

# **Stations langs 'LEIREKEN'**

**De geschiedenis van**



**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.

Vooraf over de periode van de eerste wereldoorlog en over de stations van Baarddegem, 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 Baardegem in verband met deze 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 Opwijkse 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 <sup>1</sup> 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.

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 eigendom <sup>2</sup>; 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<sup>ste</sup> 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.
Steenhuffel:	Afspanning Leireken, frituur Leireken Vzw Leireken. Valeiriaan, Val and the Leirians. Straatnaam Leireken.
Ramsdonk:	Straatnaam Leireke; Wandelpad Leirekensroute. Leirekensdomein, hondendressuur.

<sup>1</sup> (Leiren, Leireke of Lerreken) De vroegste schrijfwijzen die wij aantreffen waren "Lêreken" en "Lerreken" (1935).

<sup>2</sup> 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 DENDERLEEUV 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'onde - 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 Dowai' 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<sup>3</sup> 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.

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.

---

<sup>3</sup> 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.

## 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 Aelst-Londerzeel.':

*"De Moniteur van woensdag (8 oktober) bevat een berigt, 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 bagage"*.

12 oktober 1879<sup>4</sup> 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 statiën<sup>5</sup> 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 muziekmaatschappijen, 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 Muziekmaatschappijen en verlichting des statiegebouws. Een speciale trein zal des avonds om 9 uren uit Aalst en te Moorsel om 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."*

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

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

## De eerste stations langs lijn 61

Lijn 61 heeft van in den beginne eigenlijk '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."*

In 1881 werd er tussen Aalst en Antwerpen-Zuid reglementair op de volgende plaatsen gestopt: Moorsel (station sedert 1879), Opwijk (1879), Londerzeel-Oost (voorlopig station in 1879, definitief in 1881), Tisselt-West (1881), Willebroek (1881), Boom (1875), Niel (1879), Hemiksem (1879) en Hoboken (1878).

Op andere plaatsen stopte Leireken ook wel eens, als er een koe in de weg liep bijvoorbeeld, maar dat was eigenlijk de bedoeling niet.



**Boven: Leireken in Baardgem 1963 –**

## Lange barensweeën voor het station van Baardegem

Het had niet veel gescheeld of de openingsfeesten van Lijn 61 hadden in Baardegem en niet in Moorsel moeten plaatsvinden.

Inderdaad, toen er in 1865 aan gedacht werd om ergens tussen Malderen en Aalst, in de buurt van Meldert, een aftakking naar Denderleeuw te leggen, zou er in Baardegem en niet in Moorsel een station worden gebouwd. Maar de aftakking kwam er niet. En in Baardegem kwam er geen station.

Nochtans was er, nog voor de opening van de lijn, rond 18 maart 1878, al een parlementaire vraag geweest van de heer Woeste, volksvertegenwoordiger van Aalst<sup>6</sup>. De Denderbode, die een correspondent ter plaatse moet gehad hebben, rapporteerde hierover op 24 maart: ... *De eerste der twee vragen, welke de heer Woeste, bij deze des heren Van Wambeke voegt, betreft de oprichting ener statie te Baerdegem, op den ijzerenweg Antwerpen-Douai. Deze gemeente vreest in den zelfden toestand der gemeente Hofstade te verkeren. Indien zij gene statie verkrijgt, zullen hare inwoners 5 à 6 kilometers weg moeten belopen om de statiën van Opwijck en Moorsel te bereiken.*

*Spreker denkt dat deze vraag in ernstige overweging zal genomen worden, des te meer omdat ene statie aldaar de gemeenten Meldert en Mazenzele grotelijks zou bevoordeligen.... Des anderendaags heeft de heer Minister geantwoord dat hij betrekkelijk de statiën van Leeuwigem, Hofstade en Baerdegem, gene andere antwoord kon geven dan deze welke hij reeds aan den heer Van Wambeke heeft verleend, namelijk, dat zohaast het stoomtuig door den heer Belpaire uitgevonden, voldoende uitslagen zal opgeleverd hebben, er treinen zullen ingericht worden die de gemeenten onvoorzien van statie zullen bedienen<sup>7</sup>. De heer minister denkt het niet geraadzaam de statiën te veel te vermenigvuldigen daar het te gevaarlijk is. Nogthans zal men te Baerdegem ene rusting maken, in vooruitzicht er later ene statie op te richten indien het noodzakelijk gevonden wordt.*

We zijn in het bezit gekomen van een kopie van de brief van minister van Spoorwegen Sainctelette van 2 januari 1880, gericht aan het Gemeentebestuur van Baardegem.

De inhoud van de correspondentie die hieraan voorafging kennen we niet maar hij laat zich vrij gemakkelijk raden. "Messieurs," schrijft de minister onder referentie 33400. *"Par une requête qui est parvenue à mon Département le 12 Décembre dernier, des habitants de Baerdegem et de quelques localités voisines, sollicitent la création d'une station, ou au moins d'une halte, en votre commune, sur le Chemin de fer d'Anvers vers Douai. J'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne puis que me référer au contenu de ma réponse du 24 Novembre écoulé Nm 13/14 & 29044 de sortie à votre requête en date du 6 Juillet dernier."*

Spijtig, maar helaas niks, dus.

Op dinsdag 27 april 1880, bijna vier maanden later, vroeg de heer Van Wambeke, de ons reeds welbekende burgemeester van Aalst en volksvertegenwoordiger, in het parlement opnieuw naar een station voor de gemeente:

*"Het is noodzakelijk dat het ministerie van openbare werken de vragen tot inrichting van nieuwe statiën met de meeste bereidwilligheid doet onderzoeken. Op de linie van Aalst naar Londerzeel, die komt geopend te worden, ontmoet men de gemeente Baerdegem, deelmakende van 't arrondissement Aalst, en 8 à 10 kilometers van de hoofdplaats gelegen. De inwoners dezer gemeente welke de gewoonte hebben zich naar de hoofdplaats te begeven, kunnen geen gebruik van den ijzerenweg maken ten ware zij zich naar de statie van Opwyck of naar die van Moorsel begeven, welke drij à vier kilometers van hunne woningen verwijderd zijn. Men kan de billijkheid dezer reklamen niet betwisten."*

<sup>6</sup> Zelfs tijdens de parlementaire zitting van 15 juni 1875, gedurende dewelke het wetsvoorstel besproken werd om wijzigingen aan de conventie van 24 april 1870 aan te brengen (en kort nadat officieus beslist was om Aalst niet met Malderen maar met Londerzeel te verbinden), had Van Wambeke aan de minister van Openbare Werken al gevraagd om "niet alleen eene statie in de schoone volkrijke gemeente Moorsel op te richten, maer ook Baerdegem met eene statie of halte te begunstigen. Baerdegem is in het dagelijksch verkeer met Aelst, de hoofdplaets des cantons; het ware eene onrechtveerdigheid aen deze gemeente eene statie te weigeren".

<sup>7</sup> Dit is zeer belangrijke informatie. Ze toont aan dat er tussen Aalst en Londerzeel wel degelijk Belpaire- of marktrentjes reden. In bijlage I wordt in detail over dit typische voertuig, dat stopte op aanvraag, geschreven. Wellicht heeft de machinist van dit treintje zijn naam aan de spoorweg gegeven.

En Victor Van Wambeke zette door. In juni 1883 sprak hij in het parlement volgende al even gedenkwaardige woorden uit <sup>8</sup>: *"Reizende van Brussel naar Gent, treft men de ene statie na de andere aan. Van Brussel naar Denderleeuw, een weg van 20 kilometers, zijn er zeven. Maar op de lijn van Aalst naar Antwerpen hebben wij tot aan Opwijck, op enen afstand van 15 kilometers, maar ene enkele statie, namelijk Moorsel. Sedert lang vragen wij ene statie te Baardegem. De inwoners dezer belangrijke gemeente, welke de spoorweg doorloopt, moeten 10 kilometers te voet afleggen om naar Aalst te komen, terwijl een trein, die ten 6 uren 's morgens het middenpunt hunner gemeente doorloopt, hun zou toelaten ten half zeven op de markt aan te komen..."*

*Zo men niet onmiddellijk statieën kan oprichten, zou niets echter beletten zekere treinen in die aanzienlijke gemeente te doen stoppen op de marktdagen. Dat geschiedt wel te Hornu, te Bousso, te Erbisoeul."*

Ofschoon ze het echt probeerde, kon de regering uiteindelijk onmogelijk doof blijven voor zo veel aandringen en voor zulke sterke argumenten.

