

150 JAAR

SPOORWEG

IN HOVE

DOOR

HEEMKUNDIGE KRING HOVE

INHOUD

1. Hoe het eerste spoorwegnet in ons land ontstond
2. Inhuldiging Brussel – Mechelen
3. Inhuldiging Mechelen – Antwerpen
4. Een treinreis in vroeger tijden
5. “Stopplaats of Stilstandplaats” te Hove in 1888
6. Hove krijgt een stationsgebouw
7. Overwegen en barenen te Hove
8. Vier sporen – nieuw stationsgebouw – bruggen
9. Elektrische treinen
10. Varia

Bronnen

Dank

1. HOE HET EERSTE SPOORWEGNET IN ONS LAND ONTSTOND

De eerste spoorlijn in België werd in gebruik genomen in mei 1830, nog voor ons land onafhankelijk werd.

Die spoorlijn was 1800 m lang en verbond de kolenmijn van Grand-Hornu met het kanaal Mons-Condé. Waar men vroeger 150 paarden nodig had om hetzelfde gewicht te vervoeren, kon men het nu, dank zij die spoorlijn, met 25 paarden stellen. Heel wat voerlieden vielen dan ook zonder werk en dit leidde op 28 oktober 1830 tot een kleine oproer in die streek, waarbij de sporen vernield en de magazijnen van de maatschappij, die de spoorweg uitbaatte, geplunderd werden...

Toch zou het vervoer op ijzeren staven niet meer te stuiten vallen.

Door het onafhankelijk worden van ons land, klapte de verbindingsweg Schelde – Rijn, die over Nederland liep, voor ons dicht. Wij dienden dus naar een nieuwe verbindingsweg uit te zien. De voordelen van de spoorweg haalden het op een waterweg. Twee jonge Belgische ingenieurs, Gustave De Ridder en zijn schoonbroer Pierre Simons, werden met het ontwerpen van een spoorwegverbinding Antwerpen – Keulen belast. Zij gingen daarvoor een kijkje nemen in Engeland, waar G. Stephenson op 27 september 1825 tussen Stockton en Darlington zijn trein reeds had doen bollen die hoofdzakelijk goederen vervoerde. Maar op 15 september 1830 was daar ook reeds een reizigerstrein ingehuldigd tussen Manchester en Liverpool.

Het ontwerp van De Ridder en Simons werd na amendering door de Kamer aangenomen op 28 maart en door de Senaat op 26 april 1834. Op 1 mei 1834 zette Leopold I er zijn handtekening onder en drie dagen later verscheen het in het Staatsblad. Zo stond het sein op groen voor de uitvoering van een reeks spoorlijnen.

Het aan te leggen net had Mechelen als centraal punt. Van daar zouden er treinen rijden naar :

- a. Leuven, Luik, Verviers en de Duitse grens;
- b. Antwerpen;
- c. Dendermonde, Gent, Brugge en Oostende;
- d. Brussel en verder naar de Franse grens.

De eerste werken begonnen op 1 juni 1834 met de aanleg van het stuk Brussel – Mechelen. In de ogen van de ontwerpers was dat slechts een aftakking van hun ontwerp, die als laatste zou worden uitgevoerd, maar nu het vertrekpunt van hun plan ging worden.

2. INHULDIGING BRUSSEL – MECHELEN

De eerste twee stations Brussel (Groen Dreef) en Mechelen, elk met drie sporen, waren samen met één spoorlijn van 24 km, binnen het jaar klaar.

Heel wat spotprenten gingen de inhuldiging van onze eerste trein vooraf.

Een verlaten huis van een postmeester, die al zijn paarden de vrijheid gaf met het onderschrift : “Het spijt me, oude vrienden, ik kan u geen eten geven om met de benen overeen te zitten”. Op een andere : twee paarden die muziek speelden met daaronder : “Een aalmoes a.u.b. voor arme paarden zonder werk”. Nog een ander : met koeien die dreigden te verstikken door de dreigende rook en zure melk gaven.

Op het bericht dat de reizigers, die in open wagens zouden meereizen, last zouden hebben met hun ademhaling bij de topsnelheid van 37 km per uur, verklaarde de overheid dat de mensen er niet al te erg door zouden worden gehinderd en zeker geen levensgevaar oplopen. Als geruststelling werd eraan toegevoegd dat de treinen maar op halve snelheid zouden rijden.

Bij het salvo van een kanon vertrokken dan op zondag 5 mei 1835 de drie stoomtuigen – zo noemde men de locomotieven – “De Stephenson”, “De Pijl” en “De Olifant” met 30 wagens en 900 genodigden, waaronder de koning, de regering en al wat naam had in die tijd. De nieuwsgierige menigte vormde voor de spoorweg een levende haag. Alles verliep bij een uitstekend weertje en na 45 minuten bolde de eerste en na 55 minuten de laatste trein binnen te Mechelen.

“De Pijl” kon in Mechelen niet tijdig stoppen en ramde zelfs een opgestelde buffer. Tijdens de plechtigheden in Mechelen werden de 30 wagens aan “De Olifant” gekoppeld, die heel de last op zijn eentje naar Brussel zou trekken.

Die inspanning zou echter teveel zijn, want rond Vilvoorde blies hij zijn laatste “stoom” uit. De machine moest worden afgehaakt en men diende eerst het nodige water te gaan halen om verder te kunnen. Zo beleefde men het schouwspel dat de koning en heel zijn gevolg midden in volle veld dienden te wachten op de terugkeer van “De Olifant”.

Na de eerste treinreis waren de meningen in de pers verdeeld.

Een bijdehandse pastoor van Ans paste zijn sermoen reeds aan op het nieuwe vervoermiddel en sprak op de preekstoel van : “Na de dood van de rechtvaardige, mijn broeders, stoomt de locomotief van zijn ziel, gedreven door de kolen van zijn geloof en de stoom van zijn hoop, op de rails der liefde naar het bestendig station waar dat eeuwig symbool, God, vertoeft”.

De Hollanders van hun kant, misschien wel tikkeltje jaloers, hadden het smalend over een “dijkbreukmachine”.

3. INHULDIGING MECHELEN – ANTWERPEN

De werken om de lijn door te trekken naar Antwerpen namen een aanvang op 15 juli 1835. Binnen het jaar was ook deze lijn klaar.

In Antwerpen zelf koos men als eerste “emplacement” – zoals men een station noemde – de plaats van het huidige Centraal Station. De grond was daar immers goedkoop, hij was zurig en weinig geschikt voor planten- en groententeelt, maar er lag een veto van bouwen op vanwege het militair bestuur. Dit gebied lag binnen het schietveld van de vestingen en daar we nog een inval van de Nederlanders vreesden, mocht er dus geen stenen gebouw opgericht worden. Dan maar een houten barak en drie tenten voor de inhuldiging. In het nieuwe station werden vier sporen aangelegd, waarvan één met draaischijf. De benaming van dit eerste emplacement heette “Borgerhout bij Antwerpen”.

Het Antwerpen van 1835 bestond nog uit vele smalle, kronkelende straatjes, waarvan het merendeel nog niet gekasseid was. De Keyserlei was er nog niet, alleen een landweg, slechts te gebruiken door voetgangers. Van straatverlichting was nog geen sprake. Die zou eerst komen in 1840. Ook waterleiding kende men toen nog niet. Daarvoor moest men wachten tot in 1881 en de huisvuilophaling kwam pas in voege in 1862. Als haven bleef Antwerpen beperkt tot de Schelde met het Bonapartedok en het Willemdok.

In Hove zou de spoorweg 2000 m van ons grondgebied doorsnijden in de richting zuid-noord. De plannen waarop de onteigende percelen aangeduid stonden, lagen op 6 juli 1835 op het gemeentehuis ter inzage. Men onteigende reeds de grond om twee sporen aan te leggen, alhoewel er in 1836 maar één spoor afgewerkt werd.

