

# in de Steigers

tweëntwintigste jaargang 2015 - nr. 4



west-vlaanderen  
de gedreven provincie

# in de Steigers



**Erfgoednieuws uit West-Vlaanderen**  
tweëntwintigste jaargang 2015 - nr. 4

119. De Provincie, haar groene assen en het erfgoed
121. Spoorwegen in West-Vlaanderen  
Marc Ryckaert
137. Het verhaal achter de negen groene assen in vogelvlucht  
Jeroen Cornilly
145. Erfgoedelementen langs de groene assen  
Jeroen Cornilly
154. Monumentenwacht West-Vlaanderen  
voert bouwkundige inspecties uit langs de groene assen  
Patrick Declercq





## De Provincie West-Vlaanderen, haar groene assen en het erfgoed

**De Provincie West-Vlaanderen beheert een 25-tal groendomeinen, waarvan verschillende naast natuurwaarden ook belangrijke erfgoedwaarde bezitten. Negen van deze groendomeinen zijn zogenaamde 'groene assen': oude spoorweglijnen buiten gebruik die ingericht zijn of worden als zachte verbindingen, in de eerste plaats voor fietsers. Alles samen gaat het om ruim 100 kilometer verspreid over de hele provincie.**

Wie ooit al langs de groene assen wandelde of fietste zal ongetwijfeld een aantal getuigen van hun vroegere gebruik als spoorweg opgemerkt hebben: stations, een paar sporen of zelfs een slagboom. Maar wat we op het eerste gezicht opmerken, blijkt slechts een fractie van het nog aanwezige spoorwegerfgoed te zijn. Bovendien zijn veel relictten voor het niet-geofende oog nauwelijks herkenbaar. Bij de herinrichting van de groene assen zijn veelvoorkomende vragen: Wat is nu eigenlijk spoorwegerfgoed? Wat is de waarde van de relictten? En vooral ook: wat van deze aanwezige elementen moeten bewaard blijven? De opmaak van een inventaris en een afwegingskader was daarom een belangrijke stap in de herwaardering van het erfgoed.

In de loop van 2012-2013 maakte de West-Vlaamse Intercommunale (WVI) daarom in opdracht van de Provincie een inventaris van alle erfgoedelementen langs de groene assen en werkte een afwegingskader uit. Per groene as werd een beknopte historische nota opgemaakt en werd van elk van de bijna 450 geïnventariseerde erfgoedelementen een fiche met een beschrijving, de situering, beeldmateriaal en een evaluatie samengesteld. De studie vormt mee een leidraad bij de herinrichting van de groene assen door de Provincie, met als bedoeling het waardevolle erfgoed zo maximaal mogelijk te integreren en te respecteren.

De Provincie startte in 2010 met een gefaseerde heraanleg van alle groene assen. De Groene 62, tussen Torhout en Oostende, kwam het eerst aan de beurt. Nadien volgden de Stroroute, de Kezelbergrouwe en de Trimaarzate. De eigenlijke inrichting van de groene assen — breedte van het pad, materiaalgebruik, etc. — wordt op de lokale omstandigheden en noden afgestemd. Wel werd er gekozen voor een uniforme en herkenbare huisstijl. Tegen 2022 zullen alle assen aangepakt zijn. De vernieuwde assen geven energie aan de lokale besturen en de Provincie om het grondgebied in de nabijheid van de

Kaftillustratie: het stationsgebouw van Sijsele langs de voormalige spoorlijn Brugge-Eeklo (foto Stefan Dewickere).

Vorige pagina van links naar rechts: logo van de Belgische spoorwegen op een toeristische brochure voor de kust (Provinciale Bibliotheek Tolhuis) – de Frontzate tussen Nieuwpoort en Diksmuide (foto Marc Ryckaert) – toeristentreintje aan het station van Gistel op de Groene 62 (foto Walter Baes / Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

De Groene 62 is de voormalige spoorlijn tussen Oostende en Torhout. Ze werd door de Provincie West-Vlaanderen ingericht als een recreatieve as, waarbij gekozen werd voor een uniforme huisstijl (foto Stefan Dewickere).





groene as op te waarderen. Ze geven recreatie en toerisme in de regio een boost en zorgen voor lokale dynamiek. De samenwerking tussen de stad Oostende en de Provincie om de Groene 62 met 2 kilometer te verlengen richting het station van Oostende in het kader van een fietsfondsdossier is daar een mooi voorbeeld van.

wordt ingegaan op deze inspectie, met bijzondere aandacht voor een spoorwegbrug op de Frontzate. Speciaal voor dit nummer bracht fotograaf Stefan Dewickere enkele West-Vlaamse groene assen in beeld.

Dit nummer van *In de Steigers* gaat volledig over de West-Vlaamse groene assen en hun erfgoed. In een eerste bijdrage schetst Marc Ryckaert kort de algemene ontwikkeling van het spoorwegnetwerk in West-Vlaanderen, een geschiedenis waarin de oorsprong van de groene assen te vinden is. In een tweede bijdrage worden per groene as kort een aantal belangrijke historische feiten op een rijtje gezet. Vervolgens wordt een algemene beschrijving gegeven van het nu nog aanwezige spoorwegerfgoed langs de groene assen, een artikel dat grotendeels op het 11-delige rapport van de WVI gebaseerd is. De studie van de WVI vormde de aanleiding voor een inspectie door Monumentenwacht van alle bouwkundige relictten langs de groene assen die eigendom van de Provincie zijn. In een laatste artikel

De Groene 62 werd in 2012-2015 heraanlegd en daarvoor tijdelijk afgesloten, zoals hier in Gistel ter hoogte van de Snaaskerkestraat. Rechts staat een voormalig baanwachtershuisje, een van de vele relictten die de WVI inventariseerde (foto WVI).



# Spoorwegen in West-Vlaanderen

**Zondag 12 augustus 1838 is een historische dag voor Brugge: in aanwezigheid van het koninklijk paar en talrijke andere hoge gasten wordt de spoorlijn Gent-Brugge officieel in gebruik genomen. De feestelijkheden die bij die gelegenheid georganiseerd worden, duren drie volle dagen. Nog vóór het einde van diezelfde maand is het baanvak Brugge-Oostende gereed en op 28 augustus wordt dit in de kuststad eveneens met gepaste luister gevierd. Een goed jaar later, op 22 september 1839, rijdt de eerste trein van Gent naar Kortrijk. Hiermee zijn drie van de belangrijkste West-Vlaamse steden op het spoor aangesloten, op een ogenblik dat in vele landen nog moet begonnen worden met de aanleg van de eerste spoorlijn.**

De spoorweg en de stoomlocomotief worden vanaf de jaren tachtig van de 18de eeuw ontwikkeld in Engeland, waar – na veel geëxperimenteer – in 1825 een eerste spoorlijn met stoomtractie voor passagiers- en goederenvervoer in dienst kan gesteld worden. Dat de bakermat van de spoorweg in Engeland ligt, is geen toeval. Het is immers ook het land waar de Industriële Revolutie begonnen is. De industriële kringen zijn enerzijds vertrouwd met ijzer en stoom en hebben anderzijds dringend nood aan beter transport. Noch het traditionele vervoer per binnenschip, noch dat met paard en wagen voldoen aan de nieuwe behoeften aan snel en massaal vervoer van grondstoffen en afgewerkte producten. Alle voorwaarden voor de ontwikkeling van een transportrevolutie zijn aanwezig. Vanaf 1830 komen er in Groot-Brittannië dan ook in snel tempo nieuwe spoorlijnen bij.

Op het Europese vasteland rijdt er al een eerste experimentele stoomlocomotief in 1816 bij een koolmijn in Pruisen, maar België is het eerste land om met de systematische uitbouw van een spoorwegnet te starten. En ook dat is geen toeval. Na Engeland is België immers het meest geïndustrialiseerde land van Europa. Bovendien kampt de jonge staat, die pas sinds 1830 onafhankelijk is, met een transportprobleem. De belangrijkste toegangen tot de zee (via Maas en Schelde) en de verbindingen met de Rijn lopen immers via Nederlands grondgebied. En zeker in de eerste jaren na 1830 zijn de verhoudingen met dat land niet bepaald hartelijk. Het komt er voor de Belgen dus op aan om op eigen grondgebied nieuwe en snelle verbindingen te creëren tussen Rijn en Maas aan de ene kant en de Belgische havens aan de andere kant. Algauw ziet men in dat, naast de verbetering van land- en waterwegen, het spoor hierbij een cruciale rol te vervullen heeft.



