

De spoorweg door Hofstade door Gerda De Smet

Tussen 1895 en 1905 maakten de Hofstadenaars een aantal ingrijpende veranderingen mee in hun dorp. De schoolstrijd liet zich voelen in Hofstade. In 1896 werd een vrije meisjesschool opgericht. Graaf Alfred Cornet de Peissant, eerste burgemeester en mecenas van Hofstade, stierf in 1898. Hij drukte meer dan een kwart eeuw zijn stempel op Hofstade. En in 1905 kreeg Hofstade een heuse Rijkswachtkazerne aan de Tervuursesteenweg. Maar de meest ingrijpende verandering was wel de aanleg van de spoorweglijn Schaarbeek-Muizen op een verhoogde berm die gemeente in tweeën sneed. De IJzeren Weg, zoals de spoorweg toen genoemd werd, veranderde vanaf 1902 het uitzicht van Hofstade voorgoed.

De IJzeren Weg op een verhoogde berm

Het toenemende autoverkeer ondervond hinder van de talrijke spoorwegovergangen. Door de treinsporen op verhoogde bermen te leggen en viaducten te voorzien waar de spoorweg de autowegen kruiste, hoopte men zowel het autoverkeer als het treinverkeer sneller en veiliger te laten verlopen. Om een talud aan te leggen was er zand nodig, veel zand. Het zuiden van Hofstade bestond hoofdzakelijk uit zandgrond en dus besloot de staat niet alleen de gronden voor het tracé van de spoorweglijn te onteigenen maar ook een domein van zomaar eventjes 140 ha voor zandwinning.

Zoals wettelijk voorzien bij een onteigening voor openbaar nut werd in 1898 een openbaar onderzoek gevoerd waarbij het plan voor de aanleg van de spoorweglijn tussen Schaarbeek en Muizen ter inzage werd gelegd van de bevolking.

De Hofstadenaars protesteerden. Niet minder dan 16 bezwaarschriften werden ingediend.

