

Stations langs 'LEIREKEN'

De geschiedenis van



NIJVERSEEL

naar Louis De Bondt

Bewerking: Philippe Callaert - 23/09/2009



346 bladzijden op A4 - Luxeuzer hardcover met omslagwikkels - 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 (verzendingkosten 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 Baardegem, Steenhuffel en Londerzeel-Oost werd veel bijkomende informatie ontdekt.

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

Deze brochure gaat over de geschiedenis van spoorlijn 61 en meer bepaald over de levensloop van het station van Nijverseel 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 Opwijks Klokske, een studentenblad uit juni 1945. *“Als daar zijn de Pacific en de Orient-Express, de Transsiberian, de Blue Bolt, e.a. Ik vrees dat de vergelijking daarmee ophoudt, tenzij dat Leiren ook een stoomtuig is gestookt met steenkool...”*

Velen voor ons hebben zich onledig gehouden met het zoeken naar de verklaring voor de tegelijk originele en intrigerende volkse benaming ¹ die aan Lijn 61 werd gegeven. 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.

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:	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.

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 (zie verder) dat steeds door één en dezelfde persoon bestuurd werd. Belpaire en Leire lijken trouwens ook een heel klein beetje op elkaar.

Plannen en herplannen

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

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

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

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

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

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

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

1863 : GEEN IJZERENWEG VAN DENDERLEEUEW NAAR LIER

We beginnen ons eigenlijke verhaal met een spoorlijn die er nooit is gekomen. In 1863 vroegen een zekere Henri Joseph Van Ruyseveldt & 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. Echter 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."

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.

Nijverseel vraagt en krijgt... geen station

Ofschoon in Nijverseel, aan de overweg van de Provinciebaan van Dendermonde naar Brussel, reeds in 1879 een bareelwachterskeet werd geplaatst, komt deze plaats voor het eerst rond 1896 écht in deze geschiedenis voor. Toen werd aan minister Vandepereboom een stopplaats gevraagd en blijkbaar werd die ook toegezegd.

Maar al vlug, hoe zou je zelf zijn, namen de Nijverzelenars met een stopplaats geen genoegen meer en gingen ze in de clinch met Baardegem voor het krijgen van een echt station (waarbij men in de allereerste plaats een goederenstation op het oog had).

Over deze bloedstollende broederstrijd werd al in de brochure van Baardegem geschreven. Hier volgt, om niet van subjectiviteit verdacht te worden, het eveneens verdedigbare standpunt van Nijverseel.

Dat standpunt werd onder meer vertolkt door de arrondissementscommissaris van Brussel die in zijn "Verslag over het dienstjaar 1896 (zittijd 1897) voorgelegd aan de heren voorzitter en leden van de bestendige deputatie der provincie Brabant" het volgende schreef⁶:

De heer Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen heeft besloten in het gehucht Nyversele, onder Opwyck, eene halte in te richten voor reizigers en allerlei koopwaren. De uitvoering dezer beslissing zal zeer nuttig zijn voor een groot getal landbouwers uit het noorden van mijn arrondissement, alsmede uit de omliggende dorpen.

De statie van Nyversele zal zich bevinden in 't midden eener dichtbewoonde streek bestaande uit dat gehucht (1.000 inwoners), Maxenzele (900 inwoners) en Breestraat-Minnestraat, onder Lebbeke (1.200 inwoners). Deze gehuchten, die 3 en 4 kilometers van de statie van Lebbeke verwijderd zijn, zijn slechts 1 en 1,5 kilometer van Nyversele gelegen.

Maxenzele ligt slechts 2,5 kilometer van Nyversele, terwijl het schier 6 kilometers verwijderd is van de steeds druk bezochte statie van Assche, en op denzelfden afstand van de statie van Opwyck, waar de ladingen ook talrijk zijn.

Men zal derhalve alle slag van vervoer verkorten waartoe de landbouwers verplicht zijn en tevens den aftrek hunner waren vergemakkelijken. Er is sprake geweest van deze halte bij voorkeur te plaatsen te Baerdeghem of tusschen deze gemeente en Nyversele, doch alles pleit ten gunste van de keus dezer laatste lokaliteit.

