

Stations langs 'LEIREKEN'

De geschiedenis van



MOORSEL

naar Louis De Bondt

Bewerking: Philippe Callaert - 27/08/2010



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.

Voor al over de periode van de eerste wereldoorlog en over de stations van Baardgem, 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 Moorsel in verband met deze spoorlijn.

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.

"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..."*

Wat moet de lezer onder de naam "Leireken" verstaan?

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. Sinds wanneer hij in zwang kwam en waar deze bijnaam vandaan komt zal misschien nooit meer met zekerheid achterhaald worden. Waarschijnlijk is echter dat hij voor 1900 ontstond.

Hypothese: De naam Leireken zou volgens ex garde Albert Aelbrecht uit Moorsel te maken hebben met een familie bestaande uit een weduwnaar en zijn twee zoons. Alle drie zouden ze niet goed snik geweest zijn, maar hoe de naam op de spoorlijn en de trein overging, kon niet meer worden verklaard.

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 ²; 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:	(voormalig) 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 (zangkoor) Straatnaam Leireken.

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

² Dit kan inderdaad juist zijn als we aan een 'Belpaire' treintje denken 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.

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 Ruyssevelt & 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'omde - 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 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.

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.

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.

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 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 statien⁵ 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."

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."*

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.

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.

MOORSEL

Moorsel had eigenlijk reeds rond 1860 een station kunnen hebben. Op 9 november 1854 had een zekere Emile Dupont immers een concessie aangevraagd om een privé-spoorlijn aan te leggen van Brussel-Zuid over Asse naar Moorsel. Daar, bij het te bouwen station, zou de lijn zich in twee splitsen, links naar Aalst en rechts naar Dendermonde. Maar mijnheer Dupont kreeg zijn concessie niet en Moorsel kreeg geen station. Ook toen de eerste ideeën over een spoorlijn tussen Antwerpen en Douai vorm kregen was er onmiddellijk een station te Moorsel voorzien.

In 1865 dreigden voorgenomen wijzigingen van het tracé echter serieus wat roet in het eten te zullen gooien. Toen werd zoals we reeds zagen, tussen Opwijk en Moorsel, op het grondgebied van Meldert of Baardegem, een aftakking naar Denderleeuw gepland.

Het pleit voor de gemeente Moorsel dat zij als eerste de ingrijpende consequenties van deze aanpassing in de gaten had. Want als die aftakking er, net buiten haar grondgebied, zou komen dan was het niet denkbeeldig dat daar ook een station zou worden gebouwd.

Inderdaad, in een naamloos en tijdloos document uit het bundel T039/09 van de spoorwegconcessies (ARA) lazen we woordelijk: *“De ijzerenweg van Malderen naar Denderleeuw zou twee stations hebben, Baardegem en Hekelgem; de sectie van Baardegem naar Aalst geen enkel.”*

Om uit te leggen dat zo iets werkelijk niet kon, en dat die aftakking eigenlijk in Moorsel hoorde te beginnen, schreef de heer De Vis (gemeenteraadslid van Moorsel en grootgrondbezitter) zonder dralen een brief naar de heren administrateurs van de toenmalige concessiehouder, de Chemin de fer d'Anvers à Tournai. Dank zij wat geluk en de mensen van de Moorselse Heemkring is een kopij ervan in ons bezit gekomen. Met wat verbeelding (want af en toe laat ook hier de leesbaarheid te wensen over) en met de gewaardeerde hulp van "Callewaert's nieuw Fransch-Nederlandsch woordenboek" uit 1924, volgt hier de redelijk vrije vertaling: *Moorsel, den 14de november 1865 - Aan de heren administrateurs van de société anonyme du chemin de fer d'Anvers à Tournai - Ondergetekende, eigenaar en bestuurder der Goederen te Moorsel, Oost-Vlaanderen, vraagt u om, in het belang van de vennootschap, van de te doorkruisen plaats en van het te bedienen publiek, volgende opmerkingen in overweging te nemen.*

De gemeente Moorsel, gelegen op de Lijn van Aalst naar Malderen, heeft geen lofzangen nodig; eenieder kent haar belangrijkheid op het gebied van handel, inwonertal, het gebruik van stoommachines, etc, etc... In het belang van de vennootschap is het aangewezen om voor zijn ijzerenweg de richting van het kasteel van Moorsel te nemen aangezien die, voor het gedeelte Aalst - Malderen verreweg de kortste is, en ook voor de aftakking naar Denderleeuw, via de grenzen van Erembodegem, de minst lange. Dit kan de vennootschap alleen maar een reusachtige winst opleveren, zowel inzake de aankoop van de gronden als inzake de aanleg en zelfs de exploitatie. Het tegenovergestelde zal gebeuren als voor de richting van Meldert gekozen wordt.

