



De NV Compagnie du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand

Lucien De Smet

Uitgave: Heemkundig Genootschap Land van Rode 2010

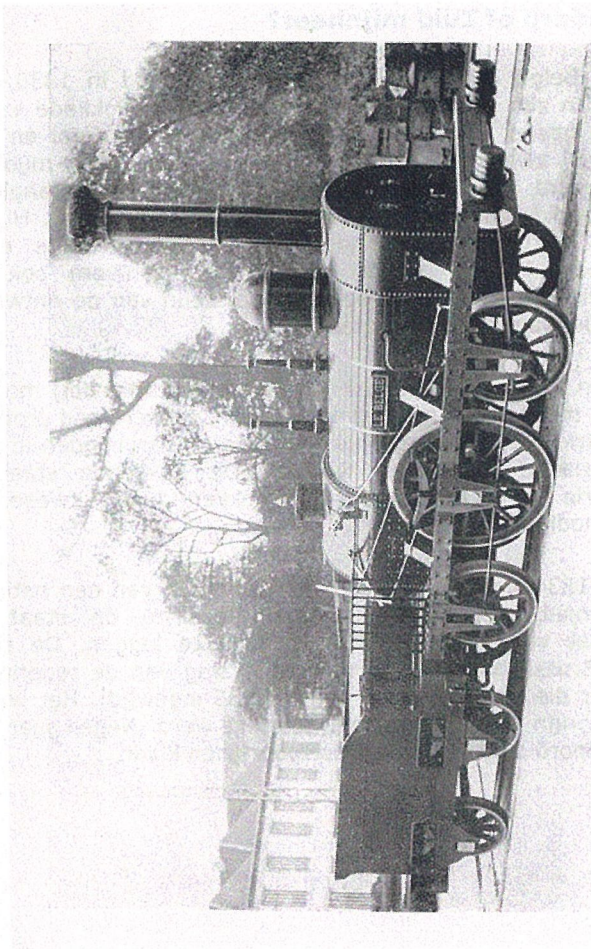
Balegemdorp of Zuid mijnheer?

Het jonge België werd, na zijn onafhankelijkheid in 1830, door Nederland in zijn ontwikkeling geremd door de blokkade van de Antwerpse haven. Het industriebekken tussen Charleroi en Luik, waar alle zware industrie, machinebouw en mijnbouw geconcentreerd waren, had uitwegen nodig. De erg anglofiele koning Leopold I had Stephenson in Engeland ontmoet. Hij was onder de indruk van de industriële revolutie en de eerste stoomtreinen. Hij wendde al zijn invloed aan om ook hier spoorwegen te bouwen en kreeg snel de steun van de Antwerpse haven en de Waalse industriesteden.

Een IJzeren Rijn en een kanaal (het latere Albertkanaal) moesten Antwerpen met het Ruhrgebied verbinden. Dat werd een probleem toen Maastricht en Limburg door het Verdrag van Londen in 1839 aan Nederland toegewezen werden. De bloeiende staal- en mijnindustrie uit het Samber-Maasbekken had uitwegen en arbeiders nodig.

Op 1 mei 1834 werd de wet tot het oprichten van een nationaal spoorwegennet uitgevaardigd. Daarin besliste de staat een spoorwegnet van ongeveer 400 km aan te leggen. De sector Mechelen-Brussel kwam klaar na het ontslag van de regering en werd onder die van Theux op 5 mei 1835 ingewijd¹. Het was de eerste spoorlijn die commercieel gebruikt werd. Negen jaar later waren de noord-zuid- en oost-westspoorlijnen klaar.

¹ Lamalle Ulysse, *Histoires des Chemins de Fer Belges*, Office De Publicité S.A., 1953.



« Le Belge », première locomotive à voyageurs construite en Belgique (1835).

In 1843 besloot men opzoek te gaan naar privé-investeerdere om het spoornet uit te breiden. Pas na het voltooiën van de verbinding

van Antwerpen tot aan de Franse grens en Oostende² met de Pruisische grens keek men al uit naar middelen om deze nieuwe verbindingen aan te vullen.

Het platteland, leverancier van goedkope arbeidskrachten.

In het zuiden van het land kende de productie van steenkolen een enorme uitbreiding. De provincies in het noorden, Oost- en West-Vlaanderen, waren een ideaal afzetgebied. Ook Gent was op zoek naar goedkope steenkolen voor de linnenfabrieken op haar grondgebied.

Van de vele pogingen om beide gewesten met elkaar te verbinden slaagden er maar weinig. Eén van de geslaagde pogingen was de Denderlijn.

De aanleg van de spoorlijn vergde niet enkel het bekomen van een regeringsconcessie doch en vooral veel, veel geld. Toen men vernam dat een verbinding van het Waalse steenkolenbekken met de inductiespoel Gent tot de mogelijkheden behoorde, was Zottegem er als de kippen bij om de verbinding via haar grondgebied te laten verlopen.

Een daartoe opgerichte bijzondere commissie kon de Zottegemse gemeenteraad van 17 april 1854 meedelen dat zij erin geslaagd was om het station op haar grondgebied te laten bouwen. Zottegem argumenteerde haar verzoek met het feit, dat zij een centrumgemeente was van een zeer dicht bevolkte landbouwstreek met diverse fabrieken en een druk handelsverkeer met Gent, Antwerpen en Henegouwen. Met de aanleg van de spoorweg zou de markt nog aan belang toenemen³.

Begin 1854 had men de vraag naar het openbaar nut van een verbinding tussen de kolenmijnen van Charleroi naar Gent onderzocht. Het antwoord was bevestigend en toch kwam er geen schot in de zaak. Opnieuw was het de gemeente Zottegem die op 28 november 1855 pogingen ondernam om het dossier vlot te

² Dr. Luykx Theo, *Politieke geschiedenis van België 1 Van 1789 tot 1944*, Elsevier, 1977: Art 1 van de wet van 1 mei 1834 voorzag in een spoorverbinding met Oostende en één met de Franse grens.

³ Van Lul A.J., *De Spoorlijn 's Gravenbrakel -Gent*, Land van Aalst.

krijgen. Men begon zich klaarblijkelijk ongeduldig te voelen en de gemeenteraad te Zottegem richtte tijdens haar zitting van 25 juni 1859 een schrijven aan de minister met het verzoek, de spoorlijn 's Gravenbrakel-Zottegem-Gent in de kamers van volksvertegenwoordigers aanhangig te maken.

De twijfels over de aanleg van de spoorlijn bleven. Het belangrijkste obstakel was dat het ontwerp niet verder liep dan 's Gravenbrakel. Het bekken van Charleroi zou daardoor niet ontsloten worden. Nochtans de lijn was bedoeld om de verbinding te maken tussen Namen, Gent en Oostende.

Zeventien verzoekschriften werden bij de kamer ingediend. De helft vroeg om de lijn over Oosterzele te laten lopen. Vier verzoekschriften verzochten de concessie toe te vertrouwen aan de heer Bouqueau.

Pas op 9 maart 1861 kwam het tot een voorlopig akkoord tussen de minister van openbare Werken Jules van Stichelen en Ernest Bouqueau:

- Concessie zou verleend worden voor 90 jaar.
- De lijn zou lopen over Edingen, Geraardsbergen, Zottegem, via Melle naar Gent.
- Haltes en stations zullen door de regering aangeduid worden.
- Bouqueau zal de lijn in vier jaar tijd aanleggen.
- De Staat komt niet tussen in de uitgaven maar zou de lijn wel exploiteren.
- De concessiehouders mochten zich niet inlaten met de tarieven noch overeenkomsten afsluiten zonder voorafgaandelijk toestemming van de staat.
- De staat zou er wel voor zorgen dat het transport van deze verbinding gebruik zal maken indien blijkt dat dit de kortste afstand zou zijn⁴.

