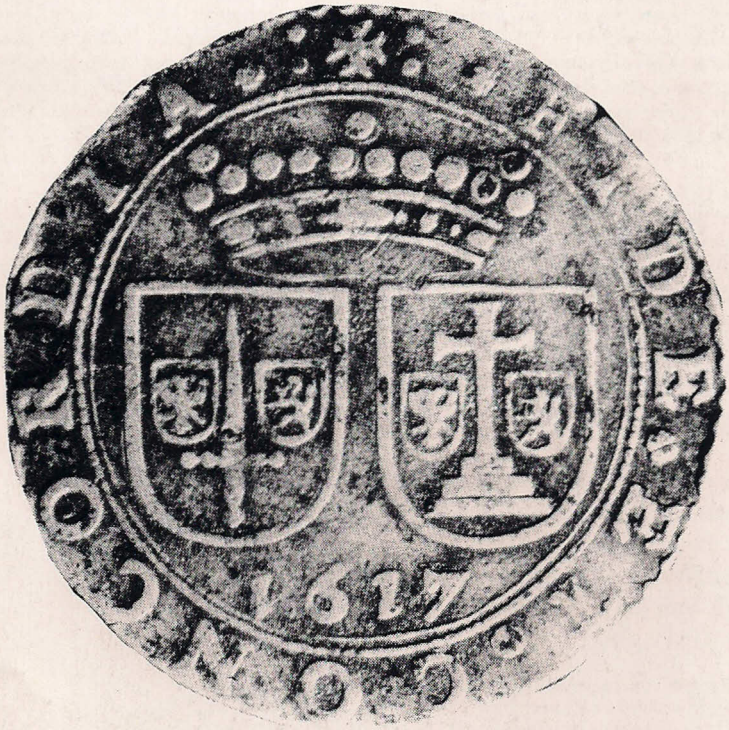
HET LAND VAN AALST



Tijdschrift van de Geschiedkundige Vereniging Het Land van Aalst

Het Land van Aalst

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Uitgegeven door de geschiedkundige vereniging "Het Land van Aalst", met de steun van de Vlaamse Gemeenschap, het Provinciebestuur van Oost-Vlaanderen, de stad Aalst en de stad Ninove.

Prijs voor een jaarabonnement:
Leden: 550 fr. - Steunende leden: 800 fr. - Beschermende leden: 1.200 fr.
Te storten op rek. 000-0586911-61 van Het Land van Aalst,
Bevegemstraat 14, 9620 Zottegem.

De vereniging werd opgericht in 1949 en heeft als werkgebied de gemeenten van de vroegere bestuurlijke eenheid "Het Land van Aalst" in haar grootste uitgestrektheid, alsmede van enkele aangrenzende Oostvlaamse gemeenten (grosso modo de streek tussen Schelde en Dender). Initiatiefnemers en stichters waren + Albert Van Lil (beheerder 1949-66) en + Jozef Van Overstraeten (voorzitter 1949-52). Tot de stichters hoorden eveneens + Arthur Broeckaert, + Hendrik Vangassen (voorzitter 1954-63), + Jozef Van Cleemput, + Jozef De Brouwer, + Valère Gaublomme, Frits Van Acker, Basiel Boel, + Marcel Cornelis en + Jules Pieters. Latere voorzitters waren + Jozef Borremans (1953-1954), + Frits Courteaux (1963-1980) en Luc De Rijck (1980-1984) erevoorzitter.

Het bestuur van de vereniging is als volgt samengesteld:
Luc Robijns, voorzitter
Marcel Cock, ondervoorzitter
Basiel Boel (erebestuurslid), Sylvain De Lange, Lieve De Mecheleer, Marc Uyttersprot (bibliothecaris-archivaris), Geert Van Bockstaele (beheerder), Mieke Van Damme, Dirk Van de Perre (redactiesecretaris), Georges Vande Winkel (bibliografie), Bart Van Langenhove, Wilfried Vernaeve (verslaggever).

Ledenadministratie en algemene correspondentie:
Geert Van Bockstaele, Bevegemstraat 14, 9620 Zottegem
tel. en fax (09) 360 19 04
Redactiesecretariaat en toezending kopij:
Dirk Van de Perre, Hoogstraat 23, 9401 Ninove-Pollare
tel. (054) 33 73 27

Elke auteur is verantwoordelijk voor de inhoud van zijn artikel.
Verantwoordelijke uitgever: Dirk Van de Perre
Zetel van de vereniging: Tulpstraat 1, 9308 Aalst-Hofstade
Kaftontwerp: Bart Maris
Druk: De Riemaecker Printing, Nukerkeplein 9, 9681 Nukerke (055) 21 14 04

Op de kaft is de penning van "Het Land van Aalst" (1617) weergegeven. Op de voorzijde staat het wapenschild van de twee steden Aalst en Geraardsbergen, op de achterzijde dat van de vijf baronieën Rode, Gavere, Zottegem, Boelare en Schorisse.

ISSN 0778-7731

VIERING 50 JAAR HET LAND VAN AALST

In 1998 bestaat onze vereniging Het Land van Aalst 50 jaar. Zoals u al in ons vorig nummer kon vernemen werd deze gebeurtenis plechtig gevierd te Geraardsbergen op zaterdag 11 oktober 1997. Eigenlijk hebben we enkele maanden te vroeg gevierd. Maar dit komt omdat het dit jaar onze beurt was om het Tweejaarlijks Colloquium van het Oost-Vlaams Verbond van de Kringen voor Geschiedenis te organiseren. Het Verbond was dit jaar ook echt aan zijn vijftigste verjaardag toe. Vandaar dat we besloten hebben in overleg met het Verbond beide vieringen te laten samenvallen en er iets speciaals en groots van te maken. Die beide vieringen zijn nu achter de rug en het werd inderdaad een succes. Ons bestuur heeft twee jaar aan de voorbereiding ervan gewerkt en het heeft zich als één ploeg voor het welslagen van de dag ingezet.

We telden op de academische zitting van de voormiddag ongeveer 180 aanwezigen. De feestzaal van het Geraardbergse stadhuis zat nokvol. Aanwezig waren zoals aangekondigd de heer Herman Balthazar, gouverneur van de provincie en de bischop van Gent, monseigneur Arthur Luysterman, die beiden ook het woord voerden. We gaan hier geen verslag van de zitting brengen omdat het eerste nummer van onze volgende jaargang, met woord en beeld volledig zal gewijd zijn aan deze zitting. Alle teksten van de toespraken worden dan gepubliceerd. Langs deze weg willen we de Geraardbergse burgemeester en het stadsbestuur nogmaals danken voor de gulle ontvangst en alle sponsors voor de zeer gewaardeerde financile inbreng.

Voor het namiddagprogramma waren een 70-tal geïnteresseerden ingeschreven. Achtereenvolgens werd de romaanse kerk van de priorij van Hunnegem, de kerk en het museum van het Stedelijk Hospitaal en het museum van de Sint-Adriaansabdij bezocht onder leiding van twee deskundige stadsgidsen Lieve Bauwens en Luc Van Schoors. Jammer dat de geplande stadswandeling letterlijk in het water viel. De dag eindigde met de drink van een authentiek glas Geraardbergs Sint-Adriaansbier.

Voor één bestuurslid had deze dag een wel zeer bijzondere betekenis. Geert Van Bockstaele, zelf uit Geraardsbergen afkomstig en er nog altijd met zijn hart wonend, heeft niet alleen met al zijn energie aan de kar van de organisatie geduwd, hij ontving die dag de Frans de Potter en Jan Broeckaertprijs. Het is voor het bestuur een ganse eer dat zijn beheerder en bestuurslid met de grootste staat van dienst, die prijs voor zijn wetenschappelijk oeuvre ten dienste van de regionale geschiedschrijving mocht ontvangen.

Ons bestuur mag terugblikken op een succesvolle dag. Het ziet er, vergeleken met dat van de andere historische kringen, opmerkelijk jong en vrouwelijk uit. De toekomst van Het Land van Aalst is gewaarborgd. In 1998 geven we een schitterende jubileumjaargang uit (zie p. 294) en plannen wij in het najaar nog een tentoonstelling te Aalst. In 1999 komen de indices op de vijftig eerste jaargangen uit.

D.V.d.P.

Ter gelegenheid van de feestzitting werd de gekleurde Sanderuskaart van het Land van Aalst (1644) uitgegeven, dank zij de sponsoring van Marnixring Zuid-Oost-Vlaanderen. Deze prachtige druk op A3-formaat is aan alle aanwezigen gratis overhandigd. Ook alle leden van onze vereniging hebben recht op een gratis exemplaar en ze konden dit op de zitting afhalen. Relatief weinigen hebben dit gedaan. De afwezigen hebben ongelijk. Maar we komen onze leden tegemoet en stellen ze in staat bij gelijk welk lid van het bestuur, mits inruiling van de bon die in vorig nummer was ingestoken, de kaart gratis te komen afhalen (eerst telefonisch verwittigen a.u.b). Wie de kaart wil laten opsturen, kan dit mits storting van 200 F op onze rekening 422-4072681-04 Oude Jaargangen Tulpstaart, 1, 9308 Aalst-Hofstade (met vermelding Sanderuskaart).

Er zijn nog enkele Horenbaultkaarten (1596) verkrijgbaar, dit is de moederkaart van de Sanderuskaart, voor 1000 F (+ eventueel 200 F verzendingskosten) te storten op de rk. Oude Jaargangen.
Het gaat om de laatste exemplaren!
De kaart kan ook persoonlijk afgehaald worden bij de redactiesecretaris.

Zicht op de zaal met op de eerste rij van links naar rechts voorzitter Luc Robijns, bisschop Arthur Luysterman, burgemeester Freddy De Chou en gouverneur Herman Balthazar.

VERKEERSINFRASTRUCTUUR IN DE DENDERSTREEK : EEN GEBREKKIG OVERHEIDSBELEID (1830-1968)

Luc DE RYCK

1. Inleidende beschouwingen

Economische ontwikkelingen worden bepaald door een complex van nauw samenhangende factoren. Van wezenlijk belang is het geheel van basisvoorzieningen, ook infrastructuur genaamd (1). Een aanzienlijk onderdeel daarvan is bestemd om verkeer en communicatie te bevorderen. Aangezien hierbij collectieve belangen op het spel staan, heeft de overheid tenminste een regelgevende rol. Indien zijzelf projecten ontwikkelt, wordt gesproken van overheidsinterventionisme. De kosten worden op verschillende manieren verhaald, van fiscale maatregelen tot financiering door leningen.

De overheid "vergunt" eventueel opdrachten geheel of gedeeltelijk, maar alleszins tijdelijk. Via tarifering tracht een "concessiehouder" zijn inzet met winst terug te verdienen. De voorwaarden worden in een specifiek contract vastgelegd (2). Schijnbaar past overheidsinterventionisme niet zo goed bij een liberaal economisch model. Toch heeft de ondernemersklasse er weinig moeite mee, zeker wanneer het om basisuitrusting gaat die de economische groei helpt bevorderen. De hoge financiewereld is meestal bereid om dit soort overheidsinitiatief te ondersteunen. De *Société Générale pour favoriser l'Industrie Nationale* is daar een goed voorbeeld van (3). De overheid was rechtstreeks bij de oprichting betrokken en deelde ook de risico's bij participaties in ondernemingen zoals het Luikse metaalbedrijf *Cockerill*.

Na de afscheiding van Nederland in 1830, heeft het Belgisch Congres dit samenwerkingsmodel in stand gehouden en zelfs versterkt. Een eerste testcase vormde het nationaal spoorwegsysteem van 1834, waarmee België aan de spits kwam bij de uitbouw van deze nieuwe verkeersinfrastructuur op het vasteland (4). "Un grand fait politique et moral devait être complété par un fait matériel de la même portée", zo klonk de motivering in het Congres (5)

(1) M. LAFFUT,"De Belgische spoorwegen en de industrialisatie " in De industrie in België. Twee eeuwen ontwikkeling, 1780-1980, Brussel, 1981, p.113-120; F. NAPP-ZINN, Verkehrswissenschaft, Heidelberg, 1968, p.16, 55, 59 en 161.

(2) P. COMTE, Essai d'une théorie d'ensemble de la concession de service public,Paris 1934, p.3,11 en 33; J. DELBEKE, Geld en bankkrediet in België, 1877-1983 in Verhandelingen van de Kon. Academie voor Wet., Lett. en Geschied. v. België, klasse Letteren 50,1988, nr.129.p.10, 11 en 31; VALERIUS, Concessions et régies communales, Bruxelles-Paris, 1920, p.3,19.

(3) B.S. CHLEPNER, Le marché financier belge depuis cent ans, Bruxelles, 1930, p.6. C. D'YDEWALLE en G. BOSSCHAERT - DE BOUWEL, Une grande dame, la Société Générale de Belgique, Bruxelles, 1972, p.7 en 26; R. GOBYN en G. LIEBIN, "De industriële revolutie (1798-1847)" in De industrie...ref.(1), p.281

(4) KB, 1.5.1834; J.DEMELLE, Histoire des chemins de fer belges, Bruxelles, 1977, p.13. D.S. HAMILTON, Treinen, avontuur tussen de rails, Baarn, 1978, p.38; M. LAFFUT, o.c., p.114-115. Zie ook L. FOSSELLE,"Aalst en 150 jaar spoorweg in België" in Mededelingen van deVereniging voor Aalsters Kultuurschoon, 15.4.1986, p.25.

(5) J. DELMELLE, o.c, p.8.

Het plan gold als een akte van politiek zelfvertrouwen. Dat blijkt uit volgende toelichting: "sans la Constitution Belge, les chemins de fer auraient été impossibles, sans les chemins de fer, la Constitution n'était pas viable"(6). Met dit uitgesproken staatsinterventionisme hoopten de nieuwe bewindvoerders dus zo snel mogelijk een certificaat te verwerven van bekwaamheid en kredietwaardigheid. Het kwam er ook op aan, de internationale erkenning van de nieuwe staat te vergemakkelijken.

Het spoorwegsysteem zou alvast een gunstig ondernemersklimaat bevorderen. Aanleg en uitrusting alleen al van deze nieuwe hoogwaardige verkeersinfrastructuur openden een aantrekkelijke markt voor de Belgische constructeurs. Uitwisseling van goederen en diensten zou toenemen, evenals de transithandel. De configuratie van het spoorwegennet beantwoordde aan deze optiek.

Het nieuwe bewind kon voor dit ambitieus plan rekenen op de steun van de ondernemersklasse en de banken. Bij de *Société Générale* werd meteen positief gereageerd. In 1835 richtte ze een industrieel-gerichte filiaal op onder de naam *Société Nationale pour Entreprises Industrielles et Commerciales* (7). Bedoeling was soepel in te spelen op de nieuwe mogelijkheden, liefst via eigen spoorwegmaatschappijen.

Niet toevallig was daar één van de meest vooraanstaande congresleden F.De Meeus, bij betrokken (8). Met politici in de raad van bestuur werd de band tussen bank en staat versterkt.

Dit resulteerde echter niet meteen in een spoorwegsysteem van concessies, al was men bij de *Générale* bereid initiatieven in die zin te nemen. De eerste spoorwegen zouden voor rekening van de Staat worden aangelegd en uitgebaat. Het net werd opgevat als twee in Mechelen kruisende assen, met name Oostende-Luik en Antwerpen-Bergen, zodanig dat snelle aansluiting mogelijk werd op geplande Franse en Duitse spoorwegen. Zo kreeg het Belgische spoor meteen een internationale dimensie.

In een eerste fase tot omstreeks 1843, kwamen aanleg en uitrusting voor rekening van de overheid, meestal aannemers en constructeurs ten goede. Daarna werden vooral concessies verleend, maar de Staatsspoorwegen werden niet geprivatiseerd. In deze tweede fase waren naast Belgische, ook Britse projectontwikkelaars zeer actief.

Normaal zouden promotoren alleen belangstelling tonen voor concessies met gunstige winstverwachting in regio's met een potentieel aanbod van reizigers en vracht. Dreigde er geen belangenconflict te ontstaan tussen winst en openbaar nut?

Dit laatste zou zeker worden ingeroepen door lokale en regionale besturen om van de centrale overheid ontsluiting af te dwingen. Economische achterstand zou daarbij juist als een goed argument worden gebruikt.

(6) L'Echo de la Bourse, spécial centenaire (1881-1981), 9 - 11.10.1981.
(7) Le Recueil Financier, 1905 p.118.
(8) J. STENGERS dir., Index des éligibles au Sénat, 1831-1893, Bruxelles, 1975. p.152-153.

Enige bijsturing van het systeem was dus zeker gewenst. Die mogelijkheid bestond, want de Staatsspoorwegen bleven operationeel. Dat het net zou worden uitgebreid werd trouwens al in 1837 wettelijk vastgelegd.

De opvulling van de basisstructuur groeide vooral na 1858 uit tot een grillig, om niet te zeggen chaotisch netwerk van regionale verbindingen die uitgebaat werden volgens de regels en wetten van de concurrentie en speculatie. Om de samenhang te herstellen, kocht de overheid de concessies vanaf 1870 geleidelijk weer in. (9). Nieuwe werden er alleen uitzonderlijk verleend. Met dat doorgedreven planmatig beleid stonden de Staatsspoorwegen model in Europa.

Toch was er ook een schaduwzijde. Door overschatting van de voordelen, verbonden aan de spoorwegen, werd er nog weinig ruimte gelaten aan heruitrusting en uitbreiding van waterwegen, wat aannemers en constructeurs eveneens orders zou hebben opgeleverd. We denken hier aan scheepsbouw in de havengebieden. Deze mogelijkheden bleven onderbenut.

Pas rond de eeuwwisseling heeft een jonge financiële groep de mogelijkheden van binnenvaart en uitwegen op zee, naar waarde geschat. Die groep, met name de *Compagnie Nationale Financière*, haalt nu nog hooguit een bescheiden voetnoot in onze economische geschiedenis (10). Het ging nochtans om een gedurfd, maar wel doordacht project. In Hoboken bij Antwerpen werd een geïntegreerd ijzer- en staalcomplex gepland met daaraan gekoppeld, een reeks bedrijven waar de elektro-technologie zou worden toegepast (11).

Bij die poging tot fundamentele vernieuwing en verruiming van de industriële sectoren, hield de *Société Générale "pour favoriser l'Industrie Nationale"* zich volledig afzijdig. Uiteindelijk werd het project van de *Cie Nationale Financière* wegens gebrek aan kapitaal niet gerealiseerd.

Gelegen in het achterland van Antwerpen, betekende dit ook voor de Denderstreek een zoveelste gemiste kans. In het basisplan der Belgische spoorwegen was er voor deze regio ook al geen plaats ingeruimd. Vooral in Aalst kwam dit hard aan, zeker omdat de politieke elite er zich in 1830 zo revolutionair, of is het opportunistisch, had opgesteld (12).

Het onsamenhangend karakter van de politieke besluitvorming die, na veel verwikkelingen, zou leiden tot aansluiting van de Denderstreek op het spoor vormt, samen met de problemen rond de scheepvaart op de Dender, het thema van deze bijdrage. Essentieel is daarbij de vraag, welke zakelijke belangen op deze politiek hebben gewogen.

(9) L. AVAKIAN, "Le rythme de développement des voies ferrées en Belgigue de 1835 à 1935" in Bulletin de l'Institut des Sciences Economiques, Louvain, aug.1936. p.451-452.
(10) M. DUMOULIN en E. STOLS dir, La Belgique et l'étranger aux XIX°et XX° siècles. Brux.-Louvain-la-Neuve, 1987 p.53-54.
(11) L'Economie Financière, 5.3.1899; Moniteur des Intérets Matériels (Monimat), 18.3.1900 M. DUMOULIN en E. STOLS, o.c.,p.53-55; Le Recueil Financier, 1905, p.102.
(12) Kamer van Volksvertegenwoordigers, 25.6.1846, Annales Parlementaires, 1845- 1846, p.1765; E. WITTE, "De revolutiedagen van 1830 in Aalst" in Oostvlaams Verbond van de Kringen voor Geschiedenis. Gent, 1968, p.10 en vlg. (overdruk).

2. De Dender of het spoor ?

De Belgische constructeurs hebben snel en doeltreffend ingespeeld op het globale plan der spoorwegen van 1834. Ze slaagden er niet alleen in hun technologische achterstand op hun Britse concurrenten, de pioniers van het spoor, op te halen, maar hen zelfs geleidelijk van de Belgische markt te verdringen. In gevestigde bedrijven zoals *Cockerill*, werden nieuwe afdelingen opgericht (13). Vooral de productie van rails en locomotieven werd een succes. De grote verscheidenheid van spoorwegmaterieel bevorderde ook de spreiding van gespecialiseerde bedrijven wat gunstig uitviel voor Henegouwen en Waals-Brabant (14). Door de versnelde invoering van de stoommmachine en de stoomtractie bij de spoorwegen, steeg de afzet van de Waalse steenkoolmijnen. De kloof tussen industriële en landelijke gewesten werd echter breder. Door de spoorwegen werd de commercialisering van landbouwproductie en textiel in Vlaanderen weliswaar bevorderd, maar de hoge energierekening dreigde de mechanisatie binnen deze sectoren af te remmen.

Hetzelfde gold voor de voedingsmiddelenindustrie. De afzet via het spoor was duurder dan per schip, maar snelheid en capaciteit compenseerden meestal de meerkosten.

Het grootste deel van Vlaanderen, op de assen Oostende-Gent-Mechelen en Antwerpen-Mechelen-Brussel na, bleef nog lange tijd verstoken van spoorwegverbindingen. Binnenvaart en wegverkeer waren de enige uitweg. Dit gold ook voor het Denderbekken.

Als vaarweg werd de Dender reeds in de 12de eeuw gebruikt (15). Het grillig profiel en sterk verval vereisten de nodige kanalisatie. De meest ingrijpende was deze uit de Oostenrijkse Tijd (16). De afstand Ath-Dendermonde werd toen bijna gehalveerd. Op de oevers was geschikte ruimte voor industriële activiteiten die meestal samenhingen met de landbouw (17).

Onder het Frans Revolutionair Regime hebben inflatie, overheidstekort en oorlogsvoering verbetering van de verkeersinfrastructuur verhinderd (18).

(13) A. DAGANT, "Cent vingt-cinq ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique" in Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois, 86, 1974, p. 38-39. Over de ontwikkelingen bij Cockerill: Le Recueil Financier, 1899-1900, p.373 en 110° anniversaire de la fondation des usines Cockerill, Bruxelles, 1928, 12 en vlg.

(14) R. VAN ALBOOM, De verbeulemansing van Brussel, Brussel, 1990, p.40-41.

(15) CHRIS WILLEMS, De Dender en zijn Vlaamse steden, Geraardsbergen, Ninove, Aalst, Dendermonde, Brussel, 1984, p.7.

(16) Renseignements statistiques, 13.1.1840, SA,V,71; Annales Parlementaires, 1845-46, p.1761.

(17) Statistische gegevens : briefwisseling Aalst, SA,I,10,V,11 en 71; L.DE RYCK, "Kenmerken van de industriële ontwikkeling te Aalst (1795-1875)". Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, 18, 1964, p.1-8 (overdruk); D.PODEVIJN, J. VAN GYSEGHEM en K. BAERT, 150 jaar Kamer van Koophandel en Nijverheid van Aalst en gewest; 1841-1991, Aalst, 1991, p. 38-41.

(18) Gemeenteraad Aalst, 5 messidor V= 23.6.1797, AALST, SA, I,1. Op 23 vendémiaire XI = 15.10.1802 werden aan de Sous-Préfet dringend kredieten gevraagd voor het herstel der wegen (briefwisseling, SA,V,14). Zie ook rapport van 24.12.1808,ibidem, V,25 en D. PODEVIJN e.a.,o.c.,p.29.k.2.

Ingevolge het "continentaal stelsel", alias een regelrechte handelsoorlog tussen Frankrijk en Groot-Brittannië, werd de aanvoer van katoen en wol belemmerd, zodanig dat de textielnijverheid in de problemen geraakte (19). Niet toevallig liep het volume van het vrachtvervoer op de Dender terug (20).

Tijdens het Koninkrijk der Nederlanden werd door de overheid veel geïnvesteerd in havens en waterwegen (21). In 1818 werd het kanaal Bergen-Condé opengesteld, wat de kolenbazen van de Borinage een betere toegang verschafte tot het Scheldegebied.

De nieuwe vaarweg betekende echter wel verscherpte concurrentie voor de moeilijk te bevaren Dender. Toen in 1826 concessie werd verleend om een kanaal te graven tussen Charleroi en Brussel, moest opnieuw rekening worden gehouden met verlies aan trafiek op de Dender (22). Door de aanpassing van het kanaal naar Willebroek maakte Brussel op termijn zelfs aanspraak op een zeehaven. Dit vooruitzicht alleen al had een gunstig effect op de industrialisatie van die stad (23).

Alleszins trok de economische conjunctuur aan, dank zij de verruiming van de markten (24). Handelsbetrekkingen met het koloniale Rijk werden aangemoedigd. Aalst en Dendermonde deelden wel meer in de handelsstromen dan de andere Dendersteden, mede door een regelmatige scheepvaartverbinding met Rotterdam (25). Nieuwe fabrieken werden in Aalst opgericht, maar dan ten koste van Ninove en Geraardsbergen (26). Textiel en voedingsmiddelenindustrie zaten in de lift. Aalsterse kwaliteitsproducten veroverden de markt van het Noorden (27).

De beperkte capaciteit van de Dender werd enigszins gecompenseerd door de verbetering van het wegennet (28). Vooral Aalst haalde hier voordeel uit, dank zij de kruising van twee eersterangswegen, met name Amsterdam-Rijsel en Oostende-Brussel. Het beheer ervan berustte bij de centrale overheid.