En op 29 juni 1884 verscheen het volgende bericht in de Denderbode: *"Te rekenen van Zondag 29 Juni, zullen alle de treinen op de linie van Aalst naar Antwerpen bij gaan en terugkeren, te Baardegem stilhouden. De statie van Baardegem is dus nog slechts ingericht voor de dienst der reizigers."*

De onverdeelde vreugde was evenwel van korte duur. De zondag daarop werd dit bericht al enigszins genuanceerd. *"In ons vorig nummer hebben wij aangekondigd dat alle de treinen op de linie van Aalst naar Antwerpen, stilhielden te Baardegem. Dat is ene dwaling,"* bekent de Denderbode ootmoedig. *"Ene uitzondering is gemaakt voor den trein uit Aalst, om 3u21 namiddag. Deze trein stopt niet te Baardegem."*

Hoe lang deze flagrante discriminatie duurde is ons niet bekend. Wèl weten we uit goede bron, namelijk de ons bekende uurregelingen dat in oktober 1886 alle treinen in Baardegem stopten.

Maar, een echt station hadden de mensen er nog altijd niet. Daar zouden ze nog heel veel geduld voor moeten hebben. Ondertussen was er wel een houten barak gebouwd die een schuilplaats aan 7 à 8 personen kon bieden.

In maart 1887 antwoordde minister van openbare werken Vandenpeereboom op een nieuwe parlementaire vraag van Victor van Wambeke, die nog altijd burgemeester van Aalst was maar ook kiezers uit de rest van zijn arrondissement kon gebruiken <sup>9</sup>.

*"M. Van Wambeke heeft nog gesproken over de halten te Hofstade en Baardegem waar geen inrichtingen voor reizigers bestaan. Dat bestaat voor al de halten of plaatsen waar de treinen maar enige ogenblikken stilhouden. Indien ik overal waar dit bestatigd wordt, gebouwen moest doen oprichten, de uitgaven zouden oneindig groot wezen. Hebt nog een weinig geduld en wij zullen uw vragen inwilligen zohaast wij wat meer geld zullen hebben."*

Klaarder kan politieke taal niet zijn. We dringen bijgevolg niet verder aan en slaan een paar jaartjes over. Gedurende heel die tijd bleef, zoals dat te verwachten was, het spaarvarkentje van de minister inderdaad zorgwekkend leeg.

Tot in 1894... Toen werden, op de plaats van de bestaande halte, 9 aren grond onteigend om er een bareelwachtershuisje, tevens pre-station, te kunnen bouwen. Als dat geen gunstig teken was... In Baardegem dacht men dan ook dat de metsers nu ieder ogenblik aan de slag zouden gaan...

Maar de Baardegemmers, nochtans gereputeerde denkers, dachten verkeerd.

Want zie, vanaf 1895 gebeurden er achterbakse dingen in het naburige, maar Brabantse, **Nijverseel**. Daar werd zodanig geïntrigeerd en gesjoemeld dat het niet mooi meer was. In het brave en niets vermoedende Baardegem ging het leven nog twee jaar lang zijn gewone gang... Dat veranderde pas toen een paar landmeters opmetingen kwamen doen, dorst kregen van al dat werk, en vervolgens hun mond voorbij begonnen te praten.

---

<sup>8</sup> Denderbode van 17 juni 1883.

<sup>9</sup> Denderbode 24 maart 1887.

Als gevolg van wat ze op die wijze te weten kwamen, stuurden burgemeester en schepenen van Baarddegem, op 8 oktober 1897, volgende lyrische brief naar de minister <sup>10</sup>:

*“ Mijnheer de Minister - Gedoog dat wij nogmaals de vrijheid nemen U te komen handelen over het oprichten eener koopwaren statie in onze gemeente. De gemoederen zijn hier zeer opgehitst door een gerucht dat eenige Heeren hier verspreid hebben als zou gemelde koopwaren statie daargesteld worden op het gehucht Nijverseel, onder Opwijck, en hetgeen meer gewicht aan dit gerucht geeft, 't is dat die Heeren hier de opmeting gedaan hebben van eenen nieuwen steenweg die Baarddegem, van aen den steenweg Aelst-Opwijck, in rechte lijn zou verbinden met die koopwaren statie te Opwijck-Nijverseel.*

*In naam onzer ingezetenen, Mijnheer de Minister, kunnen wij niet krachtig genoeg verzet aan teekenen tegen die ongehoorde handelwijze, tegen die schreeuwende onrechtvaardigheid, die onze altijd aangroeiende bevolking voor eeuwig van die nuttige en voordeelige oprichting zou berooven. Het schijnt ons antelloos wederom al die voordeelen op te sommen, reeds meermaals hebben wij en andere personen die kenbaar gemaakt, wel is waar, zijn er afgunstige mannen die uit eigenbaatzucht die voordeelen trachten te doen betwijfelen maar hunne handelwijze dient gebrandmerkt te worden daar zij het algemeene welzijn met de voeten trappelen.*

*Ook hebben wij de eer gehad, tijdens een verhoor dat U ons wel wilde gunnen, U nog beter al de voordeelen te bewijzen, al het nuttige aan te toonen. Toen, Mijnheer de Minister zal zich dit wel gelieven te herinneren, hebben wij als minnelijke overeenkomst vastgesteld de oprichting van die koopwaren statie te doen tusschen de thans bestaande stilstandplaats en het gehucht Nijverseel, ter plaats die Baarddegem met eenen steenweg verbindt ter eene zijde aan Maxenzele, ter andere zijde aan Lebbecke, Kleingent, Wieze, enz. en nog langst de Hoogstraat, aan Meldert en langs Eerdegem aan Moorsel, Terhagen.*

*Wij hebben dan bepaald beloofd voor een goed deel tusschen te komen in de kosten van een te leggen steenweg van 800 meters lengte die Opwijck-Nijverseel of de groote steenweg van Brussel op Dendermonde rechtstreeks zoude verbinden met onze koopwaren statie.*

*Ware dit alles niet veel eenvoudiger dan het leggen van eenen nieuwen steenweg van meer dan 1600 meters lengte. En neemt nog in acht, Mijnheer de Minister, dat men toch in zulke gewichtige zaak de plaatselijke belangen ook uit het oog niet mag verliezen en dit zekerlijk zoo veel te meer dat het honderdvoudig bewezen is, dat weinige landelijke losplaatsen zulk belang zullen opleveren als die van Baarddegem.*

*Ook meenen wij dat Mijnheer de Minister de hand niet zal willen leenen om de schreeuwende onrechtvaardigheid te laten begaan aan een gemeente als Opwijck, op één en dezelfde lijn, twee losplaatsen te verleenen en eene naburige gemeente in zijne kostbaarste belang te dwarsboomen. Wij willen den kostbaren tijd van Mijnheer de Minister sparen met in geene breedvoerigere beweegredens te treden maar wij koesteren de hoop dat toch onze minnelijke overeenkomst zal doorgedreven worden ondanks alle vreemde kuiperijen. Van Mijnheer den Minister de nederige dienaars.*

Wat de minister antwoordde, hebben we niet opgezocht. Misschien antwoordde hij wel niets. Maar vast staat dat de politieke wereld tijdens de daaropvolgende maanden op zijn grondvesten sidderde; de provincies Brabant en Oost-Vlaanderen groeven de verloren gewaande strijdbijl op; brave buurgemeenten trokken tegen elkaar ten strijde... Maar aan de halte van Baarddegem zelf gebeurde er... nog altijd niets... En op de plaats, iets verderop naar Nijverseel toe, gebeurde het evenmin.

