

## Stoomtreinritten Burst - Aalst

Vertrek Burst	10u15	13u	15u	17u
Vertrek Aalst	11u45	14u	16u	18u

**Tentoonstellingen  
Doorlopende animatie**

# 18 september 1994

De manifestatie "Lijn 82 onder stoom"  
is een initiatief van de Heemkundige Kring van Erpe-Mere  
in samenwerking met

Het Gemeentebestuur van Erpe-Mere  
Het Stadsbestuur van Aalst  
De N.M.B.S.

De Gemeentelijke Culturele Raad van Erpe-Mere  
De Postzegelkring ERPA  
De Fanfare van Aaigem, Erondegem, Erpe-Mere  
en de Harmonie van Burst  
Heemkundige Kring "De Faluintjes"  
Spoorwegzegels Janssens Yves



In het voorjaar werden het stadsbestuur van Aalst en het gemeentebestuur van Erpe-Mere beide gecontacteerd door de Heemkundige Kring van Erpe-Mere met het verzoek samen te werken aan het inleggen van een stoomtrein op lijn 82 Aalst-Burst. De NMBS was reeds bereid gevonden stoomlocomotief 29013 met authentieke 1ste klas-rijtuigen ter beschikking te stellen. Beide besturen besloten op de boot, of beter gezegd trein, te springen en mee te werken aan de organisatie van dit unieke evenement. En zo staat lijn 82 dus opnieuw onder stoom !

De stoomtreinritten zijn niet alleen een stuk nostalgie en romantiek. Er werd geprobeerd de interesse van een zo groot mogelijk deel van de bevolking op te wekken.

Op 18 september vindt iedereen op het traject tussen Burst en Aalst wat wils : tentoonstellingen met de nadruk op de historiek van het spoor, spoorwegzegels, postzegels, toeristische rondleidingen, een kijk op de techniek van vroeger tijden, een blik vooruit op het spoor van de toekomst, ... of misschien gewoon rustig eens een andere gemeente of stad verkennen.

Ook kinderen werden hierbij niet vergeten. Zij rijden immers gratis mee met de stoomtrein. Via scholen wordt er een teken- en opstelwedstrijd ingericht. Daarin kunnen ze al hun indrukken van "LIJN ONDER STOOM" in kwijt. We hopen dat dit evenement ook bij al wie de schoolbanken al ontgroeid is een blijvende aangename herinnering achterlaat.

H. DE WAELE  
Schepenen van Cultuur van Erpe-Mere

D. DE MEERLEER  
Schepenen van Leefmilieu van Aalst



Van Aalst naar Erpe-Mere :

waar spoorlijnen mekaar kruisen,  
waar mensen en ideeën mekaar ontmoeten ...

(foto genomen t.h.v. de wijk Kraainest in Erpe - Foto Dhr. Philips - Kobbegem)



## STATIONSCOMPLEX AALST.

### 1. De "ijzeren weg" naar Aalst.

De gemeenteraad van de stad Aalst heeft, na heel wat polemieken, een "Memorie van Aalst" op 26.02.1845 goedgekeurd. Hierbij werd een rechtstreekse spoorlijn tussen Brussel en Gent langs Aalst voorgesteld. Deze werd op een audiëntie bij koning Leopold I voorgedragen door burgemeester Frederik van der Noot, vergezeld van de raadsleden Lieven Van der Looy, Cornelius Evit en de stadssecretaris Honoré Dhuygelaerd. Zij bekwamen dat hun project aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd voorgelegd, alsook aan de gemeentebesturen van Brussel, Asse, Lede, Wetteren, Gent, Oostende en Kortrijk. Hieruit ontstond het plan van hoofdingenieur Dessart : een lijn Brussel-Aalst-Dendermonde, vervolgens Ath-Aalst en Aalst-Schellebelle. Om financiële reden werd het project nooit door de staat uitgevoerd.