Het parcours is langer, het beschrijft een zeer scherpe bocht en het kruist twee wegen: deze van Meldert en deze van Baardegem die in Moorsel samenkomen. Het zou trouwens onredelijk en weinig sociaal zijn om voor de constructie van twee spoorlijnen het grondgebied van Moorsel in beslag te nemen en het station op het grondgebied van een kleine naburige gemeente (Meldert) buiten de lijn te gaan bouwen. De bouw van een station te Meldert zal inzake reizigersvervoer minder geld opbrengen. Zullen de reizigers uit Aalst, die in Moorsel, de belangrijkste gemeente ten noorden van deze stad moeten zijn, zich eerst naar Meldert begeven en zullen ze dan te voet naar Moorsel terugkeren? Ik kan het me haast niet voorstellen. En de reizigers uit Moorsel? Zullen die eerst naar Meldert gaan om de trein naar Aalst te nemen? Neen, zij zullen ongetwijfeld direct naar Aalst stappen teneinde geen tijd te verliezen door eerst achteruit te gaan.

Wat de koopwaren betreft zal men dezelfde resultaten noteren. Het zal bijgevolg in het voordeel van de vennootschap zijn om het station en de aftakking naar Denderleeuw zo dicht mogelijk bij de Plaats van Moorsel te situeren, dit zowel voor de gemeente Moorsel zelf als voor de omliggende gemeenten want indien men er zich te ver zou van verwijderen zou men de noordelijke gemeenten Wieze en Herdersem verliezen.

En Mijlbeke, het gehucht van Aalst dat meer landelijk dan stedelijk gebleven is, het deel van Hekelgem aan de andere kant van de Brusselse Steenweg (Brabant), en de gemeenten Baardegem en Meldert zijn door hun ligging altijd al op Moorsel gericht geweest. Zodanig dat Moorsel het midden vormt tussen de stations van Aalst, Malderen, Denderleeuw en Dendermonde. De as van Moorsel is dus de logica zelve. De inwoners van Moorsel drukken de wens uit, mijne heren, dat er een commissie zou worden opgericht, bestaande uit specialisten die het vertrouwen van alle belanghebbenden genieten, en die zou worden belast met de toetsing van de belangen van alle omliggende gemeenten aan de financiële belangen van de vennootschap. Ik vertrouw op uw hoge waardering en uw diep inzicht inzake spoorwegmateries en ben, mijne Heren, uw toegewegen dienaar, P.P. De Vis

Pieter Pauwel De Vis had een kozijn in Hekelgem wonen. Op 26 februari 1866 liet deze door de facteur een brief in Moorsel bezorgen waarin ongeveer het volgende stond. “Aangezien de Maatschappij toch nieuwe kosten zal moeten maken en gronden aankopen, wil ze de aftakking dicht bij de Bouchautberg leggen en het station van Hekelgem aan de staatsbaan Aalst-Brussel bouwen, lijkt dit me het geschikte moment om een petitie naar de Staat te sturen met het verzoek om direct ingenieurs naar hier te zenden om te bekijken of de spoorlijn niet beter via de abdij van Affligem kan lopen. Naar de Maatschappij moet u die petitie niet sturen want daarvan hebben we niks te verwachten.”⁶”

De aftakking in Meldert naar Denderleeuw werd aanvankelijk door het verdwijnen van de eerste concessiehouder, en uiteindelijk door de Aalsterse politici tegengehouden. Die zorgden er ook voor dat de plannen voor nieuwe tracéwijzigingen in 1870, waarbij er tussen Noordwest-Brabant en Aalst zelfs geen spoorlijn meer kwam, in de kiem gesmoord werden.

Moorsel kreeg bijgevolg zijn station. Aanvankelijk had men daar wel een andere plaats voor in gedachten dan degene die men uiteindelijk zou kiezen. Reeds in een vroeg stadium moet er in de gemeente betwisting omtrent de inplanting bestaan hebben. Hoe valt het anders te verklaren dat de burgemeester zich tijdens een groepsaudiëntie bij minister Wasseige, in december 1870, liet beloven “*dat de plaats waar de statiën van Moorsel (en Erpe) moeten voltrokken worden, door het gouvernement niet zullen aangenomen worden, vooraleer zij door het bestuur zullen aanhoord zijn.*”⁷”

Toen de plannen voor een spoorweg in 1876 vaste vorm kregen, stelde de gemeenteraad van Moorsel aan de Société de Construction de Chemins de fer voor om het station wat dicht bij de openbare weg te brengen. Deze ging hier gedeeltelijk op in en herzag het oorspronkelijke inplantingsschema.

Tijdens de zitting van november 1876 ging ook de gemeenteraad van Moorsel akkoord. De secretaris schreef: “*De gemeenteraad van Moorsel, vergaderd in het gemeentehuis ten einde te beramen over de Statie van den ijzeren weg van Antwerpen op Douai op het grondgebied dezer gemeente. De Burgemeester Voorzitter geeft aan de vergadering te kennen dat hij reeds met de besturende Commissie der Sociëteit hier over in onderhandeling is geweest, die hem de moeylijkheden hebben aangewezen om aan onze eerste vraag te kunnen voldoen, maar dat deze thans beloofd heeft van de ontworpen statie een weinig te verlengen, om ze alzo nader bij den openbaren weg te brengen volgens het plan het welk hij hier aan den raad toont, op voorwaarde dat den raad zou willen mede werken om de eigenaars te bewilligen tot het afstaan der nodige gronden.*”

Den Raad, overwegende dat de maatschappij hiermede wel niet geheel, maar toch gedeeltelijk aan zijnen wens heeft voldaan, heeft besloten, door deze tegenwoordige van zijne vorige vraag af te zien, doch van zijn recht te behouden van, indien deze overeenkomst en het voormelde plan niet ten uitvoer zou gebragt worden, tegen al ander ontwerp te protesteren.

