

Témoins d'hier

# LE CHEMIN DE FER DE DENDRE ET WAES

C'est à travers trois provinces riches et peuplées que fut tracée au siècle dernier la ligne de chemin de fer qui relie la vallée de la Dendre au Pays de Waes (Ath, Lessines, Grammont, Ninove, Denderleeuw, Alost, Schellebelle) et qui favorisa la création d'une communication directe entre la capitale et la ville de Gand : avant cela, pour se rendre de Bruxelles à Gand, il fallait nécessairement passer par Malines et Termonde. La Flandre orientale et le Brabant proposent des régions agricoles, parsemées de manufactures tributaires de matières premières en provenance du Hainaut, telles que la houille, le fer, la pierre de taille. Quoi d'étonnant alors qu'on ait, de tout temps, eu le souci d'établir des voies de communication entre ces contrées.

Après plusieurs projets avortés, le roi ratifie le 13 mai 1852 l'arrêté royal approuvant les statuts de la « Société Anonyme du chemin de fer de Dendre et de Waes, et de Bruxelles vers Gand par Alost » dont le capital est d'un montant de 22 millions de francs.

Le tracé de la ligne est dû à M. Desart, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ; la concession est accordée à MM. De Mot et Gendebien, avec le concours financier de la « Société générale pour favoriser l'industrie nationale ». Celle-ci apporte le capital et se charge d'exécuter les travaux. Voici quelques extraits de la convention réglant les conditions de la concession :

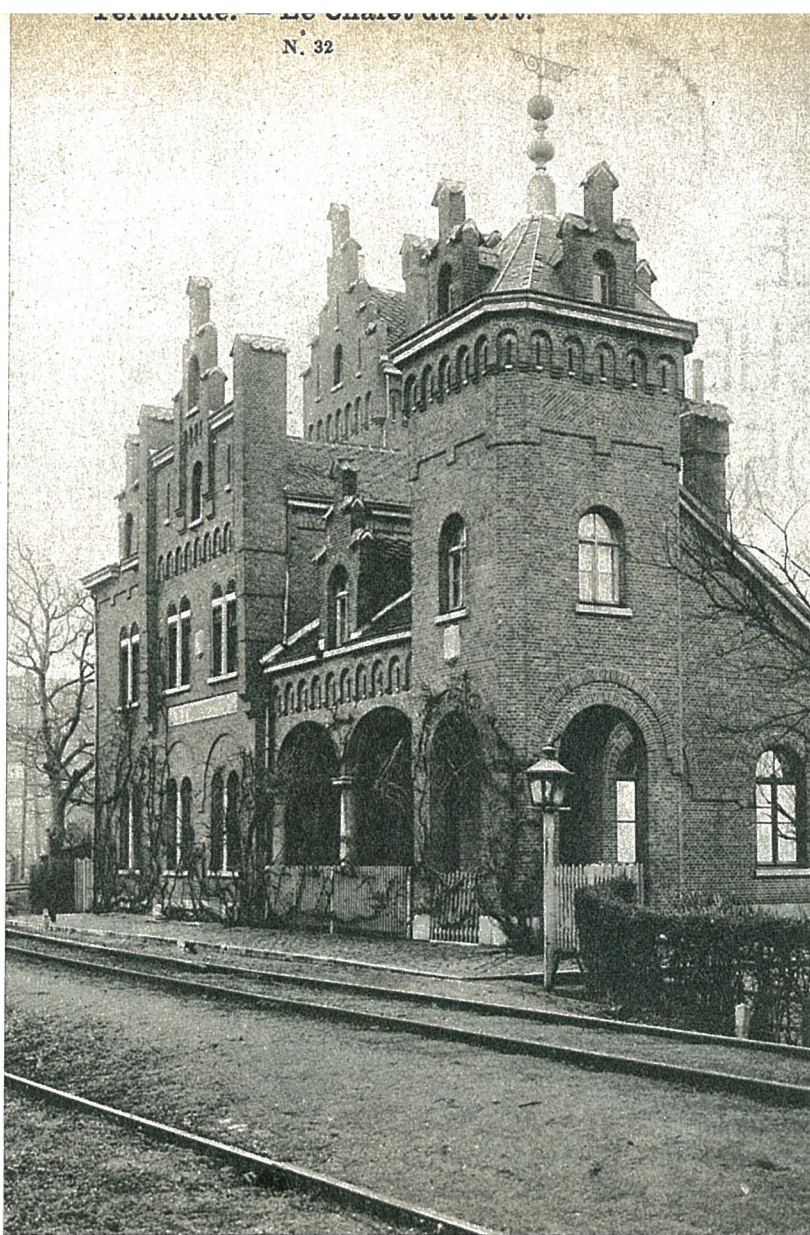
**ZELE (Ligne 57 Termonde-Lokeren).**

Voici Zele, au cœur du Pays de Waes. Ses brasseries, ses distilleries, ses amidonneries, ses fabriques d'étoupes et de coton, ses manufactures de toiles à voiles ont prospéré grâce au rail...



