

Stichtende geschiedkundige publicatie

DE POLDERKRANT

Gratis gazet omtrent onroerend erfgoed in Polderrand

Voorafgaand bericht Waarde lezer

Nu de zomer officieel zijn intrede heeft gedaan, willen u verwennen met een speciale vakantie-editie van de Polderkrant. Aangezien de Europese Unie 2021 uitgeroepen heeft tot "Europees jaar van de spoorwegen", houden we ditmaal halt bij het thema "Spoor". We laten jullie in deze vierde editie van de Polderkrant dan ook graag kennismaken met de wel heel bijzondere wereld van spoorwegen, tramlijnen, stations, seinwachtershuisjes, en zo verder.

De verschillende bijdragen belichten diverse aspecten van het spoorerfgoed. We komen onder meer te weten hoe de ontwikkeling van de spoorwegen mee gezorgd heeft voor de transformatie van infrastructuur en landschap, hoe

het uitzicht van stations maar ook van talrijke seinwachtershuisjes verdacht veel gelijkenissen met elkaar vertonen en hoe de trein vroeger arbeiders massaal naar Noord-Frankrijk bracht. Ook de belangrijke rol die de spoorwegen in de beide wereldoorlogen hebben gespeeld, komt uitgebreid aan bod. Vandaag kunnen we nog heel wat spoorwegrelicten in onze regio aantreffen: een betonnen brug of viaduct, een fietspad op een spoortalud, een spoorauto genaamd 't Kamieltje, een omgevormd station of een wachthuisje in het landschap. Aan de hand van de bijgevoegde overzichtskaart en via de erfgoedapp laten we jullie deze één voor één ontdekken.

De redactie

Stationsbedrijvigheid werkt nieuwbouw in de hand



12. Eernegem De Statie

De spoorlijn 62 van Oostende naar Armentières loopt in de jaren van de aanleg door weinig bebouwd landbouwgebied. Zowel de stationnetjes van Ichtegem als van Eernegem staan er wat verweesd bij. Hoewel aangelegd om in oorsprong toeristen uit de omgeving van Parijs naar de Belgische kust, en dan voornamelijk naar Oostende te brengen, haalde de lijn haar grootste belang uit het vervoer van grensarbeiders naar Noord-Frankrijk en uit het goederenvervoer. Het duurde dan ook niet lang vooraleer er rond de stationsgebouwtjes cafés en etablissementen de kop opstaken en de stationsbuurten economisch belangrijke plaatsen voor de gemeenten werden. Tegen het begin van de twintigste eeuw rezen de nieuwbouwwijken rond de beide stations dan ook als paddenstoelen uit de grond. Ichtegem kreeg zijn stationsbuurt die de uit de

middeleeuwen stammende wijken Engel en Mitswege met elkaar verbond. In Eernegem, waar het station aanleunde tegen de oude kern van het Hooghuis, zorgde de bedrijvigheid ervoor dat vanaf de jaren 1890-1900 nieuwbouw oprees langs de toenmalige straat naar Koekelare (nu Stationsstraat) tussen de kernen Hooghuis en Halve Barrière. De wijken Station West en Boussemare zagen er het daglicht. In Eernegem speelde behalve de grensarbeid, vooral ook de typische bedrijvigheid van de kasseileggers een belangrijke rol in het aanbrennen van een zekere rijkdom. Tussen de aanleg van de spoorweg en het begin van de 20ste eeuw steeg het aantal kasseileggers van 27 naar meer dan 60. De trein was voor hen een belangrijk transportmiddel en het leek dan ook belangrijk om zo dicht mogelijk in de buurt te kunnen bouwen.

Antoon Naert



11 - Ichtegem De Statie

1922 SPECIALE TREIN DE PANNE-BRUGGE

Op vrijdag 10 november 1922 rond 8.00 uur 's morgens passeerde in het station te Kortemark een speciale trein uit De Panne met aan boord vijf lijkkasten van ongeïdentificeerde militairen, van wie zelfs de rang en graad onbekend waren. Het station was bevestigd en de gemeentelijke overheid en de bevolking waren aan het station samengekomen om deze trein te begroeten. De Belgische regering had besloten om een onbekende soldaat aan te duiden en zijn stof-

felijk overschot te begraven aan de voet van de Congreskolom te Brussel, als eerbetoon aan allen die sneuvelen voor het vaderland. Om te vermijden dat zijn identiteit ooit bekend zou raken werd een bijzondere procedure gevolgd.

Op vijf begraafplaatsen, waar het Belgische leger slag had geleverd zou er telkens één willekeurige kist opgegraven worden. Dit gebeurde in Luik, Namen, Antwerpen, het slag-

veld aan de IJzer en de zone van het bevrijdingsoffensief in Vlaanderen.

Deze kisten moesten naar het station van Brugge gebracht worden, waar een blinde oud-strijder één kist zou aanduiden. Op het perron van het station van Brugge, toen nog op het Zand, stonden verschillende afgevaardigden van de militaire overheid te wachten als in de verte deze trein uit De Panne naderde. Om 9.15 uur kwam de stoomtrein piepend tot stilstand en onder klaoengeschal droegen invalide oorlogsveteranen de vijf kisten naar de wachtzaal van eerste klas, die als rouwkapel ingericht was.

Talrijke oorlogsverminkten hielden binnen de wacht en buiten stonden gewapende troepen opgesteld. Iedereen met naam en faam bij de militaire en burgerlijke overheid ging naar de Sint-Salvatorskathedraal, waar om 10 uur een lijkdienst voor alle gesneuvelde soldaten plaatsvond.

Omstreeks 16 uur stopte een wagen aan de woning van oor-

logsblinde Reinold (Raymond) Haesebrouck (1892-1951). Deze Assebroekenaar, die in 1917 het zicht verloor tijdens gevechten rond Diksmuide, was verkozen om de onbekende soldaat aan te wijzen. Om 16.31 uur stipt verwelkomde minister van Landsverdediging Albert Devèze (1881-1959) hem in het Brugse station en begeleidde hem vervolgens naar de geïmproviseerde rouwkapel met de vijf acajou kisten. Luitenant-generaal Vincent Joseph Ghislain de Longueville (1867-1937) vroeg aan de veteraan om een van de vijf kisten aan te duiden. Een voor een raakte Haesebrouck de kisten aan, nam in het midden plaats en zei: "De vierde kist van links bevat het stoffelijk overschot van de onbekende soldaat van België, meneer de minister", terwijl hij met zijn witte stok de kist aanwees.

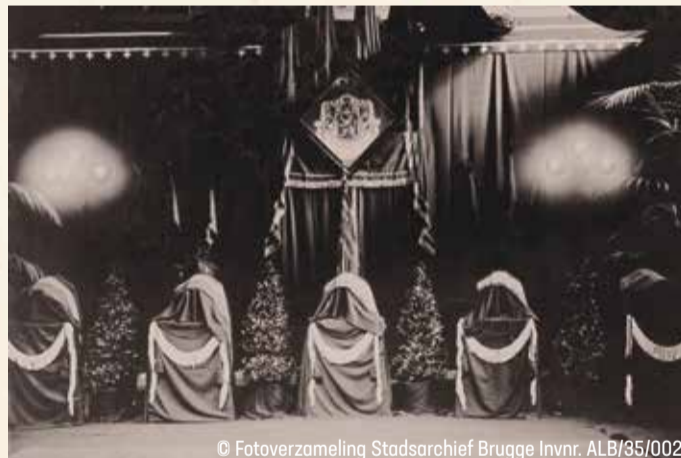
Op 11 november wordt de kist per trein naar Brussel vervoerd. Daar wordt de onbekende soldaat begraven voor de Congreskolom. De andere vier kisten worden in Brugge begraven.

