

Het Cluysenaar-station in Zandbergen

door Freddy De Chou

Op 8 januari 2002 gaf de gemeenteraad van Geraardsbergen zijn principiële goedkeuring om het stationsgebouw van Zandbergen aan te kopen. Of het ooit komt tot een definitieve beslissing tot aankoop zal in de eerstvolgende weken moeten blijken uit de antwoorden die het stadsbestuur vindt op een aantal terecht gestelde vragen inzake de kostprijs van de restauratie en de bestemming achteraf. Dat het station ongetwijfeld een monument is met een unieke waarde moge blijken uit de volgende historische bijdrage.

HISTORIEK

In 1835 werd in België de eerste 20 km spoorweg tussen Mechelen en Brussel aangelegd. Ons land haalde daarmee de primeur op het Europese continent.

Vrij vlug daarna groeide de idee van een spoorwegverbinding als ontsluiting van de Dendervallei. Het gemeentebestuur van Geraardsbergen besloot in 1844 de actie te bundelen van de Dendersteden Aalst en Ninove teneinde een spoorlijn te bekomen. Politieke problemen en vooral de moeilijke situatie van de staatskas zorgden er voor dat een beroep moest worden gedaan op privé-initiatief. In 1852 kreeg een geïnteresseerde groep onder leiding van de projectontwikkelaars Jean-André de Mot en Jean-Baptist Gendebien van de regering een concessie waarmee het licht op groen werd gezet. De «*Société Anonyme du Chemin de fer de Dendre-et-Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost*» kon beginnen met de aanleg van het spoor. De werken zouden drie jaar in beslag nemen (1853-1856). Het deel Aalst-Geraardsbergen werd ingehuldigd op 7 april 1855 en het deel Geraardsbergen-Aalst op 1 december 1855.

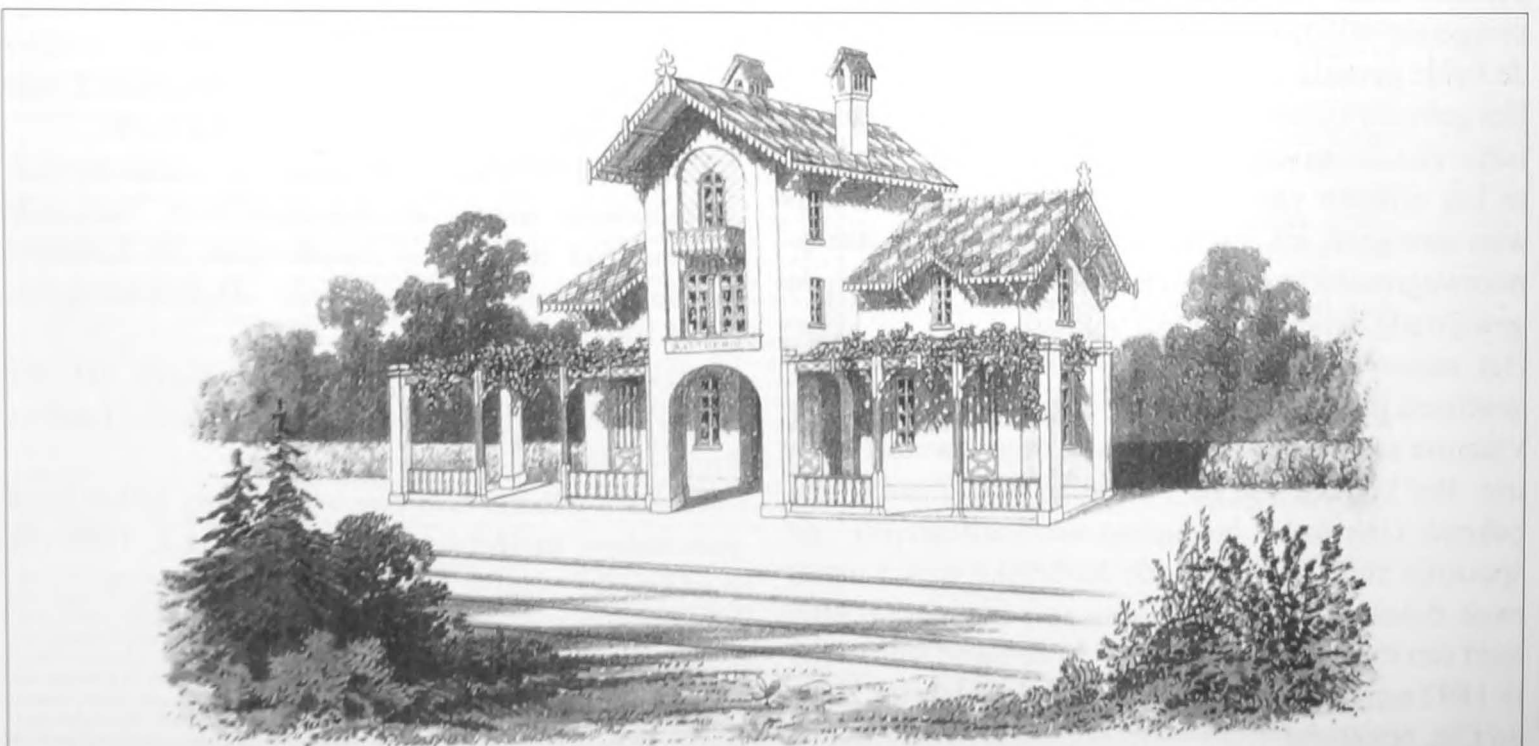
De initiatiefnemers De Mot en Gendebien gaven hier-

