

LANGS HET SPOORVERLEDEN VAN LEDE

#STRROOM





LANGS HET SPOORVERLEDEN VAN LEDE

Midden 19e eeuw werd Lede via het spoor verbonden met Gent en Brussel. De eerste stoomlocomotieven denderden doorheen het voorheen landelijke Lede. De invloed op de gemeente was enorm. Naast een nieuw station, verschenen ook nieuwe ondernemingen, werd pendelarbeid mogelijk en konden goederen makkelijker in- en uitgevoerd worden. Kortom, de wereld werd een stukje kleiner.

In het begin van de 19e eeuw ontstonden in Engeland de spoorwegen als nieuw hulpmiddel bij de mijnbouw. De oorspronkelijk houten sporen werden eerst vervangen door rails van gietijzer en vervolgens door exemplaren van gewalst staal. Deze bleken het best bestand tegen de stoommachines die werden ontwikkeld. In ons land werd de eerste spoorlijn (Mechelen-Brussel) in **1835** in gebruik genomen.

In **1852** verwierven J.A. De Mot en J.B. Gendebien een concessie op de aanleg van een spoorlijn van Brussel naar Aat via Denderleeuw. In Denderleeuw zou de spoorlijn dan nog eens vertakken naar Schellebelle en Dendermonde toe (via Aalst). De door hen opgerichte firma kreeg de naam “*Société anonyme du chemin de fer de Dendre-et-Waes et de Bruxelles vers Gand, par Alost*” mee. De Belgische staat zou de lijn uitbaten. De spoorlijn Brussel-Aalst-Gent, 55,6 km lang (spoorlijn 50), werd voltooid in **1854**. De gemeente Lede kreeg hierbij een halte toegewezen.



*J-P Cluysenaar
(1811-1880)*

Bouwmeester **Jean-Pierre Cluysenaar** kreeg de opdracht van de “Maatschappij Dender en Waas” om de stationsgebouwen op deze lijn te ontwerpen. Deze beroemde architect verdeelde de stations in drie types: de eenvoudige haltes, de “stations de campagne” (plattelandsstations) en “stations de ville” (stadsstations).



Ontwerptekening station Lede (archief Gabriël Van den Nest)

Op 1 mei **1856** werd er te Lede een gebouw van het type “station de campagne” opgericht in Vlaamse neorenaissancestijl.

Het stationsgebouw te Lede was - in tegenstelling tot de andere stations op de lijn - symmetrisch van opbouw: één hoog middendeel geflankeerd door twee lagere zijvleugels.

De voorgevel werd naar de sporen gericht in tegenstelling tot de stadsstations, waarbij de façade langs het stationsplein te bewonderen was. Het Leedse gebouw deed in het begin ook dienst als postgebouw.

Het bleef het dorpsbeeld in Lede bepalen tot in **1976**, het jaar van afbraak en vervanging door een moderner gebouw. Architect **Juliaan Moens** uit Gent zorgde hierbij voor het ontwerp, net zoals hij dit voor het stationsgebouw van Erembodegem deed. Dit is dan ook de verklaring waarom beide stationsgebouwen een zekere gelijkenis vertonen.



Oud stationsgebouw van Lede - straatkant (collectie Peter Van Accoleyen)



Oud stationsgebouw van Lede - spoor kant (collectie Kris Vereecken)



Het huidige stationsgebouw van Lede (foto Kris Vereecken)

Net als vele andere stations gebouwd in die periode is het een sobere onopvallende constructie waar de functie van het gebouw zo veel mogelijk verborgen wordt: het is een station, maar het had net zo goed iets anders kunnen zijn. Het bestaat uit één bouwlaag met plat dak waaronder zich het loket en de dienstlokalen bevinden. Typisch voor zijn tijd is ook de grote sobere wachtzaal met oranje stoelen.

Op het terrein dat naast het stationsgebouw is gelegen en waar zich nu een grote pendelparking bevindt, was vroeger een **rangeerstation** gevestigd met een aantal sporen. Hier werden wagons geplaatst die materiaal bevatten ten behoeve van de lokale nijverheid en die dus daar werden leeggemaakt en/of gevuld. De goederen werden opgeslagen in het **goederenstation**. Daar bevond zich ook een waterpomp waarmee de “**tender**” werd opgevuld. Een tender is een aanhangwagen achter een stoomlocomotief waarin de kolen en het water werden vervoerd.



Op de achtergrond café “Bascul”, rechts het oude stationsgebouw en links het café “Au Duc De Brabant”(archief Kris Vereecken)

Daarnaast was er in het goederenstation ook een hoog aanwezig die diende om de laadhoogte te bepalen.

Het wegen van de goederen gebeurde aan het café “**Bascul**” (In de Statie), eigendom van brouwerij De Zwaan-Van Pamel. Net voor de ingang van dit café was er een weegbrug, een houten planken constructie waarbij langs de zijkant sporen aanwezig waren. Men plaatste de vrachtwagen op de weegbrug en achteraan het café was er een ijzeren constructie waarmee men het gewicht kon wegen.

