

# **Stations langs 'LEIREKEN'**

**De geschiedenis van**



**BOSKANT**

**MERCHTEM-TEN-BOSCH  
PEIZEGEM**

naar Louis De Bondt

Bewerking: Philippe Callaert - 23/09/2009



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 Baardegem, Steenhuffel en Londerzeel-Oost werd veel bijkomende informatie ontdekt.

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

## Inleiding

Deze brochure gaat over de geschiedenis van spoorlijn 61 en meer bepaald over de levensloop van het station van Peizegem 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 <sup>1</sup> die aan Lijn 61 werd gegeven. Sedert wanneer hij in zwang kwam en waar deze bijnaam vandaan komt zal misschien nooit meer met zekerheid achterhaald worden. Waarschijnlijk is evenwel dat hij voor 1900 ontstond.

**Hypothese** : Een uitleg, die ons terugvoert tot helemaal aan het begin, hoorden we van Louis Hellinckx, die als laatste het station van Peizegem bewoonde. Voor zover Louis zich kan herinneren werd het treintje van lijn 61 altijd Leireken genoemd. En dat kwam zo (hij heeft het volgende door ons geromanceerde verhaal horen vertellen toen hij in 1928 in het station van Opwijk begon te werken, en op dat moment was er niemand die er aan twijfelde):

*Toen men in Boschkant en omstreken vernam dat er een trein in de streek ging komen waren de boeren daar, ronduit gezegd, vierkant tegen. Den Boschkant, moet je weten, is een uitermate vruchtbaar landbouwgebied en dat kon men toch niet zomaar door een spoorlijn laten omploegen. Om van de koeien nog te zwijgen die, dat stond als een paal boven water, van de schrik géén of in het beste geval alleen maar zure melk meer zouden produceren.*

*Alles, werkelijk alles werd geprobeerd om den ijzerenweg, met al dat vies volk van Antwerpen en Aalst en wie weet van waar nog allemaal, ver weg van het dorp te houden. Wellicht werden er talloze novenen gedaan en bedevaarten naar heiligen die ook tegen treinen waren, maar niets mocht baten. Want heiligen uit het stoomtijdperk waren er nog niet veel en bovendien kwam men in Brussel, waar men andere dingen gewend was, absoluut niet onder de indruk van het boerenprotest.*

*En zie, op een goeie dag in het voorjaar van een jaar dat we pas later zullen onthullen, kwamen er vreemde mannen die in het Frans begonnen te commanderen en werden er door werkmannen in blauwe kiel, waarschijnlijk socialisten, kruiwagens en kruiwagens vuiligheid en schramouille op de vruchtbare akkers uitgestrooid. Er werd gehakt en geklopt, er werd getimmerd en gehamerd, en horen en zien liepen serieuze averij op en vergingen.*

*Toen men de vingers weer uit de oren trok en de ogen weer opendeed, lagen er twee linten van ijzeren poutrellen te glanzen in de zon.*

*De Boschkantse boeren, die in die periode veel werk op de akkers hadden en dat niet konden laten liggen, zonnen niettemin op wraak. “Wacht maar,” dachten ze. “Onze tijd zal nog wel komen.”*

*Vele maanden passeerden en tijden kwamen en gingen weer; het werd winter en het werd lente. En ook de zomer ging voorbij. En toen de oogst binnen was en de velden weer bijna op het volgende vriesseizoen lagen te wachten, kwam er iemand van Opwijk die had horen zeggen dat er spoedig een trein zou komen. Zie, dat er een ijzerenweg in het gehucht lag, dat waren de boeren ondertussen al bijna vergeten, en de koeien ook, maar dat er treinen gingen op rijden, vonden ze toch van het goede te veel.*

---

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

*En zo werd het zondag 26 oktober. In de hoogmis preekte de pastoor van Merchtem-dorp over de verleidingen en de zonden van de moderne tijd en over het hellevuur en over nog meer van die dingen. Na het 'ite missa est' werd er in de omliggende herbergen, zoals dat toen gebruikelijk was, nog devoot gemediteerd en verder gediscussieerd over het geloofsartikel van de dag.*

*Vroeger dan gewoonlijk gingen de boeren evenwel naar huis waar ze somber aan tafel zaten en hun patatten aten. Zwijgzaam stopten ze daarna hun pijp en toen gingen ze naar buiten, scherpten ze hun zeis en grepen ze hun dorsvlegel en hun riek en alle andere wapens die een boer toentertijd volledig legitiem mocht bezitten. Rond twee uur in de namiddag verzamelde zich een indrukwekkende legermacht aan de strategische overweg op den Dries. Die lag op een heuvel en geen trein kon daar in een razende vaart tegenop. Men wachtte... Hoe lang ze daar stonden, dat weten we niet, maar ze hadden de tijd want op zondag mocht men toch niet werken en de televisie moest nog uitgevonden worden.*

*En toen, eerst werd het maar door een enkeling opgemerkt, verscheen er een grote witte rookpluim aan het Kemmeken. Ver weg, eerst zachtekenen maar allengskens aanzwellend hoorden ze iets dat op teuf-teuf-teuf geleek... Zo'n lawaai had een Brabants trekpaard nog nooit gemaakt.*

*"Hij is er, hij is er!" gilden enkelen in paniek.*

*Toen trad Valeir naar voren; het was de flinkste, dapperste en meest vermetele kerel die men in den Boschkant ooit had gekweekt.*

*"Dat rokende hellebeest passeert hier nooit; over mijn lijk!" riep Valeireken, en hij posteerde zich ferm, uitdagend en onverzettelijk op de riggels die daar al meer dan een jaar ongebruikt in het veld lagen en al serieus begonnen te roesten. De rookpluim kwam dicht en dicht...*

*"Moeten we in den Boschkant ook stoppen?" vroeg de machinist aan zijn stoker. Ge moet dat begrijpen. Die man kon, meteen bij zijn eerste rit, immers nog niet alles weten.*

*"Nee," zei de stoker, na even in ons boek gekeken te hebben. "In den Boschkant zal er maar eerst in 1885 een stopplaats komen."*

*Reglement is reglement en de trein reed verder...*

*Leireken zette zich schrap. Het monster was nu vlakbij... Met beide handen hield hij het gevaarte tegen... zijn spieren kraakten...*

*Heel even hield de boer nog kranig stand. Maar tegen de verzamelde paardenkrachten van de dampende locomotief bleek zelfs hij uiteindelijk niet langer dan 10 milliseconden opgewassen. De andere boeren, die uit respect voor het initiatief van hun aanvoerder, de wapens hadden neergelegd en eerbiedig enige afstand tussen henzelf en de strijdenden hadden gelaten, keerden nu langzaam op hun stappen terug en evalueerden de ravage.*

*"Voila, de kop is er af," constateerden ze wijs.*

*Het onthoofde lijk van Valeireken - kortweg Leireken - lag inderdaad zwijgzaam naast het spoor. Zijn klompen waren tientallen meters verder in het gras terecht gekomen.*

*Iemand, die inzag dat de bewegingsvrijheid van het slachtoffer door diens fysieke conditie in ernstige mate belemmerd werd, trok toen de voor de hand liggende conclusie.*

*"Kom Leireken," zei hij collegiaal. "Pak jij je kop, ik zal je blokken wel gaan halen."*

Voorgaande verklaring voor het ontstaan van de naam Leireken is ongetwijfeld goed gevonden maar daar houdt de nochtans niet geringe verdienste mee op. Want hoogstwaarschijnlijk is ze niet juist. Bovendien wordt ze door geen enkele andere bron bevestigd of gesteund en daarom, ofschoon ze voor onszelf voldoende is, zullen ware historici er wellicht geen genoegen mee nemen.