Eric Kellens



© Fotoverzameling Stadsarchief Brugge Invnr. ALB/35/005

Officiëren, burgerlijke en geestelijke overheden groeten eerbiedigend wanneer de lijkstoet zich in beweging zet



© Fotoverzameling Stadsarchief Brugge Invnr. ALB/35/002

Vijf lijkkasten in de wachtzaal van 1e klas in het station van Brugge



© Fotoverzameling Stadsarchief Brugge Invnr. ALB/35/012

Heer R. Haesebrouck bij de begraafplaats

Sporenlijnen voor Lange Max en ander langeafstandsgeschut tijdens de Eerste Wereldoorlog

Op 15 oktober 1916 werd in Koekelare gestart met de grondwerken voor de bouw van een nieuw Duits langeafstandsgeschut. De werken voor de Pommernbatterij, vandaag gekend als het Lange Max-kanon, gebeurden onder een reusachtig camouflagenet.

Veel en zwaar materiaal moest aangevoerd worden om zowel de betonwerken, als de bouw van het kanon uit te voeren. Zo kon een 30.000 kg wegend affuit, een 17,1 m lange kanonsloop met een gewicht van 23.000 kg en het 8 cm dikke pantser uit nikkelstaal alleen maar aangevoerd worden via een speciaal aangelegd spoor. Hiervoor werd vanaf het station van Eernegem een aftakking gemaakt naar Leugenboom.

De eerste gekende Duitse foto van het kanon met zijn gemonteerde pantserplaten dateert van 6 mei 1917.

Het grote volume moet vanuit de lucht behoorlijk zijn opgevoerd want 's anderendaags ontdekten kapitein-piloot Jaumotte en luitenant-observator Louis Wouters van het Belgisch vliegwezen Lange Max en maakten de eerste luchtfoto. De Britten vulden meteen hun kaarten aan met een spoorlijn van het station in Eernegem tot aan het *Pièce de Leugenboom*.

De bouw van Lange Max was voltooid op 15 mei 1917. Vijf dagen later waren de Belgen klaar met hun voorbereidingen om een aanval op Lange Max uit te voeren. Met behulp van Franse kanonnen vuurden ze meteen 18 granaten op het kanon dat zelf maar voor het eerst in werking zou komen op 27 juni.

De Belgen hadden al eerder veel aandacht voor de regio. Dit kunnen we afleiden uit een rapport van 11 juni 1917 dat aangeeft

dat er sedert april een aantal langeafstandskanonnen in de buurt van de spoorlijn Oostende-Torhout werden gezien. Zo stond er een 240 mm kanon afwisselend opgesteld op een zijspoor in Steene of Snaaskerke. Dergelijke kanonnen hadden ze ook gezien bij De Engel in Ichtegem en verondersteld in Koekelare nabij de Warande. Van dit spoorweggeschut wisten de Belgen dat hun doel gewoonlijk Duinkerke, Veurne, Koksijde, Alveringem-Forsem en Eggewaartskapelle was.

Twee dagen later rapporteerden Jaumotte en Wouters: *Zware mist. Opnames gemaakt van de opstelling van de Leugenboom. Een nieuwe aftakking vanaf de spoorlijn Torhout-Oostende naar Leugenboom die loopt richting het noordelijk deel van het Leugenboombos op x: 52.660 y 81.400, waar een nieuwe locatie voor een groot stuk in voorbereiding lijkt te zijn.* Dit toont aan dat nog vóór Lange Max zijn eerste schot

afvuurde er tevens een nepkanon, iets ten noorden, werd opgesteld als afleiding. De Belgen konden daardoor mogelijk vermoeden dat ze bij hun eerste aanval op 20 mei meteen Lange Max hadden uitgeschakeld. Om deze afleidingsopstelling in de verf te zetten legden de Duitsers een nieuwe spoorlijn aan die goed zichtbaar was vanuit de lucht. Het spoor naar Lange Max werd verduisterd.

Toch was de nieuwe spoorlijn niet louter ter afleiding, want die werd later afgebogen en doorgetrokken tot De Puydt, een gehucht ten noorden van de Hovaeremolen. De spoorlijn eindigde er met een bocht zodat kanonnen met een vaste opstelling op een spoorwagon hun vuurrichting konden veranderen door zich te verplaatsen.

Gerdi Staelens
www.langemaxmuseum.be

Een spoorwegnetwerk uit de Eerste Wereldoorlog: Klein-, Förder- en Feldbahnen in Roksem, Westkerke en Oudenburg



Luchtfoto met tracé van het smalspoornetwerk uit WO1 ter hoogte van de Westkerksestraat in Westkerke.

In 1917 werd door de 3de Landwehr Pioneer Kompanie begonnen met het aanleggen van een goed uitgebouwd spoorwegnetwerk door Roksem, Westkerke en Oudenburg. Met de spoorlijn wilde men een vlotte aanvoer van voorraden, munitie en materiaal voor de uitbouw van de bunkers van de Flandern II-Stelling verzekeren.

Het ging hoofdzakelijk om een "Kleinbahn" of smalspoor met een breedte van 1 meter. De spoorlijn kwam Roksem binnen langs de linker kant van de Brugsebaan vanuit Jabbeke. Ter hoogte van de curve in

de baan, aan het huidige "Bolsjevistenplein" stak ze de weg over, waarna ze door de weiden naar de Zeeweg liep, deze overstak, en de Oude Brugseweg kruisend verder ging naar de weide gelegen achter het klooster van Westkerke.

Ter hoogte van de kruising met de Oude Brugseweg werd een kleine aftakking aangelegd tot het kruispunt van de Vervlotenweg en de Oude Brugseweg. Vanuit Westkerke ging het langs de Gistelsesteenweg verder richting Warevaart, waar pas vanaf januari 1918 verder werk gemaakt werd van de lijn richting Gistel.

Een andere aftakking ging richting Oudenburg, links van de Westkerksestraat. Rondom de hoeve Moenhout, rechts langs de Westkerksestraat, die wellicht diende als munitiepark, werd een lus aangelegd met een kleine aftakking, die zich op een "Förderbahn" verderzette naar de Gefechts-terstand in de Nieuwstraat. De "Förderbahn" had een breedte van minder dan 60 cm en werd bereid door met de hand voortgeduwde of getrokken "berlings" (kipwagentjes). Via de Rozenlaan (het betonnen brugje met sporen over de beek lag er tot voor 20 jaar nog) zwenkte de hoofdlijn of naar de Goedeboterstraat, om tenslotte over een pioniersbrug het kanaal over te steken. Onderweg werden ook hier 5 smalle "Förderbahnen" afgetakt naar de bunkers in de eerste of tweede linie. Aan de Groene Dijk werd links afgeslagen richting Leffinge. Onderweg werd aan de Gistelbrug een klein rangeerstation gemaakt. Rechts ging het naar het station van Oudenburg, waar aan de overkant van het kanaal een groot rangeerstation met 14 rangeerplaatsen werd aangelegd. Van het station liep het spoor via Plessendale, langs het kanaal richting Oostende.

Nog aan de Groene Dijk ging een kleine aftakking naar de brouwerij die diende als opslagplaats. Een "Feldbahn" (60 cm-spoor voor kleine stoomlocomotiefjes, vergelijk met de "Decouville"-spoorrijes) zette er haar weg voort richting Keigonaert. Na de oorlog werd nog even overwogen om de bestaande banen om te vormen tot buurttramlijn en werden de gemeentebesturen langs de lijn gepolst naar hun eventuele financiële inbreng. Het plan ging echter niet door en de lijnen werden kort na de oorlog opgebroken.

Her en der langs de lijn zijn nog relicten zichtbaar. Onder andere op de hoeve Moenhout langs de Westkerksestraat en in een weide in de Goedeboterstraat werden rails verwerkt in respectievelijk een veevoederhekken en weideaafsluiting.

Peter Velle

OP DE KOFFIE BIJ... Een interview met Marc Desaever

In Gistel staat Marc Desaever vooral bekend als kapper, maar wist je dat hij zich ook al jaren toelegt op modelbouw? In 2017 bouwde hij de stationsomgeving van Gistel ten tijde van de Tweede Wereldoorlog in miniatuur na. We spraken hem over deze maquette en over zijn drijfveren en ambities voor deze wel heel specifieke hobby.



Statie Gistel anno 1942

Hoe ben je gekomen tot deze hobby?

