

Stations langs 'LEIREKEN'

De geschiedenis van



STEENHUFFEL

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 (verzendingkosten inbegrepen) op rekening 035-1250204-12
In beide gevallen wordt het boek 8 à 12 dagen later bij u thuis geleverd.

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

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

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

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

Vooraf over de periode van de eerste wereldoorlog en over de stations van Baardegem, Steenhuffel en Londerzeel-Oost werd veel bijkomende informatie ontdekt.

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

Inleiding

Deze brochure gaat over de geschiedenis van spoorlijn 61 en meer bepaald over de levensloop van het station van Steenhuffel in verband met deze spoorlijn.

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

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

HET GEHEIM VAN DE NAAM 'LEIREKEN' ONTRAADSELD?

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

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

Wellicht komt een deel van het juiste verhaal van Maria Van Assche, geboren (1911) en getogen in Londerzeel. Het verscheen in 'De Asschenaar' in 1992 en we geven het hier onverkort weer: *'In de oertijd van Leireken (voor en rond de eeuwwisseling) was het meestal dezelfde machinist die de locomotief bediende en hij beschouwde het stoomtreintje zowat als zijn persoonlijke eigendom ²; zijn naam was... Valeir. Aan een onbewaakte overweg werd mettertijd niet meer geroepen: "opgepast de trein komt af" maar, "Pas op, Valeir is daar!" Het treintje werd hierdoor meer en meer vereenzelvigd met de machinist en zo geraakte de benaming stilaan in zwang. Van Valeir werd het "Leire is daar". Het verkleinwoord had zowel betrekking op de kleine gestalte van de populaire man als op het stoomtreintje zelf.'*

Voorzichtigheidshalve laten we de definitieve conclusie en keuze aan de lezers over. Maar, wat de uiteindelijke verklaring van de naam Leireken ook mag zijn, één zaak staat als een paal boven water: overal waar de trein kwam, werd de bijnaam gebruikt. En zelfs nu, in het eerste decennium van de 21^{ste} eeuw, verwijzen nog talloze plaats- en andere namen tussen Aalst en Willebroek, naar een illuster en nog niet helemaal vergeten verleden. Om maar een paar voorbeelden te noemen:

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

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

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

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 Dowai (Douai) moet bekeken worden...

1863 : GEEN IJZERENWEG VAN DENDERLEEUEW NAAR LIER

We beginnen ons eigenlijke verhaal met een spoorlijn die er nooit is gekomen. In 1863 vroegen een zekere Henri Joseph Van Ruyseveldt & Compagnie, uit Antwerpen, een concessie aan voor de aanleg én de exploitatie van een spoorlijn tussen Denderleeuw en Lier. Het lag in de bedoeling om hiermee de steenbakkerijen aan de rechteroever van de Rupel te ontsluiten. Bij het latere plannen van lijn 61 werd herhaaldelijk verwezen naar dit nooit uitgevoerde project, waar ook al een aantal gemeenten uit onze streek vernoemd worden.

1863: ONTSLUITING VAN DE ANTWERPSE HAVEN

De tol die Nederland hief op het verkeer op de Schelde naar Antwerpen werd door de Belgische Regering definitief afgekocht in 1863. Dat gaf mogelijkheden voor groei en noodzaakte de ontsluiting van het hinterland. Welk transportmiddel, naast het binnenvaartschip, was voor dit doel beter geschikt dan de door George Stephenson in 1814 ontwikkelde stoomtrein?

Het was precies met het oog op de verdere ontsluiting van de haven, en wellicht ook van de rechteroever van de Rupel, dat de Belgische Regering, die zelf zonder geld zat, op 14 maart 1864 een voorlopige overeenkomst sloot met particulieren, die wél geld hadden en daarmee een spoorwegverbinding wilden aanleggen (én exploiteren) tussen Antwerpen en de Noordfranse industriestad Douai.

1863 Plan 1a: Antwerpen Oost - Oude God - Boom - Malderen - Aalst - Douai.

In dit ontwerp waren twee niet onbelangrijke aftakkingen voorzien. De eerste van het nieuwe naar het oude station van Kontich; de tweede vanaf een punt, ergens tussen Malderen en Aalst, naar Denderleeuw. Er was ook een spoorlijn gepland van Dendermonde, via Baardegem en Asse, naar Brussel.

Op 14 oktober 1865 (Staatsblad 27-10-1865, p.5594) was "*Compagnie du Chemin de Fer d'Anvers à Tournai*" opgericht. In de statuten stond geschreven dat men de naam zouden wijzigen in "*Compagnie du Chemin de Fer International d'Anvers à Douai*" zodra de Fransen hun toestemming zouden geven voor de verlenging van de spoorweg op hun grondgebied.

In **1866** waren de plannen ietwat aangepast: er waren er aftakkingen naar Kontich en Denderleeuw getekend en nu zou de lijn Dendermonde-Brussel niet meer over Baardegem maar via Opwijk lopen.

We kunnen ons probleemloos inbeelden dat Aalst een aftakking naar Denderleeuw, of die nu in Moorsel of in Meldert begon, helemaal niet zag zitten.

Want waarom zouden de internationale treinen uit Antwerpen nog via Aalst passeren als ze de kortere weg naar Frankrijk via Denderleeuw konden nemen?

1868 Plan 1b: Antwerpen Oost - Malderen - D'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 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.

Brabant (Londerzeel-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.

Van Steenhuffel weten we met zekerheid dat het p.v. van onderzoek op 6 juni 1876 naar de gouverneur werd teruggestuurd. Over eventuele bezwaren weten we niets, behalve dat het Gemeentebestuur zélf liet opmerken dat men op de plannen in Steenhuffel blijkbaar vergeten had een station te tekenen.

In de correspondentie van de gemeente Steenhuffel, gedeponereerd in het Rijksarchief, vonden we de volgende brief die gedateerd was op 19 september 1876:

“Mijnheer de Arrondissementscommissaris - Wij hebben de eer om U de beraadslaging te laten geworden van de kerkfabriek van onze gemeente om door de Bestendige Deputatie gemachtigd te worden om 2 percelen grond, die vallen in het tracé van de ijzerenweg van Antwerpen naar Douai, af te staan. Gezien deze afstand verplichtend is en de geoffreerde prijs voldoende, gaan we er van uit dat het niet nodig is om alle formaliteiten te vervullen.”

Op dezelfde dag, lezen we in de rand van bovenvermeld schrijven, werd eenzelfde brief verstuurd met betrekking tot 2 percelen grond van het Weldadigheidsbureel.

Hoe het kon, weten we niet, maar de eerste onteigening was in deze streek reeds op 17 april 1875 in kannen en kruiken (perceel 247 van Napoleon Goedecharles uit Brussel). De laatste ‘probleemloze’ onteigening werd op 16 februari 1879 geregeld (weduwe Vander Stappen-Dierickx uit Merchtem).

7 percelen werden pas definitief eigendom van de staat nadat de sporen al waren gelegd.