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

*'In de oertijd van Leireken (voor en rond de eeuwwisseling) was het meestal dezelfde machinist die de locomotief bediende en hij beschouwde het stoomtreintje zowat als zijn persoonlijke eigendom<sup>2</sup>; zijn naam was... Valeir. Aan een onbewaakte overweg werd mettertijd niet meer geroepen: "opgepast de trein komt af" maar, "Pas op, Valeir is daar!" Het treintje werd hierdoor meer en meer vereenzelvigd met de machinist en zo geraakte de benaming stilaan in zwang. Van Valeir werd het "Leire is daar". Het verkleinwoord had zowel betrekking op de kleine gestalte van de populaire man als op het stoomtreintje zelf.'*

---

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

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: overall waar de trein kwam, werd de bijnaam gebruikt. En zelfs nu, in het eerste decennium van de 21<sup>ste</sup> eeuw, verwijzen nog talloze plaats- en andere namen tussen Aalst en Willebroek, naar een illuster en nog niet helemaal vergeten verleden. Om maar een paar voorbeelden te noemen:

- Aalst-Steenhuffel:        Fietspad Leirekensroute.
- Baardegem:            Oud-ijzerwarenhandel Leireken
- Opwijk:                Studentenclub Moeder Leireken.  
Leireken, bio-bier nv Guldenboot
- Peizegem:              Wandelclub de Leirekensstappers.  
Volksdansgroep Leireken.  
Straatnaam Leireken.  
Afspanning Leireken, frituur Leireken
- Steenhuffel:            Vzw Leireken.  
Valeiriaan, Val and the Leirians.  
Straatnaam Leireken.
- Ramsdonk:              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 tolgelden 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'monde - D'leeuw - Oudenaarde - ...**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **1870 Terug naar Plan 1a:**

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

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

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

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

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

#### **Antwerpen Zuid in plaats van Antwerpen Oost**

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

---

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

## Boschkant - Merchtem-ten-Bosch - Peizegem

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

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

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

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

In **Merchtem-Boschkant** werd bij de aanleg van lijn 61, rechtover het huidige 'stationsplein', de motte van het kasteel van Penceghem afgegraven. Deze met water omringde aarden heuvel was het enige wat (samen met een boerderij die een jaar later afbrandde) nog overgebleven was van dit in oorsprong Frankische goed, waarvan het kasteeltje al drie eeuwen eerder (voor 1600) was verdwenen.

In 1878 werd de heuvel geslecht, werden de wallen gedempt, werd steenkoolafval van de Waalse mijnen aangevoerd en werd de spoorlijn aangelegd.

Bij beslissing van de gemeenteraad van 31 augustus 1883 werd voetweg 27 (aan het 'Kemmeken' of aan de huidige Peizegemstraat?) afgeschaft. Door de aanleg van de spoorweg had die geen einde meer en dus ook geen nut. De grond werd aan de aanpalende eigenaars Maes en Verstraeten verkocht.

De Boskant had dus een ijzerenweg maar de feestelijke opening van de lijn was aan dit landelijke dorp voorbijgegaan; want de treinen mochten er niet stoppen. Niet aflatend aandringen bij de bevoegde instanties<sup>4</sup> zorgde er echter voor dat daar in 1885 verandering in kwam.

Met het Ordre de Service nr. 107 van 31 juli werd, met ingang van 3 augustus, Boskant-Merchtem tot stopplaats verheven.

Datzelfde dienstorder, dat gelukkig bewaard is gebleven, kan ons bovendien leren:

- Dat de stopplaats de naam **Boschkant** kreeg.
- Dat de afstand tot Steenhuffel 3.452 meter en die tot het station van Opwijk 3.181 meter bedroeg.
- Dat de stopplaats afhing van het station van Opwijk.
- Dat een agent van de spoorwegen, die een post in de buurt had, de toelating kreeg om heen- en retourcoupons af te leveren, echter alleen voor 2de en 3de klasse en alleen voor de bestemmingen Aalst, Moorsel, Baarddegem, Opwijk, Steenhuffel en Londerzeel-Oost. Alleen in deze stations mochten trouwens coupons met bestemming Boschkant uitgeschreven worden.
- Dat 1ste klasse-coupons en bagage van of naar Boschkant bijgevolg niet aanvaard werden.
- Dat de stations van Steenhuffel en Opwijk elkaar per telegraaf moesten informeren over de aankomst van treinen die in den Boskant waren gestopt. Deze stations mochten bovendien geen andere trein laten vertrekken vooraleer dit bericht ontvangen was.
- Dat het ophalen der coupons aan de uitgang van de stopplaats gebeurde.

<sup>4</sup> Vrij merkwaardig is dat we in het archief van de gemeente Merchtem uit de periode 1878-1890 (voor zover nog leesbaar), geen enkele aanwijzing hebben gevonden dat er naar een halte of station in Peizegem werd gevraagd. Meer aandacht werd besteed aan de perikelen van de bouw van de kerk en van het ontstaan van de kerkfabriek in deze nieuwe parochie. De enige verwijzing naar de spoorlijn van Aalst naar Londerzeel is het voorlezen (op 23 oktober 1890) van een verzoekschrift van de inwoners van den Boskant 'voor het verbeteren van de weg liggende langsheen de ijzerenweg voor de woningen van Vrijders, Van den Broeck, Bredael en De Mol.

## Een station doet een dorp van naam veranderen: ‘Halte Peisegem’

Dertien jaar later, In 1898 zou er op de plaats van de vroegere stopplaats een keurig station gebouwd worden. Na wat we vernamen over de moeilijkheden die de mensen van Baardegem ondervonden en na wat we nog zullen vernemen over de problemen die men in Steenhuffel had om een station te krijgen (zo dicht bij Londerzeel en Opwijk), mag het ons terecht verbazen dat hier nog een extra station kwam.

