
ARCHITECT JEAN-PIERRE CLUYSENAAR EN DE SPOORLIJN "DENDER EN WAES"

door A. Monteyne, architect en E. Demoen, medewerker M.I.A.T.

Inleiding

Na de opening van de eerste spoorweglijn van Brussel naar Mechelen op 5 mei 1835 ging de ontwikkeling van de spoorwegen in België snel vooruit. Van 1835 tot 1842 breidde het Belgisch spoorwegnet zich uit over Laag- en Midden-België met Mechelen steeds als centrum. Van bij het ontstaan van de Belgische Spoorwegen rees de vraag of het de taak was van de Staat of van private maatschappijen om spoorwegen aan te leggen en uit te baten.

Oorspronkelijk werd gemeend dat de Staat de eigenaar moest blijven van de *ijzerbaan* en dus ook voor het onderhoud ervan moest zorgen.

In 1844 zag de Staat ervan af om nog verder lijnen aan te leggen en liet zij dit over aan privé-investeerders. De voornaamste reden hiervoor was dat de Staat tegen het einde van 1843 de belangrijkste spoorwegverkeersaders had aangelegd. Op dat ogenblik bestond het spoorwegnet uit 560 kilometer sporen. De verbindingen met het buitenland (Engeland-Duitsland-Frankrijk) waren gerealiseerd en het internationaal verkeer was in handen van de overheid. Hierdoor werd de aanleg van nieuwe lijnen en de verdere uitbouw van het spoorwegnet overgelaten aan het privé-initiatief d.m.v. concessies. De allereerste spoorwegconcessie werd verleend op 16 november 1842 om de spoorweglijn Antwerpen-Gent aan te leggen. Door het feit dat de financiers via deze spoorwegconcessies grote winsten maakten nam de ontwikkeling van de spoorwegen een enorme vlucht. Zo werden in 1845 niet minder dan 581 kilometer spoor aangelegd en tussen 1844 en 1870 2.569 kilometer, waarvan slechts 24 kilometer door de Staat. Door de wet van 15 april 1843 moest een spoorwegconcessie bij wet toegewezen worden en niet langer d.m.v. een Koninklijk Besluit.

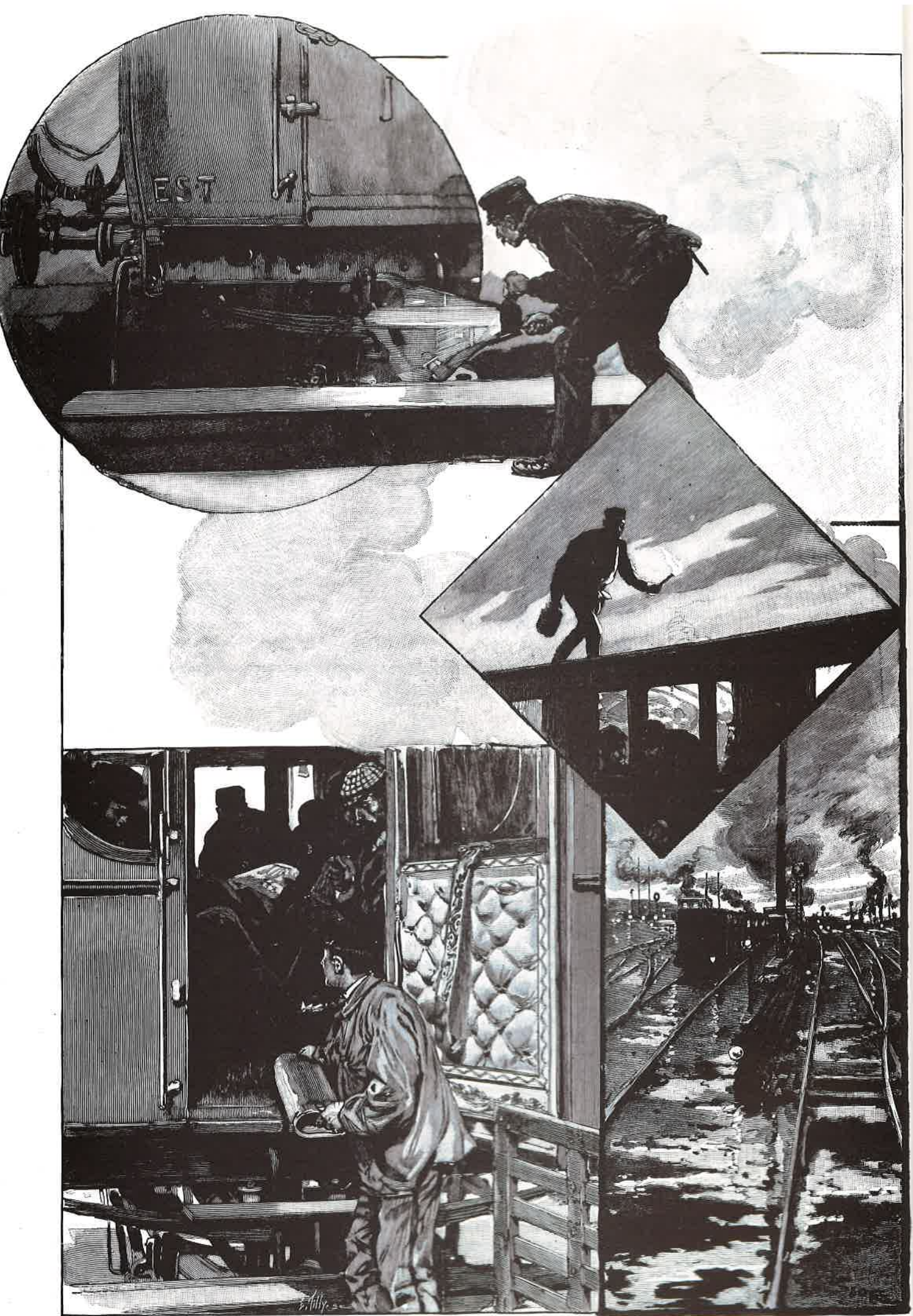
Met uitzondering van de reeds vermelde lijn Antwerpen-Gent waren het tot in 1852 uitsluitend Engelse kapitaalgroepen die concessies bekwamen (1).

De spoorweglijn "Dender en Waes" was één van de eerste trajekten die werden toegewezen aan een Belgische kapitaalgroep, namelijk aan de Brusselse bankier Jean André De Mot (1811-1879) en de Waalse industrieel Jean Baptiste Gendebien (1791-1865) op basis van een kontrakt met de Sociéte Générale (2)

Het ontstaan van de "Dender- en Waes"-lijn

De provincie Henegouwen beschikte over diverse grondstoffen zoals steenkool, ijzer en steensoorten die de bedrijven in noordelijker gelegen delen van Vlaanderen verwerkten, waar bovendien een enorm potentieel aan arbeiders beschikbaar was. Het is dan ook niet verwonderlijk dat men naar een efficiënte en rechtstreekse verbinding tussen beide landsdelen zocht. In 1842 was Bergen weliswaar verbonden met Vlaanderen door een staatspoorweg enerzijds via Doornik en anderzijds via Brussel, maar hierbij werd telkens een aanzienlijke omweg gemaakt, vooral om Gent of Oostende te bereiken.

Aanvankelijk opteerde men met het project *Dubois-Nihoul* voor de aanleg van een kanaal dat zou vertrekken in Jemappes bij Bergen om de loop van de Dender te volgen tot in Aalst, waar de gekanaliseerde Dender werd gevolgd om op die wijze de Schelde te bereiken in Dendermonde. Op 18 juni 1842 werd een voorlopige concessie toegekend, doch het project strandde wegens gebrek aan kapitaal.



In 1845 kwam de verbinding tussen Henegouwen en Oost-Vlaanderen via de Dendervallei terug ter sprake, aangezien men een spoorlijn wilde aanleggen tussen Ath en Dendermonde. De betrokken maatschappij verbond er zich toe om eveneens een kanaal op hetzelfde traject aan te leggen. Op 21 juli 1845 werd bij Koninklijk Besluit een concessie toegekend en op 22 juli 1846 werd een Naamloze Vennootschap, de *S.A. du Chemin de fer et canal de la vallée de la Dendre* met uitsluitend Engelse beheerders opgericht om de werken uit te voeren.

De belangstelling van de investeerders was echter onvoldoende en nogmaals konden de werkzaamheden niet aanvangen (3).

Tenslotte werden de concessierechten van de spoorweg van Ath naar Lokeren bij wet van 20 december 1851 en bij Koninklijk Besluit van 1 mei 1852 aan J.A. De Mot en J.B. Gendebien toegekend. Het plan om op hetzelfde tracé een kanaal te graven liet men varen en de nieuwe Naamloze Vennootschap zou bovendien een nieuwe en kortere verbinding realiseren tussen Brussel en Gent via Aalst onder de benaming *S.A. du chemin de fer de Dendre-et-Waes et de Bruxelles vers Gand, par Alost*.

Situering van de "Dender- en Waes"-lijn

Op de kaart ziet men dat het spoorweg-net begint in het Noordstation te Brussel (Staatsstation).

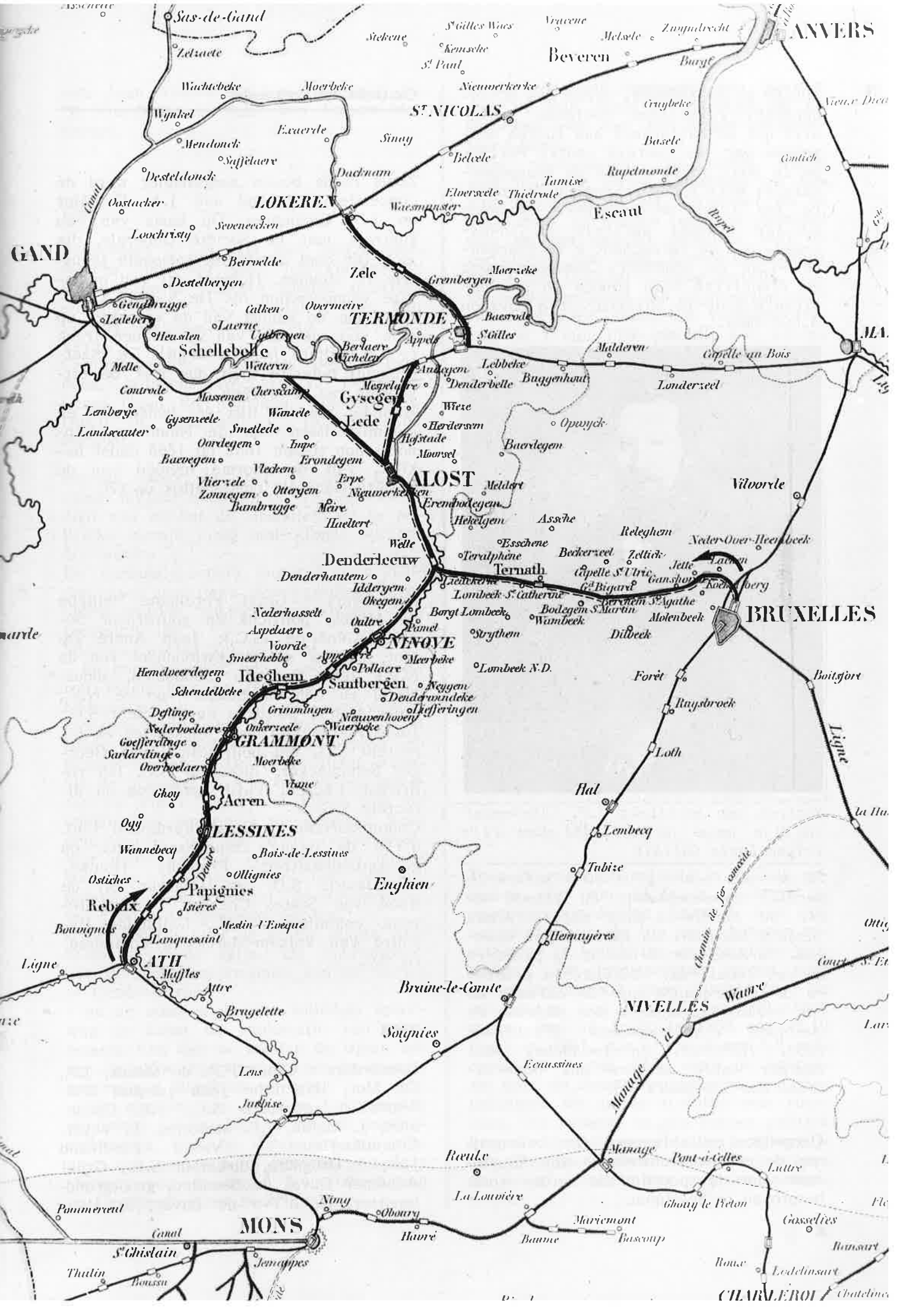
Vandaar vertrok de lijn richting Denderleeuw over Laken, Jette en Ternat. Het plan werd zo opgevat dat Denderleeuw als spil fungeert. Van daaruit vertrok een zuidelijke lijn naar Ath over Ninove, Idegem, Zandbergen, Geraardsbergen, Acren, Lessines, Papignies en tenslotte Rebaix en een noordelijke lijn richting Aalst, waar de lijn zich zou splitsen in enerzijds een vertakking over Lede naar Wetteren om daar aan te sluiten op de staatslijn naar Gent, en anderzijds in een vertakking richting Dendermonde over Gijzegem die gedeeltelijk samen liep met de staatslijn Mechelen-Gent om dan over Zele in Lokeren te eindigen. Deze lijnen doorkruisten één der dichtstbevolkte en rijkste streken van het land.

De lijn van Ath naar Lokeren was 74 kilometer lang terwijl de afstand van Brussel tot aan de staatslijn naar Gent te Schellebelle 41 kilometer bedroeg. Het traject van Aalst naar Denderleeuw was gemeenschappelijk aan beide routes, zodat in het totaal 108 kilometer nieuwe sporen moesten aangelegd worden. Het spoorwegtracé werd ontworpen door de heer Desart, hoofdingenieur van Bruggen en Wegen. Onder leiding van Desart stond de heer Du Pré, ingenieur van Bruggen en Wegen, die de uitvoeringswerken van de lijn Brussel-Ternat en Schellebelle-Lokeren onder zijn bevoegdheid had. Een andere ingenieur, de heer Drugman, had de controle over werken van de lijn Ath-Dendermonde.

Alle werken werden aangenomen en uitgevoerd door de gebroeders Hartogs en Cie, uit Antwerpen (4).

In *Quelques notes sur le parcours du chemin de Fer de Dendre-et-Waes* van architect J.-P. Cluysenaar maken we kennis met de romantische tijdsgeest : het traject geeft aanleiding tot allerlei historische, kunsthistorische en esthetische beschouwingen i.v.m. de dorpen en steden die doorkruist worden.

Au sud, voici la jolie ville de NINOVE, qui compte 5.000 habitants : ce n'est qu'un chef-lieu de canton; mais ses nombreux établissements, tanneries, distilleries, brasseries, savonneries, huileries, ses fabriques de fils, ses toiles damassées, ses ateliers de teinture en bleu, ses dentelles, en font un remarquable centre d'industrie. Jadis Ninove eut une haute importance comme seigneurie féodale du comte Guy de Dampierre, puis des princes de Vaudemont de la maison de Lorraine : il lui reste encore une belle église qui faisait partie de son ancienne et riche abbaye des Prémontrés. Les amis des arts remarqueront dans cette église des boiseries sculptées du meilleur style, un tableau de Gaspard de Crayer, représentant le martyre de Saint-Janvier, ainsi que deux anges en marbre blanc sculptés par le célèbre Duquesnoy, auquel Rubens écrivait : "Ce n'est point l'art, c'est la nature même que l'on admire dans le marbre attendri et plein de vie qui sort de vos mains" (5).



IDEGEM et SANTBERGEN, ainsi que SCHENDELBEKE, réveillent quelques souvenirs qui se rattachent aux luttes soutenues par les Gantois contre Philippe le Bon, de la maison de Bourgogne-Valois; mais à ces souvenirs on préfère les idées de bien-être, fondées sur le travail agricole et industriel, qui se rattachent à la charmante ville de GRAMMONT, indépendamment de l'activité bien connue de ses habitants dont le chiffre est d'environ 8.000 âmes...



Portret van architect J.P. Cluysenaar in zijn jonge jaren (1846) door zijn vriend Louis Gallait

Il ne nous reste plus qu'à suivre le dernier embranchement du chemin de fer de Dendre-et-Waes depuis Alost jusqu'à Lokeren, en passant par Gysegem, Termonde et Zele. Si la première de ces localités, GYSEGEM, ne présente de remarquable que la culture de ses belles campagnes, son château et quelques établissements d'instruction, TERMONDE, en revanche, peut fournir ample matière aux observations des voyageurs (6).

Dergelijk gedachtengoed is belangrijk om de stationsarchitectuur van Cluysenaar voor de spoorlijn die verder wordt besproken te begrijpen.

Omtrent de concessie

Zoals reeds boven aangehaald, werd de concessie toegekend aan J.A. De Mot en J.B. Gendebien. Op basis van een kontrakt met de Société Générale, die zich tot doel stelde de nationale industrie te steunen, richtten zij een naamloze vennootschap op. De Société Générale nam de aanleg van de spoorweg op zich voor de som van 22 miljoen frank (\pm 1,6 miljard huidige munt). De maatschappij belastte zich dus met de uitvoering van de werken.

Wanneer men de lijst der beheerders en commissarissen van de Naamloze Vennootschap tussen 1852 en 1865 nader bekijkt, valt de enorme invloed van de Société Générale onmiddellijk op (7).

1852

Beheerders : Graaf Ferdinand Philippe de Meeûs, politicus en gouverneur Société Générale (S.G.); Jean André De Mot, bankier en concessiehouder van de N.V.; Jean Baptiste Gendebien, industrieel en concessiehouder van de N.V.; Jules Malou, politicus en directeur S.G.; Josse Pierre Matthieu, thesaurier en directeur S.G. (en politicus); Henri Georges Schumacker, directeur S.G. (en politicus); Laurent Veydt, politicus en directeur S.G.

Commissarissen : Graaf Ferdinand Phil. d'Yve de Bavay, commissaris S.G. en grootgrondbezitter; François Houyet, commissaris S.G. en auditeur bij de Raad van State; Charles 'T Kint-Stevens, commissaris S.G.; Guillaume Hypolite Van Volxem-Marischal, commissaris S.G.

1858

Beheerders : Graaf F.P. de Meeûs, J.A. De Mot, Hyacinthe Jean Jacques Dofegnies : secretaris S.G., J.B. Gendebien, J. Malou, J.P. Matthieu, L. Veydt. Commissarissen : Victor Ferdinand Jacques Drugman, directeur S.G., Graaf Adhémar Duval de Beaulieu, grootgrondbezitter; F. d'Yve de Bavay; F. Hou-

yet; Jean Nicolas Pacquet, eigenaar; C. 'T Kint-Stevens; G.H. Van Volxem-Marischal.

1865

Beheerders : J.A. De Mot; H.J.J. Dofegnies, directeur S.G.; J.B. Gendebein; Baron Charles Auguste Liedts, politicus en gouverneur S.G.; J. Malou; G.H. Van Volxem-Marischal, directeur S.G.; L. Veydt.

Commissarissen : Adrien Benoit Brunneau, politicus-advocaat; V. Drugman; Graaf Jean du Monceau, eigenaar; A. Duval de Beaulieu; F. Houyet; J.N. Pacquet.

Hieruit blijkt dat het Brussels financieel milieu zeer sterk vertegenwoordigd was en dat de financiële en de politieke wereld innig met elkaar verbonden waren.

De concessiehouders moesten zich houden aan specifieke voorwaarden. Hieronder worden enkele voorwaarden even toegelicht (8).

Men was overeengekomen dat :

- de contractanten onder toezicht moesten staan van de regering en in een tijdspanne van 5 jaar de spoorweglijn moesten aanleggen. Dit hield de twee lijnen in, namelijk : Ath-Lokeren en Brussel-Wetteren. De twee lijnen, evenals de stations en alle toebehoren moesten op eigen kosten en risico van de contractant aangelegd en gebouwd worden, zonder dat de Staat tussenkwam. Wat meer was, de contractanten moesten, op aanwijzen van het bestuur, plaatsen voorzien waar reserveonderdelen konden gedeponereerd worden;
- de spoorlijn over de gehele lengte dubbelsporig moest zijn. De opbrengsten van de uitbating kwamen aan de Société Générale toe;
- na de opening van de volledige spoorweg de Staat de exploitatie zou overnemen. Van dan af zouden de lijnen onder dezelfde voorwaarden als de staatspoorwegen uitgebaat worden;
- de stations op de lijn Lokeren-Ath eigendom zouden blijven van de concessiehouders. Van de winst van het vervoer dat aankwam of vertrok van deze stations zou de Staat $\frac{3}{4}$ afstaan aan de Dender-en-Waes maatschappij;

- de concessie verleend zou worden voor 90 jaar, vanaf het ogenblik dat de spoorweg over heel zijn lengte geëxploiteerd werd.

Deze voorwaarden die nieuw waren voor hun tijd, gaven aanleiding tot hevige discussies in het Parlement en de pers, maar ze werden tenslotte gestemd door de wet van 20 december 1851 en vervolgens door een Koninklijk Besluit van 1 mei 1852 uitvoerbaar gesteld.

De werkzaamheden aan de spoorlijn vlotten zeer goed, zodat het volledige traject op 1 mei 1856 plechtig kon worden ingehuldigd, één jaar vroeger dan gepland.

Lijst der inhuldigingen (9) :

9 juni 1853 :	
Aalst-Dendermonde	12 km.
7 april 1855 :	
Aalst-Geraardsbergen	18 km.
1 december 1855 :	
Geraardsbergen-Ath	30 km.
13 februari 1856 :	
Dendermonde-Lokeren	14 km.
1 mei 1856 :	
Brussel-Schellebelle	34 km.
	<hr/>
	108 km.

Toen de spoorlijn volledig in gebruik genomen was nam de Staat, zoals in de concessievoorwaarden bepaald was, de exploitatie van de lijn over, hetgeen resulteerde in langdurige gerechtelijke procedures. De investeringen legden voor de aandeelhouders geen windeieren : de winsten op een aandeel van 500 frank stegen van 10 frank in 1856 tot 29,10 frank in 1861, d.w.z. van 2 tot 5,8 procent. Op 1 mei 1876 werd de concessie door de Staat teruggekocht, een mogelijkheid die in de statuten was voorzien. Dit kaderde in een nieuwe politiek van de overheid waarbij de spoorweglijnen die door privé-investeerders waren aangelegd stelselmatig werden aangekocht.

Architect Jean-Pierre Cluysenaar (1811-1880)

Jean-Pierre Cluysenaar werd op 28 maart geboren in het plaatsje Kampen-aan-de-IJsel, niet ver van het IJselmeer. In 1817 verhuisde de familie Cluysenaar vanuit Nederland naar Gosselies bij Brussel. Jean-Pierre Cluysenaars vader was immers ingenieur en kreeg tijdens het Hollands Bewind een betrekking in Brussel bij het departement *Bruggen en Wegen*.

Tot zijn zestiende jaar liep J.-P. Cluysenaar school te Brussel en naar alle waarschijnlijkheid vervolmaakte hij zich in de tekenkunst door avondlessen te volgen aan de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten te Brussel.

Op zestienjarige leeftijd belandde Cluysenaar bij professor Smochtins, die werkte in dienst van architect T.F. Suys (1771-1834), hofarchitect van Willem I, Prins van Oranje, die de leiding had over de werken aan de koninklijke gebouwen.

Cluysenaar kreeg de gelegenheid op het bureau van Smochtins te komen tekenen. Zodoende kon hij ook al de werken die door het Paleis werden uitgeschreven van dichtbij volgen. Langs deze weg werd de jonge Cluysenaar bij Suys geïntroduceerd die de talentrijke jongen reeds bij Smochtins had opgemerkt.

Van 1831 tot 1835 werd Cluysenaar Suys' medewerker en in die periode leidde hij de uitvoeringswerken van het Casaux-Paviljoen, de woning van Suys, en vervolgens de voltooiing van de linkervleugel van het Paleis Arenberg. Aldus had Cluysenaar een degelijke opleiding als architect genoten (10).

Met de realisatie van de Sint-Hubertusgalerijen te Brussel kreeg de carrière van Cluysenaar als zelfstandig architect een definitieve en succesvolle wending. Rond 1838 liep de toen 27-jarige architect met de gedachte rond om Brussel van enkele grote overdekte galerijen te voorzien.

Naar het schijnt werd Cluysenaar geïnspireerd door een kleine doorgang uit 1820 gelegen tussen het Muntplein en de Schildknaapstraat. Omstreeks 1840 had hijzelf reeds een galerij ontworpen te Antwerpen, doch deze kende weinig succes en werd na korte tijd afgebroken.

Jean-Pierre Cluysenaar gaf echter de moed niet op en in hetzelfde jaar exposeerde hij te Brussel zijn projekt voor de Sint-Hubertusgalerijen. De kosten van het bouwplan zouden ongeveer 2.500.000 fr. (200.000.000 fr. huidige waarde) bedragen. Het feit dat de stad Brussel op dat ogenblik niet ver van het bankroet stond, betekende een grote tegenslag voor Cluysenaar. Zodus zocht hij naar privé-kapitaal.

Architekt J.P. Cluysenaar, geschilderd door Alfred Cluysenaar



De bankierswereld was geen onbekend terrein voor hem en een zekere bankier J.A. De Mot werd mede-oprichter van de Sint-Hubertusgalerijen. Dezelfde André De Mot zou Cluysenaar later de opdracht geven om de stationsgebouwen van de Dender- en Waeslijn te ontwerpen. Doordat André De Mot belangrijke politieke en financiële contacten had,

wist hij in 1845 van de Brusselse gemeenteraad te verkrijgen dat de stad zich zou verbinden om borg te staan voor 3 % op het kapitaal van 2.500.000 fr. Dit was echter voorbarig want de Sint-Hubertusgalerijen brachten jaarlijks ongeveer 240.000 fr. op.

Op 5 juli 1845 stichtten Cluysenaar en De Mot de *Maatschappij voor de constructie van de Sint-Hubertusgalerijen*. Het statuut werd de week daarop

De Sint-Hubertusgalerijen werden te Brussel gebouwd in 1846-1847 naar een ontwerp van J.P. Cluysenaar en behoren tot zijn meest prestigieuze realisaties (foto begin 20ste eeuw)



door de Minister van Openbare Werken goedgekeurd. Nu stond niets meer in de weg en zo kon Leopold I op 6 mei 1846 de eerste steen leggen. In amper 13 maanden tijd werden de galerijen gebouwd en op 1 juli 1847 voor het publiek opengesteld.

De Sint-Hubertusgalerijen zijn ongeveer 200 meter lang en bestaan uit twee de-

len : de Konings- en Koninginnegalerij. De twee deelgalerijen vormen met elkaar een knik in een centrale rotonde die door de Beenhouwersstraat doorsneden wordt. Het voordeel hiervan is dat hierdoor de eentonigheid van rechte zichten vermeden wordt. Dat Cluysenaar op het einde van 1830 en gedurende de jaren 1840 interesse vertoonde voor de Renaissance komt in de architectuur van de Sint-Hubertusgalerijen goed tot uiting. De gevels zijn versierd met pilasters opgebouwd uit de drie Griekse orden (gelijkvloers : Dorische, eerste verdieping : Ionische en op de tweede verdieping : Korintische orde).

Door de realisatie van de Sint-Hubertusgalerijen was Cluysenaars naam gevestigd en werd aan Brussel een voor zijn tijd kenmerkend gebouw toegevoegd (11). Hij werd hiervoor door Leopold I tot de Orde van Leopold verheven en tot Ridder van de Leeuw van Zahringen geslagen.

Hierna volgde een ganse reeks ontwerpen voor monumenten, kastelen, kerken, schouwburgen, urbanisatieplannen, hotels, burgerhuizen, enz.

Naast de Sint-Hubertusgalerijen zijn de Magdalenamarkt en de Bortiergalerij te Brussel (1847-1848), de benedenwijk van de Koningsstraat te Brussel (1847-1857, nu gesloopt) en het Muziekconservatorium te Brussel (1872-1876) zijn belangrijkste verwezenlijkingen. Op stylistisch vlak was Cluysenaar een typisch exponent van zijn tijd die gekenmerkt werd door neo-stijlen en later door het eclecticisme, d.i. het vermengen van verschillende stijlen in één ontwerp, aldus een nieuwe stijl creërend.

In bepaalde vroege ontwerpen zoals bij de Magdalenamarkt of het ontwerp voor de Koningsstraat toonde hij zich een voorloper van het eclecticisme, dat in België met Poelaert zijn belangrijkste vertegenwoordiger kende, door in één ontwerp verschillende stijlen toe te passen, zonder ze evenwel met elkaar te vermengen. Later ging hij over tot een zuivere eclecticismische stijl, zoals bv. in het Brussels Muziekconservatorium of zoals in zijn (niet verwezenlijkt) ontwerp voor het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel.

Na een rijkgevulde en succesvolle loopbaan stierf Cluysenaar plots in de nacht van 16 op 17 februari 1880 te Brussel.

De visie van J.-P. Cluysenaar op de spoorwegarchitectuur van de "Dender- en Waes"-lijn

De spoorweggebouwen van de "Dender- en Waes"-lijn werden voor het merendeel ontworpen door J.-P. Cluysenaar. De spoorwegmaatschappij had er eerst voor geopteerd om de gebouwen van de spoorlijn Doornik-Jurbise als voorbeeld over te nemen. Dit werd in eerste instantie in het lastenboek opgenomen. Cluysenaar reageerde hiertegen en de maatschappij aanvaardde zijn ontwerpen, niettegenstaande de daarmee gepaard gaande hogere kosten. Cluysenaar schreef hierover : "*... mais la Société, appréciant les modifications que l'on pouvait apporter sous le rapport de l'utilité et de l'agrément aux différents édifices, préféra s'imposer une dépense plus grande, et ériger les bâtiments d'après des plans nouveaux. Elle me fit l'honneur de me confier ce travail*". (12)

Wellicht speelde het feit dat Cluysenaar één van de concessiehouders kende, nl. J.A. De Mot, een belangrijke rol bij de nieuwe beslissing.

Een belangrijk element bij de ontwerpen van Cluysenaar was, dat hij als eerste een ideologie van zijn stationsgebouwen wist op te stellen. Hij schreef hierover in zijn werk : "*Dank zij het artistiek gevoel van de Compagnie heb ik me aan de tot nu 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 verscheidenheid van aspecten en indrukken is wat men zoekt op reis. Al te veel is de eentonigheid een oorzaak van verveling op een spoorweglijn waarvan de rails op identieke wijze blijven doorlopen en waarvan de gebouwen elkaar eenvormig opvolgen. Zelfs vanuit een trein die op volle snelheid rijdt, houdt de reiziger ervan om naar verschillende voorwerpen te kijken, die van tijd tot tijd veranderen.

Overigens konden de gebouwen die ik heb ontworpen 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 deze eisen heb ik trachten te combineren met een artistiek karakter en pittoresk aspect". (13)

Deze romantische opvattingen gaven aanleiding tot een architectuur die de sfeer en het karakter van de omgeving moest weerspiegelen. De stations in de steden moesten een stedelijk karakter krijgen en moesten zelfs de eigenheid van een bepaalde stad uitbeelden, terwijl de stations of haltes op het platteland een landelijke en pittoreske sfeer moesten uitstralen. Zin voor afwisseling in de details vormden de basis van deze architectuur.