Na druk van het Brits grootkapitaal om hiervoor een concessie toe te staan aan de "S.A. du Chemin de Fer et du Canal de la vallée de la Dendre" mislukte dit ontwerp gedeeltelijk door de Franse juli opstand in 1848, de daling van het buitenlandse kapitaal en de geldnood van de Belgische staat tijdens het hongerjaar. De concessie werd op 28.06.1851 overgenomen door Jean-André De Mot, J.B. Gendebien en consorten. Na politieke verwickelingen ivm. ontvangsten en uitbating werd op 08.05.1852 de nieuwe vereniging "S.A. du Chemin de Fer de Dendre et Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost" opgericht met 15 miljoen BEF kapitaal, met als uitvoeringstermijn 01.05.1857. Ook dienden stations gebouwd te Lessen, Geraardsbergen, Schendelbeke, Ninove, Denderleeuw, Aalst, Lede en haltes te Idegem, Schellebelle en Hofstade. De vreugde van de Aalsterse gemeenteraad was groot, want zij keurde hiervoor een krediet van 5000 BEF goed op 18.05.1852.

Op 31.05.1852 kwam minister Charles Rogier, samen met de te Aalst gevestigde advocaat Adrien, Benoit Bruneau, afgevaardigd bestuurder van de maatschappij, en in aanwezigheid van de notabelen de eerste spadesteken graven.

Eerst werd de verbinding tot Oudegem aangepakt, waar de lijn aansloot bij Gent-Dendermonde-Mechelen. Dit gedeelte werd op 09.06.1853 ingereden. Toen kon men naar Gent sporen en via Dendermonde, Mechelen naar Brussel. De vakken Aalst-Denderleeuw-Ninove-Geraardsbergen werden op 07.04.1855 geopend, Geraardsbergen-Lessen-Ath op 01.12.1855 en Dendermonde-Lokeren op 13.02.1856. Aalst-Schellebelle was klaar op 01.05.1856 en het sluitstuk met de grootste bruggen Brussel-Noord-Ternat-Denderleeuw werd op 10.05.1856 beëindigd.

### 2. Het stationscomplex groeit.

Het plan van het Aalsters station door architect Jean-Pierre Cluysenaer was in 1852 klaar. Het ontwerp werd geïnspireerd door het fraaie gebouw "Beurs van Amsterdam" op de Grote Markt wat de zuilengang betreft. De overige ornamenten herinneren ons aan de kantelen van de kastelen uit de "Middeleeuwen". Hij wilde meteen het grootste station van de maatschappij bouwen voorzien van een middentoren, waaronder een grote vierkante toegangsruimte. Vervolgens het lokettenkantoor en links het kantoor voor de stationschef. Rechts van de grote inkom verschillende wachtruimtes voor 1e en 2e klas, 3e klas en lokalen voor de toezichter en de werklieden. De zijgebouwtjes dienden als wachtpost voor de politie en het octrooi.



Tussen 1853 en 1854 startte de ruwbouw, welke op 01.01.1855 klaar was. De afwerking vorderde flink zodat bij de officiële opening op 06.07.1856 door de latere koning Leopold II het gebouw reeds in gebruik was.

De spoorsectie Aalst-Burst werd geopend op 01.06.1876 en Aalst-Opwijk-Londerzeel op 12.10.1879. In 1889 werd het goederenstation Aalst-Oost in de Bergemeersen aangelegd. Rond 1890 werden de zijgebouwtjes van Aalst-Noord merkelijk vergroot. Links de toiletten en rechts een dienstgebouw. In de toren werd een lokaal ingericht. Aan de achtergevel werd ook een luifel aangebracht. Over de druk bereden Brusselse steenweg werd in 1903 een metalen brug gelegd.

