen koepons meer uitgereikt, wel nog abonnementen. Het schrijven van reisbewijzen werd vanaf dan aan de treinwachters overgelaten.

PERIODE 1940-1944 : Wereldoorlog II

Leireken, ofschoon ook een militair traject dat aan de Belgische Spoorwegen verpacht was, heeft niet bepaald een heldenrol gespeeld bij de verdediging van ons land.

In "Aalst, mei 1940" van Jos Ghysens, vonden we het volgende verslag: *"Zaterdag 18 mei - Zeer vroeg in de morgen stonden de Belgische en Engelse vernielingsploegen klaar. (...) Als klap op de vuurpijl vlogen met enorme knallen de Zwarte Hoek-, St.-Anna- en Zeebergbruggen en de 'IJzeren Spoorwegbrug" de lucht in. Op de laatste stonden spoorwegwagons die, samen met het brugdek, schots en scheef in het water zakten. (...)*

Gedurende de eerste oorlogsjaren bleef het op en langs Leireken relatief rustig.

Echt belangrijke militaire goederentransporten via Lijn 61 waren eerder schaars. Regelmatig bezochten 'wakkere' burgers bij nacht de goederenwagons die in Opwijk op een rangeerspoor stonden. Vooral steenkool was erg gegeerd.

Zaten de treinen in de ochtend- en de avondspits afgeladen vol, dan was gedurende de dag het openbaar vervoer tijdens de oorlogsjaren bijna onbestaande.

Vanaf 1944, en vooral na de landing van de geallieerden in Normandië, was de spoorlijn regelmatig het doelwit van (kleine) aanslagen door het verzet.

De ontmanteling

1957: Geen reizigers meer tussen Opwijk en Aalst

Het treinverkeer van lijn 61 kon het nog wel tot in het begin der vijftiger jaren roeien maar kreeg het toen zeer moeilijk door de opkomst van het wegvervoer en autobusverkeer.



Leireken tussen Mijlbeek en Moorsel (1951)

Op 2 juni 1957 werd (volgens bronnen van de NMBS zelf) de reizigersdienst op lijn 61 afgeschaft. Eén dag eerder reed inderdaad de laatste officiële ¹⁰ reizigerstrein van Baarddegem naar Opwijk (met locomotief 16.007).

¹⁰ Nog één keer spoorde volgens Firmin De Ridder een passagierstrein van Opwijk naar Aalst. In de winter van 1961-1962 was het eens zodanig hard geijzeld dat de bus tussen Londerzeel, Opwijk en Aalst niet kon rijden.

Hierna geven we een paar uittreksels uit het verslag van de historische editie van het Nieuwsblad van 1 juni 1957:

“De spoorlijn Opwijk-Aalst - die eens voorbestemd leek om deel uit te maken van een belangrijke internationale lijn en waarvan het 70-jarig bestaan der voltooiing in 1958 zou gevierd worden- is tot verdwijnen gedoemd en in ieder geval zal op zaterdag 1 juni de laatste reizigerstrein op dit baanvak (Opwijk-Aalst) rijden.

Hiermede zal de illustere periode van ‘Leireke’ zoals deze trein in de volksmond geheten werd, afgesloten worden... De trein van de lijn Aalst-Opwijk-Londerzeel (Antwerpen) is door de jaren heen tot een legendarische figuur uitgegroeid. ‘Leireke’, ‘Kamiel’ of hoe hij ook genoemd werd, kreeg vaak de spot van het volk te verduren en men schreef hem het opruimen van tientallen koeien en andere beesten toe.

(...)

‘Leireke’ was dat typische treintje met zijn paar houten wagens die aan iedere onbewaakte overweg haast stapvoets reed en dan met de stoomfluit schrille waarschuwende tonen uitstiet.

Gedurende de bezetting ‘40-44’ genoot ‘Leireke’ de bedenkelijke eer vaak door afweergeschut begeleid te worden.

In 1953 werd een aanvang genomen met de afschaffing van deze lijn toen het autobusverkeer Londerzeel-Opwijk-Aalst in voege trad. Het verkeer op de spoorlijn Opwijk-Londerzeel werd toen opgeschort. Op het traject Opwijk-Aalst bleef in de week ‘s morgens en ‘s avonds nog een trein behouden. Deze laatste treinen verdwijnen op zaterdag 1 juni wanneer te Opwijk trein 9873 te 13,42 u. zijn laatste tocht naar Aalst aanvat.