Mijn interesse in maquettebouw gaat terug tot mijn kindertijd. Van de sint had ik toen een modelbouw-treintje gekregen. De microbe is ergens blijven plakken, niet alleen wat treinen betreft maar zeker ook modelbouw. Met de jaren ben ik modelbouw-treintjes blijven verzamelen en bouwen, aanvankelijk aan de hand van bouwplakketten die je volgens een plan in elkaar moet steken. Gaandeweg kreeg ik echter ook zin om bestaande bouwplakketten te gaan aanpassen. Op een dag las ik een artikel over mensen die gewoon van nul beginnen, die dus een gebouw gaan opmeten en dit dan volledig zelf zonder bouwplakket in elkaar gaan steken. Om mijn maquettes nog nauwkeuriger te maken, begon ik bovendien opzoekingswerk te doen in de bib. Natuurlijk is het ook allemaal een kwestie van veel uit te proberen, maquettes durven weg te gooien en te herbeginnen. Een maquette staat er zeker niet op één, twee, drie.

Je hebt reeds met succes deelgenomen aan modelbouwwedstrijden?

Mijn interesse in modelbouw heeft zich gedurende vele jaren tot de eigen zolderkamer beperkt. Tot het jaar 2002. In het maandblad Modelspoor Magazine verscheen toen een wedstrijdoproep waarbij een diorama rond het thema spoorwegen moest gemaakt worden. Het maakte iets wakker in mij en ik kreeg ook wel zin me eens te 'meten' met de andere modelbouwers. Ik ging aan de slag om de spoorwegbrug in Snaaskeke in een miniatuur te vatten. Van de vele kandidaten eindigde ik op de vijfde plaats. Op deze manier begon ik wat naamsbekendheid te verwerven en kreeg ik ook vertrouwen om aan andere wedstrijden deel te nemen. In daaropvolgende wedstrijden belandde ik steeds in de top 5 met diorama's van de 'De Oostmolen' en 'Duihelm'. Modelbouw is doorgaans een hobby die eerder alleen beoefend wordt. Veelal trekken de hobbyisten zich terug in hun atelier om in alle rust aan de maquettes te werken. De mooie eindresultaten en positieve feedback motiveren dan weer om verder aan de slag te gaan.

En om je vervolgens te wagen aan een maquette over de stationsomgeving van Gistel inclusief een rijdende trein?

De maquette over de stationsomgeving was inderdaad een groot project. Ik wou immers zowel het voormalige station van Gistel als de omgeving in beeld brengen. Een huizenstukje dus. Om het station na te bouwen ben ik dan ook vertrokken van een bestaand modelspoorbouwplakket dat ik aanpaste om het zo goed mogelijk in overeenstemming te brengen met het gewenste uitzicht. Het eigenlijke stationsgebouw is reeds verdwenen, maar er bestonden nog postkaarten en oude foto's waarop ik me baseerde. Tevens vroeg ik de plannen op de bij NMBS en ging ik te rade bij allerlei getuigen. Zo kreeg ik te horen dat rondom het gebouw zich ooit een tuin bevond. De overige gebouwen rondom het station waren wel gelukkig bewaard gebleven zoals het seinwachtershuis, café La Gare, het voormalige rijkswachtersgebouw, etc. Deze gebouwen kon ik met andere woorden zelf gaan opmeten en gaan omzetten naar een bouwplan op schaal 1/87. De rijdende trein zat oorspronkelijk niet in de maquette vervat. Toen ik al ver gevorderd was kwam er vanuit de lokale heemkundige kring Gestella een vraag om mijn maquette op te nemen in een tentoonstelling over de spoorlijn 62. Om er een echte blikvanger van te maken vroeg men me in hoeverre het mogelijk was om de trein effectief te laten rijden, dit aan de hand van keurlussen. Ik zag de uitdaging wel zitten maar wist onmiddellijk dat ik deze klus nooit alleen zou kunnen klaren. Ik riep dan ook snel de hulp in van ModelSpoorKlub van de Kust (MSK).

Na de tentoonstelling in Gistel heb ik deze maquette nogmaals gepresenteerd op de modelspoorbeurs in Leuven en Utrecht.

De maquette toont het station tijdens de Tweede Wereldoorlog. Waarom heb je specifiek gekozen voor de oorlogsperiode als onderwerp?

De wereldoorlogen zijn belangrijke periodes geweest voor Gistel en haar inwoners. Het spoor speelde hierbij een grote strategische rol. Vandaar ook mijn interesse om net deze periode in beeld te brengen. Daarnaast speelden ook praktische overwegingen. Wanneer het diorama plots een modelspoorbaan werd en je effectief overgingen tot een bewegende trein, bleek het in de praktijk veel eenvoudiger om voor een enkelspoor te kiezen. De ontmanteling

Julie Delaere en Joke Meerkens

Een wijkcomité als erfgoedgemeenschap

Op de plaats waar de vroegere tramstatie van Ichtegem was gelegen (de rotonde op de kruising van de huidige Ringlaan-Sint-Bertinuslaan met de Melkerijstraat-Verrieststraat-Moerdijkstraat) groeide, mede dankzij de aanwezigheid van de tramstatie een bloeiende wijk met een hechte gemeenschap. Het was meteen duidelijk dat deze gemeenschap zich een identiteit kon verschaffen ten overstaan van andere wijkcomités dankzij hun specifieke tramverleden. De wijkfeesten groeiden dan ook geleidelijk aan uit tot een nieuwe, door de gemeente erkende buurtkermis. Alles concentreerde zich rond het ronde punt dat de kern van de huidige wijk vormt en waarop, mede dankzij de inzet van

de familie Mispelon, uiteindelijk een kunstwerk kwam te prijken dat verwijst naar de historie van de tram. Een stuk spoor, met een onderstel van een tram erop, siert de rotonde. Maar in tegenstelling tot de meeste statische beelden kan deze constructie bewegen. Het geheel draait rond zijn as en geeft zo de dynamiek van de aanwezige erfgoedgemeenschap weer. Bij elk tramstatiefeest wordt het beeld immers een slag gedraaid. De feesten zelf zijn ook telkens pareltjes van inventiviteit, niet alleen gestoeld op het tramverleden maar ook met heel veel aandacht voor de vroegere Ichtegemse vrije radio Carina. Het tramstel dat op de binnenkoer van het bedrijf Mispelon staat, doet dan telkens dienst als stu-



Antoon Naert

dio. Heel af en toe wordt dan zelfs het schitterende privémuuseum van Flandria-bromfietsen van de familie voor het publiek toegankelijk gesteld, maar altijd koppelt het comité gemeenschapsvorming, erfgoed en sociale doelen aan elkaar tot een uniek samenspel. Of hoe een wijkcomité een erfgoedgemeenschap kan worden.

1890 Parijs-Oostende

Gezien het belang van internationale handel en transport voor het kleine industriële België overschreden de spoorwegen al vlug de landsgrenzen. In 1843 werd de Belgische grens op twee plaatsen overschreden door de spoorweg: in het zuiden met Frankrijk voor een verbinding naar Valenciennes, in het oosten met de Duitse Bond voor een lijn naar Aken. In 1846 kwam de verbinding tussen Brussel en Parijs tot stand. Dit was van groot belang, want voor de eerste maal waren twee belangrijke hoofdsteden met elkaar verbonden. De verbinding werd feestelijk geopend in het bijzijn van beide staatshoofden, Leopold I (1790-1865) van België en Lodewijk Filips I (1773-1850) van Frankrijk.

hoofdzetel verhuisde uiteindelijk van Brussel naar Parijs, maar steden als Oostende, Brussel en Luik bleven belangrijke knooppunten.

Een spoorlijn van Oostende naar Armentiers

Deze spoorlijn omvatte o.m. het traject Oostende-Torhout, lijn 62, en het traject Torhout-Ieper, lijn 63. Het eerste traject kwam in exploitatie vanaf 1867. Rond het traject Torhout-Ieper was er discussie. De stad Diksmuide ijverde voor de verbinding Ieper-Diksmuide-Gistel-Oostende in plaats van de geplande, en begin 1867 reeds voor drie vierde aangekochte of onteigende lijn Ieper-Lange-mark-Staden-Torhout-Oostende. In 1870 bereikte deze polemiek een hoogtepunt.