(19) D. PODEVIJN e.a., o.c.,p.29,k.2.
(20) Ref.(18) .
(21) G. ABEELS, " De verkeerswegen in en naar Brussel tijdens de 19de en 20ste eeuw" in Het Gewest Brussel. Van de oude dorpen tot de stad van nu, A. SMOLAR-MEYNART dir, Brussel 1990,p.245 ; 75 jaar Dienst van het Stroomgebied der Schelde, 1ste directie Gent, 1907-1982, Ministerie van Openbare Werken. Bestuur der Waterwegen, Gent, 1982, p.5. Er bestond wel een ouder project om Bergen met Ath te verbinden, (Y. URBAIN, "La formation du réseau des voies navigables en Belgique" in Bulletin de l'Institut de Recherches Economiques, Louvain, mei 1939, p.292).
(22) De werken die in 1827 werden aangevat, liepen in 1830 nauwelijks vertraging op. De exploitatie begon in 1832, maar was verlieslatend, (G. ABEELS, o.c.p.245; H. GAUS, o.c., p.33; V.G. MARTINY, "Stedelijke ontwikkeling" in Het Gewest Brussel..., ref.supra; R. VAN ALBOOM, o.c. p.21).
(23) H. GAUS o.c. ,p.33; M.R. THIELEMANS, "De vestiging van industrieën" in Het Gewest Brussel..., p.246-248.
(24) H. GAUS, o.c. p.31.
(25) D. PODEVIJN e.a.,o.c.,p.30
(26) Ibidem, p.30-31.
(27) Ibidem, p.31.
(28) Reglement Aalst, SA, briefwisseling, diverse, V, 36; omzendbrief, 18.5.1821. SA, II, 16; H. GAUS, o.c, p.33.

Door de opstand van 1830 verloor dit verkeerssysteem zijn transitoir karakter. Import-en exportroutes werden afgesneden, markten gingen verloren. De afsluiting van de Schelde had zware gevolgen, ook voor het achterland. Rivieren en kanalen werden verwaarloosd op één uitzondering na, niet toevallig Brussel-Charleroi.

Algemeen liet de administratieve omkadering veel te wensen over. Pas in 1840 werd in Brussel een centrale dienst opgericht voor de binnenvaart (29). Maar door gebrek aan ervaring en budgetaire beperkingen werd zelfs het gewone onderhoud nauwelijks verzekerd.

Rekening houdend met de structurele gebreken en de gevolgen van de afscheiding tussen Noord en Zuid, is de terugloop van het vrachtvervoer op de Dender met een kwart zeker niet verwonderlijk (30). Dat de economische achteruitgang in de regio nog enigszins werd ingedijkt, was meer te danken aan de vindingrijkheid en het aanpassingvermogen van de ondernemers dan aan de kwaliteit van het overheidsbeleid. Toen bijvoorbeeld de spoorweg Mechelen-Gent via Dendermonde in 1837 werd opengesteld, organiseerden handelaars en ondernemers uit Aalst een vervoerdienst naar de dichtstbijgelegen halte Oudegem (31). Mede daarom werd een terugloop vastgesteld van het verkeer op de hoofdweg Brussel-Gent (32). Tegelijk werd het bewijs geleverd dat de Dendervallei als economische as heel belangrijk bleef. Het vrachtvervoer op de Dender nam na 1835 trouwens ook geleidelijk weer toe (33). Een beter alternatief bood zich voorlopig niet aan, zo zou men kunnen stellen. Dit soort ontwikkeling deed zich ook elders voor. Globaal genomen verdubbelde in de periode 1834 tot 1844 het volume van de vracht op de binnenvaart (34).

(29) 75 jaar Dienst...,ref (21), p.35; R. RAMON, De Dender. Planologische studie van de Dender als rivier en scheepvaartweg in het kader van het richtplan voor de ontwikkeling en de ruimtelijke ordening van de Denderstreek, Gent, 1968, p.19.
(30) Gemeenteraad, 16.9.1833, Aalst, SA, 14 en 17.11.1841 SA,16; A. BELPAIRE, Notice sur les cartes du mouvement des transports en Belgique. Bruxelles, 1847.
(31) Gemeenteraad, 22.3.1845 SA,17; Kamer van V.,16.7. 1851, Annales Parlementaires,1850-1851, p.1653. Eerst St.-Gillis-Dendermonde, later Oudegem, beter bereikbaar over de weg en de Dender (Aalst, briefwisseling, 14.11.1837 en 28.5.1841,SA,V,68 en 75).
(32) A. BELPAIRE, o.c., p.56; J. GHYSENS, Industrie, handel en merknamen, Aalst 1840-1940 - ter perse.
(33) D. PODEVIJN e.a. o.c., p.32.
(34) A. BELPAIRE o.c., p.56.

De overheid had haar beleid beter maar afgestemd op deze soepele aanpak van de ondernemers. Als we de rapporten van het Aalsters stadsbestuur mogen geloven, was de economische toestand in het arrondissement, vooral in 1836-1837, bevredigend (35). Deze uitspraak werd echter niet met cijfers onderbouwd. Verbetering van de economische conjunctuur betekende ook niet meteen minder sociale ellende, wel integendeel. De structurele gebreken van de economie werden vooral verhaald op de lonen.

Eén mislukte aardappeloogst betekende niet alleen armoede, maar ook honger in vele arbeidersgezinnen (36). Sociale bijstand viel ten laste van de gemeenten. Die hadden echter nauwelijks middelen om de ergste nood te lenigen. In die omstandigheden bleef er ook geen geld over voor collectieve voorzieningen en infrastructuur (37).

De agrarische en industriële ontwikkeling in de Denderstreek werd ook afgeremd door gebrek aan exportmogelijkheden. Van promotie was ook nauwelijks sprake. Op de centrale dienst Handel en Consulaten werkten meestal vertegenwoordigers van de sterkste sectoren, met name steenkool, metaal en glas (38).

De binnenlandse markt bleef onderontwikkeld door een politiek van lage lonen en derhalve beperkte koopkracht. Tot 1860 zette ook het stedelijk octrooi een rem op de handelsstromen. In Vlaanderen en Luxemburg liet het structuurplan der spoorwegen veel te wensen over. Er werd, ook in Aalst, over die achteruitstelling geklaagd (39). Maar zelfs een eenvoudige en goedkope oplossing, een aftakking namelijk in Oudegem, werd in Brussel niet weerhouden (40).

Het was uiteraard onmogelijk alle centra van het land op korte termijn per spoor te verbinden. De rangorde hing af van een politieke beleidskeuze. We weten intussen welke belangen het zwaarst hebben gewogen en dat waren zeker niet deze van de Denderstreek.

(35) Gemeenteraad Aalst, 16.11.1838, 23.11.1839 en 1.12. 1840, SA, 15 en 16; D. PODEVIJ e.a., o.c. p.32. Er is sprake van nieuwe, maar beperkte impulsen, vooral in de textiel. De algemene rapporten van 7.11.1836 en 31.1.1837 (SA,briefwisseling, V,68) blijven te vaag.

(36) G. VANSCHOENBEEK, "Van passiviteit tot sociale beweging" in De industrie...,p.127; S. BEELEN e.a., Geschiedenis van de Vlaamse ontvoogding, Deurne, 1993, p.15.

(37) Een hoge schuld (in 1867 opgelopen tot 572 000 fr.) liet weinig ruimte voor een stimulerend beleid (gemeenteraad 28.6.1867, SA, 22; D. PODEVIJN e.a.,o.c., p.30).

(38) ABZ, archief Handel en Consulaten; Tableau du personel consulaire. Recueil consulaire. Kritische vragen over de onevenwichten in de handelspolitiek Buitenland: Kamer van V. 17 en 20.11.1846, Annales Parlementaires,1846-1847,p.51 en 93.

(39) Rapport sur la situation de la ville d'Alost, o.a. 1843, SA, Resoluties, 17; rapport van de Kamer van Koophandel Aalst, 16.3.1843 ; Brussel, AR, KK, Aalst,3.

(40) Zie (39) en Mémoire sur la nécessité de rattacher la Ville d'Alost à la grande artère des chemins de fer, Aalst 26.2.1845 (brochure onder de vorm van een open brief aan de minister van Openbare Werken), p.4-5. De verwachtingen n.a.v. het werkbezoek van minister de Theux (Binnenlanse Zaken) in 1839, waren niet uitgekomen (Kamer v.V. 5.6.1846, Annales Parlementaires, 1845-1846, p.1557;gemeenteraad Aalst, 17.11.1841, SA 16 en 22.3.1845, ibidem, 17).

In de inleiding werd reeds gewezen op het structurele onevenwicht in de Belgische economie. Door de spoorwegen dreigden de regionale verschillen in ontwikkeling nog groter te worden. In 1838 was 84% van paardenkracht in het Luikse en in Henegouwen geïnstalleerd, tegenover slechts 10% in de vier Vlaamse provincies (41).

Tussen 1830 en 1880 werden in de sectoren steenkool, metallurgie en glas winststijgingen genoteerd zonder weerga (42). In Vlaanderen daarentegen scoorde alleen de katoennijverheid vrij behoorlijk (43). In de agro-industrie die ook in de Denderstreek sterk vetegenwoordigd was, tekenden zich betere vooruitzchten af, maar de commercialisering liet te wensen over (44).

Evenals de textiel was de voedingsmiddelenindustrie naar buiten toe ook nauwelijks vertegenwoordigd. De oude Kamers van Koophandel functioneerden niet meer. Op zichzelf aangewezen, waren de betrokken bedrijfsleiders minder in staat om het overheidsbeleid in voor hen gunstige zin te beïnvloeden. In 1841 werd dan een wettelijk kader gecreëerd voor nieuwe Kamers, maar het arrondissement Aalst viel daar buiten (45).
Toen Binnenlandse Zaken die flater herstelde, werd het een Handelskamer met een beperkt ambtsgebied (46). In Aalst had men er, hoe dan ook, geen vertrouwen in.

Om te kunnen werken als een volwaardige drukkingsgroep waren de nieuwe handelskamers te afhankelijk van de centrale overheid. De leden werden immers door de Koning benoemd. Gevreesd mocht worden dat ze veeleer systeembevestigend zouden werken. De problemen rond de verkeersinfrastructuur toonden aan dat enig wantrouwen was gewettigd.

Bij gebrek aan initiatief van Openbare Werken, werkten aannemers en projectontwikkelaars, soms in samenwerking met lokale besturen, zelf plannen uit die ze vervolgens aan de centrale overheid voorlegden.

In 1836 vormden aannemers uit Bergen een actiecomité om te pleiten voor betere verbindingen over water en per spoor met
Vlaanderen en Brabant (47). Ze kregen de steun van enkele kolenbazen en regionale politici. Dit soort acties was ook van belang voor de Denderstreek. Zo kwam een plan om Bergen met Ath en Lessen per spoor te verbinden neer op de aanzet van wat later de Denderlijn zou heten (48).

(41) J. PUISSANT en M. DEBEULE, "Het eerste Belgische industriële gewest", in Het Gewest Brussel..., p.263-267. Voor het criterium pk: H.GAUS, o.c., p.47.
(42) E. WITTE en J. CRAEYBECKX, Politieke geschiedenis van België sinds 1830, Antwerpen, 1985, p.59.
(43) J. GADISSEUR, "De industriële doorbraak", in De industrie...p.55.
(44) D. PODEVIJN e.a., o.c. p.39-41 en ref.(43).
(45) J. GHYSENS, o.c. l.2 ; D. PODEVIJN, o.c., p.34.
(46) D. PODEVIJN, o.c., p.35-36.
(47) W. LEROUGE," Het Noordstation te Aalst en de Oostvlaamse spoorlijn Dender en Waas van Jean-Pierre Cluysenaer" in Kultureel Jaarboek van de Prov.Oost-Vlaanderen, 18, Gent 1982, p.114. L. FOSSELLE, o.c. p.25.
(48) BRUSSEL, AR, KK, Aalst, 18.5.1842 (nota); A. VAN LIL, "De eerste spoorweg in het Land van Aalst" in Het Land van Aalst, 2.4.1950, p.147.

Probleem was wel dat het comité van Bergen opteerde voor een concessie. De centrale overheid hield het toen echter bij staatsspoorwegen. Privé-initiatief kon wel voor kanalen. Zo kreeg het aannemersbedrijf Dubois-Nihoul in 1842 vergunning om een kanaal te graven en te exploiteren in de Dendervallei(49). Daarmee werd een plan van Bruggen en Wegen naar het archief verwezen. Voor de overheidsfinanciën kwam dat zoveel goedkoper uit.

Erg samenhangend kon men een dergelijk beleid zeker niet noemen. Waterwegen dienden toch ook het "algemeen nut". Toch voerde de overheid terzake een verschillend beleid. Pas in 1843 kwam hierin "verandering". Concessies van spoorwegen werden de regel. Met kanalen ging het net andersom, of toch niet helemaal, zoals later zal blijken.

Het project van Dubois-Nihoul kwam intussen niet van de grond, ondanks de steun van de Aalsterse Handelskamer (50). Regionale ontwikkelingsmaatschappijen bestonden er toen nog niet. Toch hoopte de concessiehouder van de overheid enige financiële garantie te krijgen,maar dat lukte niet (51). Blijkbaar genoot hij weinig politieke steun, zoals trouwens achteraf duidelijk werd naar aanleiding van een andere overheidsopdracht.

Bij het uitschrijven van de werken om de Zenne te Brussel te overwelven, kreeg hij ook geen kans, en we weten waarom (52). Een concurrent had royaal smeergeld betaald, zodanig dat de aanbesteding dan maar in zijn voordeel werd "aangepast". Ofwel was Dubois-Nihoul zoveel eerlijker, ofwel beschikte hij niet over de middelen om voor politieke en administratieve steun en bijstand te betalen.

Bij gebrek aan krediet, liet de concessiehouder zijn project tenslotte over aan een door enkele Britse promotoren geleide groep, onder de naam Compagnie du Canal de Jemappes à Alost (53). Daarmee was echter de uitvoering van het project nog altijd niet verzekerd.

2.1. Tegenstrijdige plannen en voorstellen

Met concessies van kanalen liep het trouwens nogal eens verkeerd. Zo zag de overheid zich in 1833 verplicht de vergunde exploitatie van Brussel-Charleroi over te nemen en een jaar later deze van Bergen op Condé (54). Het systeem van concessies van waterwegen werd dan ook geleidelijk afgebouwd.

(49) A. VAN LIL, o.c., p.147-148.
(50) Kamer van Koophandel Aalst aan Openbare Werken, 5.4.1845, Brussel, AR, KK, Aalst,3.
(51) Gemeenteraad Aalst, 29.11.1843, SA,16.
(52) G. ABEELS, o.c., p.238; La Propriété, 2.10.1869; Sancho,18.8.1867.
(53) L. FOSSELLE, o.c., p.26 ; A. VAN LIL, o.c., p.148.
(54) H. GALLE, "Des caneaux à profusion" in La Wallonie, le pays et les hommes, II, de 1830 à nos jours, H. HASQUIN dir., s.l., 1976, p.66; J. PIRARD,"Overheid en industrie, 1848-1913" in De industrie...p.106.

Voor de Denderstreek gold echter een andere logica. Ambtenaren op Openbare Werken hadden nochtans voorgerekend dat de concessie Dubois-Nihoul nooit winstgevend zou worden (55). Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat hij, noch zijn Britse zakenpartners achteraf, financiers konden vinden.

Dat betekende echter nog niet dat het project geen positief effect zou hebben gehad op de regionale ontwikkeling. Door concessies te verlenen had de overheid er op gerekend dat het project ook winstgevend zou zijn. Bleek dat niet het geval, dan was uitvoering nog altijd mogelijk als "openbaar en nuttig" werk.

Bij de betrokken lokale besturen werd daar onomwonden voor gepleit. Tussen 1830 en 1845 werd ruim 30 miljoen aan belastingen betaald, alleen reeds binnen het arrondissement Aalst (56). Daarvan werd nauwelijks een fractie besteed aan infrastructuurwerken. Het was aangewezen dit bij te sturen. Er bood zich trouwens een goede gelegenheid aan om de binnenvaart in het algemeen te herwaarderen. Na 10 jaar versnelde aanleg en uitrusting van spoorwegen werd mede om budgetaire redenen, ruimte gelaten voor concessies. Na enige tijd zou wellicht geld vrijkomen voor een inhaalbeweging bij de waterwegen.

Er was voor vele jaren meer dan belangstelling genoeg voor spoorwegconcessies, zodat de Staatsspoorwegen aan consolidatie toe waren. In de Denderstreek lieten projectontwikkelaars zich niet onbetuigd. Ze vonden dikwijls steun bij lokale besturen die letterlijk aansluiting zochten op het spoorwegnet. Misschien gaf dit een verkeerd signaal. Indien ook de privésector zo opvallend koos voor spoorwegen, dan was die hoger genoemde bijsturing wellicht niet eens nodig. Nochtans werd helemaal niet gereageerd op een plan om Oudegem met Geraardsbergen per spoor te verbinden (57). In een tweede fase was uitbreiding aangewezen tot Braine-le-Comte, waar belangrijke constructiebedrijven waren gevestigd. Dubois-Nihoul was alvast kandidaat voor de aannemingswerken. Eerst werd gedacht aan een overheidsinitiatief, maar als concessie maakte het project eveneens een kans. De centrale overheid negeerde het voorstel zonder meer.

Het stadsbestuur van Aalst kwam begin 1845 op voor een heel ander project. Voorgesteld werd een "nieuwe" spoorlijn aan te leggen tussen Brussel en Gent, uiteraard over Aalst (58).Helemaal nieuw mocht men deze lijn anders niet noemen, want nabij Wetteren, eventueel Wichelen zou worden aangesloten op de bestaande spoorweg Mechelen-Dendermonde-Gent. Waar

(55) Document Parlementaire, 250, Kamer, 2.7.1851; Annales Parlementaires, 1850-1851, p.1817.
(56) Kamer van V., 25.6.1846, Annales Parlementaires,1845-1846, p.1762.
(57) Gemeenteraad Aalst, 29.11.1843, SA,16.
(58) Mémoire...ref (40); Quelques considérations soumises à Mr.le Ministre des Traveaux Publics à l'appui du mémoire que le Conseil communal d'Alost lui a présenté le 26 février 1845 en obtention d'un chemin de fer de Bruxelles par Alost sur Wetteren, Alost,26 mars 1845,p.1-2(broch.).

het in wezen om ging was de rechtstreekse verbinding Brussel-Aalst, naar verluidt, "la ligne naturelle sur la Capitale" (59). De afstand tussen Brussel en Gent zou, dank zij de "nieuwe" lijn met 26 km. worden ingekort, aldus de memorie van toelichting. Daar het om een variant ging van een spoorlijn uit het algemeen structuurplan, waren aanleg en beheer door de Staatsspoorwegen aangewezen, zo luidde de redenering.

Het was maar de vraag of men in Brussel zoveel gevoeliger was geworden voor dergelijke argumenten, zeker op een ogenblik dat het systeem van concessies werd veralgemeend. In Aalst had men de timing slecht gekozen. Wel speelde het project in de kaart van het hoofdstedelijk centralisme dat niet gediend was met Mechelen als knooppunt van het Belgische spoorwegsysteem. Niet toevallig werd de alternatieve lijn Brussel-Gent over Aalst gunstig onthaald door de Brusselse gemeenteraad (60).

Zowel politieke als economische factoren werkten die verschuiving van Mechelen naar Brussel in de hand (61). Zo luidde ook de analyse van de unionistische volksvertegenwoordiger voor Aalst, J.De Naeyer (62).

Van beroep advocaat met kantoor in Gent, had deze politicus zich bijzonder goed ingewerkt in de problemen van zijn kiesarrondissement. Zijn belangstelling voor statistische gegevens leidde er toe dat hij de ontsluiting van de Denderstreek vooreerst koppelde aan betere verbindingen met de hoofdstad.

Op de 3.425.000 spoorkaartjes die in 1845 door de diensten van de Staatsspoorwegen waren verkocht, hadden er 614.900 of bijna 18% als vertrekpunt of bestemming Brussel (63).Die trend nam intussen nog toe, ook bij het vrachtvervoer (64).

(59) Gemeenteraad Aalst, buitengewone zitting, 1.4.1845, SA, 17.

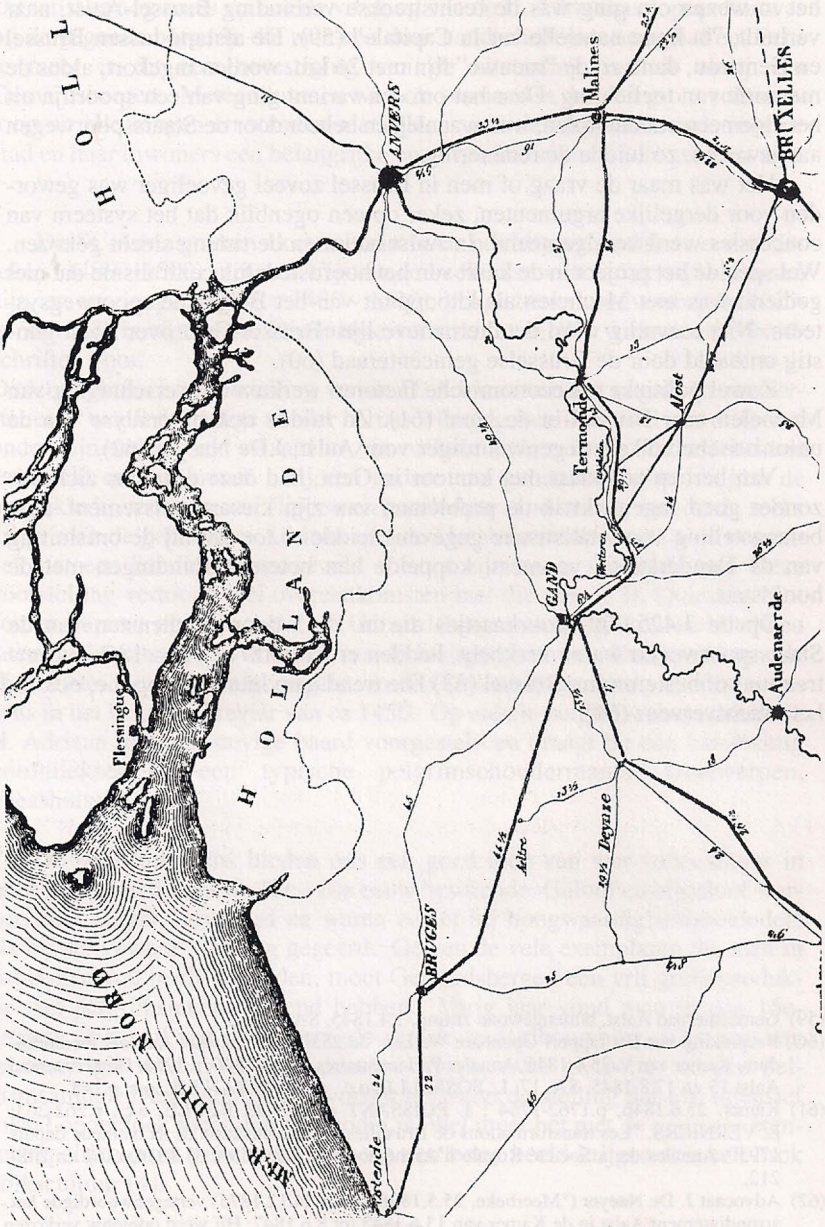
(6O) Bespreking van het rapport Openbare Werken dd.25.6.1846 n.a.v.het Aalsters memorandum, Kamer van V. 25.6.1846, Annales Parlementaires, 1845-1846; p.1756; Gemeenteraad Aalst 13 en 17.8.1845, SA, 17; L. FOSSELLE, o.c., p.25 ; A. VAN LIL, o.c.,p.148.

(61) Kamer, 25.6.1846, p.1762-1764 ; J. PUISSANT en M. DE BEULE, o.c., p.262-263; L. VERNIERS, "Les transformations de Bruxelles et l'urbanisation de sa banlieue depuis 1795", Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles, 37,1934,p.161 en 208-212.

(62) Advocaat J. De Naeyer (°Meerbeke, 25.5.1808,+Gent 24.12.1875) vertegenwoordigde het arrondissement Aalst in de Kamer van 13.6.1843 tot 8.6.1847. Hij werd opnieuw verkozen in 1852 (E. DE RIDDER-DE SADELEER en M. CORDEMANS, Verkiezingen en verkozenen in het arrondissement Aalst, 1831-1878, Gent, 1968, p.11,29 en 116-119).

(63) Kamer, 5.6.1846, p.1556; M. LAFFUT, o.c., p.116.

(64) Ref.(63); Aspects économiques et financiers de l'histoire de Bruxelles. Exposition organisée par la Banque Nationale de Belgique. Millénaire de la Ville de Bruxelles, Bruxelles,1979 (cat.), p.218; L. VERNIERS, o.c.,p.33-35. Zie ook P.LEBRUN, "De industriële revolutie" in De industrie...p.37.



Deel van het spoorlijnontwerp uit de "Memorie van de stad Aalst" van 26.02.1845
(V.V.A.K., 15.04.1986)

Aangezien De Naeyer aanvaardbaar was zowel voor liberalen als conservatieven, volgens de formule van politieke verkaveling of "unionisme", kregen zijn tussenkomsten wel enige dimensie. Bepaalde Brusselse belangengroepen hebben van zijn dossierkennis en politiek imago handig gebruik gemaakt. Bij de vastgoedafdeling van de *Générale* moedigde men de ambities aan van Brussel op het gebied van spoorwegverbindingen (65). Er werd gespeculeerd op de aanleg van nieuwe stations en de uitbreiding van de Brusselse agglomeratie. Dat Aalst, Dendermonde en Leuven stonden op een rechtstreekse spoorverbinding met de hoofdstad, paste in dit kader (66).

De keuze tussen de verschillende opties kwam, na afweging van de ermee gepaard gaande belangen, de overheid toe. In april 1845, kort na de voorstelling van het Aalsters memorandum, werd de concessie die oorspronkelijk aan Dubois-Nihoul was verleend en intussen door de *Cie du Canal de Jemappes à Alost* was overgenomen, formeel bevestigd. Er werd echter een spoorwegconcessie aan toe gevoegd, met name "Le Chemin de fer de la Vallée de la Dendre, d'Ath vers Termonde et Gand" (67).

Het tracé liet enige interpretatie toe, wat blijkt uit de betekenis van "vers". Aansluiting op de lijn Mechelen-Dendermonde-Gent was mogelijk op een punt ergens tussen deze twee laatste in, bijvoorbeeld in Wichelen of in de omgeving van Wetteren. Zo werd in feite een deel van de westerlijn verwezenlijkt, zoals in het Aalsters memorandum voorgesteld. De oplossing had dus alles van een politiek compromis. In Aalst legde men zich daar echter niet bij neer.Inzet was en bleef de verbinding Brussel-Aalst. Gent-Aalst kwam er, ook via voormelde concessie. Hier moeten wij het optreden bij betrekken van graaf d'Andelot die sedert 1831 het arrondissement Aalst vertegenwoordigde in de Senaat (68).