Zij is inderdaad met Maxenzele en de Minnestraat verbonden door den Staatssteenweg van Brussel naar Dendermonde, terwijl er geen steenweg bestaat op het punt van Baerdeghem, tenzij de provinciale steenweg van Vilvoorden naar Aelst, die deze laatste gemeente verbindt met Nyversele en haar aldus zal toelaten voordeel te trekken uit de nieuwe gevraagde halte.

Daar de grond te Nyversele effen is, is de plaatsing volkomen geschikt voor de inrichting eener halte. De werken zullen er met weinig kosten uitgevoerd kunnen worden, terwijl te Baerdeghem alles gebouwd zou moeten worden op oneffen moerasachtigen grond. De onkosten van aanlegging zouden er derhalve veel aanzienlijker wezen.

Voor wat het gehucht Breestraat-Minnestraat en de gemeente Maxenzele betreft, deze zouden schier niets winnen bij de oprichting eener statie te Baerdeghem. Eindelijk, deze gemeente heeft slechts duizend inwoners, die alleen voordeel zouden trekken uit de onkosten welke de Staat zich zou opleggen.

Om eene halte te plaatsen tusschen Nyversele en Baerdeghem, zou men steenwegen moeten aanleggen die thans ontbreken en die veel zouden kosten voor de omliggende gemeenten, hoewel de Staat en de Provincie tot de uitgave zouden bijdragen. Men zou verplicht zijn de opening der zoo zeer verlangde halte uit te stellen en zij zou de meerderheid der belanghebbenden veel min voordeel aanbrengen.

Kortom, er zijn drij redenen die mij de voorkeur aan Nyversele doen geven:

- 1° De bewoonde streek is veel meer uitgestrekt;*
- 2° De aanlegging is gemakkelijk en weinig kostelijk;*
- 3° De toegangswegen liggen er reeds.*

Ik durf hopen dat de heeren voorzitters en leden der Bestendige Deputatie van Brabant bij den heer minister van Spoorwegen de aanneming zullen gelieven te ondersteunen van deze laatste oplossing, waarvan mijne gemeenten met ongeduld de verwezenlijking afwachten. (De Commissaris van het arrondissement Brussel, getekend de Royer de Dour).

⁶ De volgende tekst werd integraal overgenomen uit 'De spoorweghalte te Nijverseel' van Jan Meeusen, in het tijdschrift van de Heemkundige kring van Opwijk-Mazenzele, 1996-2. Jan verwijst als bron naar het Gemeentelijk Archief Opwijk-Mazenzele, Bestuurlijk Memoriaal van de provincie Brabant 1897, deel 2: Verslag over den Bestuurlijken Toestand der provincie Brabant, zittijd van 1897, Guyot, Brussel 1897.

Het College van Burgemeester en Schepenen van Mazenzele, in dewelke Nijverseel een trouwe bondgenoot vond, liet in de notulen van de zitting van 29 oktober 1896 noteren (onze bron is nog altijd Jan Meeusen):

"Vervolgens wordt den schepenraad aanzocht een verzoekschrift te zenden aan mijnheer de Minister van Spoorwegen, ten einde hem te verzoeken, zohaast mogelijk aan te vangen, de werken van inrichting ener stopplaats, die hij beslist heeft te openen te Nijverseel op de lijn van Antwerpen naar Douai, aan de provinciale kasseide van Brussel naar Dendermonde."