Te meer, daar we, zoals we reeds eerder (zij het in een voetnoot) schreven, in de notulen van de gemeente Merchtem geen spoor van een vraag naar een station hebben teruggevonden. Toch werd het college van Burgemeester en Schepenen door de administratie der Staatsspoorwegen (Mr. Goffin, 6de bureau, 2de sectie) met schrijven 731/2351 van 28 maart 1898 in het bezit van de perceelplannen gesteld en werd de gemeente verzocht om een onderzoek aangaande de inplanting van een halte te openen. Dat onderzoek van commodo en incommodo verliep ongelooflijk vlot. Want amper 6 maanden later waren niet alleen de onteigeningen gebeurd, maar stond het station er al.



Station Peizegem rond 1914.

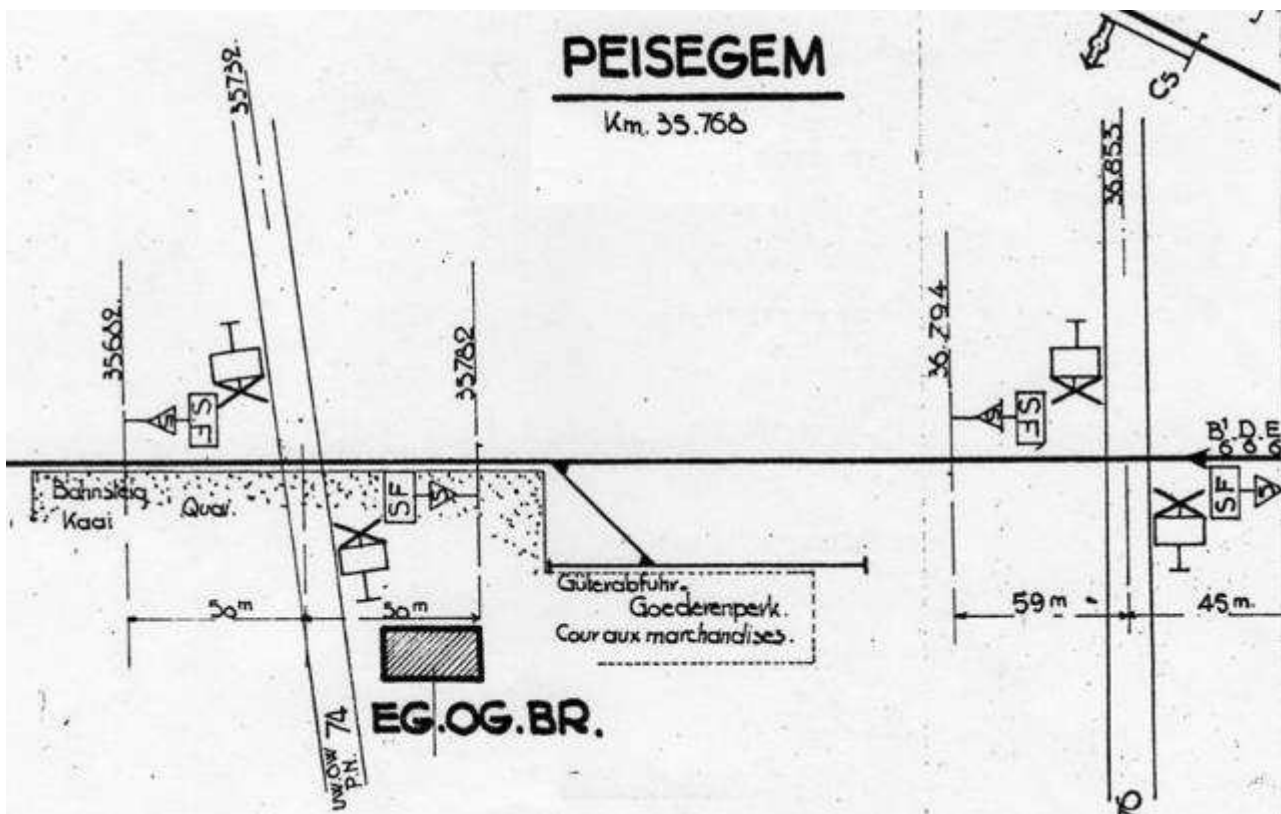
Het gebouw van Peizegem was volledig identiek aan dat van Steenhuffel en had een telegraafkantoor.

Het Ordre de Service 226 van 29 september 1898, waarmee het station geopend werd, zegt onder meer het volgende:

- De ‘stopplaats Boschkant’ werd vanaf 3 oktober in ‘Halte Peisegem’ getransformeerd.
  - Ze werd geopend voor het vervoer van reizigers en bagage evenals voor het vervoer van goederen van tarieven 1, 2, 3, 4, van paarden en van vee.
  - De halte had een laadspoor maar geen laadhelling of weegbrug.
  - De afstand tot het station van Opwijk bedroeg nog altijd 3.181 meter; die tot het station van Steenhuffel was onveranderd op 3.452 meter gebleven.
  - Peizegem (huidige schrijfwijze) bleef ook als halte verder van het station van Opwijk afhangen.
  - De halte werd aangedaan door volgende treinen:  
reizigerstreinen: 3548, 3549, 3554, 3555, 3558, 3559, 3562, 3563 - goederentreinen: 5231, 5232
  - De halte Peizegem maakte deel uit van de circumscripctie Brussel-Noord
- De halte behield haar nummer 704.

Om vergissingen en misverstanden bij verzendingen en postbedeling te voorkomen werd ook de parochie-naam **Merchtem-ten-Bosch** in **Peisegem** veranderd. Dat gebeurde bij K.B. van 6 februari 1901<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> De naam Merchtem ten Bos was met KB van 24 september 1871 gegeven, nadat er een kerk was gebouwd en het gehucht de status van parochie gekregen had.



### Routehuisjes aan Galgestraat, Nieuwbaan en Peizegemstraat.

Op het grondgebied van Peizegem stonden drie baanwachtershuisjes. Komende van Aalst was dat achtereenvolgens aan de Galgestraat (nu Dries), de Nieuwbaan en de Peizegemstraat. Het huisje aan de Nieuwstraat stond er wellicht het eerst. Waarschijnlijk werden hier tussen 1885 en 1898, toen er nog geen station was, de coupons uitgereikt.

In de lente van 1899 oordeelden de Belgische Spoorwegen het nuttig om het aantal baanwachtershuisjes te vergroten en om de bestaande te verbeteren. In Peizegem zouden de routehuisjes aan de overwegen 8 en 10 vergroot worden, maar de eigen gronden langsheen het spoor waren daarvoor een beetje krap.

Eind juli 1899 verrichtte de gemeente Merchtem het voorschreven onderzoek van commodo en incommodo, waarna bleek dat beide eigenaars, het vaderlands lied indachtig, niet van plan waren om in der minne ook maar één morzel gronds te laten ontvreemden.

En zodoende werd de procedure in gang gezet die eerder in het leven was geroepen voor onteigeningen van openbaar nut. Bij koninklijk besluit van 26 mei 1900 werd beslist dat het inderdaad nuttig was, ja dat het zelfs als een zaak van openbaar nut moest beschouwd worden, om vier baanwachtershuisjes, (de twee anderen waren in Steenhuffel gelegen) te vergroten (lees: herbouwen).