Gefundeerd op zijn originele zienswijze over de stationsarchitectuur ontwierp J.-P. Cluysenaar vier verschillende soorten spoorweggebouwen. Hieronder volgen de verschillende types en de plaatsvermelding (14).

1. De wachterswoningen : deze ontwerpen werden nooit uitgevoerd, want de overheid stond niet toe dat werd afgeweken van de gewone bouwvormen, zoals die werden toegepast op de staatsspoorwegen.
2. De "haltes" : ontworpen voor Gijzegem, Rebaix, Idegem, Schellebelle, Acren, Zandbergen en Papignies.
3. De "Stations de campagne" : ontworpen voor Denderleeuw, Lede, Zele en Ternat.
4. De "Stations de ville" : ontworpen voor Ninove, Lessen, Geraardsbergen, Aalst, Lokeren en Dendermonde.

De technische ingrepen voor de aanleg van de Dender- en Waes-lijn

Voor de aanleg van de spoorlijn waren enkele kunstwerken voorzien. Zo bijvoorbeeld werden rond Brussel een stenen brug over de Zenne, een draaibrug over het Willebroekkanaal en drie viaducten te Laken aangelegd.

Te Aalst legde de maatschappij zelfs een kaaimuur aan van zeshonderd meter. Over de Dender werd voor die tijd één van de grootste draaibruggen gebouwd. De brug bestond uit plaatijzer en had een lengte van 35 meter.

Te Dendermonde heeft de spoorweg geschiedenis gemaakt. Om tot in de stad te komen, was de compagnie genood-

zaakt een weg doorheen de vestingwerken aan te leggen. Daarvoor diende men bogen met geringe straal te bouwen, alsook drie militaire bruggen over de vestinggrachten. Een grote bestaande brug over de Schelde moest worden aangepast aan het treinverkeer en tenslotte werd er een gietijzeren draaibrug over de Dendermonding geslagen. Te Audergem werd een tweede draaibrug over de Dender aangelegd (15).

Conceptonderzoek van de spoorweggebouwen van Cluysenaar voor de "Dender- en Waes"-lijn

Om de gebouwen van de Dender- en Waeslijn op een effectieve manier te benaderen, zullen deze volgens hun bestemming besproken worden. Zo komen de wachtershuisjes eerst aan de beurt om dan vervolgens de halten, plattelandsstations en uiteindelijk de stadsstations onder de loep te nemen.

Vooraleer over te gaan tot bespreking van de gebouwen, moeten eerst de principes van materiaalgebruik belicht worden zoals Cluysenaar die zelf heeft beschreven :

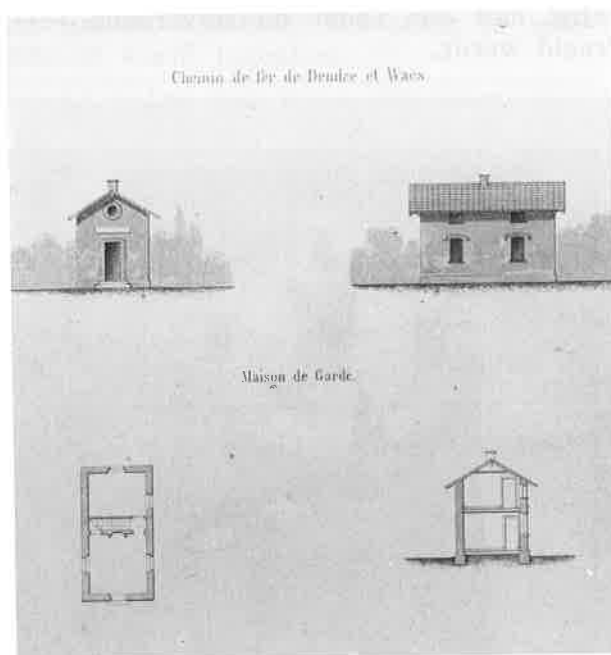
"Alle gebouwen zijn opgetrokken in Boomse papesteen, van achttien centimeter lengte en gebakken op sparrehout wat de steen een mooie rode kleur en een grote duurzaamheid verschaft. De plinten en banden zijn van blauwe hardsteen uit Soignies of uit Maffle. De kroonlijsten en het versneden hout werden gemaakt uit Noorse den. Voor de daken heb ik platte dakpannen met dubbele rand gebruikt afkomstig uit de fabriek Josson en Delanghe uit Antwerpen. De vermenging van rode en blauw-zwarte pannen verschaft een aangenaam zicht.

Door middel van die verschillende materialen en met behulp van eenvoudige en gemakkelijke combinaties, geloof ik er toe gekomen te zijn om enkele nieuwe zichtpunten te hebben verwezenlijkt voor een schilderachtige en gevarieerde architectuur waarvan het karakter zeer goed samengaat met het uitzicht van het platteland en de nabijheid van huizen of bomen die als het ware het kader van deze gebouwen vormen". (16)

De wachtershuisjes (Plaat 1-6)

Alhoewel de wachtershuisjes die door Cluysenaar werden ontworpen niet uitgevoerd werden, moeten ze toch besproken worden aan de hand van enkele voorbeelden.

Vooreerst dient opgemerkt dat de wachtershuisjes op plaat 1 uit het boek *Chemin de fer de Dendre et Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost*, geschreven door Cluysenaar in 1855, voorbeelden zijn die door de Staat werden opgelegd en nu nog gebruikt worden. Ze zijn somber en sober vergeleken met de ontwerpen van Cluysenaar. Cluysenaar merkte in dit verband op : *"Je ferai observer que mes maisons des gardes sont restées presque toutes à l'état de projet, le gouvernement n'ayant point permis à la Compagnie de s'écarter, pour ces constructions, de la forme adoptée sur le railway de l'Etat. On a donc dû suivre pour ces maisons le modèle qui figure à la première page". (17)*



Een ontwerp van een wachtershuisje, zoals het werd voorgeschreven door de Staat. De acht wachtershuisjes die Cluysenaar voor de lijn ontworpen heeft en die veel gevarieerder waren uitgewerkt, werden helaas nooit uitgevoerd

In zoverre de gepubliceerde plans volledig zijn, zou Cluysenaar een achttal wachtershuisjes ontworpen hebben.

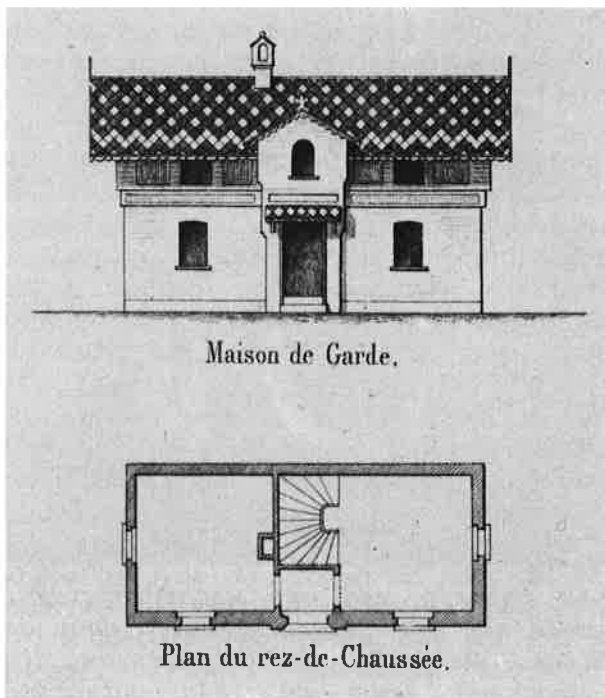
Planstudie

Het grondplan is zeer evenwichtig opgebouwd, heeft een rechthoekige vorm en is duidelijk symmetrisch opgevat ofwel over de lengte-as, ofwel over de breedte-as.

De gebouwen hebben één verdieping, die bijna volledig schuilgaat achter een uitkragend dakvlak. Het gelijkvloers is ingedeeld in twee ruimten. Men komt binnen in een ruime plaats waarin de schouw en de trap verwerkt zijn. Een kleinere kamer, die gebruikt kan worden als keuken, is verbonden met de eerste via een deur naast de trap. De verdieping heeft zelden twee kamers.

Gevelstudie

Op een systematische wijze krijgen de gevels een eigen karakter. Zo blijft het gevelvlak van het gelijkvloers egaal op gebied van kleur en textuur. Het daarboven gelegen niveau wordt duidelijk van het gelijkvloers gescheiden, enerzijds doordat de verdieping een halve tot een hele steen vooruitspringt en anderzijds doordat het metselwerk gedeeltelijk met een ander metselverband verfraaid wordt.



De wachtershuisjes van Cluysenaar waren zeer eenvoudig van opvatting en meestal symmetrisch van grondplan. Door een verfijnd gebruik van het metselwerk, het houtwerk en de bedaking hebben deze gebouwtjes toch een zeker cachet

De dakbedekking bestaat uit rode en blauwe dakpannen die in geometrische figuren worden gelegd. Men zou kunnen stellen dat Cluysenaar een toenemende gradatie van verscheidenheid heeft willen bekomen naarmate men het gebouw van gelijkvloers tot het dak bekijkt.

Om de inkom te accentueren heeft Cluysenaar op deze plaats de gevel een stuk naar buiten laten springen en men kan soms werkelijk van een risaliet spreken. Bij andere gebouwtjes heeft hij de ingang met een luifeltje of een fronton benadrukt.

In de hoofdgevel wordt een drieledigheid gecreëerd doordat de inkom meestal centraal in het gevelvlak geplaatst is. Aangezien deze gevel de belangrijkste is, mag men aannemen dat hij naar de sporen gericht is. Deze stelling wordt bevestigd door het feit dat de plaatsnaam aan deze zijde aangebracht is.

Uitrusting der gebouwen

Wat opvalt is dat Cluysenaar geen sanitair heeft aangebracht in zijn wachtershuisjes. De kookplaats is ook niet bepaald, maar zoals reeds werd aangehaald kan de keuken in de kleinere ruimte op het gelijkvloers gesitueerd zijn.

Dat Cluysenaar zo weinig aandacht heeft besteed aan de uitrusting en het comfort van de gebouwen kan te wijten zijn aan het feit dat de wachtershuisjes toch niet uitgevoerd zouden worden. Slechts in één woning, die totaal anders is opgevat, is het sanitair in het gebouw ingewerkt (zie plaat 3).

Algemeen

De wachtershuisjes vormen de minst belangrijke groep van de spoorweggebouwen voor de Dender- en Waeslijn. Niettemin hebben ook deze gebouwtjes cachet.

Cluysenaar heeft zich tot doel gesteld zoveel mogelijk variatie te brengen in zijn spoorweggebouwen, zodat de reiziger zich niet zou vervelen. De wachtershuisjes hebben voor hem wel het grootste probleem gevormd, omdat hij bij deze kleine gebouwen niet met volumes heeft kunnen spelen.

Volgende mogelijkheden heeft hij onder andere aangewend om genoeg verscheidenheid te bekomen in de ontwerpen :

- Het plaatsen van een uitkragend dak in de lengte- of breedte-as van eenzelfde bouwvolume.
- Het origineel en gevarieerd gebruik van dakpanmotieven.
- Het verschillend gebruik van baksteen in de compositie van de gevels.

De halten (Plaat 7-15)

Voor de kleine gemeenten Gijzegem, Rebaix, Idegem, Schellebelle, Acren, Zandbergen en Papignies werden door Cluysenaar de halten ontworpen. Alleen die van Zandbergen bestaat nog en wordt nu nog door de N.M.B.S. gebruikt

Planopvatting

Naar hun grondplan kunnen de halten in twee reeksen ingedeeld worden. Zo hebben de halten van Gijzegem, Acren, Zandbergen, Papignies en Idegem een symmetrisch opgebouwd grondplan, terwijl de halten van Rebaix en Schellebelle duidelijk asymmetrisch zijn. De halten zijn in een openbaar en een woongedeelte opgesplitst, zodat de bewoners ervan voldoende privacy hebben.

a) Openbaar gedeelte.

Nieuw bij de halten is de wachtruimte voor de treinreizigers en een bureau waar de ticketten verkocht worden. Bij alle halten, behalve bij deze van Acren, is het bureau van de chef rechtstreeks verbonden met de wachtplaats. Te Acren scheidt een soort voorplaats of hal de wachtplaats van het bureau. Dikwijls ligt dit bureau centraal in het gebouw en steeds is het rechtstreeks verbonden met de traphal, zodat de stationschef onmiddellijk de hoger gelegen privé-vertrekken kan bereiken.

Tenslotte heeft Cluysenaar in de halten meestal een magazijn voorzien dat enerzijds met het bureau en anderzijds met het perron in verbinding staat. De goederen kunnen zo rechtstreeks binnengebracht worden in het station.

Een belangrijk punt bij de halten is het feit dat de inkom voor de reizigers aan de perronzijde ligt en de privé-inkom aan de straatzijde.

Cluysenaar voorzag voor de reizigers een sanitair blok, losstaand van het hoofdgebouw. Dit blok is uniform voor alle halten, alhoewel het soms in spiegelbeeld wordt ingeplant.

Rechts op de foto ziet men de (heden verdwenen) halte van Acren omstreeks het begin van deze eeuw



b) Privé-gedeelte.

Zoals hierboven reeds aangehaald, bevinden de openbare ruimten zich op het gelijkvloers, terwijl deze voor privégebruik zich op de eerste en tweede verdieping situeren.

De inwoners van de halten beschikken over een privé-inkom die uitgaat op de traphal. Over het algemeen is de indeling van de kamers voor de inwoners identiek aan de kamerindeling van de benedenverdieping. Voor de halten specificeert Cluysenaar niet waar de kookplaats is.

Bespreking van de geveluitdrukking

Op een verfijnde manier weet Cluysenaar de halten te omkleden. De hoofdgevel, die naar de sporen gericht is, heeft de meeste expressie. Cluysenaar bekomt dit door de inkompartij te accentueren. Het meest frapante voorbeeld is deze van de halte te Zandbergen. Bij de halten van Rebaix, Schellebelle, Zandbergen en Acren zorgt een risaliet voor een duidelijke opsplitsing van de gevel. De ingang deur bevindt zich in dit deel en geeft rechtstreeks uit op de sporen.

De halten van Gijzegem, Papignies en Idegem zijn wat de gevels betreft met elkaar verwant. Hier wordt het bouwvolume bepaald door de nokhoogte. Bij de halte van Papignies heeft Cluysenaar een loge boven de inkom ontworpen.

Van de achtergevels bestaat geen enkele afbeelding wat er op wijst dat Cluysenaar werkelijk naar de treinreizigers toe heeft ontworpen. Men kan vanuit de trein immers nooit de achtergevel van

de spoorweggebouwen zien.

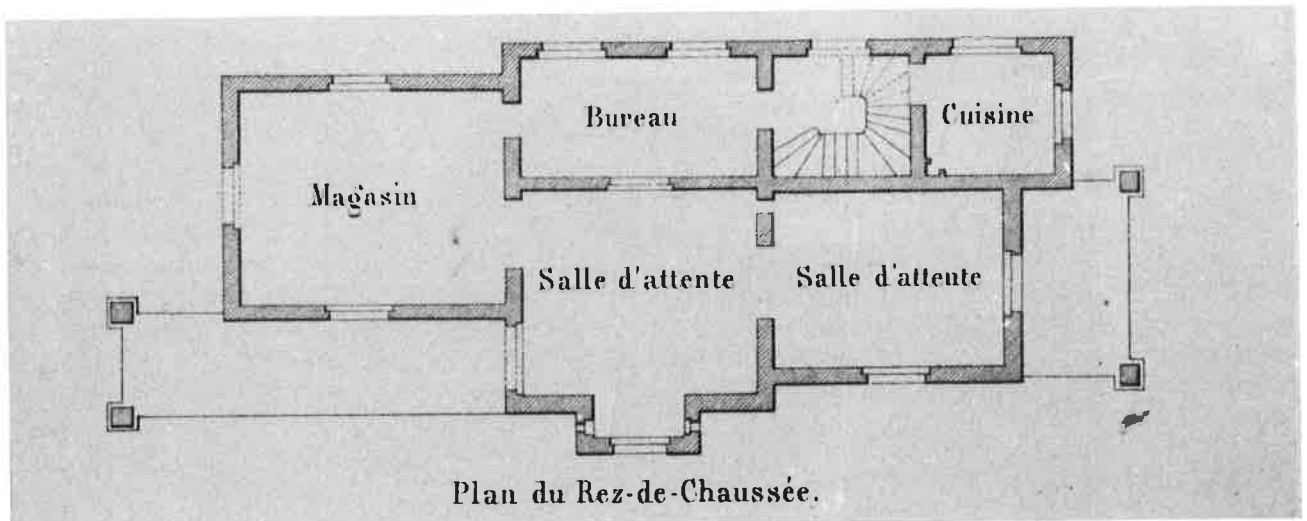
Zoals reeds vroeger aangehaald bij de bespreking van het materiaalgebruik in de spoorweggebouwen, is het de bedoeling van Cluysenaar geweest om de afwisselende architectuur van zijn gebouwen in een perfecte harmonie te brengen met het uitzicht van het landschap en de nabijheid van bomen en groen. In de voorstelling van de halten betreft Cluysenaar inderdaad steeds het groen bij het ontwerp. Zelfs in het concept van de gebouwen wordt groen geïntegreerd door middel van pergola's zoals te Zandbergen, Schellebelle, Rebaix en Gijzegem.

De materiaalkeuze bestaat uit hout, rode baksteen en dakpannen met rode en blauwe kleur. Met deze eenvoudige componenten heeft Cluysenaar gevarieerde resultaten bekomen. De halten van Acren en Papignies, gelegen in de provincie Henegouwen, zijn gedeeltelijk opgetrokken in natuursteen.

Baksteenverband en -soort is gevarieerder dan bij de wachtershuisjes.

Op het gelijkvloers blijft de gevel eenvormig, terwijl deze van de eerste en tweede verdieping samengesteld wordt uit rechthoekige vlakken opgevuld met de strekken van baksteen op diagonale of rechtopstaande wijze gemetseld.

De compositie van de dakpannen bestaat uit geometrische figuren waarmee voldoende variatie bereikt wordt. Men kan hier verwijzen naar de daken van het 'Hotel-Dieu' of gasthuis van Beaune in Normandië (midden 15de eeuw) dat gebouwd werd in de zg. 'Vlaams-gothische' stijl.



Het grondplan van het station te Zele is, net zoals de meeste andere landelijke stations, asymmetrisch en ingewikkelder wegens de diverse functies die er moesten vervuld worden

De landelijke stations (Plaat 16-20)

Voor de grotere gemeenten heeft Cluysenaar de zogenaamde *Stations de campagne* ontworpen. Deze landelijke stations werden gebouwd in Lede, Denderleeuw, Ternat en Zele.

De stations van Ternat en Zele worden heden nog gebruikt maar wegens verbouwingen hebben deze stations veel van hun vroegere aantrekkingskracht verloren.

Planstudie

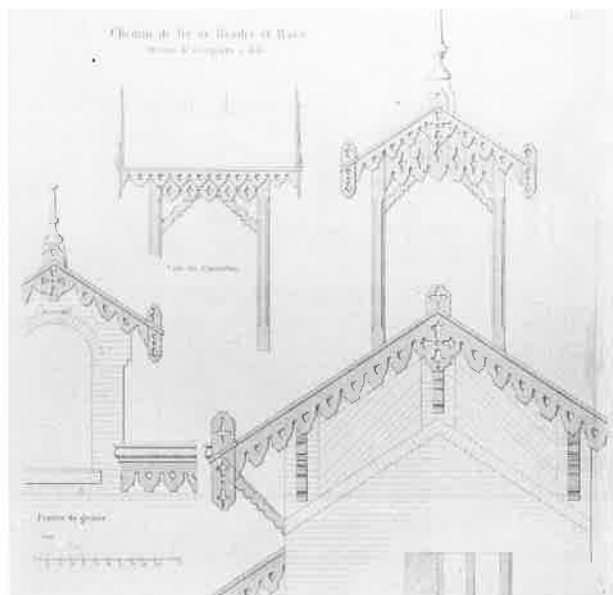
De asymmetrische planindeling, die Cluysenaar reeds bij de halten heeft toegepast, krijgt bij de landelijke stations de voorkeur. Enkel het station van Lede vertoont een symmetrisch grondplan.

Door de asymmetrie hebben de stations een meer grillige grondvorm, wat ook zal blijken uit de gevels. Alhoewel deze gebouwen op het eerste zicht totaal verschillend zijn, vertonen ze toch treffende overeenkomsten qua grondplan (openbaar en privégedeelte) en gevelindeling.

a) Openbaar gedeelte.

Terwijl bij de halten de wachtzaal niet op de hoofdas van het gebouw gelegen is, is dit bij de landelijke stations wel het geval. Blijkbaar heeft Cluysenaar hier het belang van de wachtruimte willen benadrukken. Een tweede kleinere

Cluysenaar hechtte zeer veel belang aan de detailafwerking van zijn gebouwen, zoals blijkt uit deze ontwerpen voor de houten klokketoren van het station van Zele



wachtruimte is rechts aan de hoofdwachtruimte toegevoegd.

Het bureau van de stationschef is gelegen in het verlengde van de hoofdwachtruimte, waar de reizigers de tickets kunnen bekomen. Het bureau samen met de wachtzaal zijn hier de belangrijkste delen van het station. Het is toegankelijk vanuit de traphal of vanuit de wachtzaal, en geeft toegang tot het magazijn links ervan gelegen.

De ingang is aan de perronzijde gelegen en de inkomdeur geeft niet rechtstreeks uit op het perron, maar is van opzij bereikbaar via de overdekte hal.

Privé-gedeelte

Nieuw bij deze stationsgebouwen is de nadrukkelijke aanduiding van de keuken op het gelijkvloers, die bereikt wordt vanuit de traphal. De traphal is bij de landelijke stations excentrisch gelegen wat bij de halten niet het geval was. Bij het station van Ternat is de trap de aanzet van een *traptoren*.

Afgezien van de keuken situeren zich alle privéruimten op de eerste en tweede verdieping. In tegenstelling met de halten wordt de indeling van het gelijkvloers niet volledig gevolgd op de verdiepingen. Bijgevolg vertoont het bouwvolume een verspringing tussen het gelijkvloers en de daarboven gelegen verdiepingen.

Gevelstudie

Aangezien de inkomgevel bij de plattelandstations aan de perronzijde gelegen is, vergt deze de meeste aandacht. Cluysenaar heeft hiervoor een nieuw middel aangewend, namelijk een kleine klokketoren aan de zijde van het perron. Dit geeft een duidelijk herkenningspunt aan het gebouw, typisch voor de plattelandstations. Voor het station van Zele heeft Cluysenaar mooie details van het klokketorentje getekend. Het *toren-effect* is nog een ander element dat door Cluysenaar duidelijk wordt geïntegreerd in zijn plattelandstations en waarvan een eerste aanzet is waar te nemen in de halte van Schellebelle.

De stations van Ternat, Zele, Denderleeuw en in mindere mate van Lede hebben de allure van villa's. Dit komt doordat Cluysenaar enerzijds meer met dakvlakken heeft gewerkt dan bij de halten, en anderzijds doordat het bouwvolume van het gelijkvloers en van de verdieping sterk verschilt.

In tegenstelling tot de halten nemen de hoofdwachtplaatsen bij de plattelandsstations een belangrijke plaats in het gebouw in. Zoals hierboven aangehaald liggen de wachtplaatsen op de hoofdas die de breedte-as van het gebouw is. Dit uit zich ook uitwendig : zo zal het volume dat de wachtplaats met de daarboven gelegen plaatsen omvat het dichtst bij de sporen liggen.

In het station van Zele is de toren zelfs in dit deel van het gebouw ingewerkt. Bij het station van Denderleeuw trekt het octagonaal prismatisch volume de aandacht op het centrale deel. Aangezien de verschillende niveaus voldoende te onderscheiden zijn door het spel der daken heeft Cluysenaar het niet nodig geacht de gevelvlakken van de verdiepingen een halve of hele steen naar buiten te laten springen zoals dit bij de wachtershuisjes en de halten wel het geval is.

Bij de plattelandsstations worden de muuropeningen met segment- of rondbogen geaccentueerd door een in baksteen gemetselde druiplijst. Dit principe heeft Cluysenaar slechts eenmaal toegepast bij de halten (Rebaix).

Het station van Lede is het enige symmetrisch gebouw onder de plattelandsstations. Het leunt sterk aan bij de halten en meer specifiek bij deze van Pappignies, waar een loge en galerij zijn ingewerkt.

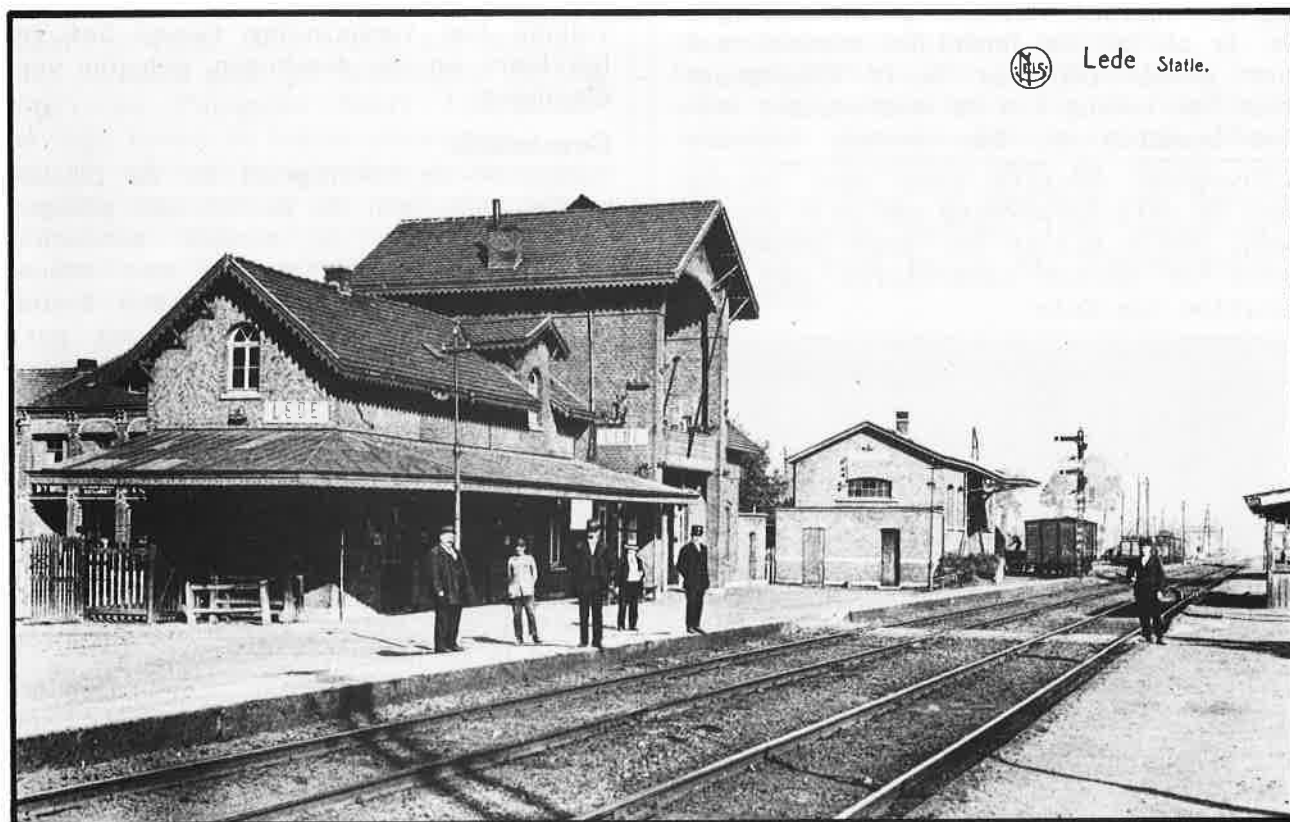
Het sanitair blok staat los van het gebouw, zoals bij de halten, met een identieke indeling.

Materiaalgebruik

Het materiaal is op dezelfde wijze aangewend als bij de halten. Het houtwerk wordt met veel aandacht uitgewerkt zoals bv. in het station van Zele waarvoor Cluysenaar details heeft getekend van de konsolen ter ondersteuning van het uitkragend dakvlak, de dakrand, de gordingen en vooral het klokketorentje. De verschillende dakpanmotieven worden nog steeds toegepast.

De stadsstations (Plaat 21-32)

De belangrijkste categorie spoorweggebouwen die J.P. Cluysenaar voor de "Dender- en Waes"-lijn ontworpen heeft,



Reeds in het begin van de 20ste eeuw was het station van Lede niet meer in zijn oorspronkelijke toestand (zie plaat 17)

Het stedelijk station van Lessines. Bemerkt de storende opbouw voor de telefoonlijnen op het dak

zijn de stadsstations, gerealiseerd in Lessines, Ninove, Geraardsbergen, Aalst, Lokeren en Dendermonde. Helaas zijn vijf van de zes stations reeds onder de slopershamer gevallen, waarvan als laatste het station van Ninove in 1977 ondanks het (weliswaar laattijdig) verzet van het Ministerie van Cultuur.

Dat het station van Aalst niet verdwenen is, mag men een wonder noemen daar in 1975 reeds plannen voor een nieuw stationsgebouw ontworpen werden. Heden is het station van Aalst een beschermd monument wat betekent dat, naast de halte te Zandbergen, de plattelandsstations van Zele en Ternat, dit het meest waardevolle overblijfsel van de gebouwen van de "Dender- en Waes"-lijn is geworden. Dit station had Cluyse naar geïntegreerd in een nieuw plan voor het Aalsterse Stationsplein.

Voor de twee belangrijkste stations, die van Aalst en Geraardsbergen, werden wagenhuizen en locomotiefloodsen ontworpen. Het rollend materieel werd namelijk in Aalst en Geraardsbergen onderhouden.