Een tussenkomst van Brugse volksvertegenwoordigers gaf ten slotte de doorslag. Brugge ver-



Eric Kellens

1911 Goederenkeer te Handzame

Practisch gesproken behield de spoorweg het monopolie van het vervoer tot de jaren dertig van de vorige eeuw. Aanvankelijk bleef de verzending van goederen, vooral van "stukgoederen", beperkt tot welbepaalde aardrijkskundige streken waarbinnen de met paardenspannen vrachtwagen de enige band was tussen de fabrikant en de kleinhandelaar.



© Archief Fam. Vandenberghes

Opslag van baal Sumatra in depot

Mettertijd, als gevolg van de uitbreiding van het spoorwegnet, de verbetering van de treindienst, de voortschrijdende opslorping van de particuliere compagnies door de Staatsspoorwegen, het optrekken van stationsgebouwen met bijbehorende goederenloodsen of pakhuizen (vooral na 1890), namen de verzendingen van afgewerkte producten op een andere wijze dan per wagenladingen voortdurend toe.

In het begin van die periode (1890) krijgen heel wat colli weliswaar nog een plaatsje in de bagagewagens van reizigerstreinen. Maar omstreeks de jaren 1900 leggen de spoorwegen enkele zeldzame stukgoedertrains in die uit Brussel vertrokken. Die vervoerwijze neemt vooral uitbreiding vanaf 1907, op het ogenblik dat Brussel-Thurn en Taxis in dienst wordt gesteld. Het stukgoederenvervoer omvat het vervoer van colli die samen in daartoe aangepaste wagens worden geladen. Die speciale wagens, gemerkt met een gele band, worden doorgaans "stukgoedewagens" genoemd.

De meeste goederenwagens voor stukgoed worden evenwel opgenomen in de treinen van de gewone dienst of

in de gemengde treinen, d.w.z. de treinen die gedeeltelijk uit goederen- en gedeeltelijk uit reizigersmaterieel samengesteld zijn.

In 1965 schreef "Het Spoor" nog:

Het goederenvervoer moet zich plooiën naar de commerciële eisen van de cliëntel. Het is van essentieel belang dat de verzenders vooraf het uur kennen waarop hun zendingen zullen vertrekken en dat de geadresseerden van tevoren schikkingen kunnen treffen om, dadelijk na de aankomst, over hun goederen te beschikken.

In 1907 was dit nog anders. Door de gebrekkige toestand van de wegen en het ontbreken van degelijke vrachtwagens, was er enkel de spoorweg! Hippoliet Vandenberghes-Chaas liet dan ook zijn tabaksmachine vanuit Duitsland leveren in het station van Zarren. In 1911 verhuisde de Tabakfabriek n°

253 van Werken naar Handzame, om dichterbij een station te werken en er een werkplaats te bouwen. In het tweede stationsgebouw uit 1894 was er een lokaal voorzien voor opslag en bewaren van goederen.

In 1927 liet Cyriel Vandenberghes zijn tabak verzenden 'per Staatspoorweg, ongefrankeerd B.R. staat Handzame', zoals deze baal Sumatra van 81 kilo, bruto, met 155,20 Bfr aan takszegels.

Dat economische voordeel veranderde wel in de loop der jaren. Het reizigerenvervoer werd belangrijker en het colli-vervoer nam stelselmatig af. Het goederenvervoer nam de taken van goederenvervoer per spoor helemaal over. Het was tijdsverlies om reizigerstreinen te doen wachten in een station om telkens post en goederen in te laden en te lossen.

Eric Kellens

Takszegel

Factuur met vermelding "Verzending per Staatspoorweg"

HOE EEN TRAM OVER EEN TREIN KAN RIJDEN

Aan het station van Ichtegem kon men in de eerste helft van de twintigste eeuw getuige zijn van

een heel speciaal zicht. Net ten zuiden van het station en van de huidige Zuidstraat hadden ingeni-

eurs van de spoorwegen een brug moeten bouwen waarover de tram Brugge-Leke zonder gevaar voor botsingen de sporen van de spoorlijn Oostende-Armentières kon oversteken. De tramsporen volgden uiteindelijk grotendeels het tracé van de oude Romeinse Brugse/Diksmuidse Heirweg, de treinsporen liepen evenwijdig met de baan Oostende-Torhout, dus ergens moesten ze elkaar wel kruisen. In plaats van een vorm van verkeersregeling werd voor de minst risicovolle oplossing gekozen. De tram reed gewoon over de trein heen!



Antoon Naert

Bezienswaardigheden

1 Verdwenen station Oudenburg
Kruising spoorlijn 50A met het kanaal Plassendale-Nieuwpoort Oudenburg
Het inmiddels verdwenen station van Oudenburg bevond zich langs de spoorlijn 50A. Deze spoorlijn werd op 28 augustus 1838 geopend en zorgde voor een verbinding tussen Oostende en Brussel. Oudenburg was er één van de eerste haltes.

2 Seinwachtshuis
Scharre-Gistelstraat 2
Snaaskerke (Gistel)
Zeer goed bewaard wachthuisje

3 Seinwachtshuis
Scharre-Molenstraat 1
Snaaskerke (Gistel)

4 Seinwachtshuis
Vrijheidstraat 38
Snaaskerke (Gistel)

5 Seinwachtshuis
Snaaskerkestraat 31
Gistel

6 Seinwachtshuis
Nieuwpoortsesteenweg 2
Gistel

7 Overweg
Kruising Nieuwpoortsesteenweg en de Groene 62
Gistel

8 Stationsgebouw Moere
Moerdijkstraat 29
Moere (Gistel)
Het voormalig station van Moere was gelegen langs de spoorlijn 62 Torhout-Oostende. Het werd gebouwd in 1868, gelijktijdig met de oprichting van deze lijn in 1867. Nadat in 1967 de laatste trein hier voorbij denderde, werd het station omgevormd tot woonhuis. Heden wordt het uitgeroepen als B&B. In 2002 kreeg dit gebouw een bescherming als monument.

9 Gietijzeren wegwijzer
Moerdijkstraat (ter hoogte van het voormalig station)
Moere (Gistel)
De richtingspaal werd opgetrokken omstreeks 1900. Ze toont ons de weg naar Moere-dorp en het Nieuwland, dat ten oosten van het station ligt. Deze paal is gekend onder het serienummer '800' en is geproduceerd door het bedrijf 'Jos Van Aerschot Herenthals'. De wegwijzer werd in 2002 aangeuid als beschermd monument.

10 Stationsput en Pompentoren
Ter hoogte van de Stationsstraat 172
Eernegem (Lichtegem)
Deze vijver is gegraven in 1870, toen de hiernaast liggende spoorlijn 62 nog in gebruik was. Hij diende als bron van kalkarm en zoet water voor de stoomtreinen. De treinen uit Oostende hadden immers het probleem dat het water dat daar voor handen was de treinen zo aantasten. Daarom werd in Eernegem een pompentoren voorzien bij de Stationsput. Deze zorgde ervoor dat via zware pompen het water tot in Oostende gestuwd werd.

11 Seinwachtshuis
Stationsstraat 172
Eernegem (Lichtegem)

12 Site Lange Max
Clevenstraat 2
Koekelare
De site van de Lange Max is voornamelijk gekend voor het Duits kanon dat tijdens de Eerste Wereldoorlog werd gebruikt bij

de beschieting van Duinkerke. Het kanon werd voor het eerst gebruikt op 27 juni 1917. Gedurende de Tweede Wereldoorlog, in de lente van 1941, lieten de Duitsers Lange Max in stukken springen. Voor het transport van het uiteengereten kanon werd, van Leugenboom (gehucht) naar Eernegem-station een spoorlijn aangelegd. Daarna werden de stukken getransporteerd naar Duitsland, waar het hoogstwaarschijnlijk hersmolten werd tot nieuwe artillerie. Na verloop van tijd is dit spoor ontmanteld. Nu is elk spoor hiervan verdwenen.