Vanaf 1906 tot 1907 werden in de Nijverheidsstraat de gebouwen voor colli's opgericht, waarin achteraf een postkantoor Aalst 2 werd geïnstalleerd. Wegens de vele oponthouden aan de gesloten overwegen in de stad werd tussen 1908 en 1909 het gedeelte tussen Kerrebroek en de Bergemeersen opgehoogd, wat de accommodatie aan de perrons heel wat verbeterde. De stadsbewoners wonnen er heel wat tijd en de schepen hadden een brug minder waarvoor zij dienden te wachten om de trein(en) door te laten.

Aan de Denderstraat werd een nieuw stoomlocomotievendepot gebouwd (FLS). Nadien zal in 1925 het oude station heringericht worden : er komt een nieuwe lokettenzaal en links ervan een fietsenstalling naast de bagageruimte. Later komt boven spoor 2 en 3 een machtig brugseinhuis, dat in 1953 werd afgebroken voor de elektrificatie.

### 3. Naar een vernieuwd station.

Helaas het station was "versleten" na 120 jaar dienst en op 16.08.1975 werd een slopingsaanvraag ingediend omwille van de slechte staat en de mogelijkheid tot rationele moderne uitbating wegens de elektrificatie. Gelet op het uniek (historisch) karakter van het middengebouw werd langs verschillende zijden gevraagd om het buitengedeelte te bewaren. Een K.B. dd. 19.06.1978 zorgde voor de bescherming van het oude stationsgebouw en de omgeving.

De laagconjunctuur in de bouwnijverheid, de verschillende falingen van aannemersbedrijven en de opgelegde besparingsmaatregelen van de regering veroorzaakten aanzienlijke vertraging in de vernieuwingsprojecten.

Vanaf 17.09.1990 werd het middenstationsgebouw afgebroken met uitzondering van de buitengevels en de toren. De houten buitenkrantenkiosk verdween en kreeg een nieuw onderkomen links aan de onderdoorgang naar de perrons.

De restauratiewerken beoogden het volledig herstel van de stabiliteit en de herwaardering van de gevelstructuur naar het oorspronkelijk project van J.P. Cluysenaer. Gescheurde muurgedeelten werden hermetiseerd met Boomse papesteen en de barsten opgevuld of geïnjecteerd met epoxy-harsen. De decoratieve kapitelen, sierrosetten en schildvlakken in blauwe hardsteen werden gereinigd en de gevels gevoegd. Een nabehandeling om het geheel waterbestendig te houden voltooide deze fase.

De binnenhernieuwing en schikking gebeurden grondig. De huidige indeling van de lokalen benadrukt de oude inrichting van het station. De toegangshall kwam onder de toren en versterkt de monumentaliteit ondermeer door de vergrote wachtzaal en het zicht op het bovengedeelte van de toren. In de wachtzaal worden de reizigers bediend aan 4 gloednieuwe loketten aangesloten op het Sabininformtie-net terwijl de trein- en



busvertrekuren af te lezen zijn op televisie-monitoren en dienst-regelingskaders. De vroegere wachtzaal bevat nu enkele lokalen en de reizigersdiensten. Een grote buffetruijnte vervangt de oude fietsenstalling aan de zijde van de reizigerstunnel. Deze fase werd officieel op 27.03.1993 geopend en gevolgd door twee geslaagde opendeurdagen op 8 en 9.05.1993.

Nu werkt men aan de restauratie van de schuuldaken. De metalen structuur wordt hersteld en de dakbedekking vernieuwd. Door het inbrengen van doorschijnende lichtstraten boven de trappen en in de schuilhuizen kan het zonlicht zich verspreiden in de reizigerstunnel. De perrons worden in opeenvolgende fazen verhoogd, wat het in- en uitstappen vergemakkelijkt. Meerdere windschermen worden geplaatst en voorzien van zitjes. De bevoering wordt decoratief uitgewerkt. De liften worden vernieuwd, waardoor rolstoelgebruikers een vlottere toegang hebben. In de onderdoorgang komt een nieuwe vloer en decoratieve muurbekleding, welke opgefleurd wordt door de nieuwe lichtinval. De geluidsinstallatie wordt vernieuwd en de steunmuur met de bekleding van de trappen wordt eveneens verfraaid. De fietsenbergingen worden overdekt en er komt een nieuwe stalling aan de pendelparking.