## Staatsspoorlijnen

In tegenstelling tot Groot-Brittannië, waar de bouw en exploitatie van spoorwegen geheel aan het private initiatief overgelaten wordt en zonder voorafgaand globaal plan gebeurt, neemt de Belgische staat zelf de aanleg van spoorlijnen ter hand. Hierdoor is er wel sprake van een visie en een globaal plan. Onder impuls van visionaire politici als minister van Openbare Werken J.-B. Nothomb en met de medewerking van bekwaame ingenieurs in overheidsdienst, wordt in enkele jaren tijd de basis van het Belgische spoorwegnet gelegd. Dit bestaat uit twee hoofdasen: een van west naar oost die Oostende met Luik en Duitsland verbindt, en een noord-zuidas van Antwerpen naar Bergen en Frankrijk. Al snel worden een bijkomende aftakking voorzien naar Charleroi-Namen en een verbinding Gent-Kortrijk. Merkwaardig is, dat het snijpunt tussen beide hoofdasen zich aanvankelijk niet in Brussel, maar wel in



Boven: herinneringsmedaille voor de inhuldiging van de spoorlijn Brussel-Mechelen op 5 mei 1835. Het was de eerste spoorlijn voor commercieel personenvervoer op het vasteland (Universiteitsbibliotheek Gent).

Onder: porseleinkaart van omstreeks 1840 met publiciteit voor het *Hôtel d'Allemagne* in Oostende. Op de voorgrond is een trein afgebeeld. De badstad was al vroeg op het spoorwegnet aangesloten (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

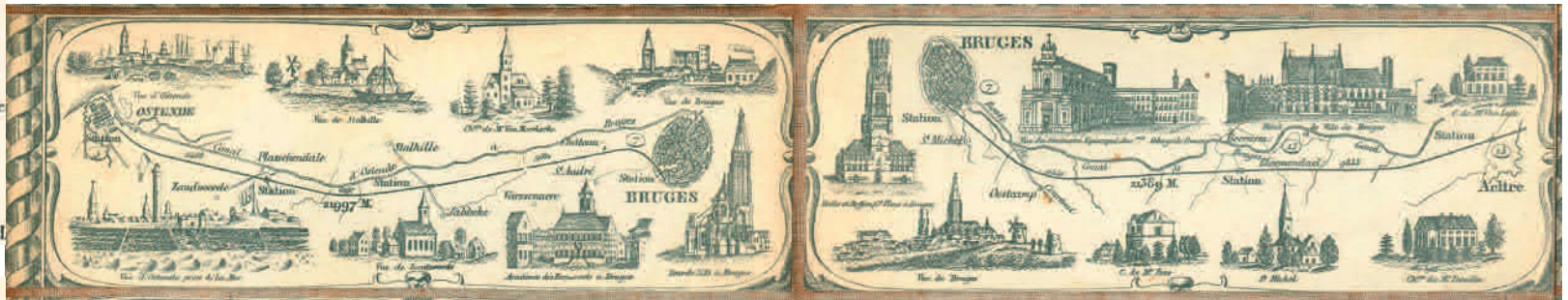








PANORAMA VAN BRUGES PANORAMA DE BRUGES



Mechelen bevindt. Op 5 mei 1835 wordt het lijngedeelte van Mechelen naar Brussel als eerste reguliere spoorlijn op het Europese vasteland ingewijd. De aanleg van de westelijke tak vordert goed dank zij het vlakke terrein, waardoor Brugge en Oostende in 1838 bereikt worden, en Kortrijk in 1839. In de daaropvolgende decennia zal de provincie West-Vlaanderen verder ontsloten worden. Maar dat zal niet zozeer door het Rijk gebeuren, als wel door private ondernemers.

### Private spoorwegmaatschappijen

Na de snelle aanleg van de hoofdassen oordeelt de Belgische overheid dat de verdere uitbouw van het net beter overgelaten kan worden aan het privé initiatief, weliswaar onder nauwlettend staatstoezicht. Dat de belangstelling bij ondernemers en financiers groot is, mag blijken uit het feit dat tussen 1843 en 1874 niet minder dan zesenvijftig maatschappijen zich aan het spooravontuur zullen wagen. Niet allen zullen even succesvol zijn, en de overnames en fusies zullen talrijk zijn. Sommige zullen zowel de bouw als de exploitatie van een of meer lijnen op zich nemen, andere beperken zich tot de bouw en laten de uitbating aan de Staat over. Toch zullen zij met zijn allen ruim 2.600 kilometer bijkomend spoor aanleggen, waardoor België op een bepaald ogenblik het dichtste spoornet ter wereld zal hebben. Een van de belangrijkste maatschappijen is de

*Grand Luxembourg*, die een concessie verkrijgt voor de lijn Brussel-Luxemburg. Deze lijn is geconcipieerd als onderdeel van een veel ambitieuzer maar nooit voltooid geheel, namelijk de verbinding Londen-Triëst-Indië, die op het vasteland had moeten starten in Oostende en dus ook over de staatspoorlijn Oostende-Brussel zou gelopen hebben.

In West-Vlaanderen zijn een achttal maatschappijen actief. De belangrijkste is de *Flandre Occidentale* of *FO* (voluit: *Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale*), die tussen 1845 en 1864 onder meer de lijnen Brugge-Kortrijk, Ingelmunster-Tielt-Deinze en Kortrijk-Poperinge aanlegt. De maatschappij is opgericht met Engels kapitaal en wordt geleid door William Chantrell, Bruggeling van Britse origine. Zij baat zelf haar lijnen uit met eigen materieel, en zal dat blijven doen tot ze in 1906 door de Staat overgenomen wordt. Voorts kunnen onder meer nog vernoemd worden: de *Société du Chemin de Fer d'Ecloo à Bruges*, die in 1862-1863 de verbinding Brugge-Eeklo bouwt, de *Chemin de Fer de Bruges à Blankenberge*, die in 1863 Blankenberge met het binnenland verbindt, de *Chemins de Fer de l'Ouest de la Belgique* met onder meer de belangrijke lijn Denderleeuw-Kortrijk (1863) en de *Chemin de Fer d'Ostende à Armentières*, die in 1868 Oostende-Torhout en in 1873 Torhout-Ieper in gebruik neemt. Door deze en andere nieuwe lijnen raakt de pro-

### Vorige pagina:

het Ministerie van Openbare Werken publiceerde in 1880 een atlas die een overzicht gaf van de snelle evolutie van het Belgische transportnetwerk. Een vergelijking tussen de toestand in 1860 en 1880 illustreert de explosieve groei van het Belgische spoornetwerk (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

Boven: panoramisch gezicht op Brugge met rechts het eerste station op het Zand. Acquaint naar een tekening van A. Ditzler, uitgegeven door F.C. Eisen Verlag in Keulen. De prent van kort na 1840 toont duidelijk hoe de spoorweg door de stad liep (Provinciale Bibliotheek Brugge).

Onder: vanaf 1840 werden door het *Etablissement géographique* van Ph. Vander Maelen in Brussel verschillende edities van een geïllustreerde *Atlas Pittoresque des Chemins de Fer de la Belgique* uitgegeven. Het detail toont de spoorverbinding tussen Oostende, Brugge en Aalter (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).





Boven: de voor- en de keerzijde van een herinneringsmedaille die werd uitgegeven naar aanleiding van de inhuldiging van het station van Lichtervelde op 6 april 1847. Het station lag op een spoorlijn die werd aangelegd door de *Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale* (Universiteitsbibliotheek Gent).

Midden: een goederenwagon gebouwd door het Brugse bedrijf *La Brugeoise* voor de spoorwegmaatschappij *Flandre Occidentale*. De foto is afkomstig uit een album van het bedrijf uit 1908 (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

Onder: tijdens de late 19e eeuw nam de Belgische Staat systematisch alle private spoorwegmaatschappijen over. In 1907 werd in Roeselare de 'Overname der IJzerenwegen van West-Vlaanderen door den Staat' gevierd (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).



vincie overdekt met een vrij dicht net van spoorwegen, dat alle grote en ook veel kleinere gemeenten verbindt. Sommige plaatsen, zoals Brugge en Kortrijk, worden echte spookknooppunten.