Dat het transport over de kortste afstand zou geschieden was voor de ontwerpers het allergrootste belang. Zij waren ervan overtuigd dat hun lijn in de meeste gevallen hieraan voldeed. Zo garandeerden zij aan de overheid de helft van de bruto

⁴ RAG provincie Oost-Vlaanderen 1851-1870 nr 3432, BS.

ontvangsten: voor het derde jaar tot en met het twaalfde jaar de garantie van minstens 11.500 BEF per km. Het ministerie van Openbare Werken raamde de ontvangsten op 27.000 BEF per km per jaar.

Nadat Bouqueau 250.000 BEF staatseffecten aan 4,5 % als waarborg had gestort, werd hij op 14 juni 1861 tot voorlopige concessiehouder aangesteld. De definitieve concessie zou volgen indien hij binnen de zes maanden een aanvullende waarborg van 250.000 BEF zou storten en aantoonde in België over een kapitaal te beschikken ten bedrage van twee miljoen BEF.

Bij KB op 10 december 1861 werd hij tot definitieve concessiehouder verklaard onder voorbehoud van de goedkeuring bij wet⁵.

De gemeente Zottegem reageerde alvast positief en vroeg op 2 april 1862 aan de minister de toelating een postdienst te mogen organiseren met het naburige Aalst voor personen en pakketten⁶.

De oprichtingsakte van de "*Compagnie du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand*" werd op 30 december 1862 te Brussel verleden door notaris Joseph Ferdinand Toussant. Het kapitaal bedroeg zes miljoen BEF⁷. Op 2 juni 1863 werd bij wet de concessie aan de vennootschap van kracht⁸.

Wanneer u de kaart van Sleeswijk beter bestudeert, merkt u op dat de lijn, die door de "*NV Compagnie du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand*" werd aangelegd, twee belangrijke staatsspoorlijnen met elkaar verbond: in Vlaanderen, in de buurt van Melle, de aansluiting op de lijn Oostende-Gent-Mechelen en in het zuiden, te Braine-le-Comte, de spoorlijn Brussel-Mons.

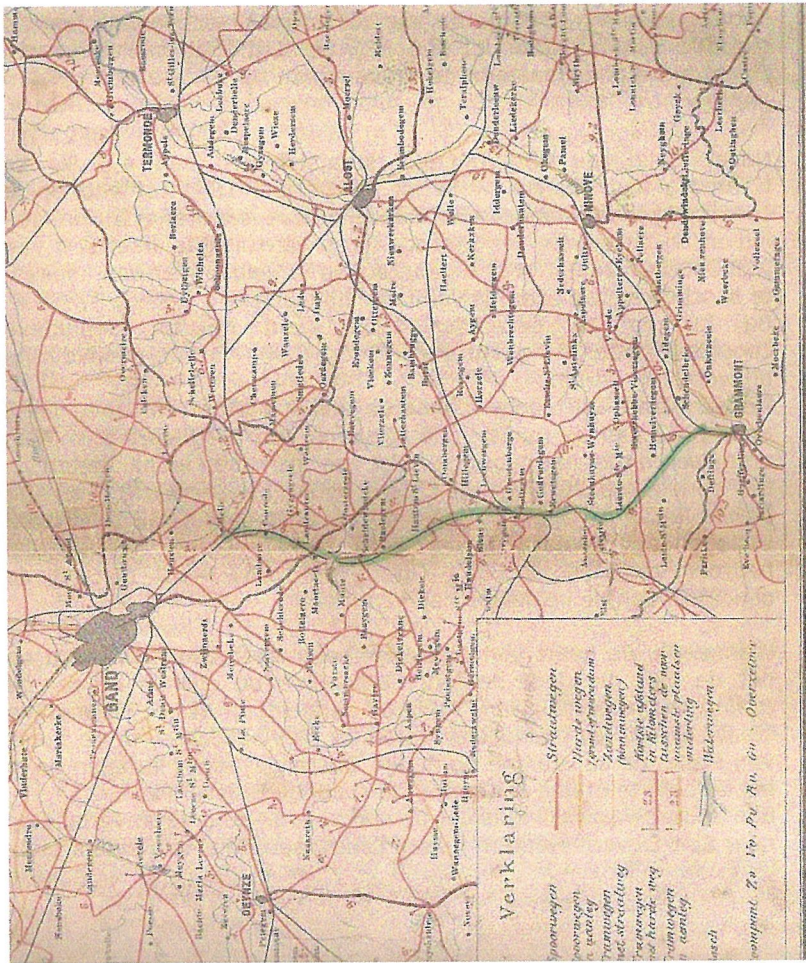
Een andere vaststelling is dat de spoorlijn de stoomtramverbinding naar Sint-Lievens-Houtem tussen Landskouter en Moortsele kruist.

⁵ RAG provincie Oost-Vlaanderen 1851-1870 nr 3432.

⁶ Van Lul A.J., *De Spoorlijn 's Gravenbrakel -Gent*, Land van Aalst.

⁷ Belgisch staatsblad KB van 16/01/1863.

⁸ Belgisch staatsblad van 20/06/1863.

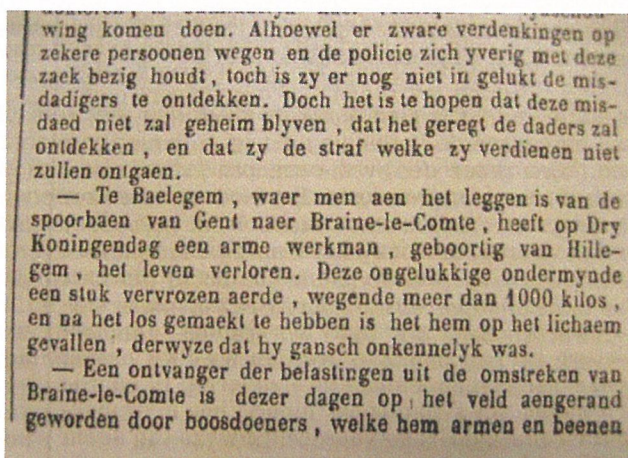


"Sleeswijk's kaart van zuid-Nederland". De kaart is niet gedateerd. Naast de spoorweg vindt u ook de tramweg "Gent, Moortsele, Sint-Liens-Houtem, Zottegem. (Archief L. De Smet)

In het vooruitzicht, dat een overgroot deel van het kolentransport langs deze lijn zou plaatshebben, waren er ook nog de eigen belangen van de industrieel Ernest Joseph Bouqueau. Ernest was namelijk "maitre de forges" van het bedrijf "Les Forges Fonderies et Laminoirs d'Ernest Bouqueau" te La Louvière⁹.

De aanleg van de spoorlijn werd te Balegem bij trommelslag aangekondigd.

Het college van burgemeester en schepenen van Balegem ontving in juli 1863 het bericht dat op haar grondgebied de spoorlijn zal worden aangelegd. De bevolking diende te worden voorgelicht dat zal worden overgaan tot de aankoop van de gronden voor openbaar nut. Het bericht werd aangekondigd bij trommelslag en aangeplakt aan de voornaamste deur van de kerk en van het gemeentehuis^{10,11}.