(...)

Eerlang zou het opbreken van het spoor tussen Opwijk en Baardegem voorzien zijn. Het gedeelte Baardegem-Aalst blijft echter bestaan voor het tweedaags goederenvervoer.”

Toch kon men tussen Aalst en Moorsel nog tot in **1961** passagieren. Dit gedeelte van Leireken werd dan ook nog vrij veel gebruikt.

In deze periode (en eigenlijk reeds vanaf het begin van de jaren vijftig) reden hier ook zogenaamde ‘Mazoutekens’¹¹. Dit waren donkergroene, geelgestreepte dieselaautorails van het type 552. Een treinwachter was hier niet meer en de machinist bediende het treintje bijna als een buschauffeur, dit wil zeggen, hij moest de koepons geven en de versnellingen bedienen.

Met het opbreken van de sporen werd tussen Moorsel en Aalst niet getalmd. Nog in 1961 verdwenen ze.

Het allerlaatste stukje Leireken bleef tussen Moorsel en Opwijk bewaard. Vooral tussen Baardegem en Opwijk (met aansluiting op lijn 60 Dendermonde-Brussel) werden nog tot in 1975 goederen vervoerd. Vanaf 1963 was het al wel een diesellocomotief die de dienst uitmaakte. De reden voor dit uitstel van executie lag bij betonfabriek Crabbe uit Baardegem waarmee de NMBS een langlopend vervoercontract had afgesloten, waaraan ze zich diende te houden. Er werden ook nog kolen en kunstmest vervoerd naar de goederenloods in Moorsel, die gehuurd was door Marcel Schoonjans uit Baardegem.

De laatste (reguliere) goederentrein reed tussen Moorsel en Opwijk op donderdag 27 februari 1975. Het definitieve einde van Lijn 61 werd bezegeld door de overstromingen van oktober 1975. Toen liepen in Moorsel het stationsplein en een gedeelte van de spoorlijn onder water. Toen het water weggetrokken was werden, gezien de erbarmelijke toestand van de biels, geen herstelwerkzaamheden meer uitgevoerd. Integendeel, spoedig zouden ook hier de allerlaatste sporen door de firma Van Lembergen uit Opwijk opgebroken worden. En niemand die er aan dacht om er eentje voor het museum te bewaren.

100 reizigers uit Baardegem en Moorsel waren in Opwijk gestrand. Toen heeft de stationschef van Opwijk per telegraaf in Schaarbeek een speciale dieseltrein gevraagd die iedereen netjes naar huis heeft gebracht.

¹¹ Reden er ook al mazoutjes voor de oorlog? ‘Natuurlijk,’ verzekerde ons Kamiel De Bruyn uit Aalst. ‘Op 3 januari 1938 nam ik het Mazoutje rond 9 uur ‘s morgens om binnen te gaan voor mijn legerdienst.’

Maar, voor dat gebeurde reed, tijdens de Moorselse Pikfeesten, op **1 augustus 1976** voor de allerlaatste keer een echte stoomtrein (reizigerstrein). Een zeer grote menigte was op de hoeve Muylaert in Moorsel samengestroomd om afscheid te komen nemen.

Fietspad LEIREKENSROUTE

Zoals we al vertelden stierf de spoorlijn Leireken geen plotselinge maar een zeer langzame dood. Het definitieve einde werd door het opbreken der laatste sporen bezegeld.

1976 -1978 : DE LEIREKENSROUTE, DEEL 1

Het was verkeersminister Jos Chabert die eerder het plan gelanceerd had om op beddingen van afgedankte spoorwegen fietspaden aan te leggen.

Het had aanvankelijk in de bedoeling gelegen om nog tijdens de vakantie van 1976 met de asfaltering te beginnen, en tijdens de Pikkeling van de Faluintjes was dat nieuws ongetwijfeld bekend.

In het voorjaar van 1977 werden de werken in Merchtem aangevat, en al op 30 september 1978 werd het fietspad tussen Opwijk en Steenhuffel feestelijk geopend.

