

Stations langs 'LEIREKEN'

De geschiedenis van



OPWIJK

naar Louis De Bondt

Bewerking: Philippe Callaert



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

Het boek kan bekomen worden:

- 1) door het on-line te bestellen via <http://www.unibook.com/unibook/site/bookdetail/?bookid=8322>
- 2) door overschrijving van € 39,00 (verzendkosten inbegrepen) op rekening 035-1250204-12

In beide gevallen wordt het boek 8 à 12 dagen later bij u thuis geleverd.

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

Maar omdat de herinnering vervaagt en stilaan verdwijnt, en omdat er nieuwe generaties kwamen die de naam Leireken nog wel kennen maar niet meer precies weten waar die voor stond, hebben we dit boek geschreven.

Opmerking: Een vroegere versie van dit boek werd in 1996 onder dezelfde titel uitgegeven.

Deze bijdruk volgt in grote lijnen de oorspronkelijke tekst maar werd serieus bijgewerkt.

Vooraf 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 Aalst in verband met deze legendarische spoorlijn.

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

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

HET GEHEIM VAN DE NAAM 'LEIREKEN' ONTRAADSELD?

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

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

Hypothese: *“De verklaring van den naam ‘Leiren’ (in sommige kringen - Merchtem - eerbiedig ‘Valère’ genaamd) is vrij eenvoudig”,* vervolgde dezelfde auteur in hetzelfde artikel. *“Hij staat immers in rechtstreekse betrekking met een gekende inheemse familie, de Leirckes. Toen het plan van de spoorbaansectie dat over Opwijkse bodem liep werd openbaar gemaakt bleek het dat dit spoor o.a. moest getrokken worden door het perceel grond van genoemde familie, waardoor het omzeggens geheel wegviel. Dat feit heeft toen veel stof opgejaagd en daaruit heeft Leiren zijn naam gehouden. Deze uitleg werd me verstrekt door zeer betrouwbare en bevoegde lieden.”*

Spijtig genoeg noemt M.H. Mertens zijn bronnen er niet bij. Anders hadden wij misschien niet verder gezocht en ook nog volgende, even geloofwaardige, verklaringen gevonden.

Hypothese: Een lid van de familie Leirekes uit Opwijk was één van de trouwste klanten (volgens 'Toponomie van Steenhuffel' door Joris Vertongen).

Hypothese: Een Valère uit Opwijk werd door de trein doodgereden.

Hypothese: Valeer was een Opwijkse arbeider die regelmatig met het treintje reisde. Hij kwam altijd op het nippertje aan het station. Omdat men man en trein steeds tegelijk zag arriveren werden beiden alras met elkaar vereenzelvigd.

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.

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.



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.
- Ramsdonk: Straatnaam Leireken.
Straatnaam Leireke.
Wandelpad Leirekensroute.
Leirekensdomein, hondendressuur.

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 Dowaaï (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 Aalst-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 bagagie".

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

"Naar wij vernemen zal, ter gelegenheid der feesten te Moorsel, op Zondag 26 Oktober een specialen trein tussen Aalst en Londerseel worden ingericht. Deze trein zal om 9 u. des avonds uit Aalst vertrekken en in alle 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.

Opwijk: onderzoek en onteigeningen.

Ook voor het tracé tussen Londerzeel en Opwijk waren de plannen klaar. Op 3 mei 1876 ontvingen de diverse gemeentebesturen een brief van de Gouverneur van Brabant (ref. 25979513-26443) met de nodige documenten en plannen om het onderzoek van commodo en incommodo te kunnen openen.

Opwijk ontving de plannen voor de spoorweg van de Gouverneur van Brabant op 4 oktober 1876 (brieven 264, 264,B15941). Het onderzoek van commodo en incommodo liep er van zondag 22 oktober tot dinsdag 7 november. In de notulen van de Gemeenteraad van 25 oktober (bevestigd door deze van 7 november) werden, gelukkig voor ons, ook volgende ontvangen bezwaarschriften ingeschreven:

“Op heden, 23en October 1876, ten 9 uren voormiddag, zijn voor ons verschenen:

1° Henricus Thoen, landbouwer, wonende te Opwijck, gehucht Nijverzele, eigenaar van het perceel N° 69f, welken niet alleenlijk vraagt den houdenis van den weg Nr.67 maar daarbij verzoekt dat dezen weg zoude hebben ene breedte van 2 meters, om reden dat hij, alsook de kinderen De Coster, eigenaars van het perceel Nr.69e, en de heer Van Landeghem, eigenaar van het perceel Nr.56, genen ontlast meer hebben (chemin de décharge).

2° Theodorus Van Damme, Adolf Vanderstraeten, Petrus Waeman, Franciscus Waeman, Petrus Joannes Hauwelaert, Joannes Graessens, Louis De Donder, Franciscus Derauw, Franciscus Ringoot, de weduwe Felix Vermeir, Guillielmus Vandenbroeck, Petrus Vastenavondt, Cornelis Graessens, Henricus Vermeir en Livinus De Clerck, allen landbouwers, te Opwijk Nijverzele woonachtig, vragen en eisen zelfs de behoudenis van den weg Nr.67 vermits zulks hunnen openbaren rechten markt- en kerkweg is.

3° -1 Vanderstappen Paul Benoit, landbouwer te Opwijk in de Broeckstraat.

3° -2 De Coker Joseph en kinderen.

3° -3 Seghers-Lamotte Joseph, koopman te Buggenhout, eigenaars van de parcelen nrs 186 en 177a en 178a, vragen enen lateralen weg rechtskants van deze parcelen.

4° Bieseman, kinderen Pierre-Jean, landbouwers te Lebbeke, eigenaars van het perceel volgnummer 361 Nr.289 van het Kadaster, vraagt de verlengenis van den lateralen weg beginnende aan volgnummer 354 Nr.282 langshenen zelve perceel.

5° Pollijn Petrus Joannes, eigenaar, wonende te Lebbeke, Joseph De Lantsheere, eigenaar te Asse, en Petrus-Franciscus Thoen, landbouwers te Lebbeke, eigenaar van de parcelen, beschreven onder volgnummers 44, 45 en 46, Nrs. van het Kadaster 525, 527 en 528, vragen enen lateralen weg langshenen zelve parcelen.

