

Weerde en Eppegem liggen langs een traject dat van grote betekenis is in de Belgische spoorweggeschiedenis: de lijn Brussel–Groendreef–Mechelen, de allereerste spoorlijn van het land, officieel ingehuldigd op 5 mei 1835. Deze lijn verbond de hoofdstad met Mechelen, waar zich destijds het knooppunt van het jonge Belgische spoorwegnet ontwikkelde. Aanvankelijk reden de treinen echter zonder halte door de dorpen. Pas enkele decennia later kwam hierin verandering. Weerde kreeg op 1 januari 1864 de status van vaste stopplaats; Eppegem volgde iets later, op 1 maart 1865. Voor beide dorpen betekende dit een belangrijke aansluiting op de economische en sociale dynamiek van de regio.

Beide haltes groeiden in de tweede helft van de 19e eeuw uit tot stations van vierde klas. In 1880 (Weerde) en 1881 (Eppegem) verrees er nieuwe stationsgebouwen, ontworpen volgens een standaardplan dat de Staatspoorwegen ontwikkelden voor landelijke haltes van de vierde en vijfde klas. Het centrale gebouw combineerde de woning van de stationschef met de loketten en administratieve ruimten. Aan de ene zijde sloot een dienstvleugel aan, aan de andere een reizigersvleugel met wachtzalen, soms opgesplitst naar klasse. Zo vervulden de gebouwen zowel een functionele als een sociale rol, want de stationschef en zijn gezin woonden letterlijk in het hart van het station.

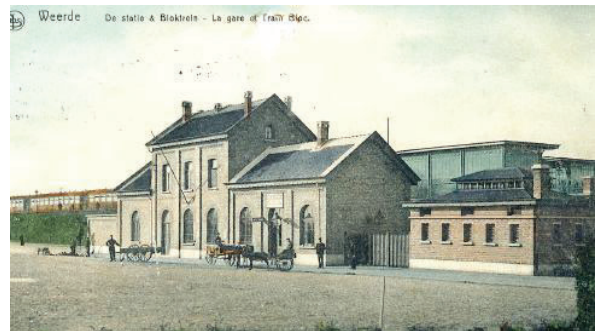


EPPEGHEM — Station du chemin de fer — Statie van den Spoorweg Photo. A. Meihu

Het oude station van Eppegem van 1881.

Rond de eeuwwisseling nam het treinverkeer sterk toe. Een spoorbedding, geschikt voor 4 sporen, twee voor de reizigerstreinen (lijn 25) en twee voor de goederentreinen (lijn 27) werd aangelegd. De hiermee gepaard gaande verhoging van de spoorbermen rond 1907–1908 maakte in Weerde de bouw van een nieuw stationsgebouw noodzakelijk, ditmaal volgens het standaardtype van 1895, vermoedelijk naar plannen van architect F. Seulen.

Ook Eppegem kreeg een gelijkaardig gebouw. Het ontwerp bleef trouw aan de driedelige opbouw: een hoger centraal gedeelte met twee bouwlagen en zadeldak, geflankeerd door lagere vleugels. De gevels, in lichtgekleurde baksteen met decoratieve accenten in rode baksteen, werden geritmeerd door lisenen en baksteenfriezen. Rondbogige muuropeningen op de begane grond en steekboogvensters op de verdieping gaven de gebouwen hun herkenbare karakter. Via een doorgang met tongewelf bereikte men de verhoogde perrons.



Het station van Weerde gebouwd omstreeks 1910 staat er nog steeds.

Naast het reizigersverkeer speelden ook de goederenkoeren van Weerde en Eppegem een rol in de lokale economie. Ze maakten het mogelijk steenkool, landbouwproducten, bouwmaterialen en andere goederen efficiënt te vervoeren. Deze activiteit kwam echter tot een einde op 1 december 1977, toen de goederenkoeren voor efficiëntieredenen werden gesloten.

De beide stations werden bij het begin van 21e eeuw mee opgenomen in de pendelcultuur van de omliggende gemeenten. De verbinding Brussel–Antwerpen bleef een van de drukste spoorassen van het land, en zowel Weerde als Eppegem kregen het voorbijge decennium ruime parkeervoorzieningen om het toeneemende pendelverkeer op te vangen. Daarmee werden beide dorpen belangrijke opstapplaatsen voor forensen naar de grootsteden.

Vandaag zijn de stationsgebouwen Weerde en Eppegem gesloten voor reizigers. De gebouwen zelf werden verkocht en kregen een nieuwe bestemming, maar hun spoorwegerfgoed blijft zichtbaar in het dorpsbeeld. Samen getuigen ze van bijna anderhalve eeuw spoorweggeschiedenis: van de pioniersdagen van 1835 en de eerste stopplaatsen, over de standaardarchitectuur van de 19e eeuw en de modernisering in de vroege 20e eeuw, tot de recente rol als pendelstation.