⁹ De Paepe, Ernest Bouqueau werd geboren in 1821 en was vanaf 1870 tot zijn overlijden in 1880 senator, 1996 blz 35.

¹⁰ GAO registers van het schepencollege Balegem 24/06/1863.

¹¹ RAG provincie Oost-Vlaanderen 1851-1870 nr 3432: brief van de gouverneur 24/6/1863.

Op Driekoningendag 1863 hadden grondwerkzaamheden plaats op het grondgebied van Balegem. Op die dag verloor een grondwerker uit Hillegem het leven: hij raakte bedolven onder een 1000 kg stuk bevroren grond die hij net voordien had losgemaakt.

Begin maart 1866 bereikte de aannemer Fichet, met enige vertraging, het grondgebied van Zottegem.

De "Gazette van Gent" kondigde op 5 januari 1867 aan: *"De spoorweg van Braine-le-Comte naar Gent zal den 6 januari aanstaande voor het vervoer der koopwaren in volledige lading aen het gebruik overgeleverd worden. Den 14 daarna zal de geregelde dienst beginnen voor het vervoer der onvolledige ladingen"*¹².

De krant van 9 januari schreef dat het vervoer van de koopwaren zondag laatstleden vlot was verlopen. De treinen *"zoo van gaan als keeren hebben den tocht op de bepaalden tijd en met eene volmaakte regelmatigheid afgelegd"*. Het treinreizigersverkeer werd gepland voor 15 januari 1867¹³.

In haar editie van 17 januari sprak de krant nog met veel lof over de nieuw gerealiseerde verbinding die op 6 januari in dienst werd genomen. *"Een groot deel van onze provincie keek hier al lang verwachtend naar uit. Niemand twijfelde aan het onbetwistbare nut dat ten goede kwam aan de steden: Edingen, Geraardsbergen en de fraaie gemeente Zottegem. Dankzij deze nieuwe verbinding was de omweg langs Denderleeuw overbodig geworden. Dit was een niet onbelangrijke kosten besparing in materieel en in tijd. Men verwacht dat bij het in gebruik nemen van het reizigersverkeer het aantal bezoekers aan de Vrijdagmarkt het tiendubbele zal bedragen"*¹⁴.

Het reizigersvervoer wilde maar niet vlotten.

De ingebruikname van de reizigersdienst liet nog maar eens op zich wachten. Op 18 januari berichte de gazet dat de spoorweg

¹² SAG De Zwarte Doos, *Gazette van Gent* van 05/01/1867.

¹³ SAG De Zwarte Doos, *Gazette van Gent* van 09/01/1867.

¹⁴ SAG De Zwarte Doos, *Gazette van Gent* van 17/01/1867.

voor het reizigersverkeer van Gent naar 's Gravenbrakel op 20 januari zal geopend worden.

De treintabel zag er als volgt uit:

Vanuit Gent en va uit Braine-Le-Comte vertrokken elke dag vier treinen.

Vanuit Gent om: 05u55; 09u33; 03u20; 06u50

Vanuit Braine-Le-Comte om: 07u10; 09u07; 04u45; 08u15

Alle treinen hielden halt in alle stations, behalve die van 09u33 uit Gent en deze van 04u45 uit Braine-le-Comte. Deze treinen hielden halt te Melle, Landskouter, "*Sottegem*" en Maria-Lierde.

In normale omstandigheden werd het traject afgelegd in "*zeven kwartieren tot twee uur*"¹⁵. De reden waarom de semidirecte trein te Landskouter halt hield is niet duidelijk. Was dit om de reizigers van de stoomtram de kans te geven hier over te stappen? De halte van Moortsele lag veel dichterbij en waarom hield de trein dan geen halt te Moortsele? De ware reden waarom de trein te Landskouter halt hield blijft alsnog een vraagteken.

Minder fraaie berichten over het reizigersvervoer lazen wij in de kranten van de daarop volgende dagen. Zo meldde de krant van 22 januari 1867 dat de opening van de dienst voor het personenvervoer normaal vandaag diende te gebeuren, maar dat dit opnieuw tot een latere datum werd uitgesteld¹⁶.

De ingebruikname moet kort nadien zijn gebeurd. Twee dagen later informeerde de "*Gazette*" dat de exploitatie van de spoorweg tussen Henegouwen en Vlaanderen met "*eene zorgeloosheid die alle palen te buitengaats*" verliep. Zo waren er problemen met de locomotief, die net met een reizigerstrein te Gent was aangekomen, dat men eerst nog water diende te halen en "*stoom maken*" om dan het wachtende goederenkonvooi op zijn terugweg mede te nemen. Er was maar één "*stoomsleper*" voor de dienst van beide treinen. De reizigers van de pas in dienst genomen reizigersdienst hadden de maandagvoormiddag één uur in de

¹⁵ SAG De Zwarte Doos, *Gazette van Gent* van 18/01/1867.

¹⁶ SAG De Zwarte Doos, *Gazette van Gent* van 22/01/1867.

wagons moeten wachten. Verscheidene heren eisten daarop hun geld terug. De trein van 9u33 verliet pas de stad om 11u30. De krant vroeg zich af of men "zoo den spot mag drijven met de belangen van het publiek?"¹⁷

Niet tevreden in de samenwerking met de overheid.

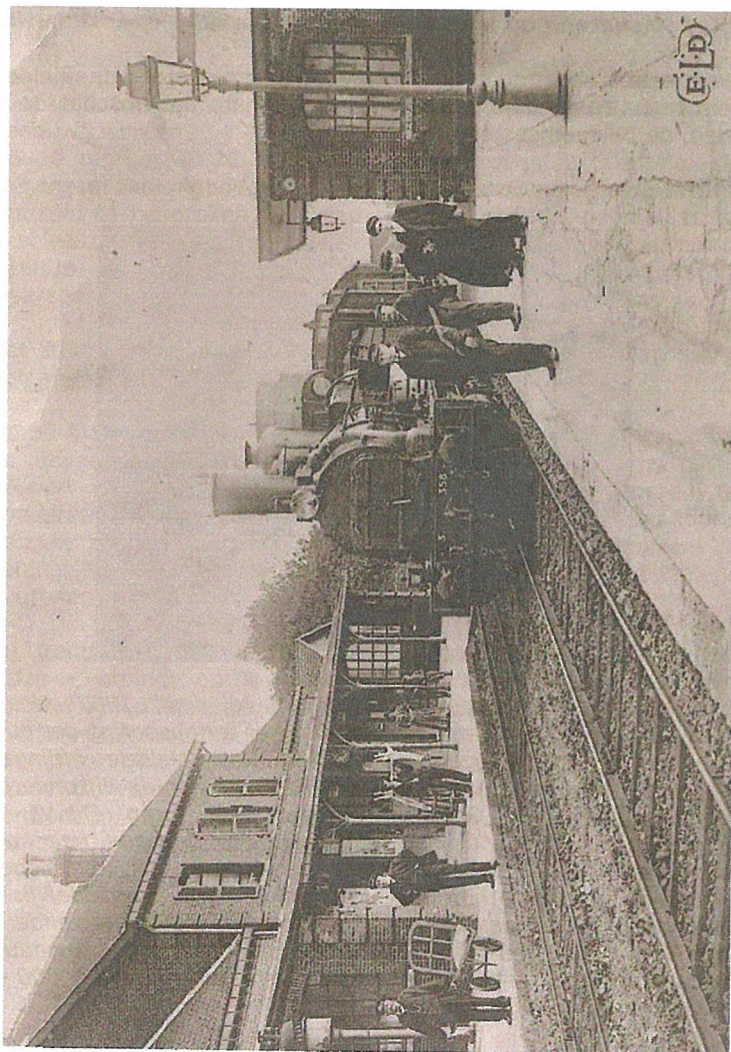
De aanleg van de spoorlijn had 184.000 BEF per km gekost. De eerste maand bedroeg de bruto ontvangst 40.611,32 BEF, in februari 63.350,20 BEF en in maart 67.689,42 BEF. Van deze ontvangsten ging de helft naar de staat die de lijn exploiteerde. Over de samenwerking met de overheid was men alles behalve tevreden. De maatschappij voerde aan dat de afstand van Bergen naar Gent over Ath en Geraardsbergen 81 km bedroeg; dat de lijn over Leuze en Oudenaarde van de "*Comp-Hainaut-Flandres*" 101 km bedroeg. Er werd tevens geen enkele sneltrein ingelegd, wat volgens de maatschappij in strijd was met de overeenkomst. Verder waren er geen behoorlijke aansluitingen die eveneens in het nadeel van de lijn over Geraardsbergen waren. Ook op financieel vlak had de maatschappij kopzorgen: de bruto opbrengst per jaar werd geschat op 1.750.000 BEF. Het eerste jaar bedroeg dit 834.081,86 BEF. Het jaar daarop 1.099.439,58 BEF, het volgend jaar in 1869 1.147.347 BEF. Vanaf 1870 ontving de staat min 638.500 BEF per jaar zodat er voor de maatschappij er maar weinig overbleef.