3 eigenaars verzetten zich dermate hevig tegen de onteigening of waren niet akkoord met de aangeboden prijs dat een vonnis van een burgerlijke rechtbank nodig was. Deze uitspraken gebeurden respectievelijk op 26 april 1878 (35a90ca van de Hospices Civiles uit Brussel) op 20 januari 1881 (3a30ca van weduwe Therese Marie Morren-Van Bries uit Brussel) en op 8 juli van een jaartal waarvan de laatste cijfers tot onze spijt zijn weggefallen. Gezien de ligging van deze grond is het overigens waarschijnlijk dat daar 1882 of 1883 moet staan en dat het hier de onteigeningen van de grond voor het geplande station van Steenhuffel betrof.

Hoe dan ook, een aantal van drie processen lijkt ons niet overdadig veel. Wellicht werden de ingenomen gronden inderdaad, zoals we uit de eerder aangehaalde zittingen van de Merchtemse en Steenhuffelse gemeenteraden mochten vernemen, ernstig vergoed.

Steenhuffel

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 ongeriepig 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.

Steenhuffel kreeg een station en hield uiteindelijk een halte over.

Toen in 1876 bekend raakte dat de spoorlijn tussen Antwerpen en Douai over Londerzeel en niet over Malderen zou aangelegd worden had dat ook voor Steenhuffel grote gevolgen. Op 25 mei kreeg de gemeente van de gouverneur van Brabant de plannen van het nieuwe tracé toegestuurd met het vriendelijke verzoek om na te gaan of er niet te veel tegenkantingen zouden zijn.

Ze hadden voor Steenhuffel op geen slechter moment kunnen komen. Op 11 april was burgemeester Pieter Antoon Mertens overleden, en op 24 mei had eerste schepen Pieter Jozef Van Ranst, die hem als waarnemend burgemeester moest vervangen, zonder opzeg zijn ontslag gegeven. Bijgevolg was het de tweede schepen, Vital Vertongen, die tijdens deze hectische dagen de vele losgekomen eindjes weer aan mekaar moest zien te breien...

Op vrijdag 26 mei heeft hij daarbij - ongewild - een steekje laten vallen. Die dag, op de middag, zou hij in café De Valk een zekere Raes en een ingenieur, waar we de naam niet van kennen, ontmoeten. Die heren kwamen de opgestuurde tracéplannen toelichten en ter plaatse controleren of er met de ontworpen los- en overwegen geen praktische problemen waren.

Ach, hadden er toen al maar klokvaste treinen in plaats van onvoorspelbare diligences door Steenhuffel gereden. Dan had Vertongen op 27 mei geen brief naar Kapelle-op-den-Bos - waar secretaris Jean Verhaegen woonde - moeten sturen.

“Mijnheer Verhaegen,” schreef de schepen. “Den ingenieur is gisteren hier geweest, maar in plaats van om 12 u. is hij maar om 4 u. gekomen, en tot dien tijd hebben wij niet gewacht. Wij meenden hem over de statie te spreken en nu heb ik gehoord dat hij verwonderd stond alsdat wij naar geene statie en vroegen. Daarom verzoek ik u een vraag te doen, in geval gij het goed vindt.”

Op de oorspronkelijke plannen was in Steenhuffel inderdaad geen station of halte voorzien, maar het lijkt geen twijfel dat een goed gesprek in de herberg De Valk en een aantal consummaties van het plaatselijke gerstenat dit gemis had kunnen verhelpen. Nu ze dat geen van beide gekregen hadden viel te vrezen dat de spoorwegmannen hun mening niet meer zouden herzien.

Om toch nog een deel van de meubelen te redden werd inderhaast een gemeenteraad bijeengeroepen en op 31 mei liet die in de notulen noteren. *“De Raad - Gezien het plan voor de constructie van een ijzerenweg van Antwerpen naar Douai die loopt in de nabijheid van het centrum onzer gemeente, waar geen station, dat noch-tans voor het algemeen belang onmisbaar is, getekend is.*

Overwegende dat er tussen onze gemeente en Ramsdonk, waar wel een station zal gebouwd worden, een afstand van meer dan zes kilometer, en tot dat van Opwijk, van meer dan acht kilometer ligt;

Overwegende dat onze gemeente meer dan vijf kilometer van het dichtsbijgelegen station verwijderd is en dat er geen enkele bevaarbare waterweg doorheen loopt;

Overwegende dat onze gemeente 1.800 inwoners telt en 1.002 hectare groot is;

Overwegende dat het centrum van onze gemeente laag en vochtig gelegen is (en) dat (het) vooral met kalk bemest wordt; Overwegende dat voor de aanvoer van die kalk, die in grote hoeveelheden gebruikt wordt,

voor de aanvoer van brandstoffen, zoals steenkolen, en bouwmaterialen, evenals voor de verzending van landbouwprodukten zoals graan, lijnzaad, hop en aardappelen, onze inwoners verplicht zijn om naar Kapelle-op-den-Bos of Baasrode te gaan, gemeenten die twee uur van de onze verwijderd zijn;

Overwegende dat de aanwezigheid van een station in Steenhuffel de hoeveelheid verzendingen en transporten van alle aard in aanzienlijke mate zal doen toenemen, dat handelaars er zich zullen komen vestigen en dat de gemeente binnen de kortste tijd tot een handelsgemeente zal omgevormd worden;

(Overwegende dat) het (station) niet alleen Steenhuffel maar ook een groot deel van Wolvertem, het gehucht Rossem, het gehucht Merchtem-Boskant en een deel van Malderen zal bedienen en de opbrengsten veel hoger zullen zijn dan nodig is om het (station)personeel te kunnen betalen.

Heeft besloten - Om aan de Minister van Openbare Werken de bouw van een Station langs de spoorlijn van Antwerpen naar Douai in onze gemeente te vragen.

De bouw van dit station zal niet alleen het algemeen belang dienen maar in de eerste plaats dat van de Staat. Een afschrift van dit besluit wordt naar Mr. de Minister van Openbare Werken verstuurd.

En zo gebeurde. De bewuste notulen werden op 6 juni 1876 naar de minister verstuurd. In het begeleidend schrijven werd gezegd: *“Wij hopen, mijnheer de Minister dat de aangehaalde motieven in overweging zullen genomen worden en dat u deze vraag gunstig zult ontvangen...”*

De minister reageerde, na rijp beraad, op 21 september, maar veel beloven deed hij niet.

Twee jaar later kreeg men dat ook in Steenhuffel in de gaten. En het schepencollege schreef: *“9 oktober 1878 - Mijnheer de Minister - Wij nemen de eerbiedige vrijheid om u met deze te laten worden de beraadslaging van onze gemeenteraad waarin gevraagd wordt of het U zou behagen een station, dat volgens plan niet voorzien was, op de ijzerenweg van Antwerpen naar Douai in onze gemeente te laten bouwen.”*

De beraadslaging, naar dewelke hier verwezen werd, had op 5 oktober plaats gehad. De werken aan de spoorlijn waren ondertussen al begonnen. Naast het feit dat er op gewezen werd dat de gemeente centraal tussen de stations van Londerzeel-Oost en Opwijk gelegen was en dat de Steenhuffelenaren hun goederen nu ook via de stations van Malderen en Londerzeel-West mochten exporteren, werden echter geen nieuwe elementen aangebracht, en de Minister besloot de brief daarom straal te negeren.