Zele. — De statie. — La station

De Mets-Geerinck, Zele



### TERMONDE

Le Chalet du Port était primitivement une gare... Le séjour de David Teniers dans cette ville y a laissé des traces, comme l'attestent de précieuses collections de tableaux dont s'honorent certaines familles huppées. Le rail, lui, laissa d'autres traces. La compagnie a été forcée de faire pénétrer le chemin de fer dans la ville à travers les fortifications : il a fallu construire des courbes de faible rayon, établir trois ponts militaires sur les fossés de la place, adapter au passage des trains un grand pont existant sur l'Escaut, établir enfin un pont tournant en fonte sur la Dendre à son embouchure.

- Les contractants s'engagent à établir leur ligne de chemin de fer, sous la surveillance du gouvernement, dans un délai de 5 ans.
- Les deux voies ferrées, ainsi que leurs stations et dépendances, seront construites aux frais, risques et périls des contractants sans charge aucune pour le trésor.
- Les contractants doivent supporter les frais d'entretien de tous les ouvrages, jusqu'au jour de leur réception définitive par l'Etat, et fourniront — à titre de réserve — aux endroits à indiquer par l'administration des dépôts de billes, coussinets, chevilles et coins, à concurrence de 1% des quantités de même espèce mises en œuvre dans la voie ferrée et ses stations.
- La voie ferrée proprement dite sera établie à double voie sur toute son étendue.
- Les chemins de fer à établir seront, tant pour la route même que pour leurs dépendances, exploités et administrés par le gouvernement, absolument comme s'ils faisaient partie du réseau construit par l'Etat.
- La concession sera accordée pour un terme de 90 ans, à partir du jour de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute son étendue.

Les sections Termonde-Alost Nord, Grammont-Ath, Grammont-Alost Nord, Termonde-Lokeren, Bruxelles Nord-Schellebelle seront inaugurées respectivement les 9.6.1853, 9.4.1855, 1.10.1855, 13.2.1856,

1.5.1856. La concession sera rachetée par l'Etat le 1.5.1876.

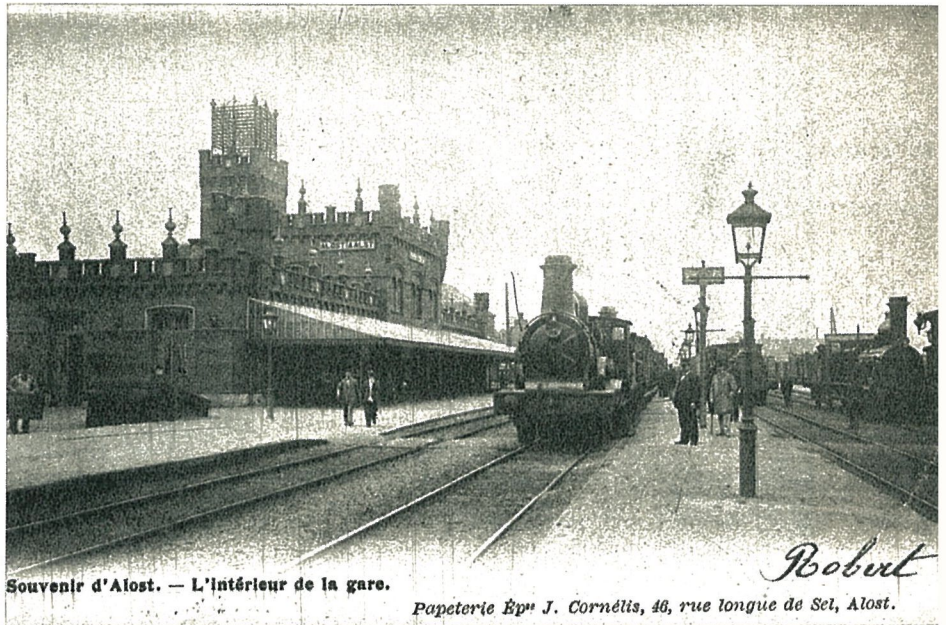
D'après le cahier des charges, les bâtiments du chemin de fer de Tournai à Jurbise devaient servir de modèles pour ce qui est des constructions. Mais la Société, appréciant les modifications que l'on pouvait apporter aux différents édifices, sous le rapport de l'utilité et de l'esthétique, préféra s'imposer une dépense plus grande et ériger les bâtiments selon des plans nouveaux. Ce travail délicat fut confié à l'architecte J.-P. Cluysenaar, qui écrit à ce propos (1) : « Grâce au sentiment artistique de la Compagnie, j'ai pu sortir des traditions jusque-là suivies en Belgique, m'inspirer de la destination de chaque bâtiment et du caractère du cadre qui l'entourait. La variété d'aspects et d'impressions, voilà ce que l'on recherche en voyage ; trop souvent la monotonie est une cause d'en-