Om eerlijk te zijn was de toestand in Oost-Vlaanderen rond 1976 veel gecompliceerder dan in Brabant. Om een idee te krijgen van de fysieke toestand van het Brabantse en Oost-Vlaamse deel van lijn 61 in 1976, grijpen we terug naar een artikel in 'Het Volk' van 11 juni van dat jaar:
“Nu ligt daarvan nog een stukje spoor tussen het station van Opwijk en Moorsel. Tussen Moorsel en Aalst is de bedding reeds weggemoffeld in verkavelingen en is slechts hier en daar nog een stukje terug te vinden tussen de villa's. Ten oosten van Opwijk is het vroegere traject van het spoor nog gaaf en het blijft in de streek nog voortleven als 'het Leireken (...)'

In het centrum van Aalst en tussen Mijlbeek en Moorsel was de oude spoorwegbedding weliswaar eerder aangekocht door de stad (of door de vroegere fusiegemeente) maar sommige delen waren al verkaveld. Tussen het voormalige station van Moorsel en Baarddegem was de zate daarentegen nog eigendom van de NMBS. Op dat laatste traject ontwikkelde zich nà oktober 1976 een echte wildernis (volgens sommigen) of een waardevolle biotoop (volgens de milieuverenigingen en volgens de dienst Leefmilieu van de stad Aalst, die er een natuurleerpad op aanlegde).

In Aalst vlotte (naar we aannemen omwille van eigendomsbetwistingen) de samenwerking echter niet en aldus werd, in 1982, op eigen initiatief van de stad, alleen maar een stukje fietspad tussen 'De Rozen' en de Albrechtlaan te Mijlbeek aangelegd.

De kwestie Leirekensroute kwam in de loop van de daaropvolgende maanden in Aalst vrij veel ter sprake. De eerste problemen dienden zich echter aan. Meer bepaald tijdens de vergaderingen van 8 december 1983 en 16 januari 1984, opperde de Adviesraad Leefmilieu bezwaren tegen de verdere asfaltering van het pad.

In het naburige Opwijk had men ondertussen van de in Aalst gerezen problemen gehoord. Dààr werd, tijdens de gemeenteraadszitting van 29 november, op initiatief van de Sportraad (en onder impuls van de familie Robijns) eenparig besloten om 'bij het stadsbestuur van Aalst met aandrang te vragen naar de verdere verharding van de Leirekensroute'.

In het najaar van 1985 werd door het Ministerie van Openbare Werken op het grondgebied van Aalst inderdaad een stukje fietspad aangelegd.

Op 23 november 1985 schreef Het Nieuwsblad hierover: *“Het eerste deel van de Leirekensfietsroute is afgewerkt. Het betreft het traject tussen het Aalsterse nieuwe zwembad en de Moorselbaan. Volgens schepen van openbare werken Anny De Maght zal het traject tussen de Moorselbaan tot aan de grens met Opwijk uitgevoerd worden door de Dienst Bruggen en Wegen van het Ministerie van Openbare Werken in de loop van 1987. Dit fietspad wordt twee meter breed terwijl er voor een maximale bescherming van de zijbermbeplanting gezorgd wordt.”*

Het gedeelte tussen de Moorselbaan en Moorsel en tussen Moorsel en Baarddegem (nog eigendom van de NMBS) bleef inderdaad (voorlopig?) liggen. Het ministerie van Openbare Werken had, vooraleer het fietspad verder af te werken, immers als voorwaarde gesteld dat de stad Aalst vooraf ook eigenaar van de overblijvende grond zou worden.

Vanaf dan raakte, ondanks alle goede intenties, de verdere verharding van de spoorwegbedding, richting Opwijk, danig in het slop. Er stelden zich namelijk twee problemen; centen en centen. Centen om de bedding te kunnen aankopen van de NMBS, en centen om effectief een fietspad aan te leggen.

Vanaf begin 1985 werd 'Leireken' een uitermate belangrijke politieke zaak. De familie Robijns (Roger, Maria (CVP-schepen in Opwijk) en dochter Marie-Claire) uit Opwijk liet niet na om de politieke vrienden 'op tijd en stond', dat wil zeggen bij elke gelegenheid die zich voordeed, dienaangaande te interpellieren.

Alle betrokken partijen waren van goede wil en waren de aanleg van een fietspad zeker wel gelegen, maar er reden nog geen fietsers op de voormalige bedding...

In 1989 gingen de milieuverenigingen in het verweer tegen de aanleg van een verhard, geasfalteerd fietspad. Maar ze zocht het iets te ver, de meerderheid van de bevolking van Baarddegem en Moorsel deelde deze mening namelijk niet.