De zaak kwam voor op 4 augustus 1900. Om 9 uur 's morgens werden de imposante poorten van het Justitiepaleis, waar de rechtbank van 1ste aanleg zetelde, geopend. Na iedereen gehoord te hebben constateerde rechter Descamps dat de nodige stukken ontbraken om een billijke onteigeningsvergoeding voor meneer De Mesmaecker en mevrouw Vanginderachter- Vandenhaute vast te kunnen stellen. Derhalve besliste hij om het geschil door drie aan te duiden experts, die zich ter plekke in Peizegem over de toestand zouden informeren en beraden, te laten beslechten<sup>6</sup>. Toen begon het interessant te worden

...maar tot onze spijt zijn we de afloop van dit verhaal niet te weten gekomen.

Of toch... Beide routehuisjes zijn er, objectieve getuigen konden dat beamen, uiteindelijk toch gekomen. Waarschijnlijk werden ze al in 1901 gebouwd. Maar wellicht vielen ze iets kleiner uit dan was voorzien, want de betwiste percelen zijn, zoals we uit latere verkoopakten konden afleiden, nooit eigendom van de staat geworden.

<sup>6</sup> Het bovenstaande verhaal werd gereconstrueerd aan de hand van de handgeschreven documenten van deurwaarder Arents, waarvan een kopie dank zij Heemkring Soetendaelle in ons bezit is gekomen.

## Leireken en het leven van alledag

In "Klakson" van 2 mei 1996, die verwees naar een artikel van Raf Asselman (van heemkring Soetendaelle) uit 1987, lezen we dat in 1930 in het station van Peizegem, voor de lijn Opwijk-Londerzeel, 9.880 werkabonnementen werden afgeleverd, hetgeen overeenkomt met ongeveer 40 à 45 reizigers per dag.

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.

### Anekdote:

"De zoon van een Peizegemse boer," verklapt Francois Van de Voorde uit deze gemeente. "Had de gewoonte om op de buffers tussen twee rijtuigen naar de technische school in Aalst te rijden. Daarmee spaarde hij geld om sigaretten Amadis (3 Fr.) te kunnen kopen."

In de periode 1947-1948 was het goederenvervoer in Peizegem en Steenhuffel nog vrij belangrijk. Niet zelden kon een trein van 9 à 10 kolenwagons gevormd worden. In de tijd van de suikerbieten en de pulp was zelfs een trein met 30 wagons geen uitzondering. Dat laatste was trouwens ook nog na 1952 het geval.



### Een voor die tijd typische goederentrein op Leireken

Andere transporten waren: bomen voor Couchez (de wagon met bomen werd steeds achteraan gehangen), hop voor de brouwerijen De Hoorn en De Block, meststoffen voor Steenackers, rieten manden van mandenmakerij Van de Voorde naar de Rue Jules Lahaye in Jette en uiteraard kolen.

Af en toe gebeurde er, wat kon genoemd worden, een uitzonderlijk transport.

Zo herinnert Louis Hellinckx zich het laden van biertanks uit brouwerij Palm. Die zouden in Brussel gereinigd en gerestaureerd worden. Ze zijn echter nooit teruggekomen maar werden door grotere exemplaren vervangen. Ook Albert Vermeren herinnert zich een dergelijk vervoer. Die dag werden er 16 of 17 stuks geladen waarvan de binnenkant in Duitsland moest herlakt worden.

Boeren maakten dankbaar gebruik van het treinvervoer om grondmonsters ter analyse naar een Brussels laboratorium te sturen.

### Anekdote:

Pier Van den Bergh, uit de Smisstraat in Steenhuffel, had er een handje van weg om tijdens de 2e Wereldoorlog aan zijn kolen te geraken. Met jute zakken trok die naar het station van Londerzeel. Daar wachtte hij tot hij op het Leireken kon stappen waar hij stoker en machinist van kende en wist dat hij er zaken kon mee doen.

Leireken reed traag en de tocht naar het verre Steenhuffel was lang. Pier had dus al de tijd om op zijn gemak een babbeltje te doen en de zakken te vullen. Aan de Smisstraat gekomen, waar Piers' hof Leireken raakte, en waar er voor de overweg toch moest ingehouden worden, werd er heel even gestopt, en werden de zakken briketten, niet eens stiekem, voor aardappelen geruild.

Louis Hellinckx vertelde ons het volgende verhaal:

*“Nà de oorlog, in 1946, was er in Peizegem geen slagboom meer. De sint-andrieskruisen en de lichten waren er nog wel. Elke dag moest ik met behulp van een klokmechanisme de lichten instellen volgens de uren dat de treinen verwacht werden. Eéns die instelling gebeurd was verliep de signalisatie verder automatisch en werd er van uitgegaan dat de treinen (ook de marchandises) zich aan de afgesproken uurregeling hielden. Maar op een zekere dag ging het mis. Zoals later tijdens het onderzoek zou blijken, deed ik wat van mij verwacht was. Maar het was een vochtige en mistige ochtend.*

*Over de Nieuwbaan kwam de vrachtwagen van varkenshandelaar (varkensstouwer) Van Ransbeeck aangereden. Samen met twee helpers zat de koopman in de cabine. Het vocht van hun adem sloeg neer tegen de bedampte ruiten en belemmerde het uitzicht nog wat meer. Brandden de waarschuwingslichten aan de onbewaakte overweg? Wellicht wel. Maar de mannen in de vrachtauto zagen ze niet. Het aanstomende Leireken zagen ze evenmin...*

*De klap was onafwendbaar. Gelukkig was de snelheid van de trein op die plek, zo vlak bij het station, niet abominabel groot. Toch klonk er alom een hevige gegil...*

*Toen de biggen echter merkten dat de weg naar de vrijheid wagenwijd open lag, hielden ze op met hun gekrijs en kozen ze vliegensvlug het hazenpad.*

*Nog lang heeft men daarna in Peizegem dorp op biggen moeten jagen. Of Van Ransbeeck ze allemaal terug gezien heeft weet ik niet. Ik moest me evenwel voor dit ongeval verantwoordelijk maar werd, na een kort maar gedegen onderzoek, van alle blaam gezuiverd.”*

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

### Anekdote

Jeanke Meskens herinnert zich het volgende verhaal:

*“Een zekere Jef van Alice, een peuter van een jaar of twee, had de gewoonte om op het spoor te gaan slapen. Telkens als de trein met een fluitsignaal zijn vertrek in Peizegem aankondigde, moest moeder Alice gauw gaan kijken of de kleine, bij de plaats waar Leireken en Lijn 60 samenliepen, niet in de weg lag.”*

## De Ontmanteling

### 1952: Afschaffing van personenvervoer tussen Londerzeel en Opwijk

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.

Ofschoon er al vanaf september een autobus reed tussen Londerzeel, Opwijk en Aalst werd de dienst officieel pas midden 1953 door een bus overgenomen<sup>7</sup>.