In 1874 wordt de laatste privé-maatschappij opgericht. Daarna stopt de periode van de zogenaamde concessies. De mogelijkheid om nog nieuwe rendabele lijnen te bouwen is sterk verminderd, en bovendien wil de Belgische Staat opnieuw meer greep op de spoorwegen. De overheid koopt de private lijnen een na een op en laat er zelf treinen op rijden. Deze ontwikkeling zal uiteindelijk resulteren in de creatie van één staatsspoorwegmaatschappij – de NMBS – in 1926. Ook de aanleg van nieuwe lijnen, zoals bij voorbeeld Brugge-Zeebrugge in 1906, gebeurt voortaan uitsluitend door de Staat.

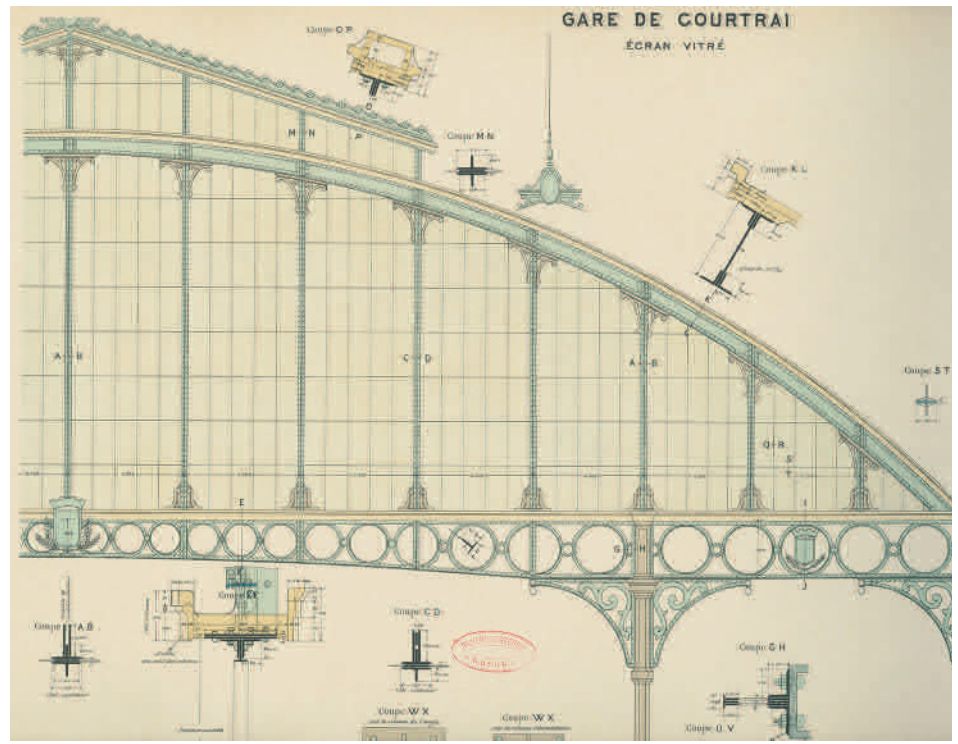
### Transportrevolutie

De uitbouw van het spoorwegnet vormt een ware revolutie in het vervoer van reizigers en goederen, waarvan de draagwijdte nu nog nauwelijks te bevatten is. Voor de komst van het spoor is bij voorbeeld een reis van Oostende naar Brussel al een hele onderneming. Van Britse reizigers die vanaf 1815 het slagveld van Waterloo komen bezoeken en in Oostende aan land komen, weten we dat ze die verplaatsing in meerdere etappes maken: met de trekschuit of paardenkoets naar Brugge, vervolgens met de trekschuit naar Gent en tenslotte met de paardenkoets verder tot Brussel. In Brugge en Gent wordt telkens overnacht. Het is trouwens aan die reisonderbrekingen te danken dat de Britten het pittoreske Brugge als toeristische bestemming ontdekt hebben. Na de komst van de trein kan men plots in één dag van Oostende naar Brussel. Meer nog: wie dat wil, kan dezelfde dag ook nog terug. Naarmate ook de buurlanden



hun spoorwegen verder uitbouwen en de diverse netten op elkaar aangesloten worden, kunnen tegen het einde van de eeuw in één etmaal reizen gemaakt worden die vroeger een week of meer in beslag namen. Het reizen per trein kent dan ook onmiddellijk succes, ondanks het feit dat in de beginjaren de reiscondities niet altijd zeer comfortabel zijn. Zo zitten de reizigers in derde klasse aanvankelijk in open platte wagons met houten banken, waar ze niet alleen blootgesteld zijn aan wind, sneeuw en regen maar ook nog eens de rook en het roet van de locomotief over zich heen krijgen.

Ook voor het goederenvervoer is de impact van het spoor bijzonder ingrijpend. Wanneer de beleidsmakers van het jonge België besluiten tot de uitbouw van een spoorwegnet, hebben ze in eerste instantie een verbetering van het goederenvervoer op het oog. En dat is een juiste inschatting. Niet alleen kan het vervoer van grondstoffen en afgewerkte producten voortaan veel sneller en massaler gebeuren, ook de transportkosten dalen aanzienlijk. Dit leidt dan weer tot een sterke toename in de productie én de consumptie van goederen, ook op plaatsen die voordien door hun slechte bereikbaarheid economisch achterop gebleven waren. Niet alleen de binnenlandse handel en industrie profiteren hiervan, ook de internationale handel krijgt een sterke impuls. Zodoende neemt het volume getransporteerde goederen in de loop van de 19de eeuw enorm toe, en het leeuwendeel hiervan is voor het spoor. Tussen 1845 en 1913 stijgt het aandeel van de spoorwegen in het goedertransport in België van 7,5% naar 77,3%. Het wegtransport (met paard en wagen) gebeurt in toenemende mate in functie van het vervoer van en naar de stations. Op het terrein vertaalt die ontwikkeling zich in de bouw van goederenstations en -loodsen, en van los- en laadplaatsen. Zelfs de kleinste stations beschikken over een 'goederenkoer': een verharde zone naast



Boven: de uitbouw van het spoorwegennet ging gepaard met de bouw van monumentale stations in de steden. Het station van Kortrijk kreeg een metalen perronoverkapping, die ingenieur Arthur Vierendeel opnam in zijn platenalbum over metaalarchitectuur uit 1897-1902 (Dienst Monumentenzorg en Stadsvernieuwing, Brugge).

Midden: een reizigerswagon 2<sup>e</sup> klas gebouwd door het Brugse bedrijf *La Bruggeoise* voor de Belgische staatsspoorwegen (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

Onder: paardenmarkt aan het station van Torhout voor de Eerste Wereldoorlog (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).





een zijspoor, al of niet met bijbehorende opslagruimte. In het zuiden van West-Vlaanderen gaan deze 'goederenkoeren' vooral in de eerste helft van de 20ste eeuw een belangrijke rol spelen bij het transport van het vlas.

Minder opvallend, maar niet minder belangrijk, is de invloed van het spoor op de verspreiding van informatie. Voor het postverkeer betekent de trein immers al evenzeer een omwenteling. Brieven en pakjes raken nu aanzienlijk sneller ter bestemming dan voorheen, ook over lange afstanden. En ook het nieuws verspreidt zich nu sneller dan vroeger: voortaan zijn de dagbladen uit de hoofdstad nog dezelfde ochtend te koop in het hele land, althans op die plaatsen die door het spoor bediend worden. De versnelling van de informatiestroom kent een volgende grote stap met de komst van de elektrische telegraaf, en ook hier spelen de spoorwegen een rol. In 1850 wordt langs de staatsspoorlijnen begonnen met het plaatsen van telegraaflijnen. In 1857 bereiken die al een lengte van meer dan 860 kilometer.

#### De ontsluiting van de kust

In de loop van de 19de eeuw komt het kusttoerisme tot ontwikkeling. De mode van de zeebaden en de strand-

vakanties is uit Engeland komen aanwaaien en schiet aan de Belgische kust langzaam maar zeker wortel. Vooral in de tweede helft van de eeuw verrijzen hotels, cafés, kursalen en villa's langs nieuw aangelegde wandeldijken. Zomer na zomer groeit het aantal badgasten. De meesten bereiken hun vakantiebestemming per trein. Het kusttoerisme mag dan wel niet ontstaan zijn door de komst van de spoorweg (het was namelijk al iets eerder gestart), maar het is er wel krachtig door in de hand gewerkt.