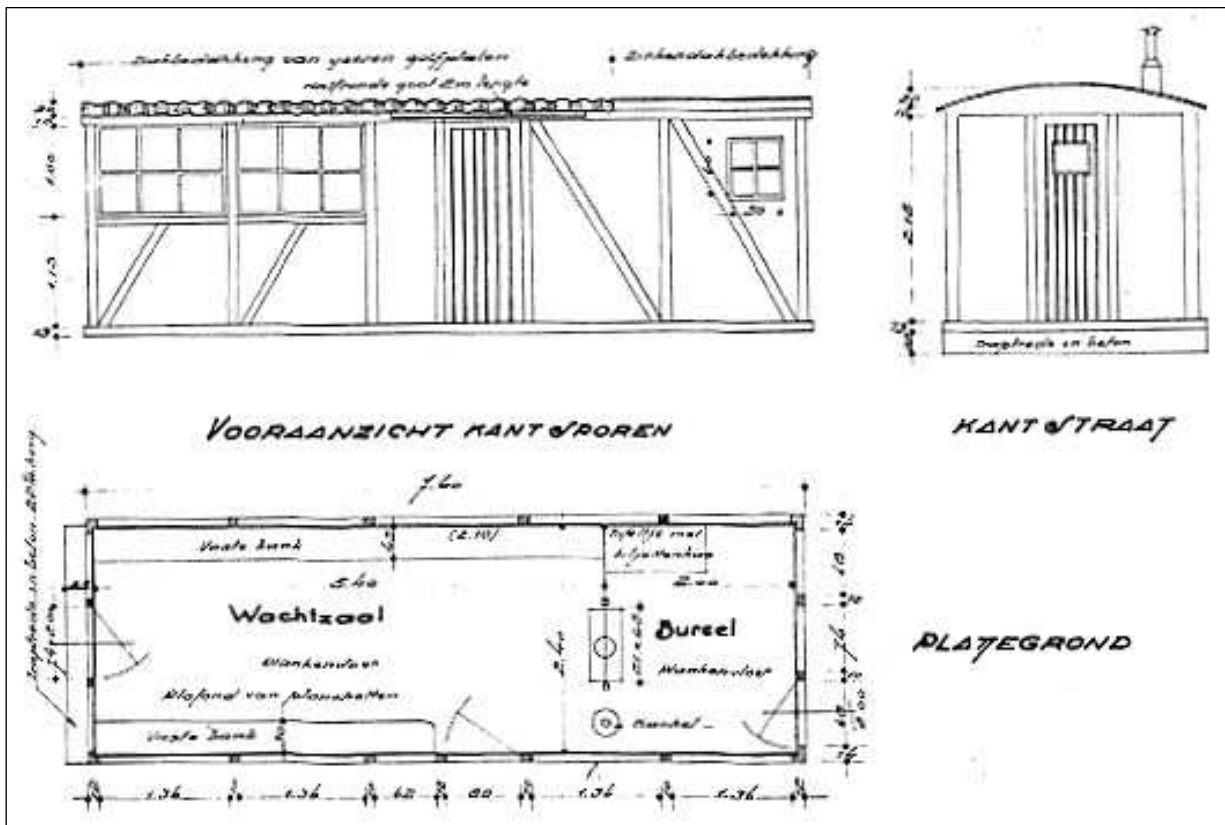
Ook de, toen nog jonge, baron Leo Bethune, die Victor Van Wambeke als Aalsters volksvertegenwoordiger was opgevolgd, begon zich hierover, door zijn kiezers aangespoord, na een tijdje zorgen te maken. Tijdens de parlementaire vergadering van 30 april 1900 (verslag in de Denderbode van 6 mei), merkte hij langs zijn neus weg op: *“t Veranderen van de stopplaats te Baarddegem in statie zou ten spoedigste moeten gebeuren, en dat ter plaatse zelf waar de stopplaats thans is of alleszins op het grondgebied zelf dier gemeente en geen twee kilometers van daar af, op 't grondgebied ener andere gemeente die reeds goed is bediend.”* De heer Woeste trad hem nog tijdens dezelfde zitting bij. Na gepleit te hebben voor de modernisering van het station van Mere, wat ook niet onbelangrijk was, sprak hij: *“Mijn derde vraag betreft Baarddegem, belangrijke gemeente waar ene goederenstatie wordt gevraagd.”*

Ook dit antwoord van de minister is ons niet bekend. Maar verschrikkelijk positief zal het ons dunkens wel niet geweest zijn. En dat was een uitermate spijtige zaak, want een station bleef erg noodzakelijk.

---

<sup>10</sup> Bron: Gemeente Baarddegem, uitgaande correspondentie. Stadsarchief Aalst.

"De mensen moesten nu wachten in een barak waarbij slechts 7 à 8 personen kunnen staan", notuleerde secretaris Hendrik Joostens op 13 april 1900. Als de rest dan nog hadden kunnen zitten, was het misschien nog niet zo erg geweest...



Onze lezers moeten natuurlijk niet denken dat de Baardegemmers hun boontjes uitsluitend door anderen, in casu hun parlementaire vertegenwoordigers, lieten doppen. Dat ook het plaatselijke gemeentebestuur niets onverlet liet om de bevoegde minister van de gegrondheid van het bouwen van een station in zijn gemeente te overtuigen hebben we reeds aangetoond en wordt eens te meer bewezen door een brief van 20 januari 1901, die we hierna zowel in extenso als in vertaling weergeven (hij was immers, in tegenstelling tot de brief van 8 oktober 1897, die duidelijk niet goed begrepen was, in het Frans geschreven).

*Meneer de Minister - Vorige maand september vernamen we tot onze spijt dat principieel besloten was om een goederenstation op te richten op het kruispunt van de steenweg Dendermonde-Brussel met de ijzerenweg van Antwerpen naar Douai, op het gehucht met de naam 'Nijverseel' dat van Opwijk afhangt en dit in tegenstelling met de, om zo te zeggen, verworven rechten van de gemeente Baerdegem.*

*Inderdaad, mijnheer de Minister, al bijna twintig jaar geleden hebben wij de noodzaak aangetoond van de oprichting van een goederenstation te Baerdegem. Aanvankelijk had de regering ontegensprekelijk dezelfde zienswijze, hetgeen overduidelijk bewezen wordt door het feit dat de regering rond dezelfde tijd een project had om dat station te bouwen op de plaats waar zich de huidige stopplaats bevindt en dat dit zelfs door de gemeentelijke administratie werd goedgekeurd.*

*Overigens, mijnheer de minister, nauwelijks enkele jaren<sup>11</sup> geleden verwierf de staat een terrein van ongeveer 9 aren op de hierbovengenoemde plaats teneinde er een gebouw op te richten dat als woonst moest dienen voor de persoon die met het afleveren van de coupons aan de halte van Baerdegem belast is en dat later, bij de bouw van een station op deze plek, als opslagruimte zou kunnen gebruikt worden. Het is bijgevolg nog niet zo lang dat men op het ministerie hieromtrent van gedacht schijnt veranderd te zijn want het dateert nog maar van twee of drie jaar geleden, en de redenen die men naar voren schuift om "Nijverseel" te bevoordelen zijn vast en zeker onvoldoende om Baerdegem al de voordelen te ontnemen die uit de oprichting van een station op zijn grondgebied hadden kunnen voortvloeien.*

<sup>11</sup> De eerst geschreven tekst '4 à 5 jaar geleden' werd doorstreept.

Inderdaad, de voornaamste reden die men in het voordeel van het gehucht Nijverseel inroept en die men staande probeert te houden is dat meer dan 4.000 inwoners profijt zouden kunnen hebben bij de keuze van deze plaats, terwijl dat aantal niet zo aanzienlijk zou zijn indien men Baerdegem koos.

Wij aarzelen niet om aan de Heer Minister te verklaren dat een nieuw onderzoek terzake de valsheid ervan zal komen aan te tonen. Men beweert dat een zeker aantal inwoners van Opwijk (waar Nijverseel deel van uitmaakt), van Lebbeke en van Mazenzele er zullen van profiteren, hetgeen wij niet tegenspreken, maar dan toch zeer weinig om naar Brussel te reizen, gezien het grote verschil dat er tussen de prijzen van Opwijk-Nijverseel en Opwijk-Centrum zal bestaan <sup>12</sup>. Alle inwoners van "Nijverseel" zullen van uit Opwijk (centrum) naar Brussel reizen, dat is onbetwistbaar en zo zal men ver van het getal 4.000 verwijderd blijven.

Wat zal men daarentegen zien als men het in Baerdegem bouwt? Dat het station er het centrale punt zal zijn voor een groot aantal inwoners, evengoed van Opwijk, Lebbeke en Mazenzele als van de gemeenten Wieze (Royen), Moorsel (Terhagen en Spilbroek), Meldert (Hoogstraat, Parijs en Huizekens) en geheel Baerdegem, dermate dat men zonder overdrijving kan stellen dat het station van Baerdegem aan meer dan 7.000 inwoners van deze diverse gemeenten zal ten goede komen.

Een argument dat eveneens ingeroepen wordt, maar dat volstrekt absurd te noemen is, is de bewering dat de bouw van een station te "Nijverseel" de opstoppen in Lebbeke (centrum), Opwijk (centrum) en Merchtem zal doen ophouden in het seizoen van het verzenden der suikerbieten. Eerst zal men maar eens moeten bewijzen dat deze opstoppen bestaan, maar dat is nog niet gebeurd, en vervolgens zullen die niet door een station in "Nijverseel" opgelost kunnen worden en wel om de doodsimpele reden dat niemand er zijn suikerbieten zal komen versturen omdat men er in de streek van Nijverseel alleen maar teelt voor eigen gebruik. Een zeer belangrijk argument om, mijnheer de Minister, in het voordeel van Baerdegem te besluiten en een goed gevolg te geven aan ons legitiem verzoek is dat, eens er in Baerdegem een station zal zijn, op nauwelijks 1 kilometer afstand van het centrum van de gemeente, de handel en de nijverheid er een grote ontwikkeling zullen kennen en dat het aantal inwoners er in een ongekende proportie zal vermeerderen.