We hebben het ernstige vermoeden dat hij zich vooral liet inspireren door bepaalde Brusselse belangengroepen die aanleunden bij de *Générale*. Om zijn orangistisch verleden te doen vergeten - hij was verbonden geweest aan het Hof van Koning Willem I - stelde hij zich op als een loyaal belgicist die het Brussels centralisme wou versterken. Betere spoorverbindingen met de hoofdstad droegen daar toe bij.

(65) Entreprises immobilières, s.l.s.d.(broch.); H.en P. HYMANS, Bruxelles à travers les âges, Bruxelles, 1974, p.104,114 en 125-129. J. HOGENES, "Brussel, een wandeling waard. Een stedebouwkundige verkenning van de Brusselse binnenstad" in Straten en stenen, Brussel:stadsgroei, 1780-1980, Brussel, 1982, p.263-264 (cat.).
(66) Kamer, 25.6.1846, p.1758 en 1760, ibidem,ref.supra; A. VAN LIL, o.c., p.148.
(67) KB, 21.6.1845, Document Parlementaire, 250, Annales...,1850-1851, p.1817.
(68) Ad. d'Andelot: °Bergen 19.12.1788, +Brussel 8.4.1854 (E. DE RIDDER..., o.c. p.124 en 149; J. STENGERS o.c. p.59).

De *Cie du Canal de Jemappes à Alost* had hem, ongetwijfeld om politieke steun te verwerven, in 1843 in haar raad van bestuur opgenomen (69). Tegen alle verwachtingen in pleitte hij uitgerekend voor die alternatieve spoorverbinding Brussel-Gent via Aalst. Vertegenwoordigers van handel en nijverheid uit zijn kiesarrondissement hadden hem in die zin geadviseerd, zo beweerde hij.

Over de concrete invulling van die doelstellingen voerde d'Andelot uitgebreide besprekingen in zijn statige herenwoning, gelegen aan de Berlaymontstraat in Brussel (70). We weten niet wie daar zoal bij betrokken werd. Alles verliep heel discreet. Een en ander kaderde wel in een parlementair initiatief, in de lijn van het Aalsters memorandum.

De *Cie du Canal de Jemappes à Alost* had intussen 2 miljoen borg gestort. Ook werden de statuten aangepast zoals blijkt uit de nieuwe naam : *Cie anonyme du Chemin de Fer et du Canal de la Vallée de la Dendre*, met een kapitaal van 30 milj.(71). Spijtig genoeg was daarvan slechts 5% beschikbaar. De raad van bestuur rekende op een obligatielening om het verschil bij te passen. Die praktijk was toen vrij gewoon, maar voor een spoorwegmaatschappij golden toch iets strengere normen. Zo kreeg de *Cie de la Dendre* zoals ze meestal werd genoemd, geen toelating van de overheid om obligaties uit te geven, zolang de activa niet tenminste de helft uitmaakten van het kapitaal. Daarmee werd ze zelfs strenger aangepakt dan de meeste andere concessiehouders, al ging het wel in wezen om de bescherming van het spaarwezen of concreet, een minimale dekking van de obligaties.

Om uit de impasse te geraken deden de promotoren beroep op de privébank Spitaels uit Geraardsbergen (72). Prosper Spitaels die d'Andelot in de Senaat was opgevolgd, vertegenwoordigde de bank in de raad van bestuur. De *Cie de la Dendre* haalde dus opnieuw een politieke beschermheer in huis, maar zoals d'Andelot zag hij duidelijk meer in de "nieuwe" lijn Brussel-Gent.

Het lijkt er op dat men bij de *Cie de la Dendre* weer eens de verkeerde of onbetrouwbare raadgever had aangesproken. Maar Spitaels kantte zich ook tegen dat geplande kanaal in de Dendervallei.

(69) Ref. (68).
(70) A. VAN LIL, o.c., p.152.
(71) L. FOSSELLE, o.c., p.26; A. VAN LIL, o.c. p.151 en 152.
(72) Belgisch Staatsblad, 14.5.1852, p.1381. P. Spitaels (°Geraardsbergen, 24.1.1804) verving op 13.6.1848 d'Andelot in de Senaat. Zijn zuster Pauline leidde de lokale bank (E. DE RIDDER...,o.c., p.12,39,42,63 en 155-156).

Zo zitten we opnieuw bij de oorsprong van de problemen met de financiering. Aan de rendabiliteit van het project werd immers ernstig getwijfeld. Misschien stuurde men bij de *Cie de la Dendre* aan op een nieuwe wijziging in de concessievoorwaarden. Het is niet uitgesloten dat men zich bij monde van Spitaels kandidaat stelde voor aanleg van de westerlijn, alleszins een veel aantrekkelijker project dan die nieuwe waterweg. We hebben echter geen bewijzen voor een dergelijke strategie.

Hoe ook, de bank Spitaels kwam uiteindelijk niet over de brug, zodat de werken niet konden worden opgestart. Als er al sprake was van een berekende strategie, dan leek ze deerlijk mislukt. Het is niet uitgesloten dat de houding van die bank verband hield met bestellingen van spoorwegmateriaal. Zoals d'Andelot had de familie Spitaels heel wat belangen in Waalse constructiebedrijven (73). Het is mogelijk dat de promotoren van de *Cie de la Dendre* verplichtingen hadden tegenover Britse leveranciers. Dit soort concurrentie werd reeds in de inleiding vermeld. Maar ook voor deze stelling hebben we geen bewijs. Wel weten we dat de raad van bestuur, ook politiek, werd gedwarsboomd.

Bepaalde uitlatingen van de conservatieve politicus J. Malou die als een deskundige gold inzake spoorwegen, wijzen in die richting (74). We hoeven het trouwens niet eens zover te zoeken. Volgens de bestendige commissie die het Aalsters stadsbestuur in deze aangelegenheid moest adviseren, was de Cie de la Dendre reeds virtueel ontbonden (75). We weten dat die commissie haar inspiratie vooral zocht bij d'Andelot. In een nota van Openbare Werken, gedateerd 14 november 1847, werd gesproken over de problemen met de *Cie de la Dendre*, echter niet over een liquidatie (76). Bevestigd werd alleen maar dat de borgsom van 2 miljoen diende voor de uitvoering van de dubbele verplichting die de Cie de la Dendre op zich had genomen, met name een spoorweg én een kanaal in de Dendervallei. Vervallen was de concessie dus zeker niet. De commissieleden waren alleen wat voorbarig geweest.

In het regeringsstandpunt kwam heel snel verandering, maar dan niet in de zin zoals men dat in Aalst had gewenst. Prioritair op de verlanglijst stond daar nog altijd de "nieuwe" lijn Brussel-Gent. De *Cie de la Dendre* werd er eerder als een hinderpaal in die richting ervaren. Maar het arrangement dat de regering tegen alle afspraken en concessievoorwaarden in, uitwerkte, ging de Aalsterse gemeenteraad nu toch te ver. Die 2 miljoen borg werd met name overgedragen aan een andere Britse spoorwegonderneming met financiële moeilijkheden, de *Compagnie des Chemins de Fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt* (77). Deze had alleen nog maar Doornik-Jurbeke aangelegd.

(73) E. DE RIDDER e.a., o.c., p.12 en 155 ; PH. DE BRACONNIER, "Het krediet, de financiële wereld en de industrialisatie" in De industrie...,p.121 ; V. JANSSENS, Le franc belge. Un siècle et demi d'histoire monétaire, Bruxelles, 1976 p.43-44.

(74) Kamer, 13.8.1851,ref.supra, 1850-1851,p.1936. Jules Malou (°Ieper 19.10.1810) mag worden beschouwd als één van de invloedrijkste figuren binnen de katholieke beweging en partij. Hij staat ook model voor de belangenassociatie tussen politiek en hoge financiewereld (Générale en Nationale Bank) ; L'Indiscret, 16-31.5.1872 ; A. ROEYKENS, Jules Malou et l'oeuvre congolaise de Léopold II (1876-1886), Bruxelles, 1962, p.6,18,20 en 67.

(75) A. VAN LIL, o.c., p.152.

(76) Gemeenteraad Aalst, 23.10 en 20.11.1847, idem, 3.5.1848, SA, 17.

(77) KB, 14.6, Belgisch Staatsblad, 24.6.1848; gemeenteraad Aalst, 3.5.1848, SA, 17.

Met die 2 miljoen, te beschouwen als een gratis krediet, kon de lijn bedrijfsklaar worden gemaakt.

Tegen die regeling werd door het Aalsters bestuurscollege op 3 mei 1848 schriftelijk protest aangetekend (78). Daar bleef het bij.Volksvertegenwoordiger De Naeyer ging tenminste wat dieper in op de zaak. Hij verwees naar "de l'affection toute particulière" die *Tournai-Jurbise* mocht genieten van twee gewezen ministers, de Theux en Dechamps (79). Niemand die hem tot de orde riep, zo vanzelfsprekend was belangenverstrengeling tot de politieke cultuur gaan behoren. Van 31 maart 1846 tot 12 augustus 1847 had de Theux een unionistisch kabinet geleid met A.Dechamps op Buitenlandse Zaken waar uitgerekend toezicht werd uitgeoefend op de naamloze vennootschappen in het algemeen en de spoorwegconcessies in het bijzonder. Voor de meer dan betwistbare overdracht van de 2 miljoen was echter het liberale kabinet Rogier verantwoordelijk dat in de plaats was gekomen van de Theux, maar daarmee veranderde er niets ten gronde, wegens de spelregels van het politiek rotacisme (80).

Voor het bestuurscollege van Aalst, ook van liberale signatuur, betekende een en ander wel ernstig gezichtsverlies omdat men nauwelijks of geen stem kreeg in het politiek debat, al is dit woord hier minder goed gekozen. Men had zelfs geen notie van de strategie die door de *Cie de la Dendre* werd gevoerd.

Die transfer van de borgsom was naar verluidt, met haar instemming tot stand gekomen. Er was ook een voorwaarde aan verbonden. *Tournai-Jurbise* mocht het krediet gebruiken als dat ook leidde tot de realisatie van de spoorweg in de Dendervallei. Ze zou tijdelijk optreden als aannemer van de *Cie de la Dendre*. Dit bleek echter een maat voor niets. Intussen werden de politici uit de Denderstreek even gepaaid.

In de gemeenteraad van Geraardsbergen werd wel stoere taal gesproken, gericht tegen de ongeoorloofde begunstiging van "eene Waelen maetschappij", al ging het dan om een Britse onderneming (81). Normaal had dit in het voordeel moeten spelen van de *Cie de la Dendre*, want aansluiting tussen beider concessies lag enigszins voor de hand. De vraag was alleen of de leden van de raad van bestuur nog enige greep hadden op de besluitvorming.

Feit is dat de 2 miljoen achteraf werden teruggestort aan Financiën, omdat de *Cie Tournai-Jurbise* geen enkele verplichting van de *Cie de la Dendre* op zich wou nemen. Voor één keer hield één van de betrokken partijen zich aan de afspraak. Of de geldschieters en aandeelhouders van de *Cie de la Dendre* ooit één frank van hun inzet hebben teruggezien, weten we niet. Ze komen in het verhaal alleszins niet voor.

(78) SA, 17.
(79) Kamer, 25.6.1846, ref.supra, p.1765.
(80 Zie (76) Data en achtergrond : TH. LUYKX, Politieke geschiedenis van België,I, van 1789 tot 1944., Amsterdam-Brussel, 1977, p.93-97 en 410.
(81) A. VAN LIL, o.c., p. 152-153. Ath stelde voor de 2 miljoen te besteden aan het geplande zijkanaal, maar de borg was toen al versluisd naar Doornik-Jurbeke. (Mémoire adressé à la Chambre des Représentants par le Conseil Communal d'Ath le 26 novembre 1848, sur la canalisation de la Dendre d'Ath à Alost, p.5 (broch.).

Formeel bestond de onderneming nog altijd, zij het met nog minder geld dan voorheen. Waarde had alleen nog haar recht op een spoorwegconcessie.

2.2. De doorbraak

Twee Brusselse projectontwikkelaars toonden belangstelling voor de concessie van de Denderlijn (82). J.A. De Mot en J.B. Gendebien waren bereid de rechten en verplichtingen van de tweevoudige concessie over te nemen, althans zo werd het naar buiten toe voorgesteld. Ze rekenden er echter op dat de overheid het plan zou laten vallen om ook een kanaal te graven en te exploiteren in de Dendervallei. Welke vergoeding ze de *Cie de la Dendre* daarvoor boden, weten we niet. Mogelijk heeft deze een deel van de borgsom gerecupereerd.

Gangmaker van de combinatie was advokaat B.Bruneau, liberaal volksvertegenwoordiger voor Aalst én...directeur van de *Cie de la Dendre* waar men blijkbaar raadgevers en kaderleden aantrok die ook de rol aankonden van curator (83). Afkomstig van Edingen, had hij op 21 maart 1846, de Liberale Associatie van Aalst opgericht. Bij het opstellen van een kiesplatform, ging veel aandacht naar de regionale verkeersinfrastructuur (84).

Mede door een duidelijker politiek profiel, waarbij afstand werd genomen van het unionisme, boekten de liberalen succes. Voor Bruneau die ook secretaris was van de Handelskamer in Aalst, was dit aardig meegenomen (85).

Bruneau was van dichtbij betrokken bij verschillende spoorwegondernemingen (86). Naast de *Cie de la Dendre* waren dat o.m. *Tournai-Jurbise en Cie du Chemin de Fer direct de Bruxelles à Lille et Calais, section de Hal à Ath et de Tournai à la frontière française*. Men ziet meteen de aanknopingspunten die aan de Denderlijn via Ath en aan *Tournai-Jurbise* over Doornik, een internationale dimensie konden geven. Het ging om een meerwaarde waar men in Aalst nog niet mee had gerekend.
Bruneau was voor de nieuwe Brusselse connectie ongetwijfeld een aantrekkelijke zakenrelatie, zoveel is duidelijk. Met Brussel-Rijsel zou de hoofdstad weer een stap dichter komen bij het doel: draaischijf worden van een internationaal spoorwegnet. In Aalst kreeg dit soort plannen zeker steun. Of moeten we herinneren aan het Aalsters memorandum van 1845? De voorzitter van de Handelskamer, textielbaron Ch.Cumont was alvast graag bereid gehoor te geven aan De Mot en Gendebien(87). Hij zou ook hun spreekbuisworden in

(82) L. FOSSELLE, o.c., p.26 ; A. VAN LIL, o.c., p.155.
(83) Advokaat, politieker en zakenman B. Bruneau (°Edingen 25.2.1805, +Ukkel 11.5.1884) was volksvertegenwoordiger voor het arrondissement Aalst van 8.6.1847 tot 8.6.1852, en van 12.6.1866 tot 14.6.1870 voor Soignies. Secretaris van de Kamer van Koophandel Aalst, 1847 (E. DE RIDDER, e.a.,o.c. p.12,30, 38, 42 en 121-122; J. STENGERS,o.c.,p.30) .
(84) E. DE RIDDER...,o.c., p.42.
(85) Ref. (83 en 84).
(86) J. STENGERS, o.c., p.30.
(87) Gemeenteraad Aalst, 6.4.1850, SA,18 ; F. COURTEAUX, De familie Cumont te Aalst, s.l.s.d.(overdruk).

de gemeenteraad. De promotoren rekenden op een substantiële subsidie van de stad.

Op 25 februari en 6 april 1850 kwam de gemeenteraad in geheime zitting bijeen om over het plan en de gestelde voorwaarden van de twee Brusselse promotoren te beraadslagen (88). Zonder zelfs een kostenraming te hebben gezien werd 40 000 fr. subsidie toegekend aan een onderneming die officieel nog niet eens bestond. Gesproken werd alleen van een "conventie" tussen de stad en De Mot.

In andere Dendersteden werd deze alliantie scherp op de korrel genomen, vooral omdat geen afspraken werden gemaakt over de scheepvaart op de Dender, laat staan het geplande kanaal waarvan De Mot en consorten niet wilden horen (89).

Dat er geen voorafgaand overleg werd gepleegd, getuigt niet van inzicht en begrip. Bruneau wees de kritiek van de hand als enggeestig particularisme. De regering zou kredieten vrijmaken voor wat hij omschreef als "des améliorations de la navigation de la rivière" (90). Bedoeld werd de Dender, maar dat betekende nog minder dan een kanalisatie, laat staan een kanaal.

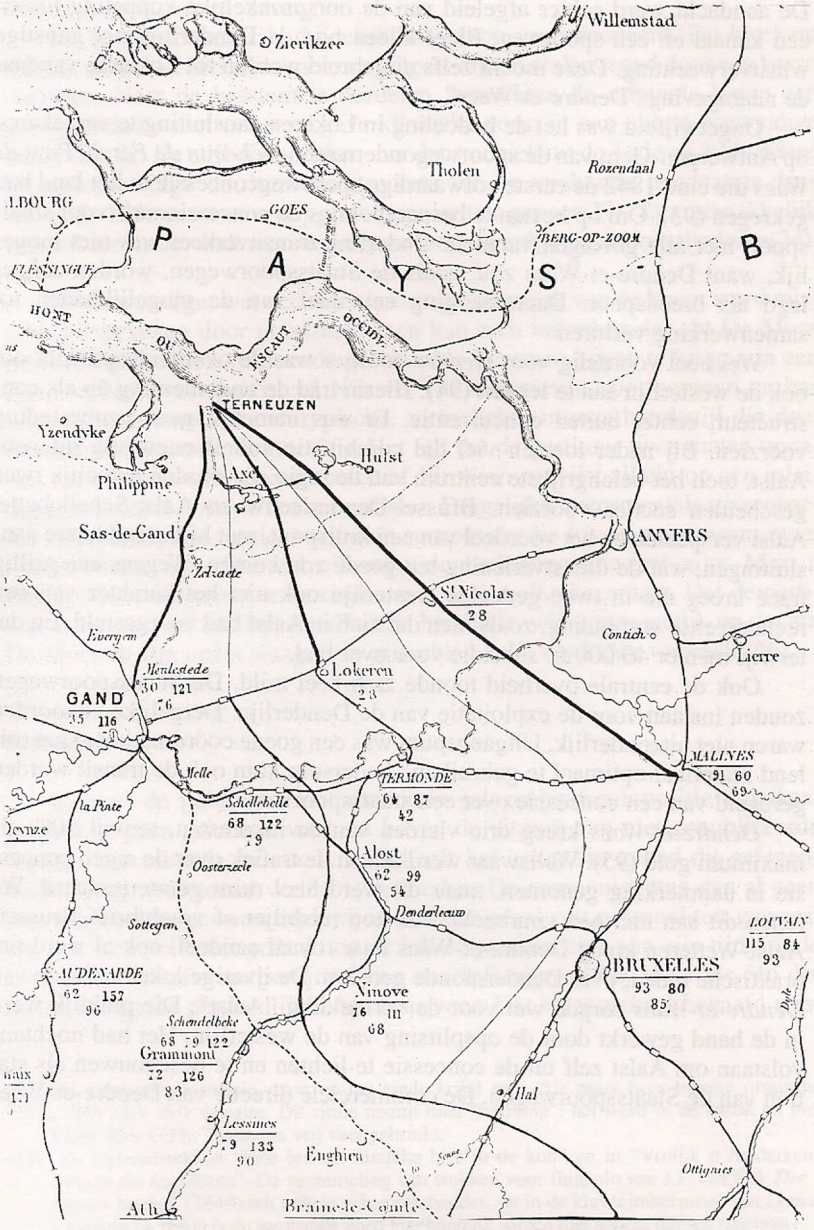
De Mot en Gendebien kregen van het Aalsters stadsbestuur en de regering precies gedaan wat ze verlangden. Eind 1851 werd de overdracht van de spoorwegconcessie die nog op naam stond van de *Cie de le Dendre,* bevestigd (91). Het vroeger geplande kanaal verviel, zonder dat de regering zich hiervoor engageerde.

Om de concessie te valoriseren werd op 8 mei 1852 de *S.A.du Chemin de Fer Dendre-et-Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost* opgericht (92). De dienst Handel en Consulaten die toekeek op de statuten en de financiering, had geen enkele onregelmatigheid ontdekt. Nochtans stond in het lastenboek dat geen uitkering van subsidie was toegestaan. En die 40 000 fr. dan, die Aalst aan de De Mot en Cie had toegekend? We begrijpen natuurlijk best dat tussen promotie en uitvoering verschillende stadia verliepen, met elk een specifiek juridisch karakter. De raadgevers zorgden wel voor de nodige rugdekking. Dat de *Société Générale* de grootste aandeelhouder werd van *Dendre-et-Waes* en de financiering garandeerde, verklaart natuurlijk ook heel veel.

2.3. Een kritisch oordeel over Dendre-et-Waes en haar bankier

De opdracht van Dendre-et-Waes verschilde op essentiële punten van deze van de *Cie de la Dendre,* al hadden de gangmakers het om technische reden meestal over een eenvoudige transfer van rechten en plichten.

(88) Gemeenteraad Aalst, 14 en 25.4 en 18.8.1856, SA,20. Zie ook SA, 18.
(89) Gemeenteraad Aalst, 29.3.1851, SA,19; Réunion de Grammont .Assemblée générale des riverains de la vallée de la Dendre. Séance tenue le 28.7.1851, Grammont (broch.).
(90) Réunion...,p.7.
(91) Document Parlementaire, 250 ref.supra, p.1833-1834; Belgisch Staatsblad,14.5.1852. De Mot en Gendebien werden reeds voorlopig bij KB van 1.5.1852 als concessiehouders erkend.
(92) Statuten in Belgisch Staatsblad,14.5.1852; A. DE LAVELEYE, Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges, Bruxelles, 1862, p.94-100.



Denderlijn en project Deschamps (Waasland - Terneuzen, 1861)
(ABZ, 2142)

De aandacht werd echter afgeleid van de oorspronkelijke koppeling tussen een kanaal en een spoorweg. Bleef alleen nog de Denderlijn met gunstige winstverwachting. Deze mocht zelfs uitgebreid worden tot Lokeren, vandaar de naamgeving "Dendre-et-Waes".

Ongetwijfeld was het de bedoeling in Lokeren aansluiting te verzekeren op Antwerpen-Gent van de spoorwegonderneming *Chemin de Fer du Pays de Waes* die eind 1842 de eerste volwaardige spoorwegconcessie in het land had gekregen (93). Om op kosten te besparen, koos de concessionaris voor smalspoor, met alle gevolgen vandien. Onderling transitverkeer was niet mogelijk, want Dendre-et-Waes zou, zoals de Staatsspoorwegen, worden aangelegd als breedspoor. Daarmee ging een deel van de mogelijkheden tot samenwerking verloren.

Wel heel voordelig voor *Dendre-et-Waes* was de overheidsopdracht om ook de westerlijn aan te leggen (94). Hierin trad de onderneming op als constructeur, echter buiten concurrentie. Er was namelijk geen aanbesteding voorzien. Bij nader toezien viel die combinatie vooral ongunstig uit voor Aalst, toch het belangrijkste centrum van de regio. Er werden namelijk twee gescheiden secties voorzien, Brussel-Denderleeuw en Aalst-Schellebelle. Aalst verspeelde zo het voordeel van een kruispunt, met bijhorend latere aansluitingen, wat de dienstverlening ten goede zou komen. Wegens een grillig tracé kreeg die in twee gedeelde westerlijn ook niet het karakter van een rechtstreekse verbinding, zoals men dat zich in Aalst had voorgesteld. En dat terwijl men er 40 000 fr. subsidie voor over had.

Ook de centrale overheid toonde zich heel mild. De Staatsspoorwegen zouden instaan voor de exploitatie van de Denderlijn. Dergelijke akkoorden waren niet uitzonderlijk. Uitgangspunt was een goede coördinatie om het rollend materiaal optimaal te gebruiken. Andersom kom ook de transit worden geregeld van een concessie over een staatsspoorweg.

Dendre-et-Waes kreeg drie vierden van de inkomsten, terwijl 50% als maximum gold (95). Weliswaar werd alleen de trafiek over de eigen concessie in aanmerking genomen, maar dit werd heel ruim geïnterpreteerd. We tonen dit aan met een voorbeeld. Van een reisbiljet of vrachtbrief Brussel-Aalst-Wetteren kreeg Dendre-et-Waes haar royaal aandeel, ook al werd om praktische reden, over Dendermonde gereden. De ijverige loketbediende van *Dendre-et-Waes* zorgde wel voor de vermelding "Aalst". Die praktijk werd in de hand gewerkt door de opsplitsing van de westerlijn. Het had nochtans volstaan om Aalst zelf uit de concessie te lichten en te beschouwen als station van de Staatsspoorwegen. De commerciële directie van Dendre-et-Waes

(93) B. VAN DER HERTEN en M. VAN MEERTEN, "De spoorlijn Antwerpen-Gent, 1841-1897. De wisselwerking tussen privé-initiatief en overheidsinterventie in de Belgische spoorwegen", Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis, 72, 4, 1994, p.862.

(94) Dendre-et-Waes, lastenkohier, art.2,(Belgisch Staatsblad, 4.5.1852).

(95) Document Parlementaire, 250, p.1936. Voorbeelden van ingewikkelde inkomensverdeling: G. KURGAN-VAN HENTENRYK, Rail, finance et politique: les entreprises Philippart (1865-1890), Bruxelles, 1982, p.89 en 100-101.

schrok er niet voor terug om de overeenkomst met de Staatsspoorwegen met alle middelen in haar voordeel om te buigen (96).

Men kan het haast niet geloven, maar die twijfelachtige interpretatie werd in een zekere zin verankerd door een aanvullend akkoord, waarbij *Dendre-et-Waes* het gebruiksrecht kocht van het station in Dendermonde dat uiteraard door de Staatsspoorwegen werd beheerd. Opnieuw werd die uitzonderlijk gunstige verdeelsleutel van kracht ten bate van de concessiehouder(97). Maar er is nog meer.

Als aannemer werd Dendre-et-Waes voortijdig vrijgesteld van alle financiële verplichtingen bij eventuele fouten en gebreken (98). Dat kostte de overheid in 1857 reeds 25 365 fr. voor herstellingen (99).

Politiek gesproken werd de verantwoordelijkheid gedeeld door conservatieven en liberalen. Aan conservatieve kant deed men zich wel graag voor als voorstander van zuinig beheer. J.Malou veroorloofde zich enkele stekelige vragen, ondermeer over het gebruiksrecht van het station in Dendermonde en de verrekening van de 2 miljoen die destijds door de *Cie de la Dendre* was gestort (100). Normaal had *Dendre-et-Waes* 3 miljoen waarborg moeten betalen, maar die som werd verminderd tot 1 miljoen, op voorwaarde dat de twee ondernemingen daarover een "regeling" troffen. Wat dit precies inhield, hebben we niet kunnen achterhalen. Hoe dan ook, de rekening klopte niet, want van de 2 miljoen was 500 000 fr. bestemd voor het kanaal.