Schuin tegenover het stationsgebouw bevindt zich het Park van Mesen. Na WO I vestigde zich op het domein het ‘**Koninklijk Gesticht van Mesen**’ dat hier een internaat voor weesmeisjes van gesneuvelde/overleden officieren inrichtte. De meisjes kwamen aan per trein. Soms gebeurde het dat ze na het uitstappen in het cafe “**Au Duc De Brabant**” (In de Hertog van Brabant) binnenkwamen om de

weg te vragen. De toegang tot het domein was voor de meisjes slechts even verderop (tegenover huidige fietsenstalling).

In de volksmond werd het spoor “**den ijzeren weg**” genoemd. “**De roet**” stond voor een overweg. Als er een trein op komst was, werd de overweg afgesloten door een “**bareel**”. Deze laatste werd bediend door de **bareelwachter** (barrièrewachter), die werkte en soms ook woonde in het “**roethuis**” (routehuis).



*Joannes Julianus De Cremer
(archief Jan De Cremer)*

De bareelwachters verwittigden elkaar telefonisch van de komst van de treinen en noteerden alles in een register.

De eerste barrièrewachter in dienst van de Belgische spoorwegen was Joannes Julianus De Cremer (*1829 - +1902) die woonde op 't Hoeksken, bij het binnenrijden langs de Markizaatstraat het eerste laag huis langs de rechterzijde van de weg.

Zo was er ook een overweg naast het station in de Markizaatstraat (toen de wijk ‘Kasteel’ genaamd, waartoe ook het ‘Hoeksken’ behoorde), een overweg gelegen aan het ‘Hoeksken’ en een overweg aan de ‘Bremenhul’. Deze laatste twee werden op afstand bediend met een kabel. Bij de overwegen die niet gelegen waren aan een roethuis, werd immers standaard de slagboom beneden gehouden. Indien iemand daar met een kar of wagen wilde oversteken, trok hij aan een hendel die verbonden was met een bel bij het dichtstbijzijnde roethuis. De bareelwachter kon vervolgens de slagboom omhoogtrekken via zo’n kabel.

Voor de voetgangers was er een sas waarlangs men op eigen verantwoordelijkheid kon oversteken.



Foto krantenknipsel uit 1937

In 1937 werd de bareel bij de roet aan de Hollestraat echter op een bepaald moment onterecht omhoog gelaten. Daardoor kwam Adolf Fransen daar met zijn vrachtwagen onder de aanstormende trein terecht. De man overleefde het ongeval niet...

Lede heeft momenteel 2 sporen: één richting Aalst-Brussel en één richting Wetteren-Gent. Vroeger waren er echter meerdere sporen. Naast de sporen voor het rangeerstation bestond er o.a. ook een spoor dat werd gebruikt om aarde van Serskamp naar Aalst te vervoeren. Deze grond diende om daar het stationsterrein op te hogen. Nadien werd vanuit Brussel afval aangevoerd, eveneens via dit spoor, om de aldus ontstane kuil in Serskamp opnieuw te vullen (begin 20ste eeuw).

Aan de andere kant van de grote pendelparking bevindt zich het **“buizenkot”**. Dat deze plaats in de volksmond zo wordt genoemd, is te danken aan het feit dat daar in de jaren ‘60 van de vorige eeuw de firma De Groeve was gevestigd. Dit bedrijf vervaardigde betonnen buizen.

Een beetje verder staat één van de enkele nog resterende roethuizen (bareelwachtershuizen) van de spoorlijn. Dit was het standaardontwerp van de Staat. Ook Jean-Pierre Cluysenaar, architect van het oude station van Lede, tekende een fraai ontwerp voor de wachtershuisjes, maar dit werd uiteindelijk niet weerhouden.

Twee jaar vóór de oprichting van het eerste stationsgebouw werd in **1854** de Markizaatsite openbaar verkocht met de mogelijkheid in bepaalde zones van het park grenzend aan de omliggende straten gebouwen op te trekken. Op de kaart van Vandermaelen - opgemaakt tussen 1846 en 1854 - is voor het eerst het tracé van de spoorweglijn af te lezen. Hier is te zien hoe deze de noordoostelijke hoek van de site Markizaat afsnijdt. Deze hoek is te situeren rechts van het stationsgebouw. De site zelf bleef - tot aan een nieuwe verkoop na een faillissement in **1884** - nagenoeg onveranderd. Ook de zones van het park grenzend aan de omliggende straten waar gebouwen konden worden gerealiseerd bleven tot dan park. De Markizaatsite werd in 1884 verkocht onder de beschrijving: *‘groot en schoon kasteel te Lede, **aan de statie van den ijzeren weg**, met dreven, verdere afhankelijkheden, groote gebouwen, perk, grooten vijver, al omringd van muren en hebbend eene groote van 8 hectaren 88 aren.’* Een ruimere omschrijving luidt: *‘Een mooi en magnifiek domein, genaamd het kasteel van Lede, een adellijk landgoed, gelegen te Lede, **tegenover het station en parallel met de spoorlijn Aalst naar Gent, slechts een stoomwolk van Brussel verwijderd...**’*