6° Vandroogenbroeck August, eigenaar van het perceel Nr.38f 300 van het Kadaster, beweert dat hij genen bewerkingsweg meer heeft nevens het huis van Livinus Declerck-Vermeir en dat dit huis zoude moeten afgebroken worden.

7° Eindelijk de inwoners der Broeckstraat, namelijk 1) Benedictus Vanderstappen 2) Jan Baptist Moerenhout 3) Benoit Berghman 4) Petrus Deplecker 5) Jan Baptist Vandevelde 6) Joseph Vangerwen 7) Guillielmus Berghman 8) Petrus Meert 9) Joannes Debrandt 10) de weduwe Jan Baptist Verelst 11) Fidelis Vanderstraeten 12) Joannes Franciscus Deridder en 13) Josephus De Coker, vragen allen ene wipbrug (barrière à bascule) aan den weg Nr.65 tussen de parcelen Nrs 5 en 7.

Op heden 25 Oktober 1876, te 2 uren namiddag, het Kollegie...na (de aanmerkingen) zelve nauwkeurig onderzocht te hebben, vindt ze gegrond en verlangt vuriglijk dat zij ook door de Hoge Overheid in aandacht genomen worden.”

Meer aanmerkingen kwamen er niet en het proces verbaal van dit onderzoek werd op 31 januari 1877 naar de Gouverneur van Brabant teruggestuurd. De enige van de hierboven vermelde bezwaren die tot echte betwisting aanleiding gaf was deze van Petrus Pollijn. Die werd geconcretiseerd in een ‘proces-verbaal van grensbepaling tussen de Staatsspoorwegen en de intussen weduwe geworden mevrouw Petrus Pollijn-Paret te Gent’ gedateerd op 14 maart 1881.

Nadat, in het voorjaar en de zomer van 1877, de meeste onteigeningen plaatsgevonden hadden en het definitieve plan voor de spoorlijn getekend was, werd dit op 17 oktober nog eens grondig door de Opwijkse gemeenteraad bestudeerd om te controleren *“of de bruggen en waterlopen, op het plan aangetekend, ene genoegzame breedte hebben en of er gene meerder moeten daargesteld worden.”*

Uit dit onderzoek bleek overigens dat de maatschappij inzake waterlozingsmogelijkheden en infrastructuur aan de redelijk zuinige kant was geweest en de Gemeenteraad vroeg dan ook:

- om extra bruggetjes (waterdoorvoeren) met een diameter van 0,60 m. te laten voorzien: aan weg nr.4 van Lebbeke naar Droeshout; aan de gracht tussen de percelen 36, 3 en 38; aan beide kanten van de Nijverzelestraat tussen de percelen 41, 42, 44 en 45; aan de kassei van Brussel naar Dendermonde (twee stuks); tussen percelen 442 en 443; en tussen de percelen 430 en 431.
- Om de brug aan de Nijverzelebeek, die slechts een diameter van 0,80 meter zou krijgen, tot 1,25 meter te verruimen.
- En *“Dat er, uit dringende noodzakelijkheid voor de inwoners van de Broeckstraat, ene wipbrug (barrière à bascule), geplaatst worde aan weg N°65, tussen parcelen 5 en 7.”*

Een station, maar waar?

In Opwijk dwarste lijn 61 de spoorverbinding tussen Brussel en Dendermonde (lijn 60). Die werd rond dezelfde tijd aangelegd. Het vak Asse-Dendermonde werd geopend op 18/5/1879, het vak Brussel Zuid-Jette op 1/6/1871, en het deel Jette-Asse op 15/11/1881.

Ook lijn 60 werd aangelegd door de S.A. de Construction de Chemins de fer. Ze was trouwens op hetzelfde moment (convention-loi 25/4-3/6/1870) in concessie gegeven. Op dit belangrijke verkeersknooppunt hoorde bijgevolg, geen mens die daar aan twijfelde, niemand die dat betwistte, een passend station. Maar waar moest het komen?

De gemeenteraad van Opwijk besteedde zijn sessie van 20 mei 1876 aan de kwestie *“of het ja of neen voordeliger zou zijn voor de Gemeente dat de statie op den Boecht was, eerder als op de Neerveldekouter waar zij thans op het plan aangetekend staat. Na over dit voorwerp elk raadslid in zijne reden aanhoord te hebben, wordt er eindelijk tot ene stemming overgegaan welke den uitslag geeft als volgt:*

Stemmen voor het behouden der statie op de Neerveldekouter, de heren: 1° Desmedt, burgemeester - 2° Desmedt Guillaume Francois, schepen - 3° Vanderstappen Pierre Joseph - 4° Heyvaert Pierre-François - 5° Van Damme Theodore - 6° Lindemans Arnould Joseph - 7° De Block Pierre Emmanuel.

Stemmen voor de statie op den Boecht, de heren: 1° Vereertbrugghen Benoit Ed., schepen - 2° Wynants Nicolas - 3° De Coster Emile.

Dusvolgens wordt de statie behouden op den Neerveldekouter.

Het station was er al bij de opening van het vak Asse-Dendermonde, op 18 mei 1879.

Uit het Ordre de Service nr. 35 van 1879 valt een heleboel te leren. Maar om het ons niet te moeilijk te maken onthouden we alleen:

1. dat het station geopend werd voor het vervoer van personen en bagage, voor goederen, financiële middelen, paarden, vee, uitrustingen en verhuizingen;
2. dat Opwijk een zijspoor, een laadhelling en een weegbrug had;
3. dat een kraan (indien nodig) in Dendermonde kon bekomen worden;
4. dat de beestenwagens in Dendermonde moesten gereinigd worden.

Of er in Opwijk, bij de opening van het station, feestelijkheden plaats hadden, weten we niet maar het is wel erg waarschijnlijk.

Wellicht gebeurde hetzelfde als in Merchtem (op dezelfde lijn en op dezelfde dag). In ‘De Gazet van Merchtem’ lezen we dat op 18 mei 1879, bij het passeren van de eerste trein, aan het station de fanfare speelde en dat er een heuse praalstoet uitging.