De eigenaars kregen 50 à 55 ct. voor 1 m_ onteigende grond.

Nog voor alle onteigeningen geregeld waren begonnen reeds de werken o.l.v. de ingenieurs Kummer en Petitjean bijgestaan door een paar oprichters. In september 1835 was het track aan de Kapelstraat reeds 2,40 m uitgegraven en konden de boeren met hun gespan niet meer over de spoorweg. Ook aan de Holleweg (nu de L. Dumortierstraat) was er geen doorkomen aan. Een aantal boeren moesten zelfs langs Morsel rijden om hun velden te bereiken. Ons bestuur deed dan zelfs beroep op de gouverneur om toch een doorgang te verkrijgen.

Om de diepe doorgang aan de Kapelstraat te overbruggen legde men voor de paardengespannen twee hellingen van 80 m langs weerszijden van de doorgang aan.

Hoe zag dit Hove van 1836 eruit ? Hove was nog een landbouwdorp met amper 140 woningen en 600 mensen. Het had nog geen gekasseide straten, op de Antwerpse steenweg na. Alleen rond de kerk was er een echte woonkern.

Onze kerk was met een dreef met een dubbele rij bomen verbonden met het kasteel "Weyninckxhoven", dat toen bewoond werd door Edmond Geelhand, die met zijn 52 ha. grond op één na de grootste grondbezitter was van Hove. De Geelhands, die hun voornaamste verblijf in Antwerpen hadden, waren daar gekend als orangisten of aanhangers van de Hollanders.

Verder had men het kasteel "Rattennest", bewoond door de Antwerpse koopman Jozef Lambrechts. Het kasteel moet toen nog zeer mooie lanen gehad hebben en dat van ridder Van Haeveren, nu Cappenberg of Ritmica, had een mooie laan naar de Antwerpsesteenweg.

De draaiende wieken van de graan-, wind- en stoommolen van mulder A. Vandebroeck moeten vanaf 1848 voor de Hovese boeren een vertrouwd beeld zijn geweest. Bijna een vierde van het grondgebied van Hove hoorde toe aan de godshuizen van Antwerpen, nu OCMW geworden. Ze bezaten in Hove de "Biesthoeve" en de "Gasthuishoeven", die nu nog bestaan.

De "Grote Strooyband" en de "Wayenberghoeve" waren toen nog grote, omwalde hoeven, maar lagen reeds dicht bij Lint. In het centrum van ons dorp hadden we de herbergen van twee hoefsmeden, maar ook die van de wagenmaker. In een lokaal van een andere herberg "De Rooster" liep toen de Hovese schooljeugd zeven maanden per jaar school. Wij hadden toen nog een dorpsplein en heel wat straten beplant met bomen.

De inhuldiging van de lijn Mechelen – Antwerpen was aangekondigd voor dinsdag 3 mei 1836. In Antwerpen waren daarvoor zelfs driedaagse feesten georganiseerd. Heel wat vreemdelingen, die de gebeurtenis wilden bijwonen, vonden geen plaats meer in de hotels. De huizen waren bevlagd, zelfs met tapijten behangen. De koning en de koningin waren reeds van 's maandags aangekomen in de stad en verbleven op het koninklijk paleis op de Meir.

Op dinsdag 3 mei sleepte "De Olifant" 12 wagons met 75 ton zand van Mechelen in alle vroegte naar Antwerpen. Dat was bij wijze van proef en alles verliep naar wens.

Om 13.00 uur vertrok het stadsbestuur van Antwerpen met gouverneur en burgemeester met "Den Anversois" om in Mechelen de regering en de hoge personaliteiten te verwelkomen. Met drie treinen vertrok men dan in Mechelen om de lijn in te huldigen. "Den Anversois", "Den Stephenson" en "Den Belge", die reeds door J. Cockerill in Seraing gefabriceerd was. Al wat naam had, was van de partij. G. Stephenson, de ontwerper van de locomotieven moest weer incognito meereizen zoals bij de eerste inhuldiging. Een plaatsje bij de hoge genodigden kon er niet af.

Overal waar de treinen voorbijkwamen, heerste er een geweldige geestdrift, alhoewel het archislecht weder was. "*God is tegen de spoorwegen*" zegde men in een bepaalde hoek. In Duffel schoten de mensen bij de doortocht welkomstsalvo's af met een kanon. Wij mogen zeker zijn, dat ook hier in Hove iedereen te been zal geweest zijn, om de eerste treinen te zien voorbijstomen.

Het laatste stuk moest de trein stapvoets afleggen, want de harmonies van St. Cecilia en Orion en twee militaire kapellen gingen nu de treinen vooraf. Om 16.30 uur kwamen de treinen eindelijk op hun bestemming. Burgemeester Legrelle drukte daarbij de wens uit dat de regering de spoorlijn spoedig zou doortrekken tot op Antwerps grondgebied en dat de stad niet al te lang afhankelijk zou zijn van het voorlopig emplacement Borgerhout. Men zou later de rollen omkeren en dat stukje Borgerhout Antwerpen maken.

Onze grote Vlaamse bard, Prudens van Duyse, luisterde deze gebeurtenis op met een bombastisch gedicht "*De Stoomwagen*" of "*Eene Dichtspiegeling bij het Openen des IJzeren Wegs*".

*"Ja, dit ontbrak er nog Mensch, aan uw Godlijk pogen,
"Gij, die den donder tart, en afleidt langs het stael,
"Gij, die in d'afgrond stort der vochte wolkenbogen,
"Met Uw licht schuiften, door een vuurbol voorgevlogen,
"En, onnavolgbaar, juicht in bovenaerdschen prael".*

Een "lochtballon" werd opgelaten in Antwerpen en op de Schelde had een roeiwedstrijd plaats, waar de deelnemers als Indianen verkleed waren wat bij de mensen heel wat bijval oogstte. In de kathedraal werd een mis van Weber gezongen met 200 muzikanten onder leiding van de heer Kenis. Er was tevens vuurwerk, alsook boogschieten, waarvoor niet minder dan 51 maatschappijen meekampten voor de eerste prijs : een zilveren koffiepote van 260 fr. Ook hadden op de Meir paalklimmen plaats. Daarbij werd een zestienjarige smidsgast door een neervallende paal gedood. "... de harsenen van den noodlottigen jongeling hebben den grond geveft... de hemel keurt den ijzeren weg af..." aldus het proza van een dagbladschrijver. Door de ontploffende voetzoekers en het vuurwerk, waren een aantal paarden op hol geslagen en "liepen een aantal feestvierders de benen onder het lijf". De kolonel van de Burgerwacht van Brecht bracht hen tot staan en werd door de koning persoonlijk gefeliciteerd.

Bij al die feestelijkheden zal ook onze burgemeester Jan Frans Gellynck wel aanwezig geweest zijn, want hij had toen een notarisstudie in Antwerpen.

De eerste ongelukken met het nieuwe vervoermiddel konden niet achterwege blijven. "*Gisteren morgen heeft eenen jongen losbol zijn behendigheid willen tonen met van eenen der wagens op den ijzeren weg tussen Mechelen en onze stad te springen. De sukkelaar heeft beide zijne benen gebrooken*". (Krantenbericht 7 juni 1836).

Het eerste dodelijk ongeval gebeurde op 5 juli 1836. "*Vandaag deed zich een schriklijk drama voor op den ijzeren weg. Juist buiten de stad blies de wind de hoed af van eenen reiziger. In zijn verlangen den hoed te pakken viel hij uit het convooi (= trein) en werd overreden. Hij was dood*".