De sporen van Lijn 61 werden niet direct uitgebroken: tussen Londerzeel, Steenhuffel en Peizegem bleef daarna nog een heel beperkte goederendienst voortbestaan. Ook op de rest van het tracé bleven de sporen nog een tijdje liggen. Louis Hellinckx bleef in Peizegem op post ofschoon, zegt hij zelf, hij daar niet bijzonder veel meer te doen had. Deze jaren waren dan ook de mooiste van zijn leven. In hoofdzaak moest hij zich om het beperkte goederenvervoer bekommeren. Niet zelden moest hij zelf de locomotief in Londerzeel gaan halen. Die bleef dan 2 dagen lang op de goederenkoer van Peizegem staan waar de trein geformeerd werd. Hoofdzakelijk werden er nog wat lege kolenwagons maar vooral volle wagons met suikerbieten aangekoppeld. Precies omdat de boeren in Peizegem twee dagen tijd kregen om hun suikerbieten te laden (er vertrok maar één trein om de twee dagen richting Londerzeel) was Peizegem als laadplaats voor suikerbieten in die dagen nog behoorlijk populair.

Dat het de laatste jaren op Leireken 'niet zo nauw meer stak' wordt geïllustreerd aan de hand van het verhaal dat we uit de mond van Margriet Van Buggenhout-Van Camp, die toen tussen Steenhuffel en Londerzeel in de Moorhoek woonde, noteerden:

*"Nà 1952 reden er nog regelmatig goederentreinen met kolen en suikerbieten," bevestigde ze ons. "Het gebeurde meer dan eens dat we vanop ons veld Leireken met slechts een paar wagons gezapig richting Londerzeel zagen stomen. Tot de machinist plotseling in de gaten kreeg dat men in Steenhuffel een paar wagons vergeten aan te haken was, stopte, en ijlings achteruit reed om de vergetelheid goed te maken".*

### Het lot van de spoorweggebouwen

Het routehuis aan de Dries in Peizegem bleef staan. Nà de oorlog woonde er een zekere Vonck<sup>8</sup>. In 1996 stond het er nog in een erbarmelijke fysieke toestand. Het werd kort nadien afgebroken.

Het station van Peizegem zou, wanneer de vanaf 1957 geplande verbindingssbaan tussen Londerzeel en Opwijk gerealiseerd zou zijn (zie verder), in het midden van een mooi aangelegde openbare plaats komen te liggen.

In een brief van 13 maart 1958 vroeg de Merchtemse secretaris aan de directeur van de Posterijen te Leuven of er niet aan gedacht kon worden om er een hulppostkantoor in onder te brengen 'aangezien de mensen van Peizegem drie kilometer van het dichtstbijgelegen postkantoor verwijderd waren'.

Het antwoord van tante Post kwam op 4 april en het was negatief. "Inderdaad, de bevolking van het gehucht Peizegem beschikt over een postagentschap gelegen op 20 meter afstand van bedoeld gebouw," schreef gewestelijk directeur F. Vanuytrecht. "Dit postagentschap is voor het verrichten van de dagelijkse bewerkingen van de bevolking ruimschoots voldoende en voor de bewerkingen van de spaarkas kan ze beroep doen op de bestellers op ronde."

Derhalve werd het historische gebouw in 1960, samen met de spoorwegbedding en de routehuisjes aan Galgestraat, Nieuwbaan en Peizegemstraat, door de gemeente Merchtem aangekocht. Omdat het in het

<sup>7</sup> Het gemeentebestuur van Steenhuffel startte op 12 februari 1953 startte een onderzoek van commodo en incommodo nopens de exploitatie van een openbare autobusdienst Aalst-Londerzeel door de NMBS Uiteraard was niemand tegen. In Merchtem werd door de gemeenteraad op 16 april 1953 een gunstig advies gegeven.

<sup>8</sup> Volgens Arthur De Backer en Maria Leemans, buren, waren de laatste bewoners, nà de oorlog Albert en Paulette Zaman. Nu is het eigendom van Tuur 'Maanen', maar wonen doet die er niet.

nieuwe structuurplan Peizegem geen functie had werd het in 1963, samen met de school van het klooster, door een aannemer uit Lebbeke afgebroken. In plaats van een mooie openbare plaats kwam er een onesthetisch plein voor in de plaats. Het is nog niet te laat om daar wat aan te doen.

Het **baanwachtershuis aan het station** (Nieuwbaan) werd volgens sommige bronnen na de tweede wereldoorlog door Dolf Moens bewoond, en wie zijn wij om dat tegen te spreken. In 1956-1957, toen de sporen werden afgebroken woonde er Louis Van de Voorde, die ploegbaas bij de piosers was. In 1961, twee jaar eerder dan het station, werd het afgebroken.

Het **baanwachtershuis aan de Peizegemstraat** werd nog tot in 1966 bewoond door Frans Van Campenhout (Balleken) en Marie De Visser. Dan werd het afgebroken.

## Een expresweg van Londerzeel naar Opwijk ?

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?

We gaan naar de zitting van het Steenhuffelse College van 10 januari 1957 en we citeren: *"Het college besluit de assen (ballast) voortkomende van het baanvak gelegen op onze gemeente aan te kopen bij de NMBS doch zal tevens vragen de ballast ter plaatse te laten liggen met het oog op een gebeurlijke aankoop van de grond voor aanleg van weg van groot verkeer aldaar. De gemeente Merchtem (Peizegem) die eveneens akkoord gaat met het leggen van een weg op de vroegere spoorbaan zal in deze kwestie het initiatief nemen en stappen doen bij het Bestuur der Domeinen."*

Hoe was men in Steenhuffel en Merchtem op het idee gekomen om de vroegere spoorwegzate tot een verkeersweg om te vormen? Wellicht geeft een brief van urbanist J. Vander Cruyssen uit Dendermonde, gedateerd op 16 januari 1957 en gericht aan mevrouw burggravin de Spoelberch, burgemeester van Londerzeel, ons een stuk van het antwoord op deze beklemmende vraag. Hij schrijft:

*"Over een paar jaar was er sprake de spoorweg Londerzeel-Opwijk af te schaffen, en hadden we het initiatief genomen te trachten de oude bedding van de spoorlijn over te nemen om het maken van een degelijke verbindingsbaan tussen beide gemeentes, langsover de kom der gemeente Steenhuffel en Peizegem. Dit is heden een voldongen feit voor de gemeente Steenhuffel en Merchtem welke reeds in onderhandeling zijn met de spoorweg<sup>9</sup>, en nagenoeg akkoord voor de overname van deze gronden, waarvan ik het ontwerp van bestrating zal opmaken. Dit zal een geweldig goedkope verwezenlijking zijn, daar we op deze bestaande bedding geen last hebben met duikers, opritten naar landeigendommen enz..., en zal het ontwerp zich dus beperken tot een 6.00 m. brede betonbaan, het herprofileren der bestaande grachten en het aanbrengen van enkele vleugels aan de bestaande overweg met de daarbij horende boordstenen en greppels, hetgeen de verwezenlijking van een baan van groot verkeer erg laag zal houden. Op het grondgebied der gemeente Londerzeel zou dienen circa 460 m. lengte aangekocht van de oude spoorbaan, en de baan van de Linde, verder verbeterd tot het kruispunt zijnde, circa 1.100 m. in het geheel. Ik veronderstel dus dat Uw bestuur insgelijks tot deze verwezenlijking zal willen bijdragen, gezien het grote nut dezer verbindingsbaan, en dat Uw bestuur de goedheid zal hebben mij eveneens voor dit werk opdracht te geven..."*