Op 23 april 1989 ondernam de vzw Leireken uit Steenhuffel een fietsmanifestatie naar Oost-Vlaanderen om de aanleg een beetje te bespoedigen. In Baarddegem, Moorsel en Aalst wordt erkend dat het die fietsmanifestatie geweest is die de vergeten plannen om Leireken tot in Aalst te verharden nieuw leven heeft ingeblazen.

"De actie van de Steenhuffelnaren heeft zowel de burgers als de beleidsvoerders in het Aalsterse wakker geschud" schreef Klaas De Brucker in 'Verkeert', het blad van het Aalsters Forum voor verkeersbeleid (november 1992).

De vlam, die sedert 1985, althans naar de buitenwereld toe, op een laag pitje had gestaan, leek inderdaad opnieuw aangewakkerd. En in de schoot van de CVP-sectie van de Aalsterse deelgemeente Moorsel (die ook de afdeling Baarddegem omvat) werd (nadat Maria Robijns in september 1989 om steun had verzocht) een actiegroep in het leven geroepen.

Onder leiding van voorzitter Fred Van Biesen werd bovendien een actieprogramma uitgewerkt dat uit drie luiken bestond:

- Een fietstocht van Moorsel naar Steenhuffel om de zin of onzin van een fietspad aan te tonen.
- Een geleide natuurwandeling tussen Moorsel en Baarddegem om kennis te maken met het nog niet door fietstoerisme aangetaste natuurschoon.
- Een afsluitende hoorzitting met voor- en tegenstanders van de fietsroute teneinde een definitieve stellingname naar de overheden te kunnen sturen.

Er komt schot in het dossier

Ondertussen ging het politieke lobbyen in Opwijk, Merchtem en Londerzeel onverdroten verder, daarin gesteund door onder andere de Sportraad van Opwijk, de KVLV en KAV.

In zitting van 8 april 1991 besloot de gemeenteraad van Opwijk, op aanvraag van raadslid Paul Van Biesen en van Marcel Spinoy en Lucien De Landtsheer namens de voltallige Sportraad, met algemeneheid van stemmen (19 ja-stemmen waren dat) *"om nogmaals bij de bevoegde overheden aan te dringen om, tussen de grens van Opwijk en de Stationsstraat van Moorsel, met maximaal behoud van de bestaande fauna en flora aldaar, een fietspad aan te leggen."*

De voltooiing van LEIREKENSROUTE

Begin februari 1993: Het gedeelte tussen Aalst en de Moorselbaan is geasfalteerd.

Met de tweede fase, Moorselbaan-(verdwenen) station van Moorsel (lengte bijna 2 km), wordt begonnen.

Voor de derde fase, Moorsel - grens met Brabant, is nog niets concreet maar de kosten ervan zijn wel al op de begroting ingeschreven.

Het Laatste Nieuws, 16 februari 1993: De werken van de tweede fase zijn volop aan de gang.

Milieuvereniging Raldes vroeg voor de Raad van State op 1 april 1993de schorsing van de aanleg van de tweede fase omdat Raldes, bij verdere uitvoering der werken, haar taak als ecologisch beschermer niet langer zou kunnen uitvoeren en omdat de ambtenaar die de vergunning had afgeleverd geen rekening had gehouden met de biologische waarderingskaart.

Bij de sympathisanten van het fietspad deed in deze periode (april) het gerucht de ronde dat Raldes uiteindelijk zijn toevlucht zou nemen tot het laten 'klasseren' van het natuurgebied tussen Moorsel en Baardegem. Al eerder, tijdens de ontmoeting met de pers op 25 januari 1992, had Raldes hier naar verwezen. Op 15 maart werd door premier Dehaene hierover bij minister Kelchtermans geïnformeerd (zie verder).

Het Nieuwsblad, 27 mei 1993: De tweede fase van de aanleg van Leirekensroute is af en oefent een grote aantrekkingskracht uit op fietsers en wandelaars. Maar er zijn nog wat schoonheidsfouten. Zo hebben een aantal langswonenden de uitrit van hun garage naar het fietspad verlegd. Auto's maar ook supersnelle bromfietsen en galopperende paarden worden er regelmatig gezien. De stad Aalst belooft echter hiertegen op te treden en zal niet ingaan op de vraag van verschillende buurtbewoners om een stuk grond langs Leirekensroute aan te kopen. Langs het fietspad zal een groenstrook aangelegd worden.