Later wordt door de Stad Aalst en de Vlaamse Vervoermaatschappij "De Lijn" het Stationsplein herschikt zodat een veilig en vlot verkeer kan gewaarborgd worden.

Tijdens 1993 verwerkte het reizigersstation gemiddeld dagelijks 8.146 instappende reizigers, wat een vermeerdering is van 1.074 tov. 1992. In het goederenverkeer kwam in 1992 550.000 ton graan naar "Amylum" of ongeveer 2.000 ton per werkende dag. Hiervan is ruim 2/3 maïs en 1/3 tarwe.

L. Fosselle.

#### Literatuur :

Courteaux F. en Van Lul A., Aalst- Een eeuw evolutie in "Het Land van Aalst", jaargang 8, nr. 4, Aalst, 1956, p. 170-207.

Delory F., De eerste kwarteeuw van de N.M.B.S., 1926-1951 in "Treinen", extranummer 3-4, 1951, p. 147-158.

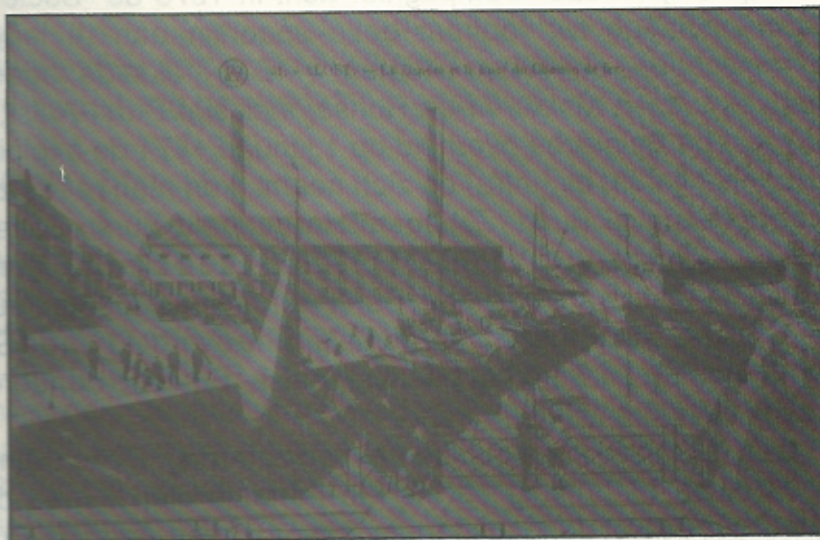
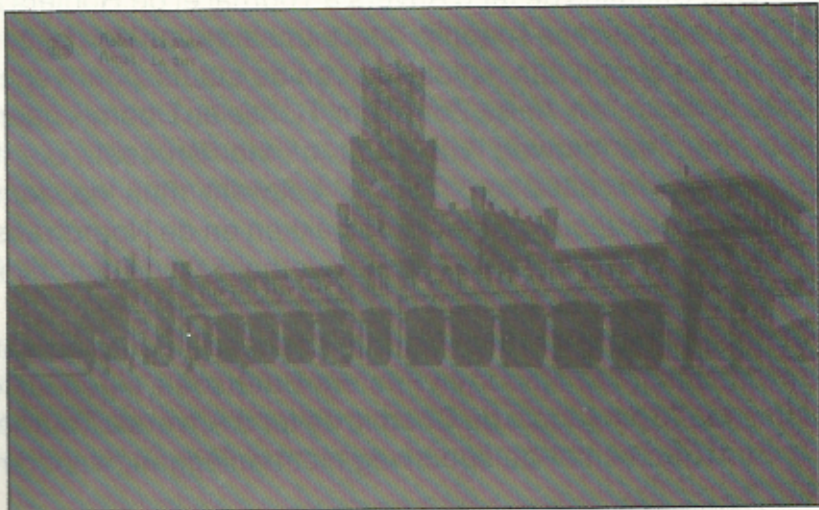
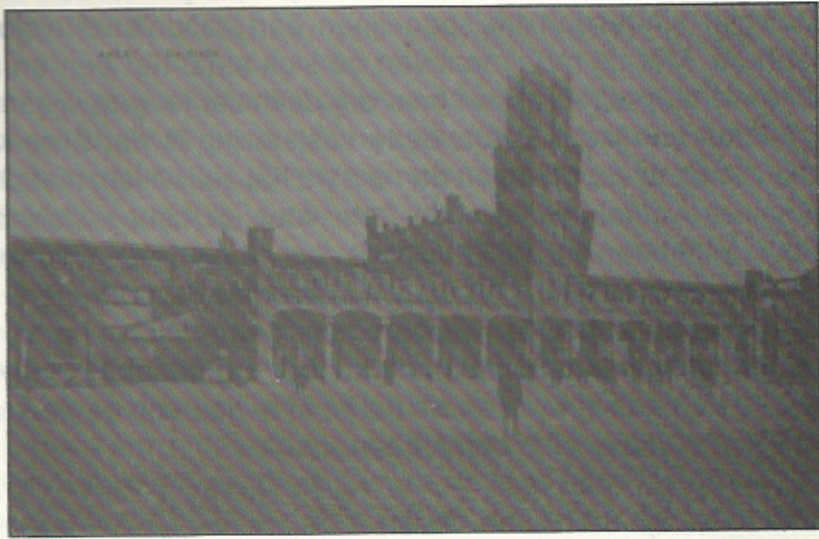
Lerouge W., Het Noordstation te Aalst en de Oostvlaamse spoorlijn "Dender en Waas" van Jean-Pierre Cluysenaer, in "Uir velerlei eeuwen", historische en kunsthistorische bijdragen, Kultureel Jaarboek van de provincie Oost-Vlaanderen, nieuwe reeks nr. 18, Gent 1982, p. 105-147.