Het is pas in **1897** dat de voorziene loten grenzend aan de straten, verkocht werden als bouwgrond. Dit gebeurde om de nieuwe eigenaars - namelijk de **Zusters Kanunnikessen** van de Heilige Augustinus van het Waalse dorpje Jupille (nabij Luik) - meer financiële ruimte te geven. Met het aankopen van de Markizaatsite werd in Lede hun eerste bijhuis gerealiseerd. De ligging aan het station was een zeer belangrijke troef daar deze zusters de bedoeling hadden een internaat op te richten voor de nieuwe rijke burgerij in een wijde omgeving



Directeurswoning Verschelden (foto Peter Van Accoleyen)

rond Lede. We zaten toen volop in de belle époque. Getuigen hiervan waren de schoolgebouwen die vóór WOI in neogotische stijl aan het Markizaatgebouw (heden een geconsolideerde ruïne) werden toegevoegd. Helaas, ondertussen zijn deze reeds grotendeels verdwenen. De toegang naar het internaat via het park schuin rechtover het station is niet toevallig: de meisjes uit deze welstellende families konden rechtstreeks vanaf de trein naar het internaat door enkel de straat over te steken. Zo werden ze veilig afgeschermd van de buitenwereld.

Onder de verschillende loten die door de Zusters Kanunnikessen in 1897 werden verkocht waren ook deze grenzend aan de Stationsstraat. Daar zien we aan huisnr. 3 een prachtige herenwoning opgetrokken in eclectische stijl, gebouwd rond **1904** in opdracht van **Franciscus Verschelden** (°1840 - +1914).

Afkomstig uit Ronse had Franciscus zich aan het station van Lede gevestigd met een **textielfabriek**, links van de herenwoning. Vooraan bevonden zich de kantoren, achteraan de fabriek.



Sheddaken v.d. voormalige fabriek Verschelden (foto Peter Van Accoleyen)

De typische **sheddaken** zijn nog goed te herkennen. Het kantoor-gebouw is thans opgedeeld in vijf verschillende woningen maar als geheel nog goed te herkennen: een symmetrische gevel met in het midden een zadeldak loodrecht op de straat als centrale as.



Drukwerk van het confectiebedrijf (archief Bart Van Langenhoven)

Ook hier speelde de aanwezigheid van een spoorweglijn bij de keuze van de vestiging van deze textielfabriek mee.

Wist je trouwens dat de eerste straatverlichting in Lede tussen het station en deze fabriek gelegen was? Hierdoor wordt een uniek stukje industrieel erfgoed weer publiek toegankelijk.

In een gedeelte van de voormalige fabriek heeft de kunstacademie sinds september **2019** voor het eerst een apart atelier “Beeld”.

De komst van het spoor heeft een grote invloed gehad op de ontwikkeling van de gemeente Lede. Waar de meeste Ledenaars voorheen in landbouw of huisnijverheid hun brood verdienden in een plattelands-gemeente, werd pendelarbeid mogelijk en vestigden meer en meer bedrijven en fabrieken zich in de gemeente. Lede werd verbonden met grote steden en de wereld werd een stukje kleiner.

.....

BIBLIOGRAFIE

- Jaarboek 1999 (Ken uw Dorp) van de Koninklijke heemkundige kring Heemschut Lede
- Erfgoedwandeling “de ijzerenwegroute” (Culturele Raad 2011)
- Openbaar Kunstbezit Vlaanderen (www.tento.be)

MET DANK AAN

Jan De Cremer, Hubert Topke, Gabriël Van den Nest
en Bart Van Langenhoven

COLOFON

Deze publicatie kwam tot stand in samenwerking met de Koninklijke Heemkundige Kring Heemschut Lede, de Culturele Raad Lede, de gemeente Lede en auteurs Peter Van Accoleyen en Kris Vereecken.

Deze publicatie werd uitgegeven n.a.v. de erfgoedwandeling 'Langs het spoorverleden van Lede' en kadert binnen het project #ST(R)OOM van Erfgoedcel Denderland.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze publicatie mag worden gereproduceerd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever en de auteurs.

Ondanks alle zorg die aan de samenstelling van de uitgave werd besteed, kunnen de auteurs noch de uitgever aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele schade die zou kunnen voortvloeien uit eigen fout die in deze publicatie zou kunnen voorkomen.

© 2019 Erfgoedcel Denderland





#STRROOM