De Burgemeester wordt mits tegengemagtigd om met de maatschappij in verdere onderhandeling te treden, voor zo ver zal geradig oordelen voor de uitvoering van het tegenwoordig besluit.”

⁶ Als de aftakking richting Affligem opschoof moest ze automatisch in Moorsel beginnen.

⁷ Denderbode, 18 december 1870.



Station Moorsel rond 1908.

Het station was klaar toen de openingsfeestelijkheden van de spoorlijn daar op 26 oktober 1879 plaats vonden en werd met dienstorder 80 van 9 oktober 1879 opengesteld.

Uit dit ongemeen boeiende document valt te leren:

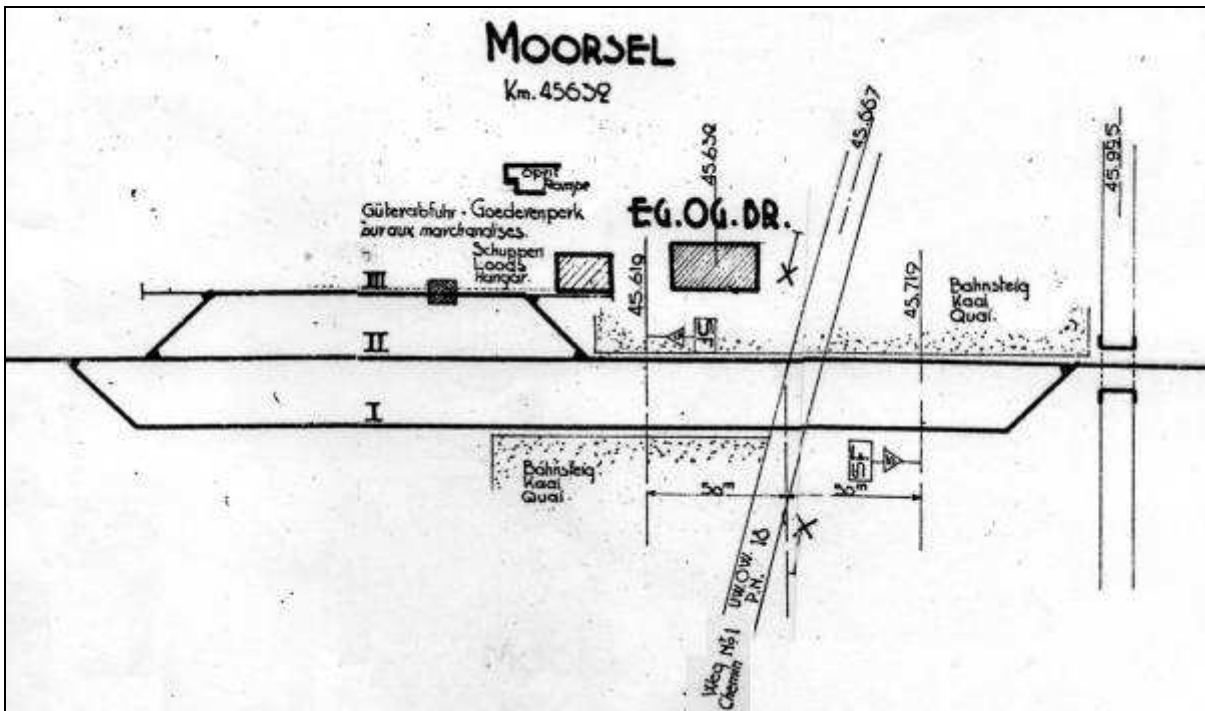
- Dat het beschikte over een zijspoor, een laadhelling en een weegbrug.
- Dat het voor een laadkraan beroep kon doen op het depot van Denderleeuw.
- Dat het zijn beestenwagens op tijd en stond naar Aalst moest sturen om ze te laten kuisen.

Vanaf 25 oktober 1881 werd ook een postkantoor in het station van Moorsel ondergebracht. Dàt bediende tevens Baardegem en Meldert ⁸. Het was toen de gewoonte dat de postbediende de echtgenote van de stationschef was.

Moorsel had een station van vierde klasse. De stationschef werd bijgestaan door een lader.

Voor de onderhoudswerklieden, die op Leireken werkten, was er op het huidige plein in Moorsel, achter het café van Jan Merckx, en tegenover het routehuisje, een piossershuisje gebouwd. Dat was een stenen barak waar de spoormannen zich konden omkleden. Tussen deze barak en het spoor liep een gracht. Erg belangrijk mogen we dat niet noemen, ware het niet dat die, in jaren zeventig, nadat de barak al lang weg was, in ijltempo uitgebuisd werd omdat men er een tent voor een optreden van Will Tura wilde zetten.

⁸ Bron: Denderbode 16 oktober 1881.



Sporenplan Moorsel 1940

Geen tweede halte in Moorsel.