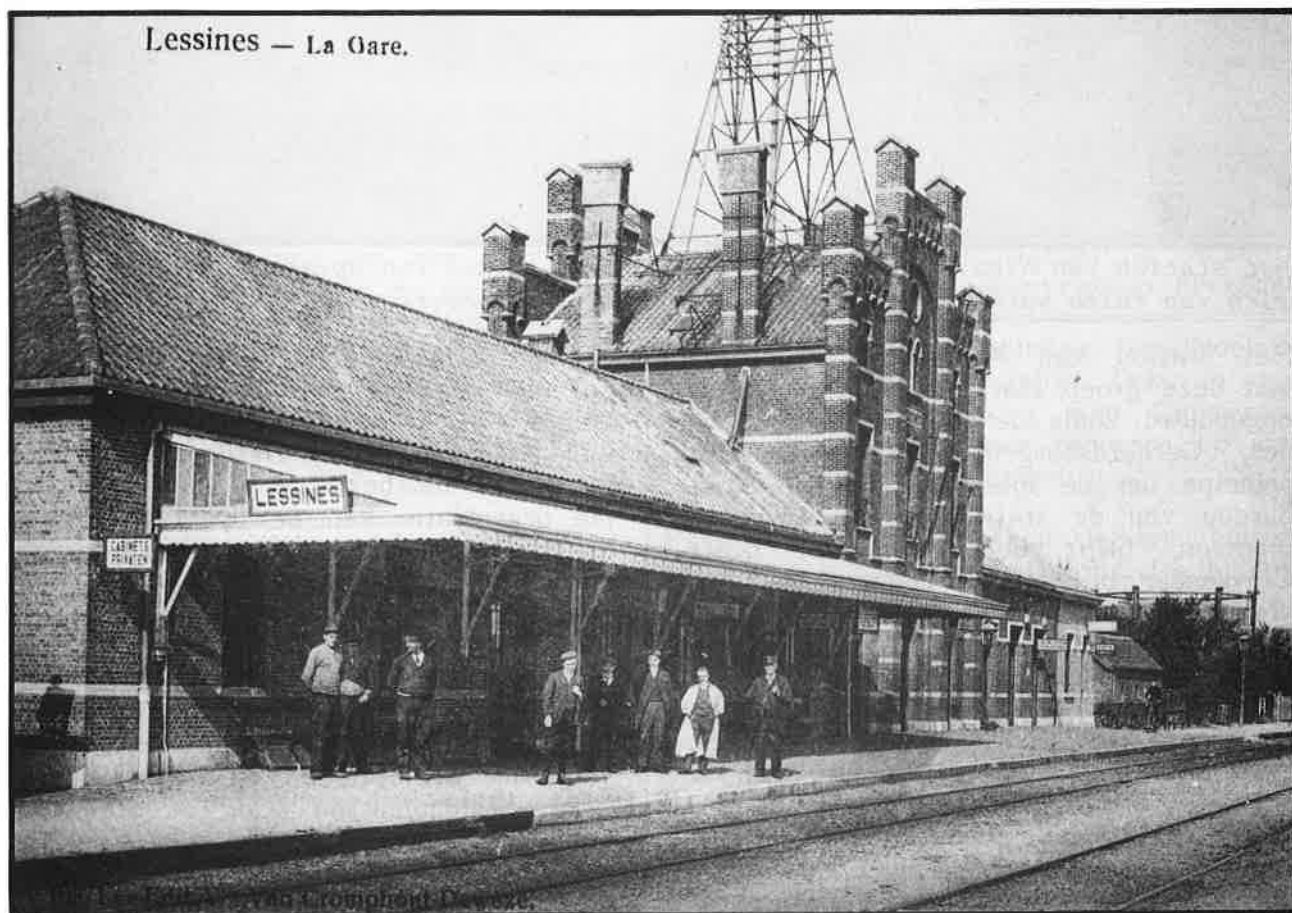
Planonderzoek

a) Openbaar gedeelte.

Een zeer belangrijk verschilpunt met de halten en plattelandsstations is dat de inkom van de stadsstations aan het stationsplein gesitueerd is.

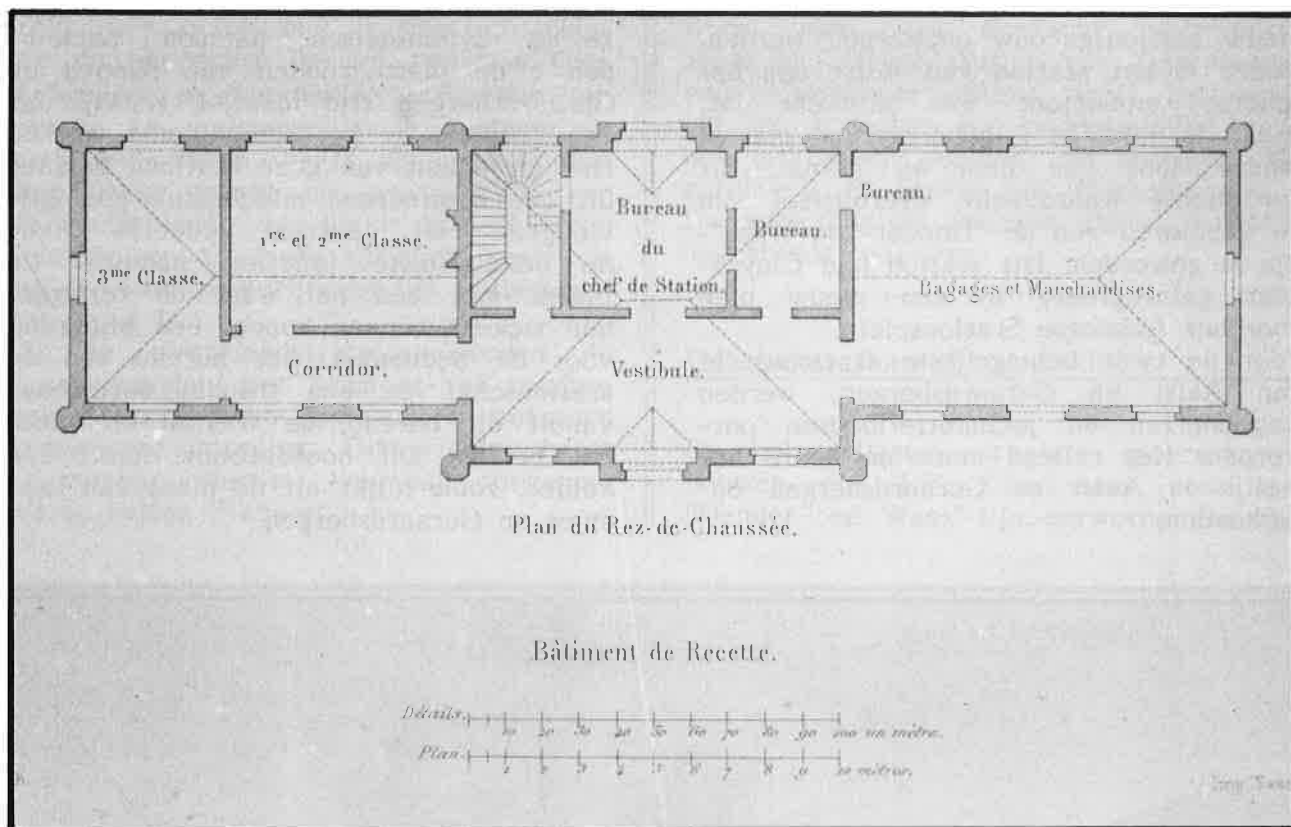
Voor het eerst wordt de specifieke opsplitsing van de wachtzalen in één wachtzaal eerste en tweede klasse en één wachtzaal derde klasse toegepast in de stadsstations.

De stations van Geraardsbergen, Lessines en Ninove zijn duidelijk volgens hetzelfde symmetrisch patroon ontworpen : de plattegronden van Ninove en Geraardsbergen zijn identiek terwijl dat van Lessines er het spiegelbeeld van is. Het grondplan van deze stations bestaat uit een dominerend middenstuk met zijvleugels. Het centraal gedeelte bevat de belangrijkste functies, namelijk de inkom met een hal waar de reizigers hun tickets kunnen kopen, een bijbureau voor de bedienden, het bureau van de stationschef en een traphal bereikbaar vanuit dit bureau, de voorhal en vanaf het perron. Dit hoofdgebouw heeft een kelder, zoals blijkt uit de plans van Lessines en Geraardsbergen.



Een ruim magazijn dat dient voor de opslag van kleine goederen en bagage neemt een volledige vleugel in beslag. Het staat rechtstreeks in verbinding met het bureau van de stationschef en de voorhal, en kan tevens vanaf het perron bereikt worden. De andere vleugel omvat de wachtzaal eerste en tweede klasse en de wachtzaal derde klasse, die toegang geven tot het perron zodat de reizigers de hal niet meer moeten doorgaan om op de trein te stappen.

zien die als overgang van het plein naar het eigenlijke gebouw fungeert. De stationsgebouwen van Dendermonde en Lokeren zijn totaal anders opgevat. Hier kan men niet meer van een centraal gedeelte spreken waar de inkomhal is gesitueerd. Integendeel, de inkom wordt volledig excentrisch geplaatst. Deze twee stadsstations zijn qua oppervlakte kleiner dan de andere. Er is hier minder ruimte voor het opbergen van goederen voorzien.



Het station van Ninove was bijna volledig symmetrisch van opvatting en was voorzien van ruime wachtzalen en opslagplaatsen voor goederen

Het station van Aalst, het pronkstuk van deze groep stations, is symmetrisch opgebouwd zoals de stations van Lessines, Geraardsbergen en Ninove. Het principe om de inkom, samen met het bureau van de stationschef centraal te plaatsen, blijft behouden. Hier heeft Cluysenaar bijkomende ruimtes voor diverse doeleinden voorzien, zoals een bureau voor de bode en de opzichter, een ruimte voor goederen en één voor de spoorwegaanbevelers. Los van het hoofdgebouw en aan weerszijden ervan staan twee identieke gebouwtjes. Het één is bestemd voor de conciërge en het ander voor het douanekantoor. Naar het stationsplein toe is over de gehele lengte van het station een galerij voor-

Bij het station van Lokeren neemt de hal een veel te grote plaats in ten opzichte van de rest van het gebouw, terwijl het station van Dendermonde helemaal geen hal bezit.

De organisatie van de openbare ruimte heeft in het station van Dendermonde slechts de allure van een plattelandstation.

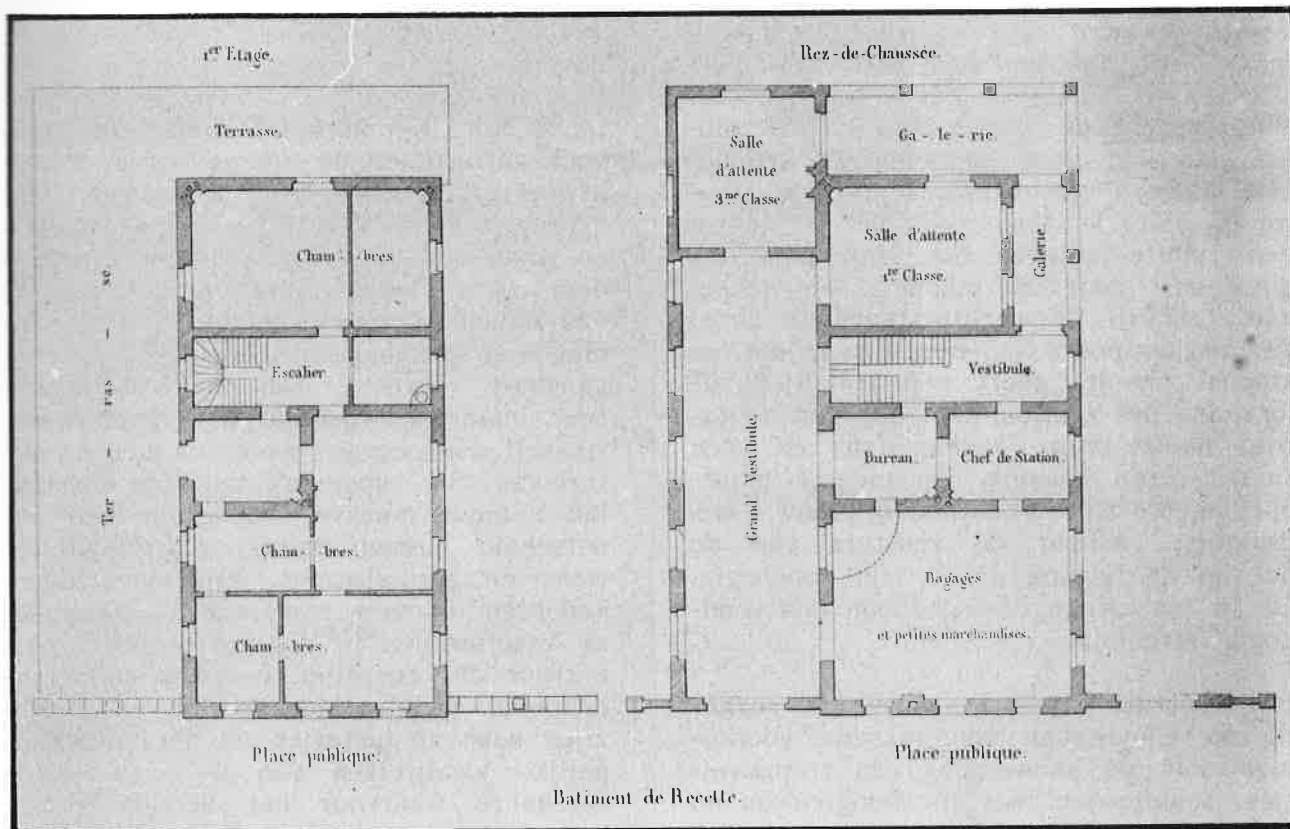
Voor de stations van Geraardsbergen en Aalst heeft Cluysenaar technische gebouwen ontworpen, zoals herstelplaatsen voor de locomotieven en voor de wagons, opslagplaatsen voor de steenkool en magazijnen voor de vrachten.

b) Privé-gedeelte.

De verblijven voor de bewoners van de stations te Aalst, Ninove, Geraardsbergen en Lessines zijn duidelijk omlijnd en gesitueerd boven het centrale gedeelte van de benedenverdieping, waarvan het grondplan in grote lijnen wordt gevolgd.

Voor de stadsstations van Lokeren en Dendermonde heeft de architect op de eerste verdieping ruime verblijven ontworpen, die blijkbaar bestemd waren

deelte af, terwijl te Lessines een zadeldak, geplaatst in de dwarsrichting van het gebouw, schuilgaat achter een fronton. De zijvleugels hebben een afgesnuit zadeldak. De stations van Lessines en Ninove hebben hoekpilasters die uitlopen op topstukken. Cluysenaar heeft drie verschillende types van vensteropeningen aangewend, namelijk te Lessines rechthoekige vensters, te Ninove getoogde vensteropeningen met druiplijsten en te Geraardsbergen rechthoeki-



De publieke ruimte van het station van Lokeren werd per uitzondering verdeeld over het gelijkvloers en de eerste verdieping, en de privévertrekken bevinden zich wellicht op de hoger gelegen mansardekamers

voor het publiek. De plannen van de privé-vertrekken, die zich wellicht op de hoger gelegen mansardekamers situeren, heeft Cluysenaar niet afgebeeld.

Gevelstudie

De stations van Ninove, Lessines en Geraardsbergen vertonen een treffende gelijkennis die in eerste instantie te wijten is aan hun quasi identiek grondplan. Deze gebouwen bestaan uit een centraal gelegen dominerend volume van drie traveeën, geflankeerd door twee eenlaagse vleugels van drie traveeën. Het tweelaags middengedeelte wordt geritmeerd door een risaliet.

Bij de stations van Ninove en Geraardsbergen dekt een schilddak het middenge-

ge vensters met schuine bovenhoeken, versierd met een druiplijst. Door de eenvoudige volumewerking wist Cluysenaar aan deze stations een robuuste en statige uitdrukking te geven.

Het station van Aalst is het buitenbeentje van de stadsstations. De belangrijkste gevel is naar het stationsplein gericht. Elf steekboogarcaden op hardstenen zuilen met lijstkapitelen vormen een galerij, die als overgangszone tussen plein en stationsgebouw fungeert. Het centrale deel in twee bouwlagen bestaat uit een voorgevel met drie traveeën en een zijgevel met twee traveeën en gans het gebouw heeft een plat zinken dak.

De vooruitspringende vierkante toren heeft drie geledingen en vormt het uitgewerkt middendeel van de galerij. De afgelijnde steekboogfries, de kantelen, de flankerende hoekpijlers en de achthoekige erkers roepen de gedachte van een burcht op. De begane grond heeft steekboogvormige muuropeningen met een druiplijst terwijl de muuropeningen van de verdiepingen gekoppelde rondboogvensters zijn met een penant die als een zuiltje uitgewerkt is.

Het station van Lokeren lijkt op het eerste gezicht evenwichtig opgebouwd maar het tegendeel is waar. Zo heeft Cluysenaar naast het hoofdgebouw twee trapgevels ontworpen die de illusie van een goed uitgebouwde symmetrie moeten opwekken. Achter de trapgevel aan de linkerzijde is er echter een ruimte gelegen met een plat dak die dienst doet als inkomhal en wachtzaal, terwijl de rechtertrapgevel enkel de uitgangspoort is. Een toren, die de traphal omvat, geeft een rijkelijke allure aan het station. Het dak van de toren heeft vier dakkapellen en een smeedijzeren kroning. De meeste muuropeningen zijn rechthoekig met een druiplijst. Alleen de vensters van de hal op de begane grond zijn rondbogig. De in- en uitgangsdeur hebben een rondbogig bovenlicht.

In het station van Dendermonde suggereerde Cluysenaar een luxueus voorkomen door de aanwending van trapgeveltjes, schietgaten met rondboogfriesen en dakkapellen. Hierdoor krijgt men de indruk een groot landhuis of een klein kasteeltje te zien, eerder dan een officieel gebouw.

De dienstgebouwen waaronder de stelen opslagloodsen van de stations te Aalst en Geraardsbergen zijn de enige utilitaire gebouwen van de "Dender- en Waes"-lijn. Deze gebouwen zijn rationeel opgevat en hebben dezelfde stylistische kenmerken als hun respectievelijke hoofdgebouwen, doch zijn iets soberder afgewerkt.

Het station van Aalst was het belangrijkste gebouw dat Cluysenaar gekreëerd heeft voor de "Dender- en Waes"-lijn. Naast het feitelijk stationsgebouw heeft hij voor Aalst bijkomende magazijnen, opslagplaatsen en herstellloodsen ontworpen

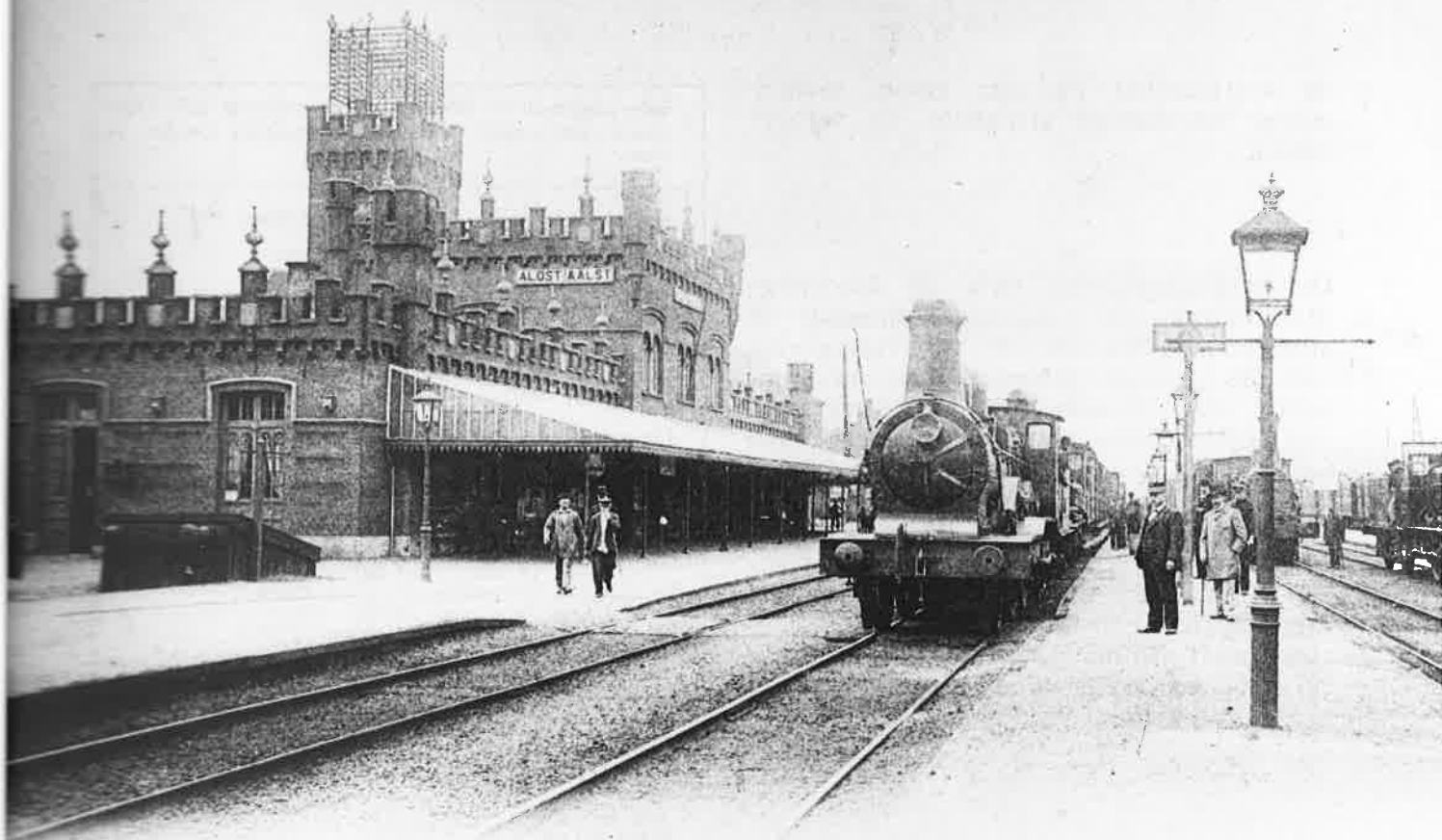
Het station van Ninove werd in 1977 afgebroken door de N.M.B.S., enkele dagen vooraleer de definitieve bescherming van het gebouw zou kunnen ingaan

Besluit

Uit deze studie over de spoorweggebouwen van de 'Dender- en Waes'-lijn komt duidelijk tot uiting dat de vermaarde architect J.P. Cluysenaar niet alleen uitblonk door het ontwerpen van grootse, prestigieuze projecten, zoals de Sint-Hubertus galerijen te Brussel.

Vergeleken met zijn vorige realisaties zijn de stations inderdaad bescheiden werken die evenwel met zorg en op een briljante wijze werden uitgewerkt *als lieflijke kleinodenverspreid in het landschap*. Kenmerkend zijn de zin voor variatie en de doorgevoerde detailafwerking, zodat deze gebouwen, die vooreerst een functioneel doel hadden en soms een beperkte spelingsruimte boden, een eigen karakter uitstraalden. Cluysenaar nam immers geen genoegen met het gemakkelijk imiteren van de gangbare vormen van stationarchitectuur, maar ontwikkelde een eigen visie, waarbij de spoorweggebouwen het karakter van hun omgeving moesten uitstralen: aldus maakte Cluysenaar een onderscheid tussen haltes, plattelandstations en stadsstations. Zijn opvattingen kaderden in een romantische tijdsgeest en resulteerden in een pittoreske architectuur die enerzijds verwees naar traditionele Vlaamse bouwstijlen en anderzijds naar de historiek en de landschappelijke kwaliteiten van de stad of de gemeente waarvoor het betrokken gebouw was ontworpen. Deze lijn werd zelfs doorgetrokken op het vlak van het materiaalgebruik dat zo nauw mogelijk aansloot bij de lokale tradities.

Deze esthetische kwaliteiten stonden een efficiënt en doeltreffend gebruik van de gebouwen niet in de weg. In de grondplannen komt een rationele aanwending van de (soms beperkte) ruimte tot uiting, waarbij diverse functies gegroepeerd werden. Er is een duidelijke scheiding tussen de openbare ruimten, de dienst ruimten en de privé-ruimten voor



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

Papeterie Ép^e J. Cornélis, 46, rue longue de Sel,

Ninove. — La Gare.



de stationschef en zijn gezin, zonder echter overbodige circulatie te veroorzaken.

Op stylistisch vlak valt de spoorwegarchitectuur van Cluysenaar moeilijk te situeren : daarvoor is de vormgeving van de diverse gebouwen te uiteenlopend, wat trouwens de bedoeling was van Cluysenaar. Ongetwijfeld kan men verbanden zien met de brede stroom van de neo-stijlen en vroege vormen van eclecticisme, maar nergens wordt een bepaalde stijl konsekvent toegepast. Het lijkt erop alsof de architect voor zijn plezier een aantal mooie gebouwtjes heeft willen creëren zonder theoretische en stylistische vooropzettingen.

Dat de meeste gebouwen van de 'Dender- en Waes'-lijn reeds verdwenen zijn valt te betreuren en is een teken van deze tijd waarin enkel de efficiëntie belang heeft. De sloping van het station van Ninove is hiervan een typisch voorbeeld : het station werd in 1977 door de N.M.B.S. gesloopt enkele dagen vóór de definitieve bescherming zou kunnen ingaan. Van de 18 stations en haltes blijven er heden slechts vier meer over (Aalst, Zele, Ternat en Zandbergen), die bijna allen door verbouwingen en moderniseringën fel verminkt zijn.

Hier moet aan toegevoegd worden dat de publikatie van Cluysenaar met de ontwerpen van de spoorweggebouwen voor de 'Dender- en Waes'-lijn in intakte toestand bijna onvindbaar is geworden : uit verschillende exemplaren werden een aantal platen met ontwerpen die uitgevoerd zijn als prachtige kleurenlitho's weggeplunderd, terwijl andere exemplaren verdwenen zijn uit openbare bibliotheken.

Daarom leek het ons belangrijk om de 32 platen met stationsgebouwen uit de publikatie op de volgende bladzijden integraal weer te geven.

Spoorweggebouwen ontworpen door architect J.P. Cluysenaar (1811-1880) voor de spoorweglijn Dender en Waas.

Wachterswoningen : niet gerealiseerd (plaat 1-6)

Haltes : 1. Gysegem (plaat 7-8)
2. Rebaix (plaat 9)
3. Idegem (plaat 10)
4. Schellebelle (plaat 11)
5. Acren (plaat 12)
6. Zandbergen (plaat 13)
7. Papignies (plaat 14-15)

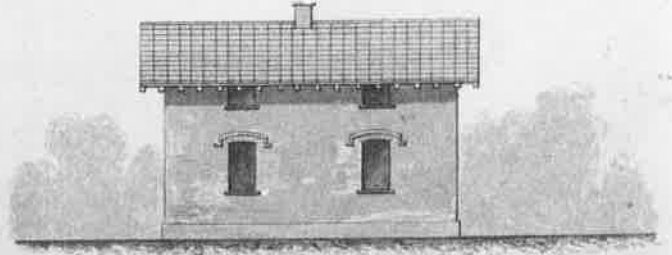
Landelijke stations : 1. Denderleeuw (plaat 16)
2. Lede (plaat 17)
3. Zele (plaat 18-19)
4. Ternat (plaat 20)

Stations : 1. Ninove (plaat 21)
2. Lessines (plaat 22)
3. Geraardsbergen (plaat 23-24)
4. Aalst (plaat 25-28)
5. Lokeren (plaat 29-30)
6. Dendermonde (plaat 31-32)

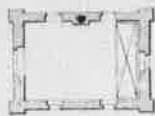
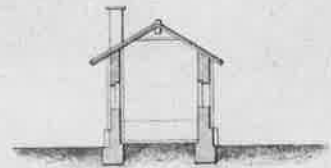
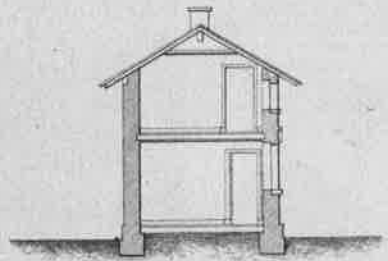
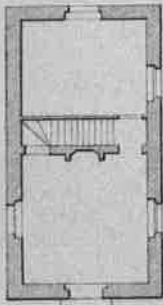
Voetnoten

- (1) In het werk van A. De Laveleye, *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer Belges* wordt een gedetailleerd overzicht gegeven van de aanleg, exploitatie, opbrengsten, e.d. van de eerste jaren van de Belgische Spoorwegen.
- (2) J. Laureyssens, *Industriële Naamloze Vennootschappen in België. 1819-1857*, p. 420.
- (3) Ibidem, p. 403-405.
- (4) J.P. Cluysenaar, *Bâtiments des Stations et Maisons de Garde*, p. 3-14.
- (5) Ibidem, p. 11.
- (6) Ibidem, p. 12.
- (7) De volgende gegevens werden bijeengebracht uit : J. Laureyssens, o.c., p. 420 en p. 539-743.
- (8) J.P. Cluysenaar, o.c., p. 25-28.
- (9) A. De Laveleye, o.c., p. 100.
- (10) Deze biografische gegevens werden beschreven in : F. Hymans-Cluysenaar, *Une famille d'artistes. Les Cluysenaar*, p. 11-13.
- (11) Ibidem, p. 29-36.
- (12) J.P. Cluysenaar, o.c., p. 6.
- (13) Ibidem, p. 6-7 (eigen vertaling).
- (14) Ibidem, p. 7.
- (15) Ibidem, p. 13.
- (16) Ibidem, p. 7 (eigen vertaling).
- (17) Ibidem, p. 7.

Chemin de fer de Dendre et Waes.



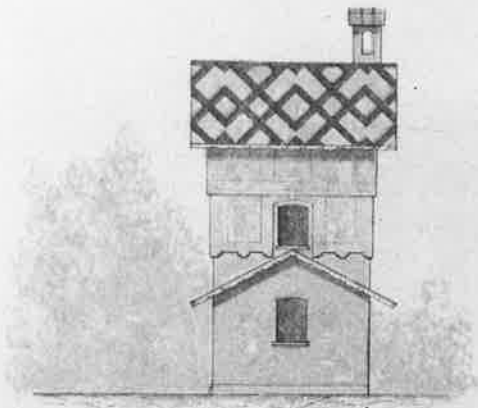
Maison de Garde.



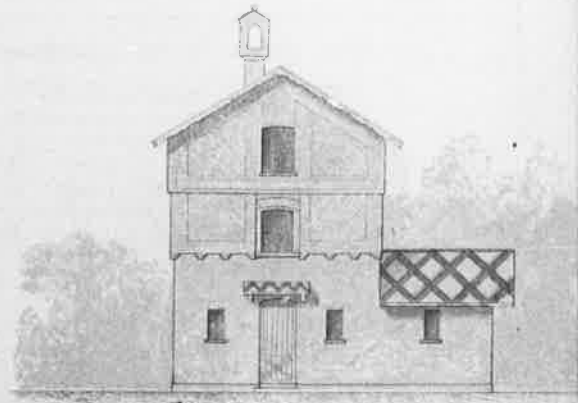
Logé de Garde route.



Chemin de fer de Dendre et Waes.



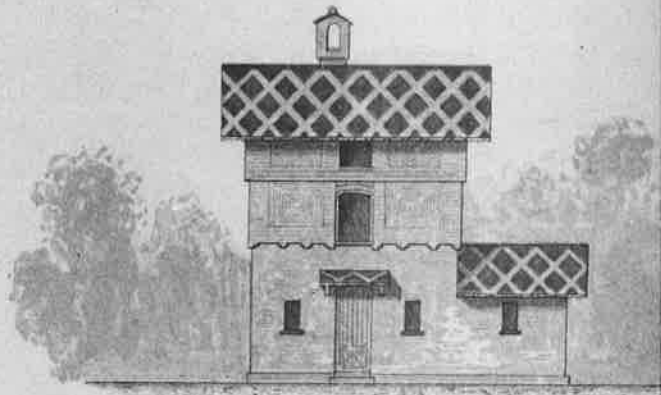
Projet A.



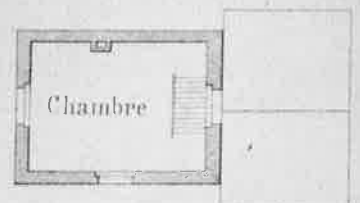
Projet A.