Maar onze voorvaderen bleven aandringen: *“Steenhuffel 24 juni 1879 - Mijnheer de Minister - Wij nemen de eerbiedige vrijheid om de vraag van onze gemeenteraad van 5 oktober 1878 te herhalen waarmee deze U, mijnheer, zeer nederig vroeg om U te verwaardigen op het grondgebied van onze gemeente een station te laten bouwen langs de spoorbaan, Linie Antwerpen op Douai, en dit vooraleer de constructiewerken aan deze ijzerenweg, die reeds zeer gevorderd zijn, volledig voltooid zullen zijn...”*

De minister verwaardigde zich echter vooralsnog niets...

De spoorlijnsectie Londerzeel-Aalst werd op 26 oktober van dat jaar met veel feestgedruis ingereeden, maar het schepencollege van Steenhuffel moest thuis blijven want de trein stopte hier nog altijd niet. Dàt moet bijzonder hard aangekomen zijn want, amper één week later, op 5 november 1879, verstuurde het de volgende, al wat scherpere, brief: *“Monsieur le Ministre - Wij hebben de eer om u er met alle respect op te wijzen dat, toen onze administratie uitgenodigd werd om, zoals de wet dat voorschrijft, een onderzoek van commodo en incommodo met betrekking tot de aanleg van de ijzerenweg van Antwerpen naar Douai te houden - een ijzerenweg die in de langste richting over het grondgebied van onze gemeente loopt - , dat wij toen de eer hebben gehad de oprichting van een station in onze lokaliteit te vragen. Met uw schrijven van 21 september 1876, Nr. 3123, liet u ons weten dat de belangen van de inwoners van Steenhuffel niet uit het oog zouden verloren worden. Vandaag is de voornoemde Linie in exploitatie genomen maar in Steenhuffel is er geen station en zelfs geen reizigershalte.*

Onze gemeente ligt op 3 kilometer afstand van het huidige station van Londerzeel (West), op 6 kilometer van dat van Malderen, op 8 kilometer van dat van Opwijk en telt 1800 inwoners. De bovenvernoemde stations zijn slechts bereikbaar over kasseiwegen die elke winter in dergelijke mate overstromen dat ze onbruikbaar zijn. Daarenboven wordt het plaveisel van deze wegen regelmatig door de overstromingen vernietigd en daardoor zijn ze gedurende een groot deel van het jaar onbruikbaar voor voetgangers en voertuigen.

Deze ergerlijke belemmeringen die voortspruiten uit de topografische toestand van onze gemeente en die onmogelijk kunnen verholpen worden, brengen onze bevolking in een zodanig betreuenswaardige toestand waaraan alleen een einde kan gemaakt worden door de oprichting van een station of een halte in het centrum zelve van onze gemeente. De uitgaven die hiervoor moeten gedaan worden zijn, één statieoverste 5de klasse en de bouw van een eenvoudig zaaltje voor de lijdende reizigers, dat ten dienste staat van de inwoners van onze gemeente... (rest onleesbaar)”

Voor de zekerheid werd deze brief niet alleen naar de minister van openbare werken gestuurd. Ook de weledele heren en provincieraadsleden Jules Jean Paul baron Domis de Semerpont (burgemeester van Beigem) en Egide chevalier Pangaert d'Opdorp (burgemeester van Wolvertem) kregen een kopij. Het was deze laatste die op 20 november reageerde (vertaald): *“Mijnheer de burgemeester. Ik heb uw brief van 12 dezer en de petitie van uw gemeenteraad van 5 november goed ontvangen. Ik zal, in samenspraak met mijn collega de heer Domis de Semerpont, stappen ondernemen om uw rechtmatige vraag naar een station of halte in Steenhuffel aan te laten nemen. Toch vrees ik dat we op dit moment niet zullen slagen. De spoorlijn is immers nog maar net geopend en doorgaans worden er geen nieuwe stations gebouwd alvorens men het exploitatieresultaat heeft kunnen zien. Ik stel u daarom voor om in juli een nieuwe petitie naar de provincieraad te sturen. Wij zullen dan vragen om die aan de kamers over te maken. Dàt middel werd in het verleden al dikwijls gebruikt. Voor het ogenblik kunnen wij niet anders dan uw petitie bij de minister ondersteunen en u op de hoogte houden van het resultaat.”*

De voorgestelde aanpak moet gewerkt hebben. Nog in 1880 werd het ultieme fiat voor de bouw van een station gegeven. Volgens Dom Joris Vertongen, in zijn onvolprezen 'Geschiedenis van Steenhuffel', ontstond er toen echter betwisting over de meest aangewezen inplantingsplaats. Moest het station op de Smisstraat, het geografische middelpunt van de gemeente, gebouwd worden of was men beter af met een plaats nabij het Dorp, bij de belangrijkste bevolkingskern?

De knoop werd tenslotte doorgesneden in het voordeel van het Dorp wat, volgens dezelfde geschiedschrijver, tot nieuwe herrie leidde. Ons, zelf van Steenhuffel zijnde en de Steenhuffelenaren een beetje kennende, komt dat absoluut geloofwaardig over. Toch moet Vertongen zijn informatie van ondertussen verdwenen getuigen gekregen hebben want in de gemeentelijke notulen en correspondentie is hierover niets te vinden.

In ieder geval moest ten noorden van het dorp door de Staat grond verworven worden. Op 18 juni 1881 werd daarvoor een onderzoek van commodo en incommodo geopend. In feite was er maar één geviseerde en dat was graaf de Lalaing.