Het Nieuwsblad, 16 juni 1993: De tweede fase van het fietspad Leirekensroute is nog maar pas afgewerkt. De werken verliepen zo vlot dat er geld over is. Met dat geld wil het Vlaamse gewest nu de 400 meter fietspad aanleggen tussen de grens met Brabant en de Heirbaan in Baardegem. Indien de bouw-aanvraag van Openbare Werken een gunstig gevolg krijgt...

Het Nieuwsblad, juli 1993: 't ministerie van Openbare Werken van de Vlaamse Gemeenschap dient een bouwaanvraag in voor de verdere aanleg van Leirekensroute tussen de grens van Brabant (Opwijk) en het station van Baardegem (ongeveer 400 meter). Hiervoor is er nog geld van de tweede fase over. Het natuurleerpad (tussen Baardegem en Moorsel) blijft (voorlopig) buiten schot.

Aalst, Gemeenteraad van midden september 1993:

Iedereen is het er over eens dat de voltooiing van de Leirekensroute een goede zaak is. Milieubewegingen hebben het wel moeilijk met de aanleg van de derde fase, maar de veiligheid van de schoolgaande jeugd werd het doorslaggevende argument om tot de uitvoering van dit fietspad over te gaan.

Hugo Weckx aan Theo Kelchtermans, 25 januari 1994: "De stad Aalst zou geen bouwvergunning afleveren indien de verharding niet in dolomiet in plaats van asfalt zou aangelegd worden..."

De CVP-afdeling van Opwijk gaat zo nodig akkoord met dolomiet, indien de garantie kan gegeven worden dat er ten allen tijde behoorlijk kan op gefietst worden."

De schepen was van oordeel dat er voor de stad voor fase 3 twee adviesmogelijkheden waren.

Een negatief advies naar de Vlaamse Gemeenschap toe, die de route in asfalt wil aanleggen, zou de invloed van de stad tot nihil herleiden.

Daarom gaf de stad een positief advies, evenwel met daaraan de voorwaarden gekoppeld dat de fietsroute langsheen het natuurleerpad niet in asfalt maar in dolomiet zou worden aangelegd, dat de werkzone tot 3 meter beperkt zou blijven, dat er geen begroeiing gerooid (snoeien mocht) zou worden en dat de stad controle op de werken zou kunnen uitvoeren.

Het Nieuwsblad, 18 maart 1994 en Het Laatste Nieuws, 19 maart 1994: Het natuurleerpad Leireken krijgt, ondanks eerder engagement van het Aalsterse stadsbestuur, nu toch een asfaltlaag in plaats van een verharding met dolomiet. De werken zouden, als de stad op dolomiet bleef aandringen, te veel vertraging oplopen. “We namen de optie binnen deze legislatuur het fietspad te voltooien en we willen ons daar aan houden,” verklaarde Leefmilieuschepen De Meerleer. Bij monde van burgemeester De Maght werd onderstreept dat verder protest de werken (niet alleen) op de lange baan zouden schuiven maar dat op die manier het subsidiedossier zou vervallen ¹².



Het natuurleerpad, net na de asfaltering.

De gemeente Opwijk zorgde zelf voor de aanleg van een 400 meter lange verbindingsweg langsheen de spoorlijn Brussel-Dendermonde en voor de verbetering van de Meerweg, waardoor de oorspronkelijke loop van de spoorwegbedding (daar waar spoorlijnen 61 en 60 samenliepen) beter kon worden benaderd en een omweg van een paar kilometer afgesneden werd.

Het sluitstuk, Moorsel - Baardegem, werd door de aannemer Stallaert aangepakt in mei.