In 1891 werd de ‘parking’ voor het station aangelegd en pas met ordre de service (dienstorder) nr. 1 van 1 januari 1896 werd Opwijk opengesteld voor alle vervoer (voordien konden er enkel reizigers opstappen). Het station kreeg toen (vanzelfsprekend) ook een goederenkoer.

Opwijkse barelen.

Op de oorspronkelijke plannen van de ijzerenweg van Antwerpen naar Douai waren bareelwachtersketen voorzien aan de Coenstraat, de Beekstraat en de Bolstraat.

De barak aan de Beekstraat verdween voor 1906 maar tussen 1897 en 1899 werden de voorzieningen aan de Coen- en de Bolstraat vergroot. De Bolstraat kreeg zelfs een echt bareelwachtershuis.

1914-1918: Den Grooten Oorlog

Op 9 november 1914 en tijdens de volgende dagen passeerden er in Opwijk, nog steeds op de lijn Brussel-Dendermonde, weer treinen vol gekwetsten.

Op vrijdag 5 februari 1915 passeerde in Opwijk een trein met Duitse soldaten, op weg naar het front. Op de trein was in grote letters "God straffe Engeland!" geschreven

De pijnlijke amputatie van Leireken.

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

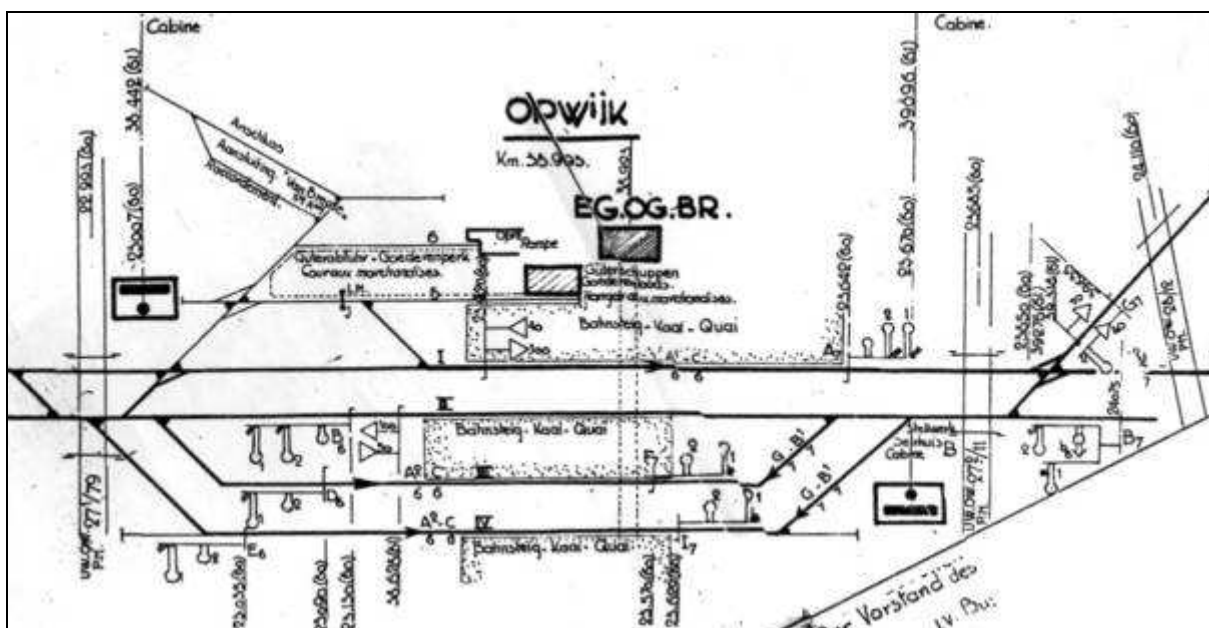
Tussen Aalst en Opwijk was de lijn in 1918 buiten gebruik gesteld en hoogstwaarschijnlijk nadien ook opgebroken. Uit De Volksstem van 30 november 1919: *"In den loop van't jaar, zijn, herhaalde pogingen aangewend om het herleggen te bekomen der spoorlijnen Aalst-Burst en Aalst-Moorsel-Opwijck. (...)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

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

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

Periode 1920 - 1945

In 1926 werd van lijn 60 (Brussel-Dendermonde) een dubbelspoor gemaakt. Toen had Opwijk drie perrons en vier sporen (plus 2 die uitsluitend voor goederenstellen bedoeld waren). Leireken stond meestal op spoor vier een tiental minuten op aansluiting met lijn 60 te wachten. Dit spoor werd ter plekke dan ook 'het Leirekensspoor' genoemd.



Sporenplan Opwijk 1940

Buiten de stationsdiensten waren er te Opwijk ook de onderhoudsdiensten van de spoorlijn gehuisvest.

Het economisch belang van het station van Opwijk was groot. In het tijdschrift van de Heemkring van Opwijk (HOM 1994-4) schreef Wilfried Mariën (hij refereerde naar de periode rond 1938) in dat verband: *'Opwijk bezat een significant personenvervoer naast een belangrijk goederentransport. Een halve eeuw geleden nam trouwens het goederentransport per spoor een veel belangrijker plaats in dan nu: ruim de helft van de treinen waren marchandise. Het huidige station is op dit vlak nog slechts een schaduw van zijn vroegere bedrijvigheid. Het bezat voor handel en nijverheid een cruciale functie met de overslag van hout, bomen voor de Opwijkse zagerijen (o.a. Van den Broeck in de Kalkestraat), het transport van bieten naar de suikerfabrieken en pulp die door dezelfde fabrieken werd afgeleverd, aardappelen van de boeren, materiaal voor Manta en steenkool, o.a. voor de melkerij Meert.*

Tenslotte was er ook Vanbreuze, dat een drukke treintrafiek verzorgde van gesorteerde lompen naar o.a. het buitenland. Hiertoe beschikte de fabriek over eigen rangeersporen. Al deze goederentreinen maakten dat er geregeld omvangrijke treinstellen gerangeerd werden in het station, waardoor de overwegen Fabrikstraat-Doortstraat en Neerveldstraat regelmatig versperd waren. Uiteraard verminderde het goederentransport tijdens de oorlog maar bleef toch in belangrijke mate 'n drukte ontwikkelen.'