Van Lul A., De eerste spoorweg in het Land van Aalst in "Het Land van Aalst", jaargang 2, nr. 4, Aalst, 1950, p. 147-158

N.M.B.S., Officiële inhuldiging van het vernieuwd stationsgebouw te Aalst, persnota, 1993.



# Het Aalsters station voor en na het plaatsen van het brugseinhuis over de sporen 2 en 3





## De spoorwegen in Erpe-Mere

In Erpe-Mere kan men er moeilijk naast kijken, we zijn rijkelijk voorzien van spoorwegen. Onze gemeente telt niet minder dan drie spoorlijnen, één station en drie stopplaatsen. Ooit was het echter anders. Met de regelmaat van de klok staat het één en ander soms ter discussie ; stations werden afgebroken soms om definitief te verdwijnen, soms om een nieuw complex te laten herrijzen. Een tweede vaststelling is dat Erpe-Mere misschien nauwer verbonden is met de spoorwegen dan dat we het zelf willen, niet alleen wat betreft de sociaal-economische betekenis van de trein voor de acht fusiegemeenten in het verleden maar ook in het heden. In 1983 zou ongeveer 40% van de inwoners in Erpe-Mere pendelaar zijn. Maar er is ook de naamgeving. Erpe-Mere is immers niet enkel een samenvoeging van de naam van de twee grootste gemeenten binnen de fusie, maar verwijst ook naar het verdwenen station en de huidige stopplaats Erpe-Mere.

In dit korte en bescheiden artikel wensen we nader in te gaan op de geschiedenis van de drie spoorlijnen en hun stations en stopplaatsen.