Van in het begin had Moorsel een los- en laadkaai voor goederen. Maar deze was naar het schijnt niet goed te bereiken. Weg nr. 1 aan het station van Moorsel was namelijk te smal en bovendien in geen al te beste staat. Reeds in 1881 was er sprake van om deze te verbeteren maar het was uiteindelijk het ministerie van openbare werken dat, in 1882, het initiatief nam om deze te laten verbreden en te kasseien. Op 16 juli werd de gemeente Moorsel, zij het tamelijk rudimentair, van dit voornemen op de hoogte gebracht. De gemeenteraad, die dat een prachtig initiatief vond maar, zuinig als ze was, niet voor een te omvangrijk deel van de kosten op wilde draaien, riep dan ook de hulp van de provincie in.

“Het gemeentebestuur rekent zekerlijk op de tussenkomst der provincie in de onkosten der werken, te verrichten op den weg nr. 1 omtrent de statie van den ijzerenweg,” schreef men op 1 mei 1883 aan de arrondissementscommissaris van Aalst. *“Dat de toegestane (subsidies) door de heer minister van Inwendige (zaken) op verre na niet voldoende zijn om de onkosten te helpen bestrijden aangezien deze werken verricht worden uitsluitelijk in voordeel der statie of in andere woorden van den Staat zelve. Terwijl het gemeentebestuur daarenboven den last op zich moet nemen gemelde werken ten koste te onderhouden.”*

De hele zitting van 22 juni 1883 werd aan deze uiterst belangrijke zaak gewijd. De secretaris notuleerde nauwgezet: *“De gemeenteraad van Moorsel - Behoorlijk bijeen geroepen en vergaderd in het gemeentehuis wordt er overgegaan tot het dagorder Kasseiwerken. De heer Burgemeester geeft aan den raad te kennen van den brief van den heer Gouverneur van Oost-Vlaanderen van 11 mei waarbij dezen hogen ambtenaar de gemeente oplegt onder andere het opmaken van profielplan voor het verbreden en verbeteren van den weg n° 1 aan de statie te Moorsel, welke verbreding en verbetering niet door de gemeente gevraagd is, maar wel door het departement van openbare werken en welks bestek belooft tot BF 2.800.*

Gevolg gevende aan bovengemelde brief heeft het Kollegie van Burgemeester en Schepenen den hr Vercammen, principalen commandeur (?) van bruggen en wegen te Aalst gelast met het opmaken van gemelde plans welke den raad voor goedkeuring worden voorgelegd. Luidens brief voornoemd wordt de tussenkomst der gemeente ten minste op den helft geschat.

*De Raad - Overwegende dat de ontworpen werken van weinig of geen nut voor de gemeente zijn maar wel voor het departement van openbare werken aangezien deze slechts dienen om den toegang der statie te vergemakkelijken; Overwegende dat... den bekrompen toestand onzer gemeentegelden het ons onmogelijk maakt in den helft der uitgaven te voorzien. Besluit,
1° De plannen en aangehechte stukken goed te keuren
2° En aangezien het departement van binnenlandse zaken zijne tussenkomst bepaald heeft op een zesde (?) deel ook deze van openbare werken en der provincie te verzoeken en alsom te beraadslagen op welke manier de gemeente in het tekort zoude voorzien."*



Leireken (type 53) in Moorsel

Het vervolg van deze historie is ons niet precies bekend. Maar de weg is er desondanks gekomen. Met alle gevolgen vandien... Want, rond 1900 was het goederenstation, dat nu langs een mooie, brede baan uitstekend te bereiken was, al te klein geworden. Het was volksvertegenwoordiger Pieraert die, tijdens de zitting van de Volkskamer van 4 maart 1904, voor de verbetering van het goederenstation ten beste sprak. *"Het ontwerp bestaat,"* preciseerde hij. *"Waarop wacht men nog?"*

Wellicht stond de minister hierna met de mond vol tanden. Wij hebben alvast nooit vernomen dat hij geantwoord heeft. Derhalve gaan we er van uit dat de wensen van Pieraert snel in vervulling gingen. Want hierna hebben we van deze man niets meer gehoord.

Wèl vroegen de ondernemende mensen van Moorsel in 1908 een bijkomende halte. Het is de Denderbode van zondag 14 juni 1908 die ons dat verklapt.

"Baron Lodewijk de Béthune, plaatsvervangend Volksvertegenwoordiger van het Arrondissement Aalst, komt van wege het Ministerie van Spoorwegen enz. goede tijdingen te ontvangen betreffende... de vraag van inrichting ener Halt aan de 'Kleistraat' te Moorsel."

Vanzelfsprekend is hier nooit iets van terecht gekomen. Twee stations in één gemeente zou trouwens te veel van het goede zijn geweest. En onrechtvaardig ook, als we bedenken wat Baarddegem, dat nog geen enkel station had, allemaal zou moeten verduren...

Anekdote:

Het treintje dat tussen Opwijk en Aalst, 's morgens om 6 uur en 's avonds laat, het werkvolk (komende uit Brussel) meevoert, is overal in de streek gekend onder de naam van *den Bokser*, een spotnaam die hij waarschijnlijk gekregen heeft ten tijde van de beroering der Boksters in China (1898-1900 nvds).