Wat we ook niet mogen vergeten te vermelden, aldus L. Ballon uit Mechelen maar vroeger uit Opwijk, is dat Vermoesen uit Nijverseel veel appels en peren naar Normandië en Bretagne exporteerde.

Routehuizen aan de Neerveldstraat.

Op de plaats waar nu een tunnel onder lijn 60 loopt (en vroeger een overweg was) stonden twee routehuizen. In het **grote**, dat er nu nog staat, woonde de 'pikeur'.

Van 1937 tot 1963 was dat Jozef Steylemans, die baanmeester van Londerzeel tot Moorsel was en aldus verantwoordelijk voor het onderhoud van de lijn. Ook de naam van Pikeur Brems is nog bekend. In het **kleine** routehuis, dat er voor stond, woonde, voor en in 1940, een zekere Wambacq.

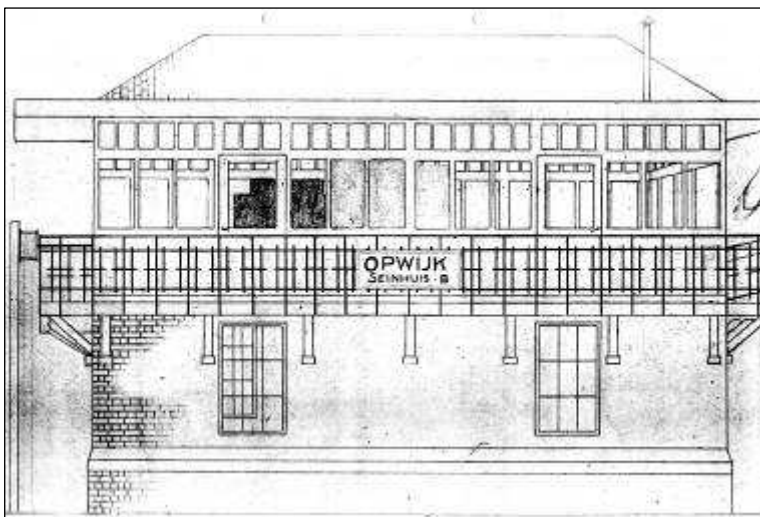
Bareel Heirbaan

Van juffrouw De Ridder uit Opwijk kregen we volgende namen van bareeldraaiers:

- Johannes (Wasjken) Meersman (oorlogsinvalides W.O. I), die de helft van zijn linkerarm miste,
- Maria Willockx (Maria van Job),
- Marie De Bondt, Gust Creyelman, Denis Dierickx, Jan Devos.

Volgens Marcel Steylemans (de zoon van de pikeur), en hij heeft gelijk, hadden deze mensen geen huisje ter beschikking, maar deden ze hun werk vanuit een betonnen hok op de splitsing Aalst-Dendermonde.

Seinhuis en Kabien



Op de plaats waar Lijnen 60 en 61 samenkwamen (of elkaar verlieten, naargelang u het bekijkt), aan de overweg van de huidige Fabrikstraat stond een seinhuis. Aanvankelijk was dit een houten constructie tussen de Fabrikstraat en Lijn 61. Later werd het, aan de andere kant van de overweg, vervangen door een stenen gebouw. Van hieruit werd onder andere het signaal voor Peizegem getrokken.

Aan de andere kant van het station, richting Aalst, ter hoogte van de overweg van de Neerveldstraat lag 'kabien B' van het Saxby-type.

Voor 1924, wellicht al voor de eerste wereldoorlog, werd het bemand door

Paulus Declercq (die Leireken nog had helpen leggen). Zijn dochter Nathalie vertelde ons dat het binnenkomen van Opwijk toen nog niet met een sein beveiligd was. Aan het Hof ter Eecken moest Leireken zijn aankomst dan met een fluitsignaal melden, zodat haar vader tijdig de wissels goed kon leggen.

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.

Bij thuiskomst (rond 5 november 1940) vond het spoorwegpersoneel het station te Opwijk volledig geplunderd. Niemand nam zijn taak terug op, het was er stil, men wachtte af...

Weldra kwamen twee soldaten van het bezettingsleger -ze waren van een oudere lichting- zich in het station vestigen om toezicht uit te oefenen.

Eén Duitser controleerde het 'kabien' aan de overweg van de Fabriekstraat. Deze inkwartiering duurde slechts drie maanden⁶. Intussen werd het spoorwegpersoneel geleidelijk overgeplaatst naar openbare besturen. Na een drietal maanden kreeg men de keuze: de vroegere taak aan het Spoor definitief herneemen, of een tijdelijke job in een overheidsdienst. Nagenoeg iedereen koos voor het hervatten van de oude job. Stilaan kwam het treinvervoer terug op gang."

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

Een verzetsgroep uit Opwijk, onder leiding van een De Donder wiens vader in het station van Opwijk werkte, had het plan opgevat om in de winter 1943-1944 de goot onder spoorlijn 60, vlak voor het routehuisje van de familie Wambacq, op te blazen. Door die goot werd het warm water van de Manta fabriek naar het Neerveld afgevoerd. Was er verraad in het spel?

In ieder geval heeft een razzia van de Wehrmacht de uitvoering van het plan verhinderd. Waren dit dezelfde weerstanders waarvan Michel Hofman uit Tisselt ons vertelde dat ze op Leireken, ter hoogte van de huidige viadukt, een transport van V2-raketten van Peenemünde naar de lanceerbasis in Eperlecq (Frankrijk) wilden tegenhouden?

De aftakeling

Leireken en zijn klanten

In het streekblad 'Hallo' van 26 september 1978 stond het volgende verhaal te lezen:

'In vroeger tijden stond dat brave Leireken 's avonds goedmoedig te wachten tot het werkvolk van Baardegem en Moorsel via de grote spoorlijn uit Brussel kwam afgezakt en in Opwijk afstapte. Leireken liet de mensen hun dorst lessen bij Van Baelen of bij Moorkens, en natuurlijk in de herberg 'In Moorsel' bij Fons en Rosine Robijns. Als Leireken zijn uur gekomen achtte, stootte de stoomfluit een schrille waarschuwingskreet uit en de herbergen stroomden leeg. Er was zelfs een spuit die dat geluid feilloos kon nabootsen⁷ zodat die van Baardegem en Moorsel vaak ijlings naar buiten sprongen...'