Oostende is niet alleen de belangrijkste plaats en de enige volwaardige stad op de kust, het is ook de haven waarlangs de Engelse toeristen het land binnenkomen. Mede om die reden wordt het in 1838 eindstation op een van de eerste en belangrijkste spoorlijnen van het land. Bovendien kiest koning Leopold I de kuststad uit als verblijfplaats voor zijn jaarlijkse zomervakantie. Oostende wordt als het ware de zomerhoofdstad van België en trekt weldra heel wat leden uit de hogere kringen uit binnen- en buitenland aan, die het koninklijk voorbeeld volgen. Het wordt een mondaine badplaats waar tegen het einde van de eeuw ook de Parijzenaren graag komen. In het zomerseizoen rijden dagelijks tot vier speciale treinen heen en terug tussen Parijs en

Oostende groeide tijdens de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw uit tot een internationaal gerenommeerde badplaats. Al in 1838 kreeg de stad een eindstation op een van de eerste en belangrijkste spoorlijnen van België. Het eerste neoclassicistische stationsgebouw stond aan de havendokken. Dit gebouw zou later opgenomen worden in een neogotisch station. Op een porseleinkaart van omstreeks 1840 is de drukte voor het station duidelijk te zien (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

#### Volgende pagina:

Boven: de spoorwegen in Oostende aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw. Een stoomtrein nadert het station (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

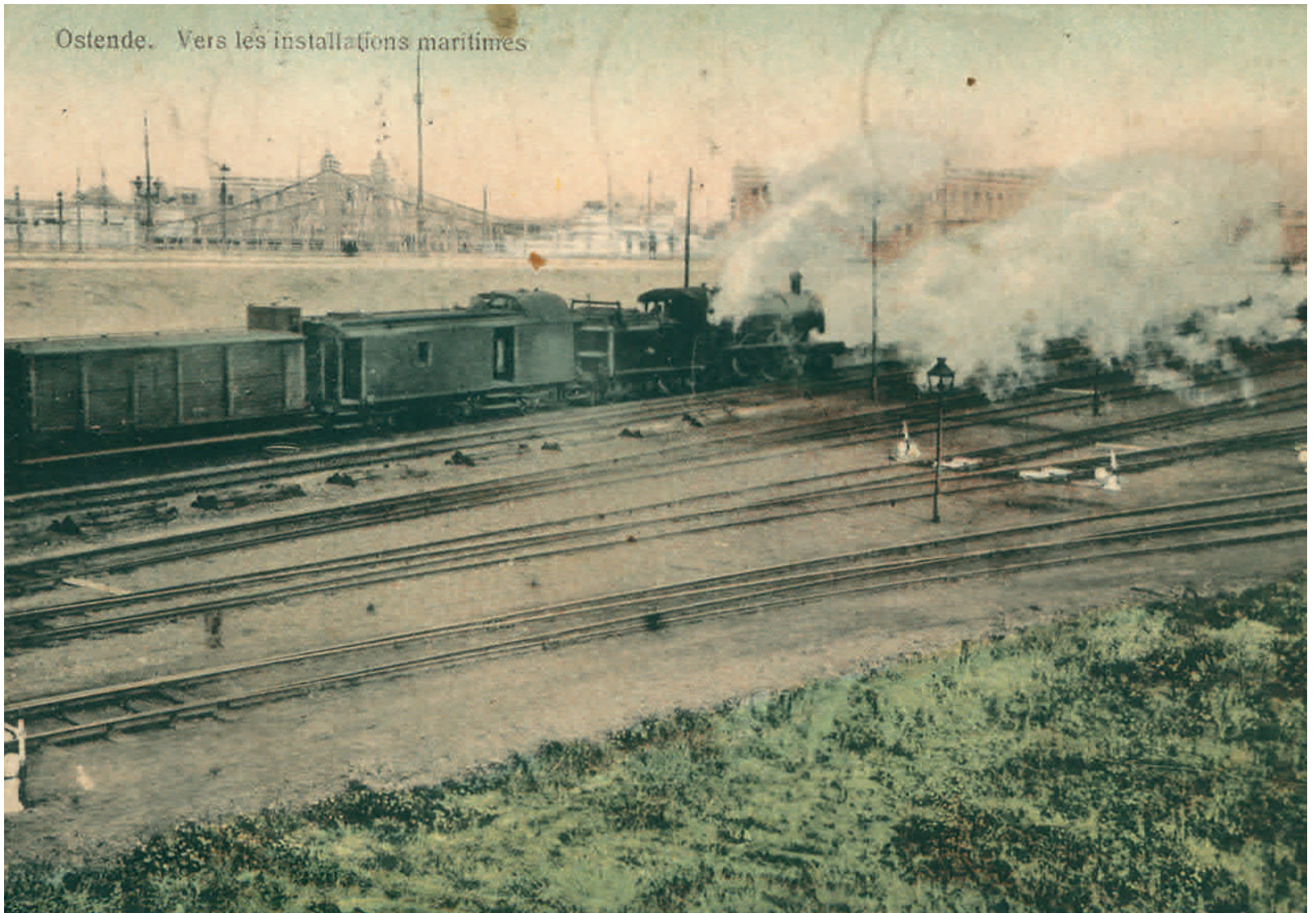
Onder: vroeg-20<sup>e</sup>-eeuwse prentkaart van de spoorlijnen die de haven van Oostende ontsloten. Een goederentrein met een stoomlocomotief rijdt in de richting van de haven (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).







Ostende. Vers les installations maritimes





Oostende, via Kortrijk en Torhout. Ook vanuit Midden- en Oost-Europa komen gasten. Als internationaal station is Oostende de eindbestemming van treinen uit Berlijn, Wenen en verder. Wanneer de Belgische ondernemer Georges Nagelmackers in 1872 start met de *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*, komen zijn luxe-slaaptreinen ook naar Oostende. Vanaf 1894 rijdt met een van deze treinen een wagon mee, die in Wenen gekoppeld wordt aan de legendarische *Orient Express* met bestemming Istanbul. In Oostende verrijzen in 1898 zelfs de eigen werkplaatsen van de *Compagnie*, waar de slaap- en restauratierijtuigen onderhouden en verbouwd worden. Deze ateliers zullen tot oktober 2006 (de laatste jaren onder de naam *Rail Services International*) in gebruik blijven.

In Blankenberge verrijst in 1859 een eerste Kursaal. Eén van de initiatiefnemers, Jean Malécot, is ook betrokken bij de private maatschappij die de spoorlijn Brugge-Blankenberge aanlegt. Deze lijn komt op 26 juli 1863 in bedrijf. Het bijzondere aan de treinen van deze maatschappij is dat ze samengesteld zijn uit dubbeldeksrijtuigen, wat een rareit is in die tijd. Alleen enkele voorstadlijnen in Parijs gebruiken die ook. De verbinding naar Blankenberge kent een groot succes: behalve goeude badgasten maken ook veel dagjesmensen uit Brugge er gebruik van. En wanneer enkele jaren later in Heist het strandtoerisme voorgoed van start gaat, wordt de lijn vanuit Blankenberge tot daar verlengd. Tussen Blankenberge en Heist ligt het spoor op het tracé dat nu door de kusttram gevolgd wordt. Naar verluidt is de tocht door het vrijwel verlaten landschap op de rand van polders en duinen – van Zeebrugge is op dat ogenblik immers nog geen sprake – een belevenis op zich. Op sommige plaatsen kan men vanuit de trein over de lage duinen heen de zee zien. In de wintermaanden zijn er natuurlijk heel wat minder reizigers, maar dan wordt de

Boven: de Belgische Staatsspoorwegen gaven affiches en toeristische brochures uit om het gebruik van het spoor voor vakanties te promoten. Deze brochure voor de Belgische kust werd in 1935 gepubliceerd (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

Onder: bijzonder merkwaardig was het gebruik van dubbeldeksrijtuigen op de spoorlijn Brugge-Blankenberge. Op deze zeldzame foto uit de late 19e eeuw zien we een stoomtrein met een paar van die rijtuigen (verzameling Ronny Van Troostenberghe, Middelkerke).

**Volgende pagina:**

vanaf het laatste kwart van de 19e eeuw werden ook buurtspoorwegen aangelegd om het platteland beter te ontsluiten. De buurtspoorwegen werden daarom zoveel als mogelijk op het spoor met aangesloten. Van boven naar onder zien we een stoomtram voor het station van Ieper (Universiteitsbibliotheek Gent), het station van Veurne met ervoor de trams (Universiteitsbibliotheek Gent) en een tram langs de Moerkerksesteenweg in Sint-Kruis (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).



spoorlijn gebruikt voor het transport van bouwmaterialen naar de in volle uitbouw verkerende kustplaatsen.