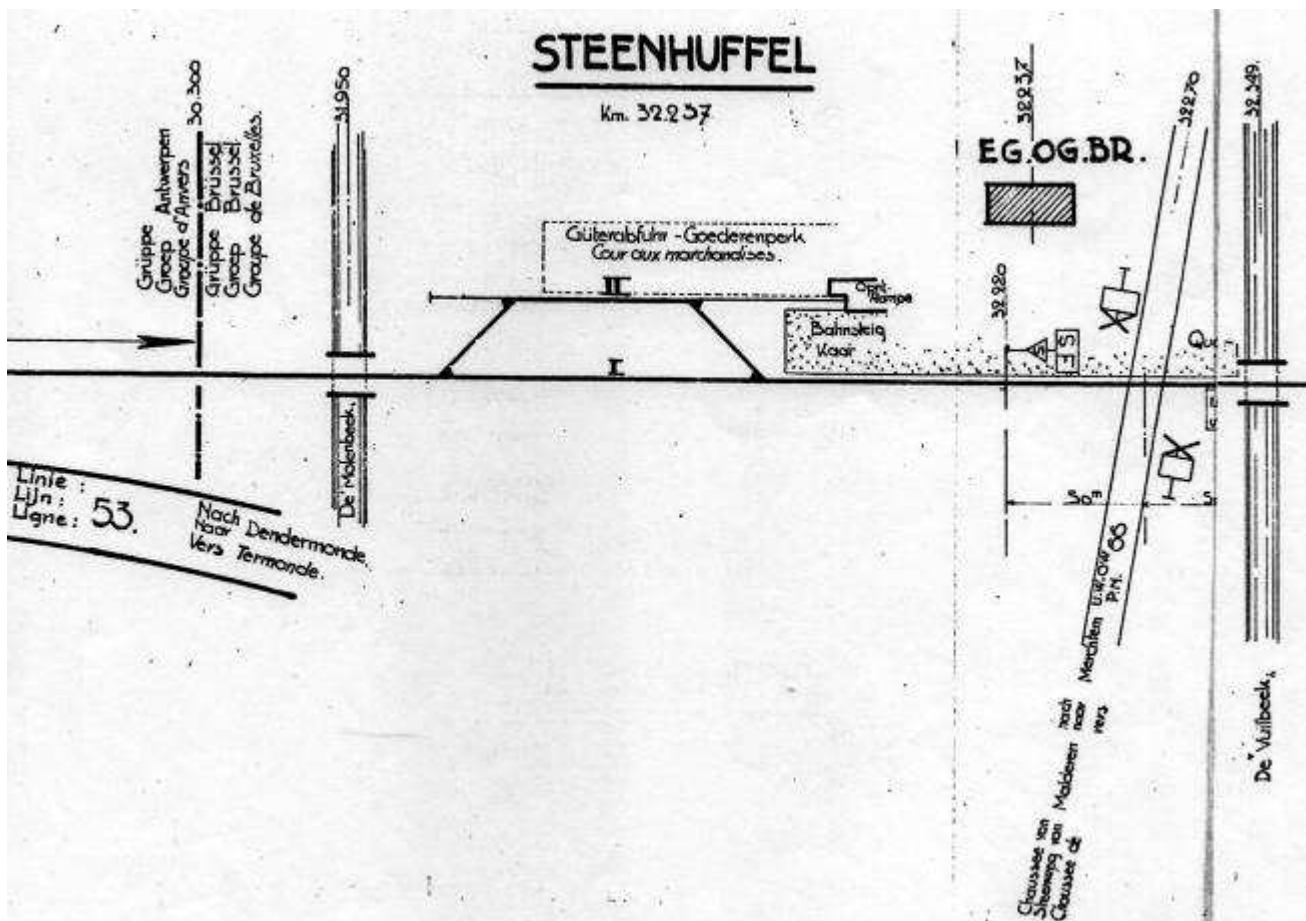
Deze stond zijn perceel 595i waarop het station en de goederenkoer zouden komen, niet van harte af en men moest de procedure voor onteigeningen van openbaar nut uit de lade halen. Dat vroeg tijd.

In het Belgisch Staatsblad van 1 augustus (blz. 2759, onderaan links) verscheen het noodzakelijke koninklijk besluit, waarmee de oprichting van een station in Steenhuffel tot een zaak van openbaar nut werd gedecreteerd.

Daarna werd het heel lang stil. Elf maanden later, op 28 juni 1882 om precies te zijn, besloot de gemeente Steenhuffel om aan de minister naar de stand van zaken te vragen.

“Steenhuffel, 28 juni 1882 - Monsieur le Ministre - Ondergetekenden, burgemeester, schepenen en raadsleden van de gemeente Steenhuffel hebben de eer gehad om u via diverse gedeputeerden de wel gefundeerde motieven voor de bouw van een station in Steenhuffel te laten geworden. Als gevolg van onze vraag werd ons een station beloofd en dat werd reeds toegevoegd op het plan dat aan de uurtabel der treinen bevestigd is. Met uw schrijven Nr. 3824 van 10 juni 1881 heeft U onze gemeenteraad het plan gestuurd van de percelen die voor de bouw van het station moeten ingenomen worden. Op 18 juni 1881 werd het publiek geïnformeerd en werd het onderzoek van commodo en incommodo geopend. Het betreffende proces-verbaal werd op 6 juli daaropvolgend opgestuurd, samen met de vaststelling door het schepencollege dat aan alle vereiste formaliteiten werd voldaan. Wij hebben vernomen dat de verwerving van de terreinen enige tijd later gebeurde en dat de openbare aanbesteding van de gebouwen begin dit jaar heeft plaats gehad.

Vorige maand werden een groot aantal noodzakelijke materialen afgeleverd op de plaats die voor het station werd voorzien. Sedertdien is alles onveranderd gebleven. Wij nemen derhalve de eerbiedige vrijheid om U, mijnheer de Minister, te laten weten dat de belangen van onze gemeente door het niet oprichten van dit gebouw gecompromitteerd worden en we vragen U de maatregelen te treffen die nodig zijn om het station nog dit jaar op te richten...”



“Ik laat u weten,” antwoordde de minister op 17 juli, *“dat ik het bestuur der spoorwegen de opdracht zal geven om met de inrichtingswerken van het station van Steenhuffel te beginnen zodra het over de nodige terreinen zal beschikken. Op dit ogenblik loopt er hiervoor bij de bevoegde rechtbank een procedure van juridische onteigening”*.

Het is duidelijk dat graaf de Lalaing zich niet zomaar heeft laten doen. Vast staat dat de zaak op 1 december 1882 nog altijd niet geregeld was.

Op die dag kreeg Steenhuffel - met dienstorder 118 - wel een “stopplaats met de status van station”.

- Het werd geopend voor de dienst der reizigers en bagages.
- De afstanden, van as naar as der ontvangstgebouwen, tussen het station van Steenhuffel en die van Opwijk en Londerzeel (Oost) bedroegen respectievelijk 6.647,50 en 3.738,30 meter.
- Het station van Steenhuffel ging deel uitmaken van de 4de sectie van de dienst der ontvangsten.
- Stortingen moesten gebeuren in het agentschap van de Nationale Bank te Boom; betoelaging kon, indien nodig, aan het station van Dendermonde gevraagd worden.
- De uurregeling der treinen tussen Aalst en Londerzeel (Oost) werd lichtjes aangepast.

Omdat de infrastructuurwerken - bij gebrek aan bouwgrond - nog niet uitgevoerd waren, was de dienstverlening op die eerste stopplaats van Steenhuffel aanvankelijk zeer beperkt. De reiscoupons werden uitgereikt in een huis aan de overkant van de huidige Brouwerijstraat, waar men daarna de nu nog bestaande woning van de bareelwachter zou bouwen. Over dat laatste gebouw zullen we het op een der volgende bladzijden nog uitgebreid hebben. Dat eerste bareelwachtershuisje was echter behoorlijk klein. Dat was de reden waarom er per 1 december nog geen goederendienst mogelijk of toegelaten was.

Een dienst voor ophaling en aflevering van ‘kleine goederen van tarief 1 en 2, evenals van geld’ kwam er een paar weken later (vanaf 12 januari 1883 met ordre de service 3/1883). Maar internationale colli en colli van meer dan 200 kg. werden ook dan nog niet aanvaard. Daarvoor waren eerst ook een ontvangstgebouw en een los- en laadkaai nodig...

Op 9 mei 1883 was het eindelijk zover en werd het station van Steenhuffel voor het vervoer van **alle** goederen, paarden, vee, uitrustingen en verhuizingen opengesteld.

In het ordre de service 43/1883 van die dag, dat zoals alle dienstorders relevante maar daarom niet altijd interessante informatie bevatte, vonden we nog volgende wetenswaardigheden:

- Het station van Steenhuffel had nu ook een zijspoor, een laadhelling en een weegbrug.
- Voor goederenvervoer en voor aanlevering van materieel hing het af van Brussel-Noord.
- Het afkortingsteken g1 (dat in januari het afkortingsteken j vervangen had) mocht achter de naam ‘station Steenhuffel’ weggelaten worden.