Bij Van Baelen werden ook de fietsen van de reizigers met een weekabonnement gestald.

Met Leireken ging het 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.

⁶ Lieken Declercq (° 1895) denkt dat het kabien 24 uur op 24 door 2 SS'ers, die er sliepen, bewaakt werd.

⁷ Op een dag in augustus 1996 hoorden we dit geluid natuurgetrouw reproduceren door een zekere Roger Robijns, woonachtig te Opwijk en ten tijde van het beschrevene als spuitter wonende in het genoemde café. Dat maakt van deze persoon de eerste verdachte. Het bewuste artikel in 'Hallo' was trouwens ondertekend... Roger van Moorsel, alias... Robijns.

De ontmanteling

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

Op 2 oktober 1952 werd het reizigersvervoer tussen Londerzeel en Opwijk inderdaad de facto afgeschaft en reed er de laatste officiële trein.

Er werd wel degelijk van het treintje passend afscheid genomen. Hij werd met bloemen behangen en tijdens de trage rit werd aan stoker en machinist op geregelde tijdstippen een troostend drankje aangeboden. En in Londerzeel werden bij die gelegenheid honderden allerlaatste tickets uitgeschreven.

Op 2 juni 1957 werd (volgens bronnen van de NMBS zelf) de reizigersdienst op lijn 61 afgeschaft. Eén dag eerder reed inderdaad de laatste officiële⁸ 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.

(...)

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

⁸ 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.

Een expresweg van Londerzeel naar Opwijk ?

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

In de provincie Antwerpen bestonden plannen om op de oude bedding van Leireken een weg van groot verkeer tussen Willebroek en Londerzeel aan te leggen. Deze plannen werden nooit geconcretiseerd en voor zover we weten zijn ze nooit van een tekentafel gekomen. Ging het er in de provincie Brabant ook zo aan toe?

Steenhuffel, Merchtem en Londerzeel hebben inderdaad gedurende verschillende jaren gepland (en de nodige stappen ondernomen om subsidies te krijgen) om op de bedding van de opgebroken spoorweg een verbindingsweg tussen hun gemeenten aan te leggen.

Nà een aantal gelijklopende en zeer eensgezinde beslissingen van de Merchtemse, Steenhuffelse en Londerzeelse politici, die elkaar in die dagen veel gesproken moeten hebben, blijft het meer dan 4 (vier!) jaar stil en is er in de notulen van de betrokken gemeenten over de vergevorderde plannen niets meer te vinden. De weg voor groot verkeer is er nooit gekomen. Wat ging er fout?

Een tip van de sluier werd opgelicht in een artikel van een zekere 'Huib' in het Peizegemse tijdschrift 'De Kozak' uit 1966. Onder de veelzeggende titel "Voor wanneer verbinding Londerzeel-Peizegem-Opwijk" vernamen we onder meer:

- Dat het plan om een verbindingsweg tussen Londerzeel en Opwijk aan te leggen al bestond toen er voor de eerste maal van het afschaffen van Lijn 61 werd gesproken; 15 jaar eerder.
- Dat Peizegem daar een grote nood aan had, ja dat deze weg zelfs een voorwaarde was voor de verdere leefbaarheid van dit dorp.
- Dat de inwoners van Peizegem, met de kilometers die ze samen per jaar zouden besparen, meer dan eens rond de aardbol zouden kunnen toeren.
- Dat zonder zware kosten de A12 (Londerzeel) zou kunnen verbonden worden met de in 1980 aan te leggen autostrade A11 Brussel-Knokke (even voorbij Opwijk)
- Dat er daardoor veel nieuwe bouwgrond zou ontstaan en dat vele nieuwe winkels van het doorgaand verkeer zouden kunnen profiteren.
- Dat de Technische Commissie van Openbare Werken haar goedkeuring nog niet had gegeven, *maar de plannen van de diverse studiebureaus met een aantal aanmerkingen had teruggestuurd.*
- Dat alleen het tracé in Steenhuffel en Peizegem de algemene goedkeuring zou hebben gekregen.
- Dat de besturen van Londerzeel en Opwijk de aangebrachte wijzigingen nog moesten goedkeuren.
- Dat er in Londerzeel een groot probleem was bij het doorkruisen van het centrum, dat zwaar overbelast dreigde te worden.
- Dat in Opwijk nog 2 vragen moesten beantwoord worden, te weten: a) hoe spoorlijn 60 passeren? en b) waar moest de nieuwe weg uitkomen?
- Dat het Ministerie van Openbare Werken bijgevolg officieel nog geen betoelaging had toegezegd.
- Dat de openbare aanbesteding ook nog moest gebeuren.

Wat was het aandeel van Opwijk in deze historie? Het zal de lezer ongetwijfeld opgevallen zijn dat deze gemeente alleen maar zijdelings werd vernoemd.

"We hebben bij ons in Opwijk nooit van deze weg gehoord," zegden ons Roger en Maria Robijns⁹. *"Zeker niet in het partijbestuur van de meerderheid. Er werd wel over de A29 gesproken en die werd in datzelfde partijbestuur afgewezen. Anderzijds komt het grondgebied van Merchtem-Peizegem met de spoorwegbedding tot op de Opwijkse Broekstraat en zou de geplande weg dus haast vanzelf met Opwijk verbonden zijn geweest.*

Het partijbestuur van de meerderheid¹⁰ wees toentertijd zowel A29-A11 als een alternatieve Provincieweg (met brug over de Spoorweg) van de hand. Verschillende mooie natuurgebieden als de Broevink, Trod en andere zouden geschonden worden en Opwijk zou helemaal door autowegen ingesloten raken. Voor de bedding van Leireken heeft Opwijk, zoals Aalst trouwens, steeds een 'groenere' bestemming in gedachten gehad."

In 1971, lazen we in een uitgave van de Heemkundige Kring van Merchtem-Peizegem, was het plan om op termijn en op de bedding van Leireken een belangrijke verkeersweg aan te leggen nog niet opgegeven. Dat is

⁹ Maria Robijns-Lombaert was lange tijd eerste schepen en is nog steeds ere-schepen van Opwijk.