### 1. Historische schets van lijn 82 (Burst - Aalst)

In een voorlopige concessie-overeenkomst en eisenpakket tussen de Belgische staat en de concessionaris "Des Chemins de fer d'Anvers à Tournai et de Roulers à Ypres" van 14 maart 1864 stellen we vast dat deze spoorlijn deel uitmaakte van een groter plan. Men wou namelijk een spoorlijn die begon aan het station van de staatsspoorwegen te Antwerpen en zo liep over Kontich, Malderen, Aalst, Zottegem, Ronse en Doornik naar de Franse stad Douai. Aldus zou men de omweg via Gent of via Brussel, die tevens drukke verkeersknooppunten waren, uitsluiten. Tevens bekwam men de aansluiting van de Antwerpse haven op het Henegouwse steenkoolbekken en de Noordfranse textielcentra. De overeenkomst tussen de Belgische en Franse overheid om de spoorlijn door te trekken tot Douai kwam er pas in 1879, dus vijftien jaar later !

Bij koninklijk besluit van 3 februari 1865 werd de concessie verleend aan o.a. J. Gillon, burgemeester van Sint-Joost-ten-Noode en Peeters-Baertsoen, eigenaar te Gent, met hun naamloze vennootschap "Compagnie du Chemin de fer d'Anvers à Tournai" (opgericht op 14 oktober 1865). Zij zullen echter de spoorweg niet aanleggen, want jarenlang gebeurt er niets.

Op 25 april 1870 verkrijgt dan de "Compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut" met aan het hoofd Philippart, een concessie van de Belgische overheid voor de aanleg van de spoorlijn. Deze "Compagnie" richt in 1873 de "Société anonyme de construction de chemins de fer" op om deze spoorlijn aan te leggen, terwijl de staatsspoorwegmaatschappij de lijn zou uitbaten. In 1871 stelde de regering dat tegen 1 juli 1875 het baanvak tussen Malderen en Ronse, inclusief Burst-Aalst, zou afgewerkt moeten zijn. Wanneer de Belgische overheid op 1 januari 1871 de exploitatie van de lijn Denderleeuw - Kortrijk (lijn 89, cfr. infra) op zich neemt, kon men reeds zonder bezwaar gebruik maken van het baanvak Burst - Zottegem. Het gedeelte Burst - Zottegem was reeds gebruiksklaar in 1868, maar dat gold nog niet voor Aalst - Burst (lijn 82). Immers de plannen van de spoorlijn en het profiel van Aalst naar Burst werden pas goedgekeurd bij koninklijk besluit van 25 maart 1874. Ondertussen had de Belgische overheid via de Staatsspoorweg de concessie overgenomen en werd het baanvak Aalst - Burst op donderdag 1 juni 1876 geopend voor zowel reizigers als goederen.

Op 22 mei 1982 reed op deze lijn de laatste trein op zaterdag. Deze trein was tevens de laatste rit van een dieselmotorrijtuig dat nog in normale dienst reed door de Noord-Zuidverbinding te Brussel. Het zondagse treinverkeer tussen Aalst en Burst werd reeds



afgeschaft voor 23 mei 1971.

De maximumsnelheid bedraagt op dit ogenblik 70 km/uur.

### 1.1. Het station van Burst

Was de lijn Burst - Zottegem (lijn 89) open in 1868 en het gedeelte Aalst - Burst (lijn 82) pas in 1876, toch was het station van Burst waarschijnlijk reeds geopend voor reizigers en goederen op 14 december 1868. Dit dankte men aan de lijn Oudenaarde - Denderleeuw, die vanaf dezelfde dag geëxploiteerd werd voor alle verkeer.

Aan de overslag van goederen kwam een einde met het herstructureringsplan van de spoorwegen in 1980. Het goederenstation van Burst werd definitief gesloten.

In 1979 werden er plannen opgesteld om het oude stationsgebouw met neoclassicistische inslag af te breken en te vervangen door een nieuw complex. In het voorjaar van 1982 werd het oude gebouw afgebroken en in 1984 kon men het nieuwe stationscomplex betrekken. Op dit ogenblik is Burst een niet-autonoom station van derde categorie met activiteiten voor reizigers, uitreiking van vervoersbewijzen en een seinpost. Het station valt onder het beheer van Zottegem.