In Nijverseel daarentegen, meer dan 3 kilometer van de centra van Opwijk en Baerdegem verwijderd, en op meer dan 4 kilometer afstand van de dorpskernen van Lebbeke en Mazenzele, zal niemand een nieuwe handel of een nieuwe nijverheid komen vestigen, temeer daar de uitvoering van dit ongelukkige project daar alleen maar enkele nieuwe cabaretten zal doen ontstaan, hetgeen volledig indruist tegen de verbeterde strijd die momenteel tegen de droevige plaag van het alcoholisme wordt gevoerd.

En wat tenslotte helemaal in het voordeel van Baerdegem moet doen besluiten, is dat de huidige halte nu al meer dan 5000 fr. in de schatkist brengt, en dat terwijl we slechts coupons voor Opwijk, Peizegem, Londerzeel, Moorsel, Aalst, Brussel, Gent, Antwerpen en Dendermonde en geen abonnementen uit mogen schrijven.

Het behoud of verlies van onze stopplaats is voor Baerdegem een kwestie van leven of dood aangezien onze bevolking in constante verbinding staat met Aalst en Brussel, de correspondentie langs Aalst gemakkelijk is, wij deel uitmaken van het arrondissement Aalst en aangezien, in een woord, "Nijverseel", dat voor onze bevolking te veel naar achteren ligt, nooit geschikt of gemakkelijk zal zijn.

Men beweert dat wij voorgesteld hebben om het station van Baerdegem te bouwen op een plaats "Loereman" genaamd, op het kruispunt van de oude Brusselsebaan van Lebbeke naar Mazenzele met de ijzerenweg, gelegen tussen de huidige stopplaats en Nijverseel. Dat is absoluut onwaar; zoiets hebben wij nooit voorgesteld, maar de vorige Minister, de geachte heer Vandenpeereboom, heeft zelf bij transactie deze inplanting voorgesteld en wij hebben er vrank en loyaal onze goedkeuring aan gegeven om eens te meer onze goede wil te tonen -

Maar, mijnheer de Minister, nu men dit als een wapen tegen ons wil gebruiken, is het onze plicht om met de meeste energie te protesteren. Het zou werkelijk al te droevig zijn, mijnheer de Minister, voor een administratie die zo moedig het welzijn van haar onderhorigen ter harte neemt die, door lange proeven, een moreel verworven recht kunnen laten gelden, dat het spreekwoord "de macht verdrukt het recht" (een waarheid in deze twintigste Eeuw zou blijven) <sup>13</sup>.

Wij smeken dus, mijnheer de Minister, om, alvorens definitief te besluiten, de situatie opnieuw te willen laten onderzoeken en om niet onder de voet te laten lopen de rechten van de bevolking van een van de mooiste gemeenten van Oost-Vlaanderen, zowel wat betreft haar mooie geografische ligging, de uitgestrektheid van haar territorium als wat betreft de kunsten en wetenschappen die er met een ware liefde gecultiveerd worden.

<sup>12</sup> De eerste, doorstreepte, tekst spreekt van een retourticket van respectievelijk 2 en 1,50 frank.

<sup>13</sup> De tekst tussen haakjes werd geschrapt en niet door een andere vervangen.

*Wij rekenen er op dat Mijnheer de Minister onze legitieme vraag met de grootste welwillendheid in ontvangst zal willen nemen.*

*Vanwege, Mijnheer de Minister, uw zeer nederige dienaren, per opdracht, de Secretaris H. Joostens  
Het College: P.J. Vanderstraeten, L.F. De Schepper, A. Raemdonck  
De Colleges van Burgemeester en Schepenen van de Gemeenten Meldert, Wieze en Moorsel ondersteunen  
met al hun krachten de oprichting van een koopwarenstation in Baardegem <sup>14</sup>.  
Voor Meldert getekend door: H. Vastenavondt, C. Goossens en A.P. Everaert.  
Voor Wieze getekend door: P. Cooreman, Callebaut, B. Coppens en P.J. Van Damme.  
Voor Moorsel getekend door: Cooreman .*

Dat was voorwaar een indrukwekkende brief. En in het Frans klonk hij nog veel beter. Bovendien leert hij ons dat de bouw van een station in Baardegem ineens zeer twijfelachtig was geworden. Wat had de regering en de minister van spoorwegen in september 1899 in het voordeel van Nijverseel doen besluiten? We weten het wel, maar we verklappen het nog niet. Want anders hebben we in de brochure "NIJVERSEEL" niets meer te vertellen.

Was de keuze voor Nijverseel definitief? Het antwoord van de minister is in de nevelen der vergetelheid verdwenen. Maar de woorden van de heer Helleputte van augustus 1903 werden daarentegen voor het nageslacht bewaard. Deze gaf in naam van de Middensectie antwoord op een aantal vragen over de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1903. We citeren uit de Denderbode van 16 augustus 1903: "Vraag: Wanneer zal men een maatregel nemen voor de hervorming der halte van Baardegem in statie, in vooruitzicht der welke sedert jaren gronden zijn aangekocht geweest ter tegenwoordige plaats der halte van Baardegem? Antwoord: Die zaak is in onderzoek. De vertraging is te wijten aan een conflict van lokale belangen."

Ging het hier nog steeds over het conflict tussen Baardegem en Nijverseel of was het de nieuwe twist die, in Baardegem, tussen de voorstanders van de bestaande halte en de verdedigers van de "Loereman" <sup>15</sup> was ontstaan?

Hoe dan ook, eind 1903 was er met zekerheid ten gunste van 'een plaats in' Baardegem gekozen. En naar alle waarschijnlijkheid was die plaats 'de Loereman' geworden.

Volgens Theo Ponnet uit de stationswijk in Baardegem is er toen het volgende gebeurd. Handelaar in bouwmaterialen en kolen, Raymond Crabbe (1876-1960), bijgenaamd de 'kalkman' en stamvader van de familie Crabbe (die voor het vervoer van haar goederen tot in 1976 een beroep op Leireken kon doen) ondernam in 1903, langs het spoor, een voettocht naar Aalst. Dààr ging hij bij baron Moyersoën (bijgenaamd 't Gaadvisken' <sup>16</sup>) pleiten om het station te krijgen waar het zich nu bevindt en niet in Nijverseel of daaromtrent. Zijn bedrijf bevond zich namelijk recht tegenover de bestaande stopplaats.

Aangezien er in de winterperiode toch niet gebouwd kan worden schakelen we onmiddellijk over naar het verslag van de zitting van de Volkskamer van 17 februari 1904 <sup>17</sup>.

*"De Bethune: De halte Baardegem wordt tot statie gemaakt; doch de plaats door het bestuur verkozen, verwekt veel verzet. Men zou de statie moeten plaatsen, waar thans de halte is, en waar sedert tien jaar onteigeningen werden gedaan.*

*In elk geval is dat een dringend vraagstuk en twee dagen geleden kreeg ik nog een met redenen omkleed verzoekschrift van het gemeentebestuur, ten voordele der tegenwoordige plaats.....*

*Te Baardegem vraag ik de inrichting van een bijkantoor (telefoon-en telegraaf)."*

Het antwoord van de minister verscheen in de Denderbode van 26 mei 1904: "Onze achtbare staatsminister, M. Woeste, komt van M. Liebaert, minister van spoorwegen enz. een brief te ontvangen waarbij hij laat weten dat de thans bestaande halte tot statie zal veranderd worden.

*De zaak is dus besloten, de plans zullen opgemaakt en de nodige gronden aangekocht worden. Wat Nijversele betreft is M. de minister van inzicht er een halte in te richten.  
Baardegem heeft dus, na lang wachten, het pleit gewonnen."*

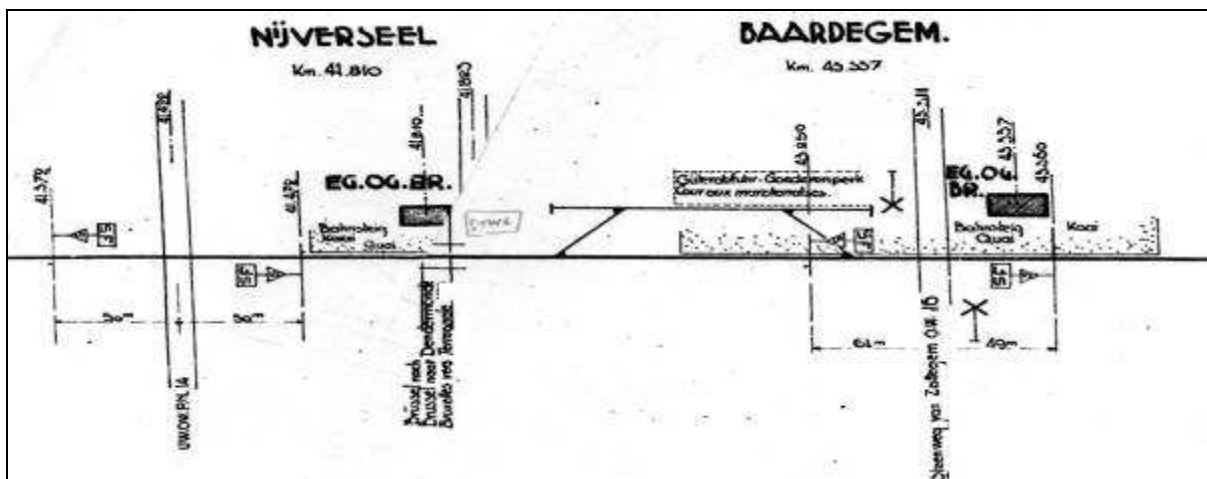
<sup>14</sup> Mazenzele stond daarentegen duidelijk aan de kant van Nijverseel, zoals we verder zullen zien.