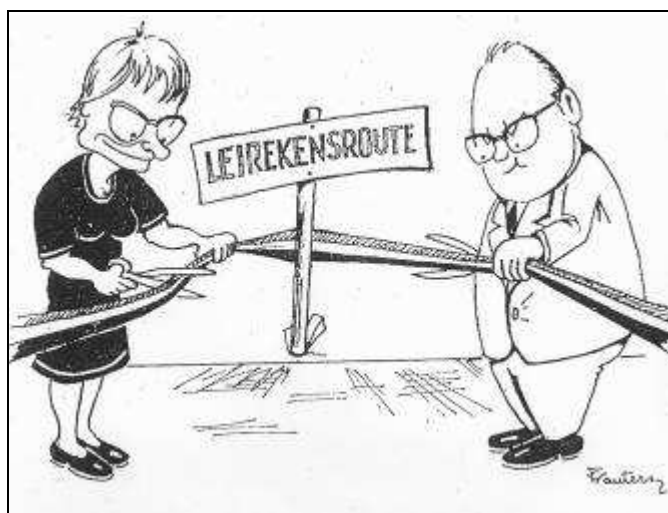
Op 4 juli 1994 werd, nadat mevrouw Robijns hiervoor naar Stallaert gebeld had, al een eerste voorlopige asfaltlaag gelegd. En zo kon, vanaf 5 juli, het fietspad een hele vakantie lang (heel) druk bereden worden. De definitieve asfaltlaag volgde, na het bouwverlof, op 22 augustus.

Hoera voor iedereen. Roger en Maria Robijns zagen hun levensdroom eindelijk gerealiseerd. Londerzeel, Steenhuffel, Merchtem, Opwijk, Baardegem en Moorsel waren zeer tevreden.

¹² Dit werd ons door insiders van een andere politieke strekking bevestigd.

11 SEPTEMBER 1994: DE OFFICIËLE OPENING(EN)

16 jaar na de luisterrijke opening van het eerste gedeelte van het Leirekensfietspad en 115 jaar na de feestelijke inhuldiging van Lijn 61 drongen nieuwe festiviteiten zich op. Weliswaar hadden al duizenden fietsers zichzelf op een avant-premiere getrakteerd en tijdens de vakantie de Leirekensroute verkend, en weliswaar stuurde de Vzw Leireken ter gelegenheid van haar 9de Happening (21 augustus) duizenden fietsers naar Aalst, toch zal het eenieder duidelijk zijn dat iets waar men zo lang op had moeten wachten een betere inhuldiging verdiende.



cartoonist Wouters zag het zo.

Het Nieuwsblad, 12 september 1994: *"Het Aalsterse schepencollege fietste en wandelde zondag in de voormiddag (vanaf 9.30 uur) het sluitstuk Moorsel-Baardegem in. Aan het oude station van 'Baerdeghem' werd vervolgens het lintje doorgeknipt¹³. Burgemeester Anny De Maght dankte er het Bestuur der Wegen en de NMBS voor de geboden faciliteiten voor de realisatie van het fietspad. De stad kon - tenminste als ze betaalde - met de NMBS een concessie aangaan voor het gebruik van de oude spoorwegzate. Schepen Dirk De Meerleer schetste de geschiedenis van de oude spoorlijn en het totstandkomen van het fietspad. Zijn collega Oscar Redant, inwoner van Moorsel, haalde nostalgische herinneringen op aan "het treintje van halfacht" (...)*

Klakson, 15 september 1994: *"...De openstelling van het ganse traject van Leireken als fietsroute werd vorige zondag gevierd, in het bijzijn van niemand minder dan premier Jean-Luc Dehaene en minister Jos Chabert, de twee die ieder een gedeelte van de werken uitvoerden. Beide excellenties waren niet bang van de dreigende wolken, verloren er zelfs de lach niet bij. Het was dan ook een feestelijke dag. Men vertrok (om 13.30 uur) aan het zwembad van Aalst¹⁴, zo langs Moorsel en Baardegem tot Opwijk. Onderweg al wat muziek terwijl er in Opwijk (aan het tunneltje onder de spoorweg Brussel-Dendermonde) feestelijkheden voorzien waren. (Hier sloten premier Dehaene en Jos Chabert, evenals Maria Robijns en haar man Roger bij de bijna 400 man sterke groep aan)*

Ooggetuigen: *"Aan het tunneltje te Opwijk was een podium met micro en bevestiging opgesteld. Accordeonist Daniel Matthijs speelde vrolijke deuntjes. Burgemeester Jan Michiels schetste de geschiedenis van Leireken en CVP-voorzitter Elwyn Moerenhout zorgde er voor dat de manifestatie niet in het honderd liep. Maria en Roger Robijns werden door premier Dehaene met woorden en bloemen gehuldigd."*

¹³ Aan het officiële gedeelte in Baardegem zouden maar 30 personen deelgenomen hebben. De anderen hadden wat interessanter te doen en maakten een tochtje met de fiets. Het weer viel bovendien niet mee.