Wat was het economisch belang van het station? Laten we, om hier een gefundeerd antwoord op te geven, in de eerste plaats een oude Moorselaar zelf aan het woord. In 'Moorsel en haar Geschiedenis' (1892) schrijft Oscar Reyntens: *'Aan de schielijke ontwikkeling der gemeente Moorsel in deze laatste jaren heeft de ijzeren weg van Aalst naar Zuid-Antwerpen veel bijgebracht. Ook beseften de Moorselaren al het nut dat zij van deze verbinding met grote handels- en nijverheidsteden te verwachten waren, toen zij in Oktober 1879 den eersten stoomwagen door het dorp zagen rijden... In 1816 waren er te Moorsel 2220 inwoners, getal dat in 1840 tot 2807 en in 1890 tot 3361 vermeerderd was.'*⁹

Op een bepaald moment namen in Moorsel niet minder dan 612 werklieden de trein. Ook kinderen, die soms in ellendige omstandigheden, in de fabrieken van Aalst gingen werken.

Moorsel was een losplaats voor steenkolen, bietenpulp, bouwmaterialen en hopstaken. En over dat laatste wensen we, als het mag, ook nog even uit te wijden.

De hoppekwEEK is in de streek van Moorsel en Opwijk traditioneel zeer belangrijk geweest.

De teelt van hop vereiste speciale maatregelen. Hier volgen er een paar:

Uit de Denderbode van 24 mei 1885: *"Eén onzer geabonneerden schrijft ons dat het Bestuur der IJzerenwegen de landbouwers welke hopplanterijen hebben langs den ijzerenweg gelegen, verwittigd heeft dat zij een deel der planten moeten uitroeien uit vrees dat de staken op de spoorbaan zouden kunnen vallen. Wij verwittigen de landbouwers wie de zaak aanbelangt dat het hoger bedoeld Bestuur geen hoegenaamd recht heeft te eisen dat zelfs ene enkele hopplant in de nabijheid van den ijzerenweg groeiende, zou uitgeroeid worden. Het art. 1 der wet van 15 April 1843 regelt het oprichten van gebouwen en 't planten van bomen in de onmiddellijke nabijheid van den ijzerenweg. De gebouwen mogen opgericht worden op enen afstand van 8 meters; de hoogstammige bomen mogen geplant worden op enen afstand van 20 meters en de kopbomen op een afstand van zes meters.*

Van hopplanten is er geen de minste spraak. Wij begrijpen dus niet hoe 't mogelijk is dat men de hopplanten, in de nabijheid van den ijzerenweg groeiende, meer moet uitroeien dan andere veldvruchten. Misschien aanschouwen zekere liberale bedienden, uit politieke berekeningen, de hopplant als een hoogstammige boom of wel als een kopboom. Wat er hier dan ook van zij: wij zeggen tot de landbouwers welke in 't geval verkeren, weigert uwe hopplanten uit te roeien, want niemand, de Staat zo min als de geringste man onder alle de Belgen, kan er u toe dwingen.

Wil het Bestuur der IJzerwegen dat er in de onmiddellijke nabijheid van de spoorbaan geen hop meer geplant worde, dan moet het den grond onteigenen, of wel ene schadeloosstelling betalen. Daar kan het niet uit!... Dus het ordewoord is weigeren, blijven weigeren, zich voor den Rechter laten dagen, zich dan doen verdedigen en weldra zal men ondervinden dat het Bestuur der Spoorwegen iets eist waartoe het geen hoegenaamd recht heeft!"

Een idee van het belang van de hophandel net voor de eeuwwisseling wordt ons gegeven in de Denderbode van 17 juli 1889: *"De verzendingen hop gedaan in de maand juni laatst, in de landstreek Aalst, bedragen een gezamenlijk gewicht van 86.138 kilogrammen."*

Vanuit het Moorsels station voerde Paul (Palie) Robijns de seizoenarbeiders uit gans de streek aan. Vijftig jaar lang was hij hun leider bij de Noordfranse suikerbietenooGst.

Anna Van Eeckhoorn uit Moorsel, beter bekend als Anna Van de Kuiper, een bevoorrechte getuige, vertelde ons omtrent het vertrek van de seizoenarbeiders het volgende verhaal:

Bij het vertrek van de 'Fransmans' kwamen de vrouwen en de kinderen uit de omtrek hun mannen afzetten, opeengepakt op een kar. Het afscheid ging telkens gepaard met heel wat kussen maar tranen vielen er zelden. 't Mansvolk moest zich immers kranig tonen in die groep. Na het vertrek van de trein, richting Frankrijk, reden de lege karren wèl veel stiller terug naar huis."

⁹ Op 31 december 1899 was dit trouwens nog verder opgelopen tot 3.596.

Leireken en de plaatselijke horeca

In Moorsel werd de dorst in de eerste plaats in café 'Bij de Kuiper' gelest. Eigenlijk was dat een afspanning die "Salle d'attente-Wachtzaal" heette en die tot 1985 open bleef. In dit café kwam in 1926 de eerste openbare telefoon. Als er gebeld werd was het Anna van de kuiper, het dochtertje, dat de boodschap mocht overbrengen.