¹⁰ Maar ook de gemeenteraad van 14 februari 1974.

juist, maar over een verbindingsweg tussen Londerzeel en Opwijk werd niet langer meer gesproken. Bovendien was ondertussen de autostrade-rage in België bijna uitgeraasd. En tenslotte bleken de technische problemen in Londerzeel en Opwijk écht onoverkomelijk te zijn.

Vast staat dat Steenhuffel en Merchtem de oude spoorwegbedding kochten. De gemeente Opwijk deed dat uiteindelijk ook, maar zou daarvoor (gelukkig) tot in 1985 wachten.

FIETSPAD LEIREKENSROUTE

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.

De tweede fase van de aanleg van het eerste deel van de Leirekensroute (op het grondgebied van Opwijk) startte, op 14 november 1977 en zou eind januari 1978 klaar moeten komen.

Ondertussen moeten we de lezer er aan herinneren dat in Opwijk, de voormalige spoorwegbedding nog altijd eigendom was van de NMBS. Als gevolg daarvan stuurde de heer J. Wigerinck, namens onze nationale spoorwegmaatschappij, op 4 januari 1978, de volgende brief naar de heer Bert Van Kerckhove, die de Toeristische Federatie van Brabant vertegenwoordigde.

Hij schreef: *“Opwijk: aanleg fietspad - vroegere bedding lijn 61 - Naar aanleiding van een bezoek ter plaatse heeft onze dienst vastgesteld dat na het aanleggen van het fietspad tot op de provinciale scheidingslijn en over de ganse lengte een strook grond van minstens 4,50 meter breedte onbenut blijft. Mogen wij u verzoeken ons uw inzichten in verband met die overblijvende strook te laten kennen, in acht genomen dat zij eventueel in aanmerking kan komen voor verkoop (in gedeelten) aan de aangelanden.”*

Na een aantal omzwervingen kwam deze brief uiteindelijk bij de heer Six, de commissaris-generaal voor Toerisme, terecht. En op 8 februari antwoordde die: *“Mijnheer de Ingenieur - In aansluiting op uw brief van 4.1.1978 nr. B/3534/Opwijk WC/MD heb ik de eer U te laten weten dat mijn dienst het fietspad heeft aangelegd op de vroegere bedding van lijn 61.*

Op meerdere plaatsen zullen nog beplantingen worden uitgevoerd door mijn dienst. De gemeentebesturen zullen anderzijds het onderhoud verzekeren van de wandelweg en de ernaast liggende onbenutte ruimte. Het is m.i. niet wenselijk deze zone te verkopen, zelfs niet in gedeelten aan de aangelanden, om alle verdere beperkingen van het huidig en het toekomstig openbaar nut te voorkomen. Ik geef afschrift van uw brief en van mijn antwoord aan de gemeentebesturen van Londerzeel, Merchtem en Opwijk.”

Of met andere woorden, de NMBS kon naar zijn eigen gronden fluiten. Dank U, mijnheer Six. Velen die dit lezen, en deze stellingname pas nu vernemen, zullen u ten eeuwige dage dankbaar blijven.

Leirekensroute kende onmiddellijk een onverwacht succes.

Alleen was er met de doelgroep het een en het ander niet in orde. Studiebureau Clerckx zag zich op 13 april genoodzaakt om een vermanende vinger naar de gemeentebesturen op te steken:

“Heden ontvingen wij een schrijven d.d. 7/4/1978 van de N.V. Kembo [die het fietspad aangelegd had, nvds], waarbij deze maatschappij haar beklag maakt over het feit dat de Leirekensroute stelselmatig bereden wordt door auto's. Daar de Leirekensroute enkel bestemd is voor voetgangers en fietsers verzoeken wij U dan ook beleefd de nodige politie maatregelen te willen nemen ten einde in de toekomst beschadigingen aan het wegdek te vermijden.”

Ofschoon Leirekensroute midden februari 1978 over een lengte van ongeveer 10 km (van Londerzeel tot aan de provinciegrens met Oost-Vlaanderen, afgewerkt was (in Opwijk noodgedwongen onderbroken door het baantracé waar Lijn 61 en Lijn 60 samenliepen¹¹), werd er niet meteen aan gedacht om ze feestelijk in te wijden. Misschien meende men daarmee te moeten wachten tot er ook tussen Opwijk en Aalst een fietspad lag. Maar toen het duidelijk werd dat dit laatste niet tijdens de eerstvolgende periode zou gebeuren, besloot men, zeer terecht, om het vieren niet langer uit te stellen.

En op 30 september 1978 werd het fietspad tussen Opwijk en Steenhuffel feestelijk geopend.

¹¹ Om beide stukken fietspad met elkaar te verbinden besloot de gemeenteraad van Opwijk op 29 november 1984 om een tracé te bewegwijzeren via Kemmeken, Specht, Doortstraat, Merelweg, Neerveldstraat, Vlasweg en Bolstraat. In 1994 zou de gemeente nog meer doen en op eigen kosten een kortere verbinding realiseren.

1978-1985 : in Opwijk zit men ook niet stil

Er werd vlug werk gemaakt van het Brabantse deel (Steenhuffel-Opwijk), waar de bedding gemeente- of staatseigendom was en nog niet verkaveld. Ook de opbraak van de overgebleven sporen was spoedig, op 28-10-1977, een feit. En dan dreigde de rest van het project in de vergeethoek te raken. Evenwel niet bij iedereen. Tijdens een later bezoek aan de Faluintjesstreek, in juli 1978, op een vergadering van het Economisch Expansiecomitee, werd Chabert aan zijn vroegere woorden herinnerd en herhaalde hij zijn belofte.

Toen op 30 september 1978 tussen Steenhuffel en Opwijk het fietspad Leirekensroute geopend werd, was Opwijk nog geen eigenaar van de oude spoorwegbedding ofschoon ze haar wens om deze over te nemen al wel kenbaar had gemaakt. Als gevolg van deze vraag liet de NMBS haar eigendom in de gemeente opmeten en in kaart brengen op 26-1-1979.

Akkoord

In zitting van 15 mei 1981 verklaarde de Opwijkse gemeenteraad zich principieel akkoord om op het aanbod in te gaan en over te gaan tot onderhandse aankoop van de 3ha 66a 60ca en 37dma op haar grondgebied. Tijdens dezelfde zitting werd bovendien besloten om, zoals het zuinige mensen past, hiervoor subsidies aan te vragen.