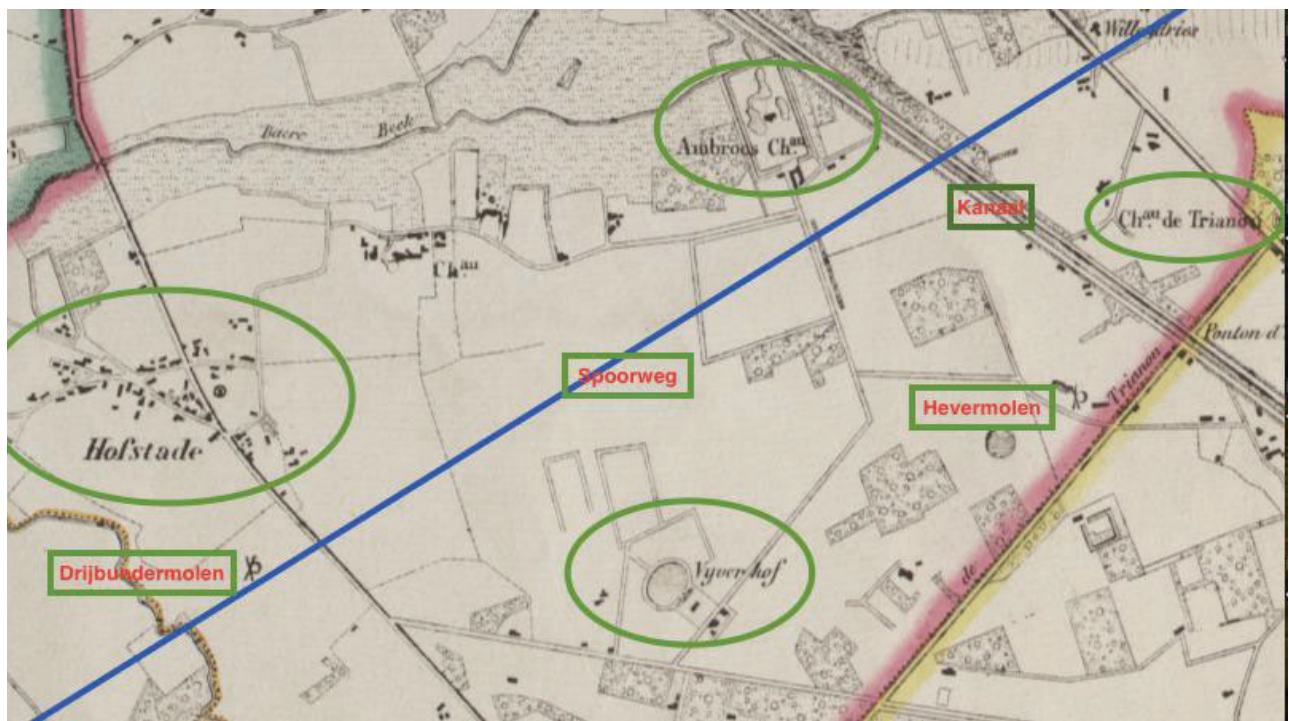
Vele protesten

Léon Poot-Baudier, eigenaar van het Ambrooskasteel, stelde dat het tracé van de spoorweg de waarde van zijn eigendom, een blok van meer dan 40 hectare, sterk zou verminderen. Het talud doorsneed de landbouwgronden die hij verpachtte. Hij vreesde dat de gronden minder zonlicht zouden krijgen en dat



Léon Poot-Baudier, eigenaar van het Ambrooskasteel.

de waterafvoer richting Barebeek belemmerd zou worden. Volgens hem kwam een deel van de grond alleen nog voor bebossing in aanmerking waardoor hij een groot deel van zijn pachtinkomsten dreigde te verliezen.



Topografische kaart Vandermaelen 1846-1854. De blauwe lijn geeft het tracé aan van de latere spoorlijn.

Hij verwees ook naar het jachtrecht dat hij bezat op die gronden. En tenslotte zou het mooie zicht dat hij vanuit het kasteel had op de Hevermolen en de weg ernaartoe, beplant met kastanjelaren en platanen, verloren gaan. Hij drong er bij het college op aan om ervoor te zorgen dat waar de dreef de spoorweglijn kruiste, er een viaduct van minstens 11 m breed zou komen.

Léon Poot-Baudier was niet de enige die zich zorgen maakte. Ook de familie Geets-Teugels vreesde voor waardevermindering van hun eigendom dat paalde aan de dreef naar het Ambrooskasteel. Zij meenden dat hun gronden niet meer geschikt waren om er een buitenverblijf op te richten, dat de bestaande huizen zouden verlaten worden door de landbouwers en de verhuurprijzen zouden dalen. De gronden, verdeeld in kleine hoekige percelen zouden in het noorden niet meer beschenen worden door de zon. In het zuiden vormde de afwatering dan weer een probleem. De 4 huizen die zij hadden, stonden dicht bij de spoorlijn. Zij vreesden dat het droge gras aan de zijkanalen van de spoorweg vuur zou vatten door de vonken van de locomotieven. De opbrengst van de huizen was bestemd voor hun oude dag. Zij vroegen daarom een schadevergoeding, niet alleen voor henzelf maar ook voor hun huurders.

De schrik voor brand door gensters van de locomotieven komt in meerdere bezwaarschriften naar voor. Ook de familie Verret-Holemans haalde dit argument aan. Zij woonden aan de Tervuursesteenweg op een kleine afstand van de spoorweglijn. Ook zij vreesden dat het gras op de hellingen van den IJzeren weg in de zomer zou verdrogen en door het vuur van de locomotieven in brand zou vliegen. Er was ook brandgevaar voor het hout en stro dat zich in hun hof en op de achterplaats bevond. Volgens hen zou de verzekeringsmaatschappij om die reden de brandpremie waarschijnlijk verhogen.

De afwatering van de gronden ten zuiden van de spoorwegberm komt herhaaldelijk ter sprake. Het talud doorsneed de aloude afwateringskanalen naar de Barebeek. En natuurlijk waren de talrijke landbouwers die de gronden bewerkten ontevreden. Percelen werden doormidden gesneden, de landbouwgronden in het noorden waren afgesneden van de gronden in het zuiden waardoor de boeren een grote omweg moesten maken. De nieuwe toegangswegen waren met hun 1,80 m bovendien te smal.

Molenaar Victor De Coster was er al evenmin gerust in. Hij was bang dat de hoogte van het

Er waren in Hofstade twee De Coster's met nagenoeg gelijke naam: De Coster Joannes Victor, °15-04-1840, was molenaar op de Hever-Molen en werd in 1906 burgemeester; De Coster Victor Joannes °07-02-1851, was molenaar op de Drijbundermolen en diende het bezwaarschrift in.

talud ruk- en draaiwinden zou veroorzaken wat nadelig was voor de molen. Hij overwoog zelfs om de molen te verplaatsen.