<sup>15</sup> Dat was de al vernoemde compromisplaats, ergens tussen de stopplaats van Baardegem en Nijverseel.

<sup>16</sup> Deze bijnaam zou hem, volgens dezelfde bron door notaris Devis gegeven zijn. Beiden liepen mekaar al eens voor de voeten in hun drang naar persoonlijk geldgewin.

<sup>17</sup> Denderbode, 21 februari 1904.

En Nijverseel mocht, al bij al, ook niet klagen, voegen wijzelf daar nog aan toe.



### Sporenplan Nijverseel en Baardegem in 1940

Weer gingen er negen maanden voorbij. Omdat men in Baardegem ondertussen wist dat beloftes kunnen vergeten worden als men de geveer er niet op tijd aan herinnert besloot de gemeenteraad om zelf de minister te contacteren.

En dat gebeurde op een, naar onze bescheiden mening, werkelijk sublieme manier. Uit de notulen van zitting van 20 februari 1905 nemen we volgende tekst letterlijk over:

*De Raad - Overwegende dat het Gemeentebestuur van Baardegem voornemens is grote verbeteringen uit te voeren aan verschillende steenwegen der gemeente; Overwegende dat, moest er te Baardegem ene losplaats komen voor koopwaren en ingezien de belangrijkheid welke deze losplaats zoude hebben, men die steenwegen op vele plaatsen zou behoeven te verbreden;*

*Overwegende dat, volgens een brief gezonden door Mijnheer de Minister van Spoorwegen aan onzen achtbaren Heer Volksvertegenwoordiger Woeste, die losplaats in principie reeds toegestaan is; Overwegende dat Mijnheer de Minister aan de gemeente Baardegem veel spaarzaamheid zou kunnen gunnen met uitdrukkelijk te verklaren wanneer de oprichting dezer losplaats zal aanvangen; Overwegende dat als dan het gemeentebestuur van Baardegem reeds zou kunnen beginnen met de gemeentewegen die Baardegem verbinden met Lebbeke, Opwijck, Droeshout en Maxenzele, te kasseiden of te bestenigen om bij de opening der koopwaren losplaats gans in regel te zijn.*

*Beslist met eenparige stemmen bij Mijnheer de Minister aan te dringen om voor den aanvang van al deze ontworpen werken een beslissend antwoord te mogen ontvangen; den Heer Minister in naam van al de inwoners van Baardegem en omliggende, vooraf te bedanken over het gunstig antwoord dat wij wel verhoppen te verkrijgen; aan den Heer Minister te vertonen dat, moest men soms spoedig de oprichting ener koopwarenstatie verrichten, deze van groot nut zou zijn, om al de voorwerpen, nodig tot kasseiden dezer wegen, aldaar al te lossen, en alzo de uitvoering dezer belangrijke werken te verhaasten.*

Met deze brief sloeg Baardegem twee vliegen in één klap. In de eerste plaats werd discreet en zeer diplomatisch naar de stand van zaken geïnformeerd en in de tweede plaats werd de minister er op gewezen dat het argument dat door Nijverseel werd uitgespeeld, als zou Baardegem geen goede verbindingswegen hebben (zie verder), totaál achterhaald was.

Edoch, wellicht had men toch beter iets in de trant van “wanneer gaat dat station er nu eindelijk komen?” geschreven want de minister, die wellicht geen Vlaams verstond en aan wie de finesses van de argumentatie aldus volkomen ontgingen, reageerde niet.

Het kasseien werd terecht uitgesteld en in Baardegem vroeg men zich af waarom dat allemaal toch zo lang moest duren.

Tijdens de zitting van de Kamer van dinsdag 21 maart 1905<sup>18</sup> maakte ook Baron de Bethune zich een heel klein beetje ongerust en vroeg ook hij beleefd naar het tijdstip waarop de geplande werken aan het station van Baardegem eventueel zouden kunnen beginnen.

<sup>18</sup> Denderbode, 26 maart 1905.

Hij kreeg als antwoord te horen: *"Over de halte te Baardegem is de beslissing in beginsel nog te onlangs genomen om er gevolg te kunnen aan geven; dat werk zal worden verricht na het inrichten der haltes, waartoe vroeger werd besloten."*

Aangezien dit een hoogst onbevredigend antwoord was werd grote broer, in de persoon van de heer Woeste, erbij gehaald. Hoe die zijn vraag formuleerde weten wij niet, maar tijdens de zitting van de Volkskamer van 16 mei kreeg hij van de minister de volgende repliek <sup>19</sup>:

*"De bevoegde dienst houdt zich onledig met het ontwerp der te maken inrichtingen welk de bepaling der grens van de in te nemen gronden bevat. Zodra het werk voltooid is, ben ik beslist van zins den aankoop der nodige gronden te doen om daarna de halte in te richten, wanneer hare beurt zal gekomen zijn. Dàt is de zin van mijn antwoord van 21 maart; anders kan er niet worden te werk gegaan <sup>20</sup>."*

In december 1905 ontving Baron de Bethune een brief van minister Liebaert. De Denderbode van 21 december mocht hem lezen, merkte dat het geen geheim document was, en verklapte: dat de *"heer minister het voorontwerp der hervorming van de stilstandplaats Baardegem in halt of statie komt goed te keuren. De aankoop der nodige gronden zal eerlang beginnen."*

Op 19 mei 1906 stuurde hij alweer een nieuw bericht. Ditmaal was het gericht aan de Bethune én aan L. De Sadeleer, die andere en door ons misschien te vaak miskende volksvertegenwoordiger van het arrondissement Aalst.

*"Ik heb het genoeg Ued. te laten weten dat de plans tot het opbouwen der statie van Baardegem binnen kort aan het gemeentebestuur van dit dorp zullen verzonden worden om aan het onderzoek te worden (onderworpen) voorzien door de wet van 27 mei 1870. Men zal binnen kort ook beginnen met de gronden aan te kopen. Aanvaard, mijne waarde Collega's de uitdrukking mijner oprechte gevoelens. (Get.) Jul. Liebaert. Brussel, den 19 mei 1906."*

Op 6 juni werd er inderdaad een onderzoek van commodo en incommodo gestart naar de inplantingsmogelijkheden van het station.

En op 16 december 1906 mochten we aldus in onze Denderbode lezen:

*"Baardegem statie - Onze volksvertegenwoordiger, de heer baron Leo de Bethune, komt een schrijven te ontvangen van den heer Minister van IJzerenwegen, enz. waarin hij hem laat weten dat hij de voorstellen komt goed te keuren, ten einde de werken uit te voeren om de stilstandplaats van Baardegem in statie te veranderen. De kasseiwerken zullen eerstdaags in openbare aanbesteding gesteld worden."*

We weten niet waar die kasseien vandaan moesten komen, maar het was hoogstwaarschijnlijk van heel ver. Pas in januari 1908 (dat is meer dan een jaar later) kwam de laadkaai klaar en kreeg de stopplaats officieel en met dienstorder 12 het statuut van koopwarenstation.

Maar daarmee was men er nog niet. Tijdens de parlementaire vergadering van 13 februari 1908 zei volksvertegenwoordiger De Sadeleer immers: *"Baardegem vraagt dat de statie en hare toegangen onverwijld worden gekasseid. 't Is zandgrond en het werk gaat er thans gemakkelijk."*

Uit de Denderbode van zondag 3 mei 1908 vernamen wij het vervolg: *"Deze week heeft de Minister Helleputte het volgende aan M. De Sadeleer doen kennen: Baardegem - De werken aan de statie zijn onmiddellijk begonnen geweest en zullen weldra voltrokken zijn."*

En uit de Denderbode van 24 mei daaropvolgend: *"De opening der statie van Baardegem is definitief bepaald op maandag 1 juni aanstaande."*

Onze bron, die doorgaans toch niet kort van stof was, had ons beter wat meer informatie over die opening gegeven. Want, beste lezer; door dat niet te doen zitten we nu met een serieus probleem. We vragen ons namelijk af wat er op 1 juni 1908 dan wel geopend werd.