Témoins d'hier

# LE CHEMIN DE FER DE DENDRE ET WAES

## ALOST-NORD

L'express en provenance de Gand arrive en gare, remorqué en double traction par des locomotives type I-Etat. Alost, autrefois capitale de la Flandre dite impériale, est une des villes les plus florissantes de la Flandre orientale. Elle est notamment renommée pour ses toiles et son houblon. La chapelle de Saint-Sébastien renferme le tombeau du célèbre typographe Thierry Martens, né à Alost vers le milieu du XVe siècle. Dans un autre domaine, signalons que les chevaux élevés aux environs occupent une place de choix dans la hiérarchie chevaline.



Souvenir d'Alost. — L'intérieur de la gare.

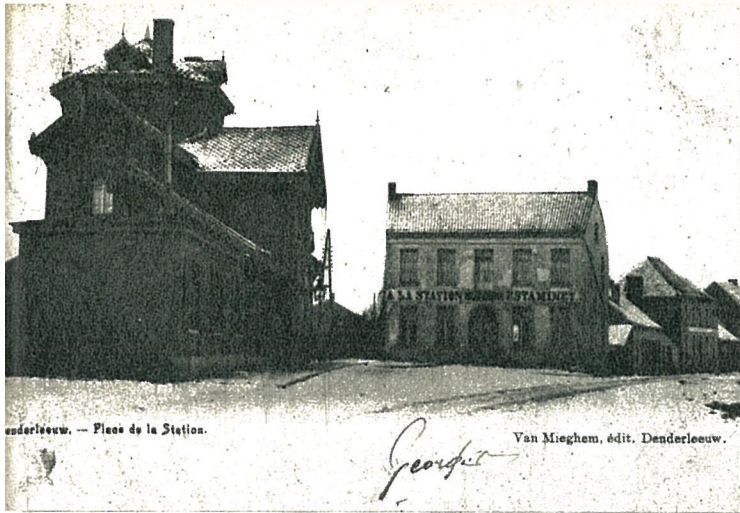
*Robert*  
Papeterie Ép. J. Cornélis, 46, rue tongue de Sel, Alost.

## LEDE. Statie.



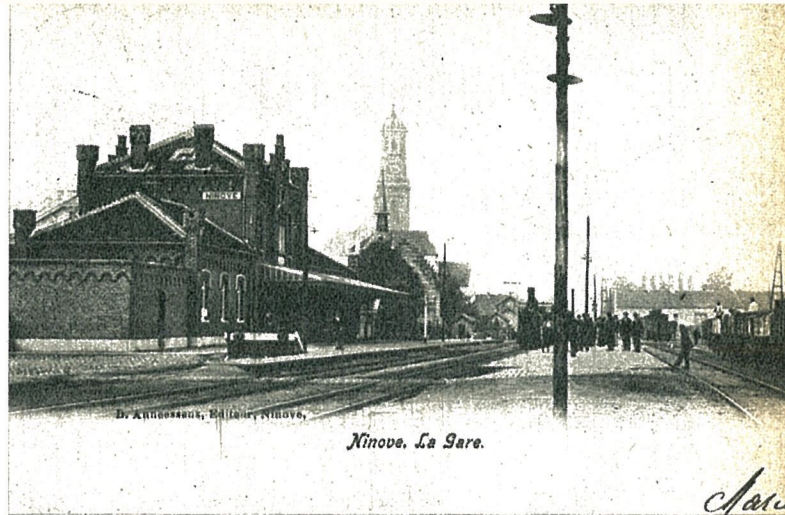
## LEDE (Ligne 50 Bruxelles-Gand)

Cette belle petite gare se situe sur le tronçon Schellebelle-Denderleeuw. Lede, érigé jadis en marquisat, est aujourd'hui un bourg populaire où l'industrie et le commerce se développent avec autant de succès que l'agriculture.