In het licht van dit alles lijkt het niet overdreven dat de liberale politicus uit Charleroi, A.Demeur, weliswaar jaren na de feiten, sprak van "une concession bizarre, unique de son espèce" (101). Lobbyisten kloppen bij voorkeur aan bij de partij aan de macht, maar niet iedereen kende zoveel succes als de *Générale* of één van haar dochterondernemingen. Zo geraakte ook bekend dat die grootbank 10 miljoen commissie had opgestreken naar aanleiding van deze "bizarre" concessie(102). Zoiets lokte naijverige reacties uit, in Antwerpen bij voorbeeld

(96) W. LEROUGE, o.c., p.115; A. VAN LIL, o.c., p.156.
(97) Belgisch Staatsblad, 14.5.1852. Dit gebruiksrecht werd afgekocht voor 269 329 fr.
(98) Annales Parlementaires, Chambre, 26.5.1858,1857-1858, p.1O29-1030. Het ging vooeerst om vrijstelling van onderhoudswerken (Ministrieel Besluit van 11.2.1857 met terugwerkende kracht geldig vanaf 1.6.1856, d.i. bijna één jaar voor datum waarop de werken dienden te worden voltooid). In feite werd het net van D.-et-W. reeds vanaf 10.5.1856 volledig uitgebaat. Het Rekenhof (opgericht bij wet van 29.10.1846) had achteraf bezwaar tegen dit arrangement en de daaruit voor de Staat voortvloeiende kosten (Voor 1855-1857, 25 365,61 fr.) Vooral de secties Ath-Aalst en Aalst-Schellebelle vertoondengebreken (Annales Parlementaires, Chambre, doc. 216,1857-1858, p.1029-1030). Volgens een persoonlijke nota van Frère-Orban, s.d.(BRUSSEL, AR, Frère-Orban,438) oefende Malou officieel, maar wel vier jaar na hogervermeld MB, kritiek uit op die regeling.
(99) Ref.(98).
(100) Annales...Chambre, 13.8.1851, ref. supra.
(101) Document Parlementaire, 127, 9.4.1872.
(102)Ibidem; A. VAN LIL, o.c., p.155.

waar men vond dat er teveel werd toegegeven aan de hoge financiewereld en haar politieke beschermheren (103).

Vertegenwoordigers van handel en nijverheid, zowel in Antwerpen als in Mechelen reageerden ook op de ambitie van Brussel scharnier te worden in het spoorwegsysteem (104). We denken hier natuurlijk terug aan de ontwikkelingen rond de "nieuwe" lijn Brussel-Gent.

De Mot was nauw betrokken bij vastgoedoperaties rond bestaande en geplande stations in en rond Brussel. Zijn familie had een fraai winkelcentrum, de Galeries Saint-Hubert gecreëerd in het centrum van Brussel (105). Door de bouw van een nieuw "centraal" station zou de galerij beter bereikbaar worden. Ook de *Générale* had via haar dochter, de *Cie Immobilière*, belangstelling voor dit soort projecten (106). De Mot was trouwens aandeelhouder van deze onderneming, wat de belangenassociatie wederzijds versterkte. Met *Dendre-et-Waes* zou misschien werk gemaakt worden van een centraal station. Feit is dat het tracé van Brussel-Aalst verschillende wijzigingen heeft ondergaan, wat wijst op enige druk van buiten, maar De Mot had nu minder succes.

Uiteindelijk stippelde men op Openbare Werken een tracé uit van Denderleeuw, Liedekerke, Ternat, St.Agatha-Berchem over Laken naar Brussel-Noord. Zo werd de afstand minder ingekort dan oorspronkelijk voor de "nieuwe" lijn voorzien. Het ging nochtans om winst in tijd en afstand op de verbinding Brussel-Gent. Het bochtig tracé liet echter geen hoge snelheid toe. Met haar vele kleine stations was de lijn vooral geschikt voor stoptreinen. Een vrij belangrijk administratief en juridisch centrum als Asse viel buiten het bereik. Langs de lijn bevonden zich ook weinig industriële en commerciële vestigingen van betekenis. Het leek er eerder op dat een landelijke regio met goedkope arbeidskrachten ten bate van Brussel werd ontsloten. Dat de westerlijn niet geschikt was voor snelle, doorgaande treinen werd achteraf bewezen, toen net voor Wereldoorlog I besloten werd een volwaardige nieuwe lijn aan te leggen tussen Brussel en Gent (107). Een modernisering van de oude bedding tussen Denderleeuw, Aalst en Schellebelle maakte geen enkele kans.

(103) Annales...Chambre, 22.8.1851, p.2031.
(104) Ibidem.
(105) Galeries Saint-Hubert werd als "société civile" gesticht op 5.7.1845. Het stadsbestuur van Brussel stond borg voor de obligatieschuld (BelgischStaatsblad,17.10.1880; Monimat, 25.6.1893; La Nation Belge, 6.7.1901).
(106) La Finance, 7.1.1869; Monimat, 28.4.1878; B.S. CHLEPNER, La banque en Etude historique et économique, I. Le marché financier belge avant 1850, Bruxelles, 1926, p.51; J. DELMELLE, o.c., p.55; U. LAMALLE, Histoire des chemins de fer belges,Bruxelles, 1943, p.33; L. VERNIERS,"Les transformations de Bruxelles et l'unification de sa banlieue depuis 1795" in Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles, Bruxelles, 1934, p.99-103.
(107) L. FOSSELLE, o.c., p.27.

We zijn intussen vertrouwd met het gebrek aan doorzicht bij de politici in de Denderstreek. Te laat drong in Aalst het besef door dat het tracé Denderleeuw-Brussel niet beantwoordde aan de verwachtingen. In de hoop toch nog enige druk te kunnen uitoefenen op Openbare Werken, schakelde het stadsbestuur een studiebureau in om alternatieven uit te werken die meer in de lijn lagen van de oorspronkelijke opzet (108). Dat leverde een rapport op, die naam nauwelijks waardig (109). Er was gewoon geen alternatief, zo werd gesteld. In Aalst legde men zich daar bij neer. Een grondige studie van de mogelijkheden werd niet nodig geacht. Men zocht liever compensatie voor de eigen onkunde en onmacht in het feestelijk-lintjes-knippen.

Voor de eerste spadensteek bij het openen van de werf op de sectie Oudegem-Aalst, eind mei 1852, werd 5 000 fr. uitgetrokken, en dat bleek achteraf nog niet voldoende (110). Ter vergelijking: voor de studie van het tracé had men 1 000 fr. over. Toen de twee spoorlijnen in mei 1856, één jaar vroeger dan voorzien volledig klaar waren, was het pas echt feest in Aalst (111).

In de gemeenteraad vroeg katoenbaron Cumont een toelage van 25 000 fr. maar hij moest zich tevreden stellen met 5 000 fr. minder. Bruneau stond in voor de algemene organisatie. De minstbedeelden werden niet vergeten, al hield men ze wel op veilige afstand van het stadhuis, waar beleidsverantwoordelijken, ondernemers en notabelen elkaar vonden op een rijkelijk banket en een stijlvol bal. Wat meer bescheidenheid had anders het Aalsters stadsbestuur wel gesierd. Weliswaar had men meer bekomen dan in het memorandum van 1845 was vooropgesteld, maar de praktische verwezenlijking vertoonde ernstige nadelen, die we hier niet opnieuw moeten aanwijzen. Daarbij kwam dat de reizigers nog jaren hebben mogen wachten op de faciliteiten van een station, ondanks het feit dat de stad een financiële bijdrage leverde (112). Voegen we daaraan toe dat het nodige terrein op het zogenaamde oude Pestkerkhof, door de stad gratis was afgestaan. In ruil zou de concessiehouder, in casu De Mot, in samenwerking met Gendebien, tussenkomen in de kosten voor aanleg van een toegangsweg.

Er liep een en ander verkeerd met de planning waarbij ook en vooral architect P.Cluysenaer verantwoordelijk was. Deze had tot tevredenheid van de famlilie De Mot de Galeries St.-Hubert ontworpen (113). Misschien had hij minder inzicht in de vele geledingen van een complex bouwwerk zoals een station.

(108) Gemeenteraad Aalst, 1.4.,13.8. en 18.9.1845, SA, 17.
(109) Ibidem ; A. VAN LIL, o.,c, p.150.
(110) Gemeenteraad Aalst, 18.5.1852; A. VAN LIL, o.c., p.156.
(111) Gemeenteraad Aalst, 25.4. en 18.8.1856, SA, 20; Kultureel Jaarboek voor deProvincie Oost-Vlaanderen, ref. supra; p.116 ; A. VAN LIL, o.c., p.157.
(112) Gemeenteraad Aalst, 11,23 en 30.7, 2 en 22.9.1853, 24.8.1854, SA,19.
(113) W. LEROUGE, o.c., p.123-126. Jean-Pierre Cluysenaer, °Kampen (Ned.) 1811, + St.-Gillis 1880) was de zoon van een hoger ambtenaar bij Rijkswaterstaat. (De Standaard,4-5.6.1994).

De Mot van zijn kant toonde zich niet gehaast om aan zijn financiële verplichtingen te voldoen. Om hem onder druk te zetten, schortte het stadsbestuur de uitbetaling op van de eerste schijf subsidie, met name 5 000 fr.of één achtste (114). Die sanctie was heel licht, want het ging om regelrechte contractbreuk. Na bemiddeling van Cumont kwam De Mot dan toch over de brug, maar dan niet zonder eerst een forse korting te hebben bedongen. Hij betaalde slechts 3 000 fr. en daar was zijn persoonlijke bijdrage inbegrepen voor de feestelijke inhuldiging van het spoor, die de stad al bij al ruim 25000 fr. had gekost (115).

De locatie van het station stelde ook problemen. Het spoor ter hoogte van het station en de kruising met de Dender, richting Mijlbeek, lagen op hetzelfde niveau, zodat een draaibrug werd geslagen ter hoogte van Sint-Anna. Zo werd op Openbare Werken voorzien. Dat betekende bijkomende hinder voor de scheepvaart op de Dender. Pas in 1909 werd die brug vervangen door een viaduct (116). Om het niveauverschil op te vangen, diende tegelijk de spoorwegbaan nabij het station te worden opgehoogd. Dit vereiste omvangrijke aanpassingswerken ten laste van de overheid, want de concessie van *Dendre-et-Waes* was reeds in 1876, niet zonder royale vergoeding "genationaliseerd" (117).

Het is zeker niet overdreven te stellen dat zakelijke belangen zwaar hebben gewogen in dit belangrijke dossier. Die voortdurende interferentie tussen openbaar nut en privé-belangen kan ook worden afgeleid uit de samenstelling van de raad van bestuur bij *Dendre-et-Waes*.

Naast De Mot die via lucratieve vastgoedoperaties zijn weg zocht naar het "huis van vertrouwen", alias de *Générale*, was er Gendebien die tot de revolutionaire kern behoorde van 1830 (118). Brussel kreeg een goede vertegenwoordiger in de persoon van een oud-burgemeester, Van Volxem (119).

In beginsel waren ook de regionale belangen vertegenwoordigd en we denken aan Bruneau die echter Aalst hooguit beschouwde als een electoraal wingewest. In dezelfde zin kan de geografische Vlaming Ch.Liedts worden getypeerd. Zijn "electorale" basis Oudenaarde, heeft nog langer mogen wachten op ontsluiting door het spoor (120). Allen waren van liberale signatuur.

(114) Gemeenteraad Aalst,14 en 25.4.,3.6.en 18.8.1856, SA,20.
(115) Gemeenteraad Aalst, 14.4.1856 ; F. COURTEAUX,"Aalst in 1860", in Mededelingen van de V.V.A.K., 20.11.1980, p.7.
(116) La Chronique des Travaux Publics, 25.11.1906; J. GHIJSENS, Aalst in oude prentkaarten, Zaltbommel, 1972, p.12.
(117) Document Parlementaire, 127,4.1872, BRUSSEL, AR, Min.Fin. 683.
(118) J.B. Gendebien (°Bergen 17.5.1791, +Brussel 7.8.1865) speelde een belangrijke rol bij de afscheiding van 1830. Zijn familie had belangen in steenkoolmijnen en constructiebedrijven van het Centrum (Charleroi). Hij was o.m. beheerder bij S.A. des (119)G. Van Volxem (°Brussel 13.2.1791, +Brussel 17.4.1868) was burgemeester van Brussel in 1840-1841 en vervolgens minister van Justitie tot 1842.(J. STENGERS, o.c., p.479).
(120) Baron, later Graaf Ch.Liedts was, zoals Gendebien, een leidende figuur in het Belgisch Congres (1830-1831). In 1840-1841 en 1852-1855 droeg hij ministriële verantwoordelijkheid. Hij had grote belangen in het verzekeringswezen, steenkoolmijnen en spoorwegen, binnen de invloedssfeer van de Générale (J. STENGERS, o.c., p. 325)

Voor conservatief evenwicht werd gezorgd met ondermeer F.De Meeus, een Générale-figuur van het eerste Belgische uur (121). Vergeten wij ook niet J.Malou (122). We zagen eerder dat hij zich enkele kritische vragen veroorloofde over bepaalde akkoorden tussen De Mot en de overheid, maar die vragen bleven, hoe kon het ook anders, zonder gevolg. Als parlementair en gewezen minister van Financiën (1845 en 1847) heeft hij wel enige omzichtigheid aan de dag willen leggen. Dit zou hem trouwens in 1871 opnieuw de portefeuille van Financiën opleveren. Met *Dendre-et-Waes* stond men op een bepaald ogenblik dicht bij een financieel schandaal. Misschien daarom hield men er zich op de achtergrond toen nieuwe projecten werden ontwikkeld, in het verlengde van de eigen concessie. Dit wordt in een volgend hoofdstuk behandeld. Feit is dat men het niet heeft aangedurfd nog eens een concessie binnen te halen op zo uitzonderlijke gunstige voorwaarden. De *Générale* beschikte over heel veel macht en invloed, maar geen monopolie

3. Een nieuwe spoorweggroep : Henegouwen-Vlaanderen

Aangezien de aanleg van spoorwegen zeer veel kapitaal vereiste, kreeg de financiewereld een centrale rol toegedeeld, zeker in de periode van concessies. Naast de *Société Générale* engageerde zich ook de *Banque de Belgique* die in 1835 werd opgericht (123). Ze groeide uit tot de tweede belangrijkste bank, na de *Générale*. Eén van haar klanten, de Doornikse textielfrabikant S.Philippart zocht nieuwe mogelijkheden tot winstgevend investeren (124). Het samenvoegen van verschillende concessies tot een min of meer samenhangend net, beschouwde hij als de beste formule om de rendabiliteit te verbeteren. De *Banque de Belgique* was bereid hem daarin te volgen.Zo slaagde hij erin een min of meer samenhangend spoorwegnet te vormen van ruim 1 000 km., vooral gesitueerd in Oost- en West-Vlaanderen. De voornaamste kern was echter het centrum van Henegouwen waar hij de concurrentie aanging met de *Générale* voor de kolentrafiek.

(121) Graaf F. de Meeus (°Brussel,28.5.1798,+Brussel, 5.4.1861) leidde de Générale van 1831 tot 1861.(H. GAUS, o.c., p.76; J. STENGERS, o.c., p. 152-153).

(122) Jules Malou (parlementair 1841-1886, minister van Financiën 1845-1847, 1871-1878 en 1884). Hij behoorde tot de top van de Générale (directie 1840-1871, vice-gouverneur. 1871). "Un certain esprit d'entreprise" was hem niet vreemd, aldus A.ROEYKENS, J.Malou..., p.67. Zijn "principes libéraux" (ibidem, p.71) werden gemilderd door zijn "solidarité morale",mede onder invloed van zijn broer, bisschop van Brugge, en zoon, pater Jezuïet (ibidem, p.70). Voor curriculum vitae: TH. LUYKX, o.c.,p.92 en 158; J. STENGER So.c.p. 333-334. Kritische kanttekeningen: La Chronique, 10.4.1889.L'Indiscret, 16-31.5.1872, noemde hem "un roué spéculateur, un avide cumulard et un groupeur de chiffres".

(123) KB, 12.2.1835, Brussel, AR, Min.Fin., 306; B.S. CHLEPNER, o.c., p.68; G. KURGAN VAN HENTENRYK, "La formation d'un capitalisme nationale en Belgique"in Tijdschrift voor Geschiedenis, 1982,4,p.488-506.

(124) S. Philippart (_Doornik,7.11.1826) behoorde tot de klasse van middelgrote ondernemers in de sector textiel. Tot 1865 werkte hij vooral met eigen kapitaal en regionale privébanken waarin hij en andere familieleden belangen namen (G. KURGAN VAN HENTENRYK,Rail...,p.20-23).

Ook in Frankrijk en het Groot-Hertogdom Luxemburg verwierf hij belangrijke spoorwegconcessies die hier niet verder worden behandeld. In 1866 richtten Philippart en de *Banque de Belgique* samen de spoorwegonderneming *Compagnie des Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut* op, met de bank als meerderheidsaandeelhouder (125).

Eén jaar later volgde de *Société Générale d'Exploitation* (126). Twee voor de Denderstreek belangrijke concessies kwamen in handen van de nieuwe groep, Denderleeuw-Kortrijk en Ninove-Edingen (127). De *Générale* hield zich afzijdig.

Heel belangrijk voor Aalst en de economisch zwakke westrand van het arrondissement was het project van Philippart om een directe spoorverbinding te realiseren tussen Antwerpen en Douai in Frankrijk, via Aalst en Doornik (128). Openbare Werken aanvaardde het voorstel, maar dan wel na opdeling in secties, een methode die kwalijke herinneringen oproept. We bedoelen de nieuwe lijn Brussel-Aalst-Gent.

In 1876 werd het traject Aalst-Burst geopend (129). Eén jaar later ging Philippart failliet. Ook de *Banque de Belgique* geraakte in de problemen, echter niet uitsluitend ten gevolge van het roekeloos financieel beleid van Philippart, maar dat is een ander weinig fraai verhaal (130). Haar directeur t'Kint had er jaren lang geld verduisterd.

Ook zonder dat faillissement zou het project Antwerpen-Aalst-Douai niet als zodanig zijn uitgevoerd. Op Openbare Werken had men reeds in 1875 het traject Boom-Malderen om "technische" redenen geschrapt (131). De kans dat Aalst toch nog een spoorwegknooppunt zou worden, leek nu wel voorgoed verkeken. Van een rechtstreekse verbinding Antwerpen-Douai was geen sprake meer, ondanks gunstig advies van de Aalsterse Handelskamer.

Door de problemen van Philippart werd de afbouw van de concessies nog versneld. Een gelijkaardige ontwikkeling had zich echter al voorgedaan bij de waterwegen. Toch werd voor de Dender een afwijkende methode gevolgd.

(125) BRUSSEL, ABZ, Bassins Houillers, 2442; G. KURGAN-VAN HENTENRYK, o.c.p.23.
(126) G. KURGAN-VAN HENTENRYK, o.c.,p.40.
(127) L. FOSSELLE, o.c.,p.26 ; G. KURGAN-VAN HENTENRYK, o.c.,p.33.
(128) La Cote Libre, 17.6.1875; Gazette de la Bourse, 23-24.5.1875. Dezelfde groep controleerde ook Chemin de fer de Lokeren-Selzaete (1864-1877) en Chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas (Belgisch Staatsblad, bijlagen, 4.2.1874; La Cote Libre, 27.6.1876).
(129) L. FOSSELLE,o.c.,p.26. Drie jaar later werd Aalst-Opwijk-Londerzeel ingereden. De bedding werd onlangs nagenoeg volledig uitgerust als de Leirekens-fietsroute (De Standaard, 13-15.8.1994).
(130) G. KURGAN-VAN HENTENRYK, Rail...,p.280-282.
(131) La Cote Libre, 8.4.1875; Sancho, 19.12.1869; Gazette de la Bourse, 23-24.5.1875. Het gemeentebestuur van Aalst had, in tegenstelling tot Openbare Werken, weinig vertrouwen in de groep Philippart (gemeenteraad 7.12.1868, SA,23). De Kamer van Koophandel had het project wel gesteund (advies van 13.3.1864, BRUSSEL, AR, KK, Aalst,4).

4. Naar een herwaardering van de scheepvaart op de Dender ?

We hebben de halfslachtigheid van het overheidsbeleid inzake de binnenvaart reeds toegelicht. Als we het hebben over de Dender, kunnen we nauwelijks over een beleid spreken. Het alternatief, met name een kanaal, kreeg geen kans.

De enige kunstwerken van betekenis waren de nieuwe sluizen van Pollare en Denderleeuw waarvoor in 1848 een half miljoen werd uitgetrokken op het budget van Openbare Werken (132). Vergeten we niet dat op dat ogenblik concessie was verleend voor het graven van een kanaal. Had het dan nog zin te investeren in de basisuitrusting van de Dender? De twee sluizen waren ontworpen om schepen door te laten van 220 T., maar ze waren maar pas afgewerkt of de norm voor de Dender werd verhoogd tot 300 T. (133). Dat maakte overigens weinig uit, want er werden voor lange tijd geen nieuwe kredieten meer voorzien.

Gepoogd werd wel de hinderlijke drempel bij de monding weg te werken (134). De middelen die werden aangewend waren echter te beperkt. Pas in 1858 en 1859 maakte de overheid krediet vrij voor iets meer dan kleinere opdrachten (135). Gedacht werd aan een nieuwe kanalisatie van de Dender, maar daarvoor was 2 à 3 miljoen nodig (136). Met nog niet de helft beschikbaar,"besloot" de regering dan maar niets te ondernemen.

De Naeyer stelde voor om in afwachting van ruimere kredieten, te beginnen met een kanaal tussen Wieze en Baasrode aan de Schelde, een plan dat al onder de Oostenrijkers was ontworpen (137).Zo zou de hinderlijke doortocht van Dendermonde worden vermeden.

(132) Annales..., Chambre, 10.5.1858, p.959 en Document Parlementaire, 268, ibidem, 26.5.1858 met verwijzing naar de wet van 20.12.1851.
(133) Tussenkomst van J. De Naeyer in de Kamer van V., 27.1.1858, ibidem, p.138; 75 jaar Dienst van het Stroomgebied der Schelde..., p.36.
(134) Budget Openbare Werken, 1857-1858, Annales..., Chambre, 10.5.1858, p.959.
(135) Ibidem.
(136) Belgisch Staatsblad, 10.9.1859; Document Parlementaire, 268, ref.supra. Kritische bedenkingen bij dit onsamenhangend beleid: D. PODEVYN e.a., o.c., p.54-55.
(137) Openbare Werken hield het voorlopig bij deeloplossingen, zoals een afleidingskanaal rond Ath (Document Parlementaire,231, Annales..., 1857-1858, p.959 en 1141; idem, 268, ibidem, p.1044). De Naeyer had het over verbetering van de bevaarbaarheid van de bovenloop (Ath-Aalst) en gedeeltelijk afsnijden van de benedenloop.

Maar De Naeyer lokte met zijn voorstel heel veel kritiek uit, vooreerst in Dendermonde waar gevreesd werd voor de teleurgang van de eigen haven. Volgens A.de Portemont, volksvertegenwoordiger van Geraardsbergen, moest voorrang gegeven worden aan de verhoging van de capaciteit op de bovenloop van de Dender (138). In Ath en Ninove werd vooral geklaagd, maar weinig concreets voorgesteld (139).De Dender werd er respectievelijk "une voie navigable, mauvaise en couteuse" genoemd en "une véritable anomalie en regard de transport et de locomotion, créées dans les autres parties du pays". Deze bittere uitspraken moeten verklaard worden tegen de achtergrond van de problemen met de *Cie de la Dendre* in de periode 1845-1850 toen de aanleg van een spoorweg en een kanaal in de Dendervallei steeds maar opnieuw werd uitgesteld, terwijl de overheid liet betijen. De cijfers logen er niet om. Tussen 1830 en 1857 had de centrale overheid slechts 75 miljoen besteed aan waterwegen en havens (140). Daarvan ging iets meer dan een half miljoen naar werken op de Dender.

Op het budget van de overige openbare werken komen we in dezelfde periode uit op 333 000 fr. voor het arrondissement Aalst op een totaal van 250 miljoen, hetzij een te verwaarlozen fractie (141). Rekening gehouden met het geïnde belastingsgeld zou 6 à 7 miljoen normaal zijn geweest. De hele Denderstreek had dus reden tot klagen. Dat deed men ook, maar weinig solidair en wellicht daarom ook met weinig succes.

Zelfs al was de ontsluiting door het spoor sneller verwezenlijkt, dan nog had het zin de trafiek op de Dender in gunstiger omstandigheden te laten verlopen. De scheepvaart werd voortdurend gestremd door de vele kleine sluizen, het onregelmatige waterdebiet en de beperkte toegelaten tonnenmaat, niet de beste voorwaarden om steenkool en porfier af te voeren. Dat waren samen met graan, belangrijke onderdelen van de trafiek.Niet alleen het transport was van belang,maar ook de verwerking en commercialisering. Men denke aan de kalk-en steengroeven van Ath en Lessen.

(138) A. De Portemont (°Geraardsbergen, 21.1.1814, +ibidem, 23.12.1886) had een juridische opleiding genoten. Van 8.6.1852 tot 11.6.1861 zetelde hij in de Kamer van V. Hij pleitte er o.m. in 1853 voor kanalisatiewerken op de Dender, te beginnen bij de bovenloop (E. DE RIDDER e.a., o.c., p.54). Hij dacht daarbij vooral aan kostenbesparing in de kolentrafiek (D. PODEVIJN e.a., o.c. p.54).

(139) Mémoire adressé à la Chambre de Représentants par le Conseil communal d'Ath le 26 novembre 1848 sur la canalisation de la Dendre d'Ath à Alost, Ath, 1848, p.3; Gemeenteraad Aalst, 1.12.1849 en 29.3.1851, SA, 19; Beraad van de Dendersteden op 31.3. en 28.7.1851: Réunion de Grammont. Assemblée générale des riverains dela vallée de la Dendre, séance tenue à Grammont le 28 juillet 1851, Grammont, 1851 (broch.)

(140) Kamer van V., 26.5.1858, Annales..., p.1034 en 1045.

(141) E. DE RIDDER e.a., o.c., p.119.