Even recupereren:

1. Op 26 juni 1884 was de halte voor reizigers geopend.
2. Een paar maanden later werd daar een barak gezet die onderdak aan 7 à 8 personen kon bieden.
3. In 1894 was op dezelfde plaats 9 aren grond onteigend om er een bareelwachtershuisje, tevens pre-station, te bouwen, maar net op dat moment is Nijverseel lastig beginnen doen.
4. In januari 1908 was een laadkaai aan de stopplaats toegevoegd en kreeg de reizigershalte ook het statuut van goederenstation.

---

<sup>19</sup> Denderbode, 21 mei 1905.

<sup>20</sup> Hoezo, waren deze gronden dan niet vroeger onteigend? Welnee, in 1894 was er alleen maar grond voor een bareelwachtershuisje (het voorlopige station) aangekocht.

Alles wat een station nodig had was er dus al eerder, met uitzondering van een toegangsweg, een gekasseid goederenperron en een mooi ontvangstgebouw...

Wel, de toegangsweg naar het station van Baarddegem werd pas in de zomer van 1908 provisoir verhard. En de plannen voor het ontvangstgebouw waren op 1 juni 1908 zelfs nog niet getekend.

Op 18 augustus schreef de gemeente Baarddegem nog een brief aan de minister: *Mijnheer de Minister - Wij nemen de eerbiedige vrijheid Ued te verzoeken bij Uwen achtbaren Collega van Openbare Werken te willen aandringen om ons een gevoeglijk gebouw te willen plaatsen voor Statie, immers 's morgens vroeg zijn er altoos meer dan vijf personen die bij slecht weder geene voldoende schuilplaats kunnen vinden en dat is ook dus zoo op Zaterdag, marktdag des stads Aalst.*

*Het kleine gebouw in hout dat men thans optimmert zal voorzeker onder vele opzichten te klein zijn. Wij zijn voorzeker den Heer Minister dankbaar voor het verleenen eener loskaai der koopwaren maar wij durven hopen dat den Heer Minister zijn werk zal voltooien met ook nog een telegraafbureel toe te staan daar er in het seizoen der hop en der pulpen veel telegrammen dienen ontvangen en verzonden te worden. Overigens, den persoon gelast met den dienst onzer halte is daarvoor zeer geschikt en verlangt dezen dienst van telegraphist bij zijne bezigheden te voegen.*

Om alles niet van één kant te laten komen besloot de gemeente om ook een duit in het zakje te doen. Tijdens de gemeenteraadszitting van 9 februari 1909 werd het voorstel van burgemeester Van der Straeten om Steenweg nr. 4 naar de nieuwe losplaats dan toch maar tot 8 meter te verbreden (dit werk was, zolang er geen stationsgebouw stond, op de lange baan geschoven), zonder problemen aanvaard. Meegesleept door het enthousiasme vergat men evenwel hiervoor tijdig de mogelijke subsidies aan te vragen.

De arrondissementscommissaris, die een vooruitziend en goed geïnformeerd man was, begreep welke gevolgen dat kon hebben en moet hieromtrent reeds op 9 juli 1908 een verwittiging aan de gemeente hebben gestuurd. Die is daar echter nooit toegekomen<sup>21</sup>, ofwel werd ze verkeerd gelegd. Met alle gevolgen van dien.

Op 10 februari 1910 moest het gemeentebestuur zich hierover immers ten overstaan van dezelfde commissaris als volgt verantwoorden: *"Mijnheer de Kommissaris, - Als gevolg van uw schrijven van 9 oktober 1908 (toen werd een herinnering gestuurd, nvds), hebben wij over het verslag van den heer Ingenieur Van Bellingen, de dato 29 juli 1909, de volgende aanmerkingen te laten geworden. Inderdaad deze werken zijn reeds uitgevoerd, immers deze weg is de rechtstreekse verbinding der losplaats der nieuwe statie met het Dorp en gans de gemeente.*

*Over dit werk was het onmogelijk vooraf machtiging te vragen aan de Hogere Overheid, men moest zich gedragen naar de werken welke den Staat aldaar kwam doen uitvoeren voor het gereed maken der losplaats of loskaai van den ijzerenweg. Toen die werken door den Staat verricht waren moest de Gemeente onmiddellijk hare werken doen maken, zo niet was het gans onmogelijk op de loskaai des ijzerenwegs te geraken, meer nog, twee rijtuigen konden zich bij het oprijden en afrijden niet missen en daarom moest de buurtweg nr.4 aldaar ook verbreed worden op 8 meters, 't geen de gemeente alsdan met spoed gedaan heeft.*

*En zohaast dit werk voltrokken was, dat de gemeente bepaaldelijk wist waaraan zich te houden, heeft het bij de Hogere Overheid de toelagen voor dit werk aangevraagd, immers men kon niets vroeger aanvragen of ook gene onkosten vaststellen - het was onmogelijk dit werk te voorzien.*

*Om die redens hoopt de gemeente dat zij de aangevraagde toelagen (toch) zal bekomen."*

Ofschoon we het niet met zekerheid weten, geloven we dat Baarddegem, na deze gedetailleerde en acceptabele uitleg, de absolutie én de centen heeft gekregen.

Eind 1909 was Baarddegem dus in het bezit van een station voor het vervoer van reizigers en goederen. Het bezat bovendien een telegraafdienst, een loskaai, een goederenperron (dat echter pas in 1911 gekasseid zou worden), en een brede toegangsweg... Maar nog altijd geen treffelijk gebouw.

Op woensdag 12 april 1911 stelde volksvertegenwoordiger Daens daarover een parlementaire vraag en vroeg *"De spoedige opbouw van een Statie-gebouw te Baarddegem; elken morgend vertrekken daar 150 werklieden naar Brussel en de wachtzaal is veel te klein voor 40 man."*

Was deze wachtzaal de houten barak die daar eind 1884 was neergezet? Neen, het was een andere... nog altijd een barak, maar een beetje groter.

---

<sup>21</sup> Dat is natuurlijk goed mogelijk aangezien Baarddegem pas een jaar later een postkantoor kreeg!

*“Een barak van een station,” schreef een correspondent van “de Werkman” en “Het Land van Aelst”, terwijl hij eigenlijk “ontvangstgebouw” bedoelde<sup>22</sup>. Op 28 september 1911 was hij naar Baardegem geïjld om er het volgende verslag te schrijven: “Groot ongeval, heden 28 September. 120 mensen van hun werk gehouden - Deze morgen, ten 4,36 stonden 120 arbeiders voor Brussel-Gaz, Tour-Taxis, Schaarbeek, Vilvoorden, in de statie te Baardegem te wachten naar trein 3048 die te 4,36 naar Opwijck-Brussel rijdt. De trein bleef niet stil, reed 200 meters verder en ondanks al de teekens van signaal reed hij voort en de 120 arbeiders konden naar hun werk niet. De gevolgen: verlies van dagloon, misschien verlies van werk. De statieoverste heeft zeer bereidwillig aan allen een getuigschrift gegeven. Ik laat alles staan en vertrek te 9 ure 2 naar Baardegem. Te Baardegem aangekomen vind ik daar een barak van een statie en een wachtzaal voor 120 mensen waar nauwelijks 20 man in kan.”*

Dezelfde reporter is ook nog eens op 5 april 1912 in Baardegem langs geweest.

*“De halte aan de Moorselse baan, waar blijft ze?,” vroeg hij zich af. “Aan de houten Statie is een deftig langsel gevoegd, ook in hout, ’t is er een statie in den aard van Zweden en Noorwegen.”*

Nog altijd geen stenen gebouw dus. Wat we wel geleerd hebben is dat “de houten statie” en de verwachte “halte aan de Moorselse baan” niet exact dezelfde locaties waren.

Het hier afgebeelde ontvangstgebouw werd dus niet in 1907 voltooid zoals een aantal bronnen beweren. Waarschijnlijk werd het in 1913 gebouwd. Dat jaar is het namelijk voor de eerste keer op de kadasterkaarten verschenen.



(Ontvangstgebouw) van het station van Baardegem, anno 19??.

Baardegem werd als goederenstation belangrijker dan Moorsel. Men zag er het lossen en laden van cement (betonfabriek Crabbe), pulp en kolen. Bij het station bevond zich later ook ‘Stock Americain’ Tannier.