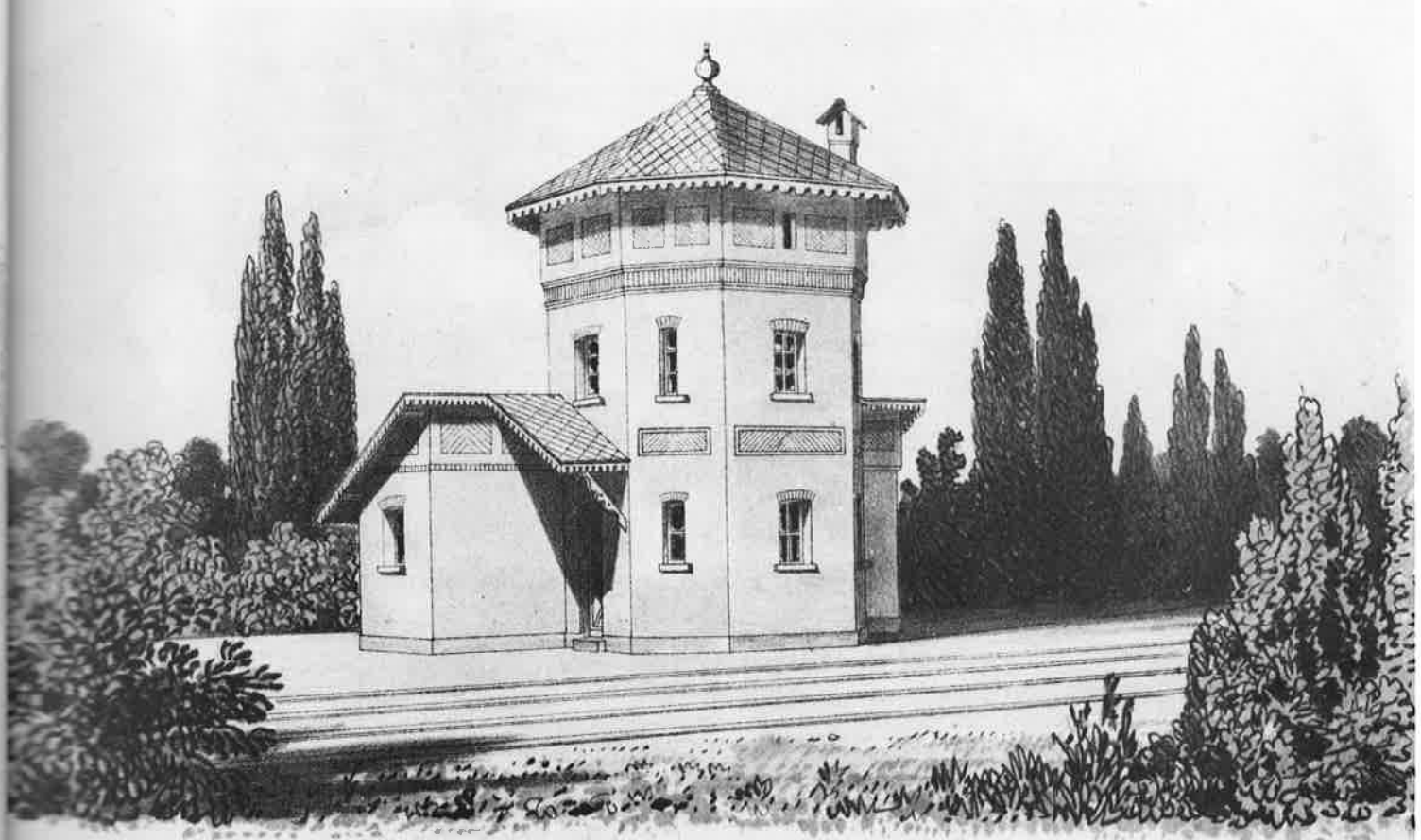
Projet B.



Projet B.

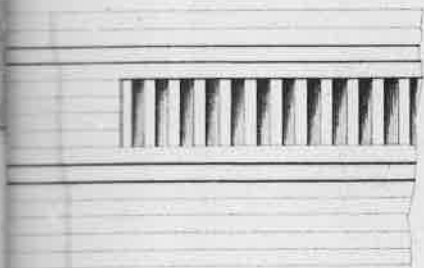


Maisons de Garde.

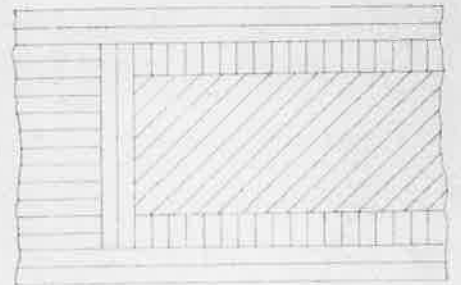
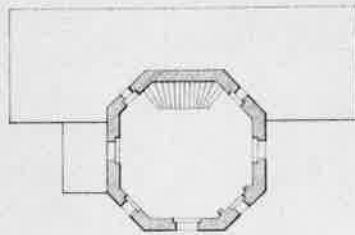


Vue perspective.

Etage.

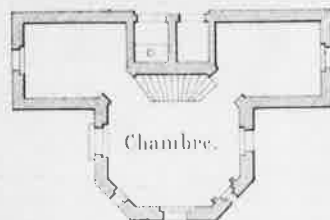


Cordon en briques.



Panneau en briques.

Rez de Chaussée.

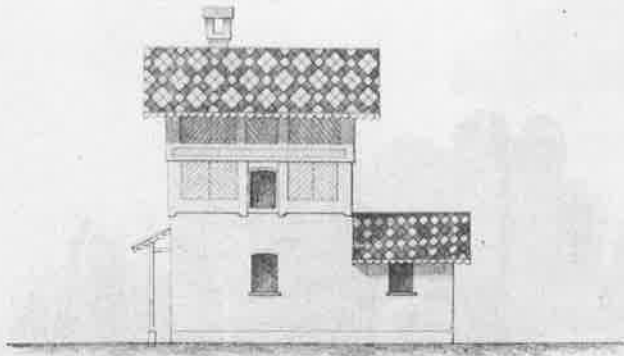


Maison de Garde.

Plan 1/100

Détail 1/20

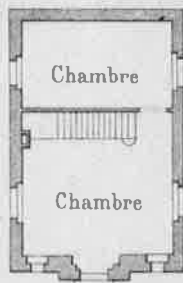
Chemin de fer de Dendre et Waes



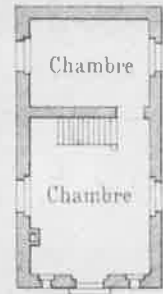
Plan B.



Plan B.



Plan A.



Plan B.



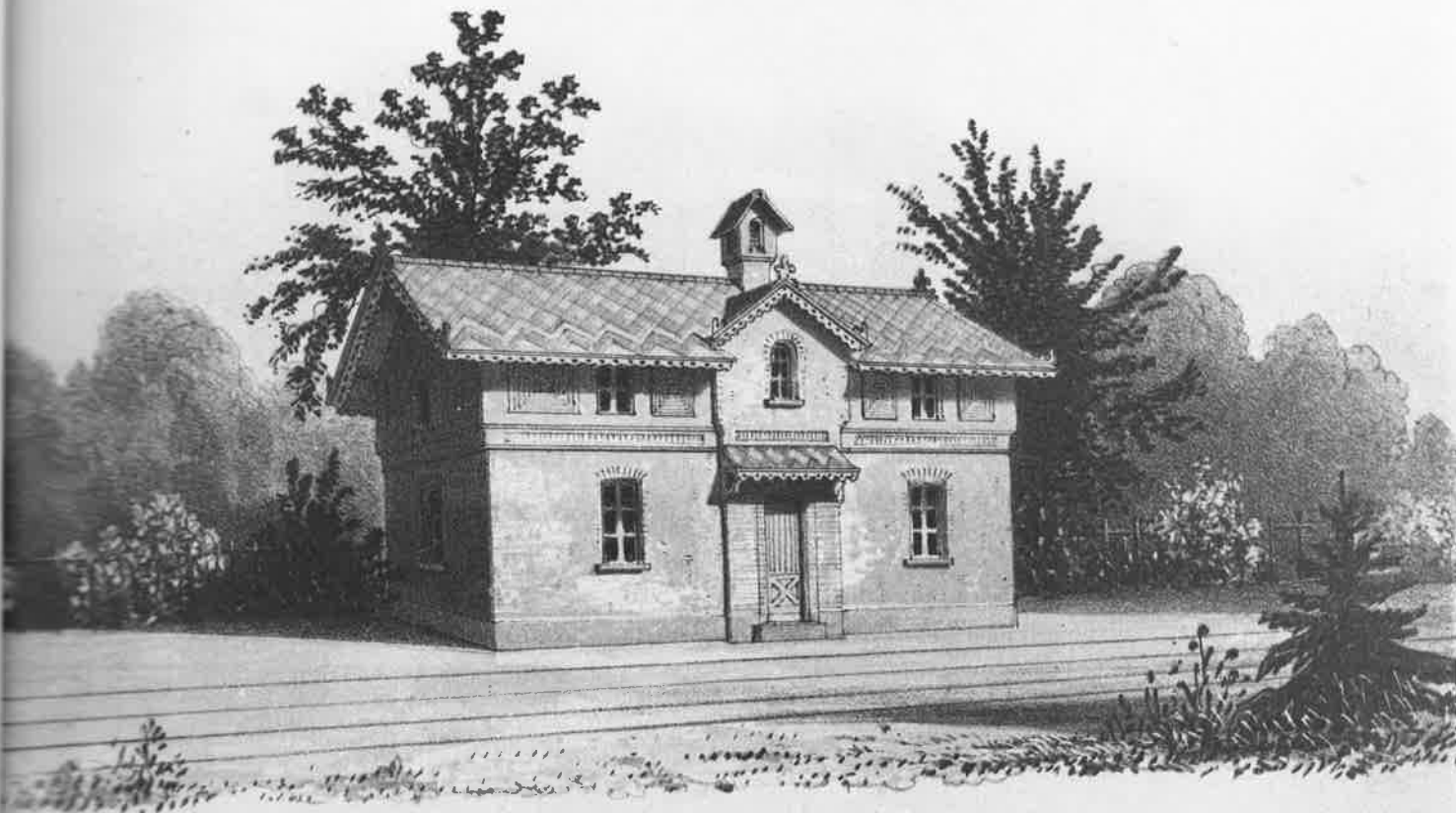
Plan A.



Plan A.

Maisons de Garde



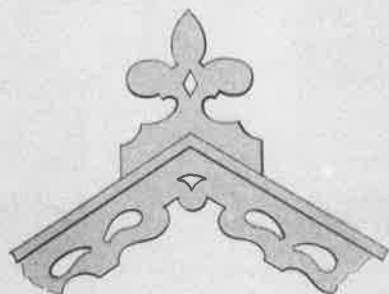
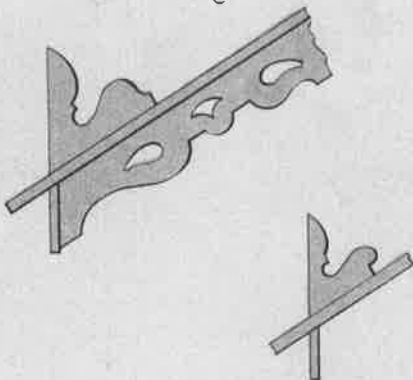


Vue perspective.

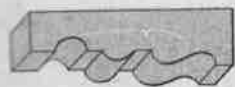
Anolets des Pignons.



Découpures des Pignons.



Découpures de l'avant-corps.



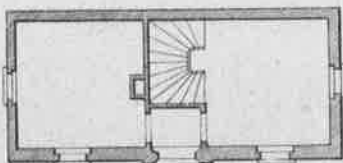
Pannes et faitage.



Maison de Garde.



Découpures de l'appentis.



Plan du rez-de-Chaussée.

Plan, 0.005 par mètre.

1 2 3 4 5 mètres.

Echelle des détails, 0.05 par mètre.

10 20 30 40 50 mètres.

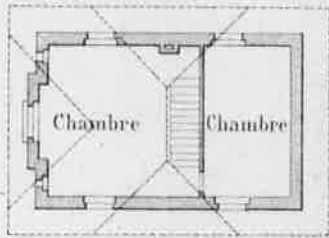
Chemin de fer de Dendre et Waes.



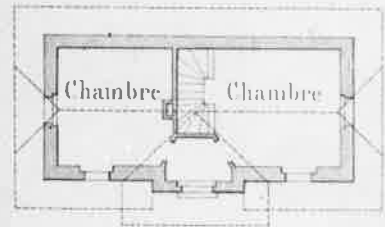
Plan B.



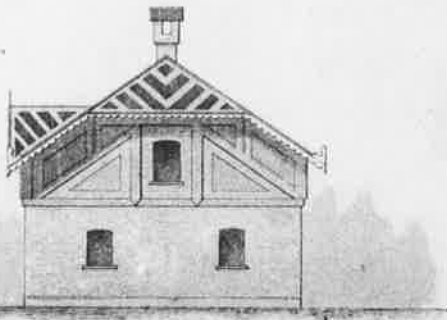
Plan B.



Plan A.



Plan B.

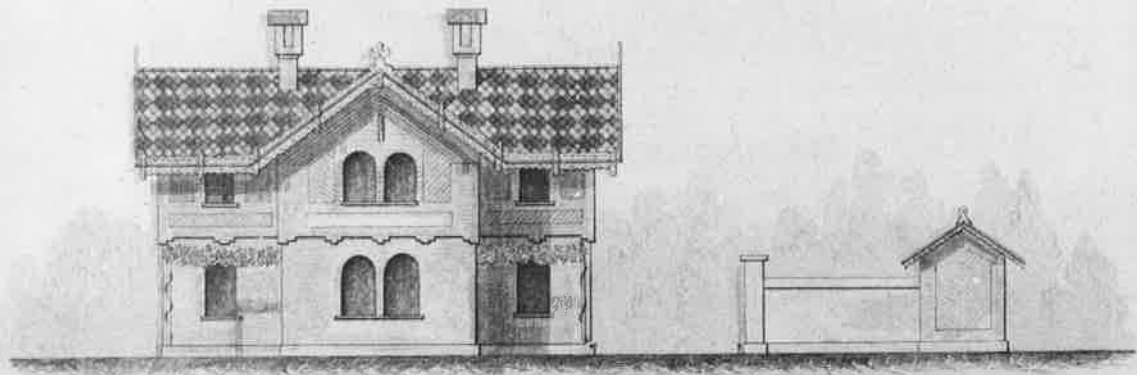


Plan A.

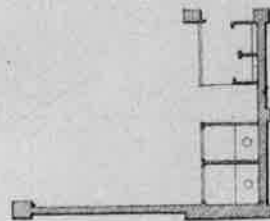
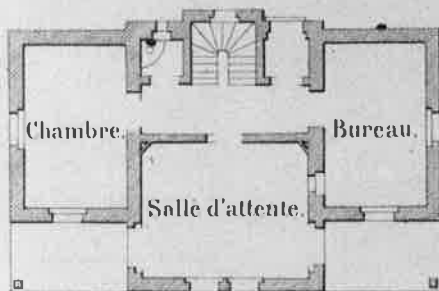
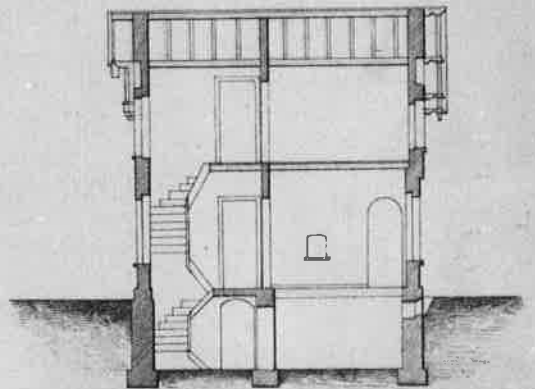
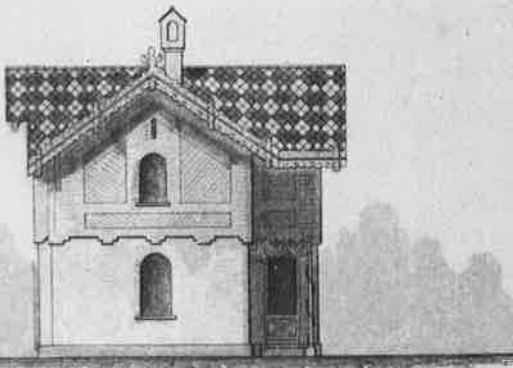


Plan A.

Maisons de Garde.

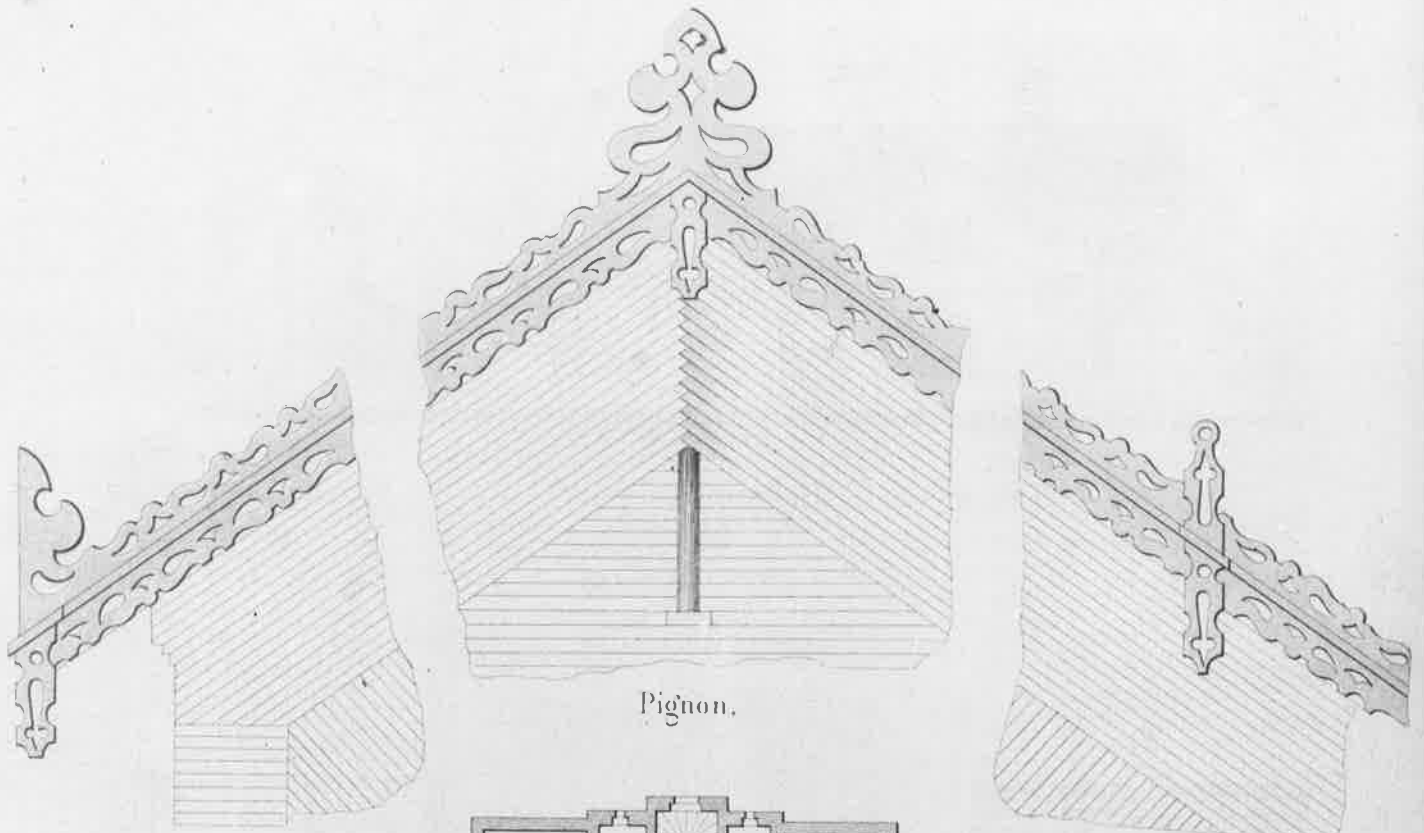


Halte à Gysegem.

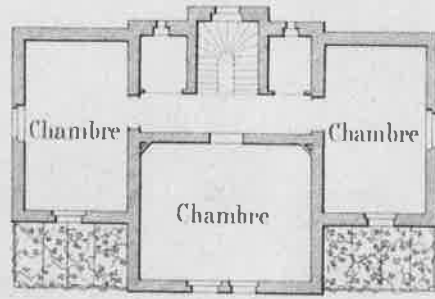


Bâtiment de Recette.

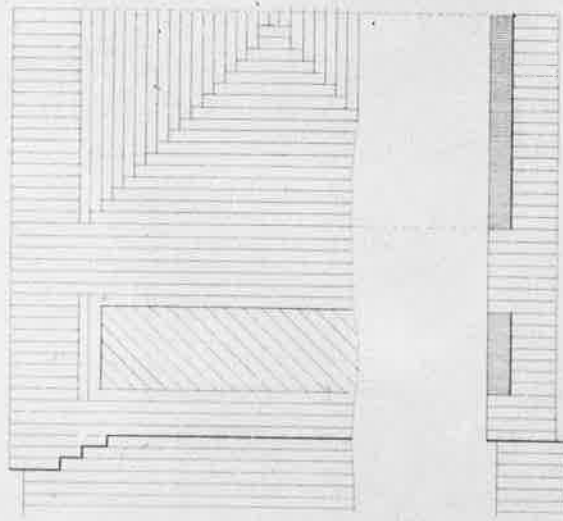
Chemin de fer de Dendre et Waes,
Gysegem.



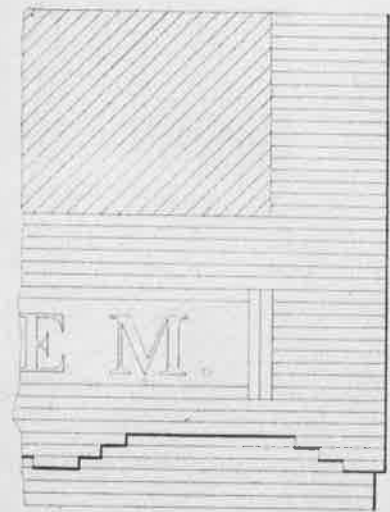
Pignon.



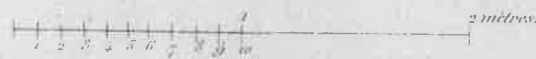
Plan de l'Etage.

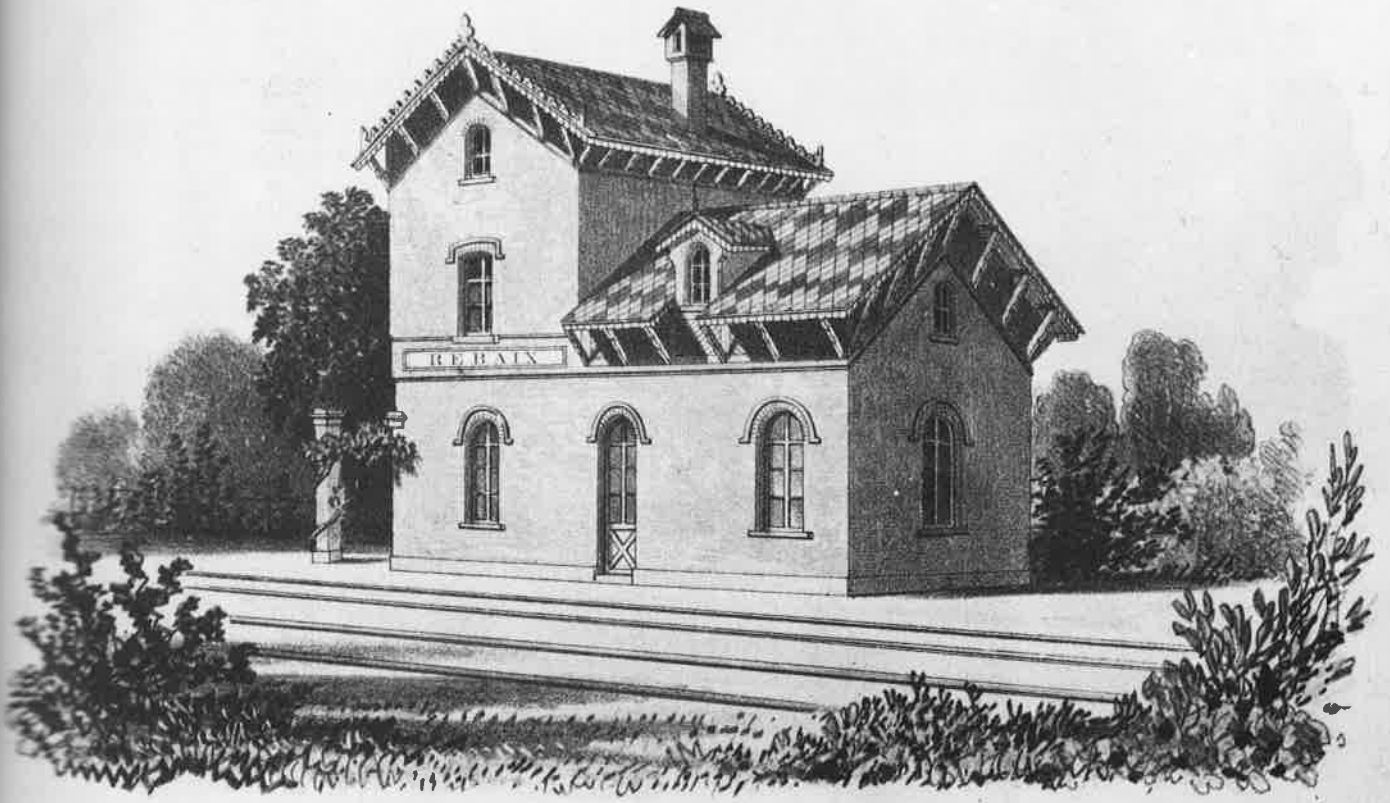


Panneaux arrière-corps.

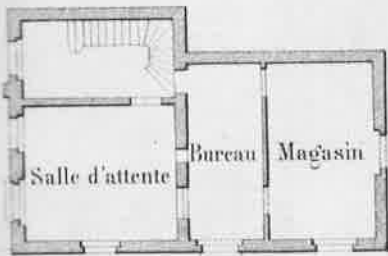


Panneaux avant-corps.

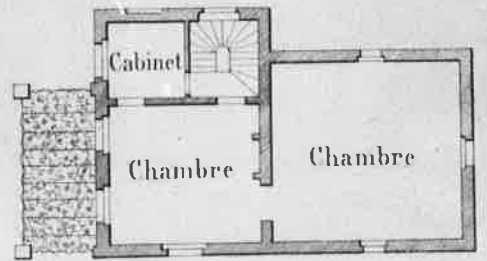




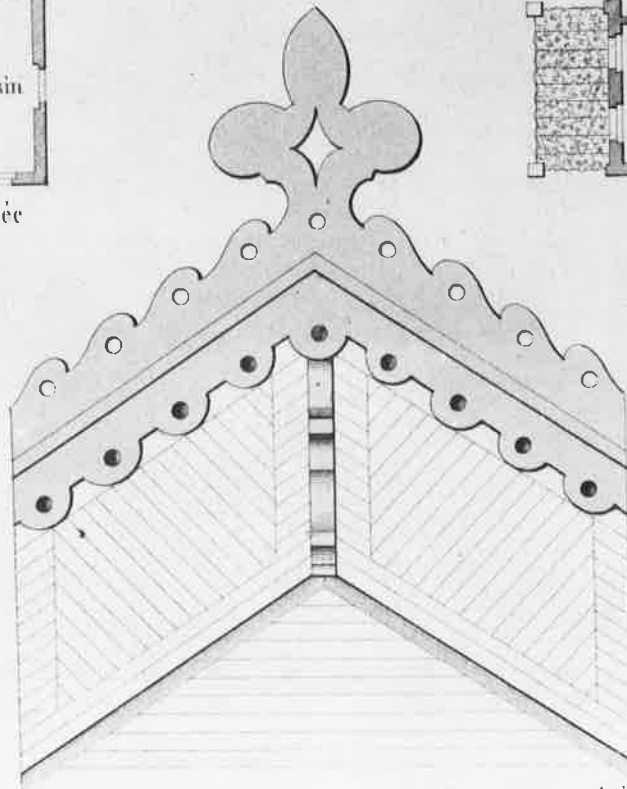
Vue perspective.
de la Halte de Rebaix.



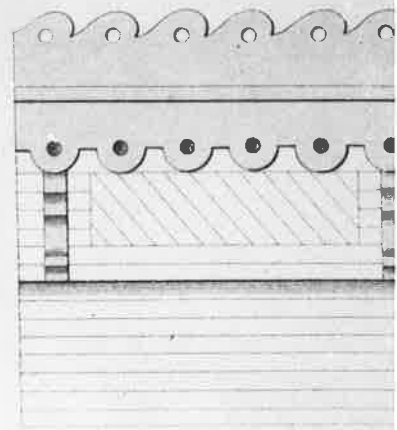
Plan du Rez-de-Chaussée



Plan du 1^{er} Etage

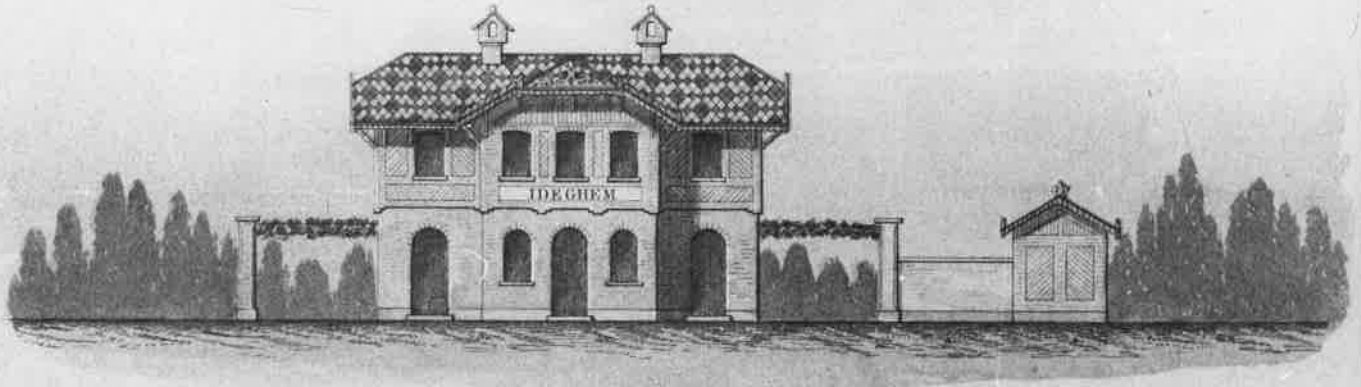


Bâtiment de Recette.