Ook sociale gevolgen vindt men in krantenknipsels als : "*De een zijn dood, is de ander zijn brood ! Openbare verkoping van een diligentie met alle daarvoor te spannen paarden, harnassieren, enz... in de berg De Kemel op de Peerdenmarkt*". (14 mei 1836)

Ook de waard van een gasthof uit Mechelen is in 1836 reeds getroffen : "*Sedert die verfoeilijke ijzerenbaan tot stand is gekomen, zijn de rijtuigen als van de weg gevaagd. Vroeger hielden er meer dan twintig voor mijn Hôtel stil in dezelfde tijd waarop er zich nu nauwelijks een enkel vertoont. De diligence-diensten liggen te zietogen en zullen denkelijk alle nog voor het einde des jaars overleden zijn*".

Ja ook deze man betaalde zijn tol aan de vooruitgang.

De eerste zondag na de inhuldiging van de lijn Mechelen – Antwerpen reisden meer dan 10.000 mensen van Antwerpen naar Brussel heen en weer. Het was dus een groot succes. Toch waren er ook in ons dorp mensen die het nieuwe vervoermiddel niet in hun hart droegen, want in de eerste maanden van zijn doortocht door ons dorp legden ze een hindernis op de rails.

4. EEN TREINREIS IN VROEGER TIJDEN

Dat de mensen zich van al de kwakkels die door het rijden per trein veroorzaakt zouden worden, niet veel aantrokken, blijkt uit het feit dat alle dagbladen uit die tijd vermeldden, dat de eerste zondag na de inhuldiging Mechelen – Antwerpen, meer dan tienduizend mensen heen en weer naar Brussel reisden.

Maar ook heel wat vreemdelingen kwamen in 1836 naar ons landje om eens een treinreisje mee te maken. Er bolden toen per dag al zes treinen uit Brussel en zes treinen uit Antwerpen. Dat die heel wat succes kenden bewijst dit krantenknipsel van 25 augustus 1836 : "*Gisteren vertrok uit onze stad (Antwerpen) een konvooi met 43 aanspanningen, die door 2 stoomtuigen werden voortgetrokken. Naar men zegt waren daar 1135 mensen op. 300 anderen moesten te Antwerpen blijven vernagten, daar er geen plaats meer was*".

Mensen, die vroeger een trein wilden nemen, moesten reeds aanwezig zijn een kwartier voor de trein vertrok. Ze moesten zich eerst een biljet aanschaffen. De man, die het biljet uitreikte moest op het biljet zijn handtekening plaatsen en er tevens dag en uur van vertrek op noteren. Hij moest daarenboven het nummer van de wagen vermelden, waarin men plaats moest nemen en tevens het nummer van de plaats in de wagen. Fooien geven werd bij middel van borden ten strengste verboden. Dat was wel in tegenstelling met de diligencie, waar dat wel gebruikelijk was.

Wanneer iedereen plaatsgenomen had, kon de trein vertrekken. Luisteren we even naar een Frans lyceumleraar, die een treinreis uit 1836 beschrijft : *“Te zes uur stipt geeft de chef het sein tot vertrek met een trompet. De trein komt langzaam in beweging en bereikt gaandeweg een wondergrote snelheid. Indien er een bezwaar is tegen die manier van rijden, is het wel de te grote snelheid”*.

Betaalde men 3,50 fr. voor de reis Antwerpen – Brussel, dan kon men plaatsnemen in de luxueuze berlines-wagons.

Ze waren uitgerust met twee compartimenten met zitplaatsen van fijn laken. Tussen de wagons waren houten buffers, die niet veerden, maar *“van dat schudden der rijtuigen verneemt men in zulke wagons niet meer dan alsof men in Abrahams schoot lag... en het was heel wat beter dan de ziel- en lichaammoordende bolderwagens in ons Vaderland”* aldus het treinverslag van een Hollands advocaat, meester Engelen in 1836.

Men kon nog eersteklas reizen in de diligencewagons. Ze hadden vier compartimenten en waren *“even sierlijk en gemakkelijk als er ooit een bij Louis Vermeulen (een diligence-bouwer) uit de stal is gereden”*, aldus nogmaals meester Engelen. Deze extra-eersteklas en eersteklaswagons hadden portieren met ruiten.

De 2^{de} en 3^{de} klaswagons waren de zogenaamde *“chairs à bans”*. De 2^{de} klas had nog een dak boven het hoofd, maar de zijkant bovenaan was open en slechts met lijnwaad afgeschermd. In de 3^{de} klas had men geen dak boven het hoofd en zelfs geen portieren. Men moest er met een ladder inklimmen. Dan moest men over de banken klauteren om zijn plaats te bereiken, want een middengang was er niet. De reizigers waren hier volledig aan regen, wind en zon blootgesteld. In de winter legde men er stro in als bescherming tegen de koude voeten.

In de wagons kostte een reis Antwerpen – Brussel 1,75 fr. Toch vond onze meester Engelen, die prijs niet veel, *“want wanneer hij die weg te voet wilde afleggen – ruim 8 uur gaans – zou hij ook (1,75 fr.) tennaastenbij aan kousen en schoenen verslijten, om nog niet eenmaal te spreken van de literkens bier, welke de uitnodigende gastvrijheid der herbergen en kroegen hem op die weg zou doen gebruiken”*. In vergelijking met de postkoets betaalde men 4 à 5 maal minder. Men was daarbij ook uren vroeger op zijn bestemming, zodat het doodvonnis over de postkoetsen was uitgesproken.

Wanneer het slecht weer was, moet het geen lachertje geweest zijn om in die 3^{de} klaswagons te reizen. Een krantenbericht uit Brugge van september 1843 is typerend : *“Het was medelijdenswaardig en hartverscheurend om te zien in welke toestand de reizigers met het convooi uit Oostende toekwamen. Die ongelukkige personen, die geen geld genoeg hadden om een bankwagen te betalen, waren genoodzaakt hunne bovenklederen uit te trekken en uit te wringen om er een deel van het water uit te persen. Men heeft het water uit den wagen moeten scheppen vooraleer men er andere reizigers kon doen plaats nemen”*.

In oktober 1843 kondigt men aan dat *“tijdens het winterjaergetijde, de opene wagons bij de convoyen op de ijzerbaan, door overdekte zullen vervangen worden”*.

In geen enkele wagon was er licht of verwarming.

Verlichting met gasflessen kwam er eerst in 1863, terwijl de verwarming er eerst kwam in 1884.

Slaapwagons waren er reeds gekomen in 1873 en restauratiewagons in 1883.

Welke reisberichten toen in de krant verschenen is nu niet meer denkbaar : *“Men vertelt van eenen reiziger die eene aerden pijp (van gewoone grootte) opstak bij het wegrijden uit onze stad. In Brussel toegekomen, brandde de pijp nog. Ze was gevuld met Haerelbeekschen tabak”*. (28 augustus 1836).

“Er is verleden week in de Ooststatie (nu ons Centraal Station) nog wat gelachen.

Twee Antwerpenaars, die voor zaken naar Lier moesten gaan, hadden plaats genomen in het laatste rijtuig van eenen trein. Om gerust te zijn hadden ze seffens achter hunnen rug de portel gesloten en wachten nu rustig het vertrek af.

Daar floot de statieoverste, de locomotief liet haar gefluit horen, de trein zette zich in beweging, maar wie niet vertrok waren onze 2 sinjoren. Ze hadden plaats genomen in een rijtuig, dat niet tot de trein behoorde.

De figuur van een hunner, die door het raamken kwam zien wat er gebeurde, was onbeschrijfelijk”.

5. “STOPPLAATS OF STILSTANDPLAATS” TE HOVE IN 1888

In 1836 bolde de eerste trein door Hove, maar de Hovenaars zouden nog meer dan vijftig jaar moeten wachten, vooraleer de eerste trein te Hove stilhield.