<sup>22</sup> We hebben tot onze eigen schade en schande moeten leren dat er een wezenlijk verschil tussen de begrippen “station” en “ontvangstgebouw” bestaat. “Station” staat voor de functie, “ontvangstgebouw” voor het gebouw.

## Degradatie van de stations

Nà 1935 werd het station niet meer voor de dienst gebruikt. Op zondag werden er nog wel abonnementen uitgereikt.

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 Baardgem, Peizegem en Steenhuffel.

Met uitzondering van Moorsel 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.



**Baardgem anno 1924**

## 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.

Sabotagedaden, beschietingen en bombardementen van de geallieerde vliegtuigen zouden in 1944 uiteindelijk voor de volledige ontreding van het Belgische spoorwegnet zorgen. Ook Leireken ontsnapte hier niet helemaal aan. Vanaf 1944, en vooral na de landing van de geallieerden in Normandië, was de spoorlijn regelmatig het doelwit van (kleine) aanslagen door het verzet.

Theo Ponnet uit Baarddegem, die een oorlogsdagboek bijhield, schreef:

*"Vrijdag 30 juni 1944 - Op de 'Leirekensroute' komen van nu af regelmatig konvoeien door van de Wehrmacht, uit oorzaak van storing op andere spoorlijnen door vijandelijke actie, bombardementen en sabotage. Er worden zware wapens afgevoerd, veldgeschut en tanks, alles zeer zwaar beschadigd.<sup>23</sup>"*

*"Woensdag 19 juli (1944): Vandaag is er sensatie geweest. In de late namiddag is hier een groep van 6 Amerikaanse jachtvliegtuigen verschenen van het type Thunderbolt. Ze vlogen hier rond in alle richtingen zo op een hoogte van 4.000 m.. (...) Maar die 6 Thunderbolts zorgden ook nog voor wat anders. Ze bleven hier maar rond vliegen in alle richtingen, eens zeer hoog en dan weer tamelijk laag. Uit de richting Aalst hoorde ik hun boordwapens ratelen (in Aalst werd een locomotief kapot geschoten, zegde men) en nog een tijd later schakelden ze de Flak van Dendermonde met een list volledig uit. Uiteindelijk hebben ze "Leireken" aan flarden geschoten, dezen dag de laatste trein van 21 uur, Londerzeel-Opwijk naar Aalst. Dit lapten ze hem juist op de grens Baarddegem-Opwijk. (...)"*

Volgens Herman Crabbe (Baarddegem) zou er, op een zijspoor aan het station van Baarddegem, na de eerste wereldoorlog, nog ettelijke maanden een treinwagon gestaan hebben waarin vluchtelingen woonden.

---

<sup>23</sup> Volgens A. Aelbrecht werden deze omgeleide konvoeien dikwijls getrokken door type 7 locomotieven.

## De Aftakeling

Zoals we al zagen ging het met Leireken voor de oorlog al niet goed meer.

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

Voor de stations van Moorsel en Baardegem bleef het vervoer van pulp zeer belangrijk. In Moorsel kwamen vooral de boeren uit Meldert en Herdersem; in Baardegem zag men vooral landbouwers uit Wieze en Lebbeke. In november was het hier file om te kunnen laden, soms tot 23 uur in de nacht.

### 1957: Geen reizigers meer tussen Opwijk en Aalst

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 <sup>24</sup> reizigerstrein van Baardegem naar Opwijk (met locomotief 16.007).



Baardegem 1957: de eerste trein, om 07h30, op de laatste dag...

---

<sup>24</sup> 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. 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.



### **1 juni 1957, 14 uur - het allerlaatste Leireken**

Van het trotse Leireken, de ooit bijna internationale spoorlijn van Antwerpen naar Douai bleef er toen niet veel meer over.

In een publikatie van de NMBS, de Lijsten 29 en 29A (banen met een vereenvoudigde uitbating), daterend van juli 1959 vonden we nog volgende relictten terug:

**Lijn 61:** Aalst (Noord)-Baardegem: buitengewone reizigerstreinen alleen mits voorafgaande aanvraag. - Baardegem-Opwijk : baanvak buiten dienst voor de behoeften van de NMBS.

Toch kon men tussen Aalst en Moorsel nog tot in **1961** passagieren. Dit gedeelte van Leireken werd dan ook nog vrij veel gebruikt. In 1950 werden door de NMBS voor het baanvak Moorsel-Baardegem 731 abonnementen afgeleverd. In 1960 was dit, ondanks het wegvallen van de verbinding met Opwijk en Brussel, nog opgelopen tot 815.<sup>25</sup>

In deze periode (en eigenlijk reeds vanaf het begin van de jaren vijftig) reden hier ook zogenaamde 'Mazoutekens'<sup>26</sup>. Dit waren donkergroene, geelgestreepte dieselautorails 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. Het mazouteken, of het 'busken' nam in de week, rond 8u30, vooral bedienden voor Brussel mee. Het 'werkvolk' was toen al lang aan de slag en iemand die 'met het busken' mocht rijden had dus een zekere status in de streek.

Met het opbreken van de sporen werd tussen Moorsel en Aalst niet getalmd. Nog in 1961 verdwenen ze ook hier. Alweer had de koning het (op 10 augustus) niet kunnen laten om zijn handtekening te plaatsen.

Het allerlaatste stukje Leireken bleef tussen Moorsel en Opwijk bewaard. Vooral tussen Baardegem en Opwijk (met aansluiting op lijn 60) 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.

<sup>25</sup> Bron: Richtplan Denderstreek. Een studie van het ministerie van Openbare Werken uit 1963.

<sup>26</sup> 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.'

Er werden ook nog kolen en kunstmest vervoerd naar de goederenloods in Moorsel, die gehuurd was door Marcel Schoonjans uit Baardegem. Het transport van en naar Crabbe (cement in bulk, kiezel en zand) en naar Schoonjans zou, volgens Isidoor Redant, aanvankelijk goed geweest zijn voor 2 goederentreinen per dag. De sporen werden evenwel slecht onderhouden en gedurende de laatste jaren gebeurde het meer dan eens dat de biels uiteengedruwd werden en dat een wagon ontspoorde.

De laatste (reguliere) goederentrein reed tussen Moorsel en Opwijk op donderdag 27 februari 1975.



Een ongewone verschijning op de laatste sporen van Leireken:

Diesellocomotief aan de Loereman in Baardegem (1963)

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.

Maar, vóór dat gebeurde reed tijdens de Moorselse Pikfeesten, op 1 augustus 1976 voor de allerlaatste keer een echte stoomtrein (reizigerstrein). Hij was samengesteld uit locomotief 29.013 en drie rijtuigen 2de klasse van het type L, die elk plaats konden bieden aan 97 personen. Een houten GCI rijtuig, dat wel ter plaatse te bekijken was, werd als tentoonstellingsruimte ingericht, maar deed de tocht tussen Moorsel en Baardegem niet mee.



Het legendarische Leireken, de schrik van de landbouwers, melkboeren, koeien en paarden, had bijna 100 jaar gereden.

## 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 Baardegem was de zate daarentegen nog eigendom van de NMBS. Op dat laatste traject ontwikkelde zich na 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. Daar 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 schepenen 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 zijbermbepanting gezorgd wordt."*

Het gedeelte tussen de Moorselbaan en Moorsel en tussen Moorsel en Baardegem (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-schepenen 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 Baardegem en Moorsel deelde deze mening namelijk niet.

### **23-4-1989: Steenhuffel en Opwijk fietsen naar Baardegem.**

Op 23 april 1989 ondernam de vzw Leireken uit Steenhuffel een fietsmanifestatie naar Oost-Vlaanderen om de aanleg een beetje te bespoedigen.

Wat er tussen 1978 en 1988 op politiek vlak met het Leirekensroutedossier gebeurde bleef grotendeels voor de buitenwereld verborgen. In die periode was het geen onderwerp dat de massa in het Aalsterse beroerde. En het zouden uiteindelijk de Brabanders uit Steenhuffel en Opwijk zijn die de kar weer aan het rollen gingen brengen. Vooral de Opwijkse eerste schepen Maria Robijns en haar echtgenoot Roger bleven bij de bevoegde instanties, zowel nationaal (de ministers van Openbare werken) als plaatselijk (de stad Aalst, die eigenaar van de spoorwegzate zou moeten worden), aan de bel trekken om Leirekensroute verder te verharderen. Maar *"door de jaren heen hebben we er alleen een lijvig dossier met tussenkomsten en beloften aan over gehouden,"* constateerde mevrouw Robijns op een gegeven moment.