13 Duitse militaire post voormalige spoorlijn 62
Ca 350 meter ten noorden van de Zuidstraat
Lichtegem

14 Seinwachtshuis
Zuidstraat 121
Lichtegem

15 Tramstatie
Rondpunt Sint-Bertinuslaan en Ringlaan
Lichtegem
Dit monument, gemaakt door Noël Mispelon, werd opgericht door het buurtcomité De Tramstatie. Het verwijst naar de tramhalte in Lichtegem op de lijn Brugge-Leke. De tramstatie bevond zich op het kruispunt van de Sint-Bertinuslaan-Ringlaan en Moerdijkstraat-Hugo Verrieststraat. In 1910 reed hier voor de eerste maal het stoomtrammetje voorbij.

16 Tramstatie
Ringlaan 58
Koekelare
Toen de tramlijn Brugge-Leke in 1910 werd aangelegd, werd het centrum van Koekelare van een tramstatie voorzien. Deze bestond uit een goederenstation met woonhuis. Oorspronkelijk denderde een stoomtram over de sporen. Om praktische redenen, zoals snelheid, werd deze in 1932 vervangen door een spoorauto. Toentertijd was voor Koekelare het tramverkeer van groot belang. Het zorgde immers voor een grote tewerkstelling bij haar inwoners, onder meer als conducteurs of als stokers. Nadat het tramverkeer werd vervangen door een autobusdienst, werden de sporen in 1960 uitgebroken.

17 Voormalige watertoren of 'waterhuis'
Ringlaan 52-54
Koekelare
De voormalige watertoren maakte deel uit van de Koekelarese tramstatie en werd gebouwd rond 1910 tijdens de oprichting van het spoor netwerk. De toren had als doel gezuiverd water op te pompen om zo voldoende druk te creëren op het waterleidingnetwerk.

18 't Kamieltje
Ringlaan (ter hoogte van nr. 65)
Koekelare
Aan de overzijde van het voormalig tramstation stond vroeger herberg 'De Tramstatie', nu al afgebroken. Ter herinnering aan dit verleden staat hier 't Kamieltje. Dit is de naam van het spoorautootje dat destijds over de spoorlijn Brugge-Leke door Koekelare passeerde. Ter vervanging van het originele exemplaar staat hier een gelijkaardige wagon die in Hasselt herontdekt werd. Na een restauratie door het Koninklijk Technisch Atheneum kreeg het hier zijn finale bestemming.

19 Betonnen brug
Kruising Steenstraat en de Groene 62
Torhout

20 Seinwachtshuis
Lichterveldstraat 117
Kortemark

21 Stationsput
Domein Krekemeersen
Kortemark
Aanvankelijk werd water uit de Krekemeersen gebruikt om de stoomlocomotieven aan te drijven. Het toenemende treinverkeer tijdens de Eerste Wereldoorlog zorgde ervoor dat men nood had aan andere waterbronnen. In deze context werd de statieput in Kortemark gegraven. De bodem van deze vijver blijkt een zeer onregelmatig reliëf te hebben. Dit komt door menig bominslagen tijdens de oorlog.

22 Stationsgebouw en -plein Kortemark
Stationsplein 2
Kortemark
Amper een week na de inhuldiging van de nieuwe spoorlijn Lichtervelde-Veurne (1858), werd dit stationsgebouw ingehuldigd. Vanaf 1873 zal de nieuwe spoorlijn 62 Oostende-Armentiers ook langs Kortemark-station passeren. Door de komst van dit spoorwegennetwerk brak voor Kortemark een periode van welvaart aan. Het station deed tevens dienst als 'depot'. Dat betekent dat dit de plaats was waar treinpersoneel aankwam en weer vertrok. Velen hiervan bouwden later een huisvesting in de buurt, denk aan de huizenrij 'De twaalf apostelen'. Bovendien werd de stationsbuurt een plaats waar veel reizigers vertoefden. Nadat in de Eerste Wereldoorlog het station werd vernield, planden de staatspoorwegen een wederopbouw van het station. Dit gebeurde voor meerdere stations door architecten A. Desmet en N. Richard. De bedoeling was om een uniforme interbellumstijl te creëren langs de spoorlijnen. Het stationsgebouw dat we vandaag aantreffen, is daar het resultaat van.

23 'Viaduct'
Kruising staatbaan (N35) en voormalige spoorlijn 63
Kortemark
Deze betonnen brug wordt in de volksmond ook het 'Viaduct' genoemd. Destijds liep hieronder de spoorlijn 63, die Kortemark met Ieper verbond. De brug werd in 1936 gebouwd om het verkeer, ter hoogte van de wijk Huilaart, vlotter te laten verlopen.

24 Voormalige stationsgebouw Handzame
Kronevoordestraat 61
Handzame (Kortemark)
Twee jaar na de aanleg van de spoorlijn Lichtervelde-Veurne werd in Handzame het stationsgebouw ingehuldigd in 1860. In 1894 kwam er een nieuw stationsgebouw. Hierin waren ook een postkantoor en een telefooncentrale gevestigd. Tijdens de Eerste Wereldoorlog bewees het stationsgebouw zich voor zijn strategische ligging ten opzichte van het Duitse vliegveld. Hierdoor kwam het meerdere malen onder vuur te liggen door de geallieerden.

25 Seinwachtshuis
Zarrenstraat 11
Zarren (Kortemark)

26 Seinwachtshuis
Spaarwegstraat 1
Zarren (Kortemark)

27 Verdwenen station Zarren
Zarrenstraat
Zarren (Kortemark)
Het station van Zarren werd gebouwd ten tijde van de opening van de spoorlijn 73 De Panne-Deinze (1858). Tijdens de Eerste Wereldoorlog viel Zarren geografisch nog als laatste station onder Duits gezag. Deze bouwden het uit tot een pionierspark, wat zoveel betekent als de plaats waar oorlogsmateriaal verzameld wordt. Later bleek het station een belangrijke schakel in de vlucht van de streek. Zelfs wanneer het stationsgebouw in 1979 wordt afgebroken, blijft het station actief. Vanuit Zarren vertrekken honderden wagons vlak naar de Oostkantons. In 1991 passeert de laatste goederentrein voorbij het station van Zarren. Het station was in 1967 het decor voor een scène in het BRT-feuilleton Midas.

28 Waterkasteeltje
Spaarwegstraat 3
Zarren (Kortemark)
In de Eerste Wereldoorlog kende Zarren een strategisch belang en werd het station een belangrijk verkeersknooppunt voor het IJzerfront. Ten behoeve van de stoomtreinen werd in 1916 een watertoren gebouwd. Aan de buitenzijde ziet het gebouw er eerder uit als een woonhuis. Zo hadden de vijandige troepen niet door dat dit gebouw eigenlijk deel uitmaakte van het station. De Duitse watertoren - ook wel waterkasteeltje genoemd - werd in 2011 aangeduid als beschermd monument.

2021 is door de Europese Unie uitgeroepen tot het Europees Jaar van het Spoor. Speciaal voor deze gelegenheid zal Polderrand deze zomer het spoorerfgoed van de regio graag in de kijker.

Doe-boekje (6-12 jaar)

Heb je al eens een treiningo gespeeld? Ken je de verschillende onderdelen van een station? Kleur je graag prenten in of leer je liever de betekenis van verschillende pictogrammen? Met het doe-boekje over het spoor leer je allerlei spoorweertjes en maak je kennis met het spoorerfgoed in de regio. Avisselend kan je spelletjes en leuke opdrachten uitvoeren.

Het doe-boekje is vanaf eind juni gratis te downloaden op www.polderrand.be

ErfgoedApp

Tegelijk lanceren we een nieuwe digitale tour op de ErfgoedApp. Met de tour 'Langsheen sporen van treinen tramrelicten in de Polderrandregio' kom je meer te weten over het spoorwegverleden van onze regio.