### 1.2. De stopplaats te Bambrugge

De stopplaats van Bambrugge werd geopend op 1 oktober 1911. Na W.O. I werd de stopplaats niet heropend en in 1922 officieel afgeschaft. Sinds 1 november 1943 wordt Bambrugge weer normaal bediend. In 1982 kwam er het voorstel om de stopplaats te Bambrugge definitief te schrappen voor reizigersverkeer. Dit ging niet door en op dit ogenblik is Bambrugge een onbewaakte stopplaats beheerd door Aalst.

### 1.3. De stopplaats te Erpe-Mere

Oorspronkelijk stond aan de huidige stopplaats een station, dat geopend werd op 1 juni 1876 voor zowel reizigers als goederenverkeer. Erpe-Mere had immers laad- en lossporen, een koplading en een weegbrug. Rond 1970 zou het station afgebroken worden om een onbewaakte stopplaats te worden, beheerd door het station van Aalst.

### 1.4. De stopplaats aan de Vijfhuizen

Op 1 juli 1899 werd de onbewaakte stopplaats aan de Vijfhuizen geopend, maar beheerd door het station van Erpe-Mere. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de stopplaats gesloten, om heropend te worden op 1 juni 1922. Sinds het verdwijnen van het station van Erpe-Mere wordt deze halte beheerd door het station van Aalst.

## 2. De lijn 50A (Gent - Brussel)

De lijn 50A kennen de meesten onder ons misschien het best door de spoorwegbrug die de Oudenaardsesteenweg kruist in Erpe.

De idee voor de aanleg van deze spoorlijn was een directe verbinding maken tussen Duitsland (Rijn- en Roergebied) en Engeland, via de haven van Oostende. De spoorlijn werd verwezenlijkt door de staatsspoorwegen. Een eerste krediet voor de aanleg ervan werd aangevraagd in een wetsontwerp op de buitengewone begroting van 1900. Het is pas op 1 juni 1923 dat het traject tussen Denderleeuw en Gent Sint-Pieters kan worden opengesteld. Het gedeelte tussen Brussel-Zuid en Denderleeuw wordt nog later geopend,



namelijk in mei 1933. Een belangrijke opmerking hierbij is dat het traject Brussel-Zuid - Gent Sint-Pieters het langste traject is dat de NMBS uitbaat zonder tussenstation. Op dit ogenblik bedraagt de maximumsnelheid 140 km/uur.

### 3. De lijn 89 (Kortrijk - Denderleeuw)

Op 1 december 1863 verkrijgt Isidore Neelemans, een industrieel uit Eeklo, bij wet een concessie voor de aanleg van een spoorlijn van Kortrijk naar Denderleeuw via Oudenaarde en Zottegem. In 1864 wordt daartoe dan de "Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique" opgericht. Voor de aanleg en exploitatie van deze lijn gaat men echter een overeenkomst aan met de "S.A. de construction de Tubize", waaruit de nieuwe maatschappij "Société d'exploitation de chemins de fer", in 1864 opgericht ontstaat. Deze laatste zal ook de uitbating van de lijn Denderleeuw - Kortrijk voor haar rekening nemen, ondanks het feit dat de lijn toen nog moest aangelegd worden. Blijkbaar slaagde deze maatschappij er niet in om de lijn aan te leggen, want in 1866 gaat ze een overeenkomst aan met de "S.A. des chemins de fer du Nord de la Belgique" voor de aanleg ervan, waartoe een nieuwe maatschappij wordt opgericht namelijk de "Société belge de chemins de fer". Ook voor de exploitatie moeten er problemen geweest zijn en de "Société d'exploitation de chemins de fer" gaat een overeenkomst aan met de "Société Générale d' Exploitation de Chemin de fer" om vanaf 1 februari 1869 de lijn Denderleeuw - Kortrijk uit te baten. Merk op dat de "Société Générale d' Exploitation de chemin de fer" geleid werd door Philippart, die we reeds eerder tegenkwamen bij de lijn 82 (cfr. supra).