### Merchtem koopt grond

In Merchtem werd, voor zover we konden nagaan, voor de eerste maal officieel over een eventuele aankoop van de oude spoorwegbedding gesproken tijdens de gemeenteraadszitting van 24 juni 1958. Uit de mooi uitgetypte notulen van die dag citeren we:

*"Gelet op de brief van 1.3.58 van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, waarbij ons wordt medegedeeld dat de spoorweggrond, wegens gedeeltelijke afschaffing van de spoorlijn Opwijk-Londerzeel, voor verkoop overgegeven werd aan het Beheer der Domeinen;  
Overwegende dat de Gemeente Merchtem de gelegenheid niet mag laten voorbijgaan om deze grond aan te kopen, gezien het karakter van openbaar nut;*

<sup>9</sup> Dit was een iets te voorbarige bewering, zoals we verder zullen zien.

*Gelet op het bijzonder plan van aanleg voor de wijk "Peisegem" waarop deze baan staat aangeduid, met het oog op de verwezenlijking van een rechtstreekse verbinding met Londerzeel-Opwijk-Aalst; Besluit met eenparige stemmen:*

- 1. De grond aan te kopen op het grondgebied van Merchtem.*
- 2. Deze uitgave te bestrijden door een lening aan te gaan bij het Gemeentekrediet.*
- 3. Deze beslissing aan de Hogere Overheid voor goedkeuring over te maken."*

Met de Hogere Overheid werd de Gouverneur van de provincie Brabant bedoeld. Een paar dagen later ontving die een brief waarvan we de inhoud niet kennen maar die zeker met punt drie van de vorige notulen te maken had.

De gouverneur antwoordde op 4 juli (1e dir., 2e afd. Nr. 493.375/7060-49) en vroeg om hem een volledig dossier aangaande de aankoopintentie te bezorgen omfattende: a) 3 plannen van de bedding b) de stukken van een te houden onderzoek van commodo en incommodo c) een bevestiging van de Ontvanger der Domeinen dat deze wel degelijk gemachtigd was om de gronden te verkopen en d) drie kopijen van de beraadslaging van de gemeenteraad van 24/6/1958.

Punt d) vormde geen probleem want kopieermachines waren toen naar verluid al uitgevonden; punt a) leek ook uitvoerbaar, want de betreffende plannen waren al op 2 december 1957 getekend; Punt b), een onderzoek van commodo en incommodo werd op 9 juli 1958 gestart; het liep tot 25 juli en bezwaren werden niet geopperd.

Punt c) vormde daarentegen wèl een groot probleem. Want de betreffende bevestiging van de Ontvanger der Domeinen zou pas op 1 april 1959 ontvangen worden!

Hiermee was het dossier eindelijk volledig. Eén dag later, op 2 april werd het naar de provinciegouverneur gestuurd, waar het (we willen nu eenmaal volledigheid betrachten) de referentie 1e dir., 2e afd. Nr. 503.816/7060.49 gekregen heeft.

Op 12 juni 1959 bracht de Bestendige Deputatie van de Provincie Brabant een gunstig advies uit tot goedkeuring van de Merchtemse plannen en, geloof het of niet, weer méér dan een jaar later, bij KB van 22 augustus 1960, werd de beslissing van de Merchtemse Gemeenteraad van 24 juni 1958 eindelijk goedgekeurd.

Op 6 september (van hetzelfde jaar !) werd het hele dossier, samen met de bevestiging van de goedkeuring, naar het schepencollege teruggezonden.

Merchtem liet de zaak niet bekoelen en op 7 oktober 1960 werd de verkoopakte in het kantoor der registratie en domeinen in Asse getekend.

Voor de ronde som van 1 miljoen Belgische franken werden verworven:

1. Een strook spoorweggrond, groot 1ha75a74ca van aan de Boskantstraat (grens met Steenhuffel) tot aan de Nieuwbaan (centrum Peizegem), inclusief 2 baanhuisjes aan de Peisegemstraat en aan de Nieuwbaan.
2. Een strook spoorweggrond, groot 2ha22a14ca, van aan de Nieuwbaan tot aan de Galgestraat (Dries), inclusief het er op staande stationsgebouw.
3. Een strook spoorweggrond, groot 1ha33a17ca, van aan de Galgestraat tot aan de Brabantse beek (grens met Opwijk), inclusief het er op staande baanhuisje aan de Galgestraat.

(Een totale grondoppervlakte van 5ha31a05ca)

Eind 1961 verkocht het gemeentebestuur een klein stukje van de oude spoorwegbedding (oppervlakte 73,71 ca), dat buiten de voorziene rooilijn van de in het vooruitzicht gestelde verkeersweg lag, voor de ronde som van 10.000 Fr. aan een privé-persoon. Normaliter hadden we daar in dit boek niet over gesproken ware het niet dat:

- hiervoor de toestemming van de gouverneur van Brabant moest gekregen worden,
- dat ook hiervoor een onderzoek van commodo en incommodo werd gehouden (het werd afgesloten op 24 juli 1961 en niemand uitte bezwaren),
- dat we in dit dossier een uittreksel vonden van het eerste (voorlopige) grondplan van de nieuwe weg die door de gemeente Merchtem op de oude bedding werd voorzien. Dit was, zoals we verder zullen bespreken, lang voordat Londerzeel, Steenhuffel en Opwijk de spoorwegzate zouden verwerven. De getekende straat moet dan ook uitsluitend als een voorlopige plaatselijke weg worden gezien. De breedte was niet meer dan 5,8 meter (de rooilijn lag nog eens 4,5 m verder),
- dat we in dit dossier ook het onomstotelijke bewijs vonden dat het station van Peizegem op dat moment nog niet was afgebroken.

Op 31 augustus 1962 gaven de gemeenteraadsleden hun akkoord om de oude spoorwegbedding te openen en studiebureel J. Vander Cruysen uit Buggenhout te belasten met het opmaken van de definitieve plannen voor deze weg. Wat op 4 oktober effectief gebeurde (en 1 dag later door het Schepencollege werd geratificeerd).