De rol van de spoorweg in de ontwikkeling van het toerisme wordt ook duidelijk geïllustreerd in het geval van Nieuwpoort-Bad. Om deze uit het niets gecreëerde badplaats te ontsluiten, wordt de bestaande spoorlijn van Diksmuide naar Nieuwpoort-Stad in 1869 doorgetrokken tot aan de kust. Dan is er nog De Panne, dat vanaf 1870 eveneens per spoor bereikbaar wordt, via het station van Adinkerke op de lijn Veurne-Duinkerke. De jongste kuststations zijn Zeebrugge (1906), op een nieuwe lijn vanuit Brugge die weliswaar vooral gebouwd is in functie van de haven, Knokke (1920) door verlenging van de toenmalige lijn Zeebrugge-Heist, en de stopplaats Koksijde (1952) op de lijn Veurne-Duinkerke. De andere kustplaatsen – Wenduine, De Haan, Bredene en belangrijke delen van de Westkust – krijgen geen treinverbinding. Niettemin zullen ook zij van spoorvervoer kunnen genieten, maar dan van een ander type, namelijk de tram.



### Buurtspoorwegen

In het laatste kwart van de 19de eeuw zijn al heel wat gemeenten in West-Vlaanderen met de trein bereikbaar. Het aanleggen van nog meer spoorlijnen is niet haalbaar. Een aantal vooral kleinere woonkernen moet zich dus voorlopig verder behelpen met het traditionele vervoer met paard en wagen, want vrachtwagens met verbrandingsmotor zijn er nog niet. Om deze plaatsen beter toegankelijk te maken en het transport van personen en landbouwproducten te verbeteren, wordt vanaf 1885 een nieuw vervoermiddel ingezet: de tram. Vergeleken met de trein is dit is een kleiner en langzamer spoorvoertuig, dat op lichtere en smallere sporen rijdt. De spoorbreedte bedraagt meestal 1 meter, tegen 1,435 meter voor het 'gewone' spoor. Vandaar dat men ook spreekt van smalspoor of meterspoor. De investeringen voor de bouw van een tramlijn zijn aanzienlijk kleiner dan bij een spoorweg. Tramlijnen worden veelal naast bestaande wegen aangelegd, waardoor er nauwelijks ontegeningen nodig zijn. Bovendien is geen zwaar ballastbed vereist en worden waterlopen overgestoken via bestaande bruggen, hetgeen de bouwkost beperkt houdt. Aanvankelijk gebeurt de tractie met stoom, later zullen sommige lijnen geëlektrificeerd worden en zal ook dieseltractie verschijnen. In een paar decennia wordt West-Vlaanderen aldus overdekt door een tweede netwerk van smalspoorlijnen of *buurtspoorlijnen*, dat complementair is met het 'grote' spoor en er ook op aansluit. Niet zelden vindt men een stationnetje van de buurtspoorwegen vlakbij een treinstation, waar niet alleen passagiers kunnen overstappen, maar waar ook goederen en landbouwgewassen overgeladen worden. Zo is het niet ongebruikelijk om in het bietenseizoen een stoomtram te zien met een rij goederenwagons vol suikerbieten achter zich.

De kust behoort tot de gebieden waar de tram het vroegst verschijnt. Al in 1873, nog vóór de wet op de tramwegen in juli 1875 gestemd wordt, worden plannen voor een kusttram gemaakt. Pas met de oprichting van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in 1884 komt er echt schot in de zaak. Vanaf 1885 wordt gereden op de verbinding Oostende-Middelkerke. In de volgende jaren worden lijnen naar Veurne (over Nieuwpoort en Koksijde) en Blankenberge aangelegd. Verdere uitbreidingen worden gepland, enerzijds in de richting van Malo-les-Bains in Frankrijk, anderzijds tot Breskens in Nederland. De verbinding naar Malo zal nooit gerealiseerd worden, die naar Zeeuws-Vlaanderen komt er vanaf de zomer van 1929 wel. Aanvankelijk bedient de tram de bestaande dorpen in de polders achter de duinen. Pas later zal er een echte kusttram komen die de Koninklijke Baan of de zeedijk volgt. De kust-



tram mag, na de trein, als de 'tweede transportrevolutie' beschouwd worden die de ontwikkeling van het kusttoerisme in grote mate bevordert heeft. In tegenstelling tot de trein, die de badgasten vanuit het binnenland aanvoert, is de tram het verbindende element tussen de verschillende badplaatsen. En net zoals het treintraject



tussen Blankenberge en Heist (dat in 1911 definitief door een tramlijn vervangen wordt) is het een ideaal middel om het kustlandschap te ontdekken en te verkennen. Een badplaats als De Haan zal zijn ontstaan en ontwikkeling vanaf 1887 zelfs volledig aan de tram te danken hebben. In de loop van de 20ste eeuw zullen de tram en het kusttoerisme samen verder groeien.

### De Eerste Wereldoorlog

Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog beschikt België over een uitzonderlijk dicht net van spoorlijnen: 4602 kilometer normaalspoor (trein) en 4094 kilometer smalspoor (tram). Op het normaalspoor wordt uitsluitend met stoomtractie gereden, terwijl 10% van het smalspoornet intussen geëlektrificeerd is. Het spreekt voor zich dat dit net in de oorlog een kapitale rol zal vervullen. Tijdens de mobilisatie, begin augustus 1914, brengen honderden extra-treinen de militairen en hun uitrusting naar de stellingen van het veldleger in het oosten van het land en naar de forten van Luik, Namen en Antwerpen. Wanneer in de volgende weken het Duitse leger oprukt, is het opnieuw de trein die een belangrijke rol vervult bij het terugplooiën van het Belgische leger, eerst naar Antwerpen en vervolgens richting West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk. Hoewel de legerleiding de buurtspoorwegen aanvankelijk minder nuttig acht, wordt de tram weldra ook ingezet voor allerhande militaire transporten. Behalve militairen vervoeren trein en tram in die dagen ook talloze vluchtelingen die hun woonplaats verlaten hebben voor de oprukkende vijand.

Wanneer het front zich midden november in West-Vlaanderen stabiliseert voor de volgende vier jaar, moet aan beide zijden van de linies de bevoorrading georganiseerd worden: aanvoer van manschappen, proviand, geschut en munitie, afvoer van gewonden en gesneuvelden... Opnieuw is het spoor het aangewezen transportmiddel. Dit is allerminst evident, want de bestaande spoor- en tramlijnen zijn door het front onderbroken en veel is vernield. Zowel aan Duitse als aan geallieerde zijde wordt met man en macht gewerkt om het vervoer letterlijk weer op de rails te krijgen. Niet alleen worden de bestaande lijnen hersteld, er worden ook talrijke nieuwe lijnen gebouwd. Vele daarvan zijn smalspoorlijnen. Er wordt zelfs een nieuw type smalspoor van 60 cm breed gebruikt, dat zeer snel te plaatsen is op elke stabiele ondergrond en naar de Franse fabrikant *Decauville-spoor* genoemd wordt. Maar ook het normaalspoornet wordt uitgebreid. Veelal gaat het om opstelbundels, rangeersporen en zijsporen naar opslagplaatsen of geschutstellingen, maar er zijn ook langere lijnen bij. Zo wordt aan geallieerde zijde de

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden achter het front talrijke smalspoorlijnen aangelegd voor het transport van goederen en manschappen. Enkele Belgische soldaten poseerden in 1916 op een kleine wagon op de smalspoorlijn in Pervijze. De foto werd genomen door genieofficier Emile Bertrand (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).















spoorlijn aangelegd die van Poperinge over Roesbrugge en Proven naar De Panne loopt. Na de oorlog zal ze behouden blijven en gedurende een aantal jaren als lijn 76 in het gewone spoorverkeer ingeschakeld worden. Aan Duitse zijde komt er bij voorbeeld een nieuwe spoorlijn die ter hoogte van Dudzele aftakt van de lijn Brugge-Blankenberge en via Zuienkerke tot bij Oostende loopt. Zij bedient onder andere een militair vliegveld en diverse geschutstellingen. Ook in en rond het Vloethemveld in Zedelgem, waar hout gekapt wordt en munitie opgeslagen, leggen de Duitsers spoorwegen aan. De militaire lijn van Heist naar Knokke wordt in 1920 in het gewone spoornet opgenomen, waardoor Knokke eindelijk ook zijn station krijgt. Een speciale vermelding verdient de lijn Diksmuide-Nieuwpoort uit 1869, die tijdens de oorlog buiten gebruik is: de spoorlijn vormt de begrenzing van de onder water gezette IJzervlakte en is zodoende vier jaar lang onderdeel van de frontlijn.