Het tracé van de IJzeren weg benadeelde volgens een aantal gedupeerden ook de aspergeteelt. De familie Andries-Ceuppens meende dat de teelt van deze bijzondere luxegroente te lijden zou hebben door een gebrek aan lentezon. Ook Rosalie De Weerdt, weduwe Janssens, vreesde voor schade aan de teelt van de asperges. De familie Verschueren moest grond afstaan voor een weg van erfdienstbaarheid op een perceel dat eveneens voor de aspergeteelt was voorzien.

Niet alleen de landbouwgrond werd getroffen. Gronden langsheen de Tervuursesteenweg die dicht bij de spoorweglijn lagen, kwamen niet meer in aanmerking voor woningbouw. Zelfs het verdwijnen van beerputten werd aangeklaagd.

Maar het belangrijkste en meest spraakmakende was uiteraard de onteigening van de grote Vijverhoef en de woningen in de buurt.



De inmiddels vernieuwde spoorbrug over de Barebeek. Twee gewone bruggen (elk aan een kant van de spoorbrug) geven toegang tot het Vriezenbroek.

De familie Verlinden bezat er 35 ha in 1870. Joseph Vermeulen, landbouwer en boswachter woonde er in 1900 samen met zijn vrouw Maria Van Haesendonck. Ook de woningen van Philippus Rigo en Pieter Buelens en zijn vrouw Paulina Domin moesten eraan geloven. Zij moesten op zoek naar een nieuw onderkomen. Ook het gemeentebestuur formuleerde bezwaren. De Distelbrug over de Barebeek, op de grensscheiding van Hofstade en Weerde werd

door veel inwoners gebruikt om de gronden die ze gekocht hadden of huurden in het Vriezenbroek te bereiken. De brug was de enige weg waarlangs de inwoners naar hun akkers konden. De gemeente stelde dat de staat moest zorgen voor de heropbouw van de brug zodat de landbouwers niet werden benadeeld.

De huidige Ambroossteenweg was een weg die van het dorp naar de Hevermolen ging. In de Atlas der Buurtwegen vinden we hem terug onder nr. 14. Aanvankelijk stond deze weg bekend als de Oude Molenweg. De weg had een breedte van 13 meter op de plaats waar het tracé de spoorweglijn kruiste. In een bloemrijke taal verdedigde het gemeentebestuur de vraag die ook Léon Poot-Baudier had geformuleerd. Het (de dreef nvdr) is één van de schoonste dreven van den omtrek, een versiersel van 't kasteel Ambroos, toebehorende aan onzen weldoener Mijnheer Léon Poot-Baudier. De brug die hier geplaatst moet worden, moet de hele breedte van de weg overspannen.



De spoorwegbrug aan de Wielendreef gezien vanaf het Ambrooskasteel. Foto G. De Smet.

Anderzijds beseftte het gemeentebestuur dat het ontwerp weliswaar nadelig was voor de landbouw maar ook een aantal mogelijkheden bood. Het gemeentebestuur vroeg bijvoorbeeld dat er een standplaats zou komen voor handelswaar en voor reizigers. Tegelijk vroeg de gemeente om een weg aan te leggen van de Leuvensesteenweg ter hoogte van de pont op de Leuvense Vaart tot aan het dorp.

Maar de spoorweg kwam er toch

Ondanks de vele bezwaren werd het plan grotendeels uitgevoerd zoals voorzien. Een aantal vragen werden ingewilligd. De brug aan de Barebeek kwam er. Het brede viaduct aan de platanendreef (huidige Wielendreef) kwam er eveneens. En de straat tussen de Leuvensesteenweg en het dorp (huidige Trianonlaan) werd eveneens gerealiseerd. Ook voor een opstapplaats voor reizigers en handelaars werd

gezorgd. De opstapplaats voor reizigers is nog altijd in gebruik.

Er volgden nog een reeks openbare onderzoeken in verband met de aanleg van de spoorweglijn en het talud. In 1902 stelde het gemeentebestuur vast dat zowat 80 ha grond onteigend werd voor de aanleg van de spoorweglijn en de zandwinning. Dat was circa 1/6 van het Hofstaadse grondgebied. De gemeente verloor daardoor een aanzienlijk deel van haar inkomsten uit grondbelasting, meteen een serieuze financiële opdoffer voor de kleine gemeente. Uiteindelijk zouden de onteigeningen een oppervlakte van zo'n 140 ha beslaan.

Grootse werken

De grondwerken voor de aanleg van het talud namen in 1902 een aanvang. Uit het hele land kwamen grondwerkers die zich voor de duur van de werken in Hofstade vestigden. Met grote graafmachines en heel veel handenarbeid werd zand uitgegraven op de plaats van de huidige grote vijvers van het Sport Vlaanderen domein. Pompen zorgden ervoor dat de putten niet vol water liepen.