De Denderoevers boden geschikte ruimte voor opslagplaatsen (142). Niet alle goederenstromen vereisten de snelle verwerking die door het spoor werd geboden. De promotoren van het spoor geraakten in de ban van de groeicijfers. In 1835 reisden 500 000 personen met het spoor, vijf jaar later reeds 2 miljoen (143). Ook Dendre-et-Waes deelde in het succes, wat echter niet van alle concessies mocht worden gezegd. Veel hing af van een zorgvuldig beheer, maar minstens zoveel van een correcte inschatting van het potentiële verkeer.

In de Denderstreek waren de economische indicatoren vrij gunstig. Met het spoor en het succes ervan werd dit bewezen. De overheid had het tracé van de Denderlijn grotendeels evenwijdig aan de rivier laten uitstippelen, omdat gerekend werd op elkaar aanvullende trafiek en dat was voor één keer een heel correcte inschatting. Op belangrijke punten gaf de spoorweg aansluiting op redelijk uitgeruste kaaien langs de Dender. Voorwaarde was wel dat de schippers hun klanten nog enig voordeel konden bieden en er zelf ook nog iets aan verdienden.

Er moest alleszins een herziening komen van het scheepvaartreglement dat liefst 60 dagen per jaar vaarverbod oplegde tussen Ath en Rode Brug (144). Stroomafwaarts werd dit geleidelijk verminderd, maar er was ook nog de winterstop, zodanig dat slechts gemiddeld 100 dagen vrije vaart was verzekerd per jaar. Deze beperkingen werden opgelegd, ondermeer om tegemoet te komen aan de eisen van de maalderijen. Dit en de problemen met de afwatering stonden een nieuwe kanalisatie in de weg.

Het volstond niet de Dender verder uit te diepen, ook het profiel moest aangepast worden. Belangrijke bedrijven dreigden zo afgesneden te worden. Tenslotte kwam alleen het traject Ath-Dendermonde voor een nieuwe kanalisatie in aanmerking. Tussen Ath en Blaton zou een kanaal worden gegraven om de verbinding te verzekeren tussen de Dender en het kanaal Bergen-Condé (145). Voor dit verbindingskanaal rekende de overheid op privé-initiatief, maar niemand zag iets in dergelijke concessie.

Eind 1862 sloot de overheid een akkoord af met het aannemersbedrijf C.L. Vanderelst Frères et Cie (146). De werken op de Dender kwamen voor rekening

(142) Uitbreiding van de geplaveide kaaien tussen St.-Annabrug en Tragel in de periode 1819 tot 1828 voor rekening van de stad Aalst (S.A.,II,16,21,26 en 29; D. PODEVIJN e.a., o.c., p.30 en ter vergelijking 54). Over de oevers van de Dender als attractie pool voor de industrie: J. DE BROUWER en F. COUCK, Denderleeuw. Geschiedenis, toponymie, Aalst, 1960, p.- en 164; D. PODEVIJN e.a., o.c., p.30-31; CH. WILLEMS, o.c., p.7,11,61 en 155-156.

(143) M. LAFFUT, o.c., p.116; W. LEROUGE,o.c., p.113; D.S. HAMILTON, Treinen...,p.97; F. PASSELECQ e.a., L'essor économique belge, Bruxelles,1933, p.86.

(144) Esquisse de règlement de navigation, 13 floréal 13 (3.5.1805); Annales..., Chambre, 23.3.1858,p.533; Belgisch Staatsblad, 17.6.1845.

(145) Annales...,Chambre, 2.7.1851,p.1817.en 26.5.1858, p.1045; TH. LUYKX, o.c.,p.131).

(146) Belgisch Staatsblad, 23.10.1863. Kanttekeningen bij deze ondernemer en zijn vrienden Leopold II, Pauwels (spoorwegmateriaal) en bestuurders van Cockerill: E. STOLS, Zuid-Rusland, een Belgische industriële provincie" in Montagne russe, E. STOLS en E. WAEGEMANS red., Berchem, 1989, p.85. Vanderelst werkte nauw samen met Philippart.

van de overheid, maar aanleg en exploitatie van Blaton-Ath waren het voorwerp van een concessie. De aannemer mocht daarvoor een specifieke onderneming oprichten. In samenwerking met de *Banque de Belgique* stichte hij in 1863 de *Compagnie du Canal de Blaton à Ath et de la DendreCanalisée* (147). Zij zou ook instaan voor de exploitatie van deDender.

Belangrijkste aandeelhouders waren naast de Banque de Belgique, de Brusselse middenstandsbank *Union du Crédit* en de *Banque Liégeoise*, een spaarbank met belangstelling voor o.m. openbare werken en nutsbedrijven (148). Onder de kleine aandeelhouders telde men vooral kolenbazen uit het Centrum en exploitanten van steengroeven rond Lessen.

Blaton-Ath-Dendre (BAD) is nooit een succesnummer geworden. De onderneming had ook een kwalijke erfenis overgenomen van Openbare Werken. De norm 300 T. werd alleen gehaald op het verbindingskanaal. Maar ook de aannemer trof schuld. Zo kon deze niet verhinderen dat rond Ath en Lessen enkele steengroeven geheel of gedeeltelijk onder water liepen. BAD kreeg af te rekenen met zware schadeclaims. Er werd daarover jarenlang geprocedeerd (149). Voor de klantenwerving was dat geen goede zaak.

Het werd ook vrij snel duidelijk dat de Dender na de kanalisatie problemen opleverde voor de afwatering van de aanpalende landbouwgronden en weiden. De schippers eisten een constant hoog waterpeil (150). Omdat uitdiepen door baggeren te duur uitviel, liet BAD de oevers op verschillende plaatsen ophogen. Dat verergerde alleen maar de problemen. Het werkte verzuring in de hand,een proces dat onomkeerbaar zou worden. De overheid liet zonder meer betijen. Dat kwam ook het voordeligst uit.

Met de oprichting in 1906 van de Bijzondere Dienst van het Stroomgebied der Schelde, waartoe ook de Dender behoorde, werd de kans groter op nationalisatie van BAD, maar alles bleef tenslotte bij het oude (151). Er waren redenen genoeg om in te grijpen, want BAD toonde zich niet in staat alle verplichtingen van de concessie na te komen.

Van bij de start werd de kapitaalstructuur scheef getrokken door het overwicht aan obligatoire schuld ten opzichte van het vast kapitaal (152). Rente en aflossing overstegen de bescheiden winst. In 1870 werd de schuld herschikt, zodanig dat de obligatiehouders 30% inleverden op het nominaal kapitaal(153).

(147) Belgisch Staatsblad, 23.10.1863; Statuten, lastenkohier, rapporten in BRUSSEL, ABZ,3402.
(148) Ref.(147); A. VAN SCHOUBROECK, L'évolution des banques belges en fonction de la conjoncture de 1850 à 1872, Bruxelles-Gembloux, 1951, p.70-71.
(149) La Cote Libre, 16 en 26.1.1877; Les Cotes de Bruxelles, 17.4.1883; Moniteur des Chemins de fer, 15.12.1905.
(150) Les Cotes de Bruxelles, 25.10.1884; La Cote Libre, 7.4.1896.
(151) Ref.supra; La Chronique des Travaux Publics, 22.4 en 20.5.1906.
(152) La Cote Libre, 26.8.1878; La Finance, 29.8.1878.
(153) Aanpassing statuten BAD, 28.9.1869 en nota Buitenlandse Zaken, 23.8.1870, BRUSSEL, ABZ, 3402.

Achteraf werd nog gekort op kapitaal en rente zonder veel uitzicht op een sanering ten gronde. Alleen een forse kapitaalsverhoging had de balans in evenwicht kunnen brengen, maar daar bleken de aandeelhouders niet toe bereid (154).

Aandelen en vooral obligaties BAD oefenden een zekere aantrekkingskracht uit op speculanten. Er was immers voorzien in een delgingsfonds om de obligaties na loting geleidelijk uit te betalen. Op de beurs werden die effecten ver beneden pari verhandeld. Met wat geluk en geduld stak de speculant het verschil op zak. Of dat de bedoeling was van deze concessie is maar de vraag.

Een ander gevolg van het verhaal was dat BAD in feite voor geen prijs kon worden opgekocht. Toen Philippart in zijn val de *Banque de Belgique* dreigde mee te sleuren, had dit ook gevolgen voor Vanderelst en die stond merkwaardig genoeg voor 600 000 fr. in het krijt bij BAD (155). Het leek sterk op een twijfelachtige vorm van kredietverlening. Van die schimmige situatie maakte de directeur van het beursblad *La Cote Libre*, ene Joseph Breuer, een niet onbesproken "coulissier" op de Beurs gebruik, om én de Banque de Belgique én BAD te "kopen", of tenminste genoeg schuldvorderingen om de controle te verwerven (156). Uiteindelijk bleek de *Banque de Belgique* niet te redden, maar BAD overleefde de crisis met hulp van de *Banque Liégeoise* (157). De dreiging van een faillissement was echter nooit ver.

In 1880 kocht ingenieur en waterbouwkundige Th.Finet net genoeg aandelen BAD om de meerderheid te halen (158). Dat kostte hem weinig geld wegens de lage noteringen. Ditmaal ging het niet om twijfelachtige speculaties. Finet voerde stoomtractie in op Blaton-Ath en de Dender, zodanig dat het traject Blaton-Dendermonde op 4 in plaats van 7 à 8 dagen kon worden afgelegd (159). Ook werd de invoering aangemoedigd van een nieuw scheepstype, de "bak" of de "waal", die over meer laadruimte beschikte. Vele schippers konden die omschakeling echter niet betalen. BAD legde de verplichte sleepdienst dan ook alleen maar op bij volle vracht stroomopwaarts, tussen Dendermonde en Ath.

De verwachtingen die door de innoverende aanpak van Finet werden gewekt, vertaalden zich niet meteen in betere bedrijfsresultaten. De slepers moesten ook nog afbetaald worden.

(154) Ref.(152). Over de vermindering van de nominale waarde van de obligaties, schema aflossingen, juridische procedures en financiële ingrepen: jaarverslagen van BAD en commentaren in de financiële pers (o.a. jaarverslag, 11.5.1870 in ABZ, ref.supra; LaCote Libre, 4.5.1875; Le Recueil Financier, 1912, p.181-182).
(155) Ref.(152)
(156) Les Cotes de Bruxelles, 10-11.11.1877, 31.7.en 2.8.1878.
(157) Ibidem, 8.4.1871 en Monimat, 17.1.1927.
(158) Les Cotes de Bruxelles, 6.2., 11.5. en 3.8.1880. Over de politieke loopbaan van Th.Finet (°Couillet, 17.10.1837, +Brussel, 18.7.1910): P. VAN MOLLE, Het Belgisch Parlement, 1894-1972, Antwerpen-Utrecht, 1972, p.1972, p.145. Als ingenieur pleitte hij o.m. voor technische innovaties in de binnenvaart (De l'exploitation des canaux et voies navigables, Bruxelles, 1879).
(159) La Cote Libre, 28.10.1879; Les Cotes de Bruxelles, 2.12.1879; De Voorpost,24.2.1978; J. GHIJSENS, o.c., p.12.

Door de raad van bestuur werd daarom steeds meer aangedrongen op overname door de Staat (160). Volksvertegenwoordiger en schepen van Aalst, L. de Béthune pleitte eveneens voor die oplossing, echter zonder succes (161).

Vanaf 1910 trad wel enige verbetering in bij BAD (162). De bedrijfsresultaten ondergingen de gunstige invloed van een toegenomen trafiek en een betere kostenbeheersing. Deze norm achtten de bestuursleden blijkbaar niet van toepassing op zichzelf. Hun jaarlijkse vergoeding bedroeg 6 000 à 15 000fr. (163). Een ingenieur in het bedrijfsleven verdiende in die tijd ongeveer 2 500 fr.

Wereldoorlog I betekende een lelijke streep door de rekening van BAD. Bij het begin van de vijandelijkheden werd zware schade aangericht aan bruggen en sluizen. Na het herstel voerde de onderneming belangrijke opdrachten uit voor de Duitse bezetters die echter veel onbetaalde facturen nalieten (164). In 1918 werden opnieuw vernielingen aangericht, al speelde de Dender geen rol meer als verdedigingslinie (165).

De kosten van de herstellingen vielen uiteraard niet de concessiehouder ten laste, maar de werken sleepten aan, zodat pas in 1920 de scheepvaart normaal werd hervat. De gelegenheid werd niet te baat genomen om de concessie op te heffen. De verliesrekening liep op. Nochtans waren investeringen onontbeerlijk, alleen al omwille van de waterhuishouding. De overstromingen van 1926 toonden dit aan. Burgemeester Bosteels had kort voor de ramp aangedrongen op een structurele aanpak, maar Brussel had niet gereageerd (166). BAD vormde een handig alibi om de modernisering van de waterweg op de lange baan te schuiven. Naar verluidt mocht niet ingegrepen worden in het beheer van een privéonderneming. Toch ging het om het belang van een hele regio in het achterland van het Scheldegebied.

Reeds voor Wereldoorlog I werd in Antwerpse havenkringen aangedrongen op maatregelen om de bevaarbaarheid van de Schelde te verbeteren (167). Tegelijk dienden de verbindingen met het achterland te worden verbeterd. Tussen Aalst en Baasrode zou best een zijkanaal worden gegraven en dat klinkt bekend in de oren, maar resultaat: nihil. Tot in 1937 minister van Financiën Hendrik De Man het beheerscontract met BAD als economisch achterhaald naar het historisch en leerrijk archief verwees(168). Wie gehoopt had op een snelle modernisering van de scheepvaart op de Dender, kwam echter weer bedrogen uit.In 1946 werd dan toch beslist de Dender bevaarbaar te maken voor schepen van 600 T (169).

(160) La Chronique des Traveaux Publics, 22.4. en 20.5.1906; Le Recueil Financier,1912,p.182
(161) Nota Ministerie van Financiën n.a.v. vraag L.de Béthune in de Kamer van 5.5.1900, BRUSSEL, AR, Min.Fin, 682.
(162) Le Recueil Financier, 1920, p.249.
(163) Le Recueil Financier, 1912, p.182 en 1920, p.249.
(164) Onbetaalde rekeningen voor nagenoeg 600 000 fr.(Le Recueil Financier, 1920, p.2163).
(165) Le Recueil Financier, 1920, p.249.
(166) Aalsters Nieuw Magazine, sept.1975, p.16.
(167) Bulletin de la Chambre de Commerce d'Anvers, 28.6.1910.
(168) Ref.(166).
(169) 75 jaar Dienst..., p.36.

Deze doelstelling werd slechts ten dele gehaald. Toch durfden planologen in 1968 goochelen met de norm van 1 350 T (170).

Vandaag wordt opnieuw gesproken over de toekomst van de binnenvaart. Of dat nog geldt voor de Dender, stroomopwaarts Aalst, mag worden betwijfeld.

5. Nabeschouwingen

Dat de Denderstreek buiten het oorspronkelijk structuurplan viel van de Belgische spoorwegen, is tekenend. De regionale politici hebben dit niet kunnen voorkomen, of rechtzetten toen die structuur voor uitbreiding vatbaar werd verklaard. De ontsluiting is er uiteindelijk gekomen onder impuls van een invloedrijke grootbank die een concessie verwierf op uitzonderlijk gunstige voorwaarden, wat als een vorm van concurrentievervalsing mag worden gezien. De belangenverstrengeling, zoals ook uit de samenstelling van de betrokken raad van bestuur naar voor komt, deed afbreuk aan een evenwichtige beoordeling en afweging van algemeen en privé-belang.

Aan de infrastructuur van de Dender waren decennia lang nauwelijks of geen middelen besteed. In de bedrijfswereld zou een dergelijk beleid meteen worden afgestraft. Toen Openbare Werken dan toch met krediet over de brug kwam, was het niet toereikend voor een globale en duurzame oplossing. De verantwoordelijkheid werd afgeschoven naar een concessiehouder die van meet af aan niet in staat was om zijn opdracht te vervullen. De centrale overheid deed er 75 jaar over om dit evidente feit te erkennen.

Treffend is dat een in zovele opzichten falend beleid, politiek nooit werd afgestraft. De machtsuitoefening werd doorl iberalen en conservatieven samen of om beurt verzekerd, zodat oppositie als politiek wapen nauwelijks werkte. De latere verruiming van het politieke spectrum, van Socialisme, Daensisme tot Vlaams-Nationalisme, heeft dat machtsmonopolie misschien wel doorbroken, maar we zien niet meteen een vernieuwende aanpak van de, in de regio voorkomende verkeersproblemen, stof voor nader onderzoek.

Tenslotte past hier ook de nodige zelfkritiek. We hebben ons beperkt tot enkele, zij het exemplarische dossiers, binnen een dan nog wel heel ruim chronologisch kader. Werden de problemen rond spoor en Dender niet overbelicht en derhalve vertekend?

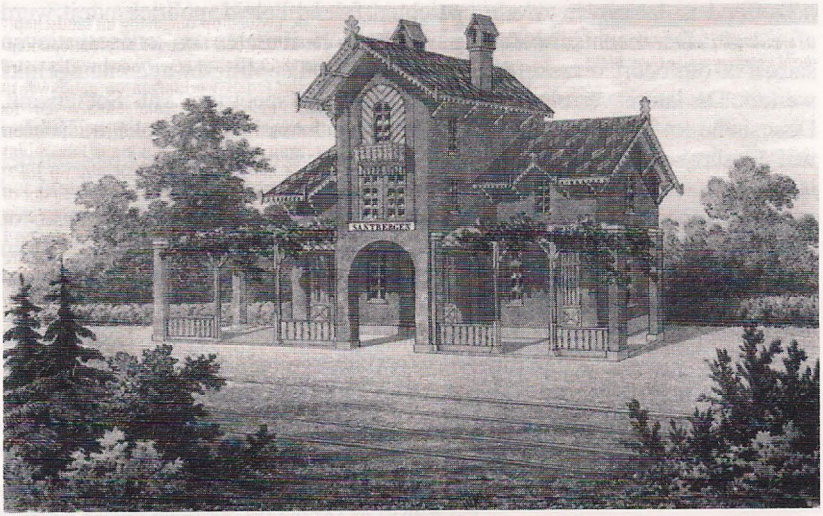
De verkeerswegen daarentegen kwamen nauwelijks aan bod. Of het wegwerken van die lacune tot een meer positieve balans zou hebben geleid, durven we, met de gegevens waarover we beschikken, sterk betwijfelen.

Luc De Ryck
Nieuwe Kassei, 16
1790 Affligem

(170) Aalsters Nieuw Magazine, sept.1975, p.17-18.

AFKORTINGEN

AR: Algemeen Rijksarchief Brussel
ABZ: Archief Buitenlandse Zaken Brussel
SA: Stadsarchief Aalst (een nieuwe inventaris wordt voorbereid. We danken archivaris K.Baert voor zijn hulp en suggesties bij ons opzoekingswerk).
KK: Kamer van Koophandel
KB: Koninklijk Besluit
Min.Fin. : Ministerie van Financiën
Monimat : Moniteur des Intérêts Matériels



Ontwerp van het station van Zandbergen op de lijn Dender-en-Waes door J.P. Cluysenaar (1855)

DE TOEKOMST VAN HET CLUYSENAAR-STATION TE ZANDBERGEN

Johan VERSTOCKT

Hoewel het Cluysenaar-station te Zandbergen wettelijk bescherming geniet als monument en dorpsgezicht sinds 19 juni 1991, staat het station anno 1997 te vervallen. De eigenaar, de NMBS, komt zijn onderhoudsverplichtingen tegenover het station niet na. Door op 22 mei 1992 de loketfunctie af te schaffen en het station te sluiten, versnelde de NMBS het verval. De Dienst Monumenten en Landschappen zag dat met lede ogen aan. Er werden enkele parlementaire vragen gesteld. Het ontbreken van een herbestemming bleek het voornaamste knelpunt te zijn. Tot de campagne "Open Monumenten oproep 97" van de Koning Boudewijnstichting zich aandiende.

Het Davidsfonds Zandbergen-Grimminge diende op donderdag 30 januari 1997 het dossier rond het Cluysenaar-station van Zandbergen bij de Koning Boudewijnstichting in. De veertien ingezonden voorstellen cirkelden rond:

- het eigenaarsprobleem;
- het herbestemmen van het station als moderne wachtzaal, tentoonstellingsruimte, vergaderzaal, postkantoor en regionaal toeristisch centrum, telkens voor rolstoelgebruikers toegankelijk;
- de integratie van het wachtmeestershuis in de stationssite;
- ruimtelijke orde scheppen in het stationsplein, de parkeerruimten, fietsenstalling, openbare-dienstenfuncties, groenvoorziening;
- integratie van het Cluyssenaarstation in thematische treinritten;
- sensibiliseren van het ruimte publiek via publicaties, tentoonstellingen, voordrachten.

Op donderdag 18 maart 1997 berichtte de Koning Boudewijnstichting dat de jury het projectvoorstel van het Davidsfonds Zandbergen-Grimminge uit 152 ingediende dossiers selecteerde, naast 23 andere, en met een beurs voor advies - 200.000 fr. - bedacht.

In een schrijven van woensdag 26 maart 1997 verduidelijkte de Koning Boudewijnstichting de opdracht die het Davidsfonds door het toekennen van de beurs kreeg: "De inhoud van het advies zal gericht zijn op het haalbaarheidsonderzoek voor de herbestemming. Tevens wordt de nodige aandacht besteed aan de organisatie van de beheersstructuur en de ontsluiting van het station in zijn context en omgeving."

Adriaan Linters, gedelegeerd bestuurder Kleio, aanvaardde op donderdag 6 mei 1997 de opdracht om adviseur van het Davidsfonds Zandbergen-Grimminge te zijn.

In de ongeveer zes maanden tijd die de Koning Boudewijnstichting voorzag, diende het Davidsfonds de haalbaarheid van de ideeën na te gaan en in

een bruikbaar concept te gieten. Alle geïnteresseerde partijen werden gecontacteerd, aangeschreven en in het overleg over de herbestemming van het station betrokken. Dat gaf volgende resultaten:

- de NMBS wil het station en het wachtmeestershuis verkopen, de wachtzaal slopen, er een fietsenstalling plaatsen en financieel tussen komen om de parkings te renoveren;
- de stad Geraardsbergen is financieel niet bij machte om in het concept mee te stappen;
- de provincie Oost-Vlaanderen betoont interesse. De onderhandelingen lopen verder;
- de Dienst van Monumenten en Landschappen heeft vragen bij de geplande afbraak van de wachtzaal, ondersteunt het voorstel van het Davidsfonds Zandbergen-Grimminge omwille van de inhoudelijke invulling;
- een particulier heeft interesse om het station aan te kopen en er een taverne in onder tbrengen. Hij onder zoekt voor het ogenblik het voorstel van het Davidsfonds en is dit niet ongenegen;
- Het Davidsfonds suggereert om het station om te vormen tot een onthaalcentrum voor het industrieel erfgoed langs de Dender- en Waaslijn.

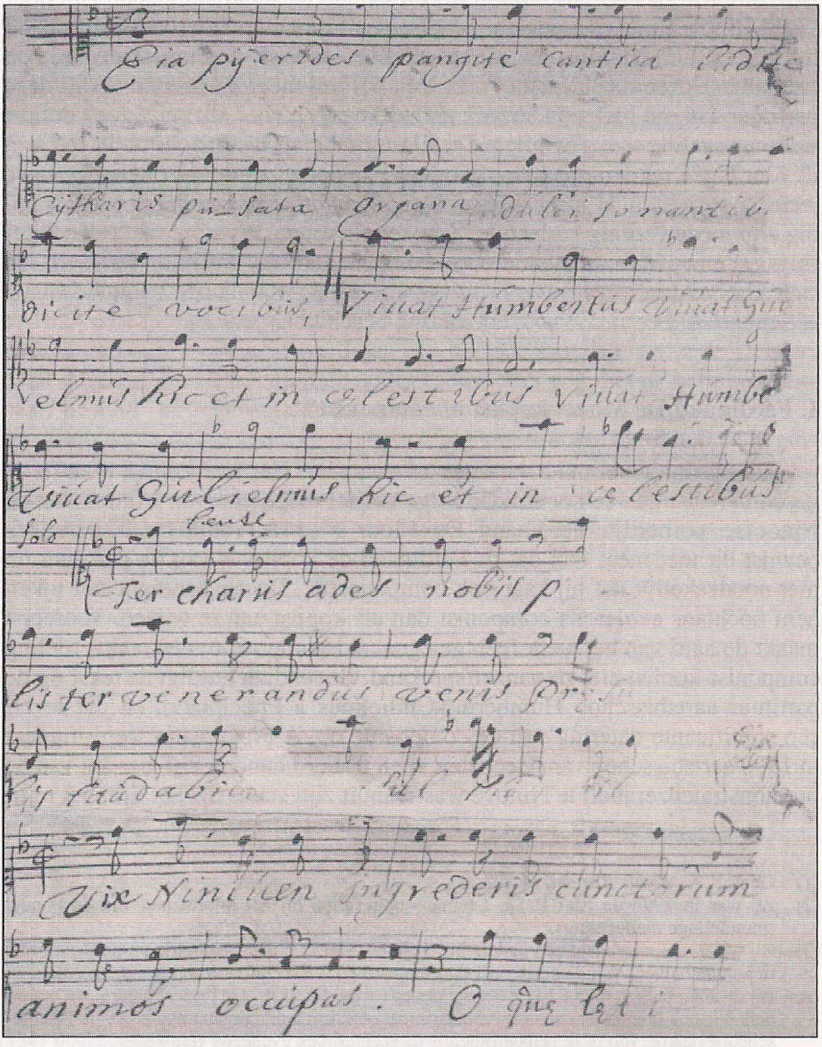
Dit onthaalcentrum is historisch te verantwoorden. De industriële ontwikkeling van Vlaanderen en Henegouwen in de negentiende eeuw, maakte van beide streken economische partners. De ene leverde grondstoffen, de andere goedkope arbeidskrachten of ambachtelijke verwerkingsbedrijfjes.
Op 21 oktober 1997 berichtte de Koning Boudewijnstichting dat dit ingediende concept geselecteerd werd, samen met acht andere laureaten, en met een beurs van 350.000 fr. bedacht om alle betrokken partijen verder rond de onderhandelingstafel te brengen, de eigendomstructuur en de beheersorganisatie af te spreken, de restauratieplanning op te stellen en een eerste aanzet voor het centrum uit te tekenen. Daarvoor is, in een latere fase, de bijdrage van geschied- en heemkundige kringen, van andere Davidsfonds-afdelingen, van de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie,... van essentieel belang.
Wordt dus zeker en vast vervolgd.