Eens de oorlog voorbij, hebben al die extra sporen, op een enkele uitzondering na, geen nut meer en worden ze uitgebroken. Aan het front zelf is de infrastructuur volledig vernield. Het opruimen van het puin en de wrakken, het herstel van spoor- en tramlijnen en het herbouwen van stations, spoorbruggen en seinhuizen maakt deel uit van de wederopbouw van de 'Verwoeste Gewesten'. Lang zal de vrede niet duren, want de Tweede Wereldoorlog zorgt voor nieuwe beschadiging van de spoorinfrastructuur, ook al is die in West-

Vlaanderen aanzienlijk minder ingrijpend dan tijdens de Eerste Wereldoorlog. Met name het rangeerstation van Kortrijk zal in 1944 het doelwit vormen van opeenvolgende geallieerde luchtaanvallen, met veel collaterale schade en talrijke burgerslachtoffers tot gevolg.

### Nieuwe ontwikkelingen in de 20ste eeuw

In de loop van de 20ste eeuw dwingen technische ontwikkelingen zowel de spoorwegen als de buurtspoorwegen tot een grondige herpositionering binnen het vervoerslandschap. De opkomst van de vrachtwagen, de bus en de auto brengt een totale wijziging met zich in het transport van personen en goederen. Vooral voor de buurtspoorwegen heeft dit verstrekkende gevolgen. In 1947 blijkt uit een onderzoek dat van alle tramlijnen die de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen uitbaat (dus met uitzondering van de stadsnetten in Brussel, Gent, Antwerpen en Luik) alleen de kusttram en het tramnet van Charleroi financieel gezond zijn. Al de rest is verlieslatend. Dit heeft voor gevolg dat vrijwel alle tramlijnen in de jaren '50 en '60 verdwijnen en vervangen worden door bussen. Deze evolutie wordt tevens in de hand gewerkt door de noodzaak tot modernisering en verbreding van de wegen voor het groeiende autoverkeer. Het inpalmen van de naast de wegen lopende tramlijnen is een voor de hand liggende oplossing.

Voor de spoorwegen zijn de gevolgen iets minder drastisch, maar toch worden ook hier in de tweede helft van

#### Vorige pagina:

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden treinen gebruikt voor het transport van gewonde soldaten van en naar hospitalen. Daartoe werden de wagons aangepast. In een fotoalbum van het hospitaal L'Océan zijn beelden van een voor het transport van gewonde soldaten ingerichte spoorwagon en de aankomst in een station opgenomen (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

De spoorlijn in Kaaskerke met een stoomlocomotief in 1916. De foto werd genomen door genieofficier Emile Bertrand (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).





Boven: de Trans Europ Express (TEE) tussen Oostende en Dortmund werd in 1954 in gebruik genomen. Een Duits treinstel van de TEE, genaamd Saphir, in het station van Oostende in de late jaren 1950 (foto Roger Vansevenant / Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

Onder links: de lijn Oostende-Luik werd in 1954 geëlektrificeerd. Electrisch treinstel van het type AM54 tussen Oostende en Brugge in de jaren 1960 (foto Hugo Maertens / Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

Onder rechts: na de Tweede Wereldoorlog moet het spoor het meer en meer afleggen tegen het flexibelere busvervoer. Bushalte aan het station van Brugge in de jaren 1960 (foto Hugo Maertens / Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

de 20ste eeuw heel wat onrendabele lijnen afgeschaft, waaronder Brugge-Eeklo (1959), Kortrijk-Ronse (1959), Oostende-Torhout (1963) en Diksmuide-Nieuwpoort (1974). Sommige lijnen of delen ervan kunnen hun bestaan nog even rekken, omdat ze een grote fabriek of een legerdepot bedienen (Kortrijk-Zwevegem, Kortemark-Vijfwegen), maar dit is slechts uitstel van executie. Daarbovenop worden bij de invoering van het IC/IR-plan in 1984 ook nog eens een hele reeks kleinere stations en halteplaatsen opgeheven. Concreet betekent dit, dat van de vele spoorlijnen die ooit West-Vlaanderen doorkruisten, er nu nog slechts zes overgebleven zijn. Tegelijk worden de behouden lijnen gemoderniseerd.

De belangrijkste modernisering betreft de elektrificatie. In april 1935 is de lijn van Brussel Noord naar Antwerpen Centraal als eerste onder draad gebracht. Verdere plannen worden tijdelijk opgeschort tijdens de

Tweede Wereldoorlog, maar in 1949 vat de NMBS een grootschalige campagne aan, die binnen een tijdspanne van een paar jaar de elektrificatie van 1500 kilometer spoor beoogt. Eén van de lijnen die met voorrang aangepakt wordt, is de oost-westas Luik-Brussel-Oostende. Op 29 juni 1954 rijdt de eerste elektrische trein van Gent naar Oostende. Dit gaat met enige plechtigheden gepaard. Premier Achille Van Acker, Bruggeling van geboorte, en minister Edward Anseele van Verkeerswezen rijden mee. Zij worden in Brugge verwelkomd door gouverneur Pierre van Outryve d'Ydewalle. In Oostende wordt de trein opgewacht door burgemeester Adolf Van Glabbeke, die op dat ogenblik tevens minister van Openbare Werken is. Op 17 juli van hetzelfde jaar volgt Brugge-Blankenberge en op 22 mei 1955 is Brugge-Zeebrugge-Knokke aan de beurt. De andere West-Vlaamse lijnen zullen pas veel later geëlektrificeerd worden: Gent-Kortrijk-Rijsel in



1980-1982, Brugge-Kortrijk en Oudenaarde-Kortrijk in 1986, Kortrijk-Poperinge in 1987 en tenslotte Deinze-Lichtervelde-De Panne in 1996. Tot 1966 – het laatste stoomjaar van de NMBS – zullen op sommige van deze lijnen nog stoomlocomotieven te zien zijn. Daarnaast rijden er ook diesellocomotieven en dieselstellen. Overigens is er ook op de lijn naar Oostende soms nog een dieselstel te zien, en niet het eerste het beste: in mei 1954 wordt onder de naam *Saphir* de snelle TEE-dienst of *Trans Europ Express* Oostende-Dortmund (later: Frankfurt) in gebruik genomen, en die wordt gereden met gestroomlijnde Duitse dieselstellen. Vanaf 1964 zal de *Saphir* Brugge en Oostende niet langer aandoen en tot Brussel beperkt worden. Thans wordt dieseltractie op de West-Vlaamse lijnen enkel nog gebruikt door private goederenspoorvervoerders (vaak met de kenmerkende *Class 66* locomotieven van Amerikaanse makelij) en voor een zomertrein die vanuit de Kempen naar Blankenberge rijdt.

### Een tweede leven voor afgeschafte spoorlijnen

Een afgeschafte spoorlijn blijft, ook na het uitbreken van de sporen, een opvallend lijnelement in het landschap. Ook blijft er meestal nog een verscheidenheid aan groot en klein 'spoorwegergoed' bewaard: stations, loods, goederenkoeren, bruggen, tunnels, seinpalen en dergelijke. Wanneer een oud spoortracé omgevormd wordt tot autoweg – wat wel meer gebeurt – verdwijnen deze elementen. Anders blijven ze vaak nog vele jaren bewaard, soms overwoekerd door de natuur of deels (legaal of illegaal) ingepalmd door de aangelanden.

Stilaan groeit het besef dat met deze oude lijnen wel meer te doen valt dan ze omvormen tot autoweg of ze prijsgeven aan de natuur. Vanwege de groeiende onveiligheid voor de zogenaamde zwakke weggebruiker op het gewone wegennet is er nood aan alternatieve wegen, zowel voor woon-werkverkeer als voor recreatie. De oude spoorbeddingen blijken hiervoor een ideale oplossing. Met relatief bescheiden investeringen in aanleg en onderhoud vormen deze tracés prachtige fiets- en wandelwegen in een vaak zeer aantrekkelijke en groene omgeving. En tegelijk kan het spoorwegergoed langs die lijnen gevaloriseerd worden. Bij de eersten die een lans breken voor dit soort 'trage wegen', behoort de toenmalige West-Vlaamse Vereniging voor de Vrije Tijd (WVT), een voorloper van Westtoer. Al in 1978 wordt gewezen op de mogelijkheden die oude spoorwegen bieden voor wandel-, fiets- en ruitersport. Twintig jaar later, op 15 mei 1998, organiseert diezelfde WVT in Brugge een studiedag over 'trage wegen', waarin naast spoorbeddingen ook jaagpaden en de historische voetwegen aan bod komen. Ondertussen neemt het



West-Vlaamse provinciebestuur het voortouw door in het begin van de jaren '90 de voormalige lijnen 62 (Torhout-Oostende: de *Groene 62*) en 74 (Diksmuide-Nieuwpoort: de *Frontzate*) als zogenaamde 'groene assen' voor fietsers en wandelaars open te stellen. Thans zijn negen voormalige spoorlijnen geheel of gedeeltelijk als groene as ontsloten. Recent heeft de Provincie een studie laten uitvoeren naar het bewaarde spoorwegergoed langs deze assen.