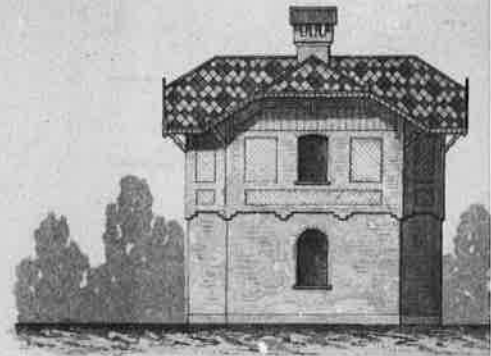
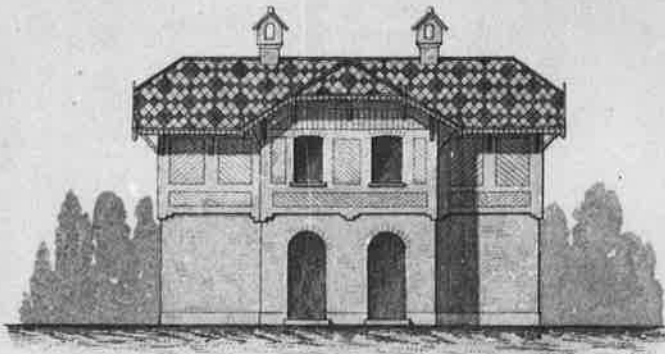
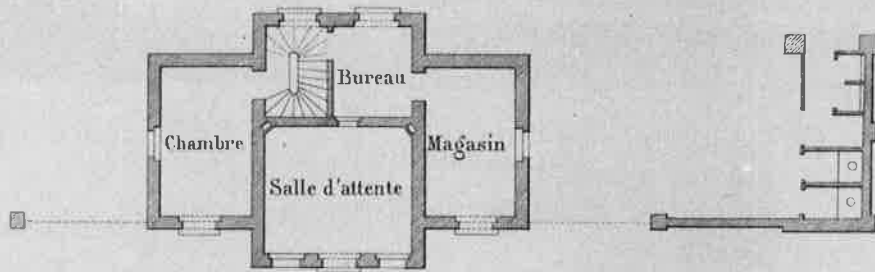


Détails du Pignon

Chemin de fer de Dendre et Waes.



Halte à Ideghem.

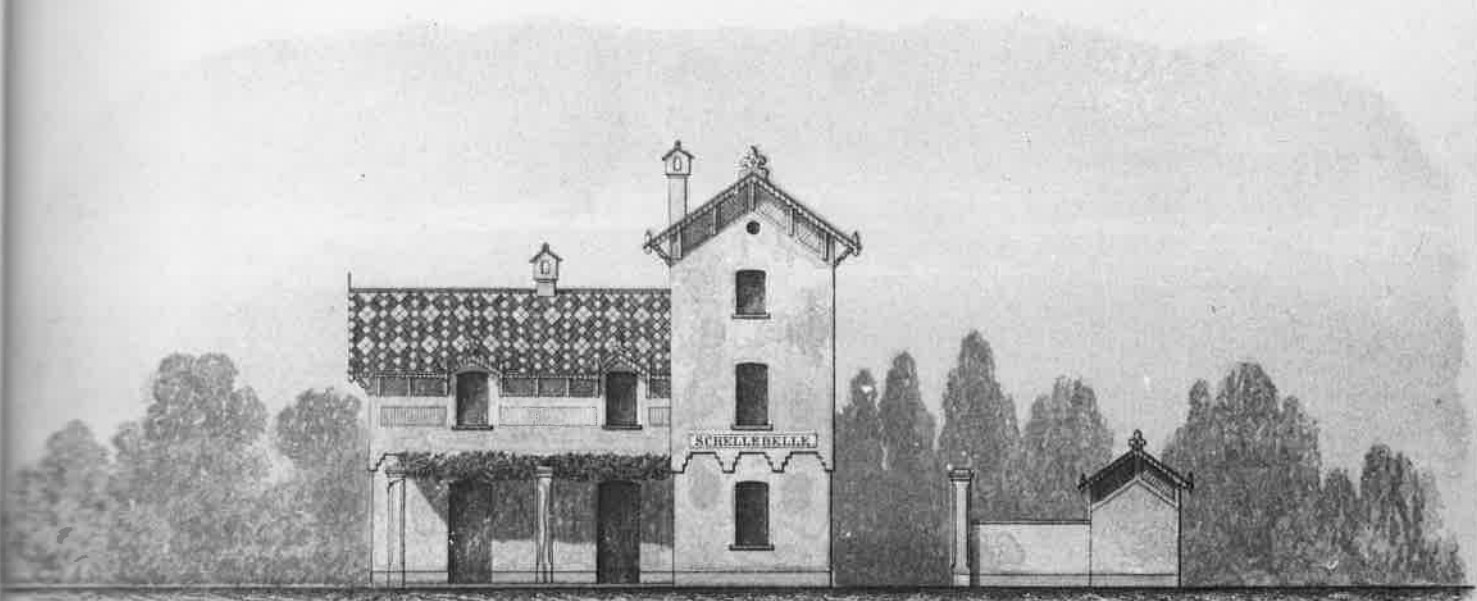


Découpe de l'avant-corps.

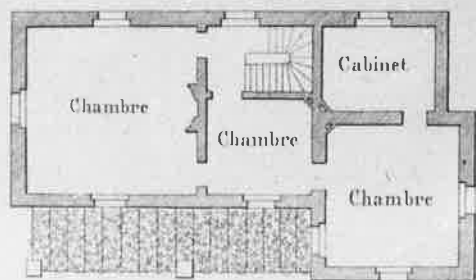
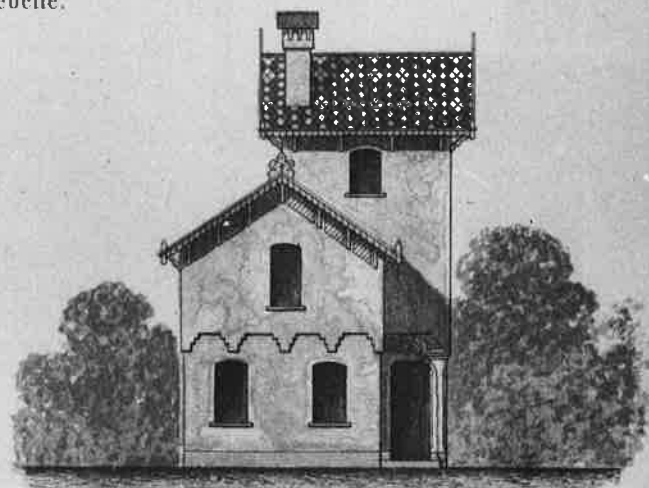
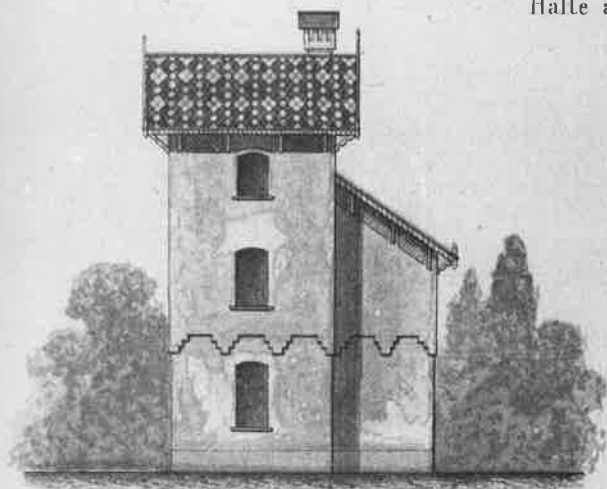
Batiment de Recette.

Plan 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 mètres.

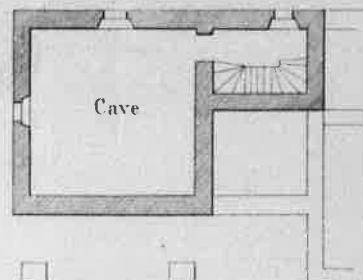
Échelle



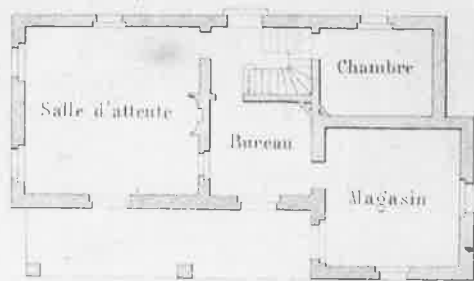
Halte à Schellebelle.



Plan du 1^{er} étage.

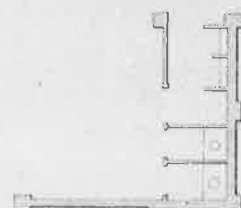


Plan du souterrain.



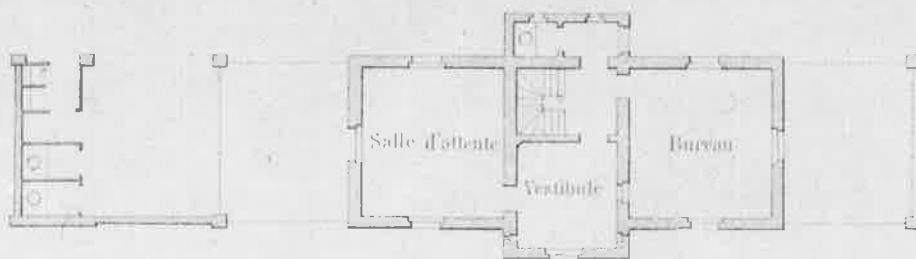
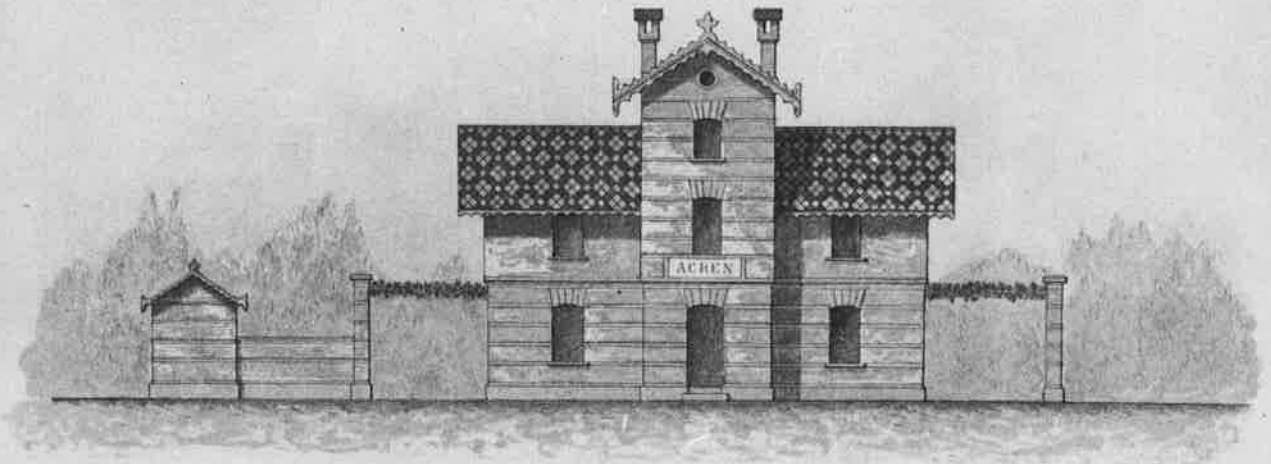
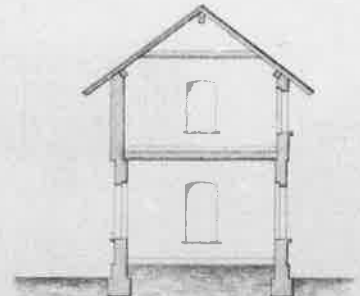
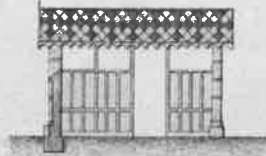
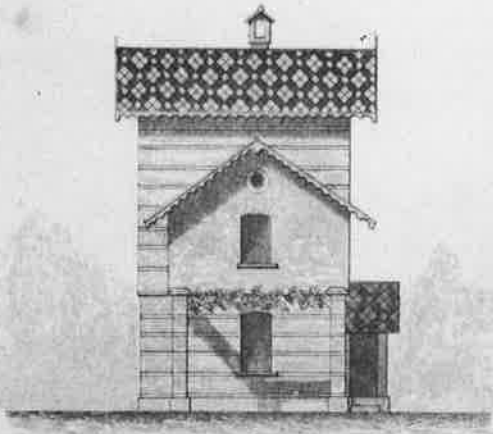
Plan du rez-de-chaussée.

Bâtiment de Recette.

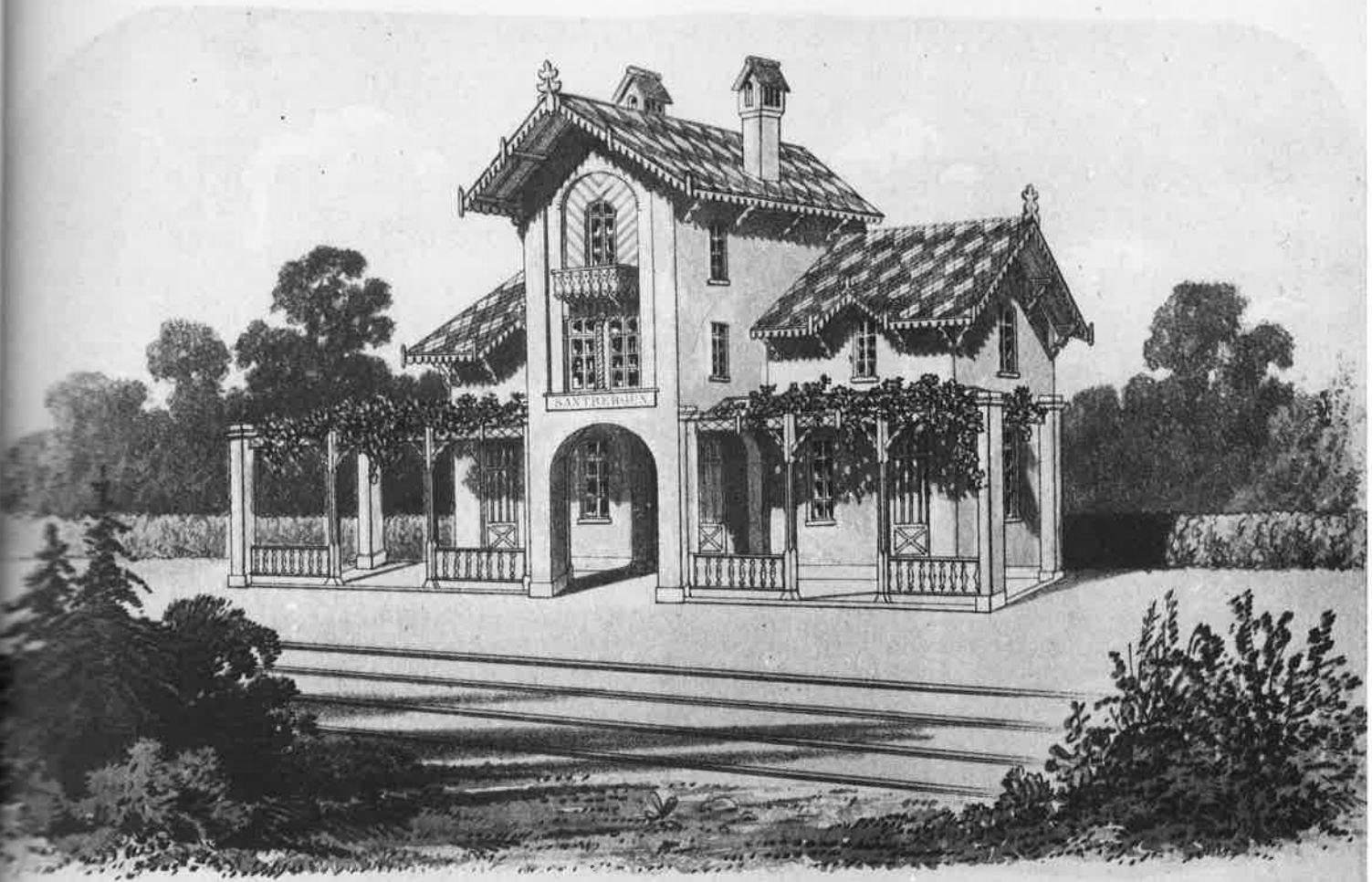


Chemin de fer de Dendre et Waes.

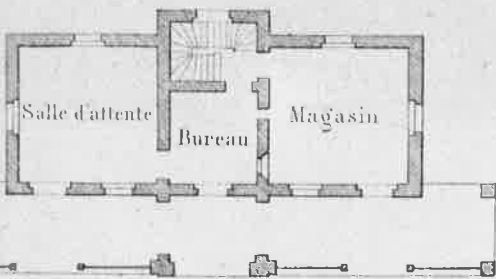
Halte à Aeren.



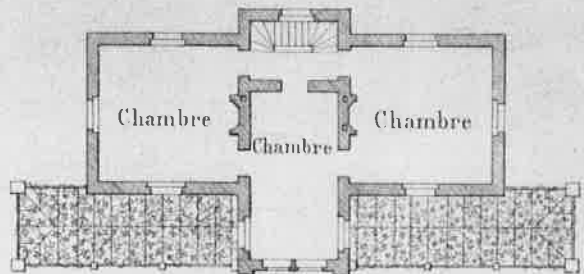
Bâtiment de recette.



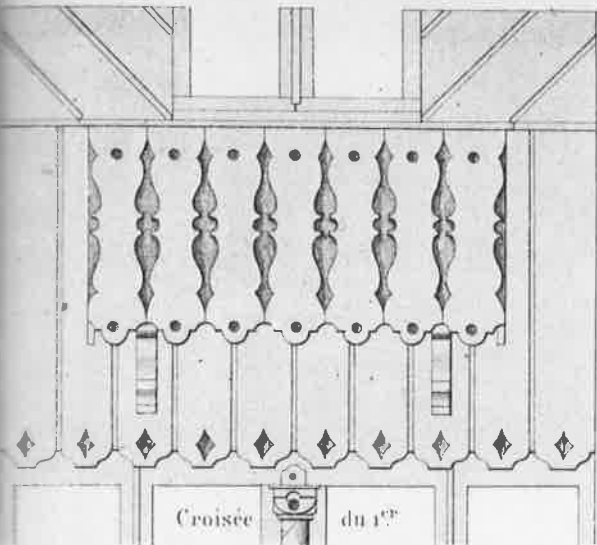
Vue perspective et Halte de Santbergen.



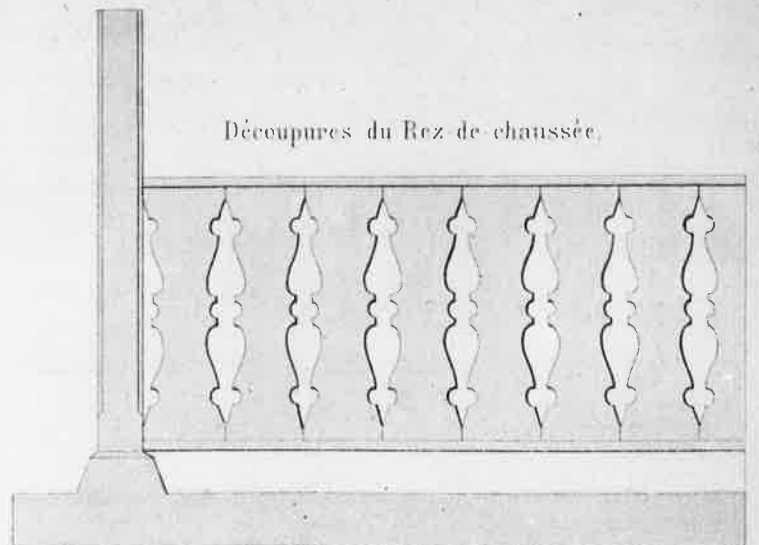
Plan du Rez-de-chaussée.



Plan du 1^{er} Etage.



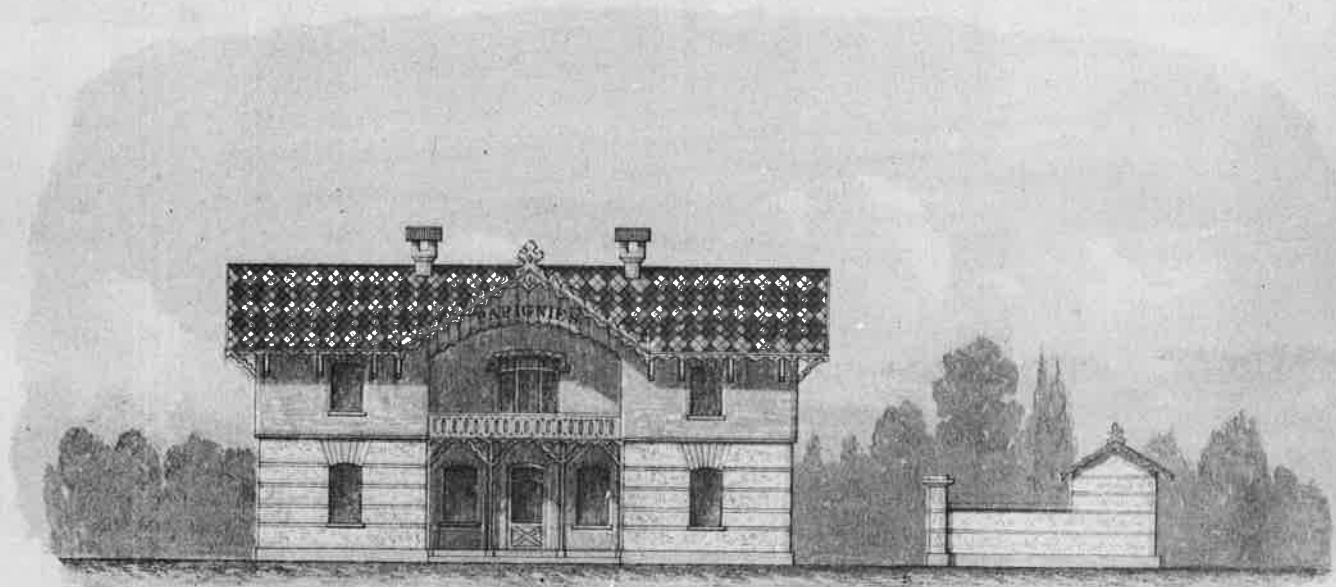
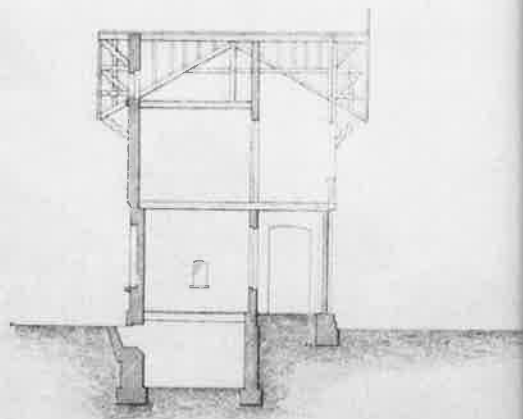
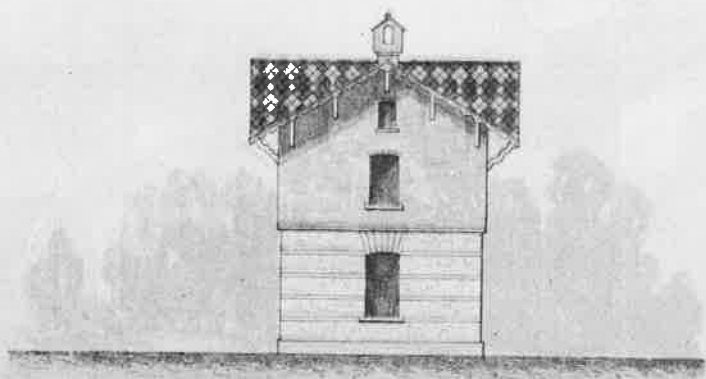
Croisée du 1^{er}



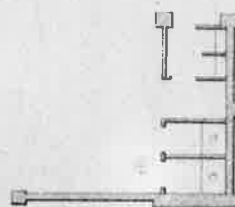
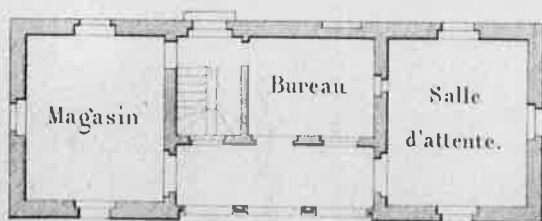
Découpures du Rez-de-chaussée.

Chemin de fer de Dendre et Waes.

Halte à Papignies.



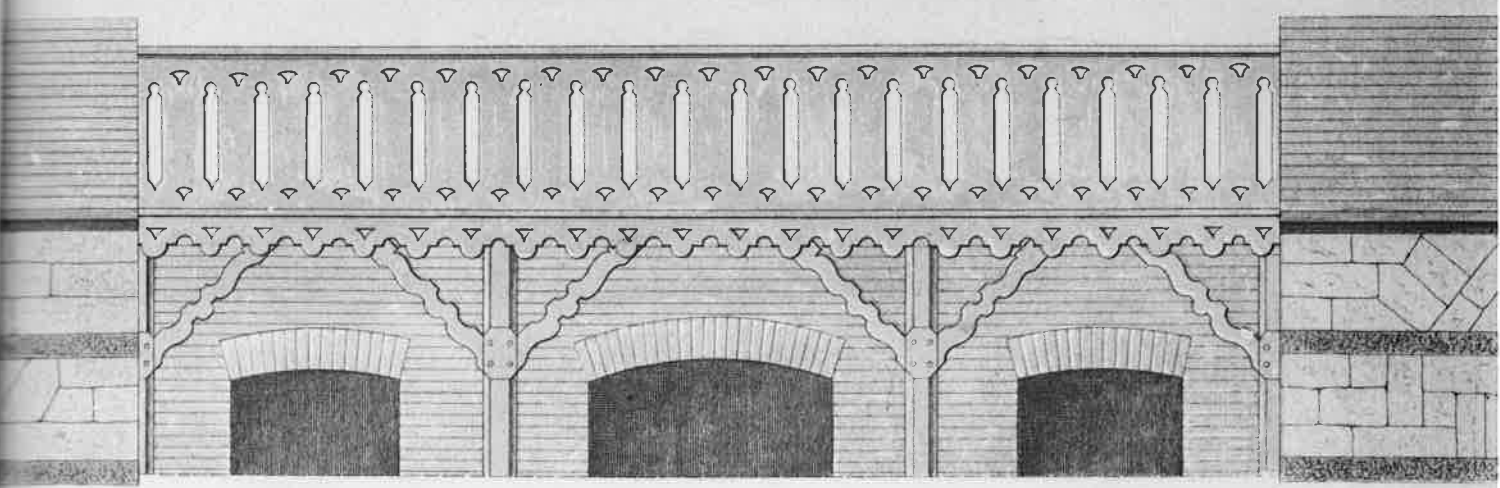
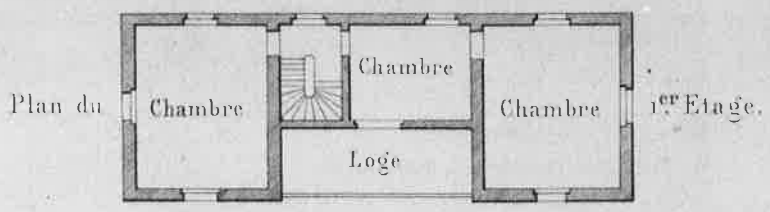
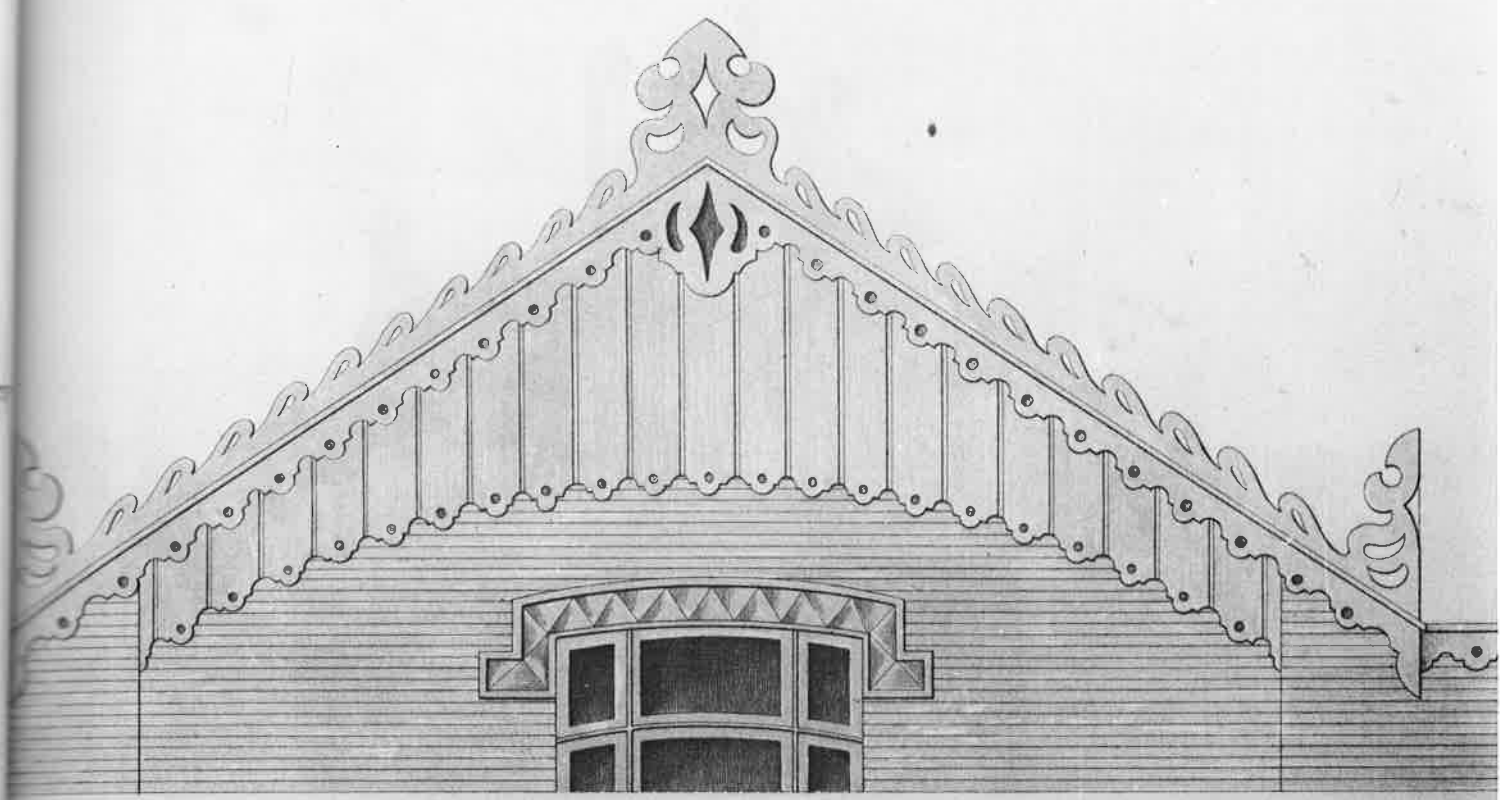
Papignies.



Bâtiment de Recette.