bij ook opdracht aan de Brusselse architect Jean-Pierre Cluysenaar, die reeds voor De Mot de overdekte Sint-Hubertusgalerij in Brussel had gerealiseerd, om de dienstgebouwen van de nieuwe spoorlijnen te ontwerpen. Volgens de maatschappij moesten de stations, wachthuisjes en opslagplaatsen getuigen van een vooruitstrevende en functionele «management»-stijl. Om deze doelstelling te bereiken maakte Cluysenaar ondermeer een onderscheid tussen de eenvoudige «*stations de campagne*» en de iets ruimere maar nog steeds bescheiden «*stations de ville*» waar hij tevens het stationsplein ontwierp om aldus de stad en het station te verbinden. Alle gebouwen liet hij in dezelfde materialen optrekken: Boomse rode baksteen, blauwe hardsteen voor de plinten en omljstingen, uitgewerkte kroonlijsten in Noorse den en daken met een geometrische patroonmenging van rode en blauwe pannen. Het resultaat was een driedimensioneel spel van wisselende dakhoogtes geaccentueerd met kleurrijke materialen en decoratief lijstwerk.

ZANDBERGEN

Omstreeks 1860 werden voor de «Dender-Waas»-lijn een aantal landelijke stations van Cluysenaar gerealiseerd. Hiervan is het station van Zandbergen, weliswaar licht verbouwd, één van de best bewaarde voorbeelden. Inzake stijl leunt het gebouw aan bij de kleine Engelse «*cottages*» of de Franse «*châlets*», inspiratievoorbeelden van de bouwmeester uit zijn vele buitenlandse reizen.

Net als alle andere «*stations de campagne*» is de hoofdgevel van het gebouw naar de sporen gericht. Het oog van de reiziger heeft immers recht op op enige verscheidenheid, meende hij. Dit staat haaks op de «*stations de ville*» die hun aanblik steeds naar het



De halte, of station de campagne van Zandbergen, ontwerp van Jean-Pierre Cluysenaar (1854)



De *stations de ville* van Ninove (boven) en Geraardsbergen (onder), ontwerpen van Jean-Pierre Cluysenaar (1854)

stationsplein en de stad richten.