En in de notulen van de Opwijkse gemeenteraad van 14 januari 1897 lazen wijzelf: *"Sprekende over ene halte op Nijverseel, welke Mijnheer de Minister van ijzerenwegen reeds in princip heeft vastgesteld, wordt er eenpariglijk beslist door den Gemeenteraad, nog ene petitie naar de Kamers te sturen voor het bekomen van vermelde halte. Deze petitie zal rondgedragen worden bij de heren raadsleden, omdat elkeen ze zoude kunnen lezen en vervolgens ondertekenen."*

Het is niet te verwonderen dat Baardegem, toen het vernam wat men in Nijverseel en omstreken aan het bekonkelfoezen was, danig schrik begon te krijgen. Omdat het zelf wel veel emotionele argumenten uit te spelen had maar omdat de economische argumenten van Nijverseel ook niet te onderschatten waren, stelde het aanvankelijk een compromis voor en was het bereid om zijn eigen, al lang gevraagde halte, in de richting van Nijverseel op te schuiven.

Er verliepen vele jaren.

Uiteindelijk leek Nijverseel de strijd te zullen gaan winnen, maar rond 1903 keerde het tij opnieuw. Tijdens de Parlementaire zitting van 4 maart 1904 pleitte volksvertegenwoordiger Tibbaut (een laatste maal?) in het voordeel van het Opwijkse gehucht.

Hij zei: *"Ik bedank den heer minister (Liebaert) voor al wat hij gedaan heeft in antwoord op sommige onzer vragen en hoop dat hij later ook voor de overige hetzelfde zal doen, namelijk wat betreft de standplaats te Nyverzele op de lijn van Aalst naar Antwerpen. De heer Vandenpeereboom heeft ze, voor acht jaar, beloofd maar hij is verdwenen zonder zijn belofte te kunnen houden! In 1900 heeft de heer Liebaert die belofte herhaald; maar de stilstandplaats bestaat nog niet; men heeft ons vergeten! Ik hoop nochtans dat men ons niet lang zal laten wachten en dat de heer minister eerlang zijn woord zal gestand doen."*

Waarop Liebaert, de zeer belezen minister van spoorwegen, naar men ons met de hand op het hart verzekerde, zou geantwoord hebben:

"Er leven in de belangwekkende streek, waarvan de heer Tibbaut heeft gesproken, Montaigu's en Capulet's⁷. Op verzoek van den heer De Coster en anderen heeft mijn bestuur beslist de stilstandplaats te Nyverzele in te richten, dadelijk tekenden al de inwoners van Baardegem daar verzet tegen aan. Ik geloof dat ik, slechts door daar ook een stilstandplaats in te richten, aan die tweedracht een einde zal stellen."

Hierop weerklonk er volgens de verslaggever van de Denderbode een hartelijk gelach in het Belgische Parlement. Waardoor naar onze mening onomstotelijk bewezen is dat de broederstrijd tussen Nijverseel en Baardegem een grenzenoverschrijdende, ja zelfs nationale uitstraling had gekregen.

In 1906 won Baardegem uiteindelijk definitief de strijd. Maar Nijverseel hield er ter compensatie en als troost wel een stopplaats aan over.

Deze werd op 14 mei 1906 met Ordre de Service nr. 16 in gebruik genomen. Aanvankelijk, hoe kan het anders, stond hier slechts een kleine loods. Later werd die vervangen door een stenen gebouw(tje).

In Nijverseel werden de coupons door de bareeldraaier of bareeldraaister, die in het routehuisje woonde, uitgeschreven.

⁷ Die oude historie ging over 2 ruziënde families die hun telgen Romeo en Julia niet bij elkander lieten komen.

Onder: Leireken met 'de marchandies' in Nijverseel 1965



Leireken als verspreider van slechte zeden?

Een reden om de trein met een hoge dosis argwaan te bekijken was het feit dat hij de brave boerenbevolking, die voorheen hoogstens door een hooimijt (hooimeid?) tot de zonde kon aangezet worden, nu een directe verbinding gaf met de verlokkingen van de grote stad.

En zo mogelijk nog erger was de vaststelling dat zekere, voorheen deugdzame, gemeenten het passeren van een ijzerenweg en de bouw van een station aangrepen om hun grondgebied met minder onverdachte etablissementen te verfraaien.