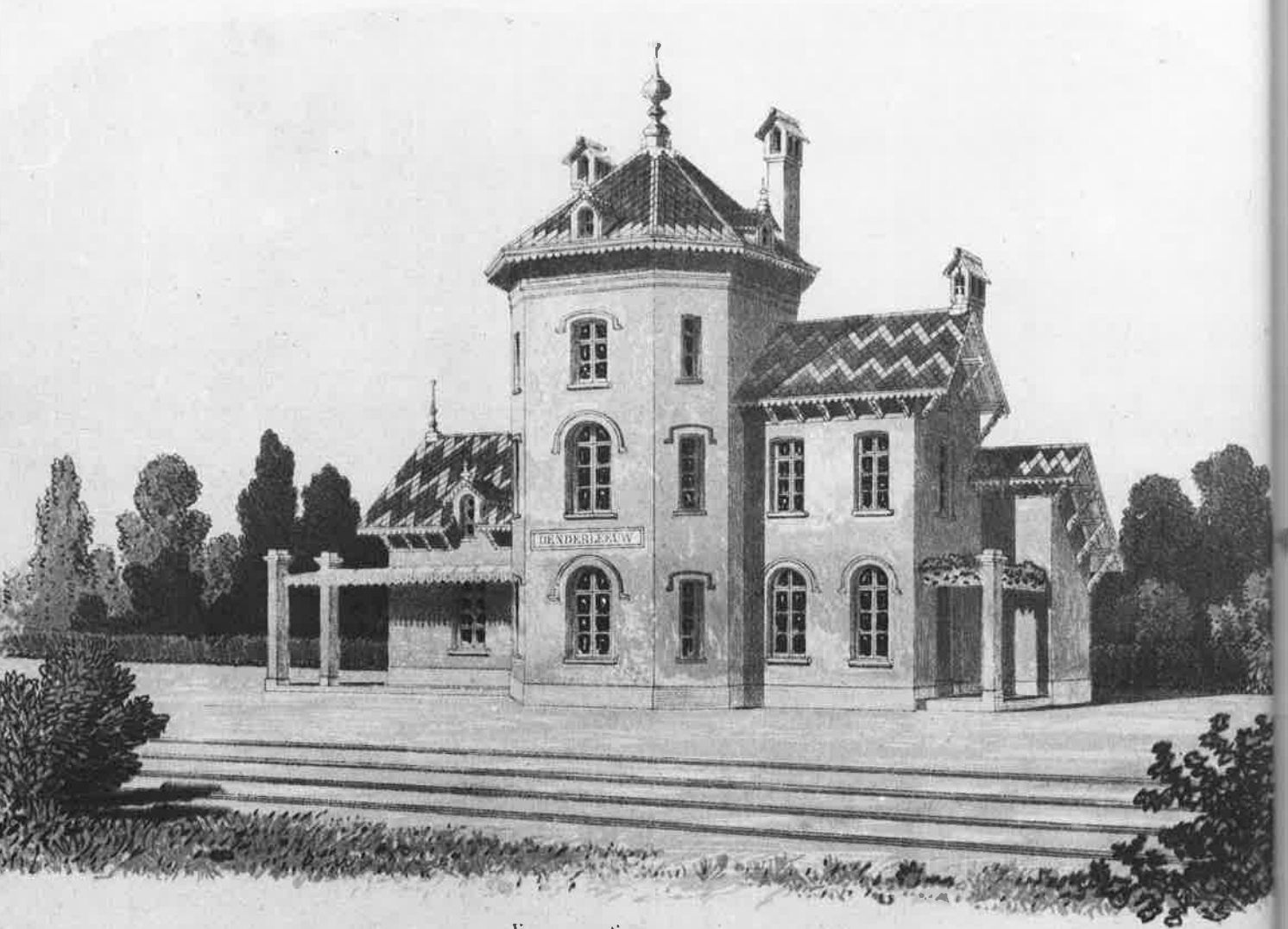
Chemin de fer de Dendre et Waers.

Halte à Papignies.

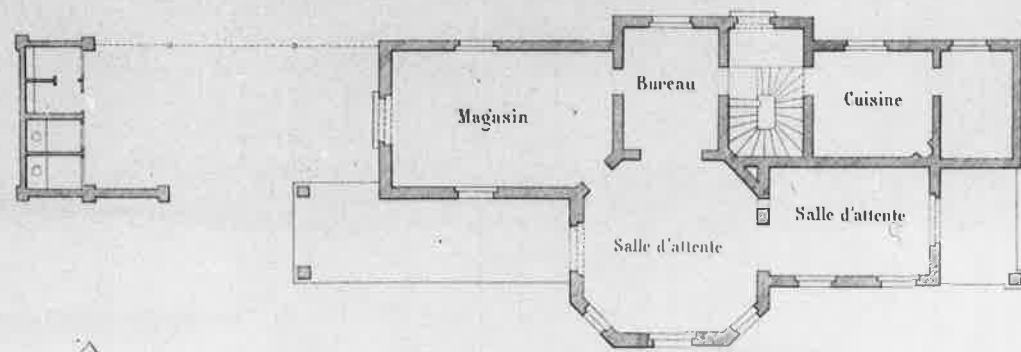


Détails du Porche.

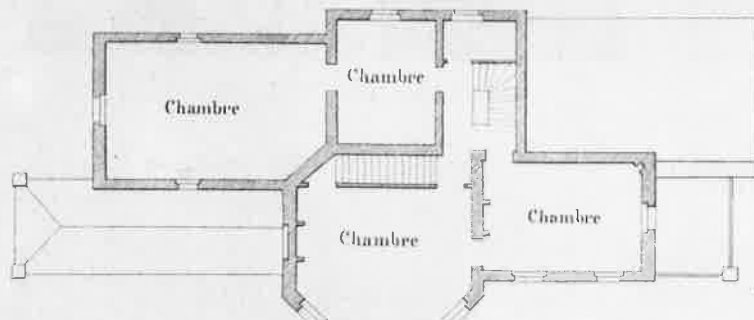




Vue perspective
Station de Campagne à Denderleeuw.



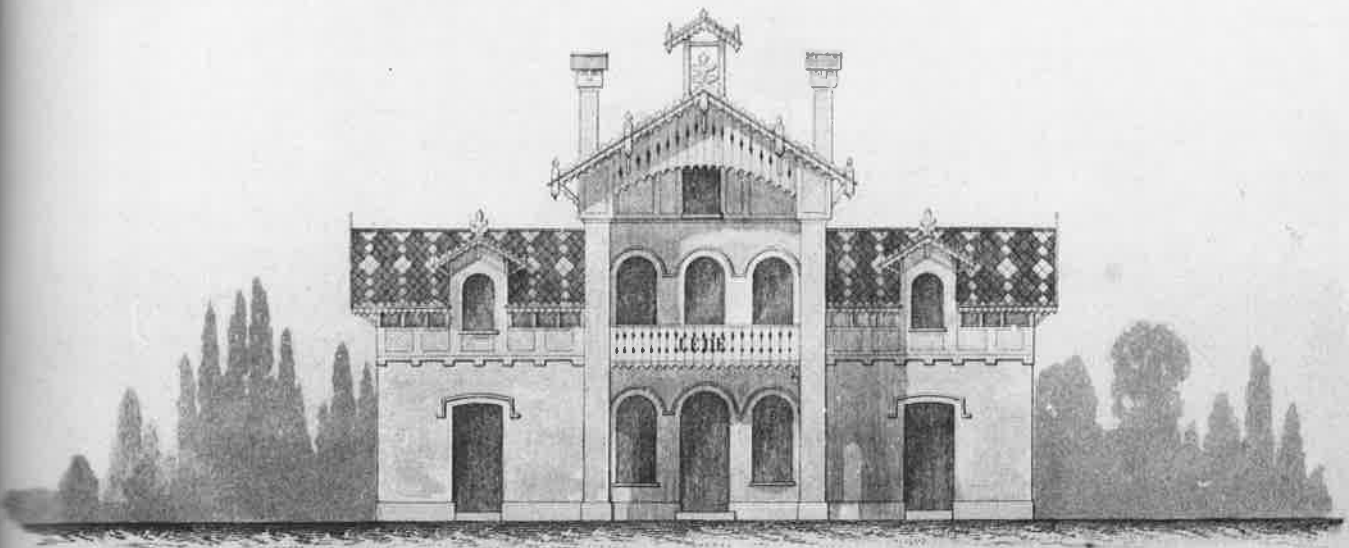
Plan du rez-de-Chaussée.



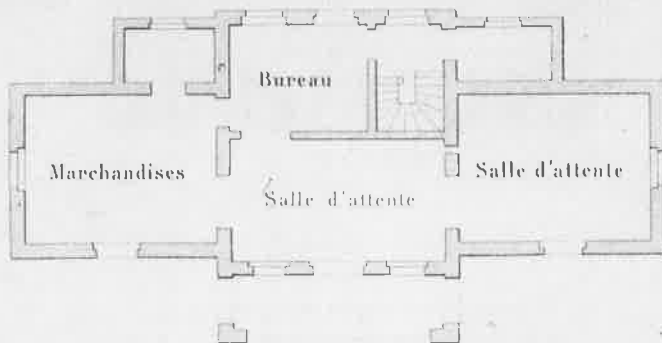
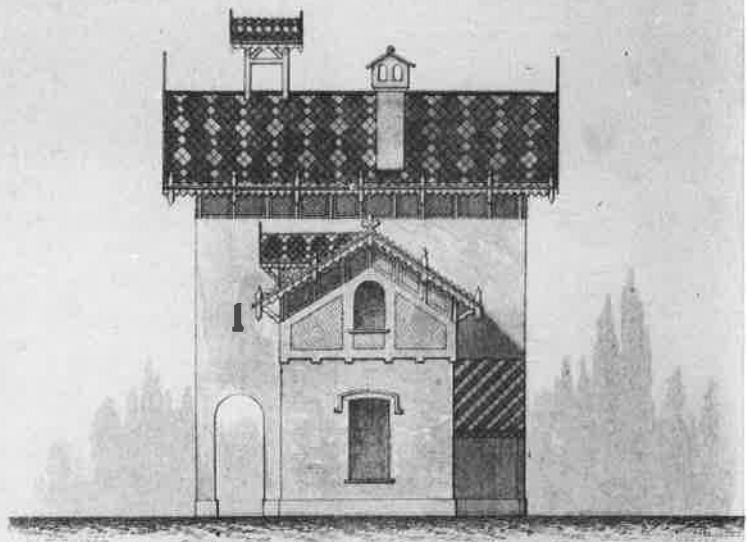
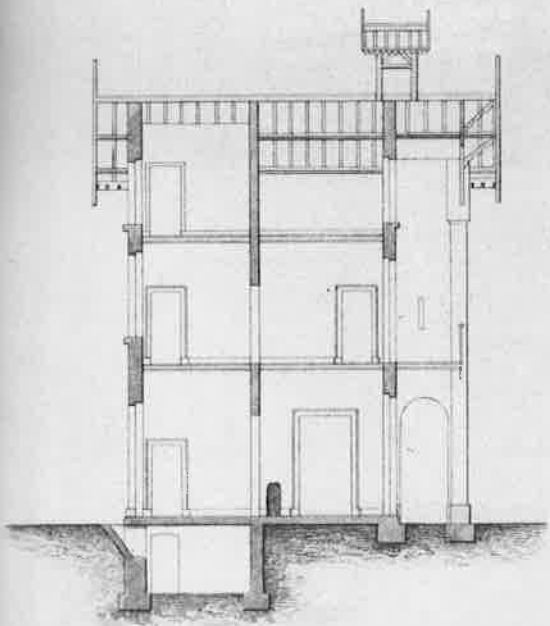
Plan du 1^{er} étage.



Sup. de l'œuvre d'art.



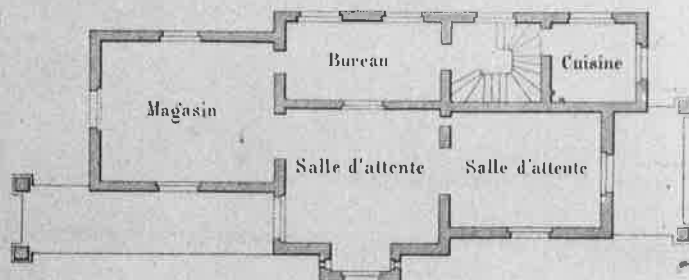
Station de Campagne à Lede.



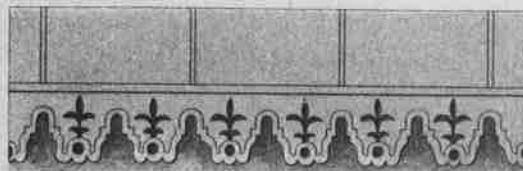
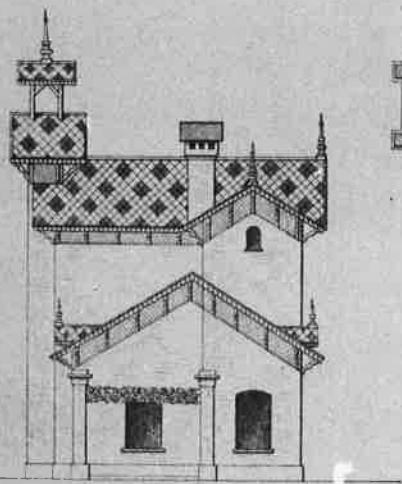
Bâtiment de Recette.



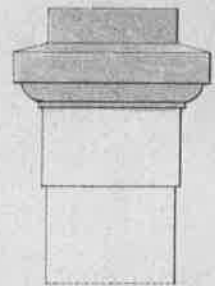
Vue perspective.
Station de Campagne à Zèle.



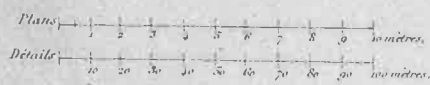
Plan du Rez-de-Chaussée.



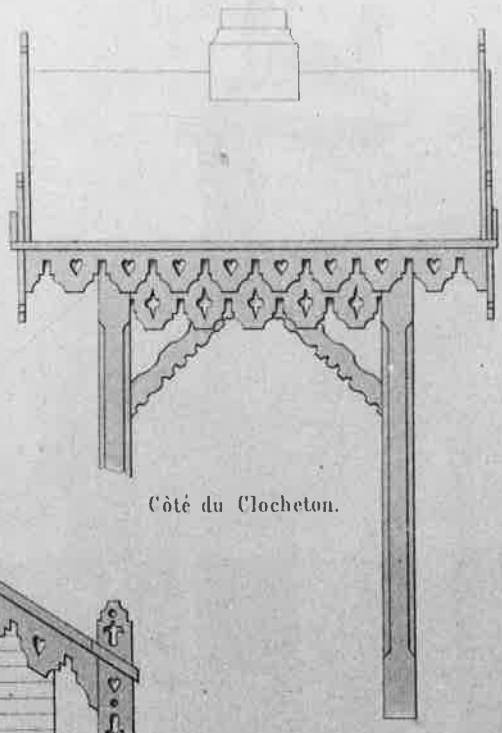
Auvent en Zinc.



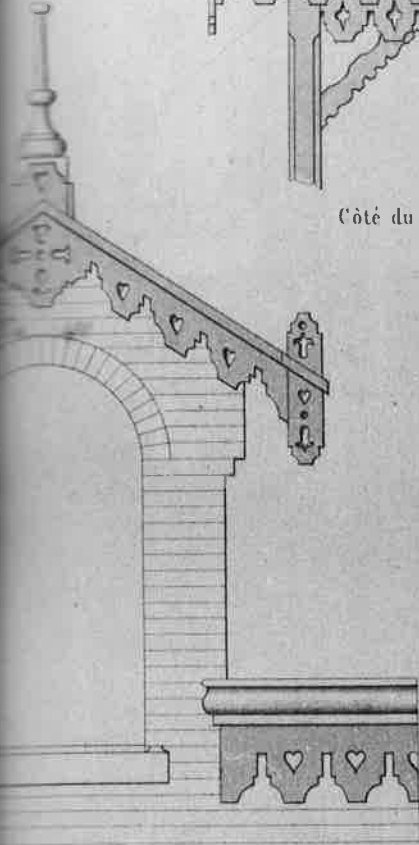
Batiment de Recette.



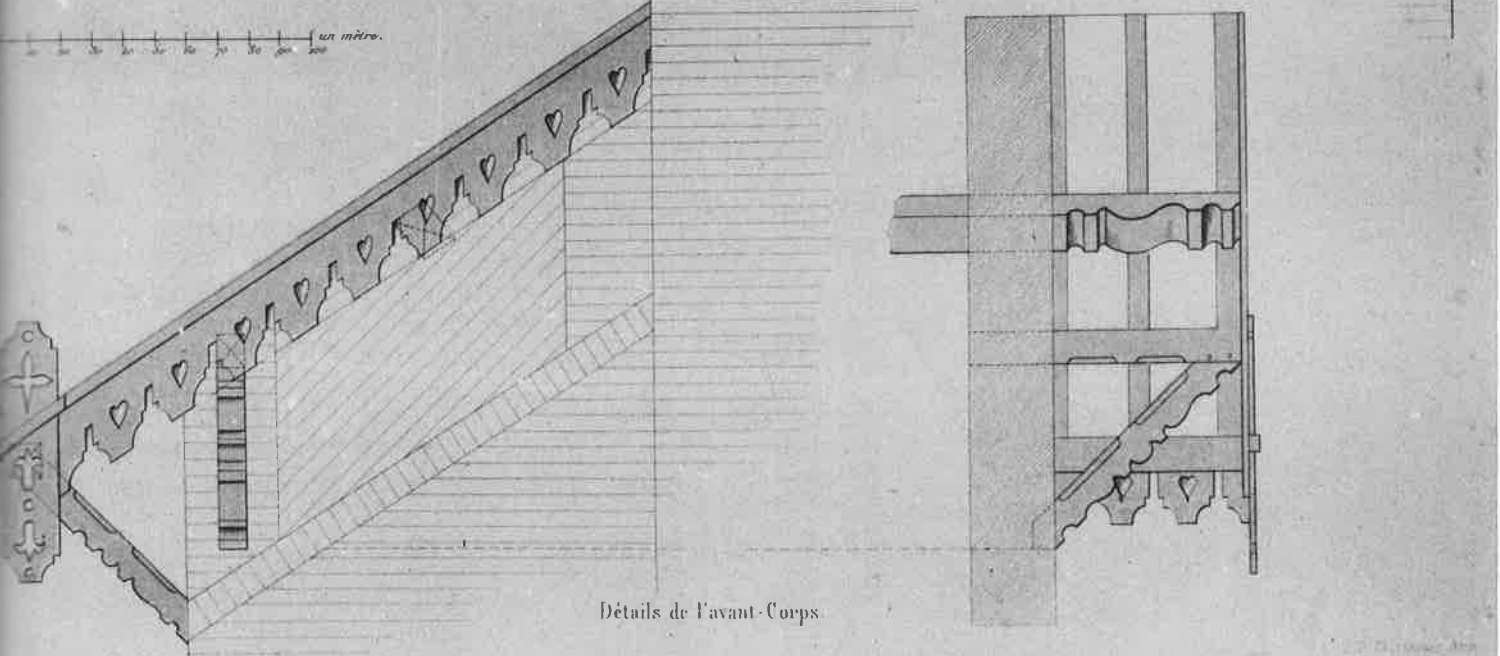
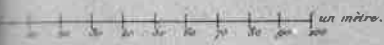
Chemin de fer de Dendre et Waes.
Station de Campagne à Zele.



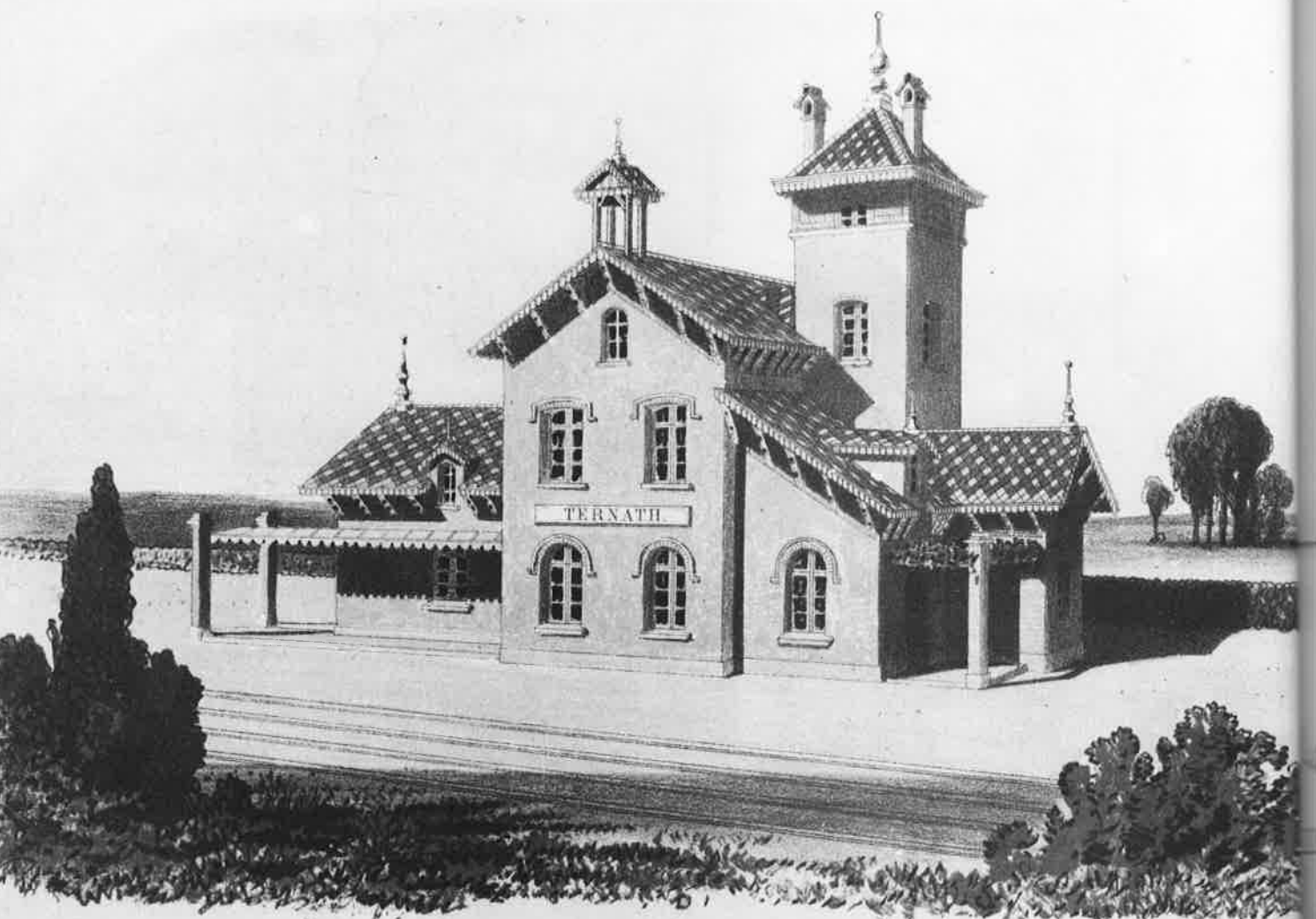
Côté du Clocheton.



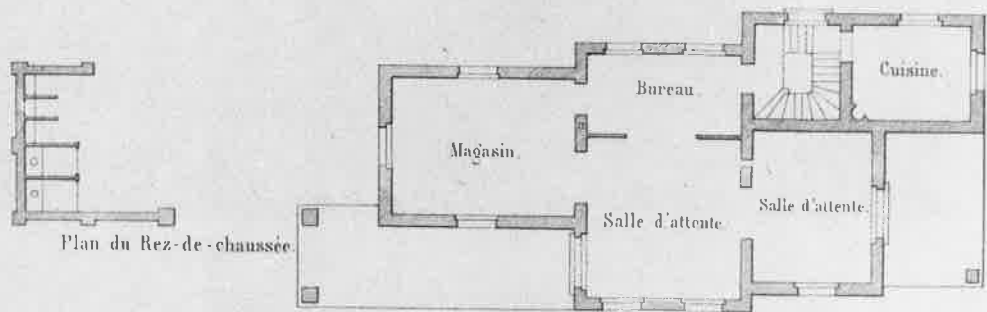
fenêtre du grenier.



Détails de l'avant-Corps

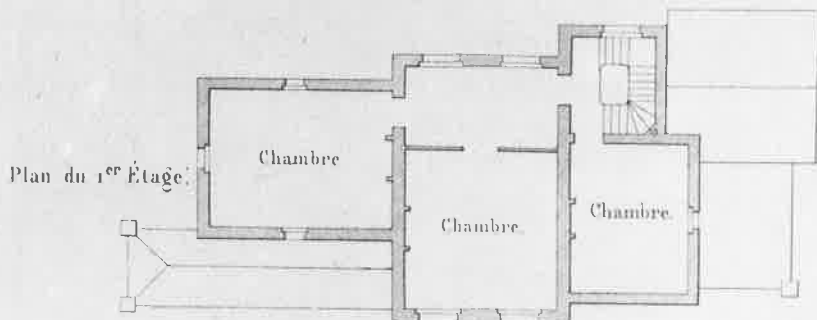


Vue perspective
Station de campagne à Ternath.



Plan du Rez-de-chaussée.

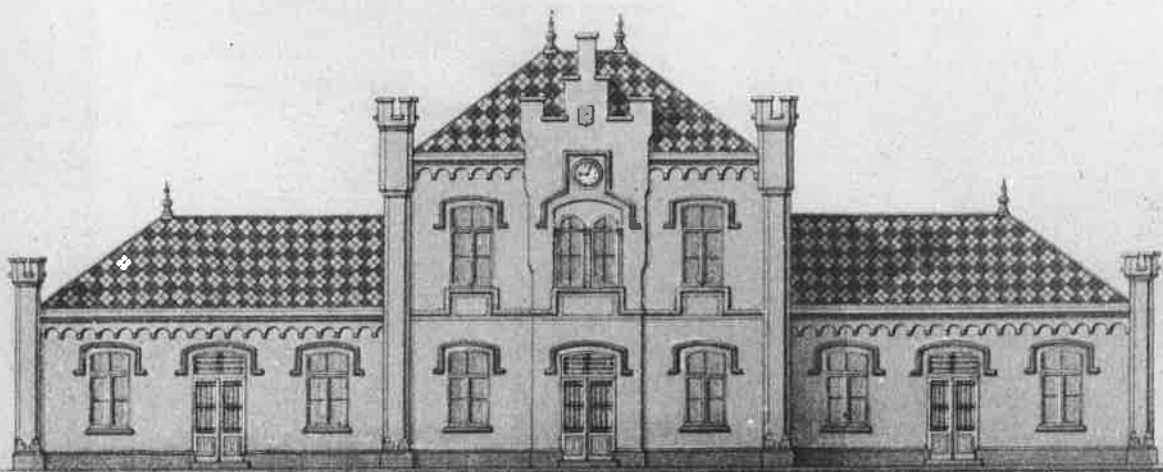
Bâtiment de Recette.



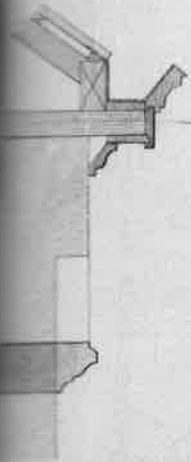
Plan du 1^{er} Étage.



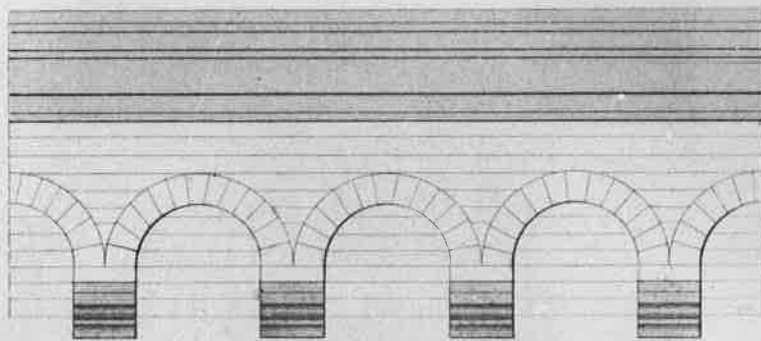
Façade latérale.



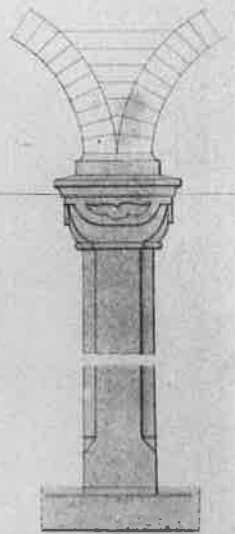
Station de Ville à Ninove.



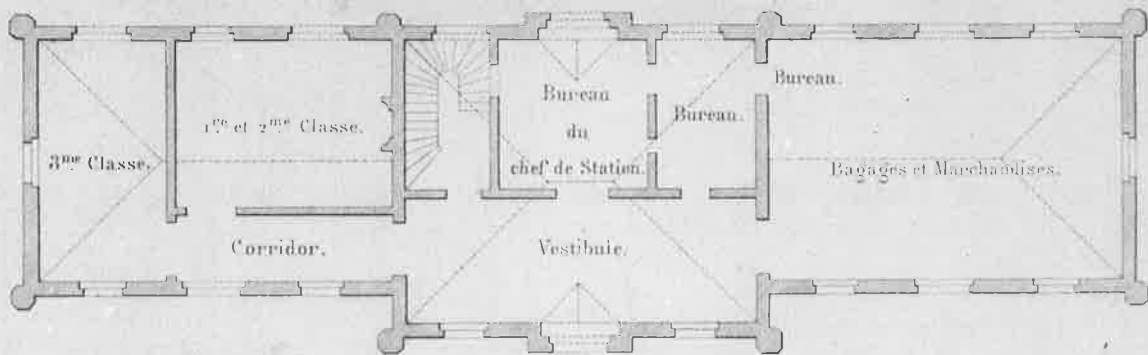
Corniche.



Corniche.

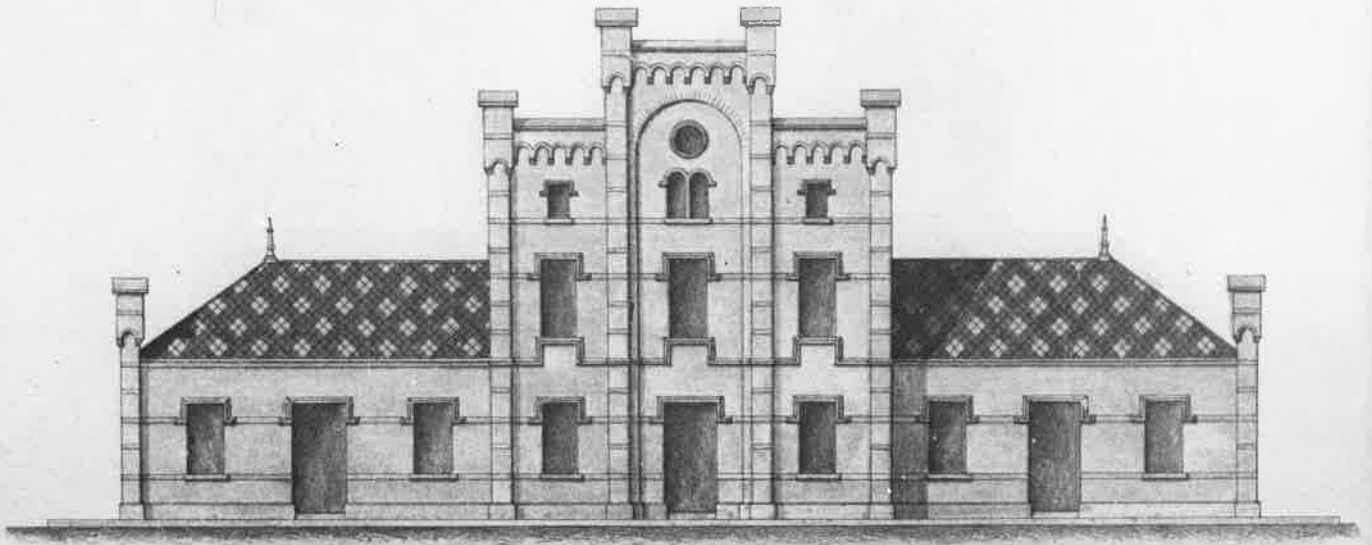


Colonnnette du 1^{er} Etage.