Oorzaak van het minder goede zakencijfer was dat de maatschappij de concessie van het traject Saint-Ghislain-Ath had toegewezen aan de concurrentie, nl. de maatschappij "*Hainaut-Flandres*".

Deze maatschappij stelde de aanleg van dit traject uit tot 1877. Pas van dan af verbeterde de financiële toestand. In 1880 bedroegen de inkomsten meer dan twee miljoen BEF. De hoop dat de lijn deel uit zou maken van de grote internationale verbinding was een foute inschatting. De staat verkoos deze verbindingen via de hoofdstad te laten verlopen¹⁸.

¹⁷ SAG De Zwarte Doos, *Gazette van Gent* van 22/01/1867.

¹⁸ Van Lul A.J., *De Spoorlijn 's Gravenbrakel -Gent*, Land van Aalst.

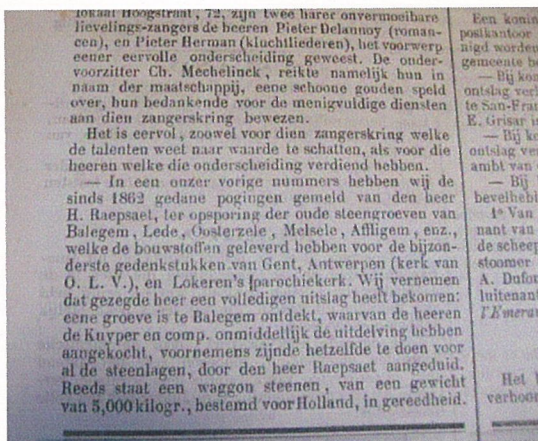


Station Balegem-Zuid

Balegemsesteen op transport.

Twee maand nadat de eerste trein door Balegem stoomde, hield de trein te Balegem halt om er de voornaamste bodemschat op te halen, de Balegemsesteen.

In de "Gazette van Gent" konden wij er volgende relaas lezen:



"In een onzer vorige nummers hebben wij sinds 1862 gedane pogingen gemeld van den heer H. Raepsaet ter opsporing der oude steengroeven van Balegem, Lede, Oosterzele, Melsele, Affligem enz. welke de bouwstoffen geleverd hebben voor de bijzonderste gedenkstukken van Gent, Antwerpen (kerk van O.L.V) en Lokeren's parochiekerk. Wij vernemen dat gezegde heer een volledigen uitslag heeft bekomen: eene groeve is te Balegem ontdekt, waarvan de heren de Kuyper en comp. onmiddellijk de uitdelving hebben aangekocht, voornemens zijnde hetzelfde te doen vooral de steenlagen door den heer Raepsaet aangeduid. Reeds staat een waggon stenen van een gewicht van 5.000 kg bestemd voor Holland ingereedheid"¹⁹.

¹⁹ SAG De Zwarte Doos, Gazette van Gent van 01/03/1867.

Het station van Balegemdorp.

Zoals eerder vermeld was het de staat die oordeelde waar de trein zou halt houden en waar de respectievelijke stations zouden gebouwd worden.

Op 10 februari 1872 kwam het gemeentebestuur van Balegem samen om de toegankelijkheid van het nieuw te bouwen station in centrum te bespreken. De raad was van oordeel dat het station best werd gebouwd in de buurt van de kerk. Zij had dan ook de intentie om de buurtweg naar Scheldewindeke te verharderen, waarvoor zij dan een toelage aanvroeg²⁰.

Het station werd uiteindelijk veel later, rond 1898 en dan nog op een andere plaats gebouwd.

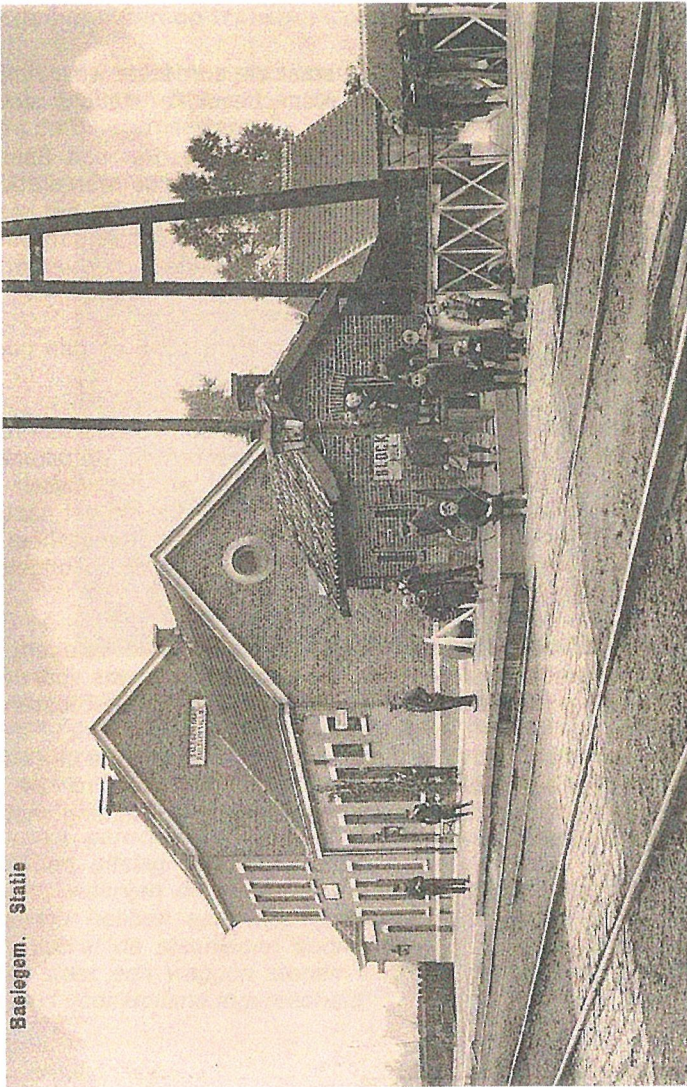
Op 30 maart 1898 richtte de gemeenteraad een verzoekschrift aan de bevoegde minister om de "*nieuw gebouwde dorpsstatie te openen voor het geven van reiskaartjes en het lossen van goederen*". De bewoners van de gemeente en die van het naburige Velzeke zouden dit gebaar zeer op prijs stellen. Reeds heel wat belangrijke inspanningen werden gedaan om de nabijgelegen buurtwegen te verharderen

Nu stond de bestrating van de buurtweg 24, die Balegem met Velzeke verbindt, op de agenda. De aanbesteding was voorzien in april en indien het station zou worden geopend voor het lossen van goederen dan kon men er de straatstenen lossen²¹.

