

GETUIGEN UIT HET VERLEDEN

DE SPOORWEG VAN DENDER EN WAAS

De spoorlijn Aat - Lessen - Geraardsbergen - Ninove - Denderleeuw - Aalst - Schellebelle, die in de vorige eeuw aangelegd werd, loopt door drie welvarende en dichtbevolkte streken. Ze verbindt de Dendervallei met het Waasland en was in die tijd een belangrijke schakel in de rechtstreekse aansluiting van de hoofdstad met Gent, vermits je tot dan toe alleen maar via Mechelen en Dendermonde de Arteveldestad per trein kon bereiken.

Oost-Vlaanderen en Brabant zijn landbouwstreken met hier en daar fabrieken die hun grondstoffen, zoals steenkool, ijzer en hardsteen, uit Henegouwen betrekken. Het is dan ook logisch dat men zich beijvert om die gewesten met verkeerswegen uit te rusten !

Nadat heel wat spoorlijnontwerpen schipbreuk hadden geleden, bekrachtigt de Koning op 13 mei 1852 het K.B. houdende goedkeuring van de statuten van de « Société anonyme du Chemin de fer de Dendre et Waes, et de Bruxelles vers Gand par Alost », waarvan het kapitaal 22 miljoen frank bedraagt. Het tracé van de lijn werd ontworpen door de h. Desart, hoofdingenieur van Bruggen en Wegen ; concessiehouders zijn de heren De Mot en Gendebien, met de financiële steun van de « Société générale pour favoriser l'industrie nationale ». Die maatschappij levert de kapitalen en belast zich met de uitvoering van de werken. Bij wijze van documentatie citeren we hierna enkele voorwaarden waarmee de concessiehouders rekening dienden te houden :

ZELE (Lijn 57 Dendermonde-Lokeren)

Dit is Zele, gelegen in 't hartje van het Waasland. Brouwerijen, stokerijen, stijf-, klodde- en katoenfabrieken, fabrieken van zeildoek kenden een hoge bloei, dank zij het spoor...





DENDERMONDE

Het « Villaatje aan de Haven » was oorspronkelijk een station... Het verblijf in deze stad van David Teniers heeft er sporen nagelaten ; hiervan getuigen kostbare collecties schilderijen waarvan sommige voornamelijk het zich tot een eer rekenen de gelukkige bezitters te zijn. Ook hier heeft de spoorweg geschiedenis gemaakt. Om hem tot in de stad te laten doordringen was de Compagnie genoodzaakt hem een weg door de vestingwerken te banen : men diende bogen met geringe straal aan te leggen, drie baileybruggen te bouwen over de vestinggrachten, een grote, bestaande brug over de Schelde aan te passen aan het treinverkeer en, ten slotte, een gietijzeren draaibrug te slaan over de Dendermonding.

— De contractanten verbinden zich ertoe hun spoorweglijn aan te leggen onder het toezicht van de regering, binnen een termijn van 5 jaar.

— De twee spoorlijnen met hun stations en aanhorigheden moeten op kosten en op risico van de contractanten worden gebouwd zonder dat de schatkist er wat ook toe bijdraagt.

— De contractanten moeten, tot de dag van de definitieve oplevering, voor de onderhoudskosten van alle kunstwerken instaan en zullen — bij wijze van reserve — op de door het beheer aan te duiden plaatsen voorraden aanleggen van dwarsliggers, railstoelen, bouten en wiggen, waarvan, per soort, het aantal 1% moet bedragen van de hoeveelheden die voor de spoorweglijn en haar stations gebruikt werden.

— De eigenlijke spoorbaan moet over haar hele lengte dubbelsporig zijn.

— De aan te leggen spoorwegen moeten, zowel wat de lijn zelf als wat hun aanhorigheden betreft, door de regering geëxploiteerd en beheerd worden, precies alsof ze deel uitmaken van het net dat door de Staat aangelegd werd.

— De concessie zal worden verleend voor een termijn van 90 jaar, vanaf de dag dat de spoorweg over heel zijn lengte geëxploiteerd wordt.