¹⁴ Minister Kelchtermans zou in Aalst aanwezig zijn, maar werd verhinderd en werd vertegenwoordigd door zijn adviseur Raf Van Damme uit Burst. Die had hem zeer veel assistentie gegeven bij de afhandeling van het Leirekensdossier. Een andere, niet in de kranten vernoemde notabele medefietsers was senator Achiel Diegenant.

LEIREKEN NU

Het fietspad Leireken heeft als pilootproject zeker school gemaakt en is één der parels van de fietsrecreatie in Vlaanderen geworden. In de betrokken gemeenten - zowel door de overheid als door privé-initiatief - wordt er alles aan gedaan om het zo te houden. Groendiensten, scholen, jeugd- en natuurverenigingen hebben het fietspad door diverse aanplantingen aanzienlijk verfraaid en zorgen voor bescherming en ecologisch verantwoord onderhoud. Daarnaast werd en wordt vooral aan de veiligheid van de fietsers gewerkt. Een paar voorbeelden:

- Op al de plaatsen waar Leireken een verkeersweg kruist kwamen of komen er verkeersplateaus.
- Om de drukke omweg door het centrum te vermijden wordt het fietspad in Opwijk over de “stationlos” verlegd.
- Het gevaarlijkste punt van de route - de oversteek van de N47 (steenweg op Dendermonde) aan het Luik in Opwijk-Nijverseel - wordt ondertunneld...

Leireken blijkt niet alleen een interessante geschiedenis, maar dus ook nog een beloftevolle mooie toekomst te hebben!

2002: Leireken, het bier!

Leireken is lekker. Jawel, nu kan je Leireken ook drinken. In de taveernes langs die route kent het bier succes.

„Op de Opwijkse ambachtenmarkt in de zomer van 2002 was het Leireken-bier voor het eerst te proeven. Vanaf nieuwjaar is het echt op de markt. Het bier is aanwezig in de regio Opwijk. Het heeft er veel succes. En een trouw publiek.” vertelt Leo De Smedt, Opwijkenaar en geestelijke vader van het bier.

In 2002 kwam Leo De Smedt, een telg uit de bekende Opwijkse brouwersfamilie, op het idee om een “Leirekensbier” op de markt te brengen. Nadat in 2003 “Leireken Amber” ontstond heeft hij in Opwijk in 2004 de N.V. Guldenboot opgericht. In 2005 werden, met de hulp van brouwmeester Jean-Luc Suys de speciaalbiere Leireken Boekweit Blond, Leireken Boekweit Bruin en Leireken Witte Spelt ontwikkeld. In 2009 is daar Leireken Wilde Vruchten bijgekomen. Aanvankelijk werden ze gebrouwen in een huishoudbrouwerijtje in het Waalse Silenrioux. Het succes noopte al vlug om naar een grotere brouwcapaciteit te zoeken en bij brouwerij Strubbe in Ichtegem werd die gevonden.



Biologisch bier

Het is een biologisch bier, op basis van hop, mout, spelt en boekweit. Een licht amberkleurig speciaalbier van hoge gisting. Met hergisting op de fles en een alcoholpercentage van 6 %. De Smedt is de vroegere eigenaar van brouwerij Op-Ale. Nu zijn alleen de horeca-etablisementen van Op-Ale nog in zijn handen, die samen met het Leireken-bier Guldenboom vormen, ontstaan in 2002.

„Maar enkele firma's mogen in België biobier op de markt brengen”, weet De Smedt. „Daar zijn strenge normen aan verbonden”

Geschenk uit de hemel

De uitbater van estaminet Leireken in Steenhuffel las iets over het Leireken-bier in de krant.

„Daarna heb ik Leo De Smedt gecontacteerd. Voor mij is dit een geschenk uit de hemel. Leo vond dat hij mij eigenlijk eerst had moeten bellen. Veel mensen denken dat Leireken zelf of brouwerij Palm het bier brouwt. Maar dat is dus niet zo.”

„De verkoop loopt vrij goed”, gaat hij verder. „Op Steenhuffel-jaarmarkt was het in Leireken het best verkochte bier op fles. De verkoop loopt hier als een trein omdat Leireken-bier tot de verbeelding spreekt. Het draagt dezelfde naam dan ons estaminet en de fietsroute. Daarbij komt dat het lekker en vernieuwend is. De reacties zijn positief.”

naar Maarten ROTTIERS, Het Nieuwsblad, 19/06/2003