Wij vonden geen motivatie terug waarom de dorpsstatie uiteindelijk gebouwd werd in ter hoogte van de buurtweg nr 24. Wij vermoeden dat was dit was omwille van de aansluiting met het naburige Velzeke.

²⁰ GAO Notulen van de gemeenteraad Balegem van 0 1/03/1872.

²¹ GAO Notulen van de gemeenteraad Balegem van 30/03/1898.



Baelegem. Statie

Station Baelegem-Dorp gebouwd in 1898

Wordt het station van Balegem-Zuid verplaatst?

Tijdens dezelfde zitting van de gemeenteraad op 30 maart 1898 gaf de burgemeester lezing van een schrijven waarin werd gesteld dat het station van Balegem-Zuid zou worden verplaatst. De meningen op de raad waren verdeeld. De burgemeester zou instemmen met het voorstel indien men het station in het dorp zou openstellen voor het laden en lossen van goederen. De heer De Noyette was van mening om het station niet te verplaatsen en dat van het dorp ook openstellen voor goederen. De vraag om het station, dat reeds 30 jaar dienst deed, te verplaatsen naar de overweg ter hoogte van de grote baan kwam van de naburige dorpen Elene en Velzeke.

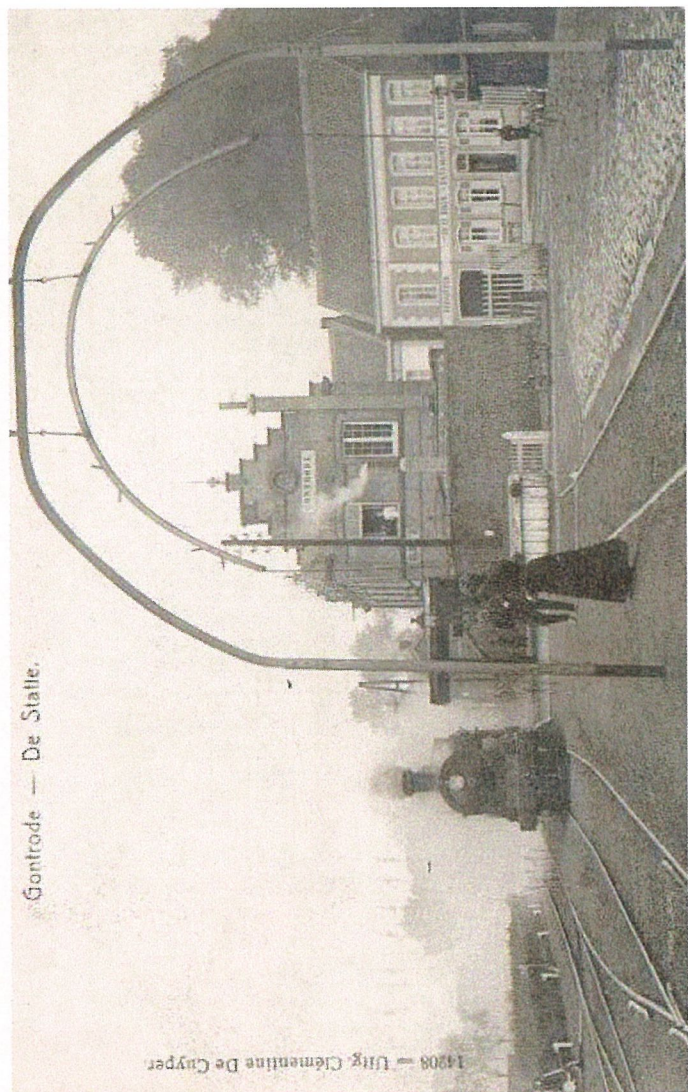
Het gemeentebestuur verwees naar de bijzondere inspanningen die werden gedaan inzake het bestraten en onderhouden van de buurtwegen in de nabijheid van het station zodat ook in de winter als in de zomer de afhandeling van de goederen verzekerd was. Dagelijks werden hier gemiddeld 5 tot 6 wagons koopwaren verhandeld. De verplaatsing van het station was volgens de raad zinloos temeer dat bij de aanleg van de spoorlijn gebleken was, dat de stabiliteit van de ondergrond op die plaats onvoldoende was, laat staan om daar een station te bouwen. Het gemeentebestuur vroeg de minister om de zuidstatie te behouden, temeer ook dat heel wat gezinnen in de buurt "*zonder bestaan zouden vervallen en verarmen*"²². Op 27 januari 1921 werd de concessie door de Belgische staat afgekocht²³.

²² GAO Notulen van de gemeenteraad Balegem van 30/03/1898.

²³ Van Lul A.J., *De Spoorlijn 's Gravenbrakel-Gent*, Land van Aalst.