De baanvakken Dendermonde — Aalst-Noord, Geraardsbergen — Aalst, Geraardsbergen — Aalst-Noord, Dendermonde — Lokeren, Brussel-Noord — Schellebelle werden respectievelijk op 9.6.1853, 9.4.1855, 1.10.1855, 13.2.1856 en 1.5.1856 voor het verkeer opengesteld. De concessie wordt op 1.5.1876 door de Staat teruggekocht.

Luidens de termen van het bestek van het bouwwerk moeten de stationsgebouwen van de spoorweg van Doornik naar Jurbise als model dienen voor de constructies. Maar de maatschappij die besefte wat al wijzigingen op het stuk van de bruikbaarheid en de esthetica aan de gebouwen aangebracht kunnen worden, gaf er de voorkeur aan zich een grotere uitgave te getroosten en gebouwen volgens nieuwe plans op te trekken. Dat delicate werk werd opgedragen aan de architect J.-P. Cluysenaar, die hierover het volgende schreef (1) : « Dank zij het artistiek gevoel van de Compagnie heb ik me aan de tot nog toe in België gangbare traditie kunnen onttrekken en me een idee kunnen vormen van de bestemming van elk gebouw en van de aard van zijn omgeving. De reiziger wil voortdurend wat anders zien ; al te vaak is eentonigheid oorzaak van verveling op

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

GETUIGEN UIT HET VERLEDEN

DE SPOORWEG VAN DENDER EN WAAS

AALST-NOORD

De expres uit Gent rijdt het station binnen, getrokken door twee locomotieven type I - Staat. Aalst, destijds de hoofdstad van Keizerlijk Vlaanderen, is een van de welvarendste Oostvlaamse steden. Ze is befaamd om haar textielindustrie en haar hop. In de Sint-Sebastiaanskapel bevindt zich de grafombe van de vermaarde Dirk Martens, de eerste Zuidnederlandse boekdrukker die omstreeks 1450 te Aalst geboren werd. Laten we daar nog aan toevoegen dat de streek ook bekend staat om de paarden die er gekweekt worden.

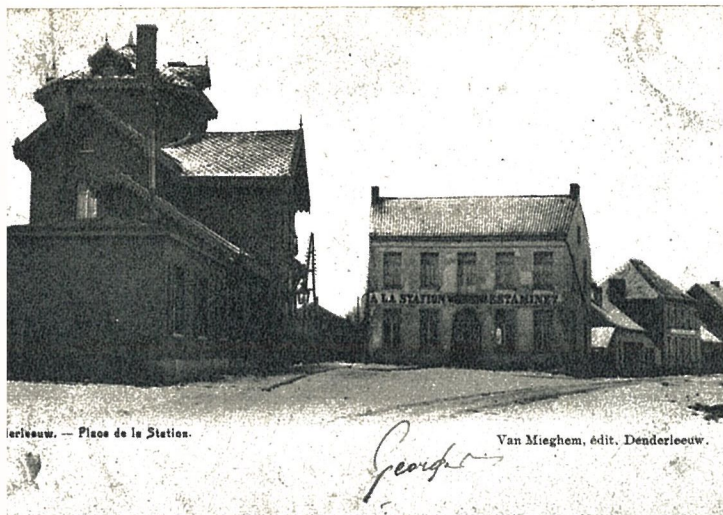


LEDE. Statio.



LEDE (Lijn 50 Brussel-Gent)

Dit mooi stationnetje ligt op het baanvak Schellebelle-Denderleeuw. Lede, destijds verheven tot de rang van markiezaat, is thans een volkrijke gemeente waar industrie en handel zich even succesrijk ontwikkelen als de landbouw.



Denderleeuw. — Place de la Station.

Van Mieghem, édit. Denderleeuw.

Georges



Dr. Annebaert, Editeur, Ninove.

Ninove. La Gare.

Aat

een spoorweg waarvan de rails op identieke wijze blijven doorlopen en waarvan de gebouwen elkaar eenvormig opvolgen.

Zelfs vanuit een trein die ijlings voorstoomt, blijkt de reiziger graag op voorwerpen die verschillen, die bij elke wenteling van de wielen afwisselen.