J. Verstockt
secretaris Davidsfonds
Zandbergen-Grimminge
Beekstraat 46
9506 Zandbergen

EEN NINOOFSE FEESTCANTATE

Kanttekeningen bij een partituur uit de late XVIIde eeuw

Jaak PEERSMAN



Gent, R.A., *Fonds Bisdom* M 223
Sopraanpartij van een anonieme, niet gedateerde partituur (f° 1 r°).

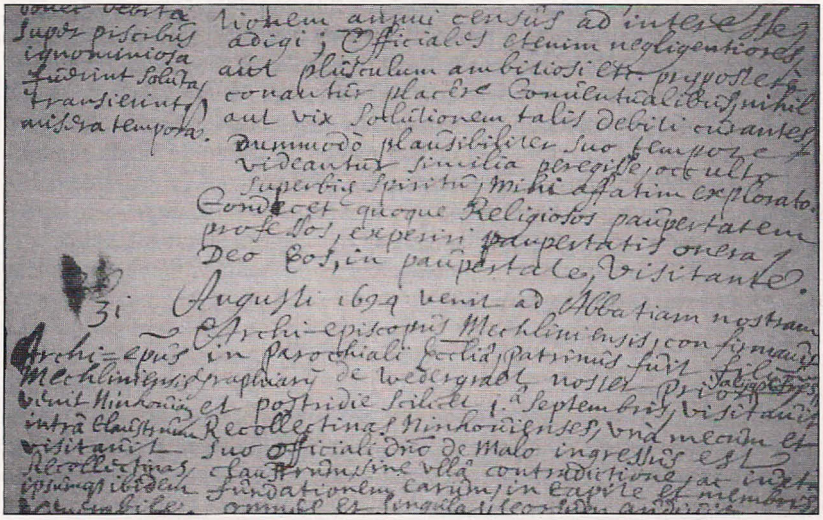
Het Rijksarchief te Gent bewaart in het Fonds Bisdom een bundel met losse stukken die betrekking hebben op de Ninoofse abdij in haar relatie tot het aartsbisdom(1). Eén van die stukken is een gedeeltelijke partituur(2), bestaande uit twee folia die recto-verso beschreven zijn en twee blaadjes die enkel op de rectozijde gebruikt werden. De partituur draagt geen naam van de componist, werd niet gedateerd, en nummert de afzonderlijke bladen niet. Bovendien verkeert zij op heden in een slechte toestand: de bladen zijn door vocht en schimmels aangevreten en dreigen bij manipulatie verder uit elkaar te vallen (3). Omdat muziek uit het Ninove van vóór de Franse revolutie op zich al zo extreem zeldzaam(4) is, leek het mij meer dan verantwoord deze partituur aan een nader onderzoek te onderwerpen voor elk onderzoek definitief onmogelijk was geworden. De filologische en historische aspecten kon ik voor eigen rekening nemen. Voor een evaluatie van de muzikale dimensie werd ik verwezen(5) naar de heer René De Vos, die vriendelijk en deskundig zijn medewerking verleende. Zijn kennis van en ervaring met oude noteringssystemen en compositietechnieken ontsloot de partituur voor ons en stelt een verdere reconstructie in het vooruitzicht zodat de muziek binnen afzienbare tijd opnieuw voor uitvoering beschikbaar zal zijn.

1. Ferdinand De Moor: kopiist of componist?

De partituur vermeldt haar componist niet. Het handschrift waarin ze geschreven is, kan echter zonder enige twijfel toegeschreven worden aan de Ninoofse norbertijn Ferdinand De Moor (°1641-+1698)(6). Theoretisch bewijst dit niet meer dan dat fr. Ferdinand de kopiist is van de partituur en niet noodzakelijk dat hij haar ook componeerde. De omstandigheden lijken hem nochtans eerder als componist dan als kopiist aan te wijzen. Vooreerst maakt de aard van het werk (een gelegenheidscompositie) een taakverdeling componist-kopiist niet zo vanzelfsprekend. Bovendien huldigt de tekst op de partituur aartsbisschop Humbertus-Guilielmus a Præcipiano, en dat levert een significante datering van de compositie op. A Præcipiano werd immers in 1690 aartsbisschop van Mechelen, toen fr. Ferdinand al vijf jaar abt van de premonstratenzerabdij te Ninove was. Vanuit zijn status als abt lijkt het min-

(1) Gent, R.A., *Fonds Bisdom*, M 223.
(2) Zij was in 1996 de heer P. De Leemans opgevallen bij het doornemen van de bundel (mondelinge mededeling).
(3) Bij wijze van voorbeeld een nadere beschrijving van f° 1. Dit blad telde op de recto-zijde tien notenbalken. Van de eerste vijf ging ongeveer 1 à 1,5 cm. verloren aan de rechterkant. Bij de notenbalken 6 tot 8 loopt het verlies op tot ca. 4 à 6 cm. aan de rechterkant, en notenbalk 8 is ook nog onderaan aangevreten omdat een strook met de notenbalken 9 en 10 afgescheurd raakte. Van deze laatste lijnen is de rechterhoek eveneens verdwenen.
(4) Enkel de druk van Damianus' officie ter ere van de HH. Cornelius en Cyprianus (Antwerpen, 1692) bleef bij mijn weten bewaard. Uit het bewaarde archiefmateriaal kan men nochtans afleiden dat Ninove een soms bloeiend muziekleven moet gekend hebben. Cfr. H. VANGASSEN, *Geschiedenis van Ninove* deel 2, p. 559; 561.
(5) Met dank aan de heer L. Haelterman, leraar muziek aan het St.-Aloysiuscollege te Ninove.
(6) Zijn handschrift is goed bekend omdat zijn abtsdagboek, een vijftigtal brieven en talrijke notities op diverse archivalia bewaard bleven.

der waarschijnlijk dat Ferdinand De Moor zichzelf enkel met nederig kopiistenwerk heeft beziggehouden; daar kon hij anderen(7) mee belasten. En tenslotte staat het vast dat hij muzikaal onderlegd was: uit een notitie in zijn dagboek kan men bijvoorbeeld alleen maar besluiten dat hij ook de muziek van Damianus' officie ter ere van de HH. Cornelius en Cyprianus in 1692 grondig reviseerde alvorens hij het aan de drukker toevertrouwde (8). Dat veronderstelt deskundigheid van zijn kant(9) en wellicht ook de bekwaamheid om zelf te componeren.



Beveren, R.A., *Fonds Abdij Ninove*, nr. 6 p. 106.
Dagboeknotitie van abt F. De Moor over het bezoek van de aartsbisschop op 31 augustus 1694. Men vergelijke het handschrift met het handschrift van de partituur; zie foto 1

(7) Uit het dagboek van abt De Moor vernemen we dat hij tenminste op twee confraters beroep kon doen: vooreerst Nicolaus Maetens (fr. Albertus), een veelzijdig musicus, die de novicen het Gregoriaans leerde, en het orgel en de beiaard van de kloostertoren bespeelde (Beveren, R.A., *Fonds Abdij Ninove* nr. 6, p. 94); daarnaast ook d. Nicolaus Cuerens, die hij een *peritissimus musicus* noemt (ibid., p. 96) en elders *phonascus noster*. Laatstgenoemde liet zoveel correcties aanbrengen in de perkamenten koorboeken dat de abt zich verplicht zag nieuwe missalen *(Gradualia sive nova Missalia Gregoriani cantus Ordinis nostri Præmonstratensis)* aan te schaffen (*ibid.*, p. 133). Cuerens werd in 1696 ook belast met de correctie van het Processionale, maar de abt hield zelf toezicht op de nieuwe uitgave (*ibid.*, p. 152).

(8) Beveren, R.A., *Fonds Abdij Ninove* nr. 6, p. 106:*18 Aprilis 1692: (...) in competentem ordinem redegi totum officium SS. Patronorum nostrorum Cornelii et Cypriani, tanto tempore desideratum; adieci et alia plura officia a nobis celebranda, scholiis notulisque illustravi; atque prælo subieci, et totum officium cum cantu suo (hinc inde correctione) iussi reimprimi (...)*. Vergelijk zijn aandeel in de uitgave van het nieuwe Processionale in 1696: *et ego ipsemet pleraque omnia limavi, dolavi, notas et rubricas apposui, ac in ordinem redegi qualem nunc habet, (...)* (*Ibid., p. 152; zie ook p. 168: quædam mutavimus quæ ... corrigenda iudicavimus*).

(9) Muzikale aanleg en scholing blijkt ook uit het feit dat hij al snel tot succentor (vicecantor) benoemd werd. Zie Archief Abdij Park, *Corpus VII Kastje XXIX, lias 1* nr. 33 (1667).

2. Datering

Vermits Mgr. a Præcipiano pas in 1690 aartsbisschop werd en abt De Moor in 1698 stierf, is de compositie van het gelegenheidswerk tussen die twee termini te situeren. Over de gebeurtenis die aanleiding gaf tot de compositie laat de tekst van de partituur weinig twijfel bestaan: een bezoek van Zijne Eminentie aan Ninove(10) en aan de abdij (11).

Nu signaleert de abt in zijn dagboek slechts één dergelijk bezoek, meer bepaald op 31 augustus en 1 september 1694: *venit ad Abbatiam nostram Archiepiscopus Mechliniens, confirmavit in parochiali Ecclesia (...) et postridie, scilicet 1a Septembris, visitavit Recollectinas Ninhovienses (...)* (12). "De Aartsbisschop van Mechelen kwam naar onze abdij en diende het vormsel toe in de parochiekerk (...) en de dag nadien, te weten de eerste september, visiteerde hij de Zusters Recolletten van Ninove (...)." Zo werd de partituur dus naar alle waarschijnlijkheid geschreven in 1694 en uitgevoerd op 31 augustus van datzelfde jaar. Slechts het feit dat de abt niet uitdrukkelijk vermeldt dat hij de aartsbisschop met een gelegenheidscompositie huldigde, laat een zweem van twijfel bestaan (13).

3. De compositie

In de titel van deze bijdrage wordt de gelegenheidscompositie van abt Ferdinand De Moor een cantate genoemd omdat koorstukken afwisselen met solistische gedeelten in een soort rondo-structuur. Van de koorstukken bleef de sopraan en de basstem bewaard; alt en tenorstem gingen verloren.(14) De solistische gedeelten (twee voor sopraan en twee voor bas) kunnen recitatieven genoemd worden. Zoals de zangpraktijk van die tijd het vereiste, werden zij gezongen met een continuobegeleiding (orgel of klavecimbel en viola da gamba) die niet is overgeleverd en mogelijk bij de uitvoering zelf geïmproviseerd werd.

De tekst van deze kleine cantate is verdeeld over twee folia (15). Vermits één blad de koorpartij en de recitatieven voor sopraan draagt en het andere

(10) Zie verder onder 3. nr. 4 (recitatief B): *Vix Niniven ingrederis cunctorum animos occupas.*
(11) Zie verder onder 3. nr. 9 (recitatief D): *Vix concordiæ ædibus exciperis, confratrum pectora recreas.*
(12) Zie Beveren, R.A., *Fonds Abdij Ninove* nr. 6, p. 125.
(13) Hij vermeldt in zijn dagboek wel het huldedicht dat hij vervaardigde ter ere van de landvoogd Maximiliaan-Emmanuel van Beieren op 12 oktober 1693. Zie Beveren, R.A., *Fonds Abdij Ninove* nr. 6, p. 113. Daar staat echter tegenover dat het dagboek niet overal even volledig blijkt.
(14) Het ontbreken van de middenstemmen wordt afgeleid uit de afstand tussen sopraan en bas; die is te groot om als duet bedoeld te kunnen zijn.
(15) Het derde bla(a)d(je), waaruit nr. 8 en 11 (= Koor 3) werden gehaald, geeft enkel de begin woorden Eia en vivat. De tekst is dus dezelfde als die van koor 1, maar muzikaal blijkt het er een versierde variant van te geven. Daarnaast is er nog een vierde blaadje met "een niet te ontcijferen andere stem" (R. De Vos).

de koorpartij en de recitatieven voor bas, mag men veronderstellen dat bladen met alt-en tenorpartijen verdwenen zijn, mogelijk ook met recitatieven voor deze stemmen. De tekst van de sopraanrecitatieven gaat logisch aan die van de basrecitatieven vooraf: op de intrede van de aartsbisschop in Ninove (sopraan:*Vix Niniven ingrederis*) volgde de ontvangst in de abdij (bas: *Vix concordiæ ædibus exciperis*). Zo kreeg de sopraanpartituur het nummer 1 (f° 1) mee, en de baspartituur nummer 2 (f° 2). In die volgorde volgt nu een transcriptie van de tekst op beide folia met de nodige aanvullingen(16) en een proeve van vertaling(17):

(f° 1 r°)

(1) Koor 1

Allegro

Eia pyerides pangite cantica,
ludite cytharis, pulsate organa
dulci sonantibus dicite vocibus
Vivat Humbertus, vivat Gui(li)elmus
hic et in cælestibus.
Vivat Humbe(rtus,) vivat Guilielmus
hic et in cælestibus.

Komaan, Muzen van Piëria, dicht liederen,
speel op de citer, betokkel het orgel,
zeg met zoetklinkende stemmen:
Leve Humbertus, leve Wilhelmus,
hier en in de hemelen!
Leve Humbertus, leve Wilhelmus,
hier en in de hemelen!

(2) Recitatief A voor sopraan

solo-lente

Ter charus ades nobis p(astor amabi)lis
ter venerandus venis præsu(l, præsul)
bis laudabi(lis præ)sul, pr(æs)ul.

Driemaal dierbaar zijt gij bij ons, beminnelijke herder,
driemaal eerbiedwaardig komt gij, voorman,
en nogmaals lofwaardig voorman.

(3) Koor 1

Eja <ut> sup<ra>

Komaan, Muzen (zoals hierboven nr. 1)

(4) Recitatief B voor sopraan

Vix Niniven ingrederis cunctorum
animos occupas.

Nauwelijks zijt gij Ninive ingetreden,
of gij wint aller harten voor u.

(16) Aanvullingen staan tussen haakjes: (...) voor letters die er ooit gestaan hebben, maar weg gesleten zijn; <...>voor letters die er wellicht nooit gestaan hebben (afkortingen). Eénmaal werd de Latijnse tekst gecorrigeerd: pulsata (nr. 1 r. 2) was een evidente verschrijving voor pulsate.

(17) In de kolom van de vertaling gaat aan de eigenlijke vertaling telkens een nummering en aanduiding van de bezetting vooraf. De folia krijgen in dezelfde kolom een nummering met aanduiding van recto en verso.

(5) Koor 2

O quæ læti(tia
exclamat Charitas
tanto præsule gaudere (h)ospite,
O quæ lætitia exclamat veritas
tanto pontifice gaudere sospite.

O wat een vreugde,
(f° 1 v°)
roept de (Naasten)liefde uit,
blij te mogen zijn dat zo'n voorman onze gast is!
O wat een vreugde, roept de Waarheid uit,
blij te mogen zijn dat zo'n bisschop het goed stelt.

(6) Koor 1

(Eia ut supra)

Komaan, Muzen (zoals hierboven nr. 1).

(f° 2 r°)

Eia, pyerides pangite cantica
ludite cytharis, pulsate organa
dulci sonantibus dicite vocibus
Vivat Humbertus vivat Guilielmus
hic et in cælestibus.
Vivat Humbertus vivat Guilielmus
hic et in cælestibus.

Komaan, Muzen van Piëria, dicht liederen
speel op de citer, betokkel het orgel,
zeg met zoetklinkende stemmen:
Leve Humbertus, leve Wilhelmus,
hier en in de hemelen!
Leve Humbertus, leve Wilhelmus,
hier en in de hemelen!

(7) Recitatief C voor bas

A Præcipiano nobile nomen geris
non tamen ut bellator *(piano)* bellator
sed ut *(forte)* mitis, *(piano)* mitis,
(forte) mitis, *(piano)* ut mitis pastor
præis.

Gij draagt de edele naam A Præcipiano.
En toch: niet als krijger,
maar als een zachtmoedig herder

gaat gij voor.

(8) Koor 3

eia <ut> supra

Komaan, Muzen (zoals hierboven nr. 1).

(f° 2 v°)

(9) Recitatief D voor bas

(Vix) Vix concordiæ ædibus exciperis,
confratrum pectora recreas.

Pas ontvangen in het huis
van eendracht, verkwikt gij reeds het hart
van de broeders (die er wonen).

(10) Koor 2

(Allegro)
O quæ lætitia, exclamat Charitas,
tanto præsule gaudere hospit(e
O quæ lætitia exclamat Veritas,
tanto pontifice gaudere sospite.

O wat een vreugde, roept de (Naasten)liefde uit,
blij te mogen zijn dat zo'n voorman onze gast is!
O wat een vreugde, roept de Waarheid uit,
blij te mogen zijn dat zo'n bisschop het goed stelt.

(f° 3)

(11) Koor 3

Eia (pyerides pangite cantica	*Komaan, Muzen van Piëria, dicht liederen*
ludite cijtharis, pulsate organa,	*speel op de citer, betokkel het orgel,*
dulci sonantibus dicite vocibus,)	*zeg met zoetklinkende stemmen:*
Vivat (Humbertus, vivat Guilielmus	*Leve Humbertus, leve Wilhelmus,*
hic et in cælestibus.	*hier en in de hemelen!*
Vivat Humbertus vivat Guilielmus	*Leve Humbertus, leve Wilhelmus,*
hic et in cælestibus.)	*hier en in de hemelen!*

4. Een korte commentaar

4.1. De tekst

Zoals men bij een gelegenheidscompositie mag verwachten, biedt de tekst geen grote poëzie. De humanistische bekommernis om in het spoor van de grote dichters van de oudheid een antiek metrisch schema te gebruiken, is onze auteur vreemd. Hij lijkt hooguit(18) in de middeleeuwse traditie te streven naar rijmeffecten in verzen met hetzelfde aantal lettergrepen. Zo tellen de drie verzen van koor 1 elk twaalf lettergrepen en rijmen de eerste twee verzen op elkaar (cantica-organa), alsook de halfverzen van het derde vers (sonantibus-vocibus):

Eia pyerides pangite canti**ca**
ludite cytharis, pulsate organ**a**
dulci sonant**ibus** dicite voc**ibus**

De (herhaalde) heilwens aan het adres van de aartsbisschop die daarop volgt, rijmt ook, maar in kortverzen die telkens één lettergreep langer worden. Men kan dit met enige goede wil appreciëren als een lengteclimax:

Vivat Humbert**us**, (5)
vivat Guilielm**us**, (6)
hic et in cælestib**us**. (7)

Vergelijkbaar is het rijmschema in koor 2 (nr. 10), dat zoals koor 1 een verslengte van twaalf lettergrepen nastreeft(19):

O quæ lætitia, exclamat Char**itas**
tanta præsule gaudere h**ospite**,
O quæ lætitia exclamat Ver**itas**

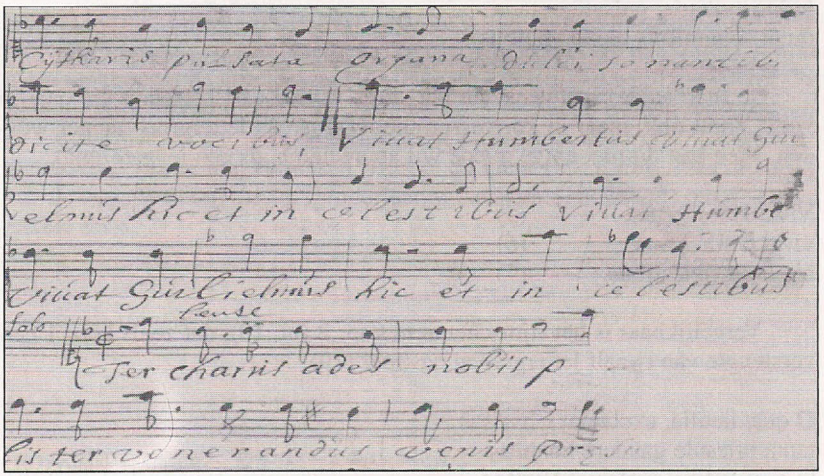
(18) Verskunst ontbreekt helemaal in de recitatieven B (nr. 4) en D (nr. 9) en blijft uiterst bescheiden in de recitatieven A (nr. 2) en C (nr. 7). Muzikaal gesproken ligt de kwaliteit van de recitatieven wel beduidend hoger dan die van de koorgedeelten.

(19) Vers 2 komt wel één lettergreep te kort.

tanto pontifice gaudere **sospite.**
Op het vlak van de inhoud zal het wel niemand verwonderen dat de cantate de aartsbisschop respect betoont, hem lof toezwaait, en hem niet alleen hier op aarde, maar ook in de hemel een gelukkig leven toewenst. De taal had bombast kunnen zijn, maar blijft relatief sober en duidelijk. Zo houdt Ninove gewoon haar naam(20) en wordt de Ninoofse abdij doorzichtig omspeeld als "het huis van eendracht"(21).

4.2. De muziek (22)

Deze kleine gelegenheidscantate moet gesitueerd worden in de vroegbarok. De oude polyfonie uit middeleeuwen en renaissance had afgedaan en plaats geruimd voor een begeleide monodie. De compositie van Ferdinand De Moor illustreert deze evolutie. Toch mag het merkwaardig heten dat in de muzieknotatie elementen uit de 15de en 16de eeuw bewaard bleven. Vooreerst het *allabreve*-teken (doorstreepte C) dat hier *proportio dupla* betekent; vervolgens het dupla teken gevolgd door het cijfer drie in de betekenis van *proportio tripla*. Verder denoteert de si-b na de sleutel niet de toonaard van si-b groot, want dan zou er ook de mi-b bij moeten staan. Die mi-b duikt echter doorlopend op in het hele stuk. In de 15de eeuwse handschriften is dit de typische aanduiding van de lydische *modus irregularis* een kwint lager. In dezelfde richting wijst ook het gebruik van een kruis in plaats van een herstellingsteken voor de si. Dit kruis staat voor de middeleeuwse b-durum die



Detail van f°1 r°. Merk de voortekening en de tempoaanduiding "Allegro" (relatief zeldzaam in partituren van die tijd).

(20) In de humanistische vorm Ninive (Flandrorum).
(21) Met een allusie op haar wapenspreuk "Felix Concordia"
(22) De tekst van deze paragraaf is gebaseerd op de aantekeningen die de heer René De Vos naar aanleiding van zijn transcriptie van de partituur gemaakt heeft. Zowel voor deze transcriptiearbeid als voor de aantekenin-gen dank ik hem hartelijk.

hier de b-molle moet vervangen.

De koorgedeelten zijn duidelijk homofoon gecomponeerd. Dit betekent dat alle stemmen hetzelfde metrum volgen, allicht ondersteund door een basso continuo. Naar de basstem te oordelen, bewerkten de originele koren een mooie melodie met een zeer gave klassieke vorm in een uiterst eenvoudige harmonisatie. De stijl doet denken aan dansmuziek uit de 16de en 17de eeuw. De melodie volgt de ritmische structuur van de sarabande, een statige dans die in de 17de eeuw een vrij grote populariteit genoot(23). Zijn gemakkelijk herkenbaar ritme vindt men ondermeer terug in enkele oude kerstliederen(24).

De eenvoudige, wat verouderde compositiewijze van de koren werd misschien ingegeven door noodzaak: men kan zich indenken dat abt De Moor het moeilijk had om voldoende geschoolde stemmen bijeen te krijgen in een door oorlog zwaar geteisterd Ninove. De recitatieven voor sopraan en bas schreef hij evenwel in een typische, soms licht virtuoze barokstijl die doet denken aan Heinrich Schütz(25). Het feit dat de partituur twee maten openlaat voor het tweede sopraanrecitatief *Vix Niniven* wijst allicht op een inleidend tussenspel door de *basso continuo*. Dergelijke instrumentale tussenspelen verlevendigden zonder twijfel de compositie die fris en aangenaam moet overgekomen zijn. Dat zal alleszins de bedoeling geweest zijn: Mgr. a Præcipiano aangenaam te verrassen met deze welkomscantate. Dat de partituur in het archief van het aartsbisdom belandde, wijst er mogelijk op dat abt De Moor in zijn opzet slaagde en misschien zelfs beter dan verwacht(26).

5. Besluit

Hoewel de publicatie van een oude gelegenheidscompositie muzikaal gesproken geen prioriteit verdient boven de uitgave van niet-gepubliceerde werken van erkende meesters, toch heeft het zeker zin gehad dit gelegenheidswerkje voor totaal verlies te behoeden. De componist mag dan al geen beroepsmusicus geweest zijn, hij is in ieder geval een personaliteit geweest die zijn stempel heeft gedrukt op de lokale geschiedenis van zijn tijd: uit de reeks van Ninoofse norbertijnerabten treedt Ferdinand De Moor als één der meest energieke persoonlijkheden naar voor. Dat hij muzikaal begaafd was,

(23) De maatsoort is ternair, maar op het einde krijgt men drie maal twee binaire ritmische cellen i.p.v. drie ternaire. Dit ritme noemt men "hemiola"; het werd in de barok en met name door G.Ph. Telemann vrij veel gebruikt.

(24) Zo bijvoorbeeld in "Hoe leit dit kindeke hier in de kou" en in "Vrolijk o herderkens songen die engelkens". De verzameling van stukken voor fluitsolo van J.J. Van Eyk *Der fluyten lusthof* (1649) telt enkele echte sarabandes, en in de klavecimbelsuites van Louis Couperin (+ 1661) is de sarabande goed ingeburgerd: samen met andere dansen (allemande, courante, ...) evolueerde de sarabande gaandeweg tot gestileerde huismuziek en tot onderdeel van de grote barok-suites.

(25) Heinrich SCHÜTZ leefde van ca. 1585 tot 1672. Voor verwante composities kan men verwijzen naar diens *Symphoniæ Sacræ*, waarvan het derde deel in 1650 gepubliceerd werd.

(26) Voor Monseigneur was geen samenvattende partituur met titel, opdracht en datering voorzien, vermits hij de partituren van de afzonderlijke stemmen meekreeg. Dit kan erop wijzen dat hij de muziek apprecieerde en (onverwacht) verzocht om de partituur.

CANTUS OFFICII
SANCTORUM
CORNELII
ET
CYPRIANI,
Patronorum Abbatialis Eccleſiæ Ninhovienſis, primitùs compoſitus circà annum Domini 1150.
MUSA ET ARTE
V. D. Damiani, Canonici Norbertini prædictæ Eccleſiæ, Muſici peritiſſimi.