Jà, zelfs langs Leireken was dit het geval. Zo lezen we althans in een brief van het schepencollege van Baardegem aan de minister van Spoorwegen, gedateerd op 18 januari 1901:

"Au contraire, à Nijverseel, éloigné de plus de trois kilomètres des centres d' Opwijck et de Baardegem et de plus de quatre kilomètres des centres de Lebbeke et de Mazenzele personne n'y établira un nouveau commerce ni une nouvelle industrie, tout au plus, l'exécution de ce malheureux projet

[het bouwen van een station in Nijverseel, op het kruispunt met de steenweg Asse-Dendermonde, in plaats van in Baardegem, nvds]

aura t il pour but l'érection de quelques nouveaux cabarets, au grand préjudice du combat acharné qu'on livre actuellement contre le triste fléau de l' alcoolisme..."

Uit schroom geven we deze tekst weer in de originele taal. Bovendien willen we, ter geruststelling van onze eventuele lezers uit Nijverseel, of van wie die daar nog familie wonen hebben, zeggen:

1. dat ze wettelijk niet voor het gedrag van hun voorouders aansprakelijk kunnen gesteld worden,
2. dat de feiten bovendien verjaard zijn,
3. dat de aantijgingen van die van Baardegem misschien niet helemaal objectief waren (voor details zie hierboven!) en
4. dat, ofschoon Nijverseel zijn station niet kreeg, de genoemde instellingen van openbaar nut er toch gekomen zijn.

Bareelwachtershuisje en stopplaats.

Aan de stopplaats van Nijverseel, aan de Steenweg Brussel-Dendermonde, kwam er dus geen station maar stond er wel een hokje en bovendien een bareelwachtershuisje.

Dank zij Jan Meeusen kennen we de naam van de tweede en voorlaatste bareelwachter. IN HOM 1996-2 lezen we immers: *Bareeldraaier Nijverseel: Auwelaert Petrus Joannes Alfons, echtg. Bettens Josephine, ijzerenwegwerkman, geboren te Opwijk op 11-11-1888, zoon van Petrus Benediktus en De Hauwer Antonia.* Eigenlijk was het Josephine Bettens die de bareel bediende en de treintickets afleverde; Auwelaert zelf werkte bij het spoor als piocheur. Het is de dochter van het echtpaar, Maria, die het ons onder vier ogen vertelde.



Petrus Auwelaert

**aan de bareel en
de stopplaats
van Nijverseel**

Josephine Bettens werd op 7 juli 1893 in Opwijk geboren en zou er op 29 januari 1979 overlijden. Op haar doodsprentje staat te lezen: *“Jarenlang was zij bareeldraaister in ‘t luik. Daar kon ze nu, in haar welverdiende pensioentijd, lang en spannend over vertellen. Het was niet altijd zonder avontuur. Sneeuw of ijs, de bareel moest gedraaid, dag en nacht, met zwaaiende lantaarn in den donkeren.”*

De dochter van Josephine wist ons heel wat over haar moeder, en over de omstandigheden waarin ze moest werken, te vertellen. Na 25 jaar trouwe dienst aan de bareel (van 1920 tot 1945) was ze het werk meer dan beu en hield ze het voor bekeken. *“Ik heb genoeg kou afgezien,”* zei ze. *“ik stop ermee.”*

In winter en zomer, in weer en wind moest er ook vroeg opgestaan worden. Tot in 1945 werd de bareel door petroleumlantaarns verlicht. Dezen moesten voor de komst van de eerste trein aangestoken worden en na het passeren van de laatste gedoofd. Bij regen en wind waren er dikwijls veel lucifers en gesakker nodig om ze in brand te krijgen.

Als er in Moorsel een trein vertrok werd Josephine daarvan telefonisch verwittigd zodat ze de bareel kon draaien. Als de trein passeerde moest zij op haar beurt het station van Opwijk waarschuwen en het nummer van de gepasseerde trein in een boek noteren.

Dit boek werd op regelmatige tijdstippen gecontroleerd. Elke trimester was er echter een grote controle. Die was streng maar werd gelukkig vooraf aangekondigd. Tegen dat het inspectieteam met een kamionachtig voertuig met 4 of 5 zitplaatsen over de sporen aangereden kwam moest alles grondig gepoetst en opgeknapt zijn.