Op 16 juni 1836 vermeldden de dagbladen dat *“den Minister van Inwendig Bestuer kennis geeft, dat te beginnen van heden er twee stations op den ijzeren weg zijn : den eersten aan de brug te Duffel en een tweeden aan den Ouden God”*. Het betrof de lijn Antwerpen – Mechelen.

De mensen uit Hove waren dus aangewezen op Oude-God om er een trein te nemen. Wellicht waren er ook wel Hovenaars aanwezig, wanneer in juli 1868 een kaartjesverkoper in het station van Oude-God over zijn toeren ging. *“Gisteren tegen de avond, omtrent 7 uren, had er aan de statie van den Ouden God een feit plaats, dat alleszins betreurenswaardig is. Op dit uur vertrok het meeste volk van de kermis en ieder wilde aan het bureel zijn kaartje nemen. Een geëmployeerde van de statie, die het volk wat te wild achteruitdrong, bracht het spel in de war, het volk begon nog meer te dringen tot er eindelijk slagen langs wederzijds werden uitgedeeld. De bediende werd zo woedend, dat hij een mes uit den zak trok en er het volk mee bedreigde... Dat was zeker niet schoon van zijnen kant”*.

De eerste aanvraag om een stopplaats in Hove te verleggen gebeurde in 1865. Tussen deze laatste datum en 1888 gingen wel een achttal vragen of petitities ofwel naar het Bestuur der Ijzeren Wegen of naar de provincie of naar de minister zelf. Wij zien zelfs een paar maal, dat de burgemeesters van Hove, Edegem en Boechout gezamenlijk een aanvraag naar de minister sturen. Wij nemen er een paar uit.

Op 8 augustus 1874 richt ons gemeentebestuur met de voornaamste inwoners van Hove een lange brief aan de minister.

Zij *“nemen de eerbiedige vrijheid (hem) te smeeken, de treinen van Turnhout naar Antwerpen en omgekeerd op het grondgebied hunner gemeente, ter plaatse waar de ijzeren weg van Antwerpen naar Turnhout, den onlangs nieuw gelegen steenweg, die de gemeenten Edegem, Hove en Boechout verbindt, doorsnijdt, te doen stilstaan om hen en de inwoners der naburige gemeente Edegem en de noordelijke bewoners der gemeente Lint te nemen”*.

Onder de argumenten halen ze aan, dat de treinen, die van Turnhout kwamen, altijd al op die plaats moesten wachten om *“den doortocht aan de treinen van Boom tot den Oude-God te geven”* en dat zulks geen vertraging op de uurrooster zou meebrengen. De lijn Antwerpen – Turnhout kwam in die tijd langs Hove en zwenkte te Kontich-Kazerne (toen Contich-Oost) via Lier naar Turnhout af. Voor de lijn Boom – Antwerpen, die langs de huidige Boniverlei te Edegem kwam, waren in 1874 een paar stroken grond onteigend te Hove, ter hoogte van het huidige benzinstation “Rozenhof”.

Tussen Hove en Oude-God was er een wissel, waar deze twee lijnen samenliepen. De treinen dienden dus te Hove te wachten tot de wissel een beetje verder op veilig stond.

Tevens argumenteerde ons gemeentebestuur, dat de Hovenaars anders de trein te Boechout van *“den Grand Central”*, een in concessie gegeven spoorlijn, zouden nemen.

De minister moet op die brief spoedig in gunstige zin geantwoord hebben, want op 5 september daaropvolgend doet onze gemeente een aanvraag aan het *“Dienstbestuur van de ijzeren wegen”* en duidt nu zeer gedetailleerd aan welke treinen er te Hove zouden moeten stilhouden. Zo preciseren zij o.a. : *“De trein van 10.57 uur naar Turnhout is goed genoeg geschikt om de landlieden van de markt des vrijdags naar huis te brengen”*.

Maar ook deze pogingen van ons gemeentebestuur leden schipbreuk. Op 10 november 1887 doet het nogmaals "op aandringen der voornaamste inwoners, landbouwers, werk- en kooplieden dezer gemeente" een beroep op de minister om een halte aan te leggen. De gemeente wijst er dan op, dat er reeds op vele plaatsen halten zijn aangelegd en dat de staat reeds lang een strook grond te Hove onteigend heeft "om er eene statie of halte op te richten". Welke treinen er moeten stilhouden laat het gemeentebestuur – nu voorzichtiger geworden – aan het "goeddunken van het Bestuur der ijzeren wegen over.

Het moet dan ook voor burgemeester L.J. Van Linden en zijn secretaris F. Nagels een hele opluchting zijn geweest, dat zij konden aanplakken "dat Mijnheer de Minister van 's lands ijzeren wegen bij brief van 2 oogst (1888) ll. n° 8972 doet kennen dat de stilstandplaats te Hove tussen de statien Ouden God en Contich Oost zal ingehuldigd worden den 10 oogst aanstaande. De treinen n° 303 vertrekkende uit Contich Oost om 6 u 40 en n° 1052, waarvan het vertrek uit den Ouden God om 11 u 11 plaats heeft, zullen elken vrijdag te Hove stilstaan".

Uit de dienstnota n° 93 van de spoorwegen van 4 augustus 1888 blijkt dat de stopplaats Hove afhankelijk was van Oude-God.

Hove stond toen als stopplaats n° 807 geboekt.

Men kon nu te Hove op de trein elke vrijdag een biljet nemen van 2^{de} of 3^{de} klas en alleen vijf stations bereiken.

We voegen er de prijs aan toe van een biljet enkel 3^{de} klas :

Antwerpen – Oost	0,35 fr. (nu Antwerpen Centraal)
Berchem	0,25 fr.
Contich - Oost	0,20 fr.
Lier	0,35 fr.
Oude – God	0,20 fr.

Ons gemeentebestuur zal nu blijven ijveren om dagelijks treinen te Hove te doen stilhouden. Door dienstnota n° 65 van 24 mei 1889 werd beslist dagelijks 10 treinen te Hove te doen stilstaan vanaf 1 juni 1889. Onze secretaris F. Nagels spreekt in zijn verslag slechts van 9 treinen en geeft zelfs van deze 9 de uren van aankomst in de stopplaats van Hove aan.

Door het dagelijks stoppen konden de Hovenaars nu een paar stations meer bereiken. Nu kon men ook reizen naar :

Brussel – Noord	1,40 fr.
Duffel	0,35 fr.
Mechelen	0,65 fr.

Onze gemeentesecretaris vermeldt er nog bij dat de ontvangst van de stopplaats Hove dan 10 à 15 fr. Per dag bedroeg en de inkomsten van vele andere overtrof. In 1890 zien we dat deze stopplaats een inkomen heeft van 3.000 fr. per jaar.

6. HOVE KRIJGT EEN STATIONSGEBOUW

Wanneer de mensen, de eerste jaren dat de trein stilhield in onze gemeente, een trein wilden nemen, hadden ze nog geen wachtzaal of loketten. De reizigers, die in Hove opstapten dienden dan een biljet in de trein te nemen. Ons gemeentebestuur begint bij het bestuur van de spoorwegen aan te dringen, opdat er een houten wachtzaal zou opgericht worden. In 1891 stelt het gemeentebestuur zelf voor er een te bouwen, maar daar gaat het bestuur van de spoorwegen niet op in. In 1892 krijgen we dan, zoals op vele plaatsen, een oude wagon, ontdaan van zijn wielen, als houten wachtzaal. Gelukkig voor de Hovenaars was de wagon hoog genoeg, want te Lorcé-Chevron zou men het meemaken, dat de 1,87 m lange stationschef een houten wagon van 1,76 m hoog als wachtzaal kreeg, wat een volksvertegenwoordiger droogweg aan minister Broqueville deed opmerken dat die brave ambtenaar zijn gestalte toch niet kon inkorten !