ANTVERPIÆ,
Ex Typographia HENRICI AERTSSENS, unici Muſices Typographi, ſub ſigno Montis Parnaſſi, 1692.

Titelpagina van het office van de HH. Cornelius en Cyprianus in de uitgave verzorgd door Ferdinand De Moor anno 1692 (18x11,5 cm) (Bibliotheek van de Société des Bollandistes te Brussel; cliché Werkgroep Abdij Ninove)

kon men tot op heden enkel vermoeden op grond van enkele notities in zijn dagboek. Hij geeft daarin met name uiting aan ergernis over de verkeerde accenten die zijn confraters in de abdij legden bij het zingen van het Gregoriaans(27), en beschrijft hij hoe hij werk maakte van een nieuwe, verbeterde, uitgave van het officie ter ere van de patroonheiligen Cornelius en Cyprianus(28). Het gelegenheidswerk dat abt De Moor naar aanleiding van het bezoek van de aartsbisschop in 1694 componeerde, leert ons nu dat hij op het vlak van muziek meer was dan een dilettant. Tegelijk gunt het ons een blik in het culturele leven van de Ninoofse abdij in één van de donkerste perioden van haar bestaan(29). Zelfs dan kon binnen de abdijmuren frisse en levendige muziek weerklinken, niet alleen omdat hoog bezoek dat vereiste, maar ook en vooral omdat de abt weigerde toe te geven aan demoralisatie en verloedering en geen gelegenheid voorbij liet gaan om zijn abdijgemeenschap tot meer eergevoel, zelfrespect en dus ook tot strengere regeltucht te stimuleren(30).

Zo zou het meteen ook een gepast eerbetoon zijn aan een ontwikkeld en moedig man indien in 1998 de aangevulde partituur een heruitvoering mocht beleven, driehonderd jaar na het overlijden van haar componist(31).

J. PEERSMAN
F. Tavernestraat 12
9400 Ninove

(27) Zie Beveren, R.A., *Fonds Abdij Ninove* nr. 6 p. 96: *Item, hoc tempore* (1689) *per d. Nicolaum Cuerens, peritissimum musicum, corrigi iussi nostrum cantum, multis locis absonum, ac duri atque Wallonici accentus, cum olim Wallonibus abundaverit Abbatia nostra* (...). Vergelijk met de correctie van het Processionale *per nostrum phonascum Nicolaum Cuerens correctum quoad asperos maxime et exoticos accentus Wallonicos* (*Ibid.*, p. 152). De abt hekelt hier de uitspraak "op zijn Frans", met het accent op de laatste lettergreep. Er bestond dus een "Franse" zangtraditie in de Ninoofse abdij waar de Orde weliswaar niets op tegen had, maar die abt De Moor minderwaardig achtte: *in quo non est scissa Ordinis uniformitas, quia in omnibus Ordinis nostri monasterijs auditur diversitas; adeoque nos sequimur, implemus illud Apostoli, "Omnia probate quod bonum est, tenete" (...) Et illud: "Æmulamini meliora"*. Elders laat hij verstaan dat de gewraakte wijze van zingen goed is voor monniken, maar niet past bij de status van (reguliere) kanunniken die norbertijnen horen te voeren. (*Ibid.*, p. 133: *Exclusus est tristis, monachalis ac plumbeus cantus.*)

(28) Zie Beveren, R.A., *Fonds Abdij Ninove* nr. 6 p. 106, *supra cit.* n. 8.

(29) Over de crisis in de Ninoofse abdij tijdens het abbatiaat van abt F. De Moor, zie J. PEERSMAN, *Ninove-Grimbergen-Dielegem: crisismanagement in de late 17de eeuw* in *Onder Abten* (programmabrochure DF-Ganshoren, Grimbergen, Jette-Centrum, Jette-Dielegem, Ninove 21-23 maart 1997), p. 4-6.

(30) Zie bijvoorbeeld zijn initiatief om de kloosterkleding te veranderen: de nieuwe kleding moest hun status van kanunnik beter zichbaar maken; de oude geleek, naar hij meende, al te zeer geleek op het habijt van monniken (Beveren, R.A., *Fonds Abdij Ninove*, nr. 6, p. 131, 135 en 148). De galerij van abtsportretten die hij liet vervaardigen (*Ibid.*, p. 142) stel de deze nieuwe kleding als traditioneel voor, nl. in gebruik vanaf de vroegste geschiedenis van de abdij, zoals men kan vaststellen op de vier portretten van deze reeks die in de abdij van Grimbergen bewaard worden. De eerste inkledingen met het nieuwe habijt vonden plaats op 21 november 1695 (*Ibid.*, p. 144). Vader-Abt keurde deze innovatie in november 1696 goed (*Ibid.*, p. 157).

(31) Abt Ferdinand De Moor stierf op 27 februari 1698 (*Chronicon Balduini Ninoviensis*, ed. J.-J. De Smet, p. 745).

DE PELGRIMSTEKENS VAN DE H. ADRIAAN TE GERAARDSBERGEN (15de - 16de eeuw)

Geert VAN BOCKSTAELE

De benedictijnenabdij te Geraardsbergen was in Europa vooral bekend omwille van de verering van de H. Adriaan, van wie de relieken er sinds de 12e eeuw bewaard werden. Franse koningen, Bourgondische hertogen, aartshertogen, prinsen en prinsessen maar vooral vele tienduizenden bedevaarders kwamen de relieken vereren. De pelgrims behoorden dus tot alle standen. De reden van hun bedevaart kon nogal variëren. Sommige smeekten om genezing of bescherming tegen een plotse dood en de pest of trachtten aflaten te verwerven om zo hun zielezaligheid af te kopen. Andere werd een boetebedevaart opgelegd (1). Alle hebben in de abdijkerk voor het beeld en het reliekschrijn gebeden, eventueel zoals het ons in een 16e-eeuwse gebedenboek is bewaard gebleven.

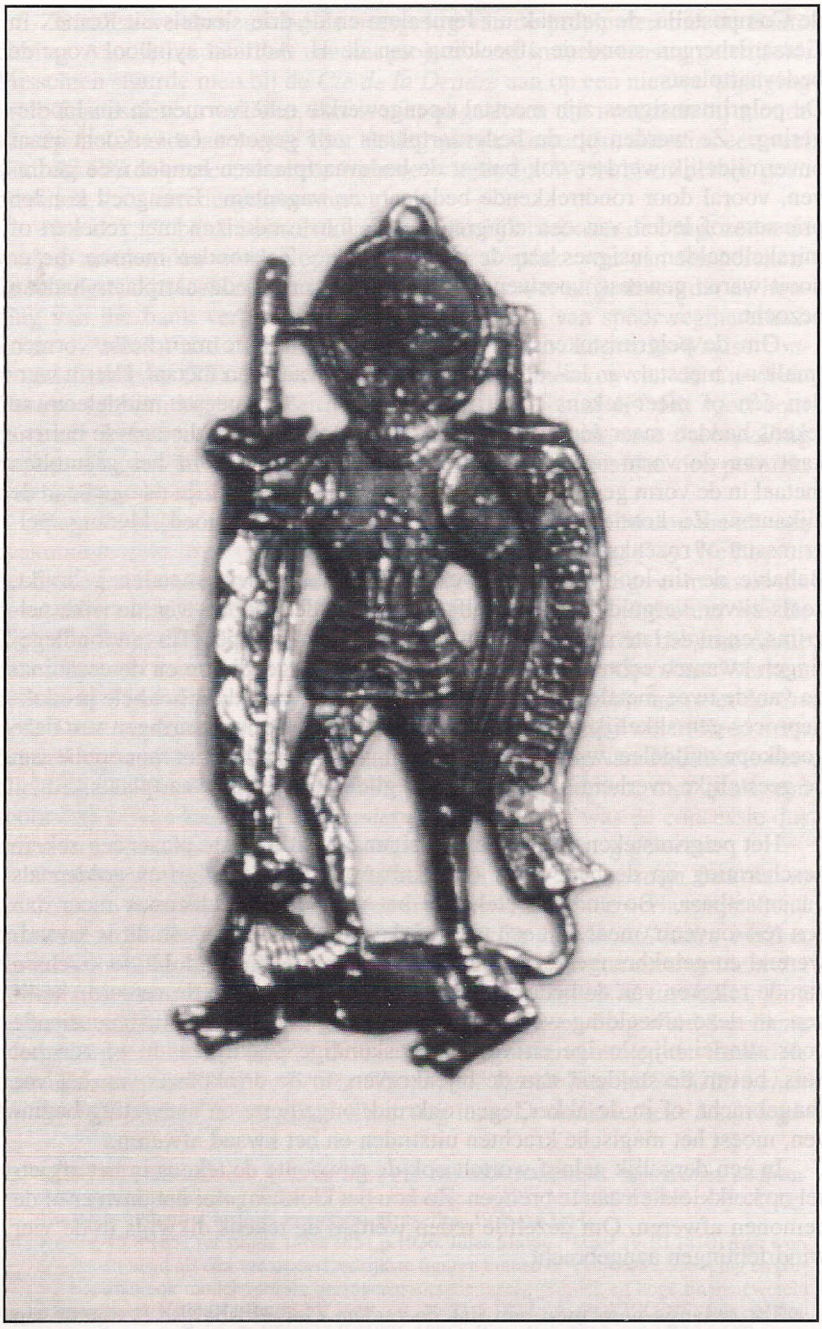
„Vanden heijlighen martelaere sinte Adriaen

Weest ghegruet heijlighe martelaere sinte Adriaen een spieghel der heijlicheijt vrome in martilien, onverwinlijck in allen tormenten Verblijt u inden heere want ghij overleden sijt int hemelsche iherusalem Ick bidde u dat ghij mij behuet vander ewijgher doot aen ziele ende aen lichaeme Ende van haestigher sieckten ende onversienigher doot Ende verleent mij in deser tijt alsoe langhe te leven dat ic met gode onsen heere Ihesum christum ende met u mach vercrijghen te besitten dat ewijge leven Amen"(2)

Veel pelgrims wensten na een bezoek een aandenken van hun bedevaart naar huis mee te nemen. Aan deze wens danken de pelgrimstekens, die al van de 12e eeuw dateren, hun ontstaan. Het zijn draagtekens, ook insignes genoemd, die in afbeelding en soms ook in tekst naar specifiek plaatsgebonden devoties verwijzen. De best bekende tekens zijn de schelp van St.- Jacob

(1) A. VIAENE, *De tarieflijst van gerechtelijke bedevaarten van Geraardsbergen en van Gent,* in: *Annales d'Emulation de Bruges,* 114, 1967, p. 203 - 214. J. DE BROUWER, *De kerkelijke rechtspraak en haar evolutie in de bisdommen Antwerpen, Gent en Mechelen tussen 1570 en 1795,* Tielt, 1972, 1, p. 230 - 231. J.L. BRABER, *Uit Dreischors verleden,* Zierikzee, 1975. J. VAN HERWAARDEN, *Opgelegde bedevaarten,* Assen - Amsterdam, 1978. A. VIAENE, *Vlaamse pelgrimstochten...,* Brugge, Gidsenbond, 1982. W. GIRALDO, *Duizend jaar mirakels in Vlaanderen, een volkskundige benadering,* Brugge, 1995, 160 p.

(2) L. INDESTEGE (Edit.), *Een Diets gebedenboek uit het begin der zestiende eeuw, Herkomstig uit het voormalig klooster Sint-Hieronymusdal te Sint-Truiden,* Gent, Academie voor Taal- en Letterkunde, 1961, p. 275 - 276.



Kopie van een origineel insigne (16de eeuw) in 1996 gegoten n.a.v. de herdenking van het 900-jarig bestaan van de St.-Adriaansabdij op 150 ex.

de Compostella, de palmtak uit Jeruzalem en de drie sleutels uit Rome. In Geraardsbergen stond de afbeelding van de H. Adriaan symbool voor de bedevaartplaats.
De pelgrimsinsignes zijn meestal opengewerkte reliëfvormen in tin-loodlegering. Ze werden op de bedevaartplaats zelf gegoten en verkocht maar onvermijdelijk werd er ook buiten de bedevaartplaatsen handel mee gedreven, vooral door rondtrekkende bedelaars en vaganten. Evengoed konden priesters of leden van een congregatie bij hun rondreizen met relieken of mirakelbeelden insignes aan de man brengen. Zo konden mensen die er nooit waren geweest, voorwenden dat ze een verre bedevaartplaats hadden bezocht.

Om de pelgrimstekens te kunnen gieten gebruikte men holle vormen (mallen), meestal van lei- of speksteen, minder vaak van metaal. Hierin werden één of meer tekens negatief ingesneden. De meeste middeleeuwse tekens hadden maar één uitgewerkte kant. Door gleuven, die aan de buitenkant van de vorm meestal trechtervormig uitliepen, werd het gesmolten metaal in de vorm gegoten. Karakteristiek voor de tekens zijn de ogen aan de zijkanten. Zo konden ze naargelang hun grootte aan hoed, kleding, pelgrimsstaf of rozenkrans gehangen worden.
Behalve de tin-loodlegeringen werden ook wel andere metalen gebruikt, zoals zilver, verguld zilver en zelfs goud voor de insignes van de rijke pelgrims, en in de late middeleeuwen ook wel brons of koper. Tin- en loodlegeringen kwamen echter het meest voor. Ze waren goedkoop en de combinatie van de twee metalen heeft een laag smeltpunt, waardoor het hele produktieproces gemakkelijker en sneller kon verlopen. Het vervaardigen van deze goedkope middeleeuwse massaprodukten was bijna altijd het monopolie van de geestelijke overheid of van bepaalde gilden in die bedevaartplaats.

Het pelgrimsteken verleende zijn eigenaar in de eerste plaats een zekere bescherming op de bedevaart: (herkenbare) reizende pelgrims golden als onaantastbaar. Bovendien betekende het voor de middeleeuwer meer dan een reissouvenir, meer dan een sieraad: het was apotropaeïsch, dit is kwaadwerend en gelukbrengend. De pelgrim was ervan overtuigd dat de krachten van de relieken van de bedevaartplaats zelf, de macht van de vereerde heiligen, in deze afbeelding werkzaam en levendig waren. Het insigne diende voor allerlei bijgelovige en volksgeneeskundige praktijken. In of aan het huis, boven de staldeur, aan de bijenkorven, in de drinkplaats van het vee aangebracht, of in de akker tegen onkruid, ongedierte en aanvreting begraven, moest het magische krachten uitstralen en het kwaad afweren.

In een dergelijk geloof wortelt ook de gewoonte de tekens in het afgietsel op kerkklokken aan te brengen. Zo kon het klokkengelui het onweer of de demonen afweren. Om dezelfde reden werden de tekens dikwijls in de vier windrichtingen aangebracht.

Tot onlangs nam men aan dat de oudste Geraardsbergse insignes van rond 1430 dateren. Nu durft men reeds het jaartal 1400 naar voor schuiven. Het is echter niet uitgesloten dat men de insignes nog vroeger mag situeren. Immers, het is bekend dat de verering van de H. Adriaan in de 14e eeuw een

In het midden van een folio van een gebedenboek (ca 1520) dat in een Vlaams dominicanenklooster werd geschreven en toebehoorde aan keizer Ferdinand I, zoon van Maximiliaan van Oostenrijk en broer van keizer Karel V, zijn o.a drie pelgrimstekens ingenaaid. De twee bovenste stellen O.-L.- Vrouw voor en het onderste de H. Adriaan in plaquettevorm (9,05 x 2,5 cm). Men vermoedt dat de keizer de insignes na zijn bedevaarten naar Regensburg, Halle en Geraardsbergen meenam. De rekeningen van deze laatste stad maken nochtans geen melding van een dergelijk bezoek. Wel is geweten dat zijn vader, Maximiliaan, in 1487 en 1513 Geraardsbergen bezocht heeft. Het is dus niet uitgesloten dat de insignes van Maximiliaan afkomstig zijn en dat Ferdinand het gebedenboek heeft geërfd.
(Wenen, Oesterreichische Nationalbibliothek, codex s.n. nr. 2624).

grote uitbreiding kende, wat in 1326 gesymboliseerd werd door de aanwezigheid van de Confrerie van de H. Adriaan. Overigens gaf abt Adriaen Vleisch in 1379 zijn toestemming tot oprichting van een tweede Confrerie: die van de H. Nathalie, echtgenote van de H. Adriaan. Ook na 1423 werd er een nieuwe dynamiek aan de verering gegeven. In dat jaar immers liet abt, Willem van Ideghem (of van Voorde), een nieuw reliekschrijn sculpteren. Het meeste recente insigne dateert van ca 1525.

Wat de samenstelling betreft van de Geraardsbergse insignes, is die steeds - op enkele uitzonderingen na - van een tin-loodlegering. Eén is van verguld zilver (Wenen) en drie van zuiver zilver (Gent, Den Haag en Parijs). De grootste groep, 137 stuks, zijn op één en dezelfde plaats gevonden, nl. Nieuwlande in Zeeland, de 46 andere op diverse locaties in Nederland, terwijl een twintigtal over de vele musea in binnen- en buitenland of bij privépersonen verspreid zijn. Dat er in Nederland zoveel insignes gevonden werden is niet alleen te verklaren door de grote verering van de vroegere bewoners tot de H. Adriaan maar heeft ook te maken met het toenemend gebruik van metaaldetectoren, waardoor de kans op het vinden van kleine metalen voorwerpen sterk is toegenomen. Bovendien heeft de bodem in Zeeland een goed conserverende werking en is het uitgestrekte gebied met verdronken middeleeuwse stads- en dorpskernen vrij gemakkelijk toegankelijk.

Geraardsbergse pelgrimstekens vindt men ook op klokken, op schilderijen en zelfs in handschriften ingenaaid. Van die laatste groep zijn er vier gekend. Twee zijn bewaard in handschriften van de Nationale Bibliotheek te Wenen en een derde in die van Parijs. Onlangs verwierf de Koninklijke Bibliotheek in Den Haag een 15e-eeuwse getijdenboek uit de Zuidelijke Nederlanden, waarin niet minder dan 23 pelgrimstekens waren ingenaaid. In de 19e eeuw heeft de eigenaar ze van hun oorspronkelijke plaats verwijderd en ze op een nieuwe katern vastgehecht. Eén van die 23 tekens is afkomstig van Geraardsbergen en is van zilver (3). In tegenstelling tot de volgende reeks waren de insignes voor de (rijke) bezitter van zo'n handschrift echte gezegende voorwerpen en relieken.

In de 15e- en 16e eeuw hadden de verluchters van de Vlaamse handschriften de gewoonte om in de randen van sommige folia pelgrimstekens of andere devotionalia te schilderen. Van de 17 gekende codices zijn er negen waarin er een geschilderd teken van de H. Adriaan voorkomt. Hiermee komt Geraardsbergen op de vierde plaats na Rome, Santiago de Compostella en Halle (met 21 afbeeldingen).

(3) A.M. KOLDEWEIJ, *Pelgrimsinsignes in het getijdenboek "D'Oiselet"*, in: H.J.E. VAN BEUNINGEN en A.M. KOLDEWEIJ, *Heilig en profaan...*, p. 46 - 48. Met dank aan W. van den Brink van de Koninklijke Bibliotheek in Den Haag.

Een folio van een gebedenboek, afkomstig van Vlaanderen (einde 15de - begin 16de eeuw). De evangelist is in zijn studievertrek omgeven door een reeks sieraden en pelgrimstekens. In de rechterbenedenhoek staat het insigne van de H. Adriaan dat door de oxydatie van het bladzilver zwaar is aangetast.
(Parijs, Bibliothèque Nationale, Ms. Lat. nr. 16.555, f° 50 r°.)

Dit wijst er nogmaals op hoe de verering van de H. Adriaan ook populair was bij de gegoede burgerij, die zich een duur handschrift kon aanschaffen. Eens te meer is dit een bevestiging van de uitstraling van de abdij van Geraardsbergen. Meteen kunnen we ook vermoeden dat een grote volkstoeloop uit alle rangen en standen niet alleen voor de abdij maar ook voor de stad en haar inwoners een belangrijke bron van inkomsten moet geweest zijn.

De St.-Adriaantekens kan men in twee hoofdtypes opdelen: een ouder teken (1400 - 1500) met een vrijstaande beeltenis, waarvan er vijf varianten zijn, en een jonger type (ca 1480 - 1520), plaquettevormig, waarop de heilige in reliëf is afgebeeld. Die laatste vorm komt in alle voornoemde handschriften voor.
De iconografische voorstelling van de H. Adriaan variëert nogal. In een eerste reeks wordt de heilige zonder harnas weergegeven maar wel met de leeuw onder zijn voeten, een zwaard in zijn rechterhand en in zijn linkerhand een aambeeld en een hamer. Bij een andere niet-geharnaste afbeelding is de bovenkledij voorzien van slippen en geschulpte randen. Bij een derde reeks krijgt men de geharnaste Adriaan met de klassieke attributen te zien eventueel met een banderolle aangevuld waarop zijn naam vermeld staat. Deze voorstelling vertoont veel overeenkomsten met die van de H. Quirinus. Dit zou er kunnen op wijzen dat de Geraardsbergse metaalgieters zich hebben laten inspireren op de attributen van de heilige Quirinus. Nochtans komt de H. Adriaan zo op sommige zegels van de Geraardsbergse abdij voor en eveneens in het bekende brevier van ca 1450. Op enkele pelgrimstekens wordt de H. Adriaan met een stevige baard voorgesteld en draagt hij een baretachtig hoofddeksel en een typische pelgrimschoudermantel (Antwerpen, Vleeshuis).

De pelgrimstekens bieden ons een goed idee van wat volkscultuur in onze gewesten tijdens de 12e - 16e eeuw betekende. Geloof en bijgeloof werden door elkaar vermengd en waren zowel bij hoogwaardigheidsbeklederS als bij het gewone volk erg gegeerd. Gezien de vele exemplaren die men in het buitenland heeft gevonden, moet Geraardsbergen een vrij grote produktie van pelgrimstekens gekend hebben. Vorig jaar vond men in een 15e-eeuwse afvalkuil aan de achterzijde van de stadsschouwburg delen van een leistenen gietvorm voor St.-Adriaansinsignes, twee gietpotjes en een pelgrimsampul. Deze interessante vondst bevestigt de stelling dat een intensief lokaal onderzoek meer dan ook nodig is. Wel moet het met de nodige wetenschappelijke ernst gebeuren zodat we een beter beeld krijgen van een brok volkscultuur (4).

(4) L. BAGUE en K. RATEAU, *Ten huize van...*(E. Borremans), in: *Tijdschrift van de Koninklijke Oudleerlingenbond, St.-Jozefsinstituut,* Geraardsbergen, 56, 1994, 3, p. 16 - 18. *Archaelogica mediaevalis,* Namen, Facultés Notre Dame de la Paix, 18, 1, p. 49

Detail van een Vlaams gebedenboek (na 1480) bestemd voor Engelbert van Nassau (1451 - 1504). De miniaturist heeft naast O.-L.- Vrouw met kind 20 devotie-elementen geschilderd. Onderaan, het tweede van links, staat het insigne van de H. Adriaan eveneens in plaquettevorm afgebeeld.
(Oxford, Bodleian Library, Ms. Douce, 219 f° 16 v°).

Vier eeuwen heeft men religieuze "badges" als amulet op petten, hoeden en jassen gespeld. Nadien maakten ze plaats voor prentjes en bedevaartvaantjes (5).

Bewaarplaatsen van Geraardsbergse pelgrimstekens

1. Pelgrimsteken met een vrijstaande beeltenis van de H. Adriaan of in plaquettevorm.

- *Antwerpen,* vroeger in het bezit van het Frans Claes museum „De Gulden Spoor".
- *Antwerpen,* Vleeshuis-museum, nr. 29.
- *Canterbury* (Engeland).
- *Gent,* eertijds bij de architectenfamilie L. Minard - van Hoorebeke
- *Geraardsbergen,* in de 19e eeuw bewaard door A. De Portemont; drie exemplaren in 1995 door de „Koninklijke Filatelieclub" van Geraardsbergen aan het „Abdijmuseum" geschonken.
- *Middelburg,* Zeeuws museum.
- *Parijs,* Musée Cluny, zaal XXIII.
- *Rotterdam,* Collectie H.J.E. VAN BEUNINGEN, 199 exemplaren, gevonden in: Nieuwlande, Tolsende, Reimerswaal, Middelburg, Arnemuiden, Valkenisse, Oud-Rilland, Dortrecht, Haarlem, Rotterdam, Zwolle en Egmond aan Zee.
- Rotterdam, museum Boymans-van Beuningen, nr. 564.
- Utrecht, Rijksmuseum, Catherijneconvent.
- Worms, Stedelijk museum

(5) Dit artikel steunt op volgende werken en artikels: K.KÖSTER, *Middeleeuwse pelgrimstekens en bedevaartdevotionaliën uit het Rijn- en Maaasland,* in: *Rijn en Maas, Kunst en Cultuur 800 - 1400*, 1972, p. 146 - 160. K. KÖSTER, *Pilgerzeichen und Wallfahrtsplaketten von St. Adrian in Geraardsbergen*, in: *Städel. Jahrbuch,* 4, 1973, p. 103 - 120. *Pelgrimstochten en relieken,* Educatief dossier van het Rijksmuseum Het Catharijneconvent, Utrecht, 1983. TH. RAF, (red.), *Wallfahrt kennt keine Grenzen*, catalogus, München (Beiers Nationaal Museum), 1984, p. 41 - 51. K. KÖSTER, *Gemalte Kollektionen von Pilgerzeichen und religiösen Medaillen in Flämischen Gebet-und Stunderbücher, des 15. und frühes 16. Jahrhunderts, Neue Funde in Handschriften der Gent-Brüges-Schule*, in: *Liber Amicorum Herman Liebaers* (edit. Fr. Vanwijngaerden e.a.), Brussel, 1984, p. 485 - 537. M.R. VAN HEERINGEN, A.M. KOLDEWEIJ en A.A.G. GAALMAN, *Heiligen uit de modder in Zeeland gevonden pelgrimstekens*, in: *Clavis kunsthistorische monografieën,* 4, Utrecht, 1987. H.J.E. VAN BEUNINGEN en A.M. KOLDEWEIJ, *Heilig en profaan, 1000 Laatmiddeleeuwse insignes uit de collectie HJ E van Beuningen,* in: *Rotterdam Papers VIII, A contribution to medieval archeology,* Cothen, 1993. *Stoere fallusspeldjes in vroege massaproduktie,* in: *NRC Handelsblad*, 10 december 1993. C. WEYMEIS, *Souvenirs van een pelgrimstocht*, in: *De Standaard*, 11 september 1992. M. DE ROOS, *Unieke aanwinst Koninklijke Bibliotheek, Midddeleeuws getijdenboek met ingenaaide pelgrimstekens,* in: *Spiegel Historiael,* 29, 1994, nr. 2, p. 70 - 71. Met dank aan W. van den Brink van de Koninklijke Bibliotheek in Den Haag, afdeling Bijzondere Collecties, voor de aanvullende informatie. A.K.L. THIJS, *"Pelgrimstekens" in de Zuidelijke Nederlanden tijdens de contrareformatietijd. Jan en Peter Oris: producenten van "tinnen vaantjes" en andere devotionalia,* in: *Oostvlaamse Zanten,* 1991, p. 67 - 87.