Denderleeuw. — Place de la Station.

Van Mieghem, édit. Denderleeuw.



Dr. Auguste Pauwels, éditeur, Ninove.

Ninove, La Gare.

nui sur un chemin de fer dont les rails se prolongent identiques et dont les constructions se succèdent uniformes.

Même emporté par un convoi lancé à toute vapeur, le voyageur aime à jeter un regard sur des objets qui diffèrent, qui changent de distance en distance.

Du reste, les constructions que j'ai faites ne pouvaient point aspirer aux vastes dimensions employées dans quelques pays ; elles devaient se borner aux exigences du service, mais je me suis efforcé d'ennoblir ces exigences par un cachet d'art et par le sentiment du pittoresque.

Tous les bâtiments sont construits en briques dites « papesteen » de Boom, de dix-huit centimètres de longueur, cuites au bois de sapin, offrant une belle couleur rouge et beaucoup de solidité. Les plinthes et cordons sont en pierre bleue de Soignies ou de Maffles ; les corniches et bois découpés en sapin du Nord. Pour les toits, j'ai employé des tuiles plates à double rebord, de la fabrique de MM. Jossen et Delangle, d'Anvers. Le mélange des tuiles rouges et bleues-noires (sic) produit un effet agréable à la vue.

Au moyen de ces différents matériaux et à l'aide de combinaisons simples et faciles, je crois être parvenu à poser quelques nouveaux jalons d'une architecture pittoresque et variée, dont le caractère s'harmonise très bien avec l'aspect de la campagne et le voisinage des maisons ou des arbres qui forment comme le cadre de ces constructions... »

Il y a plus d'un siècle, on se préoccupait déjà du problème de l'environnement ! Nous illustrons ce bel exemple en vous proposant un large éventail des constructions réalisées par cet architecte.

Paul Pastiels.

#### DENDERLEEUEW

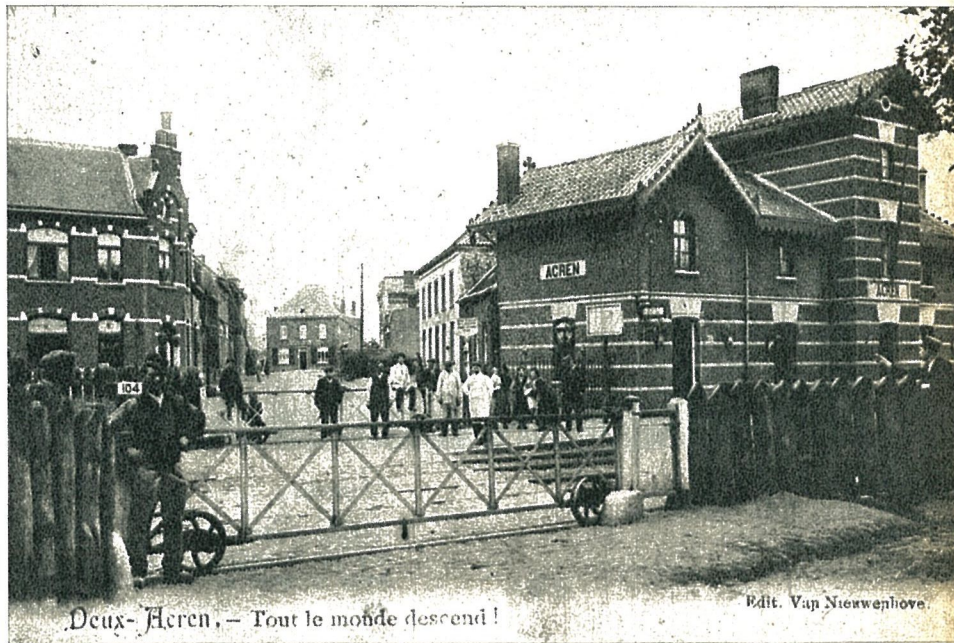
Voici une vue de la première gare de Denderleeuw, sise au croisement des lignes Bruxelles-Gand, Bruxelles-Courtrai, Gand-Ath. Entre deux correspondances, on a le choix entre un petit verre à l'estaminet du coin ou, si on dispose d'un peu plus de temps, la contemplation de la Dendre agréable et placide, qui déroule ses méandres et où naviguent çà et là l'une ou l'autre péniche chargée de charbon provenant du Borinage.