### De toekomst

In vergelijking met de late 19de eeuw is het huidige West-Vlaamse spoorlandschap dus sterk uitgedund: nog een handvol spoorlijnen en welgeteld één tramlijn.

Boven: de afgeschafte spoorlijn Torhout-Ieper te Vijfwegen bij Staden. De sporen zijn nog niet opgebroken. Nu is dit de Vrijbosroute (foto Marc Ryckaert).

Onder: de Vrijbosroute is een van de negen spoorwegverbindingen die de Provincie West-Vlaanderen als groene as inrichtte (foto Stefan Dewickere).



Plus een aantal groene assen die de herinnering aan vroegere spoorlijnen levendig houden. Toch ziet de toekomst er niet somber uit. Van de bestaande spoorlijnen is de toekomst verzekerd en sommige worden zelfs uitgebreid. De verdubbeling van de lijn Brugge-Gent van twee naar vier sporen is volop in uitvoering, terwijl tussen Brugge en Zeebrugge een derde spoor gepland is om het toenemende goederenvervoer van en naar de haven op te vangen. In Zeebrugge en Zwankendamme zijn de voorbereidingen voor de aanleg van een groot rangeerterrein begonnen. Het station van Brugge heeft in 2004-2009 een grondige modernisering ondergaan, terwijl de vernieuwing van het station in Oostende voor het ogenblik aan de gang is. De ingebruikneming in 2008 van een computergestuurd seinhuis in Brugge, dat zowat de helft van de provincie bestrijkt, heeft een nieuw tijdperk ingeluid op het gebied van verkeerscontrole en veiligheid. Tenslotte kan ook de kusttram de toekomst met vertrouwen tegemoet zien. Het aantal reizigers neemt jaar na jaar toe. Nieuwe trams zijn in bestelling: de huidige tramstellen uit de jaren '80 zullen vervangen worden door moderne, gelede lagevloertrams. Bovendien is er voor het eerst weer sprake van een mogelijke uitbreiding van het tramnet. Zo komt er naar alle waarschijnlijkheid een aftakking naar Veurne. Later zal de haalbaarheid onderzocht worden van verbindingen naar Brugge en Westkapelle. Trein en tram spelen ook in de 21ste eeuw een belangrijke rol in de West-Vlaamse mobiliteit.

Marc Ryckaert

**Bibliografie:** Marc Constandt, *Een eeuw vakantie. 100 jaar toerisme in West-Vlaanderen*, Tielt, Lannoo, 1986. – Max Delie, '50 jaar elektrische tractie op de lijn Brussel-Oostende', in: *Spoorwegjournaal*, nr. 141 (september-oktober 2004), p. 18-23. – Leen De Meyer, 'De aanleg van de spoorlijn en het eerste station te Brugge', in: *Van middeleeuwen tot heden. Bladeren door Brugse kunst en geschiedenis*, Brugge, Jong Kristen Onthaal voor Toerisme, 1983, p. 148-157. – Greet Draye, *Trimaarzate en Guldenspoorpad. Inhoudelijk vooronderzoek*, Leuven, Centrum voor Agrarische Geschiedenis, 2014. – René Dusauchoit, *De spoorlijn Lichtervelde-Veurne en haar postmerken* (Wefis-studie nr. 61), Oostende, Wefis, 1992. – Slawomir Kalemka, 'Het spoor', in: Wim Blockmans & Juan Gelabert (red.), *De wording van Europa. De mens in beweging*, Hilversum/Weert, 1993, p. 93-104. – Adriaan Linters, *De wortels van Flanders Technology. Industrieel erfgoed. Industriële archeologie in Vlaanderen*, Leuven, Kritak, 1985, p. 187-192. – Adriaan Linters & Hector Waterschoot, 'De wereld van trein en station', in:

*Openbaar Kunstbezit Vlaanderen*, 18 (1980), p. 83-121. – Bertrand Montjobaques, 'De Trans Europ Express treinen in de Benelux', in: *Spoorwegjournaal*, nr. 157 (mei-juni 2007), p. 28-49. – Wim Naert & Michel Thiry, 'De RSI-werkplaatsen van Oostende. Einde van een tijdperk...', in: *Spoorwegjournaal*, nr. 156 (maart-april 2007), p. 20-39. – *De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Haar geschiedenis*, Brussel, N.M.V.B., 1981. – Paul Pastiels, '1914-1918: De Spoorweg tijdens de Grote Oorlog', in: *Spoorwegjournaal*, nr. 201 (oktober-november 2014), p. 18-23. – Gilbert Perrin, *Chemins de traverses. Nos anciennes lignes ferroviaires. Un patrimoine à préserver. Des chemins à parcourir, à pied ou à vélo*, Charleroi/Brussel, RTBF Édition, 1993. – Aimé Pillen, *Gids voor de spoorlijn Kortrijk-Brugge. De Westvlaamse Noord-Zuid-verbinding*, z.pl., Westvlaams Verbond van Kringen Voor Heemkunde, 1991. – Mieke Renders & Chantal Huys (red.), *De Kusttram. Een veelzijdige kijk op de ontwikkeling van de Belgische kust*, Tielt, Lannoo, 2010. – *Spoorwegerfgoed. Provinciale groene assen. Opmaak inventaris en afwegingskader voor de validering van het spoorwegerfgoed*, Brugge, West-Vlaamse Intercommunale, z.d. – Bart Van der Hert, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt, *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 175 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire Pers, 2001. – Paul Van Heesvelde, 'De Belgische spoorwegen en de Grote Oorlog', in: *Spoorwegjournaal*, nr. 200 (augustus-september 2014), p. 26-31. – Paul Van Heesvelde, Michelangelo Van Meerten, Paul Pastiels, Bart Van der Hert, *Bestemming Front. Spoorwegen in België tijdens de Grote Oorlog*, Tielt, Lannoo, 2014. – Marcel Watelet, *Cartografie en politiek in het België van de 19de eeuw. Bronnen voor de nationale en lokale geschiedschrijving*, Brussel, Gemeentekrediet, 1987. – Frans Waeyaert, *Sporend door Noordwest-Vlaanderen. 150 jaar spoorweggeschiedenis*, Brugge, Marc Van de Wiele, 1988. – Frans Waeyaert & Jean-Marie Lermyte, *De droogbroodroute 1847-1997. De spoorlijn 66 Brugge-Kortrijk*, Aatrijke, Emiel Decock, 1997. – Herman Welter, '30 jaar IC-IR', in: *Spoorwegjournaal*, nr. 199 (juni-juli 2014), p. 46-51. – Herman Welter & Stan Wagemans, *Het grote Belgische stationsboek*, Leuven, Davidsfonds, 2012. – *75 jaar op het spoor van de toekomst. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen 1926-2001*, Brussel, N.M.B.S., 2001.



# Het verhaal achter de negen groene assen in vogelvlucht

De Provincie West-Vlaanderen kon sinds 1983 negen spoorwegbeddingen aankopen en als groene as aanleggen, goed voor ruim 100 km recreatieve infrastructuur. Al deze assen gaan terug op een spoorlijn bestemd voor personen- en goederenverkeer, met uitzondering van de Vloethemveldzate die aangelegd werd voor militaire doeleinden. De meeste van de spoorlijnen werden aangelegd in de jaren 1860 en ongeveer een eeuw later buiten gebruik gesteld. Heel wat spoorverbindingen hadden op dat ogenblik aan belang en rendabiliteit verloren door de democratisering van de auto en de opkomst van de bus. Elk van deze spoorlijnen heeft een eigen geschiedenis, die meestal sterk verweven is met de regio die ze ontsloot. Wat volgt zijn negen korte verhalen over evenveel spoorlijnen.