2. Pelgrimstekens bewaard op klokken

- *Arnsbach* (Hessen), Evangelische parochiekerk op een klok in 1457 gegoten.
- *Marienhage* (Nedersaksen), Evangelische parochiekerk op een klok in 1433 gegoten.
- *Retterode* (Hessen), Evangelische parochiekerk op een klok in 1496 gegoten.

3. Pelgrimstekens in handschriften geschilderd

- *Berlijn,* Staatsmuseum, Preussisicher Kulturbesitz, Hs. 78 B, fol. 14.
- *Brussel,* Koninklijke Bibliotheek, Hs. IV, 441, fol. 22 r en II 5941, fol. 95 v.
- *Londen,* Sir John Soane Museum, Hs. 4
- *New York,* Pierpont Morgan Library, Hs. 52, fol. 353 r.
- *Oeiras* (Portugal), Museum da Fundaçao Calouste Gulbenkian, nr. 210, fol. 55 v.
- *Oxford,* Universiteit, Bodleian Library, Ms. Douce, nr. 219, fol. 16 v en nr. 311, fol. 21 v.
- *Wenen,* Oesterreichische Nationalbibliothek, Hs. 1979, fol. 108 r.

4. Pelgrimstekens in verluchte handschriften genaaid

- *Den Haag*, Koninklijke Bibliotheek, Hs. 77 L 60, Getijdenboek d'Oiselet.
- *Parijs,* Bibliothèque Nationale, Ms. Lat., nr. 16.555, fol. 50 r.
- *Wenen,* Oesterreichische Nationalbibliothek, Ser. nov., nr. 2624, fol. 253 r.

5. Pelgrimsteken op schilderijen

- *Frankfurt,* Historisches Museum, Vlaams Meester, De liefdadigheid van Joachim en Anna, ca 1490.

G. Van Bockstaele
Bevegemstraat 14
9620 Zottegem

INKLEDING VAN KINDEREN IN DE ST.-ADRIAANS-ABDIJ TE GERAARDSBERGEN (1460)

Geert VAN BOCKSTAELE

In het archief van de benedictijnenabdij bevindt zich een merkwaardig document dat als titel draagt: *„Dit naervolghende es de ordinatie die toebehoort eenen kinde dat men cleedt inde cloostere te mijnen heren Sente Adriaens in Gheroutsberghe"*(1). Het dateert van 1460, op het einde van het abbatiaat van Nicasius du Frasne. Het document bevestigt nogmaals dat er in de Geraardsbergse abdij zoals overigens in veel andere abdijen niet alleen monniken, novicen en dienstpersoneel waren maar ook kinderen, die op jeugdige leeftijd toegelaten werden. Niet uitzonderlijk werden deze laatsten op 8 à 10 jarige leeftijd in de abdij aanvaard om er een degelijke opvoeding te krijgen en later kandidaat-monnik te worden. Zoals wij uit de statuten van 1537-'51 konden vernemen(2) bestond de opleiding o.a. in het aanleren van het Latijn en de verzorging van de zang in de kerk. Dikwijls werd uit die groep kinderen de abt of een ander leidinggevende figuur aangeduid omdat die van jongsaf aan met het abdijgebeuren vertrouwd waren.

1. Kledij en schoeisel

Het kind had bij zijn inkleding een baal stof of laken van 36 ellen of ca 25 m. lengte om daaruit volgens de geplogendheden in de abdij zijn kloosterkledij te laten maken (3). De grote hoeveelheid laken bood de gelegenheid om regelmatig voor het opgroeiende kind een aangepaste kledij te laten snijden. Het kind beschikte over een habijt, twee *keerls* lange overkleden (tunieken?) en twee dikke *rocken* (kovel?)

(1) RIJKSARCHIEF RONSE, St.-Adriaansabdij, nr. 4, f_ 103.
(2) GEERT VAN BOCKSTAELE, De Sint-Adriaansabdij te Geraardsbergen, Geraardsbergen,1996, p. 127-129. Stichtingsproblematiek, Abt Ruffault en zijn statuten, De pelgrimstekens van de H. Adriaan, Zie ook: LUDO J.R. MILIS, Hemelse monniken, aardse mensen, Het monnikenideaal en zijn betekenis voor de middeleeuwse samenleving, Baarn-Antwerpen,1995 p. 185-190.
(3) In de tekst staat „een stuc lakene sarc...". Sarc kan betekenen ofwel een kleed van geringe-stof, een hemd, ofwel fijne en grove stof. Uit de context is niet uit te maken of men hier fijne of grove stof bedoelt.

(4),waarvan er telkens één met laken was gevoerd en een ander met lamswol of een andere stof. Bovenop kreeg het kind een lange pelsen mantel en een dito kap die eveneens met zwarte (sic) lamswol gevoerd waren.

Wat betreft zijn schoeisel en zijn kousen had het kind een voor die tijd ruime keuze: twee paar *stivalen* (hoge laarzen), twee paar *botten* (hoge schoenen), één voor de winter en één voor de zomer, voorts twee paar kousen zonder *voorvoet,* dit is een kous zonder voorstuk, één paar linnen kousen en vier paar sokken.

2. Beddengoed

Hoewel niet vermeld wordt of het kind al dan niet in een aangepaste nachtkledij sliep, leert de tekst ons hoe rijk het assortiment van het beddenmateriaal wel was.

Het kind beschikte over een bed met matras, vier paar linnen lakens, twee bedspreien, één deken, zes kussens en twee gestoffeerde oorkussens. In een koffer met twee deksels was het reservemateriaal opgestapeld. Indien dit beddengoed een weerspiegeling is van wat een doorsnee monnik bezat, dan was het slaapcomfort in de St.-Adriaansabdij heel wat beter dan wat we uit andere bronnen kunnen opmaken.

3. Eet- en drinkgerei

Ook het eetbestek was een vrij grote post. Het kind moest 12 tinnen schotels meebrengen, twaalf sauskommen, een zilveren schaal met een gewicht van één mark (246 gram), twee lepels van drie onsen of 81 gram elk en een *pladinen nap*, dit is een geelkoperen beker of drinkschaal. Voorts vier kruiken, waarvan de inhoud exact werd omschreven zodat achteraf geen discussies konden ontstaan en de ene niet meer zou drinken dan de andere: één kruik van 1 stoop (2,3 l), van een vierde van een stoop (0,57 l), een pint (0,57 l) en een halve pint of 0,28 l.

Voor het gebruik in de refter moesten de ouders twee tafellakens geven van elk twee ellen of 1,38 m. lang en twee dwalen of servetten eveneens van twee ellen lang. Die laatste zijn een bewijs dat men in die tijd over vrij grote servetten beschikte die de hele kledij konden beschermen en waarmee men zijn mond en handen kon reinigen. Men mag immers niet vergeten dat het bestek in die tijd uit een lepel en een mes bestond en men nog geen vork gebruikte. Men nam het eten met zijn vingers zodat een grote servet geen overbodige luxe was. De meeste abdijen eisten in de 15de en de 16de eeuw het gebruik van zuivere servetten en tafelnappen. De eerste moesten elke week vernieuwd worden en de nappen om de veertien dagen (5).

(4) Roc betekent voor de mannen boven- of overkleed (froc, tuniek). Ik opteer voor kovel omdat reeds melding is gemaakt van een overkleed.

(5) LEO MOULIN, La vie quotidienne des religieux au Moyen-Age, X - XVe siècle, Parijs,1978,p.100

Overigens was het de gewoonte dat de nappen tijdens de weekdagen slechts de helft van de tafels dekten zodat de bekers en de schotels er niet konden opgezet worden.

In dezelfde rubriek vermeldt men ook het bezit van twee albden (witte koorhemden?), één voor de *simpele* feesten en één voor de grote feesten.

4. Schenkingen

Was de uitzet van de kandidaat-monnik voor velen een onoverkomelijke handicap dan zal dit zeker het geval geweest zijn met de grote hoeveelheid gebruiksvoorwerpen die het kind aan de leden van de kloostergemeenschap moest geven. Hoe men die giften in overeenstemming kon brengen met de kloostergelofte van armoede en de afwezigheid van persoonlijk bezit is mij niet duidelijk.

In de St.-Adriaansabdij was het op de dag van de kleding de gewoonte dat er aan de hele communauteit een maaltijd werd aangeboden waarvoor de ouders 26 frank moesten betalen. Aan de abt gaf men die dag een zilveren drinkbeker of -schaal die 738 gram moest wegen en die de abt ter beschikking van zijn vrienden stelde. Voor de grote tafel van het convent moest men nog twee tafellakens bezorgen van elk 13 ellen of 9 m.lang. Ook die gebruikte men als er vrienden op bezoek kwamen.

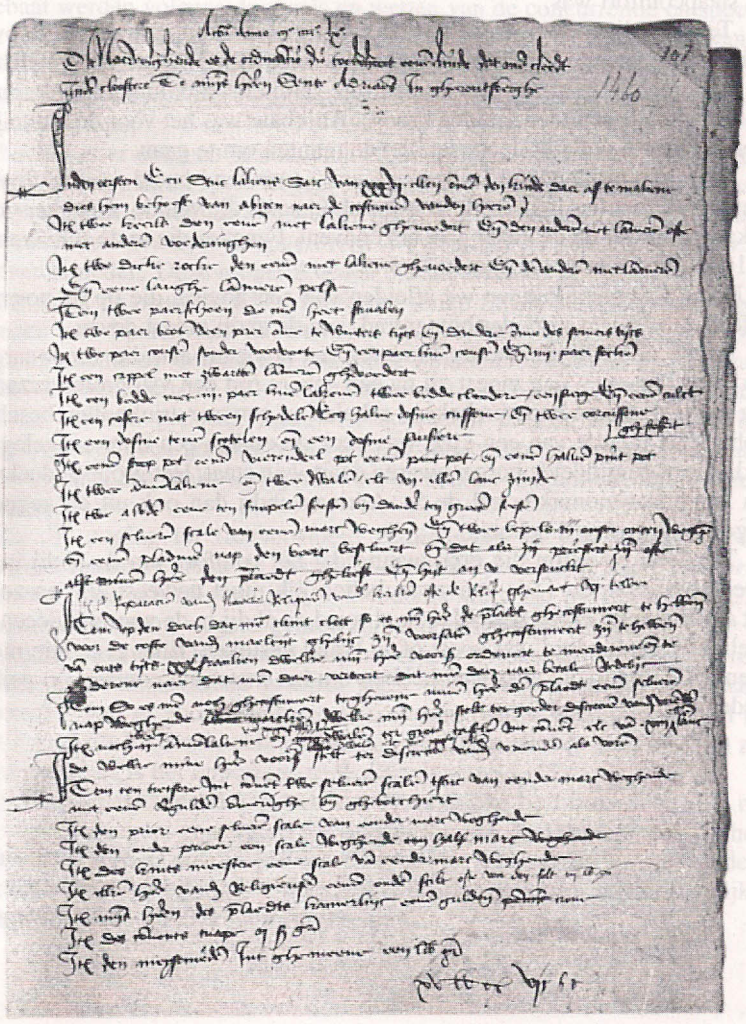
De volgende schenkingen typeren goed de hiërarchie binnen een benedictijnenklooster. Aan de schatbewaarder moest men twee zilveren schalen geven, die één mark of 246 gram wogen, verguld en *geboetseerd* waren. De prior kreeg slechts één zilveren schaal van hetzelfde gewicht en kwaliteit. De onderprior moest zich met een schaal tevreden stellen die maar de helft woog nl. 123 gram. De *kintsmeester* kreeg een gelijkaardige schaal als die van de prior. Tenslotte kreeg elke monnik een geldsom die gelijk was aan een oude schild of drie gulden.

Ook het lekenpersoneel werd niet vergeten: de kamerdienaar van de abt, een functie die men niet in de statuten van 1537 terug vindt maar wel in de 18de eeuw, kreeg één gulden kroon; aan de knaap, de knecht van het convent, gaf men twee schellingen groten en voor de rest van het dienstpersoneel, die een groep van ca 20 personen bevatte, schonk men één pond grote.

Besluit

Dit document is een tweede en vrij recent gevonden bron, die de aanwezigheid van kinderen in de abdij van Geraardsbergen bevestigt. Zij kregen er een basisopleiding van Latijn, muziek, godsdienst en liturgie. De aanwezigheid van een nochtans gerenommeerd college, geleid door de Broeders van het Gemene Leven en later door leken, heeft blijkbaar de variant van een middeleeuwse abdijschool niet doen verdwijnen. Niettemin liet de abdij, zeker in de 16de eeuw, veel van zijn kinderen in het lokale college les volgen.

De nota van 1460 geeft ons tevens een inzicht in de materiële cultuur van



Ordonnantie betreffende de kleding van kinderen in de St.-Adriaansabdij (RAR., St.-Adriaansabdij nr. 4).

een benedictijnenabdij. Men krijgt een idee hoe de kinderen en wellicht ook de novicen en de monniken in de winter en de zomer gekleed waren; hoe ze met mes en lepel aten maar niet met een vork; uit welke bekers ze dronken; welke schalen men gebruikte; hoe de tafel opgeschikt was; wat de abdijcommunauteit aan zilveren en koperen bekers en schotels ontving en hoe groot het slaapcomfort was.

Tevens krijgen we een weliswaar beperkt maar niettemin duidelijk overzicht van de waarde van de voorwerpen, de vele soorten maten en gewichten die toen in omloop waren evenals de grote variëteit van munten (frank, pond, schelling, oude schilden, gulden kroon). Blijkbaar was het voor de monniken geen probleem om met de verschillende munten om te gaan.

Door die ordonnantie krijgen we een aanvullend beeld van de diverse diensten en functies in de 15de-eeuwse abdij zoals die van de „*kintsmeester*", de kamerdienaar en de knaap van het convent. Functies die in de statuten van de 16de eeuw niet voorkwamen.

Uit dit document kunnen we afleiden wat een novice, die op de normale leeftijd van 16 jaar of ouder binnentrad, aan de abdij moest geven.

Indien de abdij regelmatig kinderen (en novicen) aan die voorwaarden kon laten opnemen dan moest zij na een zekere tijd een vrij grote verzameling aan zilveren en koperen bekers, schalen en gewone drinkpotten beschikt hebben. De intrede van een kind was voor de ouders een dure aangelegenheid, alleen bemiddelde burgers waren daartoe in staat. Het grootste deel van zijn kandidaat-monniken zal de St.-Adriaansabdij dan ook uit de gegoede burgerij gerecruteerd hebben.

Tenslotte bevestigt die ordonnantie dat het comfort van de abdij in de tweede helft van de 15de eeuw vrij behoorlijk moet geweest zijn en zeker niet als armoedig ervaren werd, ook al werd de abdij in de voorbije decennia regelmatig geplunderd, verwoest of in brand gestoken. Elke generatie monniken zal de opdracht gekregen hebben om het materiële comfort op peil te houden.

G. Van Bockstaele
Bevegemstraat 14
9620 Zottegem

LIJST VAN DE BESCHERMENDE EN STEUNENDE LEDEN 1997

Beschermende leden (1.200 BEF)

Cherreté M., Aalst
De Gols Reginald, Aalst
De Nul Jan, N.V., Aalst
Coppens Luc, Affligem
Vekeman Herman, Gent
Imbo Fernand, Geraardsbergen
De Vleeschauwer Noël, Ophasselt
Cooman Willy, Pollare

Steunende leden (800 BEF)

De Ridder Etienne, Aalst
D'Herdt Danny, Aalst
Eeman Rodolphe, Aalst
Fosselle Leo, Aalst
Gheeraerdts Gustave, Aalst
Robijns Luc, Aalst
Temmerman Willy, Aalst
Van den Steen Cesar, Aalst
Van Ingelgem Christ., Aalst
Van Orshoven Felix, Aalst
De Vuyst Jozef, Appelterre
De Latte Guido, Aspelare
Thibau V., Berlare
Courteaux Willy, Brussel
Van Lil Elisabeth, Brussel
De Smet Gentiel, Deinze
De Ridder Marcel, Denderleeuw
De Vos F., Denderleeuw
Van Der Perre Wilfried, Denderleeuw
Vermeren Omaar, OSB Dendermonde
Callebaut Antoine, Denderwindeke
Goethals Patrick, Drongen
Claus Gilbert, Erembodegem
Daelman Marcel, Erembodegem
D'Hoker Albert, Erpe-Mere
Vanacker V.F., Gent
De Chou Freddy, Geraardsbergen
François Herman, Geraardsbergen
Rampelberg Emiel, Geraardsbergen
Van de Pontseel Jan, Geraardsbergen
Van der Maelen Pascal, Geraardsbergen
Van Der Haegen Joseph, Gijzegem
Pauwels Etienne, Grimminge
Van Der Brempt Victor, Groot-Bijgaarden
De Meyer Herman, Herzele
Mevr. De Pooter Erik, Herzele
Van Den Berghe Marc, Herzele
Scheerlinck Chris, Hofstade
Van Bockstaele Paul, Hove
De Turck Frans, Idegem
De Mont Hans, Kessel-Lo
Uyttendaele Roger, Koksijde
Hendrickx Dirk, Kortrijk
Cool Hilda, Lede
Vanderhaegen Bert, Leuven
Smet Armand, Meerbeke
Mattens-Duville, Merelbeke
De Cocker J., Merelbeke
Van Acker Kamiel, Merelbeke
De Rijst Pierre, Moerbeke
De Pauw Hector, Moorsel
De Clercq Paul, Ninove
De Saedeleer, Ninove
Lauwereys Jean-Paul, Ninove
Scheerlinck Hans, Ninove
Van Der Poorten Willy, Ogy
Mertens Nestor, Outer
Rollier J., Outer
Dirk Van de Perre, Pollare
De Pelsemaeker Roger, Schendelbeke
De Quick Felix, Schendelbeke
Van Den Hove Jan, Schendelbeke
Berlengée Helena, St.-Agatha-Berchem
Imbo Gaston, Torhout
Van Driessche Luc, Wieze
Van De Meulebroucke Frans, Zottegem
Van Steenberghe Jacques, Zottegem
Charita Hugo, Zwijndrecht

ABONNEER NU ONMIDDELLIJK OP ONZE JUBILEUMJAARGANG 1998

Onze jaargang 1998 wordt iets speciaals. Naast de gebruikelijke 300 p. historische literatuur met het jaarlijkse bibliografisch overzicht, wordt in elk nummer een losse kleurendruk ingesloten van een opgekleurde pentkening uit het fonds van de niet-uitgegeven Sanderustekeningen (Koninklijke Bibliotheek Brussel), die ca. 1640 gemaakt zijn. Volgende prenten die betrekking hebben op het Land van Aalst zijn geselecteerd:

- voor nr. 1: het kasteel van Moorsel
  (sponsoring door de heer Willy Michiels)
- voor nr. 2: het Miniemenklooster te Geraardsbergen met een zicht op de stad (sponsoring door het SintCatharinacollege van Geraardsbergen)
- voor nr. 3: het kasteel van Zandbergen met zicht op de Dendervalleien de Berg van Wedergrate (sponsoring door graaf en gravin de Lalaing)
- voor nr. 4 cisterciënzerinnenklooster Onze-Lieve-Vrouw Ten Rozen te Aalst (sponsoring door VZW Levensvreugde met de financiële steun van de Generale Bank)

De prenten worden gedrukt op A4-formaat. De vier prenten samen zullen een unieke collectie vormen! In elk nummer zal een begeleidende tekst met historische commentaar verschijnen. Elk nieuw lid krijgt daar bovenop de Sanderuskaart ten geschenke. Hij moet die wel afhalen bij een bestuurslid of ze laten opsturen.

Onze lidgelden blijven onveranderd:
550 F gewoon lid
800 F steunend lid
1200 F beschermend lid

eventueel + 200 F voor het opsturen van de Sanderuskaart
(dit laatste apart vermelden a.u.b.)

te storten op rk. nr. 000-0586911-61 van Het Land van Aalst,
Bevegemstraat 14, 9620 Zottegem.

De lijst van de steunende en beschermende leden wordt gepubliceerd in nr. 4 van de jaargang. We danken de trouwe beschermers voor hun extra-financiële steun en blijven op hun welwillendheid rekenen!

Onze jubileumjaargang 1998 is zijn prijs driemaal waard! Waarom niet als verrassend Kerst-of Nieuwjaarsgeschenk je partner of vrienden een abonnement van Het Land van Aalst cadeau doen?

INHOUDSTAFEL JAARGANG XLIX-1997

S. GIERTS
Geraardsbergen 1392-1445. Dl I: Gilden en ambachtswezen 3-13
Dl. II: Het politiek en financieel-economisch personeel 14-52

W.L. BRAEKMAN
Aantekeningen over Sint-Lievens-Houtem 53-70

R. LIEVENS
Kardeloot, een Ninoofs toponiem 71-78

D. VAN DE PERRE
Het Kardeloot. Een kort wederwoord 79-80

S. GIERTS
Geraardsbergen 1392-1443. Dl. III: Prosopografie der Geraardbergse functionarissen 81-127

D. HEIRBAUT
De datering van de 'Costumen ende usagen van den Lande van Wiendicke' (Scheldewindeke) 128-134

W. VERLEYEN
Enclaves van de parochie Erembodegem te Welle 135-140

K.G. VAN ACKER
Rond de verkoop van de meierij van Krombrugge (Merelbeke) in 1244-1246 141-145

D. VAN DE PERRE
Een nieuw monumentaal werkinstrument voor de studie van de toponymie 146-147

Mededeling van het bestuur 148

G. VANDE WINKEL en W. VERNAEVE
Bibliografie van de geschiedenis van het Land van Aalst 1996 149-209

T. SOENS
Gallo-Romeinen en Franken te Denderwindeke 211-228

Viering 50 jaar Het Land van Aalst 229-230

L. DE RYCK
Verkeersinfrastructuur in de Denderstreek: een gebrekkig overheidsbeleid (1830-1968) 231-264

J. VERSTOCKT
De toekomst van het Cluysenaar-station te Zandbergen 265-266

J. PEERSMAN
Een Ninoofse feestcantate. Kanttekeningen bij een partituur uit de late XVIIde eeuw 267-277

G. VAN BOCKSTAELE
De pelgrimstekens van de H. Adriaan te Geraardsbergen (15de-16de eeuw) 278-287

G. VAN BOCKSTAELE
Inkleding van kinderen in de Sint-Adriaansabdij te Geraardsbergen (1460) 288-292

Lijst van de steunende en beschermende leden 1997 293

Mededeling van het bestuur 294

Inhoudstafel Jaargang 1997 295-296

HET LAND VAN AALST
LOSSE NUMMERS
OUDE JAARGANGEN

Een los nummer vanaf jaargang 1991 kost 200 fr.
Een enkel nummer vóór 1991 kost 150 fr., een dubbel nummer 250 fr.
Een volledige oude jaargang kost 600 fr.

De verzending gebeurt na storting van het verschuldigde bedrag op rekeningnummer 422-4072681-04 van Het Land van Aalst, Oude jaargangen, Tulpstraat 1, 9308 Aalst-Hofstade, tel. (053) 70 21 79.
Niet alle jaargangen zijn nog in voorraad. Vooraleer te bestellen, neem eerst contact op.

EVENEENS BESCHIKBAAR:

G. Van Bockstaele, Gids voor een werkbezoek aan de koninklijke bibliotheek Albert I te Brussel - 1991: 100 fr. (gebeurlijk te verhogen met portonkosten).

Herman van Isterdael e.a., Bibliografie van de Gemeenten van het Land van Aalst (1950-1983). 2 banden - 915 blz.: 1.200 fr. (gebeurlijk te verhogen met portonkosten).
Kaart van het voormalige "Land van Aalst" (1596) - Horenhault - kleurendruk - 1988: 1.000 fr.

De publicatie van deze jaargang gebeurt met de financiële steun van:

DE RIEMAECKER printing B V B A

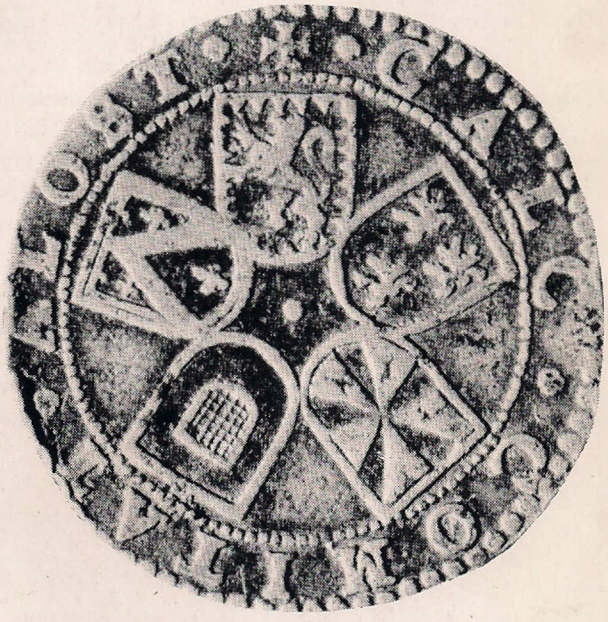
50 1947 1997

NUKERKEPLEIN 9 • B-9681 NUKERKE
TEL. (055) 21 14 04 • FAX (055) 21 20 00

Inhoud

JAARGANG XLIX - 1997 - NUMMER 4

Mededelingen van het bestuur	229-230 293-294
L. DERYCK Verkeersinfrastructuur	231-264
J. VERSTOCKT Station Zandbergen	264-266
J. PEERSMAN Een Ninoofse cantate	267-277
G. VAN BOCKSTAELE Pelgrimstekens	278-287
G. VAN BOCKSTAELE Inkleding van kinderen	288-292
Inhoudstafel jaargang 1997	295-296



1997