Lijnen

50A Brussel-Zuid - Oostende
Stopplaatsen Brussel-Zuid - Brussel-Klein-Eiland - Anderlecht - Sint-Katherina-Lombeek - Welle - Meulewijk - Gent-Sint-Pieters - Assels - Drongen - Halewijn - Landegem - Hansbeke - Bellem - Aalter - Maria-Aalter - Beernem - Oostkamp - Brugge - Varsenare - Jabbeke - Oudenburg - Zandvoorde - Oostende-Stad - Oostende-Kaai
Data Geopend op 12 augustus 1838 (Gent- Brugge), op 28 augustus 1838 (Brugge-Oostende), op 1 juni 1923 (Denderleeuw-Gent) en op 1 mei 1933 (Brussel-Zuid-Denderleeuw) * Geëlektrificeerd op 27 februari 1954 (baanvak Brussel-Zuid-Gent-Sint-Pieters) en op 26 juni 1954 (baanvak Gent-Sint-Pieters-Oostende)
Info Dubbelspoor * Maximale baanvaknelheid is 160 km/u.

62 Oostende - Torhout
Stopplaatsen Oostende - Meiboom - Stene - Snaaskerke - Gistel - Moere - Eernegem - Lichtegem - Wijnendale - Torhout
Data Geopend: 1 april 1868 door de spoorwegmaatschappij Ostende-Armentiers * Gekoocht door de Belgische staat op 1 januari 1880 * In 1946 werd het tracé naar het oosten verlegd zodat de treinen uit Torhout Oostende-Kaai als nieuw eindpunt kregen (Het oorspronkelijke tracé liep van het station Oostende-Stad rechtstreeks naar Stene) * Tweede spoor aangelegd in 1897, weer opgebroken in 1940 * Reizigersverkeer opgeheven op 26 mei 1963 * Goederenverkeer opgeheven in 1967 * Lijn opgebroken in 1984-1985.
Info Op de bedding is het fiets- en wandelpad 'De Groene 62' aangelegd. De stationsgebouwen van Moere en Wijnendale zijn bewaard gebleven.

63 Torhout - Ieper
Stopplaatsen Torhout - Kortemark - Sint-Jozef - Staden - Westrozebeke - Poelkapelle - Langemark - Boezinge - Brielen Hoekje - Ieper

Data Geopend op 15 augustus 1873 door de spoorwegmaatschappij Ostende-Armentiers * Gekoocht door de Belgische staat op 1 januari 1880 * Kort na WOII werd het reizigersverkeer opgeheven op de sectie Torhout-Kortemark en op 22 mei 1955 op de sectie Kortemark-Ieper * De sectie Torhout-Kortemark werd opgebroken in 1968, de sectie Langemark-Ieper in 1985 en de sectie Westrozebeke-Langemark in 1992 * De sectie Kortemark-Westrozebeke is sinds 1990 buiten dienst voor de NMBS maar werd tot 2 juni 2003 behouden voor militair verkeer naar Houthulst * Info Enkelspoor * Op de bedding werd een fiets- en wandelpad aangelegd, tussen Westrozebeke en Boezinge in de jaren 1990 [Vrijbosroute] en tussen Kortemark en Westrozebeke in 2006 * De stationsgebouwen van Sint-Jozef, Staden [goederenloods], Westrozebeke, Poelkapelle, Langemark en Boezinge zijn bewaard gebleven.

73 Deinze - Adinkerke - Dunkerque(FR)
Stopplaatsen Deinze - Grammene - Wotergem - Aarsele - Karmstraat - Laakestraat - Tielt - Pittem - Ardoie-Koalskamp - Lichtervelde - Kortemark - Handzame - Zarren - Esen - Diksmuide - Kaaskerke - Oostkerke - Avekapelle - Veurne - Koksijde - Adinkerke - De Panne - Franse grens
Data Geopend op 31 december [Deinze-Tielt] door de spoorwegmaatschappij Société des chemins de fer de la Flandre Occidentale, genationaliseerd op 1 januari 1907, op 11 mei 1858 [Lichtervelde-Veurne] door de Compagnie du Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, op 5 februari 1870 [Veurne-Adinkerke] door de spoorwegmaatschappij Compagnie de Furnes à Dunkerque en op 23 maart 1880 [Tielt-Lichtervelde] door de Belgische Staatsspoorwegen * Op 28 september 1958 werd het reizigersverkeer opgeheven tussen

Adinkerke-De Panne en de Franse grens * Het Internationaal goederenverkeer werd gereserveerd op 7 december 1999 * Sinds 16 maart 2003 is spoorverkeer tussen De Panne en Bray-Dunes niet meer mogelijk * Begin 2014 werd een doorgaand spoor van De Panne naar Frankrijk over een afstand van ca 20 meter uitgebroken * Op 26 mei 1996 werd de sectie Deinze-De Panne geëlektrificeerd
Info Dubbelspoor tussen Deinze-Diksmuide en enkelspoor tussen Diksmuide en de Franse grens * Maximale baanvaknelheid is 120 km/u tussen Deinze en De Panne en 40 km/u tussen De Panne en de Franse grens

342 Brugge-Leke
Stopplaatsen Brugge - Sint-Andries - Varsenare - Snellegem - Zedelgem - Aartrijke - Lichtegem - Koekelare - Mokker - Leke
Data Geopend op 22 maart 1910 * Op 18 maart 1951 verving de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen de tramlijn door een busdienst.
Info Niet-geëlektrificeerde lijn * Buslijn 55 legt een quasi gelijkaardig traject af. Tussen Zedelgem en Aartrijke werd de spoorbedding omgevormd tot een fietsroute.

351 Oostende-Diksmuide
Stopplaatsen Oostende - Stene - Leffinge - Slijpe - Sint-Pieters-Kappelle - Leke - Diksmuide
Data Geopend op 29 juni 1907 * Op 18 maart 1951 verving de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen de tramlijn door een busdienst.
Info Niet-geëlektrificeerde lijn * Net voor Leffinge verliet de tramlijn de weg om een kortere route te maken. Heden bevindt zich hier een fietspad.

Kevers, P.: Belgische spoorlijnen [Website], geactualiseerd mei 2021.

FIETSCOEKTOCHT VOOR HET HELE GEZIN

Speuren naar sporen... tussen Koekelare en Gistel

1 juni tot 30 september 2021

© Franky Jonckhaere

2021 is het 'Europees Jaar van de spoorwegen'. Een mooie aanleiding om hier de jaarlijkse Zomerzoektocht voor het hele gezin aan te koppelen. We volgen onder meer het traject van de **Spoorlijn 62 Torhout-Oostende** (de huidige Groene 62) en de oude **Tramlijn 342 Brugge-Koekelare-Leke**.

Koekelare en de dienst Toerisme Gistel slaan de handen in elkaar om er een **boeiende zoektocht** van te maken. Je kan starten in beide gemeenten. In IJzerlooven leggen we grotendeels **via de knooppunten een 38-tal kilometer** af, gevoel voor een hele dag fietsplezier op een rustig tempo in eigen streek! Er zijn verschillende **interessante stopplaatsen en mogelijkheden tot bezoek onderweg** (bezienswaardigheden, horeca, picknick, sanitaire stop, ...).

Zoals steeds is deze zoektocht **volledig gratis** en is er een **prachtige prijzenpot** te verdelen onder de winnaars (dit jaar maar liefst € 1.000 aan streekproducten). **Zitten jouw antwoorden 'op het goede spoor'?** Doe mee en je komt het te weten!

Deelnameformulieren zijn te verkrijgen in beide toerismekantoren, via cultuuroertoerisme@koekelare.be en toerisme@gistel.be.

SPOOR.62

Jos en Irma Tomassen hebben een zwak voor architectuur en eigentijds design. In 1999 kochten ze het oude **stationsgebouw van Moere** en schakelden architect Jacques Verbeke in om het vervallen pand te transformeren tot gezinswoning. Het gastenverblijf vond onderdak in een verbouwd vleugel van het voormalige station. De verbouwing tot een stijlvolle **boutique B&B** was een uitdaging voor architect en bouwheren. Na een jaar van intensieve renovatiewerken opende **Spoor.62** op 1 augustus 2011 haar deuren. Zo werd het oude station van Moere opnieuw een oord waar gasten met koffers en dromen komen en gaan, op zoek naar ontspanning en vakantiegeluk.