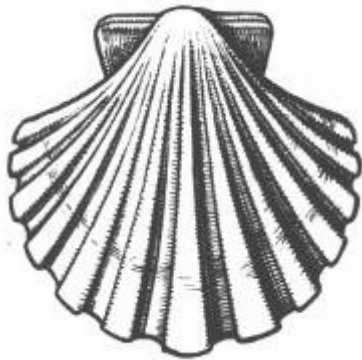
Elke dag, als de laatste trein gepasseerd was, werd de bareel in open stand op slot gedaan, zodat hij niet door onbevoegden zou kunnen gesloten worden.

Gelukkig zijn er in Nijverseel nooit zware ongelukken gebeurd. Wel zijn er vele auto's, ooit zelfs een schoolbus, tegen de gesloten bareel geschoven. Dat kwam vooral vanwege de slechte zichtbaarheid of door overdreven snelheid van de chauffeurs.

De schade aan de auto's bleef veelal tot wat blutsen beperkt maar de bareel was telkens verbogen en moest dan helemaal vervangen worden. En altijd opnieuw volgde er een onderzoek of de petroleumlampen wel reglementair waren aangestoken...

Van dezelfde bron vernamen we bovendien dat de stopplaats van Nijverseel, tijdens de verbredingswerken van de provinciale baan Asse-Dendermonde, waarschijnlijk in 1936 en weliswaar tijdelijk, een 200 meter lang zijspoor (richting Baardegem) zou gekregen hebben om de aanvoer van bouwmaterialen te vergemakkelijken. Dagelijks kwamen er toen 6 à 7 wagons zand en grind in Nijverseel toe.

Overigens, en dit is een verhaal dat we aan Paul Van Langenhove uit Nijverseel en Roger De Groeve uit Opwijk danken, trok Leireken, als het er echt op aan kwam, doorgaans zelf zijn plan. Zo gebeurde het regelmatig dat een goederentrein, die aan de overweg van de provinciale baan Asse-Dendermonde uit veiligheidsoverwegingen moest stoppen, zonder aanloop de helling bij Nijverseel niet over geraakte. Maar geen nood... dan liet men de helft van de wagons in de stopplaats achter, duwde de andere helft naar Baardegem en kwam men vervolgens, achteruit rijdend, het overschot halen.



Leireken is inmiddels ook een onderdeel van zowel het Vlaamse fietsknopennetwerk als van de internationale noordelijke Compostellaroute geworden.

Om dit laatste feit te gedenken werd in mei 2006 op het Luik in Nijverseel (op 2000 km. afstand van het bedevaartsoord) een arduinen Compostella-kilometerpaal onthuld en een Spaans feest gegeven.

Op het asfalt komt men af en toe ook de Sint-jakobsschelp tegen. Voor de vele fietsbedevaarders uit centraal Nederland ligt Leireken doorgaans op de 4^{de} etappe die hen van Londerzeel over Aalst en langs de Dender naar Geraardsbergen brengt.

Bareel Coenstraat



De bareel aan de Coenstraat werd lang door mevrouw Jef De Ghendt -Costers gedraaid. Op een zekere dag werd hij vervangen door een wipbareel die vanuit het stationnetje van Nijverseel bediend werd.



Nijverseel 1950: locomotief van het type 94.

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.

Het **routehuis van Nijverseel** werd, nadat bareeldraaister Josephine Bettens haar job in 1946 had opgegeven, bewoond door een spoorwegman die Dolf heette, door zijn vrouw Jenny en door hun dochter Maria. Rond 1957 werd het gebouw afgebroken.

Ook de **stopplaats van Nijverseel** verdween. Nadat in de vijftiger jaren het houten wachthok opgeruimd was en nadat op 14 oktober 1981 de toelating tot afbraak was gegeven, werd het door Vital Neuckermans en zijn helper Jef Bettens (de broer van de laatste bareeldraaister Josephine) gesloopt.