In 1867 zijn de werken volop bezig en naderen hun voltooiing, zodat de lijn Oudenaarde - Denderleeuw kan opgesteld worden voor alle verkeer op 14 december 1868.

Op 1 januari 1871 wordt de exploitatie overgenomen door de staatsspoorwegen.

Tot nog toe was er een enkel spoor, het dubbel spoor tussen Denderleeuw en Burst wordt in dienst genomen op 24 juli 1900 en tussen Burst en Zottegem op 7 augustus 1900.

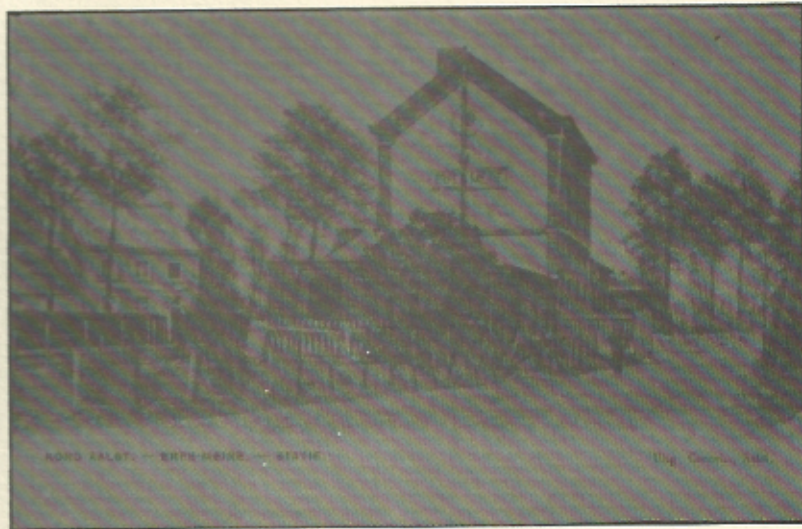
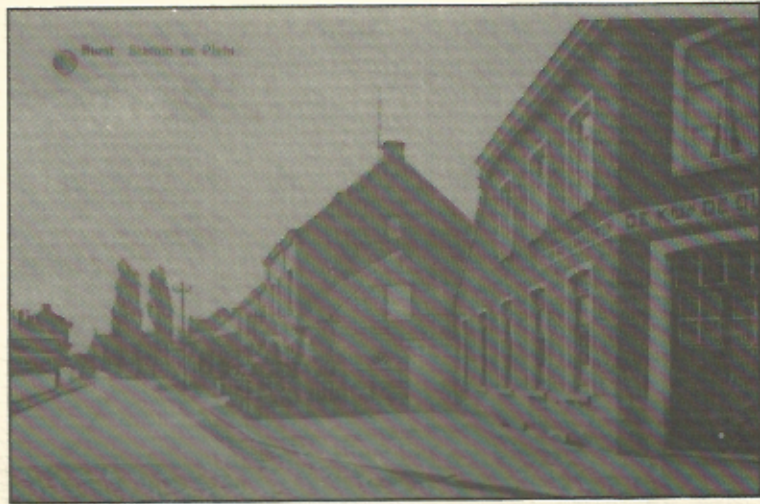
Sinds 23 mei 1982 is de electrificatie voor het gedeelte tussen Denderleeuw en Zottegem in gebruik en heden ten dage haalt men er een maximum snelheid van 120 km/uur.

Peter D'haesleer

### Bibliografische nota

- Deze korte historische schets kwam tot stand met de medewerking van o.a. de heren H. de Herder en J-P Schenkel en de N.M.B.S.
- Voor verdere lectuur en informatie verwijzen we naar het artikel dat zal verschijnen in de "Mededelingen van de Heemkundige Kring van Erpe-Mere", nr. 4, 1994.





Erpe-Mere - omstreeks 1914  
Stations- en postpersoneel