#### NINOVE

En remontant le cours de la Dendre et de la ligne 90 (Denderleeuw-Ath-Jurbise), nous atteignons Ninove. Ses tanneries, distilleries, brasseries, savonneries, huileries, fabriques de fils, de toiles damassées, ses ateliers de teinture en bleu, ses dentelles en font, à l'époque, un centre industriel florissant. A l'arrière-plan, se profile la silhouette de l'église qui faisait partie d'une riche abbaye de Prémontrés.

#### DEUX-ACREN

Nous voici dans la province du Hainaut. Tout le monde descend ! Du moins pour poser devant le photographe en quête d'« instantanés ». Le personnel de la gare est nombreux, et le garde-barrière va ouvrir le passage à un petit oiseau de toutes les couleurs !



Deux-Acres. — Tout le monde descend !

Édit. Van Nieuwenhove.

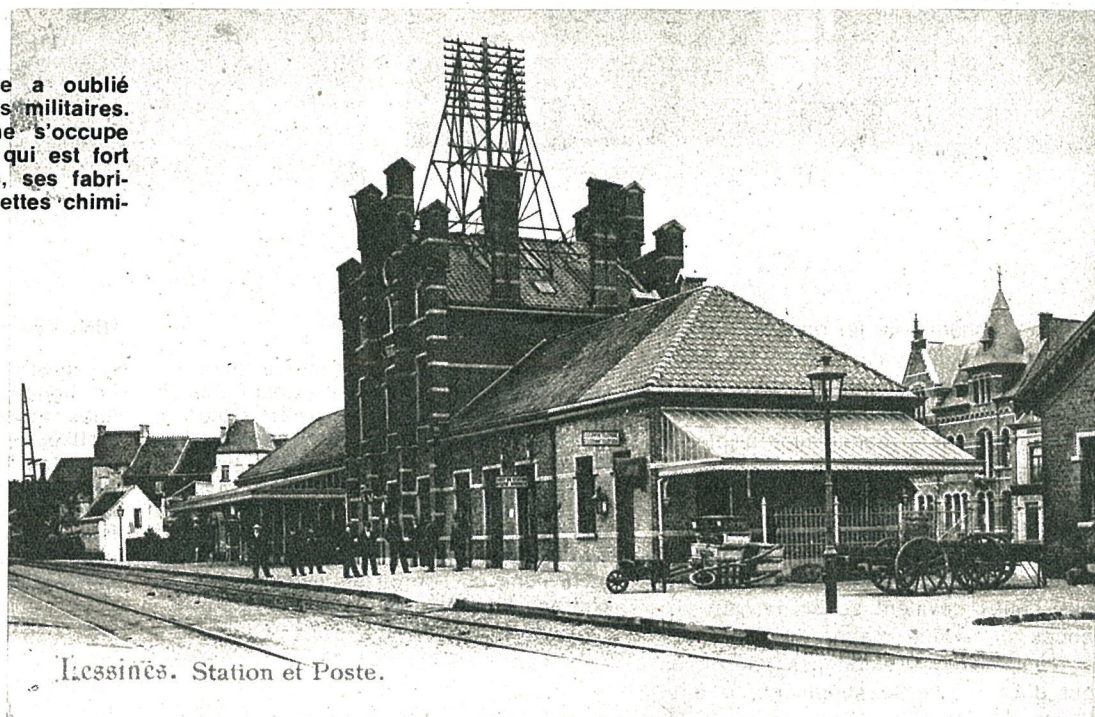
(1) Chemin de fer de Dendre et Waes - Bâtiments des stations et maisons de garde - J.-P. Cluysenaar, Bruxelles 1855.

Témoins d'hier

## LE CHEMIN DE FER DE DENDRE ET WAES

### LESSINES

Autrefois fortifiée, cette ville a oublié jusqu'à ses anciens souvenirs militaires. Faut-il l'en blâmer ? Elle ne s'occupe plus que de son commerce, qui est fort actif : ses carrières de grès, ses fabriques de chicorées et d'allumettes chimiques.



Lessines. Station et Poste.

Rebaix. La Station.



### REBAIX

Avant d'atteindre Ath, terme de notre voyage le long de la Dendre, nous traversons la gare de Rebaix, sympathique en diable.