Overigens konden de gebouwen die ik gemaakt heb zich niet meer de omvangrijke afmetingen veroorloven welke in sommige landen gebruikelijk zijn; ze dienden beperkt te blijven tot de noodwendigheden van de dienst. Maar ik heb mijn best gedaan om die noodwendigheden, dank zij een artistiek cachet en gevoel voor schilderachtigheid van hun prozaïsme te ontdoen.

Alle gebouwen zijn opgetrokken in Boomse papesteen, van achttien centimeter lengte, gebakken met sparrehout dat de steen een mooie rode kleur en een flinke duurzaamheid verleent. De plinten en snoeren zijn van blauwe hardsteen uit Soignies of uit Maffle; de kornissen en het rifthout van Noordse den. Voor de daken heb ik platte pannen gebruikt met dubbele rand. De afwisseling van de rode en blauw-zwarte pannen (sic) is aangenaam om zien.

Met behulp van die verschillende materialen en het aanwenden van eenvoudige en gemakkelijke combinaties, meen ik erin geslaagd te zijn de hoofdrichting te hebben aangegeven voor een beeldende en afwisselende architectuur waarvan het karakter wonderwel harmonieert met het uitzicht van het platteland en de nabijheid van huizen of bomen die als het ware de omlijsting van deze gebouwen vormen... »

Meer dan een eeuw geleden was men dus al begaan met het probleem van het leefmilieu! Wij illustreren dit mooie voorbeeld door je een waaier van gebouwen te tonen welke door deze architect opgetrokken werden.

Paul PASTIELS

DENDERLEEUEW

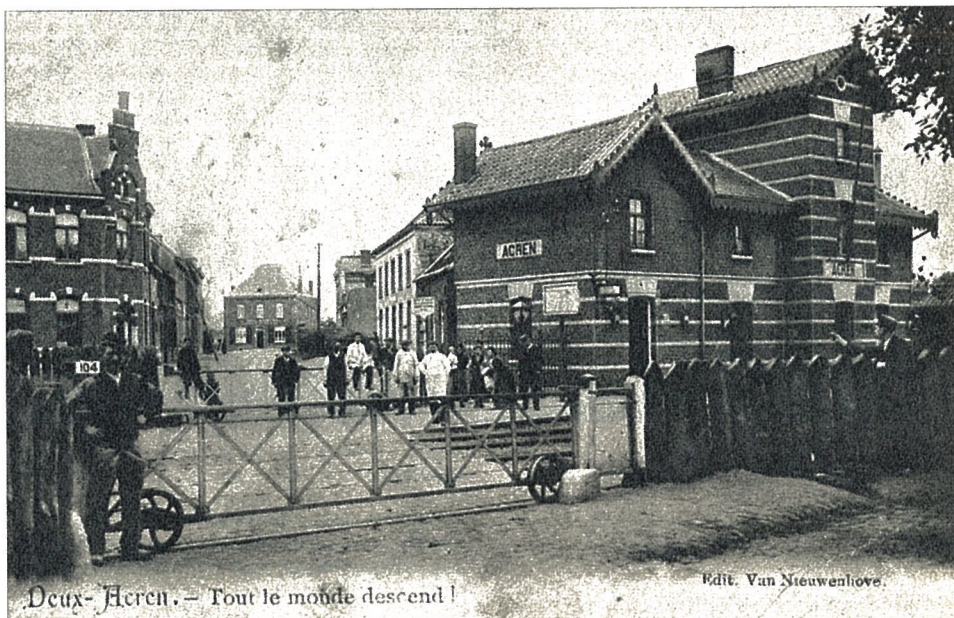
Dit is een kiekje van het eerste station van Denderleeuw gelegen op de kruising van de lijnen Brussel-Gent, Brussel-Kortrijk, Gent-Aat. Tussen twee treinen kun je een biertje gaan drinken in het café op de hoek of, als je over wat meer tijd beschikt, wat gaan dromen bij de Dender die rustig door de groene weiden kronkelt en waarop hier en daar een aak met kolen uit de Borinage vaart.