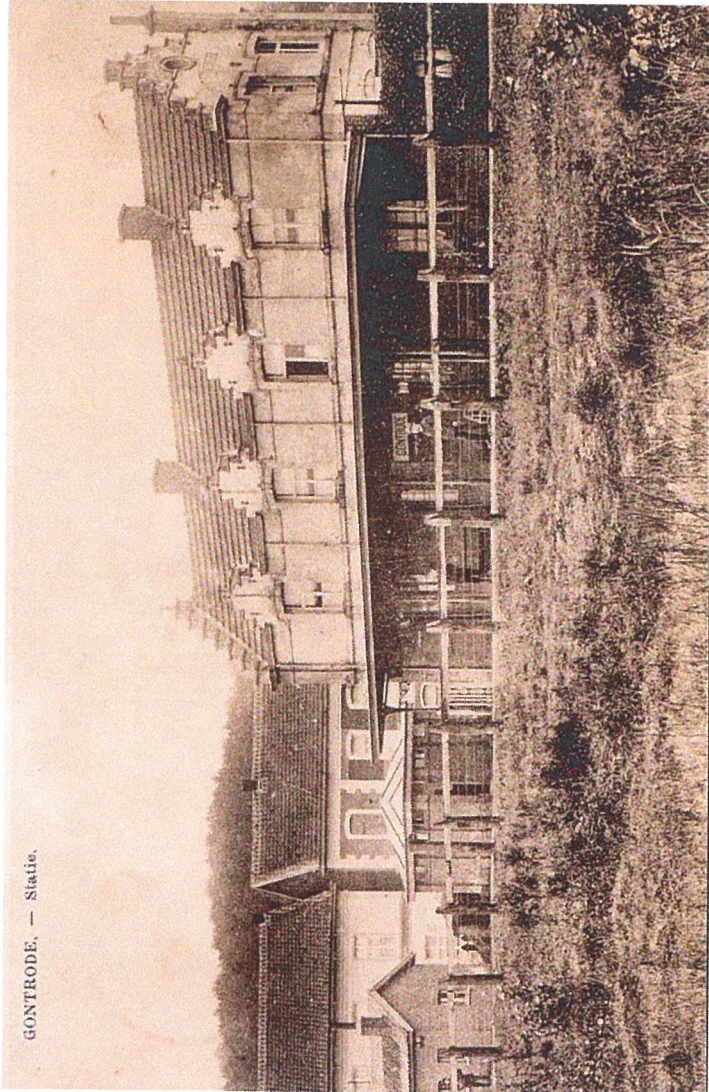


Station Balegem-Zuid



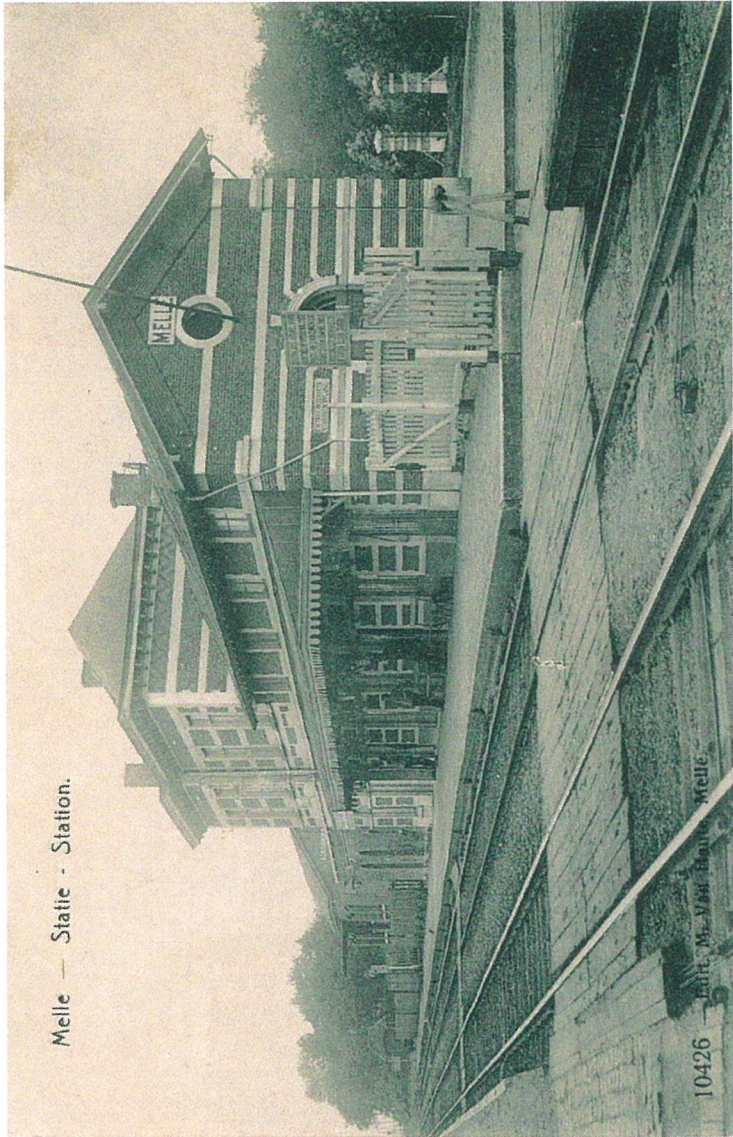
Gontrode — De Stalle.

14908 — Litg. Clémentine De Cuyper.

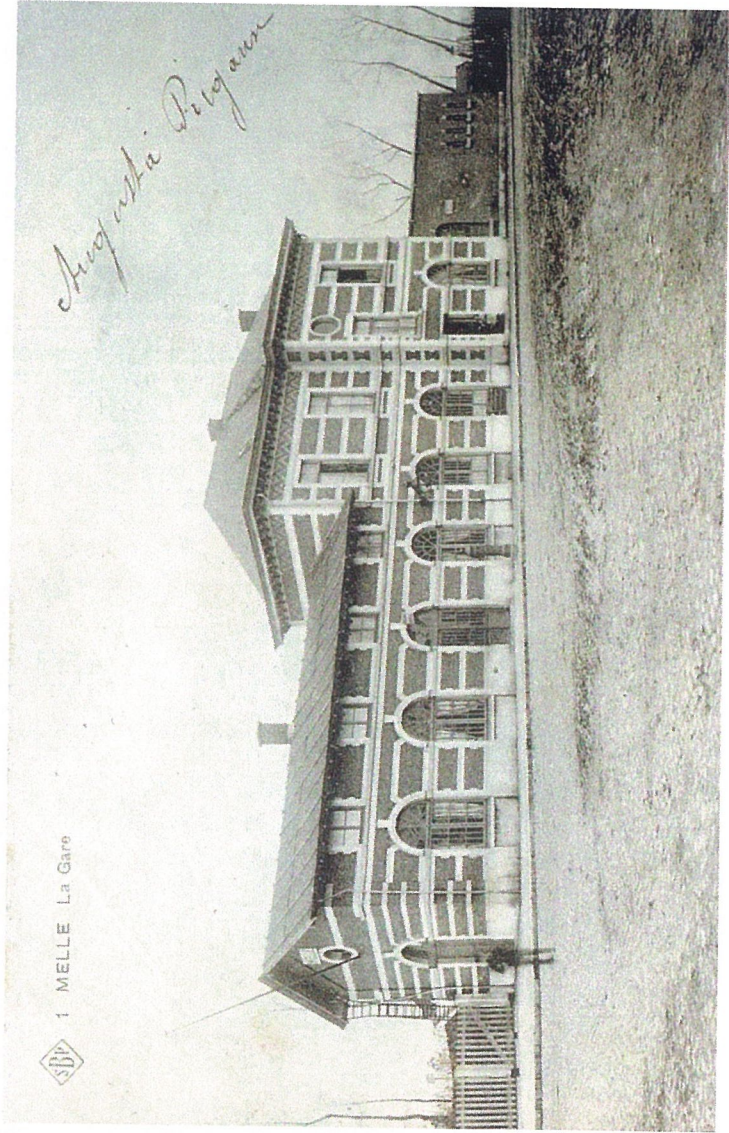


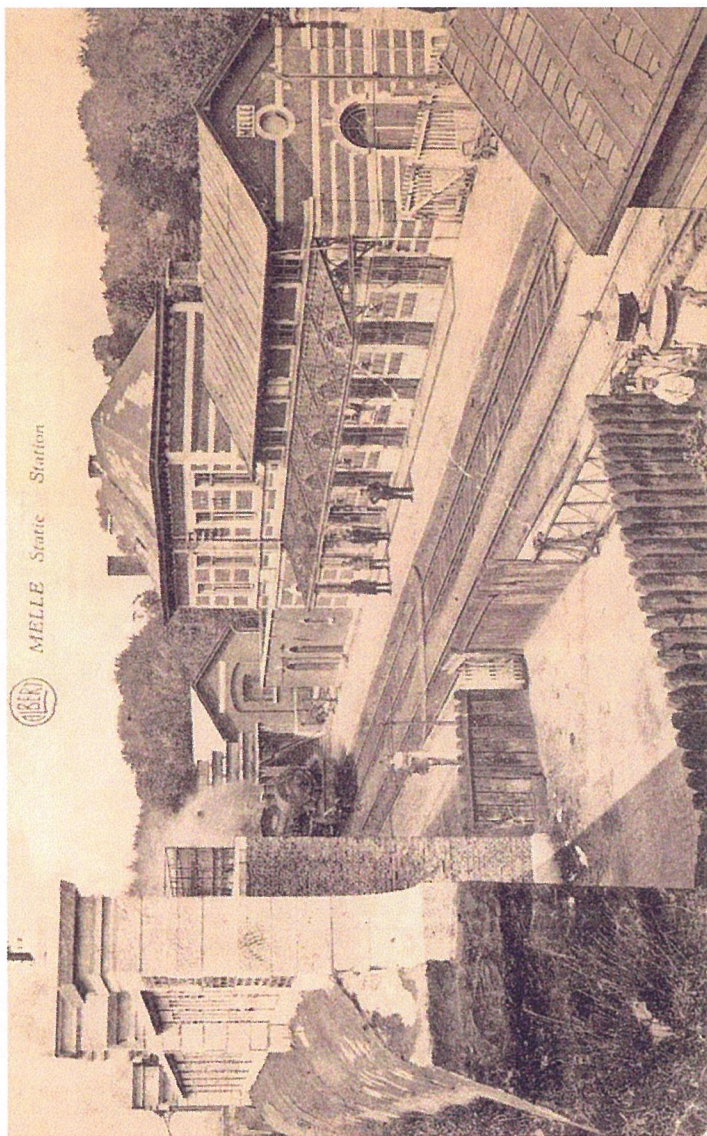
GONTRODE, — Staitie.