Volgens mevrouw Louiza Van Craen-De Vucht, bij de oude Hovenaars beter gekend onder de naam van "Wis van de roet", zou haar moeder mevrouw Silvia De Vucht-Soete de eerste kaartjesverkoopster zijn geweest in die houten wachtzaal. Zij combineerde daar het werk van bareelwachtster mee.

Zes jaar lang zou dit houten wachtzaaltje dienst doen. Op 1 oktober 1898 werd dan het eerste stenen stationsgebouw geopend. Het gebouw, stond aan de overzijde van het huidige gebouw. Op zondag 9 oktober 1898 werd het plechtig ingehuldigd. In "Het Handelsblad van dinsdag 11 oktober 1898" verscheen een artikel over deze inhuldiging onder de titel :

Feest te Hove

"Zondag was de gemeente Hove in volle feest; men vierde aldaar de inhuldiging der nieuwe statie, die op den eersten deze maand geopend werd. Het gemeentebestuur, bijgestaan door M. Aug. Roelants, voorzitter der commissie, had deze gelegenheid waar genomen, om menigvuldige en schoone feesten in te richten.

Reeds van 's morgens vroeg, kondigde het kanon de feestelijkheden aan en de zon, die al vroeg hare stralen niet spaarde, schonk ons een ware lentedag. Ten 1 ure kwamen de muziekmaatschappijen bijeen in de herberg den Nieuwen Buiten en begaven zich stoetsgewijs en al spelend met vaandel en kartel naar de verschillende kiosken, die ter dezer gelegenheid in de gemeente opgericht waren en aanstonds begonnen de concerten.

De veloclub van Morsel met haren achtbaren voorzitter M. Olendorff aan 't hoofd, had ook plaats genomen in den stoet en verwekte veel geestdrift.

De andere feesten, namelijk het verlichten van het gemeentehuis in Bengaals vuur, maar bijzonder het vuurwerk, dat des avonds werd afgestoken, gelukten ook zeer goed en tot ieders voldoening.

De inwoners hadden geene moeite gespaard om hunne huizen te vlaggen en des avonds te verlichten. Ongelooflijk veel volk was er tegenwoordig en neringdoende menschen moeten zeker een zeer goeden dag gehad hebben.

Jammer was het nochtans, dat de alomgeachte heer De Winter-Lauwers, onze ieverige volksvertegenwoordiger, die zich geen moeite gespaard heeft voor het bekomen der statie, dit feest niet kon bijwonen; eene onpasselijkheid belette het hem. Laten wij hopen dat hij snel hersteld zal zijn".

"De Hovenaar" van maart 1972 publiceerde reeds de rekening van die feesten. Een speciale herinneringsmedaille werd bij de inhuldiging geslagen, waarvan een exemplaar aan de minister werd gestuurd.

De "stopplaats" Hove werd nu bevorderd tot "halte" zoals blijkt uit de dienstnota n° 208 van 3 september 1898. Dagelijks stopten toen reeds 27 reizigerstreinen en om de reizigers een volledige service te bezorgen kon men met de 2 goederentreinen, die ook dagelijks stilhielden, colli's en bagage meegeven. Een colli mocht niet meer dan 200 kg en een verzending niet meer dan 2000 kg wegen.

Wij krijgen in 1898 een "haltechef". De eerste is Belsac, die mede op de foto van het eerste stationsgebouw staat. Hij werd in 1906 opgevolgd door een zekere Jenicot.

Vanaf 1909 tot 1921 was hier de grootvader van de heer A. Van Gysel, schrijver van "Bijdragen tot de Geschiedenis van Hove" haltechef.

7. OVERWEGEN EN BARELEN TE HOVE

Toen de eerste treinen bolden, was de spoorweg nog niet afgesloten. Dat stelde de bevolking wel aan zekere gevaren bloot, zeker aan een aantal overwegen die moesten worden gekruist.

Die overwegen zouden ook voor heel wat vertraging zorgen en het regende dan ook klachten bij het beheer van de spoorweg, dat de treinen niet op tijd op hun bestemming aankwamen. Die huldigden dan zeker de mening niet van die Franse lyceumleraar V. Schoeller, die reeds in 1836 vond, dat de "wondergrote" snelheid van de trein het enigste nadeel was aan dat vervoermiddel. Het spoorwegbeheer verdedigde zich met de verklaring dat zijn locomotieven wel in staat waren de voorziene tijdregeling – voor Antwerpen – Brussel 1.20 u. – te eerbiedigen, doch dat er aan de talrijke overwegen stapvoets diende gereden. Daar moest telkens een man met een rode vlag voor de trein uit lopen, om de mensen te verwittigen.

Om de snelheid van de treinen toch op te drijven, schafte men een aantal overwegen af en verscheen er zelfs in november 1836 reeds een bericht in de krant *"eene boete op te leggen aan iedere geleider der stoomrijtuigen, welke den overtocht niet zouden doen op den gestelden tijd zoo hij de oorzaak der vertraging niet kan bewijzen"*. De snelheid ging daardoor naar omhoog, maar sommige reizigers, die gewoon waren aan bepaalde overwegen af te springen, misrekenden zich nu bij die hogere snelheid. Er werden toen heel wat armen en benen afgereden !

Hove had vier overwegen : een aan het huidig station, een aan de Holleweg, nu L. Dumortierstraat, een aan "Het Vapeurken", een door een Kontichs brouwer gebouwde herberg en die zich blijkbaar liet inspireren om zijn herberg te noemen naar de trein die er vlak voorbijreed, nu Beekhoekstraat, en een op de grens van Hove-Lint-Kontich in de verlenging van de huidige Dennenlaan. De oude Meylweg kreeg geen overweg. Hij vertrok uit het centrum van ons dorp, volgde onze huidige Meylstraat tot aan de spoorweg, dwarsde daar de strook, waar nu de spoorweg ligt en liep verder – nu beneden aan de brug – in de J.Fr.Gellyncklaan, die ook een gedeelte van die oude weg was.

De eerste overweg lag aan het huidig station. Wanneer men in 1835 de bedding van de spoorweg aan het leggen was, groef men de spoorweg aan het huidig station 2,90 m in.

Ons gemeentebestuur vraagt dan ook aan het beheer van de spoorwegen om een brug aan te leggen, maar dat wil daar niet van horen. Wel is men bereid in de Kapelstraat een helling van 80 m uit te graven om de diepliggende spoorweg voor de paardengespannen gemakkelijker over te steken.

Ons gemeentebestuur vraagt dan een helling van 160 m uit te graven, maar dat verzoek schijnt niet ingewilligd.

Ondanks de diepe ingraving van de spoorweg te Hove aan het huidig station, blijkt uit een treinreisbeschrijving van 1838 *"Promenades sur le chemin de fer"*, dat de treinen vanaf Duffel als het ware een helling moesten beklimmen in de richting Antwerpen en dat Hove daar het hoogtepunt van vormde.

Wanneer er een bewaking aan die overwegen gekomen is valt niet meer te achterhalen. Wel ziet men op een foto een bareelwachtster uit het jaar 1850, die reeds een vlag zwaait voor een bareel. In oktober 1896 vraagt ons gemeentebestuur aan de minister *"daar wij voorzien dat er dagelijks met de donkere winteravonden ongelukken kunnen gebeuren aan den staatsijzeren weg, alhier ter plaatse waar de steenweg van Hove naar Edegem en de weg van Bouchout naar Contich denzelve doorsnijdt... den ijzeren weg aldaar behoorlijk gelieven te verlichten om alle rampen te kunnen vermijden"*.

In oktober 1896 schijnt de brug aan het huidig station werkelijkheid te worden. Op de gemeente komt het bericht toe dat de overweg wordt afgeschaft en zal worden vervangen door een brug. Men ging daartoe over in het vooruitzicht van de oprichting van een station te Hove. Waarom dit plan niet werd uitgevoerd, konden we nergens terugvinden.