Het oorspronkelijk ontwerp van het station Zandbergen kennen we vrij goed omdat het in 1854 verscheen in een publicatie van Cluysenaar zelf «*Chemin de fer de Dendre et Waes d'Ath à Lokeren et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maisons de garde*». Het ontwerp toont een kleurrijk landhuisje van vijf traveeën en twee bouwlagen met een dominerend torenachtig middenrisaliet. Het midden-gedeelte heeft op de begane grond een overdekte doorgang met links en rechts een pergola. De gekeurde dakpannen en het fraai gebeeldhouwde houtwerk verhogen nog het pittoresk karakter van het gebouw. In het huidige gebouw is nog de oorspronkelijke kern te herkennen. Er zijn evenwel twee gelijkvloerse zijvleugels aan toegevoegd toen op het einde van de 19^{de} eeuw het station evolueerde naar een belangrijk pendelstation. In die periode werd ook de vooruitspringende middenpartij dichtgemaakt en verdwenen de beide pergola's.

Het gebouw illustreert zo de evolutie van een stationnetje van de private spoorwegmaatschappij die zich in het midden van de 19^{de} eeuw een eigen imago wou aanmeten, tot een ruimer gebouw van de staatspoorwegmaatschappij, dat in de late 19^{de} eeuw aan de gewijzigde behoeften moest voldoen.

Het station is een getuigenis van een stuk sociale geschiedenis van de streek. Hier vertrokken vele Vlaamse arbeiders naar de Waalse mijn- en staalindustrie. Het verhaal van de Fransman is in Zandbergen bekend. Ook in het landschap werd ingegrepen: de spoorlijn zelf sneed de oude landelijke wijk Lust in twee delen en in de omgeving van het station ontstond een nieuwe arbeiderswijk. In de buurt werd zelfs in 1892 een industrieel bedrijf, de kartonfabriek Behn en Cie, opgericht.

GEKLASSEERD MONUMENT

Bij ministerieel besluit van 20 juni 1991 (B.S. 27 september 1991) werd het stationsgebouw van Zandbergen als monument beschermd wegens « de industrieel-archeologische, historische en documentaire waarde ». De directe omgeving van het station werd toen eveneens beschermd als dorpsgezicht wegens « de industrieel-archeologische, historische en beeldbepalende waarde ».

Op 23 mei 1992 schafte de NMBS de loketfunctie af. Sindsdien laat ze, ondanks de wettelijke verplichtingen van de bescherming, het gebouw totaal vervallen. Waar is de oude fierheid van de spoorwegmaatschappij gebleven?

Treedt de stad thans op als beschermheer en redder van het monument? Een vraag die door de raadsleden de komende weken op een ernstige manier moet worden onderzocht.

BIBLIOGRAFIE

BESCHERMDE: *Beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen in Oost-Vlaanderen*, deel Arrondissementen Aalst en Oudenaarde, Gent, 1991, p. 60.

BOUWEN: *Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen*, dl. 5n1, Gent, 1978, p. 453-454.

CLUYSENAAR Jean-Pierre: *Chemin de fer de Dendre et Waes d'Ath à Lokeren et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maisons de garde*, Brussel, 1854.

LEROUGE Walter: *Het Noordstation te Aalst en de Oostvlaamse spoorlijn «Dender en Waes» van Jean-Pierre Cluysenaar*, in *Uit velerlei eeuwen*, Cultureel Jaarboek voor de Provincie Oost-Vlaanderen, Bijdragen – Nieuwe Reeks 18, Gent, 1982, p.105-149.

LINTERS Adriaan: *Spoorwegpatrimonium: spiegel van de industriële maatschappij*, in *Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen*, jg.18, 1980 (3), p.83-100.

P(IETERAERENS) M(artine): «*Beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten. Geraardsbergen: Het station van Zandbergen*», in *Cultureel Jaarboek van de Provincie Oost-Vlaanderen*, jg.45,1991,p.163-165.

STRUYE Johan en VAN DEUREN Karel: «*De reizigers worden verzocht van in te stappen*», Lannoo, Tielt, 1980.

VAN LUL Albert: «*De eerste spoorweg in het Land van Aalst*», in *Het Land van Aalst*, jg.2, 1950 (4), p.147-158.