Melle — Statie - Station.



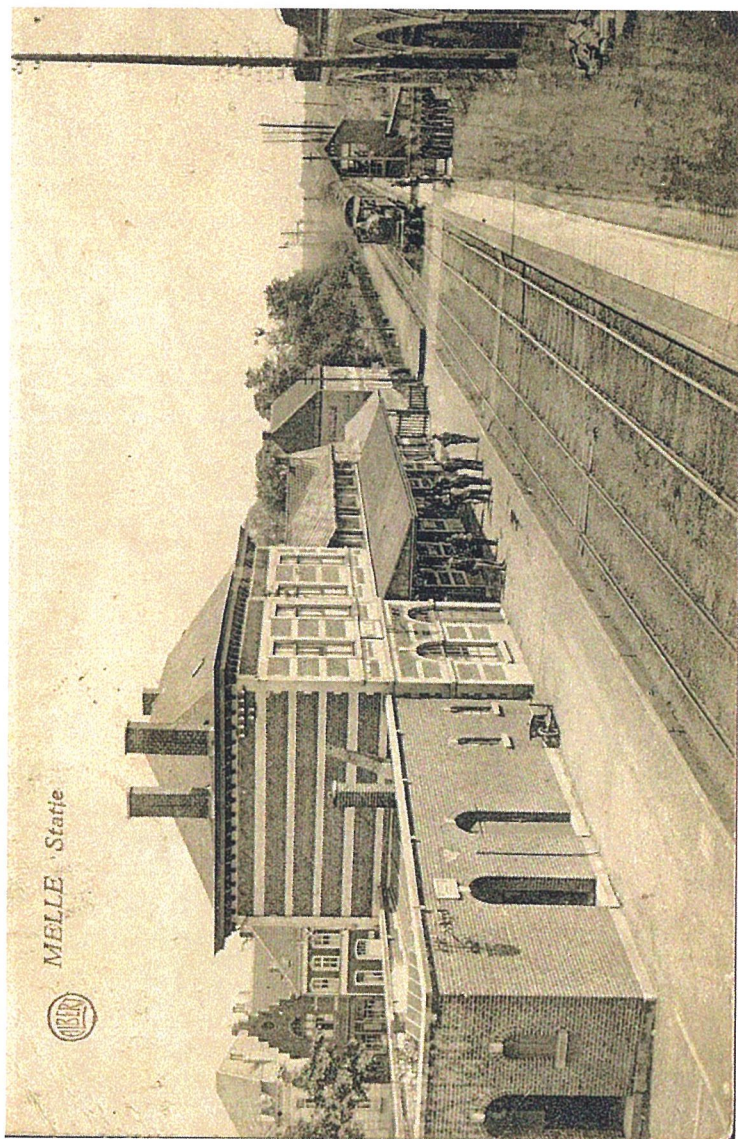
10426 — Coll. M. V. 1884 — Melle.





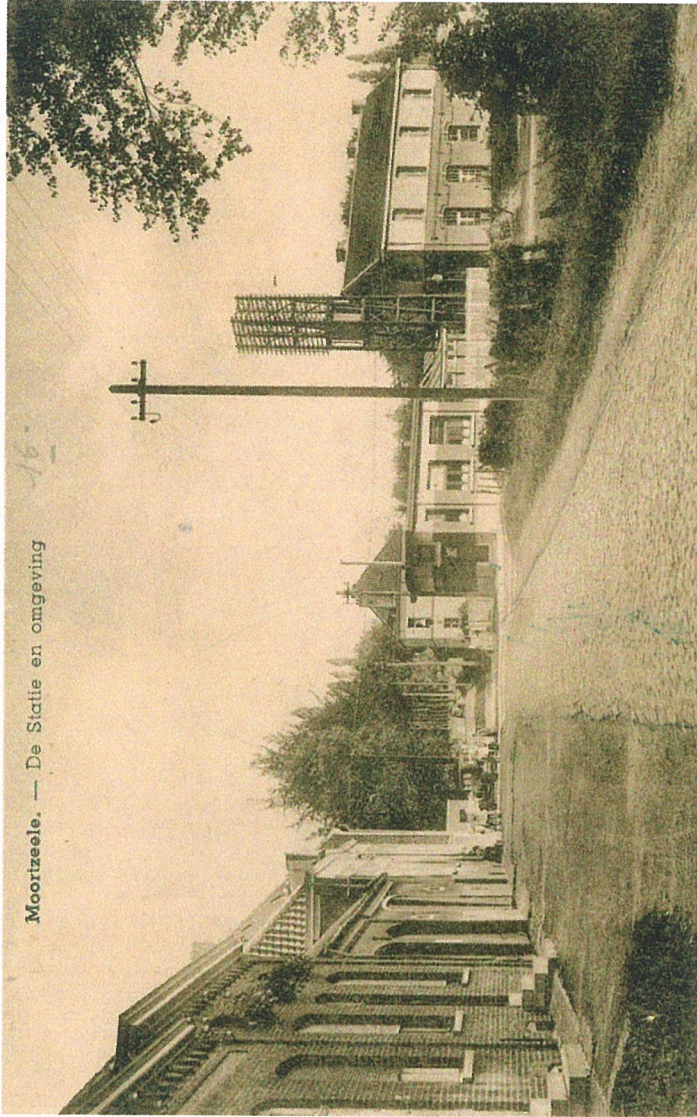
MELE Station Station







MELVILLE.—State, Station



MOORTZEELE — De Statie.