Moerdijkstraat 29,
8470 Moere
0486 41 28 60
info@spoor62.be

1915-1918 Tram Werken-Zarren

De Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen (afkorting NMVB), of in het Frans "Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux" (afkorting SNCV), was het nationaal streekvervoerbedrijf in België.

De NMVB werd door de staat opgericht op 29 mei 1884 en had de taak om tramwegen aan te leggen in de gebieden die niet per trein zouden worden ontsloten. Onder het beheer van de NMVB werd een groot tramwegnetwerk opgebouwd.

Een tramspoor had toen een standaardbreedte van 1 meter, en wordt dus ook wel meterspoor genoemd. Normalspoor voor grote en zware treinen heeft een spoorbreedte van 1435 mm.

In juli 1885 werd het eerste tramtraject Oostende-Middelkerke Dorp-Nieuwpoort geopend. Tijdens WO1 verdeelde het oorlogsfront het buurtspoornet in tweeën. In bezet België braken de Duitsers de

minder belangrijke, ver van het front gelegen lijnen op, om de sporen te gebruiken voor tijdelijke spoorlijnen aan het front. Ook aan de geallieerde kant van het front werden tijdelijke spoorlijnen gebouwd ter bevoorradiging van het front. Het Belgische leger had tijdens de terugtrekking de kans gehad om een deel van het rollend materieel mee te nemen.

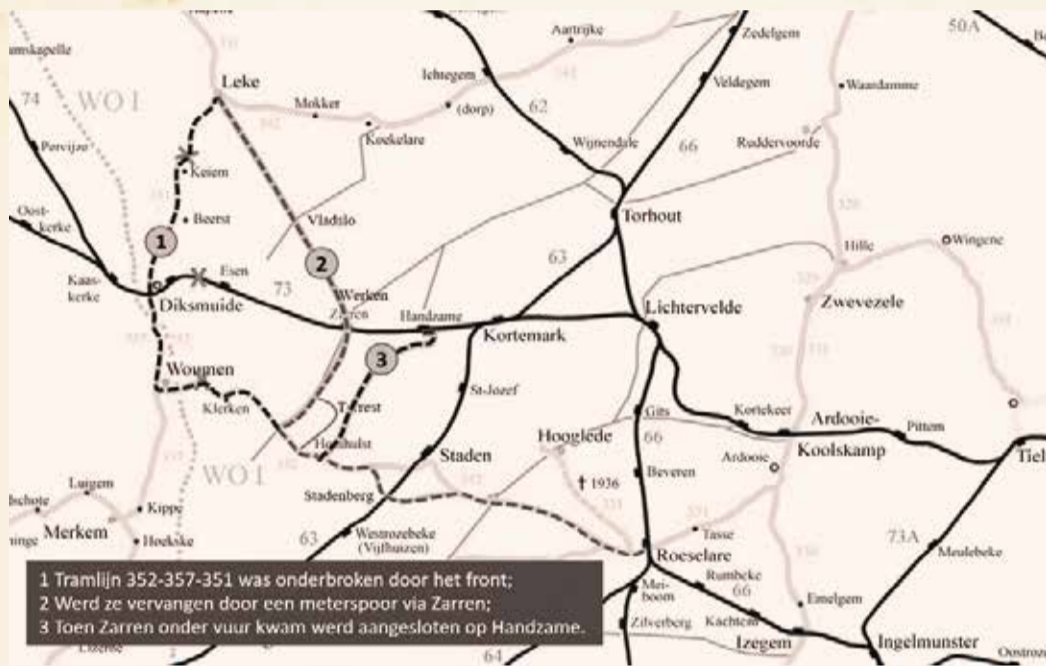
Door de frontlinie in Diksmuide was de tramlijn 351 onbruikbaar. De Duitse bezetter trok een nieuw tramspoor van Leke naar Zarren via het Praetbosch, Kortewilde en Werken (2). Van Zarren werd een verbinding gemaakt via Zarrenlinde naar Hoogkwaartier op de oude lijn 352. Toen ook Zarren binnen het bereik van de langeafstandskanonnen kwam, werd een nieuwe verbinding (3) gemaakt langs de Vla en Amersvelde naar het station van Handzame. Om het station van Zarren te mijden werd in Werken een heus tramstation met wissels en

opstelsporen ingericht. Werken was verbonden met Leke, maar ook met Torhout via Wijnendale-Kapelle (tussen Kortemark en de Reiger) en een munitiedepot.

Het tramstation van Zarren lag langs beide kanten van het normalspoor. De onderhoudswerkplaats en wateroren lagen wel aan de kant van Esen, zodat bij een bombardement van het station Zarren de tramstelplaats niet getroffen werd.

Aan het Duitse front kende men nog een derde type spoor: het smalspoor. De spoorbreedte is hier tussen de 600 en 900 mm. De Duitse benaming was Feldbahn voor smalspoor, de tram kreeg de benaming Kleinbahn. De Fransen spraken van Decauville voor een smal- en veldspoor. De Engelsen spreken van 'narrow gauge' en 'Trench railways'.

Eric Kellens



Serieel karakter van stationsarchitectuur

Stel, we lopen door het landschap en merken plots een gebouw op. Zonder al te veel denkwerk kunnen we uitmaken dat dit een oud station of seinwachtershuis is. Zelfs als er geen treinsporen te zien zijn, weten we binnen enkele seconden dat het gaat om een spoorwegrelict. Waarom herkennen we dit zo snel?

Hierbij ligt de focus op stationsgebouwen, opvallend is dat de meeste hiervan een uniform uitzicht hebben. Zo is het voormalige station van Moere daar een voorbeeld van. Het is gebouwd in 1868, een jaar na de oprichting van de spoorlijn 62. Opvallend is dat in de buurt van Moere zich meerdere stations bevinden met deze vormgeving. Zoals het voor-

malige station van Handzame. De gelijkenissen met Moere zijn duidelijk zichtbaar. Wanneer we beide afbeeldingen verder vergelijken, valt op dat ze haast identiek zijn, zowel qua stijl als ornament. De hoofdbouw van beide stations bestaat uit een bakstenen gevel onder een zadeldak, met twee bouwlagen en drie traveeën. Veelal gaat het om rondboogvormige of getoogde ramen en deuren. Dit volume wordt geflankeerd door een uitbouw van slechts één bouwlaag met drie traveeën onder een zadeldak. Steeds wordt de houten kroonlijst afgewerkt met een getand motief. Aan de andere zijde bevindt zich een lagere vleugel die niet voorzien is van een dak. Zelfs het kleine ronde raam of oculus langs de zijgevel hebben

ze gemeen. Een station dat reeds verdwenen is, maar ook aan deze vormgeving voldoet was het station van Gistel: opnieuw drie volumes, waarvan de hoofdbouw bestaat uit twee bouwlagen en drie traveeën.

Deze stations komen tot stand in de context van een groeiend spoorwegennetwerk eind 19de eeuw. Zo stijgt de nood aan infrastructuur voor reizigers, personeel en goederen. Hierbij onderscheiden we de belangrijkste typologie: het stationsgebouw. Deze huisvest specifieke functies: treinhalte, opslagplaats voor goederen, schuilplaats voor reizigers, ... vroeger zelfs verblijfplaats voor treinpersoneel. De vormgeving van het gebouw leent zich tot deze functionaliteit. Zo ontstaat een standaardisering in dit soort architectuur en gaan veel stations er hetzelfde uitzien. Vandaar dat stations met dezelfde stijl en vorm als het station van Moere, Handzame of Gistel meermaals in West-Vlaanderen voorkomen. De gebouwen hebben dus een serieel karakter.