Andere cafés aan het station van Moorsel droegen de spirituele naam 'à l'arche de Noë' en de iets meer profanere 'Bij Merckx-Bakker-Herbergier'. *"In d'ark van Noë" werd ook bij Kartholiekes Noë genoemd. "Hier was de Quévrainbond gevestigd," schreef Roger Hiel. "Jan (van bij Merckx Bakker) en Noë de cafébazen van beide herbergen, die graag een pintje dronken, beweerden dat ze de ganse dag gratis konden drinken. Ze gingen beurtelings en steeds met dezelfde frank bij elkaar een glas bier consumeren."*

Petroollampen

We willen deze korte bijdrage op een 'lichte' noot besluiten. Om eerlijk te zijn (wat eigenlijk altijd in onze bedoeling heeft gelegen) beleefde het station van Moorsel heel lang duistere tijden.

"Er is nogmaals, en dit voor de derde maal," lezen we in de Volksstem van 29 juli 1931. *"Door M. Baron de Bethune bij het Ministerie van Verkeerswezen aangedrongen om de petroollampen die de statie van Moorsel op zijn Middeleeuws verlichten, te vervangen door elektriciteit. Voor de zoveelste maal laat de nieuwe minister thans weten dat de zaak aan de NMBS is overgemaakt met bede ze welwillend te onderzoeken. Wij zijn benieuwd eerlang te weten te komen tot hoever de welwillendheid der heren zal strekken. Onze lezers zullen op de hoogte gehouden worden van hun besluit."*

Dat laatste was geen ijdele belofte. Want reeds op 10 augustus vonden we in dezelfde krant: *"M. de Bethune komt het volgende schrijven te ontvangen van wege de Nationale Belgische Spoorwegmaatschappij: Heer Volksvertegenwoordiger - In antwoord op uw schrijven van 14 Juli, gericht tot den Heer Minister van Verkeerswezen, aangaande het inrichten der elektrische verlichting in de statie te Moorsel, hebben wij de eer U ten kennis te brengen, dat de werken dezer categorie op een gezamenlijk programma voorkomen, waarvan de uitvoering verdeeld is over een zeker aantal dienstjaren, waarschijnlijk 5 jaar.*

Daar deze werken vastgesteld zijn volgens de beschikbare gelden, de noodwendigheden van den dienst en het belang der besparing, die moet voortspruiten uit de vervanging der gas- of petroleumverlichting door elektrische, is het niet mogelijk van nu af aan, zelfs den vermoedelijken datum te bepalen waarop zij zullen uitgevoerd worden. Niettemin wordt de kwestie onderzocht."

"Resultaat dus," besluit de krant. *"'n Plaaster op 'n houten been. Wou men iemand ter plaats zenden, hij zou zich kunnen overtuigen, dat, getroostte men zich den onkost ener elektrische verlichting aldaar, de maatschappij op weinig tijd zou ingewonnen hebben wat er nu aan petrol verkistkast wordt, en de reizigers als ze daar bij aankomst of vertrek nen frank laten vallen, zouden ten minste klaar zien om hem te kunnen oprapen. 't Spreekwoord geldt hier: 'Een fosfoorken in tweeën, en 'n pint in enen keer uit."*

Bareel Beughemstraat



Leireken - Beugemstraat Moorsel 1960

Er werd ons verzekerd dat er aan de overweg van de Beughemstraat (de 'Blokkes') tussen beide wereldoorlogen een bareel was die bediend werd van onder de luifel van het station van Moorsel. In de praktijk was hij altijd gesloten, maar er was een bel waarmee men kon vragen om hem te openen. Veel verkeer zal daar, dunkt ons, dus wel niet geweest zijn.

'den doorsteek'

In Moorsel, waar op een zekere plaats het spoor hoger dan de velden is aangelegd, loopt er onder de berm een smal gangskan, als voortzetting van de veldweg, dat ze daar *den doorsteek* noemen. Alle velden in de nabijheid zijn nu in de volksmond genoemd 'aan den doorsteek'; de oude benamingen van de vroegere kaartenboeken zijn al vergeten ¹⁰.

¹⁰ De Doorsteek lag aan de wijk Konijnarde (Moorsel). Andere typische namen waren: 'den Traveir' (overweg Heirbaan, Baardegem), 'n Halt (halte Nijverseel), de Konker (duiker op grens Baardegem-Moorsel), den Abri (duiker aan het kapelletje) en het Roethol (duiker Boekveldlaan, Moorsel).

Periode 1940-1945

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.

Op sommige rustige treintrajecten, en Leireken kende er zo wel een paar, aan de doorsteek op Konijnnaarde in Moorsel, en aan de onbewaakte overwegen, stonden de mensen de trein op te wachten in de hoop aan wat steenkool te geraken. Daar diende de machinist immers stapvoets te rijden en kondigde hij zich aan met een fluitsignaal. Moeders en kinderen stonden dan met een emmer gereed, hopen dat enkele schoppen steenkool van de tender zouden 'vallen'. Sommige machinisten en stokers genoten hierdoor een zekere populariteit waardoor het op bepaalde uren opvallend druk was aan zo'n overweg.