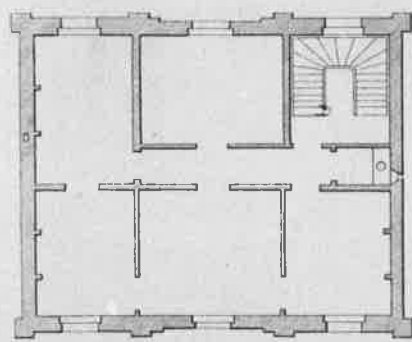


Plan du Rez-de-Chaussée.

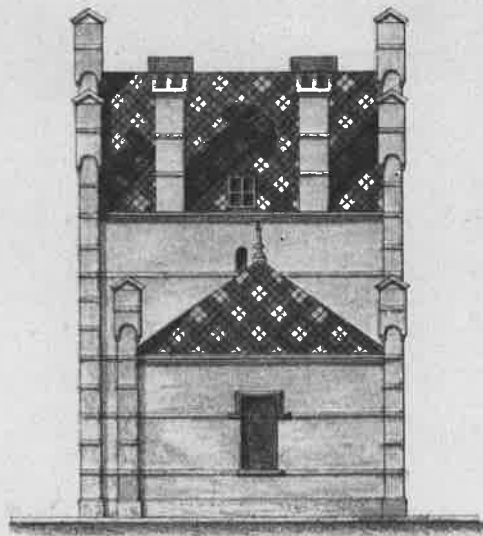
Bâtiment de Recette.



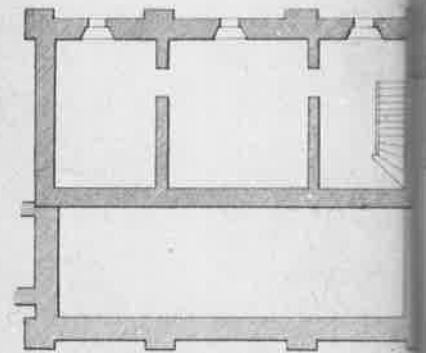
Batiment de Recette.



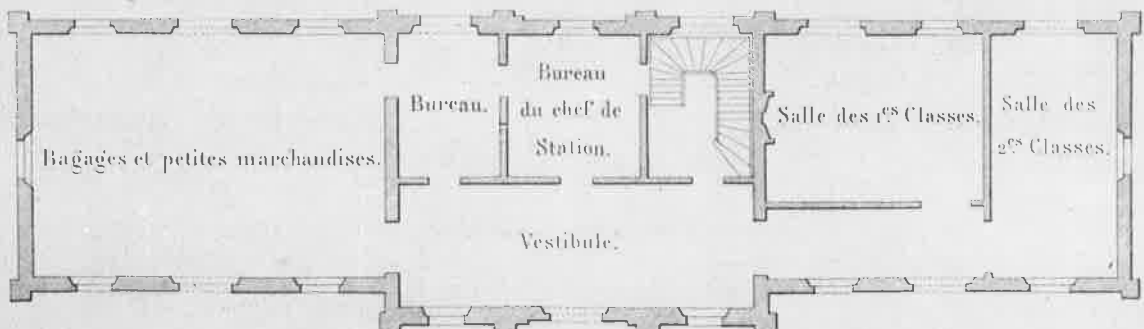
Plan du 1^{er} Etage.



Façade latérale.



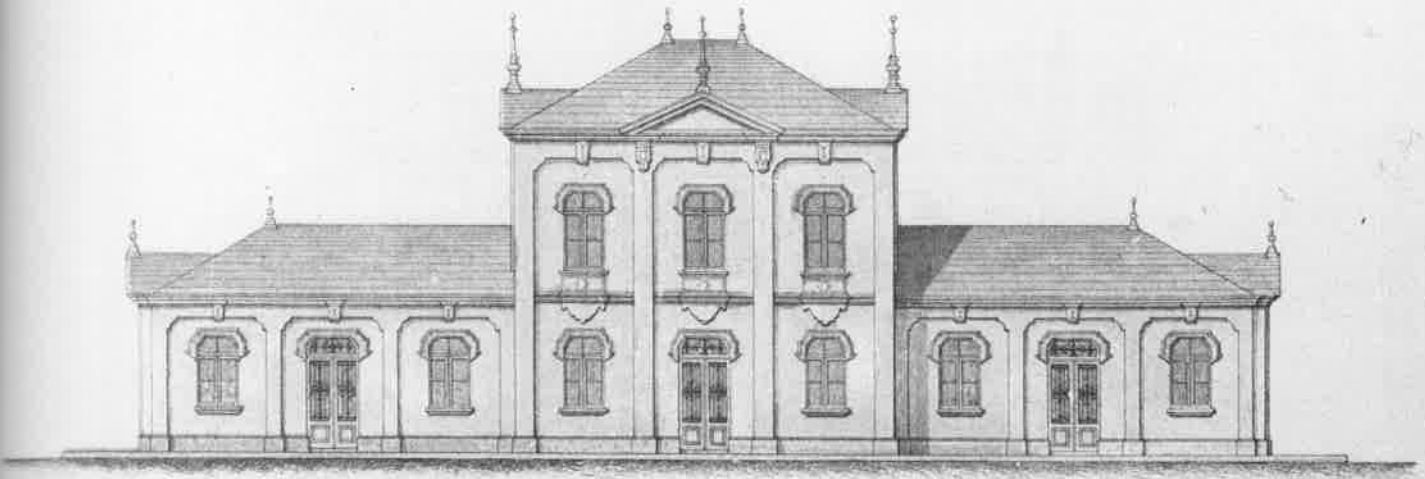
Plan des souterrains.



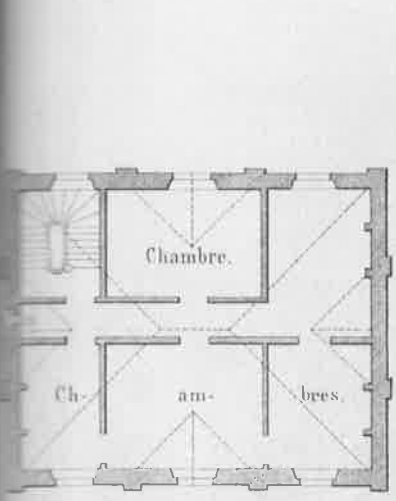
Plan du Rez de chaussée.

Chemin de fer de Dendre et Waes.

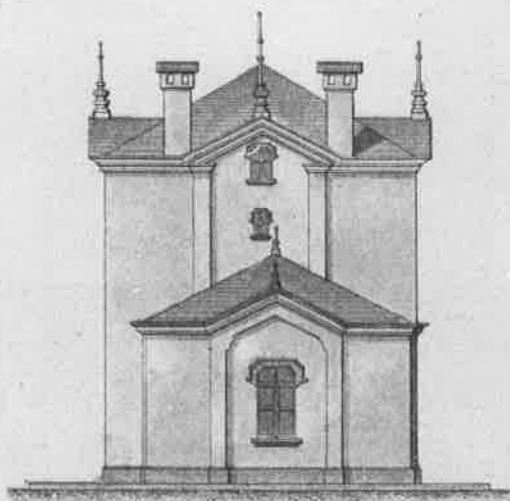
Station de Ville à Grammont.



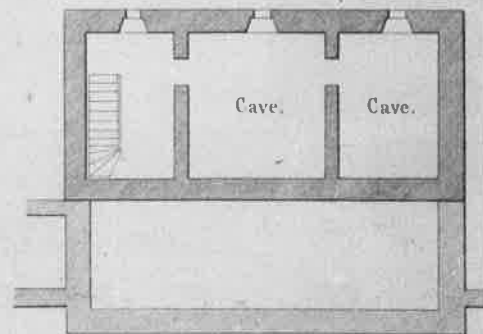
Façade principale.



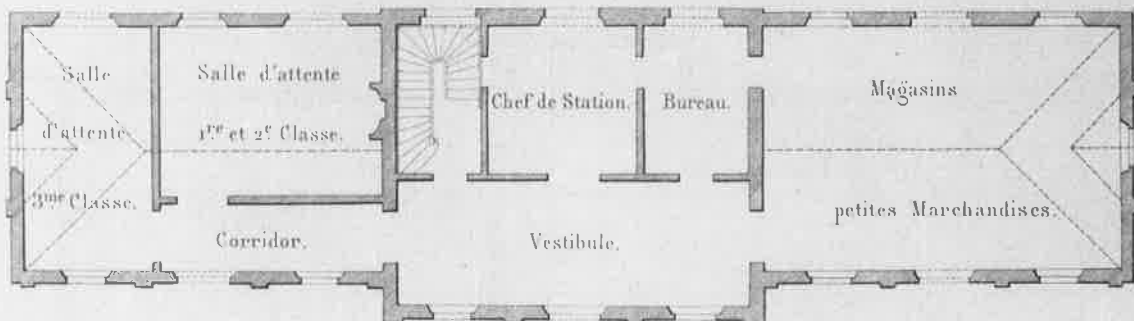
Plan du 1^{er} Etage.



Façade latérale.

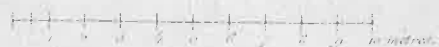


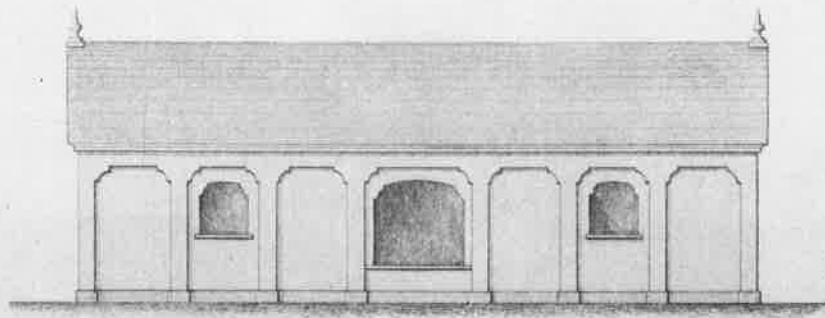
Plan des Souterrains.



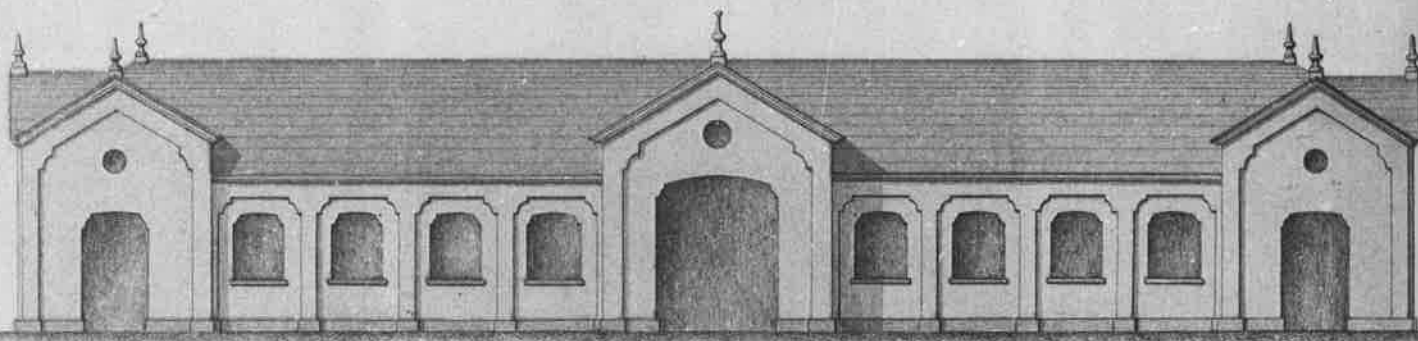
Plan du Rez-de-Chaussée.

Bâtiment de Recette.

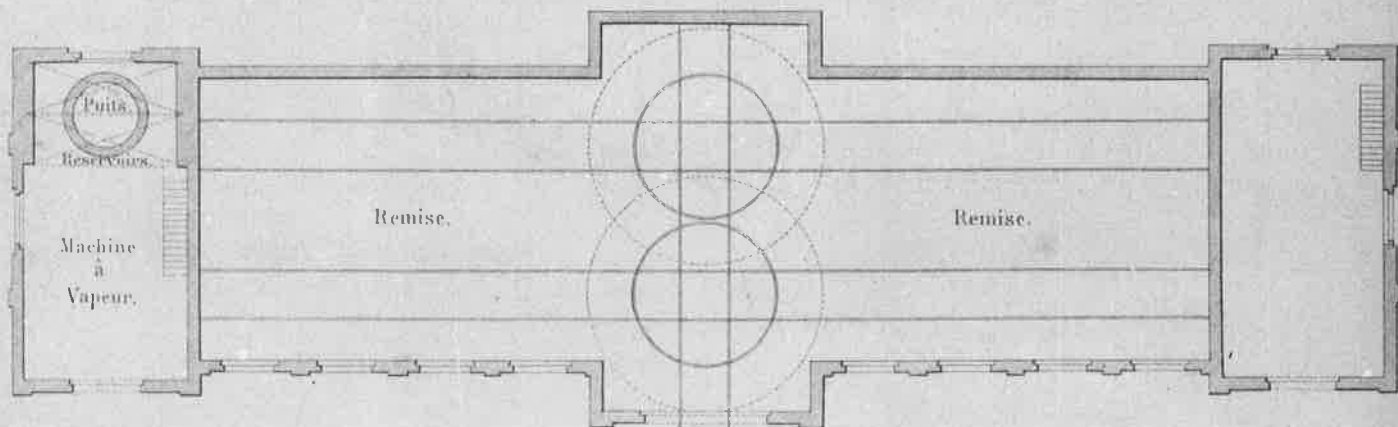




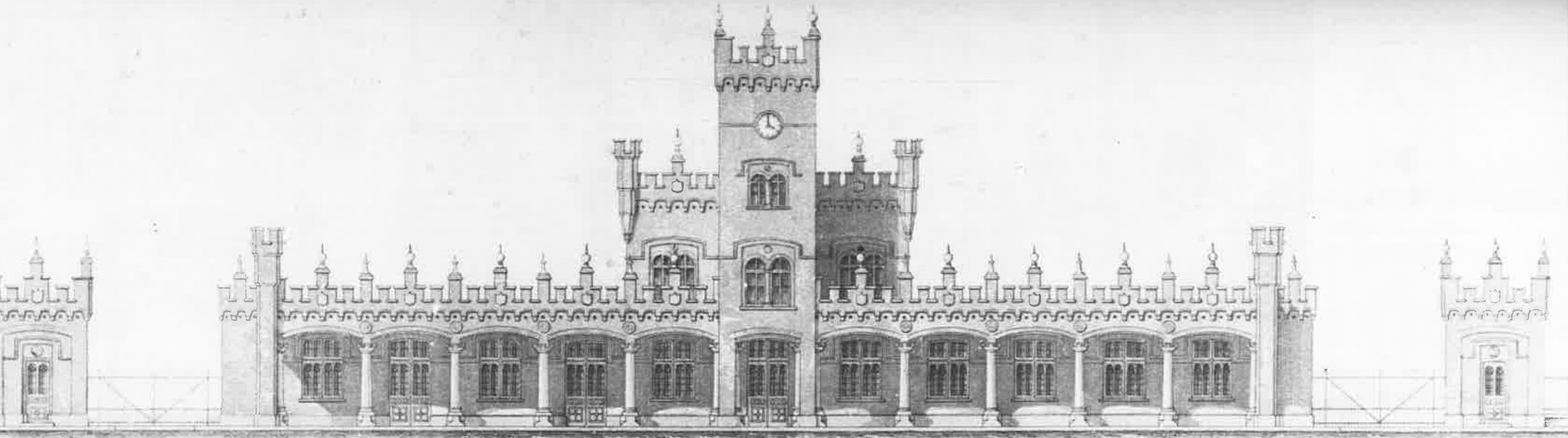
Magasin aux Marchandises.



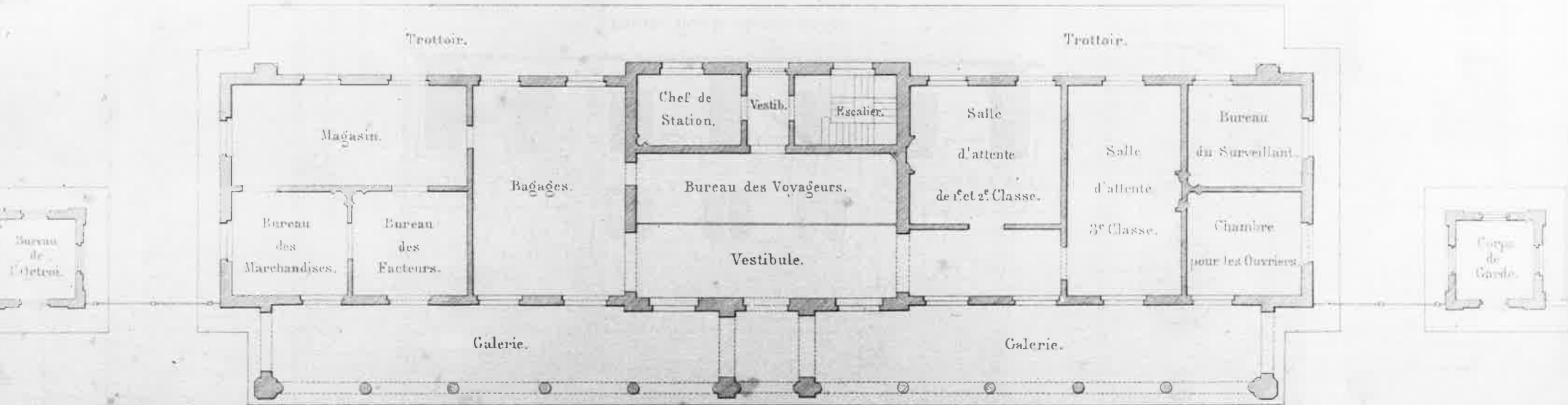
Remise pour Voitures.



Station de Ville à Grammont.



Bâtiment de Recette.



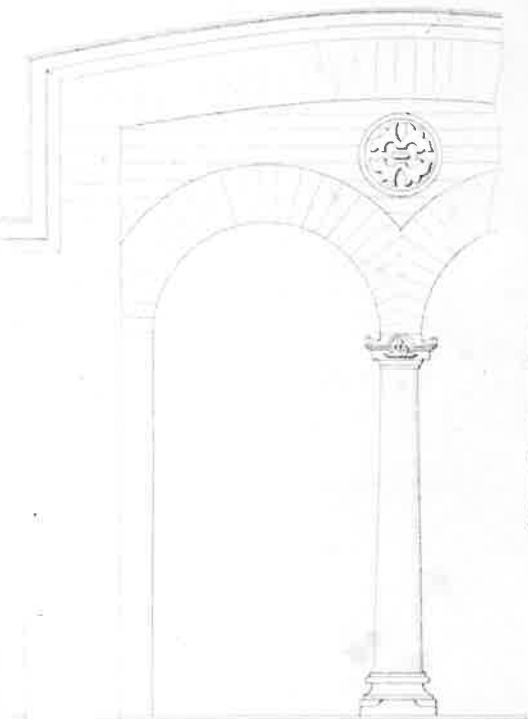
Plan du Rez de Chaussée.

• Place publique.



Chemin de fer de Dendre et Waes.

Station de Ville à Alost.

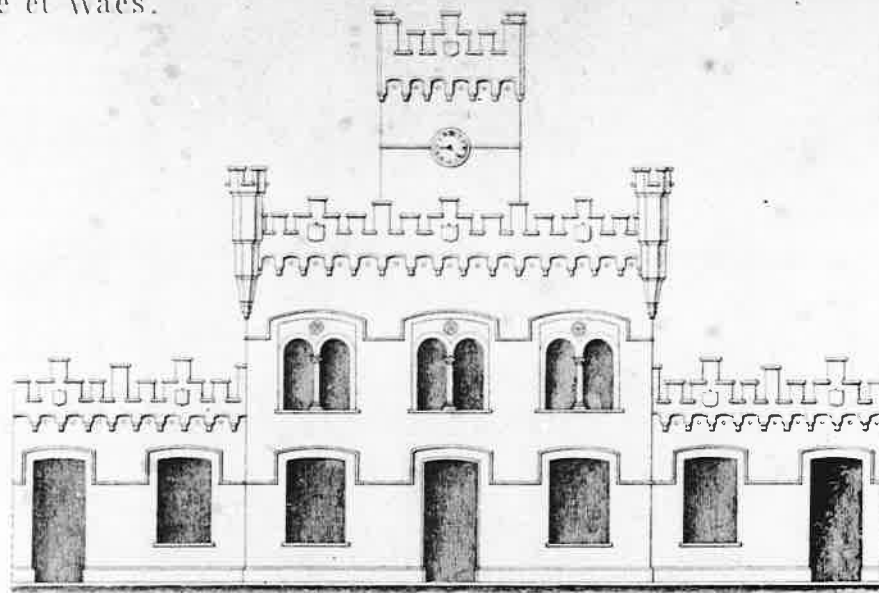


Croisée du 2^e Etage de la tour.

Plan.

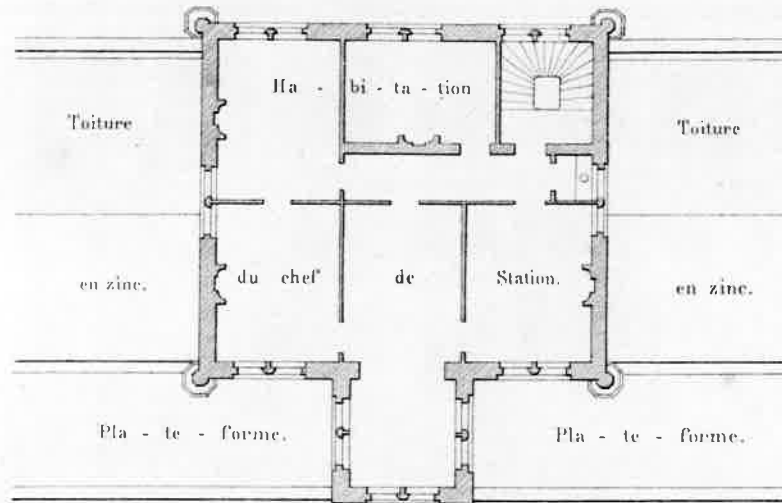


Rosace des fenêtres du 1^{er} Etage.



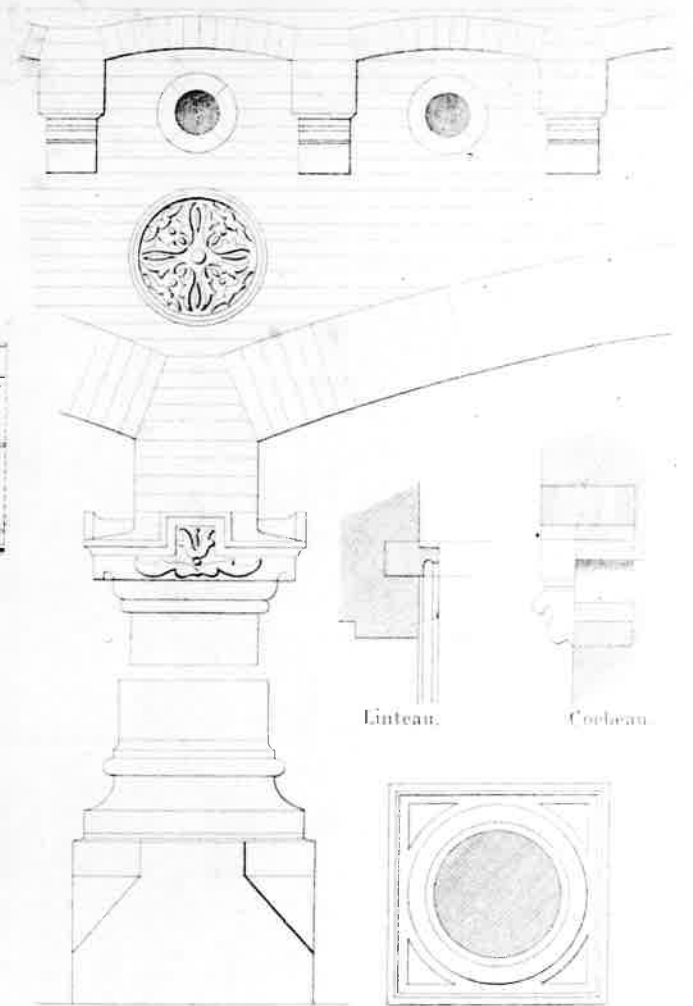
Façade vers le chemin de fer.

Bâtiment de Recette.



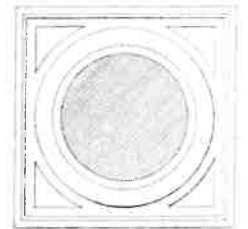
Plan du 1^{er} Etage.

Plan.

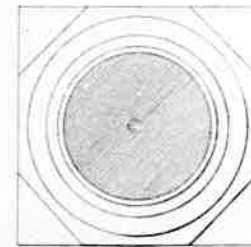


Linteau.

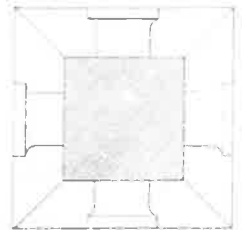
Corbeau.



Dessous du Chapitreau.



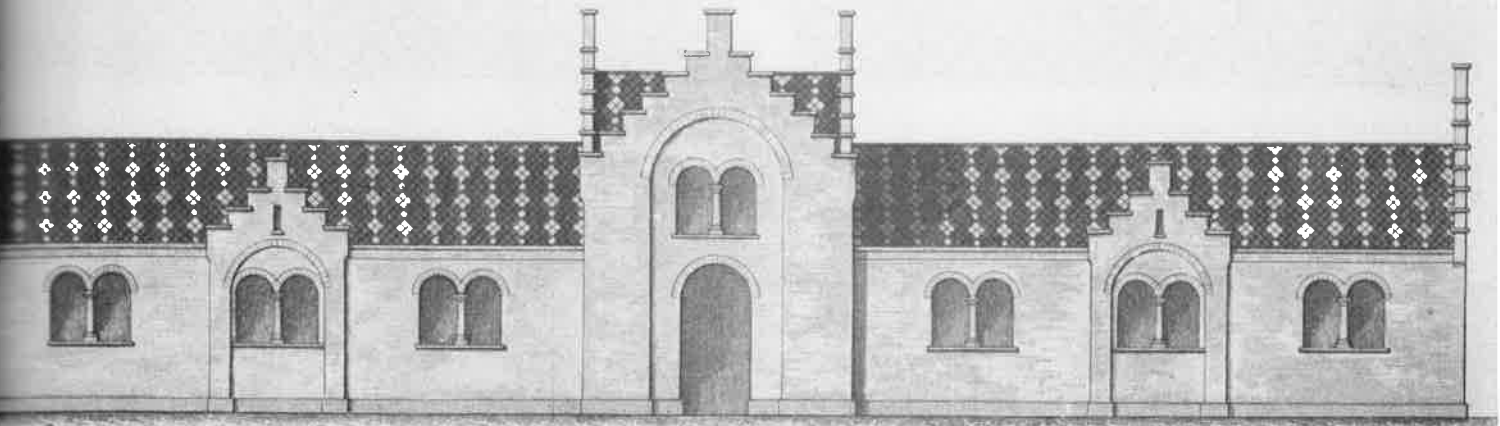
Base et Socle.



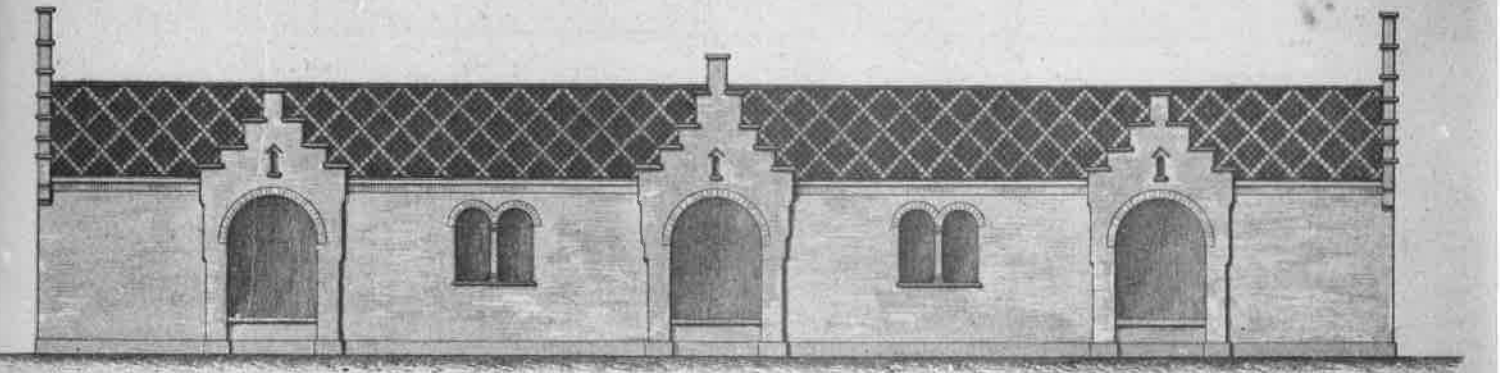
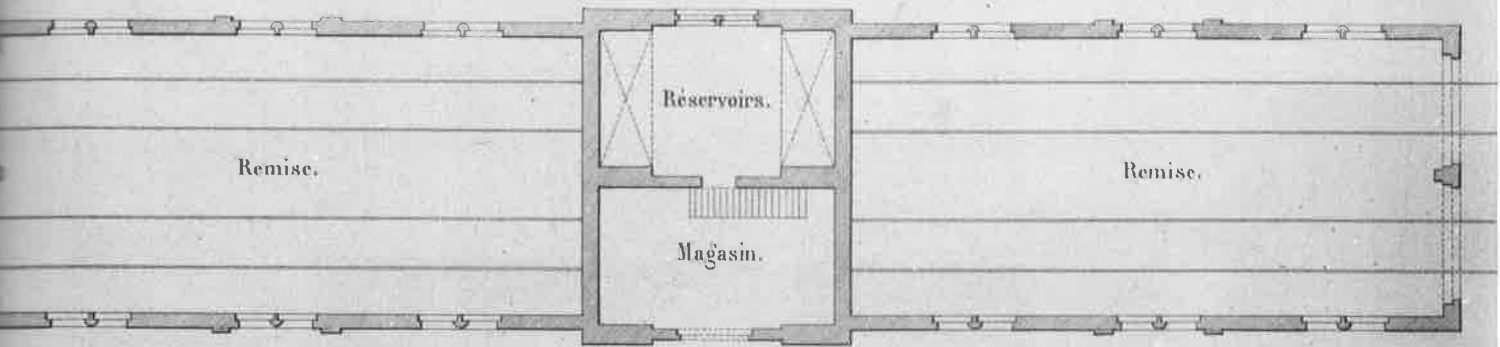
Dessus du Chapitreau.

le linteau des banquettes.