De plannen van Vander Cruysen en het nieuwe rooilijnplan werden goedgekeurd tijdens de gemeenteraadszitting van 15 februari 1963. Tegelijkertijd werd beslist om het onderzoek van comodo en incommodo te starten. Of dat onderzoek toen ook echt gebeurd is, weten we niet. Wellicht werd er mee gewacht omdat er rond die periode eindelijk ook enige vooruitgang in het dossier van Steenhuffel begon te komen en men eerst wou bekijken hoe het met de kansen stond om de plaatselijke verkeersweg door een heuse weg van Groot Verkeer tussen Londerzeel en Opwijk te vervangen.

## **Opwijk, Merchtem, Steenhuffel en Londerzeel: een Brabantse entente cordiale.**

Ook Londerzeel, waarvan we aannemen (maar er geen documenten van teruggevonden hebben), dat het ondertussen eigenaar geworden was van de 460 meter spoorwegbedding vanaf de grens met Steenhuffel tot aan de Watermolenstraat (waarop, via de Linde, de weg van groot verkeer kon aansluiten), kwam nu zeer duidelijk in actie.

Om dat te bewijzen grijpen we naar de notulen van de gemeenteraadszitting van 24 februari 1965. Daarin staat, zwart op wit: "(...) *Besluit: Art.1 - Aan de Overheid te vragen bedoelde verbindingsweg Opwijk-Londerzeel,... tot "weg van groot verkeer" te willen verklaren, dit voor de uitvoering van de nodige werken en tot het bekomen van de hoogst mogelijke subsidie.*"

De laatste zin uit deze notulen mogen we gerust als de belangrijkste beschouwen. Een weg van groot verkeer werd immers zwaar gesubsidieerd...

De Gemeenteraad van Merchtem, die aanvankelijk alleen maar een zes meter brede weg in gedachten had, wilde zich uiteraard niet laten kennen en op 5 april 1965 werd daar beslist:

*"Gezien het voorstel tot tracé voor een aan te leggen verbindingsweg Opwijk-Londerzeel over de gemeenten Opwijk, Merchtem, Steenhuffel en Londerzeel, in de bedding van de afgeschafte spoorweg Opwijk-Londerzeel; Aangezien deze weg een rechtstreekse verbinding zal mogelijk maken tussen bovengenoemde gemeenten; Aangezien bedoelde weg tevens van interprovinciaal belang zal zijn, gezien hij een verbinding teweeg brengt tussen de Rijksweg Brussel-Asse-Dendermonde en de autostrade Brussel-Antwerpen; Aangezien het derhalve te voorzien is dat deze weg zeer belangrijk zal zijn en gunstig voor alle verkeer; Besluit: aan de Overheid te vragen bedoelde verbindingsweg Opwijk-Londerzeel, in de bedding van de afgeschafte spoorweg Opwijk-Londerzeel, tot "weg van groot verkeer" te willen verklaren, dit voor de uitvoering van de nodige werken en tot het bekomen van de hoogst mogelijke subsidie."*

Er verliepen een paar maanden. In Merchtem moesten er immers nieuwe plannen getekend worden. Toen dat gebeurd was kwam daar, op 27 september 1965, de Gemeenteraad opnieuw bijeen: *"Gelet op de aanvraag door de gemeentebesturen van Opwijk, Merchtem, Steenhuffel en Londerzeel tot opnemings in de wegenis van groot verkeer van de afgeschafte spoorweglijn tussen Opwijk en Londerzeel; Overwegende dat de Bestendige Deputatie in vergadering van 3 juni 1965 gunstig advies tot goedkeuring van de beraadslagingen heeft uitgebracht; Gelet op het voorontwerp, opgemaakt door het Studiebureel J. Vander Cruysen te Buggenhout, hiertoe regelmatig aangesteld. Besluit:*

*Art. 1: Het voorontwerp bevattende plan en bestek, geraamd op 13.770.000 Fr. voor het aanleggen van de nieuwe weg Opwijk-Londerzeel op het grondgebied van de gemeente Merchtem wordt goedgekeurd.*

*Art. 2: De hoogst mogelijke staatstoelagen hiervoor aan te vragen.*

*Art. 3: Onderhavig bundel zal voor onderzoek en voor toelating tot het maken van het definitief ontwerp aan de Hogere Overheid worden overgemaakt."*

Op 7 oktober 1965 waren de voorontwerpen van de verkeersweg door de Gemeenteraden van Londerzeel, Steenhuffel en Merchtem goedgekeurd, waren de geraamde kosten (4,5+13,8+14,7 miljoen) ingeschreven in de respectievelijke begrotingen voor 1966 en werd een aanvang gemaakt met de samenstelling van het subsidiërendossier.

## Alleen Merchtem zet door.

De aanleg van een grote weg stuitte op praktische problemen bij het doorkruisen van Londerzeel en Opwijk, waar die weg de nog bestaande spoorlijnen moest kruisen. Een brug of tunnel zijn niet erg evidente oplossingen...

Eigenlijk was het al in 1969 duidelijk geworden dat er voor de problemen in Londerzeel en Opwijk geen bevredigende oplossing zou gevonden worden. De gemeente Merchtem ging vanaf die periode derhalve alléén op zoek naar een alternatieve bestemming voor de gronden die ze in 1960 had gekocht en viel terug op de eerste, minder ambitieuze plannen, van architect-urbanist J. Vander Cruysen, die een (slechts) 6 meter brede verkeersweg op de oude spoorwegbedding had voorzien.

De zate werd, samen met andere wegen, in een globaal verkeersplan voor Peizegem betrokken en er werd een nieuw studiebureau gecontacteerd (of was het omgekeerd?).

Merchtem, gemeenteraadszitting van 7 november 1969: *“Gelet op het voorontwerp tot aanleg van een gedeelte van de Oude Spoorwegbedding Opwijk-Londerzeel alsmede tot buitengewone verbeteringswerken aan de Weg van groot Verkeer N° 80 (Nieuwbaan) en een gedeelte van de Weg van Groot Verkeer N° 1 (Gasthuisstraat), opgemaakt door het studiebureau S.W.B. te Dendermonde; Gelet op het verslag, gevoegd bij het voorontwerp, ter staving van de noodzakelijkheid van deze werken; Gelet op de beknopte beschrijving der werken; Gelet op de samenvattende opmeting en bestek ten belope van 49.689.241 F. Gezien de hoogdringendheid deze werken uit te voeren;*

*Besluit:*

*1: Het bovengemeld voorontwerp goed te keuren.*

*2: De hoogst mogelijke staatstoelagen voor de uitvoering van deze werken aan te vragen”*

Op 4 mei 1970 (Nr. 12/2145/11780) kreeg studiebureau SWB van de bestendige deputatie de toelating om de plannen verder uit te werken. Tijdens de zitting van de gemeenteraad van 10 december 1971 werden deze plannen goedgekeurd. 65 % van de kosten zou ten laste vallen van de staat en 35 % van de gemeente. De kosten van de grondinnemingen zouden volledig ten laste van de gemeente Merchtem komen en door een lening gefinancierd moeten worden.