De aftakeling

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

Vanaf 1935 (of daaromtrent) was er op een aantal stations op de Lijn (Steenhuffel, Peizegem, Baardegem...) geen toezicht meer. 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.

Het treinverkeer van lijn 61 kon het nog wel tot in het begin der vijftiger jaren 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 Lebbecke. In november was het hier file om te kunnen laden, soms tot 23 uur in de nacht.

Moorsel had bovendien nog andere troeven. Omdat de wagons er langer mochten blijven staan dan in het goederenstation van Aalst liet kolenhandelaar Dubois (de grootste van de stad) hier zijn wagons toekomen. Kolenboeren 'Blokkes' (Philips) en Denboo (Vermeiren) hebben dat stichtende voorbeeld gevolgd. En ook de brouwerijen Van Roy en Callebaut en bierhandelaar 'Miel Wagon', allen uit Wieze, transporteerden via Moorsel hun grondstoffen en leeggoed.

In Moorsel konden de duivenmelkers bovendien elke dag hun jonge duiven met de trein van 7u31 meegeven voor de leervluchten op Ninove. Tot 7u15 werden door de keverijbond inschrijvingen aanvaard (vertelde ons Isidoor Redant). Veel geld bracht dat evenwel niet op.

Vanaf 1965 kwam het officiële gedeelte van het station leeg te staan en werden er alleen nog abonnementen (door personeel uit Opwijk?) uitgeschreven. Het gebouw werd in 1971 afgebroken. De vergunning hiervoor werd afgeleverd op 1 december 1971 en op 10 april van het volgende jaar werd met de afbraak van het historische gebouw begonnen. Slechts het goederenmagazijn bleef nog een tijdje bewaard, evenwel in zeer vervallen toestand.

Anno 2009 herinnert alleen nog een voormalige baanwachterswoning - overigens prachtig verbouwd - aan de gewezen spoorweg in Moorsel.

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.



Locomotief type 41 (Moorsel 1948)

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 ¹¹ reizigerstrein van Baardegem naar Opwijk (met locomotief 16.007).

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 waarschuwendende 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.

¹¹ 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.

(...)

Eerlang zou het opbreken van het spoor tussen Opwijk en Baarddegem voorzien zijn. Het gedeelte Baarddegem-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’¹². 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.

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 Baarddegem 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 Baarddegem 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 Baarddegem.

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.

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.

¹² 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.’

1976 : DE PIKFEESTEN (PIKKELING) TE MOORSEL

De geschiedenis van Leireken, de spoorlijn, hadden we afgesloten op zondag 1 augustus 1976. Dat was terecht. Want toen reed de allerlaatste stoomtrein over de sporen. 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.

Locomotief 29.013 werd in Schaarbeek van stal gehaald ter gelegenheid van de 7^{de} Moorselse Pikfeesten. Deze folkloristische manifestatie, op en rond de hoeve Muylaert, behandelde het lot van het koren, van het pikken tot in de oven, en was op korte tijd uitgegroeid tot een feest waar duizenden mensen op af kwamen. Op zaterdag 31 juli vertrok de trein een eerste keer in Moorsel om 10 uur 's morgens. Voor 20 of 40 frank (heen en terug) kon er, om het uur, tussen 10 en 19 uur en tussen de regenvlagen door, meegereden worden.

De rit van 13 uur werd echter geschrapt om de brandweer de kans te geven om, met groot vertoon, het water van de locomotief bij te vullen. Zowel in Moorsel als in Baardegem waren voor de gelegenheid speciale perrons aangelegd. 's Nachts werd het treinstel door VVV De Faluintjes bewaakt, want de komst van souvenirjagers werd hoegenaamd niet uitgesloten.

Ook op zondag 1 augustus werd er door de stoomtrein nog een paar maal heen en weer gereden en toen was het stoomtijdperk in onze gewesten definitief voorbij.

's Morgens was minister Chabert met zijn dame naar Moorsel afgezakt. In de aloude herberg 'bij de Kuiper' werd beiden een tas lekkere koffie aangeboden en naar het schijnt hebben ze die in dank aanvaard. Naast een bezoek aan de hoeve Muylaert, waar hij een ganse dag zou vertoeven, stond er voor de minister nog een fietstocht van Moorsel naar Baardegem op het programma. Hiermee wilde hij meteen zijn sympathie betuigen voor de fietspadenactie 1976-1977 van de Belgische Radio en Televisie, die op dat moment in zowat alle steden en gemeenten van het Vlaamse land werd gevoerd.



De stoomtrein tijdens de Pikkeling in Moorsel, 1976.

Fietspad LEIREKENSROUTE 1976 -1978

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.

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.

Op 23 april 1989 ondernam de vzw Leireken uit Steenhuffel een fietsmanifestatie naar Oost-Vlaanderen om de aanleg een beetje te bespoedigen. 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 algemeenschap 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 hertegen 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 bouwaanvraag 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 schepenen 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 Leefmilieuschepenen 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 ¹³.