En toen, aangezien het om geld ging, was het even wachten geblazen.

Opwijk wachtte tot eind augustus 1983. Toen kwam het nieuws dat, gezien de precaire budgettaire toestand van de Vlaamse Gemeenschap

- a) geen nieuwe toelagen op de aankoop van openbare groene ruimten door ondergeschikte besturen meer zouden toegekend worden, en
- b) dat de ondergeschikte besturen die reeds vroeger een principiële belofte van toelage gekregen hadden, verzocht werden om de bedoelde gronden toch maar niet te kopen.

Het gemeentebestuur van Opwijk, een ondergeschikt bestuur zijnde, was danig in zijn wiek geschoten. Toen besepte het echter dat de nota niet op 'hun geval' betrekking kon hebben. Want a) de subsidie-aanvraag was niet nieuw maar was reeds in 1981 verstuurd en b) men had nog geen principiële toezegging ontvangen.

Om er zeker van te zijn dat de Dienst van het Groenplan deze 'nuance' ook aldus zou interpreteren werd op 24 november 1983 het dossier gekopieerd en, aangetekend, opnieuw naar de Groendienst verzonden. Dat moet ongetwijfeld geholpen hebben, want zie, nog geen volle twee jaar later, mocht men in Opwijk het volgende antwoord ontvangen:

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu, Bestuur voor Landinrichting, Dienst Groenbeheer, 1040 Brussel, 6-2-1985

Betreft: Opwijk: Leirekensroute, aankoop gronden - toelage art. 63.10 - Ons kenmerk: Afd. B/6G P1890/1/719 -

Mijne Heren - Ik heb de eer U mede te delen dat de heer P. Akkermans, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening, Landinrichting en Natuurbehoud, principieel akkoord is, om aan de gemeente Opwijk een toelage toe te kennen voor de aankoop van hogervermelde groene zone, bestemd als openbaar park voor passieve recreatie: en dit onder voorbehoud van het akkoord van de gemeenschapsminister van Financiën en Begroting.

De toelage welke 50% op het schattingsverslag bedraagt of lager, zo lager wordt aangekocht (maximaal 1.000.000 F) zal slechts worden verleend onder de volgende voorwaarden:

- *de groene ruimte moet kosteloos opengesteld zijn voor het publiek;*
- *de bestemming van het betoelaagde gebied als openbare groene ruimte voor passieve recreatie, openbaar park, moet precies vastgesteld worden bij middel van een Bijzonder Plan van Aanleg, dat binnen het jaar na het uitkeren van de rijkstoelage door het Gemeentekrediet moet aanvaard zijn;*
- *geen enkel deel van het betoelaagde gebied mag aan de bedoelde bestemming onttrokken worden.*
- *Alle beheersdaden dienen vooraf voor bindend advies overgemaakt aan de Dienst Groenbeheer en verder alle werken waarvan de uitvoering het voortbestaan van een deel der groene ruimte in gevaar zou kunnen brengen, onder andere ontbossen, het vellen van hoogstammige bomen, aanleggen van wegen en paden, wijzigen van de vegetatie of van het reliëf, moet goedgekeurd worden door de Dienst Groenbeheer.*
- *Er dient ieder jaar een beheersplan opgemaakt te worden dat de vooruitzichten geeft voor vijf jaar. Dit beheersplan moet ter goedkeuring aan de Dienst Groenbeheer voorgelegd worden voor 1 december van het jaar dat voorafgaat aan het werkingsjaar.*

- *Het beheer van het gebied valt ten laste van de gemeente.*
- *Het Politierglement dient vooraf voor goedkeuring overgemaakt.*
- *Het gebied mag met geen erfdiensbaarheden bezwaard worden en dient aangelegd als openbaar park ten laatste 3 jaar na het uitkeren van de toelage.*
Indien aan deze voorwaarden niet voldaan wordt, kan de Vlaamse Gemeenschap de toelage terugvorderen. Mag ik U dan ook verzoeken, Mijne Heren, dat Uw college zo spoedig mogelijk de Dienst Groenbeheer in het bezit zou stellen van de volgende documenten (in drievoud):
 - *uittreksel kadasterplan met precieze aanduiding van de te betoelagen percelen;*
 - *uittreksel van de kadastrale legger, van dezelfde percelen met vermelding van de gedeeltelijke oppervlakten dezer, indien bepaalde percelen slechts voor een deel betoelaagd worden;*
 - *kopie van de aankoopakte;*
 - *goedkeuring van de aankoop door de gemeenteraad;*
 - *advies en goedkeuring door de voogdij-overheid van de aankoop;*
 - *aanvaarding door de gemeenteraad van de toelage en van de voorwaarden vermeld in dit schrijven, dat in de gemeenteraadbeslissing dient overgenomen.*

Of, om het samen te vatten... Wat men al niet moet doen voor één miljoen.

De gemeenteraad van Opwijk liet zich echter niet afschrikken door al dit werk en was vastbesloten om aan al de opgelegde voorwaarden te voldoen.

En van dan af ging het verbazingwekkend snel vooruit.

Op 19 maart 1985 liet het Comité tot Aankoop van onroerende goederen weten dat de Leirekensroute voor overgave beschikbaar was (iets wat ze ook reeds op 8 december 1980 had gedaan, maar je kan maar beter zeker zijn). Ondertussen bleek de voormalige geasfalteerde spoorwegbedding, met haar 3ha 69a 90ca 37dma, in de loop van die vijf jaar, 3a30ca groter te zijn geworden (waren er nieuwe landmeters geweest?)¹². Dat was, vermits de vraagprijs niet werd aangepast, beslist mooi meegenomen.

Definitieve beslissing tot aankoop

De definitieve beslissing tot aankoop van het fietspad viel al één week later, tijdens de historische gemeenteraadszitting van 27 maart 1985.

Uit de betreffende notulen en commentaar vernemen we dat, ofschoon niemand tegen het fietspad was, deze beslissing niet met eenparigheid van stemmen genomen werd.

Eén raadslid merkte immers nuchter op dat dit 'zot geld' uitgeven was aangezien Leirekensroute er toch al lag en niemand ze zou meenemen.