NINOVE

Wanneer we de Dender opvaren langs de lijn 90 (Denderleeuw-Aat-Jurbise) belanden we in Ninove. De leerlooierijen, stokerijen, brouwerijen, zeepziederijen, olieslagerijen, spinnerijen, fabrieken van damasten weefsels en kant en de ververijen maken in die tijd van deze stad een welvend industrieel centrum. In de verte bemerk je de silhouet van een kerk die eertijds deel uitmaakte van een rijke Premonstratenserabdij.

DEUX-ACREN

En hier zijn we dan in de provincie Henegouwen. Alleman afstappen, althans zij die graag poseren voor de fotograaf die jacht maakt op « kiekjes ». Dit keer is het een familiefoto geworden, want ze zijn er allemaal: het personeel, inclusief de overwegwachter die in houding staat, de burens en, voor wie goed toekijkt, de producer die de laatste onderrichtingen verstrekt alvorens het « vogeltje » gelost wordt.



Deux-Acres. — Tout le monde descend!

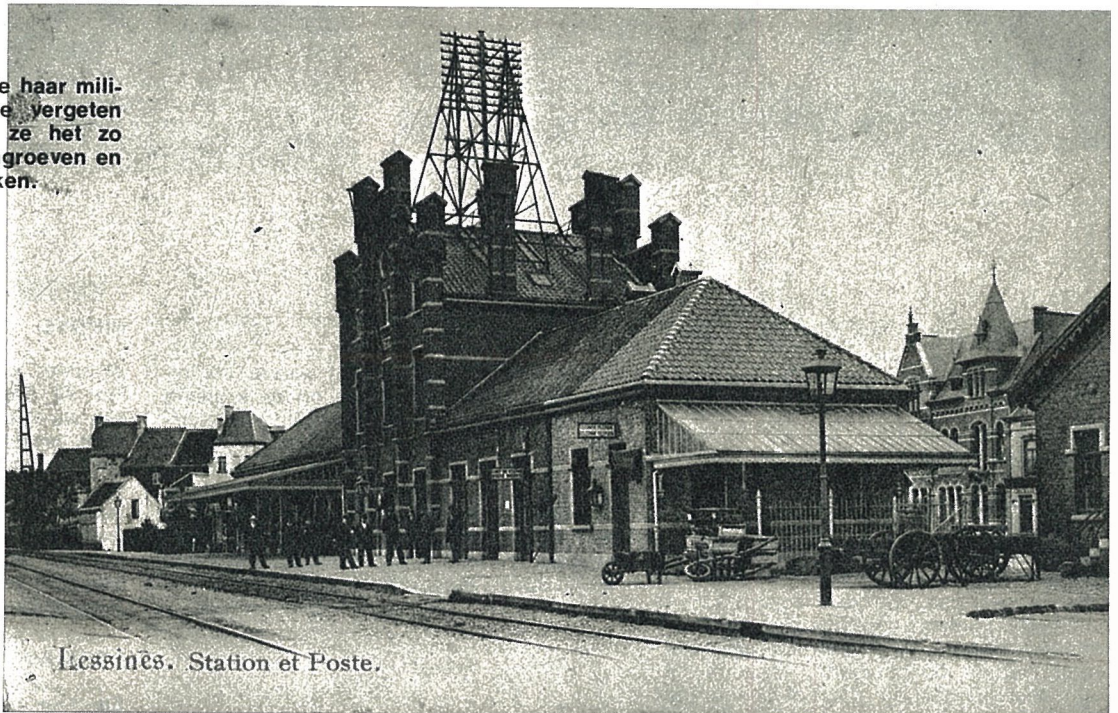
Édit. Van Nieuwenhove.

GETUIGEN UIT HET VERLEDEN

DE SPOORWEG VAN DENDER EN WAAS

LESSEN

Destijds een versterkte stad die haar militair verleden zonder heimwee vergeten heeft, wat begrijpelijk is nu ze het zo druk heeft met haar zandsteengroeven en haar cichorei- en luciferfabrieken.



REBAIX

Alvorens Aat te bereiken, waar onze « trip » ten einde loopt, groeten we toch nog even Rebaix, een sympathiek stationnetje aan de rand van een groene zone...