De plannen en de subsidie-aanvraag werden naar de gouverneur gestuurd die ze aan minister Califice van Openbare Werken bezorgde. De aanbesteding van de werken zou tussen 1 juli en 30 september 1974 moeten gebeuren.

Derhalve werd nog maar eens een dossier naar de gouverneur van de provincie Brabant gezonden, sprak de Bestendige Deputatie zich opnieuw uit over de weggedeelten die als weg van groot verkeer in aanmerking kwamen en werd een oteigeningsdossier samengesteld...voor de aanleg van een buurtweg.

De werken zouden evenwel pas in 1977 uitgevoerd worden... Want opnieuw gebeurde er iets waardoor alle voorgaande plannen en studies herzien moesten worden. Begin 1976 werden er namelijk plannen gesmeed om op Leireken een toeristisch fiets- en wandelpad te leggen. Anders dan voor een buurtweg kon men hiervoor wèl subsidies krijgen.

Omdat we het daar later nog uitgebreid over zullen hebben, mogen we daar nu nog niet al te veel van verklappen.

De werken werden door de firma De Meester, die ondanks de prijsaanpassing, de goedkoopste aanbieder bleef, kort daarna aangevat om gelijktijdig met het fietspad, aangelegd door het Commissariaat Generaal voor Toerisme, afgewerkt te raken.

## FIETSPAD LEIREKENSROUTE

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

### 1976 -1978 : DE LEIREKENSROUTE

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.

Tijdens zijn zitting van 26 april 1977 keurde de Merchtemse Gemeenteraad de aankoop goed van een stuk grond van de erfenis Verbraeckken, langsheen Leireken en stond er niets meer in de weg om met de aanleg van het fietspad te beginnen. Maar deze asfaltering in Merchtem verliep niet helemaal zonder problemen.

Op 13 mei schreef Burgemeester H. Jegers een brief aan Minister van Verkeerswezen Jos Chabert en drie dagen later stuurde hij zelfs een aangetekend schrijven naar het Commissariaat voor Toerisme. In beide brieven stond, samengevat, het volgende:

- De aanleg van het fietspad schiep problemen tussen het Kemmeken en de Dries (Peizegem).
- Immers, een paar gezinnen langs Leirekensroute en een paar landbouwers die landerijen langs de route hadden zouden noodgedwongen met hun voertuigen over het fietspad moeten rijden.
- Hierdoor zou het fietspad in minder dan geen tijd beschadigd worden.
- Om een oplossing te zoeken had op 4 mei in het gemeentehuis een werkvergadering plaats gehad.
- Deze had voorgesteld om de onderfundering van het fietspad van 3,20 tot 3,40 te verbreden en om de breedte van de bovenlaag op 3,00 i.p.v. op 2,40 meter te brengen.
- Zodat de eigendommen toch nog voor hun eigenaars toegankelijk zouden zijn.
- Om het karakter van het fietspad niet verder in het gedrang te brengen en de weg voor ander verkeer gesloten te houden konden een aangepaste signalisatie en uittrekbare paaltjes worden voorzien.
- De meeruitgave van 300.000 Fr. zou uiteraard uit de gemeentekas worden betaald.
- In afwachting van de oplossing van dit probleem en om het uitvoeren van nutteloze werken te vermijden, werd aanbevolen om de uitvoeringstermijn van de firma Kembo op te schorten.

In het voorjaar van 1977 werden de werken in Merchtem aangevat.

Het eerste gedeelte van het fietspad, op het grondgebied van de gemeenten Londerzeel, Steenhuffel en Merchtem-Peizegem, werd (voorlopig) door de aannemer opgeleverd op 4 november 1977. Leirekensroute had al onmiddellijk succes, maar niet bij de beoogde doelgroep!

Studiebureau Clerckx zag zich op 13 april 1978 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.”*

En nogmaals:

*“Aan de Heer Burgemeester van en te Merchtem, Brussel, 12 mei 1978 - Ter gelegenheid van de vergadering van 27.4.1978 werd op uw gemeentehuis medegedeeld dat het ruilverkavelingscomité onderzoekt om langsheen de Leirekensroute op de plaatsen waar het mogelijk is, een bijkomende landbouwweg aan te leggen, om de landbouwers toegang te verlenen tot de aanpalende landerijen. Mag ik heel speciaal uw aandacht vragen voor het feit dat het wandel- en fietspad niet ontworpen is voor het verkeer en mijn dienst dan ook ten strengste voorbehoud hiervoor maakt.”*

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 samenliepen), 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 in de nabije toekomst 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!



# LEIREKEN



Sint-Huybrechtstraat - Peizegem

**Luc & Wendy heten u van harte welkom!**

Openingsuren :

Café : Maandag van 10u tot ...  
Dinsdag gesloten  
Woensdag van 14u tot ...  
Donderdag van 10u tot ...  
Vrijdag van 10u tot ...  
Zat & Zondag van 10u tot ...

Frituur : van 17u tot 22u  
Vrijdag & Zaterdag tot 01u  
Maandag & Dinsdag gesloten

## Leireken Boekweit Bruin

### Brouwwijze

Boekweit Bruin is een bier van hoge gisting. Storting gebeurt aan 52 °C met stapsgewijze verwarming tot kookpunt. De kooktijd bedraagt anderhalf uur en hop wordt na een half uur koken toegevoegd. Het bruine kleur wordt verkregen door toevoeging van gekarameliseerde suiker. Het bier wordt niet gefilterd, bezinking ontstaat door afkoeling in de lagertank. Hergisting op fles.

### Eigenschappen

donkerbruin  
vaste romige schuimkraag  
troebel  
6% alc.vol.  
14° Plato

### Verpakking

fles 25 cl, kroonkurk, met etiket

### Smaaknotities

Het bier heeft een volle smaak gekoppeld aan een elegante frisheid. De gekarameliseerde toets voert nooit de boventoon. Dat maakt Boekweit Bruin goed doordrinkbaar, en dankzij een licht alcoholgehalte is het een bier van alle seizoenen.

### Serveren

Het bier is maximaal 18 maanden houdbaar, rechtopstaand in een koele, donkere ruimte. Boekweit Bruin laat zich zeer koel serveren (5 °C) in een Leireken-glas. Wegens het hergisten op fles schenkt men het bier liefst langzaam uit, het glas licht schuin houdend, terwijl de fles nooit het glas raakt. De restgist laat men in de fles tenzij het nadrukkelijk anders gevraagd wordt.

### Culinair

Boekweit Bruin is dankzij de volle smaak een bier dat perfect past bij een streektafel van kaas en vlees. Maar uiteraard ook met alle plezier te degusteren valt 's avonds met een blokje kaas of zelfs zoet geroosterde nootjes.

### Informatie:

Guldenboot NV Marktstraat 59 bus 5, 1745 Opwijk **tel:** 052/55.56.04

<http://www.leirekenbier.be>