Voorgaande woorden van de ietwat gefrustreerde maar geenszins ontmoedigde schepen werden uitgesproken op zondag 23 april 1989 aan het station van Baardegem, tijdens een ludieke lentefietstocht, waar ondanks het gure weer door 150 fietsers aan deelgenomen werd. Ze was georganiseerd door de Vzw Leireken en werd gesteund door de gemeenten Londerzeel, vertegenwoordigd door schepen Jozef De Borger, en Opwijk, vertegenwoordigd door de familie Robijns, burgemeester Jan Michiels en schepen Walter Gillis. Deze manifestatie stond volledig in het teken van de eis tot verdere doortrekking van het fietspad naar Aalst. Bert De Clercq, voorzitter van de Vzw Leireken, pleitte voor een formule waarbij fietsen, wandelen en natuurbeleving zouden kunnen samengaan. Schepen de Borger benadrukte de betekenis van de route voor de passieve recreatie en het intercommunaal maar provinciegrenzen-overschrijdende toerisme. "Is er langs Aalsterse kant bereidheid om de route in de door NW-Brabant voorgestelde zin bespreekbaar te maken?" vroeg hij. "In welke mate kan men enige inschikkelijkheid verwachten vanwege de NMBS? Het zijn voor ons belangwekkende vragen <sup>27</sup>. Londerzeel is bereid om, zowel bij Gemeentebestuur als bij onze officiële toeristische vereniging, overtuigingsstukken aan te brengen." Schepen Robijns had vooral oog voor de veiligheid van de schoolgaande jeugd die nu vanuit Opwijk via gevaarlijke paden de weg naar de school in Aalst moest zien te vinden. Zij gaf uiting aan haar hernieuwde verwachtingen door te stellen dat de situatie nu toch wel gewijzigd was. Met name refereerde ze aan de aanwezigheid van Jean-Luc Dehaene op het departement van verkeer en aan die van een man uit de streek, Etienne Schouppe, aan het hoofd van de NMBS. "Wij zweren samen de dure eed, niet te zullen rusten vooraleer we hier over de geasfalteerde route naar Aalst zullen fietsen," eindigde ze haar rede <sup>28</sup>.

Van de kant van de stad Aalst was schepen van cultuur Gracienne Van Nieuwenborgh op deze meeting aanwezig. Volgens Jos Muylaert van de Toeristische Dienst van Aalst lag die aanwezigheid niet voor de hand. Uitgaande van de persberichten vreesde mevrouw Van Nieuwenborgh, samen met anderen, dat de fietstocht op een demonstratie tegen het stadsbestuur zou uitdraaien. Pas nadat hijzelf contact met de familie Robijns had en alzo de ware bedoelingen kende, kon hij ook de schepen van de nobele intenties overtuigen. Hoe dan ook, tijdens deze manifestatie beloofde Gracienne Van Nieuwenborgh uitdrukkelijk dat nog binnen de huidige bestuursperiode (die op 8 oktober 1994 zou eindigen) het Leirekensfietspad op Aalsters grondgebied gerealiseerd zou zijn.

<sup>27</sup> Op 10 mei 1989 schreef vice-premier Dehaene aan Maria Robijns: "Ik heb contact gehad met de NMBS Deze deelt mij mee dat het deel van Leirekensroute, gelegen op het grondgebied van de stad Aalst, reeds overgegeven werd aan de Domeinen op 16.10.1986. In het proces-verbaal werd de stad Aalst als kandidaat koper vermeld."

<sup>28</sup> Maria Robijns heeft, wat haar zelf betreft, woord gehouden.

In Baardegem, 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 Baardegem 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 Baardegem 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 algemeenheid 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 1993 de 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 bouw aanvraag 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 Leirekensroute 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 <sup>29</sup>.

## Na 1994

Goed nieuws hebben we over het **station van Baardegem** te melden. Na de afschaffing van de bewaking, rond 1935, bleef het gebouw eigendom van de NMBS die het verhuurde.

Ooit werd het aldus bewoond door Albert Auwelaert, die werkman in het station van Moorsel was. Omdat Moorsel verantwoordelijk was voor het onderhoud van het gebouw, kon men er net zo goed één van de eigen mensen in laten wonen, oordeelde men.

Tot 31 augustus 1995 werd de woonruimte bewoond door Maria Van Eycken. In de vroegere wachtzaal had kunstschilder Hertens uit Essene zijn atelier gevestigd.

Vanaf 1 september moesten beiden de plaats ruimen voor brouwerij Palm uit Steenhuffel. Die had het, na met biergigant Interbrew in concurrentie gelegen te hebben, voor de som van 4,8 of 5,0 miljoen (niet gecontroleerde informatie) aangekocht om het, naar het voorbeeld van het station van Steenhuffel, in te richten als afspanningsplaats langs de drukbereden Leirekens-fietsroute.

Brouwerij Palm restaureerde het gebouw en heeft er een mooie horecazaak van gemaakt:

## Brasserie 't Stationneken

### Openingsuren:

Open vanaf 11u00.

Woensdag en donderdag gesloten.

Juli en augustus: donderdag gesloten.

**Keuken doorlopend open van 12u00 tot 22u00.**

**Bestellingen tot 15 min. voor sluitingstijd. Vrijdag en zaterdag tot 22u30.**

### HALTE VOOR FIETSERS

Café 't Stationneken is een bekende stopplaats voor fietsers en wandelaars in Baardegem. Het interieur roept de oorspronkelijke functie van het gebouw direct op.

"In 1976 werden de sporen langs de Leirekensroute weggehaald", vertelt Christophe Ruysinck. "Nog een tijdje heeft er een gezin in het station gewoond, daarna is het helemaal opgeknapt en heringericht als brasserie."

*Bron: Het Nieuwsblad 19 maart 2006*



### 'T STATIONNEKEN

De uitzonderlijk rustige natuur is een onmiskenbare troef van brasserie 't Stationneken. Fietsen langs de oude spoorlijn Leireken en dan even pauzeren in het oude stationnetje van Baardegem. Mike Ruysinck en zijn team bedienen je graag op jouw wenken.

In de uitgebreide menukaart vindt iedereen zijn gading. De côte à l'os is ronduit onweerstaanbaar. Waar anders krijg je een stuk vlees voorgeschoteld van wel 1,4 kg? Of verkies je eerder het vetarme struisvogelvlees? In 't Stationneken weten ze duidelijk wat lekker is. Maar ook vegetariërs komen met een voortreffelijk aanbod van grillades en pasta's ruim aan hun trekken.

Voor groepen zijn er speciale menu's voorzien, al kunnen ze uiteraard ook altijd à la carte bestellen.

Voor zonnekloppers is 't Stationneken tijdens de zomermaanden eveneens 'the place to be'.

<sup>29</sup> Dit werd ons door insiders van een andere politieke strekking bevestigd.

Het ruime aanbod van pannenkoeken en de vele ijscoupes zijn een aanrader voor elke lekkerbek. 't Stationneken, Spoorstraat 1 in Baardegem.

Tel. 052 35 76 10. Juli en augustus enkel op donderdag gesloten. *Bron: De Streekkrant*

## Leireken Boekweit Blond

Boekweit Blond is een bier van hoge gisting dat hergist op fles.

Boekweit Blond wordt niet gefilterd, bezinking ontstaat door afkoeling in de lagertank.



### Brouwwijze

Boekweit Blond is een bier van hoge gisting dat hergist op fles. Storting gebeurt aan 52°C, met stapsgewijze verwarming tot kookpunt. De kooktijd duurt anderhalf uur en hop wordt na een half uur koken toegevoegd. Boekweit Blond wordt niet gefilterd, bezinking ontstaat door afkoeling in de lagertank.

### Eigenschappen

licht amberkleurig troebel  
6% alc.vol.

### Verpakking

- \* fles 25 cl, kroonkurk, met etiket
- \* fles 75 cl, champagnekurk, voorzien van wikkel
- \* geschenkverpakking: 3 flessen 75 cl met Leireken-glas.

### Smaaknotities

Evenwichtige neus balancerend tussen de geur van rijp graan, gist en een lichte hoptoets, vergezeld van een zacht kruidige aanzet. Volronde smaak eindigend in zachte bitterheid met kruidige ondertoon. Zeer goed doordrinkbaar en verrassend lange afdronk.

### Bewaren en serveren

- \* Boekweit Blond is 18 maanden houdbaar (zie etiket).
- \* Rechtopstaand bewaren, in koele donkere ruimte.
- \* Koel serveren (5°C)
- \* Boekweit Blond langzaam schenken, het glas licht schuin houden. De flesrand raakt het glas nooit. Restgist in de fles laten tenzij men het nadrukkelijk anders vraagt!

### Culinair

Boekweit Blond is een dorstlessend bier. Ideaal tijdens lente en zomer. Mooie begeleider van frisse slaatjes, lichte visgerechten of visbarbecue en niet al te kruidige antipasta's.

Informatie: [www.leirekenbier.be](http://www.leirekenbier.be)