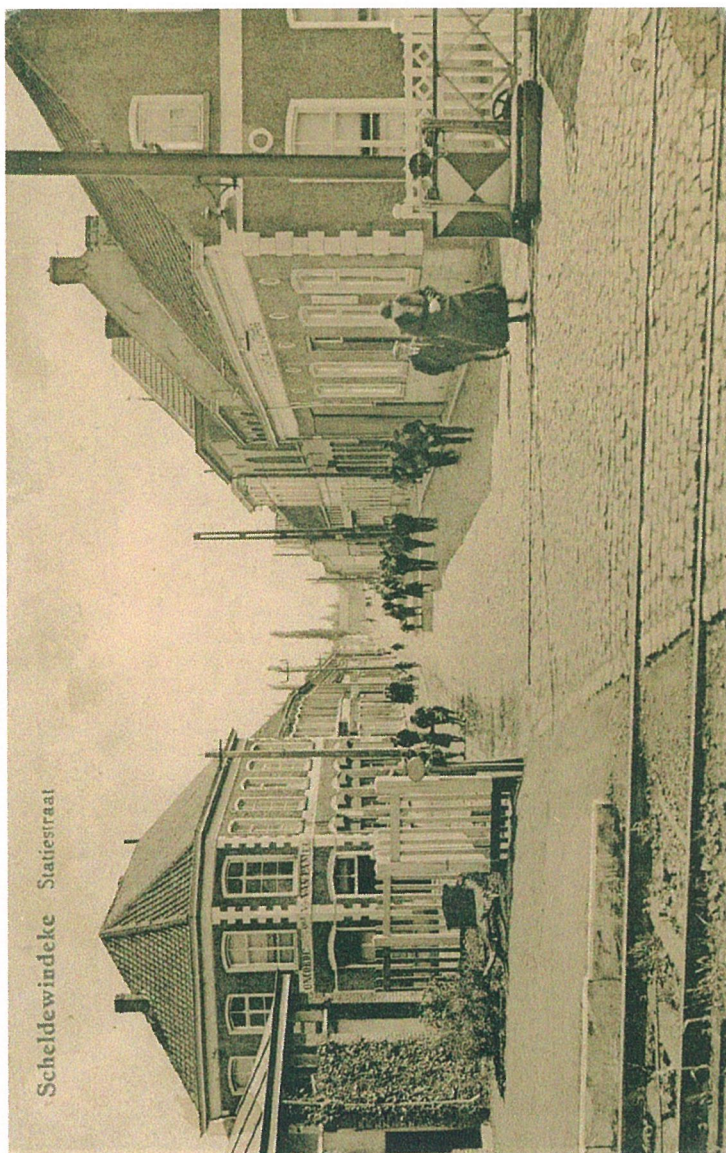
Uitsg. Eerste Delmille, Moortzele, Stationsstraat.



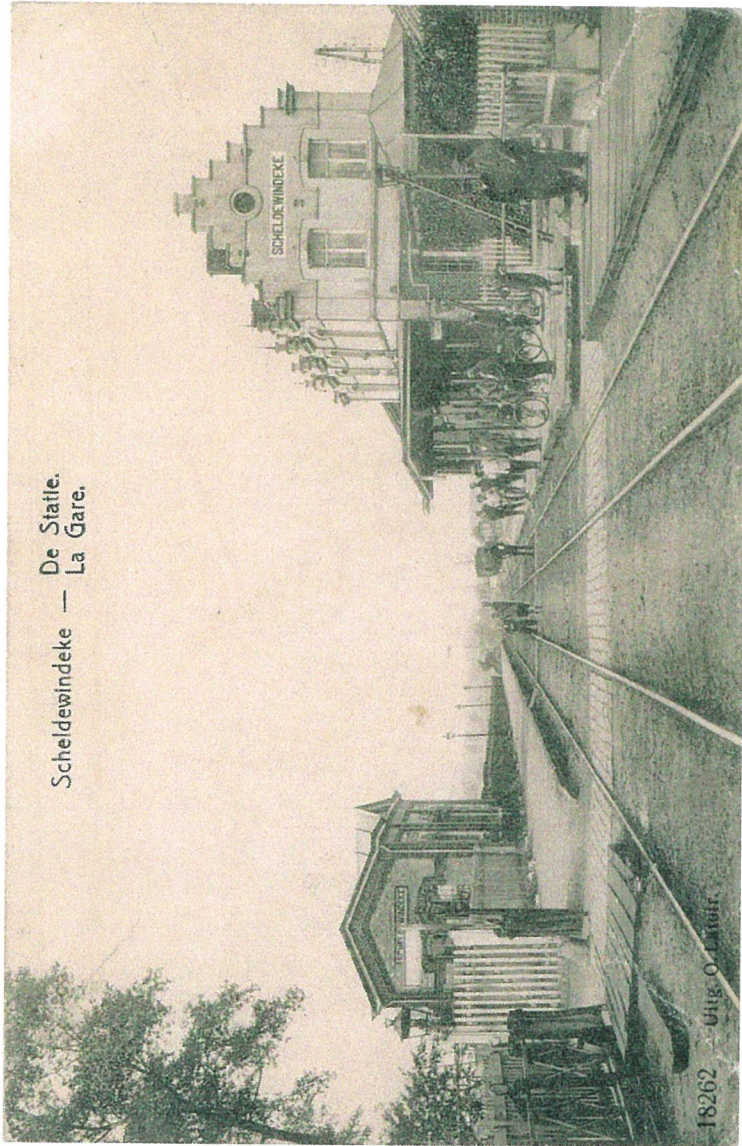
Scheldewindeke
Stallestraat
Rue de la Station



Olig. O. Latoir



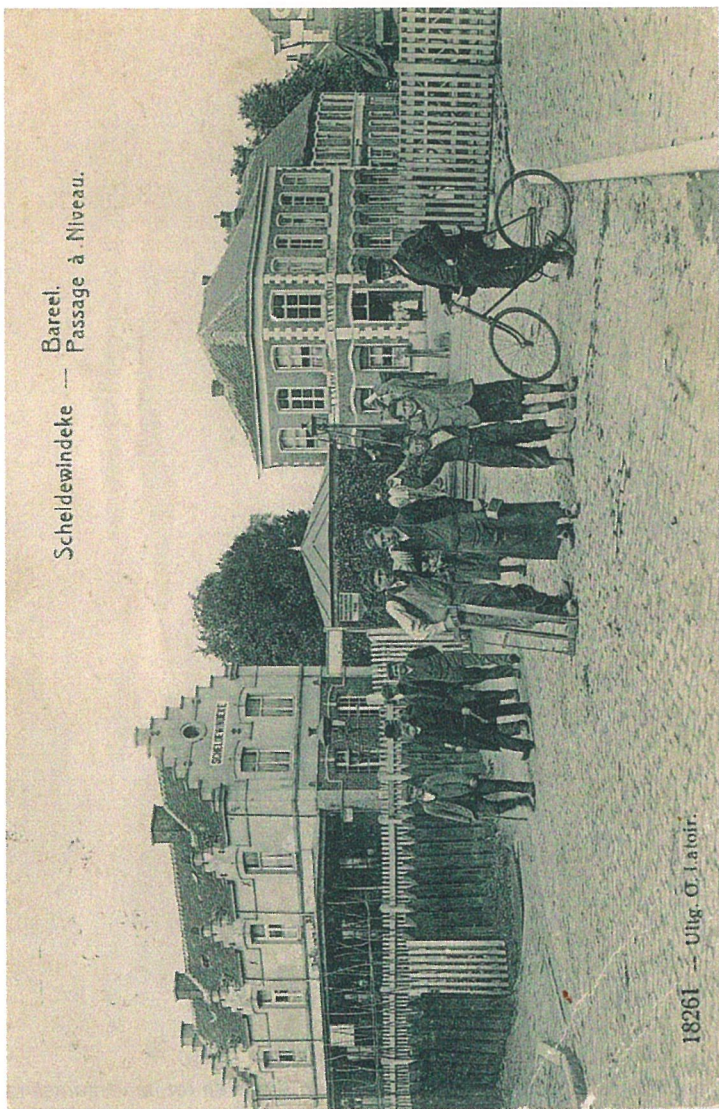
Scheldewindeke Statiefstraat



Scheldewindeke — De Statie.
— La Gare.

18262 — Uitg. O. L. Baert.

Scheldewindeke — Barel.
Passage à Niveau.



18261 — Ufig. G. 1 a toir.