Omdat zijspoor, weegbrug en laadhelling op perceel 595i lagen, moet die grond dus voordien verworven zijn. Op een kadasterkaart uit 1899 staat met de hand geschreven: *“Perceel 595i is eigendom van de staat als gevolg ener rechterlijke akte, zie de mutatie die in 1883 werd uitgevoerd”*⁴.

We zijn er dan ook altijd van uitgegaan dat het stationsgebouw - zoals we dat nog altijd kennen - samen met de andere infrastructuurwerken in mei 1883 opgeleverd werd. Dat is een vergissing gebleken...

Kort na het verschijnen van de eerste druk (in 1996) werd ons daar al door Hugo De Bot op gewezen. De heer De Bot was toen de stationsarchitectuur aan het bestuderen⁵ en had het Steenhuffelse bouwtype voor 1890 nergens anders aangetroffen. In tal van documenten wordt evenwel vanaf 1883 naar het “nieuw” stationsgebouw” van Steenhuffel verwezen...

Tot begin 2006 hebben we over deze kwestie met grote twijfels gezeten. Toen ontdekten we in het Rijksarchief op een los blad de volgende brief:

“Bruxelles le 11 janvier 1897. Bestuur der staatsspoorwegen - Voies et Travaux, 5^e bureau, nr. 15371/1 4298 (vertaald) - Aan de heer Vertonghen. Gevolg gevend aan mijn schrijven nr. 4298 15371/1, bestuur der banen en werken, 5^e bureau, heb ik het genoegen om u te kunnen melden dat ik besloten heb om in de loop van 1897 een ontvangstgebouw met woning aan de halte te Steenhuffel te laten bouwen.”

Het “ontvangstgebouw” van Steenhuffel werd dus niet, zoals we tot voor kort dachten, in 1883 maar pas in de periode 1897-1899 gebouwd en afgewerkt. Op 4 juli 1899 waarschuwde burgemeester Vital Vertongen de sectiechef van de staatsspoorwegen dat er na de werken aan het station en de bijgebouwen nog altijd een sterfput open lag.

⁴ Voor de lezers uit Steenhuffel vermelden we dat op perceel 595i niet alleen station en goederenkoer kwamen, maar dat het ook een groot stuk tussen de huidige Brouwerijstraat en de Molenbeek omvatte. Op hetzelfde kadasterplan werd, op een later moment en in een ander handschrift trouwens geschreven: *“het overblijvende deel van perceel 595i is op dit ogenblik verkocht aan Cuykens.”*

⁵ Het resultaat van dat werk verscheen in 2002 onder de titel “Stationsarchitectuur in België” (2 delen).

En op 19 juli vroeg dezelfde burgemeester om iemand van Mechelen naar Steenhuffel te sturen om er te komen kijken in welke staat “het station (de stationeerplaats) met de bijgebouwen” overgedragen waren.

Daarvan was toen nog geen receptie gebeurd...



Station van Steenhuffel rond 1930.

Intussen had dat station al wel wat van zijn status verloren. Met Dienstorder nr. 155 van 9 november 1885 was het namelijk tot een simpele halte gedegradeerd. In de praktijk betekende dit:

- Dat alle aanwezige diensten behouden bleven.
- Dat de halte zou afhangen van het station van Londerzeel-Oost.
- Dat treinen er elkaar (via het laadspoor) niet meer mochten kruisen.

Leireken en het leven van alledag

Wat het vrachtvervoer betreft werd het station vrij snel één van de belangrijkste van Lijn 61. Handelsverrichtingen voor rekening van de jeneverstokerij 'De Boeren' (gevestigd in het Dorp en in 1908 verdwenen), de brouwerijen Van Roy (vroeger Mesmaeckers) en Moortgat, het bomentransport van de firma Sarens en de behoeften van de vele kolenhandelaars zorgden hiervoor. Koopmannen als de gebroeders Van Assche uit Londerzeel en Edmond Roger uit Steenhuffel zullen wel méér dan één vracht gaan afhalen zijn aan het nog jonge station.

Het passagiersvervoer kwam in Steenhuffel (zoals elders op de lijn) pas na de eerste wereldoorlog op gang. Toen vertrokken tientallen arbeiders die werkgelegenheid vonden in de nijverheidsstreken van de omtrek.

Rond 1920 waren er in de gemeente Steenhuffel ongeveer 30 arbeiders die zich met de trein verplaatsten. Martha Annaert herinnert zich nog levendig de 'lange' rij die 's morgens met het treintje van 4u30 vertrok en pas terugkwam met het treintje van halfnegen 's avonds. Sommigen moesten dan nog een heel stuk te voet naar huis.

In 1930 was het aantal abonnees in Steenhuffel opgelopen tot 126 werklieden en bedienden. Hiervan waren er 45 in dienst van de NMBS zelf. In datzelfde jaar werden, alleen voor de lijn Opwijk-Londerzeel, volgens onze bron Joris Vertongen 6.545 werkabonnements in het station afgeleverd. Dat zou dus minder geweest zijn dan in Peizegem, wat dan weer in tegenspraak is met het aantal abonnées.

Treinen die zich steeds stampvol zaten, waren de 'Scherpenheuveltreinen'. Het waren radiotreinen, vertelde Louis Hellinckx ons, en ze werden door locomotieven getrokken die hier anders niet kwamen. *"Omdat de mensen toen maar één keer per jaar op reis gingen en dan nog bij voorkeur op bedevaart, zaten die lange treinen inderdaad altijd bomvol, bevestigde Albert Vermeren. "Ook voor de Steenhuffelse bedevaarders was het een groot feest, maar de thuisblijvers moesten er mee lachen. Want eens buiten het station vlogen de eierschelpen al door de vensters naar buiten. Om goed te kunnen bidden had men inderdaad veel energie nodig."*

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 abonnements. Het schrijven van reisbewijzen werd vanaf dan aan de treinwachters overgelaten.

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

Het voorheen belangrijke transport van suikerbieten ging toen grotendeels verloren en werd tussen Steenhuffel en Opwijk (in mindere mate in Peizegem) overgenomen door Steenackers, nog altijd gevestigd aan het voormalig station van Steenhuffel. Dit bedrijf zou het later, in de jaren zeventig, ook andere stations in de buurt (Merchtem bijvoorbeeld) erg lastig maken.

Vele cafés en horecazaken hebben hun reputatie hoofdzakelijk aan de nabijheid van Leireken te danken. Vanaf 1935, toen er in de meeste stations geen toezicht meer was, kwamen velen gratis van Opwijk en de Boskant om te dansen in 'Het Sportpaleis' aan de Stationstraat te Steenhuffel, waar een zelfspelend orgel stond dat gehoord was bij de firma De Cap. De treinwachter kon immers onmogelijk van iedereen het reisgeld ontvangen en de trein mocht zeker niet meer vertraging maken dan hij van nature al deed.

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 reeds vanaf september een autobus reed tussen Londerzeel, Opwijk en Aalst werd de dienst officieel pas midden 1953 door een bus overgenomen⁶.