Grondwerkers bij een smalspoor waarmee het zand werd vervoerd. Foto: R. Wageman.

De grondwerkers woonden, soms met vrouw en kinderen, in kleine arbeiderswoningen en barakken. Sommige Hofstadenaren zagen daar wel brood in met als gevolg dat de huisbouw langsheen de Tervuursesteenweg en de kleine straatjes rond de dorpskern sterk toenam. Een aantal Hofstadenaren boden ook logies aan. Meestal bleven deze arbeiders maar één of twee seizoenen waarna ze weer verder trokken naar andere grote openbare werken.

In de bevolkingsregisters uit die periode is het dan ook een komen en gaan van mensen uit het hele land. Toch bleven er nu en dan wat mensen hangen. Mede daardoor groeide de bevolking tussen 1900 en 1910 relatief sterk. Van 1279 inwoners op 31 december 1900 naar

1529 inwoners in 1910 of een stijging met bijna 20 %.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog was het talud in Hofstade al volledig voltooid zoals mag blijken uit foto's uit die eerste oorlogsjaren. De militaire bevelhebbers wilden het talud gebruiken als verdedigingsbuffer, helaas zonder veel effect.

Door het stilvallen van de pompen van de zandwinning, liepen de zandwinningsputten vol water. Meteen was de basis gelegd voor het latere recreatiedomein.



Luchtfoto van 1971. Vóór 100 jaar was dit een heidelandschap.

Grote economische impact op het dorp

De spoorwegen zorgden ook voor tewerkstelling. Uit de bevolkingsregisters blijkt dat vele mannen een baantje hadden bij het Arsenaal. Het Arsenaal was de volkse benaming voor de Centrale werkplaats van de spoorwegen in Mechelen. De Mechelse werkplaats is trouwens de oudste van de vier centrale werkplaatsen van de spoorwegen. Oorspronkelijk (in 1835) gebeurde het onderhoud van spoorweginfrastructuur door werkkrachten, afkomstig van een legerwerkplaats. De aanleg van spoorwegen was trouwens niet alleen een economisch verhaal maar had ook een militair kantje omwille van het transport van soldaten en militair materiaal. Tijdens de Tweede Wereldoorlog speelden sabotagedaden tegen spoorweginfrastructuur een cruciale rol in het verzet.

Daar waar in de 19^{de} eeuw vele Hofstadenaren in de eerste plaats landbouwer of landbouwersknecht waren, zien we in de bevolkingsregisters van 1900-1910 dat velen een beroep uitoefenden dat verband hield met de spoorwegen: ajusterder (afsteller van machines),

machinist, paswerker, werkman aan de ijzeren weg...

Wellicht bouwden zij hun landbouwactiviteiten af en werden een aantal taken op het land doorgeschoven naar vrouw en kinderen. In het bevolkingsregister van 1870-1900 werd trouwens zelden een beroep vermeld voor vrouwen tenzij ze werkten als dienstmeid bij kapitaalachtige families zoals Cornet de Peissant of Poot-Baudier of alsmeid op de grote boerderijen. Na 1900 komt daar stilaan verandering in. We zien de opkomst van kleine zelfstandigen zoals winkelierster, herbergierster, naaister ...

Op die manier veranderden de spoorwegen niet alleen het uitzicht van het landschap maar ook de sociaal-economische situatie van de Hofstaadse bevolking.

Hofstade had geen station

Onderstaande foto (van omstreeks 1950?) heeft als omschrijving 'Hofstade statie'. Het betreffende gebouw ligt aan de Tervuursesteenweg langs de spoorberm, op de hoek van het Sport Vlaanderen domein. Voor zover we konden nagaan was er in Hofstade slechts een stopplaats van de trein, zonder station. Het gebouw in kwestie is waarschijnlijk in de jaren 1930 opgetrokken door de NMBS en het is niet duidelijk welke functie het had. Mogelijks in het kader van de watervoorziening van de stad Mechelen die destijds haar drinkwater betrok vanuit de meren te Hofstade. Op de foto lijkt het erop dat in het gebouw een drankgelegenheden gevestigd was. Het gebouw staat er nog steeds.



Bronnen:

Notulen gemeenteraad Hofstade 1870-1914. Notulen schepencollege Hofstade 1886-1914. Adriaenssens I., Odon. Oorlogsdagboek van een IJzerfrontsoldaat. Lannoo, 2009. Wagemans R., Hofstade-Plage.