De overweg aan het station kreeg een draibareel. De eerste gekende bareelwachtster aan deze bareel is de reeds vermelde mevrouw Silvia De Vucht-Soete. Zij zou ook het eerste bareelwachtershuisje van de spoorwegen bewoond hebben, dat kort na het stationsgebouw in 1898 moet zijn gebouwd. Een van haar dochters, Wis, die we reeds vernoemden, zou haar als bareelwachtster opvolgen. Zij begon – voor de eerste wereldoorlog – met een wedde van 0,60 fr. Per dag. Haar andere zuster, mevrouw Vrancken-De Vucht – bij de oude Hovenaars beter gekend als *"Fien van de roet"* werd seingeefster.

Heel de lijn Antwerpen – Brussel was in blokken verdeeld voor het overbrengen van seinen. Hove had blok n° 15. Buiten haar werk van bareelwachster zou Wis ook telegrammen thuis bestellen. Zij diende alles te voet af te leggen naar Edegem en Kontich en dat alles op haar klompen. Haar wedde diende ze jarenlang bij de stationschef van Oude-God te gaan ontvangen, die ook de grote baas was van de halte van Hove. Zij zou bareelwachster blijven tot in 1933, toen de bareel aan het station afgeschaft werd.

Aan de overweg aan de L. Dumortierstraat deed voor de eerste wereldoorlog een zekere Jef Van Dijk als bareelwachter dienst aan een draaibareel. In 1922 zou mevrouw Goyvaerts, beter gekend als Moe Lies hem komen aflossen. Zij moest toen 10 uur per dag dienst doen en verlofdagen waren praktisch onbestaande. In 1929 ging ze met pensioen en volgde haar dochter Marie Goyvaerts haar op. Zij zou daar blijven tot de bareel er afgeschaft werd in 1934.

Aan de derde overweg aan de huidige Beekhoekstraat deed voor de oorlog Frans Van Herck dienst, beter gekend als Dikke Van Herck. Ook daar was toen een draaibareel. In zijn bareelwachtersplaatsje speelde de man tevens barbier. Na hem zou Martha Bosmans er de bareel bedienen, tot bij de afschaffing van de draaibareel aldaar.

De vierde overweg op de grens Hove – Lint – Kontich had alleen een springbareel zoals de Hovenaars hem noemden of de slagboom. Wanneer de mensen met paard en kar deze moesten oversteken, moesten ze eerst bellen. De bareelwachter aan “Het Vapeurken” draaide dan de bareel omhoog en men kon passeren. Toch horen we hoe daar reeds op 31 januari 1889 bijna een ongeval plaatshad met het oversteken van die overweg. Een zekere Corneel Vercammen was met paard en kar “vloeibare mest” naar zijn land aan het voeren. Nadat hij met de bel de bareelwachter “Het Vapeurken” had verwittigd, had deze bareel omgedraaid. Toen hij midden op het spoor stond werd de bareel naar beneden gelaten. De boer had de tegenwoordigheid van geest zijn paard met kar vlak naast de bareel te plaatsen en zo kon de trein rakelings naast zijn paard en kar en hemzelf voorbij rijden. Het verslag vermeldt erbij dat de man “*in allerhoogste levensgevaar... de grootste ongelukken voorkwam en het leven van talrijke mensen (beheld)*”. “De slagboom zou daar rond het einde van de twintiger jaren verdwijnen. Dan zouden daar nog enkel voetgangers kunnen oversteken tot 1993, toen ook dat verboden werd. De slagboom werd overgebracht naar “Het Vapeurken” en zou dan vanuit de L. Dumortierstraat bediend worden.

8. VIER SPOREN - NIEUW STATIONSGEBOUW – BRUGGEN

Dr Dierickx vermeldt in zijn “*Geschiedenis van Mortsel*”, dat in 1932 het tweede dubbelspoor te Mortsel reeds was klaargekomen. In die periode werd ook de lijn Antwerpen – Boom, die over de huidige Boniverlei te Edegem liep, afgeschaft.

Maar ook te Hove was men volop met plannen en werken aan de spoorweg bezig. Immers, het plan van ons huidig stationsgebouw werd opgemaakt in juli-augustus 1931. Uit het gemeentelijk archief vernemen we dat men in 1932 ook het spoor bij ons aan het verdiepen was en dat er een tweede dubbelspoor in aanleg was, nog voor er sprake was van een elektrificatie van de lijn Antwerpen – Brussel. In Hove zou men een “aftakking” krijgen, die liep langs Cappenberg – Krijgsbaan – Vliegveld. Deze nieuwe lijn - n° 27 – was er nodig om te Oude-God de sporen van de oude lijn – n° 25 – diep te kunnen ingraven. Men schafte daarom het gelijkvloerse station te Oude-God af en bracht het station over, een beetje verder op de Liersesteenweg, ondanks een geweldig verzet van het gemeentebestuur en van de handelaars van Mortsel. Waarschijnlijk was de “aftakking” of lijn n° 27 reeds klaar in de periode 1932 – 1933. Gedurende de tijd dat Oude-God als station was afgeschaft, hing Hove als halte af van Luythagen.

In Hove werd in september 1932 in de Kapelstraat alle verkeer over de spoorweg afgesloten en werd een aanvang gemaakt met het bouwen van een brug. In juli 1933 moet die reeds voltooid geweest zijn. Na het leggen van de brug werden aanpassingswerken aan de Kapelstraat uitgevoerd door aannemer Janssens voor de som van 17.800 fr.

Het gemeentebestuur had gehoopt dat de eigenaars van de aanpalende huizen, zoals de heer Wirtz (later woning van de heer Beyltjens), de heer De Boer (later woning van de heer Van Camp), en de heer Van Roy zouden tussenkomen in deze onkosten, daar het gemeentebestuur vond, dat deze eigendommen door de nieuwe aanpassingswerken aan de Kapelstraat fel in waarde waren gestegen. Het gemeentebestuur zou echter aan dovemansoren kloppen. Het zweeg wijselijk over de woningen vooraan in de Eddegemsestraat, die heel wat in waarde daalden, daar de ingang van deze huizen nu heel wat beneden het wegpeil kwam te liggen.

Ook aan het nieuwe stationsgebouw was men in 1933 volop aan het bouwen. Op geen enkele dienst van de NMBS kon men ons de juiste datum van de opening van het nieuwe gebouw mededelen. Heel wat documentatie zou daar door de tweede wereldoorlog verloren zijn gegaan. Wel verzekerde men ons dat

het einde 1933, begin 1934 moet geweest zijn. Dat klopt dan ongeveer met de verklaringen van mevrouw L. Van Craen-De Vucht, die ons verzekerde dat zij in 1933 het bareelwachtershuisje aan het station moest ontruimen. Op de opening van dit nieuwe stationsgebouw is er blijkbaar geen officiële inhuldiging gevolgd.

De spoorwegwerken vorderden van noord naar zuid.

In augustus 1932 waren er klachten dat de overweg aan de L. Dumortierstraat nog moeilijk over te steken was. Men was daar dan ook volop bezig met het verdiepen van de bedding. Hier zouden de werken niet zo vlug verlopen als aan het station. Men moest hier een drietal huizen onteigenen. Deze stonden vlak tegenover de bareel in de Contichsestraat.

De heren Godefroid, Heymans en Schepmans kregen voor hun drie woningen een royale vergoeding van 250.000 fr. globaal. In februari 1934 diende de heer Heymans reeds een plan in om een drietal woningen te bouwen in de J. Fr. Gellyncklaan, nl. De Roos, De Tulp en De Lelie. In maart 1934 diende de heer Godefroid een plan in voor het bouwen van een bungalow, een landhuis dat nu in de Verbindingstraat aan de brug staat. Van de heer Schepmans vernamen we niets meer.