De sporen van Lijn 61 werden niet direct uitgebroken en 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. Vooral gedurende deze periode bleek het, omdat Peizegem geen keerinrichting had, bijzonder handig dat de locomotieven van het type 16 evengoed achter- als vooruit konden rijden, en dat ze evengoed konden stoten als trekken.

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".

Tussen Londerzeel-West en Steenhuffel-Centraal (waar dus nog sporadisch een goederentrein voor het ophalen van suikerbieten en het afleveren van steenkool gereden had) werden de sporen in 1957 opgebroken. Dat mocht omdat de NMBS daar van de koning op 3 april 1957 toelating had voor gekregen.

Een expresweg van Londerzeel naar Opwijk ?

⁶ Het gemeentebestuur van Steenhuffel startte op 12 februari 1953 startte een onderzoek van comodo 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.

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 (Peisegem) 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 verbindingbaan tussen beide gemeentes, langsover de kom der gemeente Steenhuffel en Peisegem.

Dit is heden een voldongen feit voor de gemeente Steenhuffel en Merchtem welke reeds in onderhandeling zijn met de spoorweg, 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 verbindingbaan, en dat Uw bestuur de goedheid zal hebben mij eveneens voor dit werk opdracht te geven..."

Een jaar lang horen we verder niets meer over het gelanceerde project. En dan, op 6 maart 1958, lezen we in de notulen van het College van Burgemeester en Schepenen van Steenhuffel: *"In verband met een schrijven d.d. 1 maart 1958 betreffende "aankoop spoorweggrond" wordt aan de secretaris gevraagd zich in verbinding te stellen met de heer Krauss, ontvanger der Domeinen te Asse voor navraag te doen naar de prijs en de verkoopvoorwaarden voor bedoelde gronden gelegen op ons grondgebied. De aankoop zou gebeuren met het vooruitzicht een verbindingbaan te leggen."*

En, nu we toch aan het lezen zijn... Steenhuffel, Gemeenteraadszitting van 21 maart 1958: *"Gelet op het schrijven der NMBS houdende verkoop van de grond voortkomend van de afgeschafte spoorweg Aalst-Londerzeel;*

Gezien bedoelde strook de mogelijkheid geeft een verbindingbaan op te richten; Geeft de raad opdracht aan het schepencollege het nodige te doen om in samenwerking met de andere betrokken gemeenten deze grond aan te kopen.

De raad besluit deze kwestie na kennisneming van het advies der andere gemeenten en na prijsopgave van de waarde van deze grond in een volgende zitting verder te behandelen."

Steenhuffel vergroot zijn onroerend patrimonium.

Steenhuffel, gemeenteraadszitting van 4 juni 1962: "De raad neemt kennis van bovenvernoemd schrijven van de heer Ontvanger der Registratie en besluit de ganse bedding van de gewezen spoorweg in onze gemeente aan te kopen. Gelet op de ligging van het stationsgebouw besluit de raad eveneens aanvraag tot aankoop te doen voor bedoeld gebouw. De twee bewoonde huizen van de NMBS zullen door de gemeente niet worden aangekocht. Een definitieve beslissing ter zake zal worden getroffen zodra het Bestuur der Domeinen de verkoopprijs heeft vastgesteld."

Steenhuffel, College van Burgemeester en Schepenen, zitting van 8 april 1963: " In het bijzijn van de Heer ontvanger der Registratie en van de urbanist, Gustaaf Goossens, wordt de aankoop van de bedding van het afgeschafte spoor besproken alsmede een raming van de prijs gemaakt."

Steenhuffel, gemeenteraadszitting van 19 april 1963: "Gelet op het schrijven van de Heer Ontvanger der Registratie d.d. 14 mei '62 waarbij hij de gemeente ter kennis brengt dat de NMBS hem afgifte doet voor verkoping van al de gronden en gebouwen van het afgeschafte spoor Londerzeel-Aalst liggende onder onze gemeente;

Gezien deze strook grond de rechtstreekse verbinding mogelijk maakt tussen de gemeente Londerzeel enerzijds en de gemeenten Merchtem en Opwijk anderzijds en gezien genoemde gemeenten, de op hun grondgebied vrijgekomen zate, eveneens aankopen voor inlijving in hun openbare wegenis; Gehoord de brief van het Kantoor der Registratie en Domeinen te Wolvertem d.d. 9 april 1963 waaruit blijkt dat de zate van de afgeschafte spoorlijn een oppervlakte heeft van 3 ha 67 a 49 ca en 05 tma en dat het beheer van de Registratie zal akkoord gaan tot verkoop aan de gemeente tegen de geringe prijs van 5 Fr. en 7 Fr. per m² indien aan de grond een bestemming voor openbaar nut wordt gegeven; Gezien voor berekening van de globale prijssom oppervlakte en prijs zich als volgt voordoen:

2 ha 92a 81ca 05tma aan 50.000 F. per ha	= 146.406 F.
74 a 68ca aan 70.000 F. per ha	= 52.276 F.
Totaal 3ha 67a 49ca	198.682 F.

Besluit:

Art.1. **Het perceel grond uit ter hand aan te kopen.**

Art.2. Gezegd perceel een bestemming voor openbaar nut te geven door het leggen van een intercommunale baan Londerzeel-Opwijk;

Art.3. De financiering dezer uitgaven te regelen door middel van een lening groot 200.000 F. op te nemen bij het Gemeentekrediet van België;

Art.4. De Burgemeester, bijgestaan door de gemeentesecretaris, zullen optreden in naam van de gemeente bij de ondertekening van de aankoopakte, op te stellen door de Heer Ontvanger der Registratie en Domeinen van het gebied.

Art.5. Deze beslissing voor goedkeuring over te maken aan de hogere overheid."

Gemeenteraadszitting van 4 januari 1965: "Voorstelling tot 'Weg van Groot Verkeer'. - Gezien de uitzonderlijke ligging als verbinding tussen de centra Londerzeel en Opwijk; Gezien het de verbinding maakt van de provinciale baan Asse-Dendermonde met de staatsbaan Brussel-Antwerpen en veel verkeer zal opvangen; Besluit de Raad aan de hogere overheid voor te stellen dat de te leggen baan op de bedding van de afgeschafte spoorweg als weg van groot verkeer zou worden verklaard."

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

In Steenhuffel besloot de gemeenteraad op 7 oktober 1965:

"Gelet op de noodzakelijkheid over te gaan tot het aanleggen van wegen op weg Londerzeel-Opwijk op de oude bedding van afgeschafte spoorweg Londerzeel-Aalst; Overwegende dat deze werken noodzakelijk en dringend zijn; Overwegende dat zij voorzien worden in uitgave op de buitengewone begroting, dienstjaar 1966, art.24, ten bedrage 14.667.000 F.;

Dat deze uitgave gedekt is door de voorziene ontvangsten ingeschreven op de buitengewone begroting, onder art.29; Overwegende dat de uitgaven, veroorzaakt door de voorgenomen werken, het begrotingsevenwicht niet verstoren, daar rekening mag gehouden worden met de krachtens de wettelijke bepalingen te verwachten toelagen;

Gezien het voorontwerp, opgemaakt door Mr. Goossens Gustaaf ⁷, ontwerper aangeduid door het Schepencollege; Gelet op de artikelen 75, 77 en 81 van de gemeentewet; Beslist:

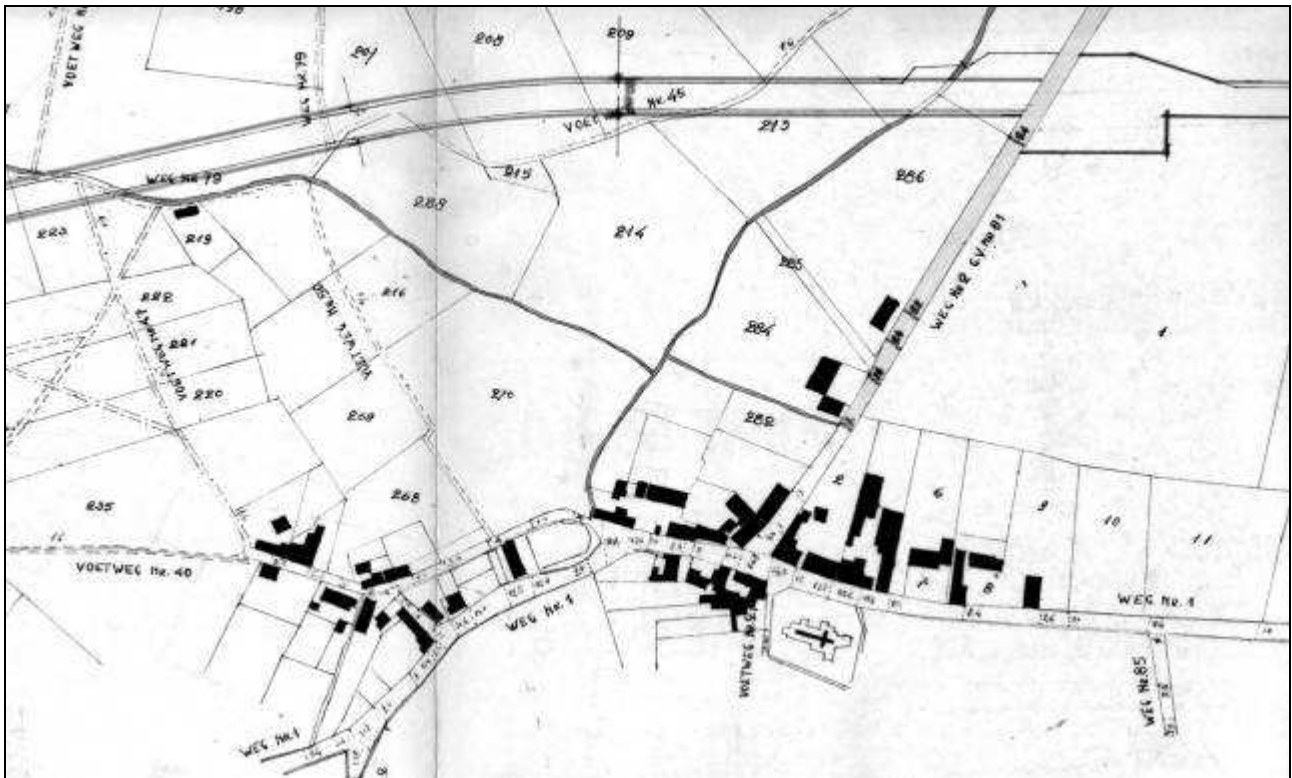
Art.1 - Het voorontwerp voor het aanleg van weg Londerzeel-Opwijk op de oude bedding van afgeschafte spoorweglijn Londerzeel-Aalst wordt aangenomen.

Art.2 - De rijkstoelagen voorzien bij de wettelijke bepalingen worden aangevraagd.

Art.3 - De uitgave wordt gedekt door afsluiten van lening bij Gemeentekrediet van België;

Art.4 - Deze beraadslaging zal samen met de andere vereiste documenten, aan de Heer provinciegouverneur toegestuurd worden."

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 subsidiëringdossier.



De doorgang van de ontworpen weg ten noorden van het dorp van Steenhuffel

Nà een aantal gelijklopende en zeer eensgezinde beslissingen van de Merchtemse, Steenhuffelse en Londerzeelse politiciers, 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?

FIETSPAD LEIREKENSROUTE

⁷ De plannen voor Merchtem en Steenhuffel-Londerzeel werden door andere architecten getekend.

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

Het was verkeersminister Jos Chabert die eerder het plan gelanceerd had om op beddingen van afgedankte spoorwegen fietspaden aan te leggen.

Het had aanvankelijk in de bedoeling gelegen om nog tijdens de vakantie van 1976 met de asfaltering te beginnen, en tijdens de Pikkeling van de Faluintjes was dat nieuws ongetwijfeld bekend.

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

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 politimaatregelen 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 samenliepen⁸), 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.

Wat doen we met het oud-station van Steenhuffel?

Het station van Steenhuffel heeft een heel aparte geschiedenis.

Eind september 1963 werd het station, samen met de spoorwegbedding, door de gemeente Steenhuffel aangekocht. Aanvankelijk werd het nog een paar jaar als OCMW-woning gebruikt en bewoond door de familie Callaert, maar vanaf 1965 begon het op dramatische wijze te vervallen.

Een paar jeugdverenigingen trachtten er iets van te maken en op het einde van de jaren zeventig werd er nog een poosje door de Civiele Bescherming in vergaderd. Toen hield ook deze laatste het voor bekeken. Een deel van de ramen en een deel van de dakpannen waren ondertussen verdwenen en het binnenkomende vocht deed ongestoord zijn werk.

Terwijl het fietspad op Leirekensroute aangelegd werd brak menigeen zich het hoofd over de toekomst van het serieuze in verval rakende station van Steenhuffel.

De gemeente Londerzeel (na de gemeentefusies eigenaar geworden) en het Commissariaat Generaal voor Toerisme (initiatiefnemer voor het aanleggen van de fietsroute) speelden met het idee om van het station een jeugdherberg te maken.

Er werden zelfs concrete plannen getekend. De verwezenlijking volgde echter niet omdat de nodige investering op minimaal 6 miljoen Belgische Franken werd geschat en het project derhalve financieel niet haalbaar werd bevonden. Officieus en zelf semi-officieel werd toen tot afbraak besloten. Gelukkig is het zover niet gekomen. Want wat de overheid niet kon werd uiteindelijk door privé-initiatief gerealiseerd.

In de periode 1983-1995 werd het station van Steenhuffel door de Vzw Leireken van afbraak gered, helemaal (hoofdzakelijk met eigen middelen) gerestaureerd en werd er een nieuwe bestemming aan het geheel

⁸ 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.

gegeven. Het verdwijnen van dit 'monument' zou evenwel een onherroepelijk verlies betekenen en bovendien de kansen op de ontwikkeling van een 'Leirekensroute'-fietstoerisme ernstig hypothekeren.

1983-1985: vzw Leireken, het ontstaan

In mei 1983 berichtten de kranten voor de eerste maal over een Vzw Leireken.

Onder meer in de Gazet van Antwerpen van 18 mei 1983 werden de intenties door de voorzitter van de nieuwe vereniging, Bert De Clercq, als volgt verwoord:

"(Hij) stipt aan dat op een ogenblik dat het dagjstoerisme in volle opgang is, Londerzeel de trein niet mag missen. Leirekensroute zou dan ook als een hoeksteen van het lokale toerisme kunnen gezien worden... Zeer concreet heeft Vzw Leireken (de redding van) het voormalig stationsgebouw van Steenhuffel als prioritair actiepunt..."