Waarop de schepen van openbaar groen er op wees dat, indien de gemeente de grond niet aankocht, de NMBS wellicht op het idee zou kunnen komen om de aanpalende eigenaars uit te nodigen om de stukjes grond, die na het leggen van het fietspad aan weerszijden nog overgebleven waren, aan te kopen. "En wat blijft er dan nog over?" vroeg die gepast.

Dat was, zoals we uit de eerder geciteerde Merchtemse notulen konden leren, absoluut geen ongegronde vrees¹³. Toch liet de eenzame opposant, die het risico dat de berm van het pad in privé-handen zou vallen, verwaarloosbaar klein achtte, zich hierdoor niet overreden.

Een tweede criticus maakte zich eerder zorgen over de manier waarop de gemeente Opwijk aan de strenge opgelegde voorwaarden (zie hoger) zou voldoen.

Nadat tenslotte, op vraag van een raadslid, plechtig beloofd werd dat bij de beplanting ook aan de imkers zou worden gedacht en nadat in overweging werd genomen wat de andere gemeenten terzake hadden gedaan (Londerzeel en Merchtem hadden de gronden gekocht en Aalst zou, naar men toen aannam wel een fietspad laten leggen maar de grond niet aankopen) werden én de aankoop van de spoorweggrond én de intentie om aan de voorwaarden te voldoen, met 18 ja-stemmen tegen 2 neen-stemmen en 1 onthouding goedgekeurd.

Meer moest dat niet zijn. Relatief kort daarna, op 8 augustus, mocht de Opwijkse gemeenteontvanger de som van 2 miljoen franken, vermeerderd met de niet onaanzienlijke kosten van 2.000 frank, overschrijven en op 25 september 1985 konden waarnemend burgemeester mevrouw Robijns-Lombaert en secretaris Van Damme de aankoopakte¹⁴ voor de heer Marc Werbrouck, Commissaris bij het tweede Comité tot aankoop van onroerende goederen te Brussel, gaan tekenen.

De aankoop verscheen in het Belgisch Staatsblad van 6 juni 1985.

¹² Er moet inderdaad met de bedding van Leireken in Opwijk iets aan de hand zijn. Want landmeter Emiel De Boeck uit deze gemeente kwam, na nieuwe opmetingen op 17 oktober 1987 tot de conclusie: "De totale oppervlakte bedraagt 3ha79a05ca."

¹³ Rond 1986 (of een paar jaar eerder?) zou er even aan gedacht zijn om langs Leireken een ambachtelijke zone aan te leggen. De strenge voorwaarden van het Groenplan maakten dat onmogelijk.

¹⁴ Dossier nr. V/23060/2/1-3

11 SEPTEMBER 1994: DE OFFICIËLE OPENING(EN)

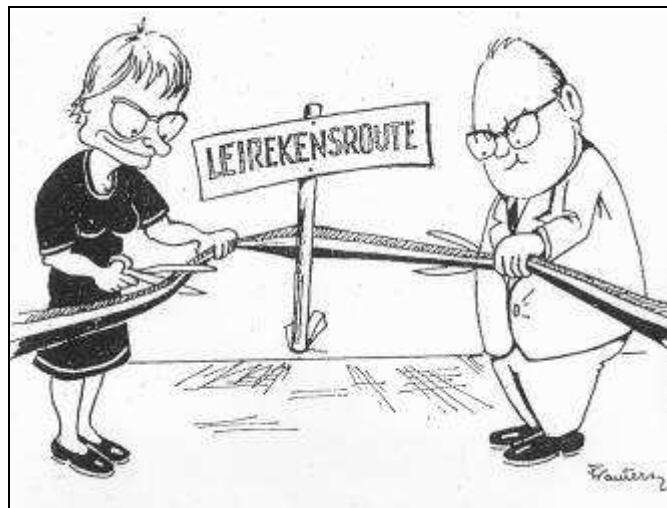
In Oost-Vlaanderen duurde het van 1985 tot 1994 vooraleer de aanleg van het fietspad in orde was.

Het sluitstuk, Moorsel - Baardegem, werd door de aannemer Stallaert aangepakt in mei 1994.

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

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

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.

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 Aalst ¹⁵, zo langs Moorsel en Baardegem tot Opwijk. Onderweg al wat muziek terwijl er in Opwijk (aan het tunneltje onder de spoorweg Brussel-Dendermonde) feestelijkheden voorzien waren. (Hier sloten premier Dehaene en Jos Chabert, evenals Maria Robijns en haar man Roger bij de bijna 400 man sterke groep aan)

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

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.

**Voor het vertrek
naar Steenhuffel
wordt de familie
Robijns-Lombaert
in de bloemetjes
gezet**



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

Vooraf de inzet en het niet aflatend aandringen van de Opwijkse eerste schepen van sport en maatschappelijk welzijn, Maria Lombaert (tijdelijk waarnemend burgemeester) en van haar man, Roger Robijns, zou van dan af de toekomst van de voormalige spoorwegbedding tussen Opwijk en Aalst verder bepalen.

Leireken nu

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

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

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

Leireken Witte Spelt



Brouwwijze:

Witte Spelt is een bier van hoge gisting gebrouwen met drie verschillende hopsoorten die elk hun eigen specifiek aroma toevoegen.

De kooktijd duurt anderhalf uur en hop wordt na een half uur koken toegevoegd. Witte Spelt wordt niet gefilterd, bezinking ontstaat door afkoeling in de lagertank. Hergisting op fles.

Eigenschappen: licht strogele tint; wit schitterend schuim; troebel; 5% alc.vol.

Verpakking: fles 25 cl, kroonkurk, met etiket

Smaaknotities:

Een licht fruitig bier met een zeer verfrissend karakter. Een delicate tinteling van hop met een toets van citrusvruchten perfect in evenwicht.

Serveren:

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

Culinair:

Witte Spelt is een dorstlessend, typisch lente- en zomerbier. Ideaal als zomerse aperitief of als fris tussendoortje bij outdoor-activiteiten. Ook geschikt als begeleider bij frisse slaatjes of een barbecue van zacht gerookte ham.

Informatie: Guldenboot NV Marktstraat 59 bus 5, 1745 Opwijk

tel: 052/55.56.04

<http://www.leirekenbier.be>