Julie Delaere



Voorzijde van het station van Moere



Voormalig station van Handzame na de vernieuwing in 1894

'Les Godverdommes sont là'



Seizoensarbeiders uit Koekelare aan het werk

Een nieuwe tendens die eind 19de eeuw opkomt zijn de seizoenarbeiders. Onder impuls van een dalende welvaart in onze streken, gingen West-Vlaamse mannen de kost verdienen in Noord-Frankrijk. Daar verrichtten ze zware arbeid op de bietenvelden, in de cichoreïasten, suikerfabrieken, de vlasoogst en steenbakkerijen om aan de armoede te ontsnappen. In de volksmond worden zij de 'Fransmans'

genoemd. Een Franse bijnaam voor hen was 'les Godverdommes'. Een lied van 't Westvlams Gemeengeld Vintekoor beschrijft hun hard leuwerk als volgt:

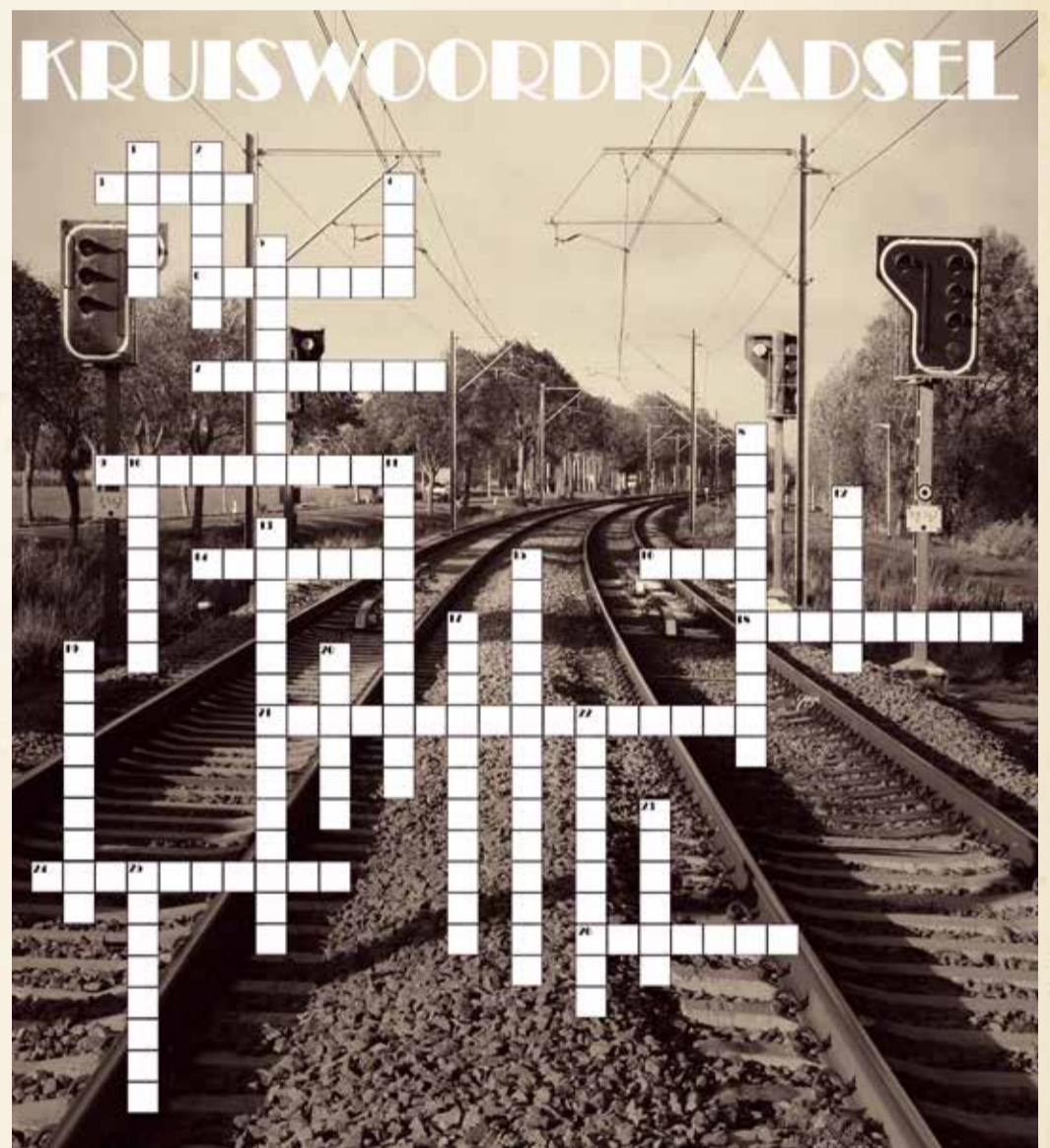
"Les Godverdommes sont là, sont arrivés. Oede voaders briengen nieuwe joekheidn mee. Les Godverdommes sont là, pour travailler.

Werken in den vrimde, verre van vrouw en kiend. Af en toe e brieftje, 't is dat die ulder biendt."

Zoals in deze laatste strofe beschreven wordt, verblijven deze mannen enkele weken of maanden ver van huis. Deze verre reis wordt voor hen mogelijk door het groeiend spoorwegennetwerk. Per

trein vertrekken seizoenarbeiders naar het Noorden van Frankrijk. Een lijn die voor hen essentieel blijkt te zijn is de spoorlijn 62 Oostende-Armentiers. Oorspronkelijk wordt deze lijn aangelegd om toeristen uit Parijs naar de Belgische kust te brengen. Het zijn uiteindelijk de seizoenarbeiders die het meeste gebruik maken van deze lijn. Ook uit onze streken zullen mannen naar de Franse velden vertrekken. Voor velen vormen de stations van Snaaskerke, Gistel, Moere, Eernegem en Ichtegem de plaats waar ze afscheid nemen van hun gezin. Eenmaal vertrokken zien ze het landschap van West-Vlaanderen voorbij glijden. Aangekomen met de trein in Frankrijk, gaat hun reis verder. Alvorens met kromgebogen rug aan het werk te beginnen, horen ze nog zeggen: 'Les Godverdommes sont là!'

Julie Delaere



HORIZONTAAL

- Deel van een station waar je tickets kunt kopen of informatie kan vragen
- Openbaar vervoermiddel dat overal stopt
- Tram met twee of meer geledingen
- Iemand die over of langs de sporen fiets of wandelt
- Reisweg
- Spoor
- Een trein die stopt aan de stations van grote steden en niet of weinig op tussengelegen stations
- Treinwagen die ingericht is en dienst doet als restaurant
- Wanneer de reistijd langer duurt dan voorzien
- Kruising van een spoorweg en weg

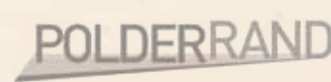
VERTICAAL

- Een afgesloten compartiment met zitplaatsen dat toegankelijk is via de zijgang
- Platform van een halte of een station
- Naamloze vennootschap die in opdracht van de Belgische Staat treindiensten in België exploiteert

- Belgische spoorwegbeheerder
- Een overstapmogelijkheid voor reizigers in een bepaald dienstregelpunt
- Spitsuur
- Een pas die een jaar vanaf aankoop geldig is voor 10 treinreizen tussen twee willekeurige stations
- Biljet
- Een terrein waar treinen worden gesplitst en samengesteld
- Tabel met aankomst- en vertrektijden
- Iemand die zonder geldig kaartje reist
- Bergplaats voor je tas
- Een object waarmee de fysieke vertakking in het spoorwegennet wordt gerealiseerd
- Een spoorlijn die bestaat uit een spoor waarover het vervoer in beide richtingen plaatsvindt
- Café, restaurant of bistro in een station
- Laatste stop van een trein

Informatie

De IOED Polderrand is het intergemeentelijk samenwerkingsverband voor onroerend erfgoed tussen de gemeenten Gistel, Ichtegem, Koekelare, Kortemark en Oudenburg. Heb je nog vragen of had je graag meer informatie omtrent het onroerend erfgoed in de regio? Neem dan contact op met de IOED Polderrand via info@polderrand.be of neem een kijkje op www.polderrand.be



IOED POLDERRAND
Weststraat 24 - 8460 Oudenburg
059 56 84 09 - info@polderrand.be



GINTER
Pater Amaat Vynckelein 1 - 8210 Zedelgem
050 28 86 05 - info@ginter.be

Met de steun van