Van juni 1934 af wordt alle verkeer aan de L. Dumortierstraat gesloten, uitgezonderd voor de voetgangers. Om de brug aldaar te bouwen moest men vanaf de Molenstraat en de J. Fr. Gellyncklaan heel wat ophogingen doen. In de pijlers van deze brug was eerst voorzien om gasbuizen te leggen voor de latere verlichting van de brug. Zover zou het niet komen : er kwam een elektrische verlichting, maar slechts een hele tijd nadien. Ook een “onderaardse” doorgang – zoals het gemeenteverslag die noemt – werd aan deze brug aangelegd voor de bewoners van de wijk “Het Vapeurken”. Tevens werd besloten een paar trappen te bouwen. Nu bevindt er zich een aan de Verbindingstraat en een aan de Kasteelstraat. Er was ook een trap voorzien aan de kant van de L. Dumortierstraat, maar omdat daar een doorgang van 4 m breed onder de brug was, weigerden de spoorwegen deze trap aan te leggen.

Ook aan “Het Vapeurken” of de Beekhoekstraat verdween de bareel en bouwde men een brug. Hier zou het wegverkeer onder de brug passeren.

Bij al deze werken liepen bij het gemeentebestuur tal van klachten van mensen binnen, die met uitgedroogde bornputten hadden af te rekenen door het verdiepen van de spoorwegbedding. Ook verscheidene hofgrachten van Hovese kastelen droogden daarmee uit en op “Rattennest” zou men zelfs nadien de grachten dempen.

Toen de eerste elektrische trein bolde, moest de rijweg onder de spoorwegbrug aan “Het Vapeurken” nog verder afgewerkt worden.

9. ELEKTRISCHE TREINEN

De eerste elektrische tram werd te Antwerpen in gebruik genomen in 1902. Toen moeten er reeds mensen zijn geweest die dachten dat de trein spoedig dit voorbeeld ging volgen, want in 1904 brak graaf de Smet de Nayer een lans in het parlement om de lijn Brussel – Antwerpen te elektrificeren. Ook Leopold II had zijn belangstelling voor een elektrisch vervoermiddel niet onder stoelen of banken gestoken en men was begonnen op kleine schaal proeven te doen om een elektrische trein te kunnen inschakelen. Maar van al deze plannen en proeven kwam niets in huis.

Op 13 januari 1933 besliste de NMBS om de lijn Brussel-Noord – Antwerpen-Centraal als eerste lijn te elektrificeren. Waar er vroeger 56 stoomtreinen reden op 24 uren op deze lijst – 28 in elke richting – werd besloten het aantal elektrische treinen op te voeren tot 114 treinen of 57 in elke richting. De duur van een rechtstreekse verbinding werd vastgesteld op 29 minuten. Men besliste tevens dat lijn 25 nog alleen zou worden voorbehouden aan de directe en semi-directe elektrische treinen. Op lijn 27 bolden dan de omnibustreinen en semi-directe treinen met stoomtractie of dieselmotorwagens, die dan niet meer Oude-God aandeden, maar wel het station aan de Lierssesteenweg te Mortsel. Op een foto is te zien dat er in het station van Hove slechts twee perrons zijn aangelegd langsheen de sporen van lijn n° 27 : de twee sporen tegen het stationsgebouw.

De eerste elektrische trein werd ingereden op 5 mei 1935. Men had deze datum gekozen, omdat men op die dag de honderste verjaardag vierde van de inhuldiging van de eerste lijn Brussel – Mechelen. Ook nu waren er uiteraard nog heel wat toeschouwers die naar dit nieuwe vervoermiddel kwamen kijken, alhoewel heel wat minder dan bij de stoomtrein.

Enkele jaren later zou men de twee andere perrons en de voetgangersbrug aanleggen. Vanaf 8 oktober 1939 werden ook elektrische omnibustreinen ingelegd. Deze treinen reden opnieuw via Oude-God, waar op de oude plaats een nieuw station was opgericht.

Ons station zou vanaf 1935 afhankelijk worden van Kontich-Kazerne. Heel wat haltechefs hebben in Hove dienst gedaan. Na de heer Van Gysel in 1921 kwamen hier achtereenvolgens o.a. : Meirschaut, B.L. Vermeulen, L.S. Coulon, K. Borms, E.J.B. Colin, J.P. Van Daele, Maesschalk, Raemackers, en de laatste onder hen was de heer H. Vleminx in 1948. Vanaf 1949 spreekt men in de jaarboeken van de NMBS van geen "halte" meer te Hove, wel van een aanhorigheid. Hove heeft dan geen eigen "overste" meer. De heer Genotte, die stationschef is in Kontich, heeft ook Hove onder zijn bevoegdheid.

10. VARIA

a. *De "seinmast" van Hove*

In het boekje "Promenades sur le chemin de fer" van 1838, vonden we een bezienswaardigheid voor Hove in vroeger tijden, waarvan we nog nooit gehoord hadden. Het verhaal begint iets voorbij Duffel, waar "het konvooi" een lichte helling oprijdt in de richting Hove. De tekst is vrij vertaald naar het Frans :

"Wij bevinden ons nu op het hoogste punt van de helling ongeveer twaalf meter boven het niveau van de Nete, in een uitgraving met een diepte van zes meter.

De snelheid van het konvooi is sterk afgenomen bij het oprijden van de helling, maar straks tijdens het afdalen, zullen wij tegen een verschrikkelijke snelheid naar Duffel terugrijden.

Het hoogste punt bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Hove. Rechts van ons ontwaren wij de kerk van Hove; op de klokketoren die U nu ziet, bevond zich vroeger een seinmast, die toeliet berichten over te seinen naar Antwerpen ten behoeve van het staatsbestuur. De seinmast die U nu ziet staat vlak naast de kerk en is opgericht door de beurspeculanten om toe te laten de beursverrichtingen tussen Antwerpen en Brussel over te seinen".

b. De uitwijkbundel

Tussen de huidige bruggen aan het station en aan de L. Dumortierstraat langsheen de Kasteelstraat, ligt nu nog een strook grond, waar jarenlang sporen gelegen hebben, die dienden voor het uitrangeren van spoorwegwagons. Het betrof hier een uitwijkbundel en zeker geen goederenstation. Die bundel moet reeds voor de eerste wereldoorlog 1914 – 1918 zijn aangelegd. Oude Hovenaars wisten ons te vertellen hoe deze spoorwegwagons door hen als speelterrein gebruikt werden en dat er ook menige ruit in sneuvelde. Onze veldwachter Camiel Notschaele, die in 1922 zijn dienst in Hove begon zou er in de twintigerjaren nog dieven aanhouden, die daar 's nachts het koper rond de wielassen kwamen wegnemen. De spoorwegwagons verdwenen reeds voor het jaar 1930, maar de laatste resten van deze uitwijkbundel zou eerst in 1933 volledig verdwijnen. Mevrouw Van Craen-De Vucht verzekerde ons dat zij haar verhuis van het bareelwachtershuisje aan het station naar het bareelwachtershuisje aan de L. Dumortierstraat nog deed langsheen een spoor van deze bundel met een klein wagentje dat met een handhefboom bediend werd.

c. De vondst van urnen te Hove in 1872 – 1873

Op een vijftal dagen van de maand september 1835 groef men bij het aanleggen van de spoorlijn een aantal potten op, die as en verbrande beenderen bevatten. Die "verrotte en onkenlijke potten" zoals schepen Van Dorpen ze noemde in zijn rapport lagen een vijftal meter van elkaar op een diepte van 0,70 m. De schepen gaf echter een zeer waardevolle aanduiding van de vindplaats nl. op kadasterwijk A n° 261. Die lag dus ongeveer aan de snijding van de oude Holleweg en de spoorweg. Van al die urnen is er niet een bewaard gebleven.