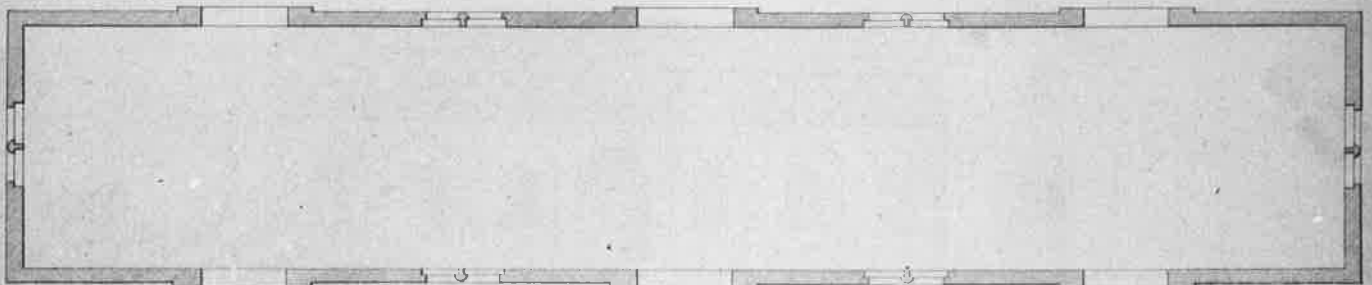
Station de ville à Alost.



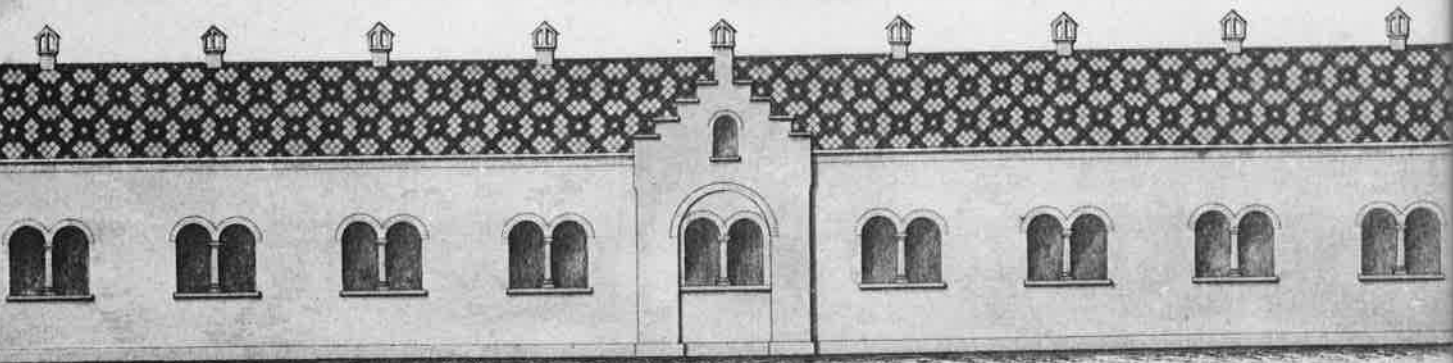
Remise aux voitures.



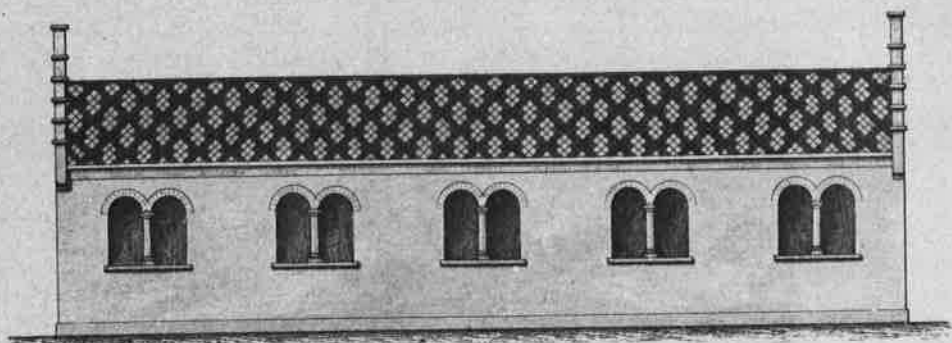
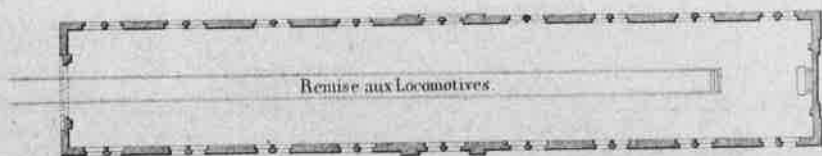
Bâtiment des marchandises.



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 mètres.



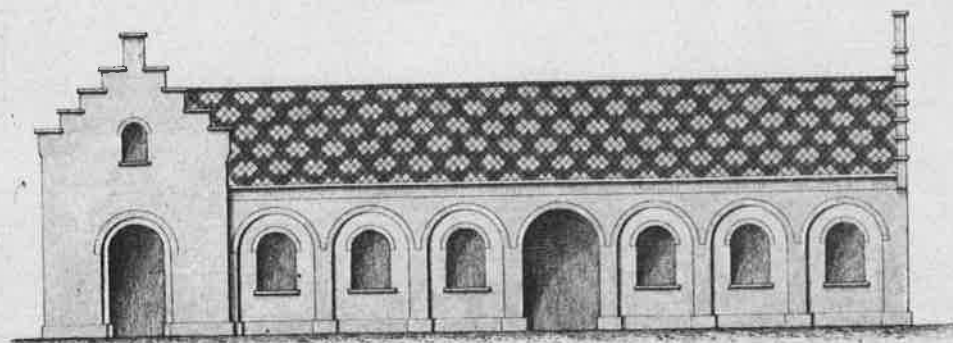
Remise aux Locomotives.



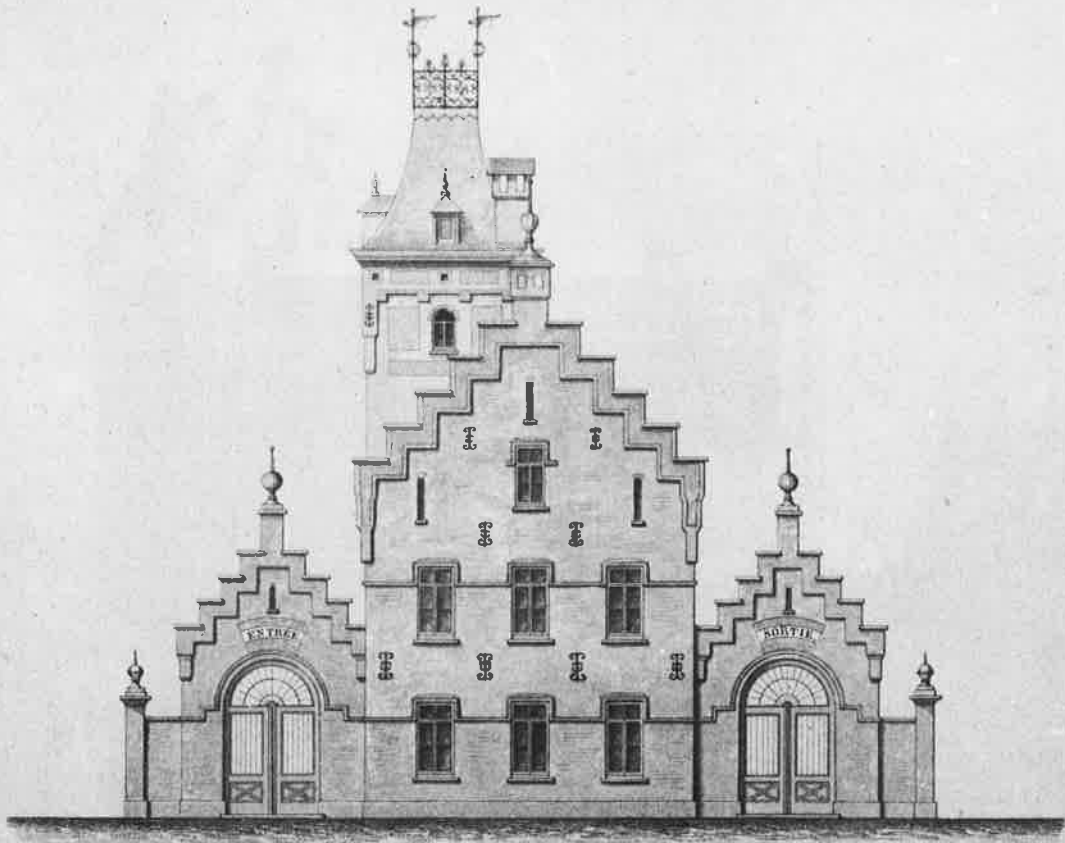
Corniche.

Atelier pour la visite des Voitures.

Colonnnette.



Hangar au Coke et Machine à Vapeur

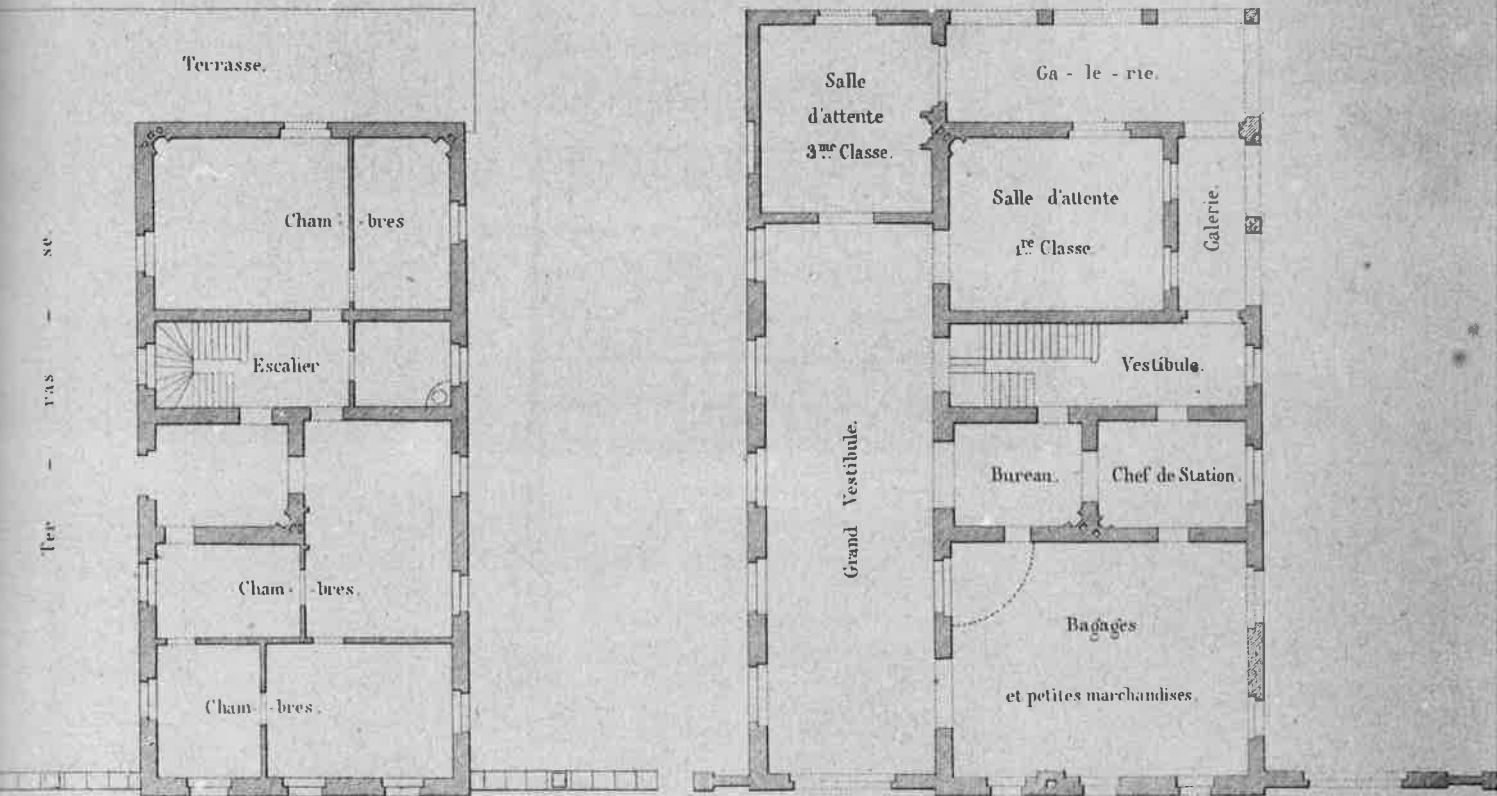


Station de ville à Lokeren.

Façade vers la Place.

1^{er} Etage.

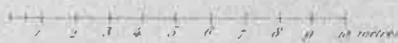
Rez-de-Chaussée.

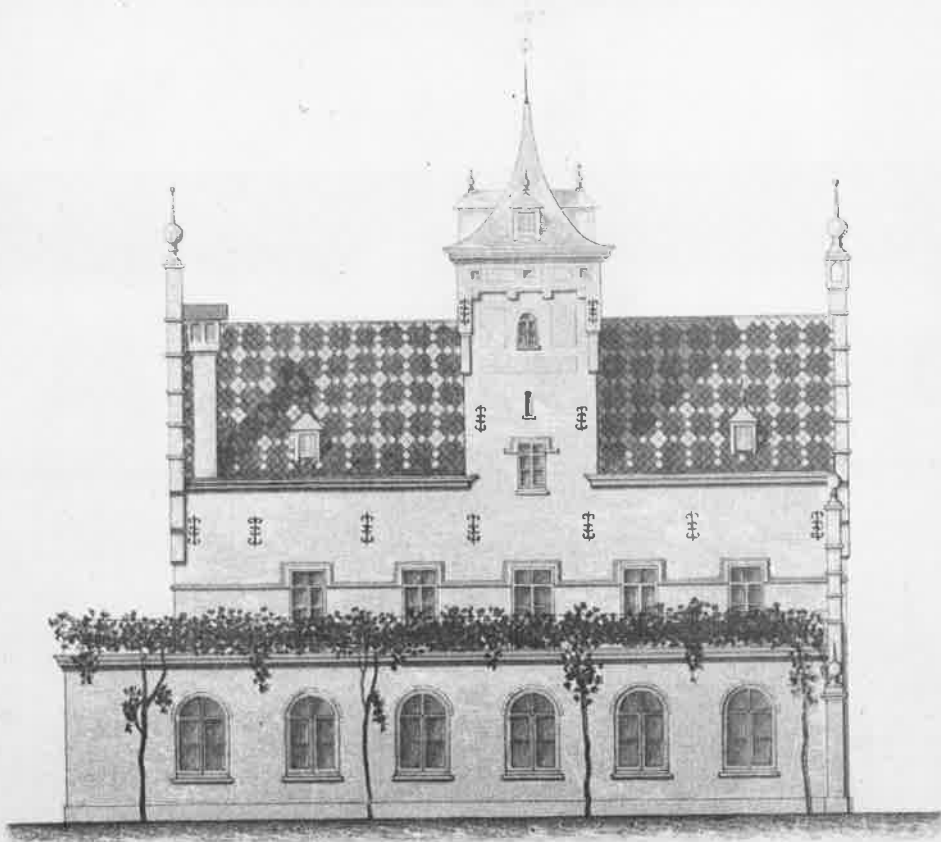


Place publique.

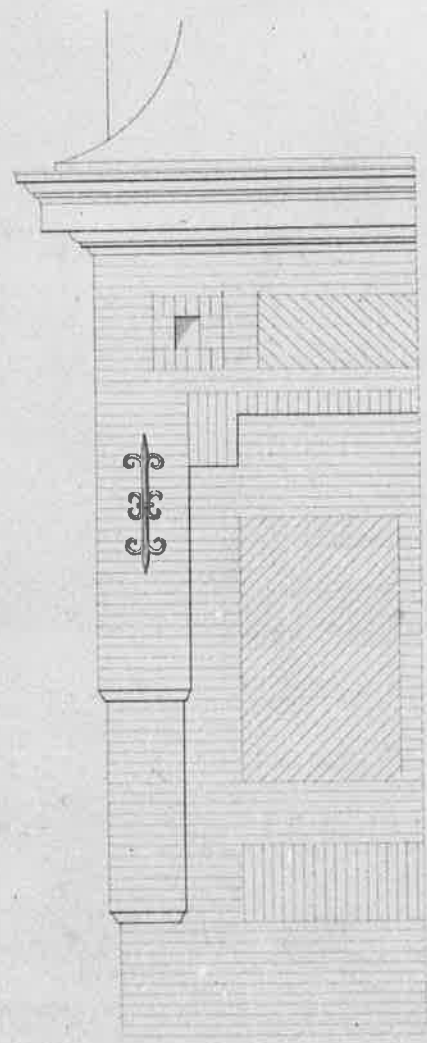
Place publique.

Bâtiment de Recette.

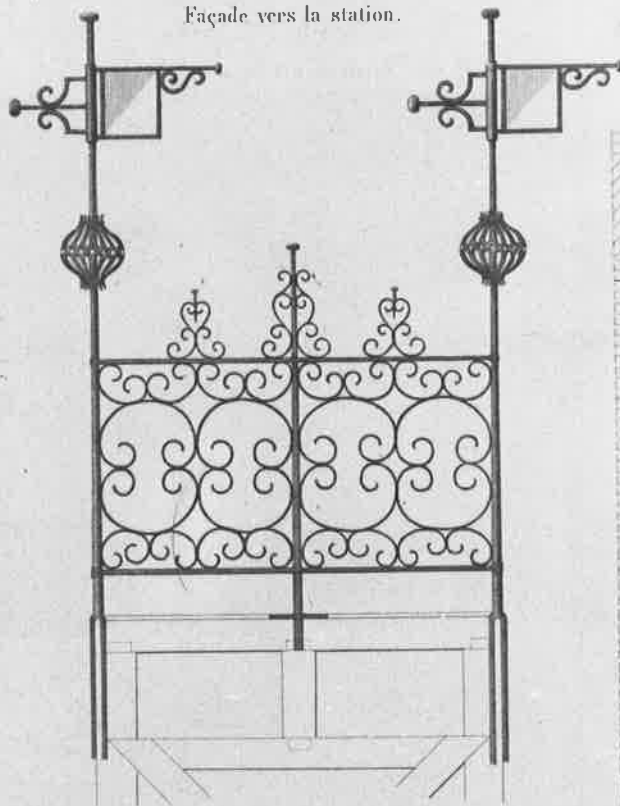




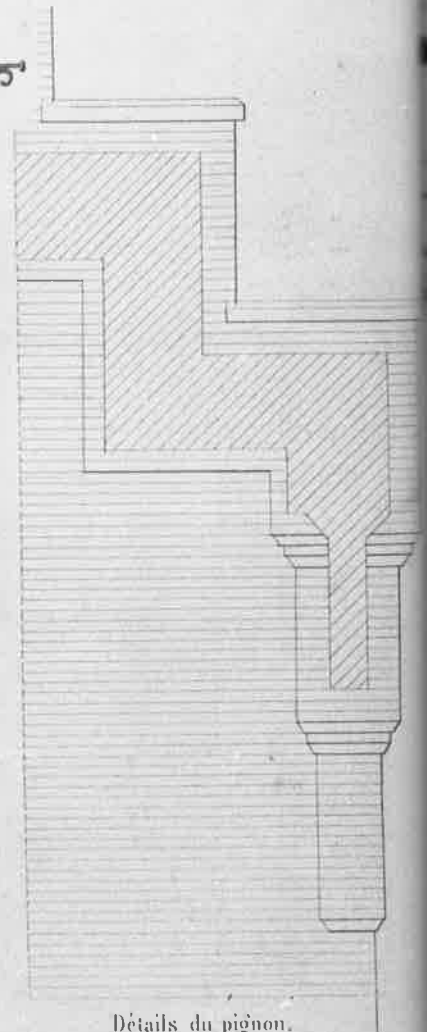
Station de ville à Lokeren.
Façade vers la station.



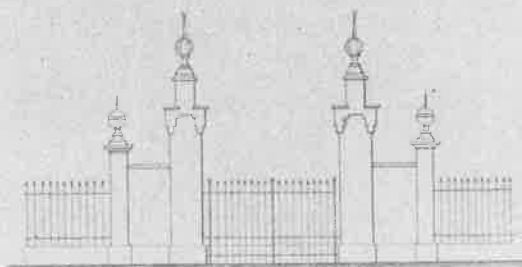
Détails de la tour.



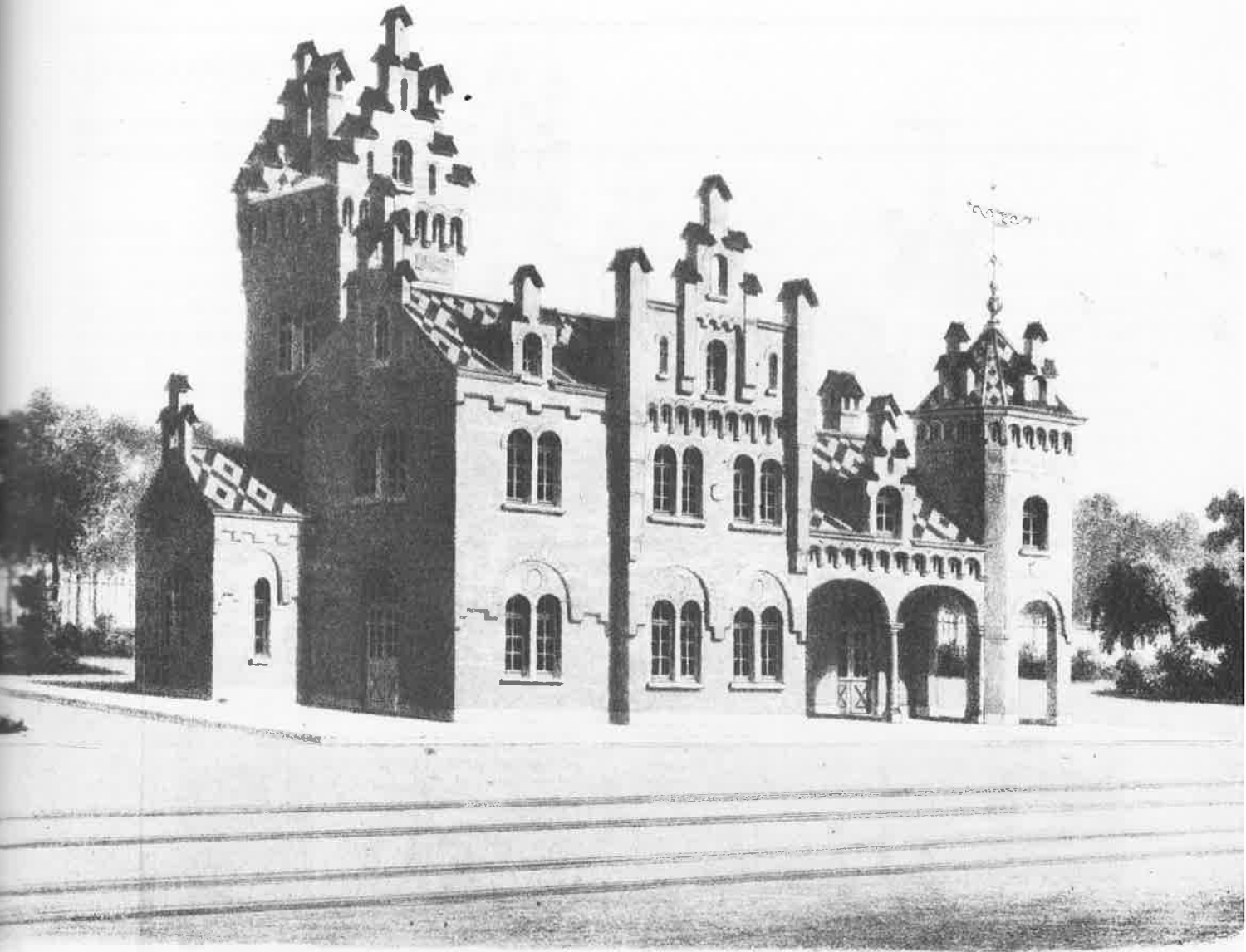
Couronnement de la tour.



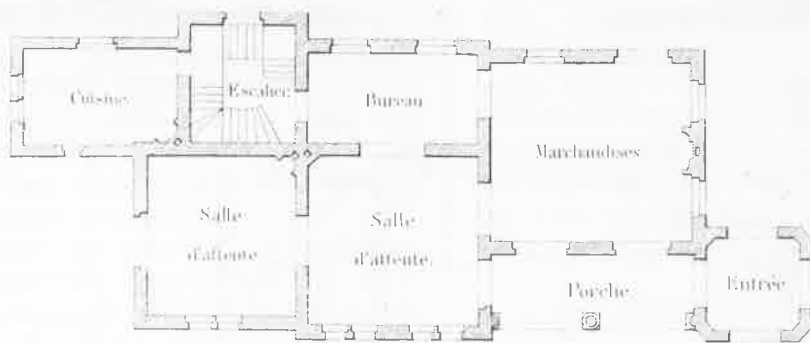
Détails du pignon.



Porte du grillage.

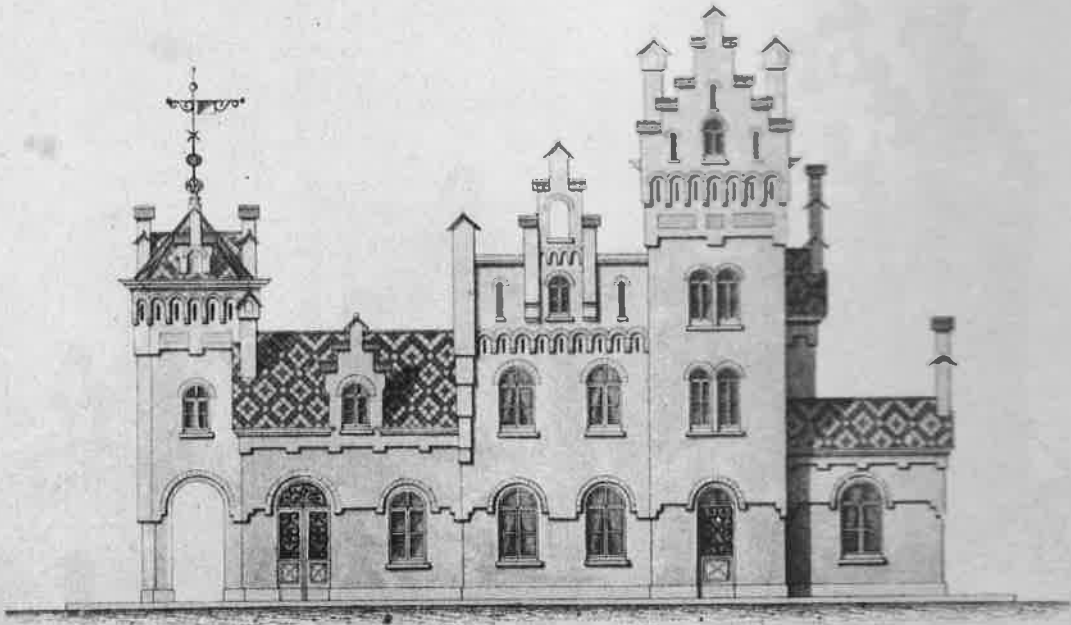


Vue perspective
Station de ville à Termonde

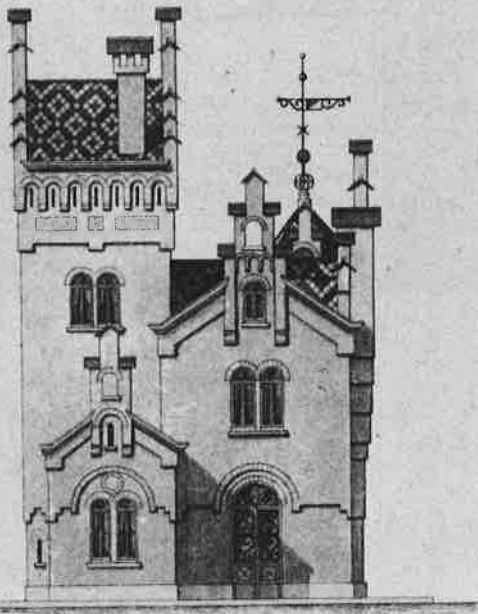


Plan du Rez-de-chaussée.

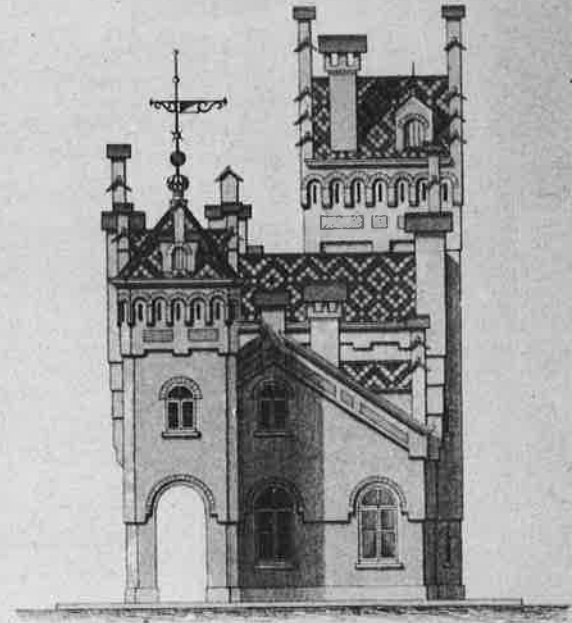
Station de Ville à Teruonde



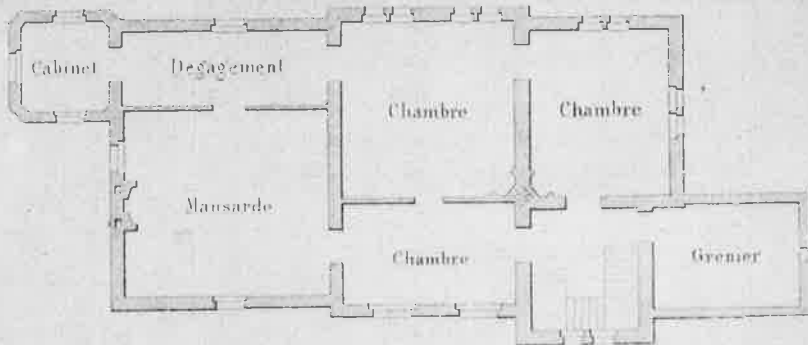
Façade vers la Ville.



Façade latérale.



Façade latérale.



Plan du 1^{er} Étage.