De Vzw Leireken werd officieel gesticht op **1 februari 1985**.

Op dat moment waren de eerste initiatieven van de Vzw (waarvoor nog niet veel geld nodig was) en die vooral bedoeld waren om het project bij het grote publiek kenbaar te maken, reeds met succes bekroond.



De Vzw Leireken uit Steenhuffel kreeg verbazingwekkend snel de wind in de zeilen.

Met de aanpak van de restauratiewerken werd dan ook niet getreuzeld. De hoogstdringende dichting van de kelder en de volledige vervanging van de dakconstructie waren in april 1986 (na de Paasvakantie, want de werken gebeurden met eigen man- en vrouwkracht) voltooid en er was een aanvang gemaakt met het inrichten van een estaminet op de benedenverdieping dat voor de eerste maal op 19 mei 1986, ter gelegenheid van Sinksenjaarmarkt, voor het publiek werd opengesteld.

Dit estaminet zou vanaf 3 augustus door een veertigtal vrijwilligers tijdens het weekend in beurtrol worden opgehouden teneinde de financiële middelen voor de verdere restauratie te verschaffen.

En aangezien die vrijwilligers ook zeer goede consumenten bleken lukte dat wonderwel.

Leireken werd tot ver buiten de gemeente- en provinciegrenzen bekend bij een geïnteresseerd publiek. Dank zij regelmatige publicaties van haar activiteiten in dag- en weekbladen, artikels in toeristische tijdschriften en bijdragen in radio- en televisie-uitzendingen werd het voormalige station een begrip.

Het succes van Leireken is voor een niet onbelangrijk deel te danken aan de horecabedrijven die langs de route liggen. De twee overgebleven stationnetjes spelen daarbij een cruciale rol.

Het **station van Steenhuffel**, dat door de vzw Leireken gerestaureerd werd, is nog altijd de uitvalsbasis van deze vereniging. Van hieruit vertrekken tal van fiets- en wandellussen. Sinds de restauratie voltooid en betaald is, werd de uitbating van het estaminet aan professionele mensen overgelaten.

Op 14 mei 1996 werd een treinwagon uit 1933 aan het patrimonium van de vereniging toegevoegd. Het betreft een voertuig van het type K, 1^{ste} klas met een laadcompartiment.

Zowel in het oud-station als in de treinwagon vinden tal van culturele en soms al eens wat minder culturele manifestaties plaats.

Eetcafé Het Leireken

Het oude stationsgebouw (eind 19de eeuw) werd omgebouwd tot een gezellig eigentijds eetcafé. Door zijn ligging aan verschillende fietsroutes kan je bij mooi weer genieten van een geweldig terras om uw honger en dorst te stillen.

Maar er is veel meer !!

Van aperitiefconcert tot kinderfeest, van cocktail -en tapasavond tot een exclusieve party in de treinwagon, van receptie tot expositie. ..

Het leireken biedt voor alles een geschikte ruimte in een trendy kader.

Maar natuurlijk kan u er evengoed terecht voor een overheerlijke spaghetti met een glaasje wijn, of voor een gewone pint (woensdag aan 1€ tot 22u)

Extra's:

activiteiten die in het Leireken ook nog mogelijk zijn:

- Brunchen
- Recepties
- Optredens
- Vergaderen
- Exposities
- Internet (draadloos inloggen)
- Fietsroutes
- Fietsenverhuur



Uw feest op maat:

- Zaal naast ruime kinderhoek (tot 50pers.)
- Ludieke treinwagon (tot 75 pers.)
- Sfeervolle gelagzaal (tot 125 pers.)

Afhankelijk van uw evenement, kiezen wij met u de geschikte ruimte uit ons aanbod. De inhoud wordt op maat gemaakt, op basis van uw behoeften

Café Het Leireken

Brouwerijstraat 29
1840 Steenhuffel-Londerzeel

052/54 41 15
0486/63 19 49

Leireken, het bier!

Leireken is lekker. Jawel, nu kan je Leireken ook drinken. In de taveernes langs die route kent het bier succes. Wij gingen een kijkje nemen in het voormalig station in Steenhuffel.

Leireken is vooral bekend van de fietsroute langs de oude spoorweglijn. Maar nu is er ook Leireken-bier: „De naam is afgeleid van de Leirekensroute, de fietsroute van Londerzeel naar Aalst”, vertelt Leo De Smedt, Opwijkenaar en geestelijke vader van het bier. „Op de Opwijkse ambachtenmarkt in de zomer van 2002 was het Leireken-bier voor het eerst te proeven. Vanaf nieuwjaar is het echt op de markt. Het bier is aanwezig in de regio Opwijk. Het heeft er veel succes. En een trouw publiek.”

In 2002 kwam Leo De Smedt, een telg uit de bekende Opwijkse brouwersfamilie, op het idee om een “Leirekensbier” op de markt te brengen. Nadat in 2003 “Leireken Amber” ontstond heeft hij in Opwijk in 2004 de N.V. Guldenboot opgericht. In 2005 werden, met de hulp van brouwmeester Jean-Luc Suys de speciaalbiere Leireken Boekweit Blond, Leireken Boekweit Bruin en Leireken Witte Spelt ontwikkeld. In 2009 is daar Leireken Wilde Vruchten bijgekomen. Aanvankelijk werden ze gebrouwen in een huishoudbrouwerijtje in het Waalse Silenrioux. Het succes noopte al vlug om naar een grotere brouwcapaciteit te zoeken en bij brouwerij Strubbe in Ichtegem werd die gevonden.

Biologisch bier

Het is een biologisch bier, op basis van hop, mout, spelt en boekweit. Een licht amberkleurig speciaalbier van hoge gisting. Met hergisting op de fles en een alcoholpercentage van 6 %. De Smedt is de vroegere eigenaar van brouwerij Op-Ale. Nu zijn alleen de horeca-etablisementen van Op-Ale nog in zijn handen, die samen met het Leireken-bier Guldenboom vormen, ontstaan in 2002.

„Maar enkele firma's mogen in België biobier op de markt brengen”, weet De Smedt. „Daar zijn strenge normen aan verbonden”



Geschenk uit de hemel

De uitbater van estaminet Leireken in Steenhuffel las iets over het Leireken-bier in de krant.

“Daarna heb ik Leo De Smedt gecontacteerd. Voor mij is dit een geschenk uit de hemel. Leo vond dat hij mij eigenlijk eerst had moeten bellen. Veel mensen denken dat Leireken zelf of brouwerij Palm het bier brouwt. Maar dat is dus niet zo.”

“De verkoop loopt vrij goed”, gaat hij verder. “Op Steenhuffel-jaarmarkt was het in Leireken het best verkochte bier op fles. De verkoop loopt hier als een trein omdat Leireken-bier tot de verbeelding spreekt. Het draagt dezelfde naam dan ons estaminet en de fietsroute. Daarbij komt dat het lekker en vernieuwend is. De reacties zijn positief.”

naar Maarten ROTTIERS, Het Nieuwsblad, 19/06/2003