Maar in 1872 en 1873, bij werken aan de spoorweg kwamen weer urnen te voorschijn. Daarover hebben we een verslag van Chr. Thys, vrederechter en oudheidkundige maar ook van schepen Van Dapel. Thys schreef daarover als volgt :

In oktober 1872 had men bij werken, uitgevoerd aan de spoorweg, waarschijnlijk ter hoogte van ons huidig station, op een diepte van 30 cm een vaas opgegraven, die aan eenhevig vuur blootgesteld was geweest en die in gruzelementen viel, toen men ze wilde bovenhalen. Uit welke keramiek de vaas was vervaardigd, kon men niet vaststellen. Volgens deskundigen zou ze resten van verbrande aarde en beenderen van een kinderlichaampje bevat hebben.

In november 1872 werden de werken stilgelegd en in juli 1873 hernomen. Op 24 juli vond men niet ver van de eerste opgegraven vaas twee andere op een diepte van 40 cm. Ook deze vazen bevatten resten van verbrande aarde en beenderen. Spijtig genoeg hadden de werklieden de vazen in stukken geslagen. Op 25 juli groef men weer een vaas op, die bijna ongeschonden was. Ze was vervaardigd van zwarte aarde, zwart van kleur en afgeboord met een smalle boord, die wel gebroken was. Ook hier waren de vazen met dezelfde inhoud gevuld als de vorige.

Dit deed oudheidkundige Ch. Thys besluiten, dat hij hier voor brandurnen stond. Deze vondst duidde volgens hem op het bestaan van een Belgo-Romeinse nederzetting, die moest opklimmen tot voor keizer Constantijn. Immers van dan af zou men de lichamen gaan begraven.

Toch twijfelde hij nog enigszins, daar gewoonlijk bij brandurnen, ook lijkgiftten werden gevonden. Enkele dagen later was dit het geval. Op 4 augustus vond men een eivormige vaas, met een handvat op en nog een brandurne, ongeveer dezelfde als van 25 juli voordien. Op 5 augustus vond men nog een veel grotere brandurne en nog twee vazen, die de vorm hadden van een bierglas en nog een derde vaas van dezelfde vorm, maar lichtjes ingedeukt en met een reeks versieringen, die er voor de verbranding op aangebracht waren.

Ch. Thys schonk drie van deze gevonden urnen aan het museum Het Steen. Daar stonden ze jarenlang tentoongesteld onder de n° 261, 262 en 263 van de catalogoog van Génard. Dr. Hasse en Dr. Fremault zouden later een van deze tentoongestelde voorwerpen klasseren tot het ijzertijdperk.

Ze hadden het bij het rechte eind. Immers in 1985 publiceerde de heer Eug. Warmenbol in de Antwerpse Vereniging van Bodem- en Grotonderzoek een artikel over deze vondst. Volgens hen bevatten de urnen te Hove de as van mensen uit de Vroege IJzertijd en moet op ons grondgebied dus een wonenveld gelegen hebben, zoals er een gevonden is te Kontich – Duffelsenhoek.

11. BEDRIJVIGHEID IN HET STATION TE HOVE (in 1978)

Recente tellingen verricht op een

Op en afstappende reizigers beide richtingen samen		
	Opstappende reizigers	Afstappende reizigers
WEEKDAG	1.270	1.281
ZATERDAG	400	340
ZONDAG	229	185

Aantal treinen per dag (gewone weekdag, beide richtingen samen)

- Aantal reizigerstreinen die te Hove stoppen	96	
- Aantal reizigerstreinen die Hove voorbijrijden	150	246
- Aantal gewone goederentreinen	132	
- Aantal facultatieve goederentreinen	21	153

TOTAAL AANTAL TREINEN 399

Dit betekent dat er op 24 uur lang gemiddeld om de 3 à 4 minuten één trein door Hove rijdt.

Hove ligt duidelijk op één van de drukste spoorweglijnen van België.

BRONNEN

Prof. R. Van Passen : Geschiedenis van Edegem

Lamalle U. : "Histoire des chemins de fer belges"

Delmelle Joseph : "Histoire des chemins de fer belges"

Kenis M. :

"Nieuwsjes lezen en anecdoten sprokken in het Antwerpen der 19^o eeuw met zijn station en zijn spoorwegen". 1975

Het Spoor : Maandblad van de N.M.B.S.

J.Musyck : "De electrificatie". 1951

Dr. Dierickx : "Geschiedenis van Mortsel"

"Gazet van Antwerpen" : 28.02.1970

"Het Handelsblad" : 09.10.1898

De Burbure A. :

"Met de eerste trein Brussel – Antwerpen in 1836"

"Atlas pittoresque des chemins de fer de la Belgique" 1840

M. de W. : "Promenades sur le chemin de fer" 1838

"Meester Engelen spoorde in 1836 van Antwerpen naar Brussel"

"De Hovenaar" maart 1972 – 7^o jaargang n^o 3

Rijksarchief van Antwerpen : Modern archief Hove

n^o 11 : Notulen en zittingen van gemeenteraad : 1882 – 1912

n^o 17 : Correspondentieboek 1823 – 1836

21. Correspondentieboek 1884 – 1891

Archief van de gemeente Hove

Zittingen van gemeenteraad 1913 – 1933

Zittingen van gemeenteraad 1933 – 1942

Beraadslagingen van het Schepencollege 1931 – 1938

DANK

Voor het verwezenlijken van dit brochuurtje dienen wij heel wat personen van harte te danken :

In de eerste plaats de heer Feron van de dienst "Public Relations" van de N.M.B.S., die heel wat documentatie, foto's en materiaal ter beschikking stelde, steeds met de meeste bereidwilligheid.

Ooteghem K. en Lonneux H. van het documentatiecentrum van de N.M.B.S. voor het opsporen van de oude dienstnota's, maar ook voor de oude reisverhalen, die ze ons schonken.

Kenis M., stationschef van Antwerpen-Centraal, die ons zijn laatste exemplaar van zijn pittig geschreven geschiedenis van het Antwerpen der 19de eeuw met zijn station en zijn spoorwegen in bruikleen afstond. Het hoofdstukje "De inhuldiging Mechelen-Antwerpen" en heel wat krantenknipsels namen we hoofdzakelijk over uit zijn brochuurtje. Ook bezorgde hij ons zeer spontaan het bijna niet meer te verkrijgen werk van U. Lamalle ter inzage.

Servaes van de museumvereniging "De Mijlpaal" uit Mechelen voor de fijne geïllustreerde spoorwegkaart Mechelen-Antwerpen, waarop onze drie Hovese kastelen en onze kerk getekend staan.

Bastaens van de Vebon, Vereniging van belangstellenden van het Openbaar Vervoer, maar vooral Jozef van Olmen, lid van deze vereniging.

Zonder zijn inzet en zijn technische kennis was deze brochure nooit zo uitgebreid geworden. Daarenboven heeft hij samen de Caebergs heel wat materiaal, waaronder persoonlijk bezit, voor deze tentoonstelling bijeengebracht.

Tevens danken wij alle mensen die ons mondeling inlichtingen bezorgden over het station en spoorweg van Hove zoals, mevrouw L. Van Craen-De Vucht, de heer Pol Voorspoels, de heer Emiel Dierckx (Kontich), de heer Jos De Ceuster, de heer Jos Op de Beeck, mevrouw Marie Van Herck-Goyvaerts en niet in het minst Moe Lies, die als oud-overwegwachteres – bareelwachtster zegde men Hove – in 1992 haar 100^{ste} verjaardag vierde en de wens uitte de geschiedenis van de spoorweg en het station van Hove wat beter te belichten.