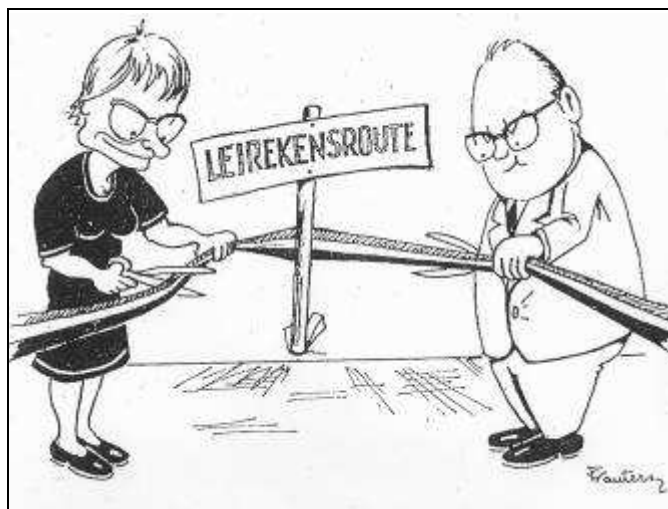


Het natuurleerpad, net na de asfaltering.

¹³ 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 'Baardeghem' werd vervolgens het lintje doorgeknipt¹⁴. 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 Aalst¹⁵, zo langs Moorsel en Baardeghem 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)

¹⁴ Aan het officiële gedeelte in Baardeghem 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.

¹⁵ 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 bier



Langs de oude spoorlijn ligt nu de Leireken-fietsroute.

In Vlaanderen is fietsen heel populair, en zeker het drinken van een lekker speciaalbier na zo'n fietstochtje.

Dat bracht Leo De Smedt op een idee. Leo was vroeger mede-eigenaar van brouwerij De Smedt (later brouwerij Affligem). Als het brouwen in je bloed zit, moet het er toch weer uitkomen. Vandaag 'jeunt' hij zich met zijn Leireken-gamma, allemaal biologische bieren op basis van spelt en boekweit.

Dit zijn ruwe granen die zonder chemische middelen worden gekweekt en op arme gronden gedijen.

Machinist

Oorspronkelijk liet Leo de bieren brouwen in Silenrieux, op de grens tussen Namen en Henegouwen, daar wordt er door een collectief nog veel spelt en boekweit verbouwd. Veteraan-brouwmeester Jean-Luc Suys deed de klus voor Leireken, en kwam met een Leireken-witbier, een blond en een donker bier op de proppen. Die werden later omgedoopt in Leireken Boekweit Blond, Boekweit Bruin en Witte Spelt, met op het etiket de machinist Leireken.

Tegenwoordig worden de bieren gebrouwen in Vlaanderen, namelijk in de Ichtegemse brouwerij Strubbe, die gespecialiseerd is in dit soort opdrachten.

Vruchten

De laatste aanwinst in het gamma is Leireken Wilde Vruchten, een fruitbier op basis van spelt en een mix van zes rode vruchten: granaatappel, kriek, aardbei, framboos, rode vlierbes en bosbes. Een hele fruitkorf, en toch is het bier niet zoet. Een verademing in de zoete fruitbierenwereld. Komt het door de spelt? Dit is een graansoort die vooral op schrale gronden groeit, een traag groeiritme heeft en dankzij deze traagheid in staat is heel wat mineralen van de bodem op te nemen.

Verder wordt het bier gebrouwen met biologische mout en een biologisch gekweekte hop van Duitse origine zorgt voor een lichte bitterheid. Het bier wordt niet gefilterd wat in het glas zorgt voor een lichte sluier, en net voor het afvullen worden de vruchtensappen toegevoegd. De nagisting op de fles duurt twaalf dagen bij 24 graden Celsius. Dat alles zorgt voor een mooi evenwichtig bier met vaste schuimkraag, dat niet alleen de vrouwen (op het etiket staat een heerlijke retrodame) maar ook de mannen kan bekoren. Leo De Smedt heeft hier lang aan gewerkt. Ondanks de huidige, duidelijke knik in de groei van de fruitbieren, geven we zijn bier veel kans.

Leireken Wilde Vruchten is een buitenbeentje in de fruitbierenmarkt. Door zijn lichtbittere en volstrekt niet zoete karakter is het een heerlijk aperitief. Het smaakt voortreffelijk bij zoete desserts, waar het een leuk contrast mee vormt.

LEIREKEN BIO WILDE VRUCHTEN

- Alcoholvolume: 5,2 vol. % alc
- Uitzicht: Mooie kersenrode kleur (framboos?), wit en wandklevend schuim, licht gesluisd.
- Aroma: Hopbitter neemt het op tegen de fruitaroma's, met een lichte dominantie van framboos en een tikkeltje hout.
- Smaak: Beendroog, ongewoon voor een fruitbier. Volle smaak met opnieuw de bittere hopsmaak maar ook een fijn verfrissend zuur. Lange, peperachtige afdronk die de mond heel droog maakt.

Info: Leireken, Guldenboot nv, Marktstraat 59/bus5, 1745 Opwijk, www.leirekenbier.be

Bron: De Morgen, 25/05/2009