## De Groene 62

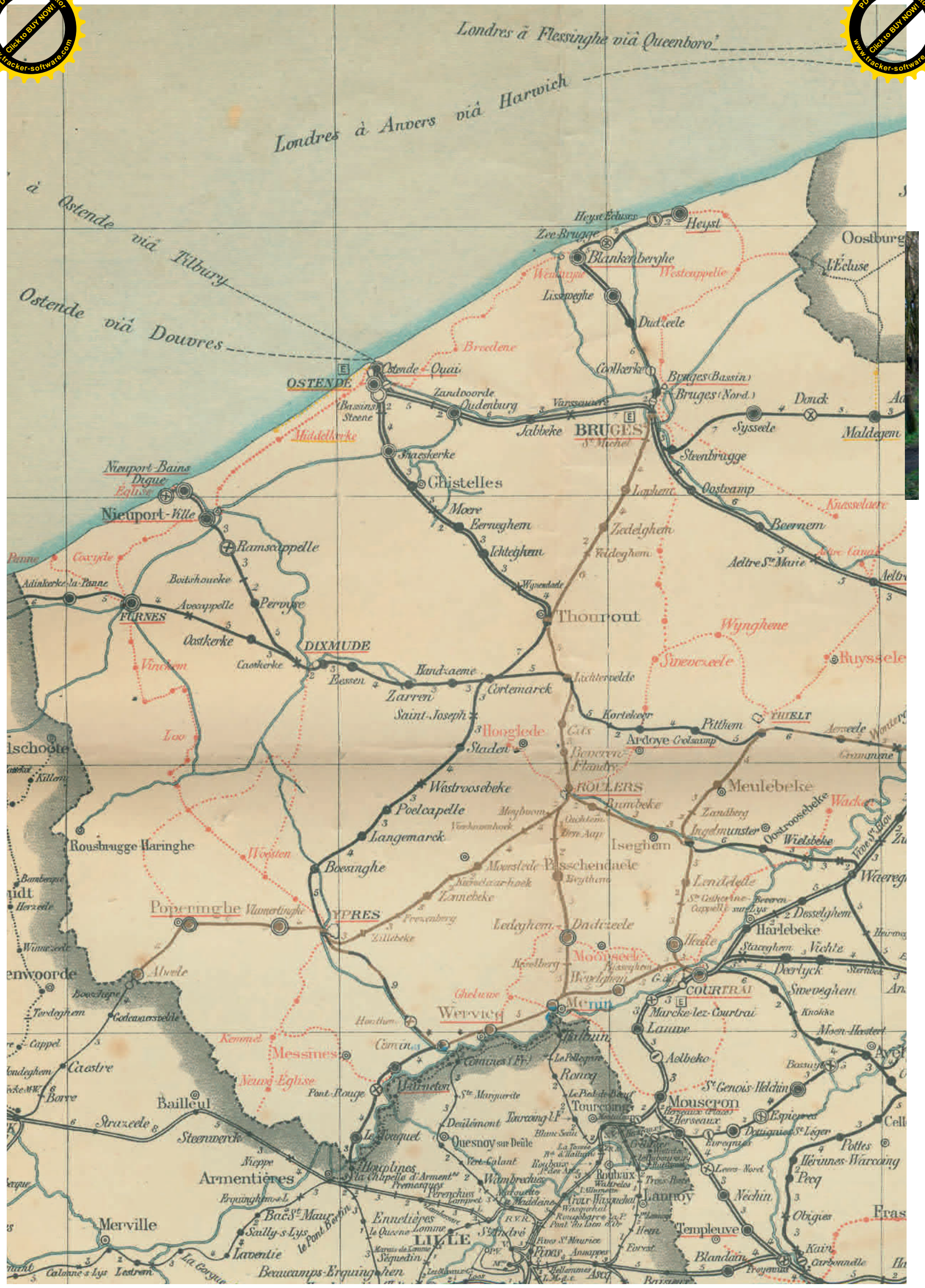
De Groene 62, die vandaag van Zandvoorde (Oostende) tot Torhout loopt, was een deel van de spoorlijn die Oostende met Armentières verbond. De bedoeling van deze spoorlijn, waarvoor in 1868 een concessie werd verleend, was om de haven van Oostende te verbinden met de Noord-Franse industrie. Daarenboven sloot de spoorlijn in Armentières aan op een verbinding naar Parijs, wat interessant was voor de toeristische ontwikkeling van de badstad. De aanleg startte in 1867 met het 23 kilometer lange traject tussen Oostende en Torhout, en was in 1873 voltooid. Elke drie kilometer was er een station of een halte, terwijl er aan de kruising met wegen seinwachtershuisjes werden opgetrokken. In de jaren 1930 werd na de sluiting van het station Oostende-Stad het tracé tussen Oostende en Snaaskerke verlegd, wat onder meer de bouw van een verhoogde berm door het drassige krekengebied met zich meebracht. In de loop van de jaren 1950 verloor de spoorverbinding aan belang. Uiteindelijk reed in 1963 de laatste passagiers-trein, vier jaar later was er ook geen goederentransport meer. Nadat in 1984-1985 de sporen waren uitgebroken, begon de Provincie vanaf 1986 de spoorwegbedding als fiets- en wandelverbinding in te richten. Tot de meeste karakteristieke en herkenbare spoorwegrelicten van de Groene 62 moeten de sleuf met bruggen ter hoogte van het plateau van Wijnendale en het als monument beschermde station van Moere gerekend worden. De Groene 62 werd in 2012-2015 als eerste van alle groene assen heraangelegd. Daarbij ging heel wat aandacht naar zowel de verkeersveiligheid als de landschappelijke



integratie. Delen die louter recreatief gebruikt worden, kregen een half verharde uitvoering met ternair zand, terwijl in bebouwde kommen met veel verkeer voor asphalt geopteerd werd. Tevens werd nieuw straatmeubilair en signalisatie geplaatst in een huisstijl die in de toekomst voor alle groene assen gebruikt zal worden.

Detail uit de topografische kaart die het *Dépôt de la Guerre* vanaf 1864 uitgaf. De spoorlijn Oostende-Torhout is duidelijk te herkennen (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).





Londres à Flessinghe via Queenboro

Londres à Anvers via Harwich

Ostende via Tilbury

Ostende via Douvres

OSTENDE

BRUGES

DIXMUDE

FURNES

ROLLERS

YPRES

POPERINGHE

MENIN

COURTRAI

LILLE

Merville

Templeuve

Obiques

Fras





### De Abdijenroute

De maatschappij *Chemin de fer d'Eclo à Gand* trok vanaf 1862 de spoorlijn Eeklo-Gent door tot in Brugge. Het traject Gent-Maldegem werd in gebruik genomen in 1862, het spoor tussen Maldegem en Sijsele in mei 1863 en tegen juli van dat jaar konden de treinen tot in Brugge rijden. Om de lijn te realiseren moesten er spoorwegbruggen gebouwd worden over het Schipdonkkanaal en over het kanaal Brugge-Gent. De Belgische staat stond vanaf 1897 in voor de exploitatie van deze privélijn en in 1904 werd ze ook eigendom van de staatsspoorwegmaatschappij. Vanaf de late jaren 1950 werden eerst het personenvervoer en daarna ook het goedertransport stopgezet. De sporen werden in de jaren 1960 grotendeels opgebroken. Brugge en Damme richtten vanaf 1975 de spoorwegbedding gedeeltelijk in voor fietsers en wandelaars, al ontbrak er wel een verbinding tussen beide gemeenten. De Provincie nam in 1995 het beheer over en realiseerde de missing link, waardoor er een groene as van 11 km ontstond die van Assebroek tot aan de grens van Oost-Vlaanderen loopt. De huidige benaming van de route is een verwijzing van de verschillende (historische) abdijen die langs de groene as liggen.

### De Frontzate

De spoorlijn tussen Nieuwpoort en Diksmuide is vandaag vooral bekend omwille van haar betekenis tijdens de Eerste Wereldoorlog. De lijn werd aangelegd in 1868-1869 door de *Chemin de fer de l'Ouest de la Belgique* en was een aftakking van de lijn Gent-Adinkerke. In 1887 kwam de lijn in handen van de staat. De lijn was een stimulans voor het opkomende toerisme en vanaf 1893 was er tijdens de zomermaanden een rechtstreekse verbinding met Brussel. Wanneer eind oktober-begin november 1914 het Belgische leger er in slaagde om de

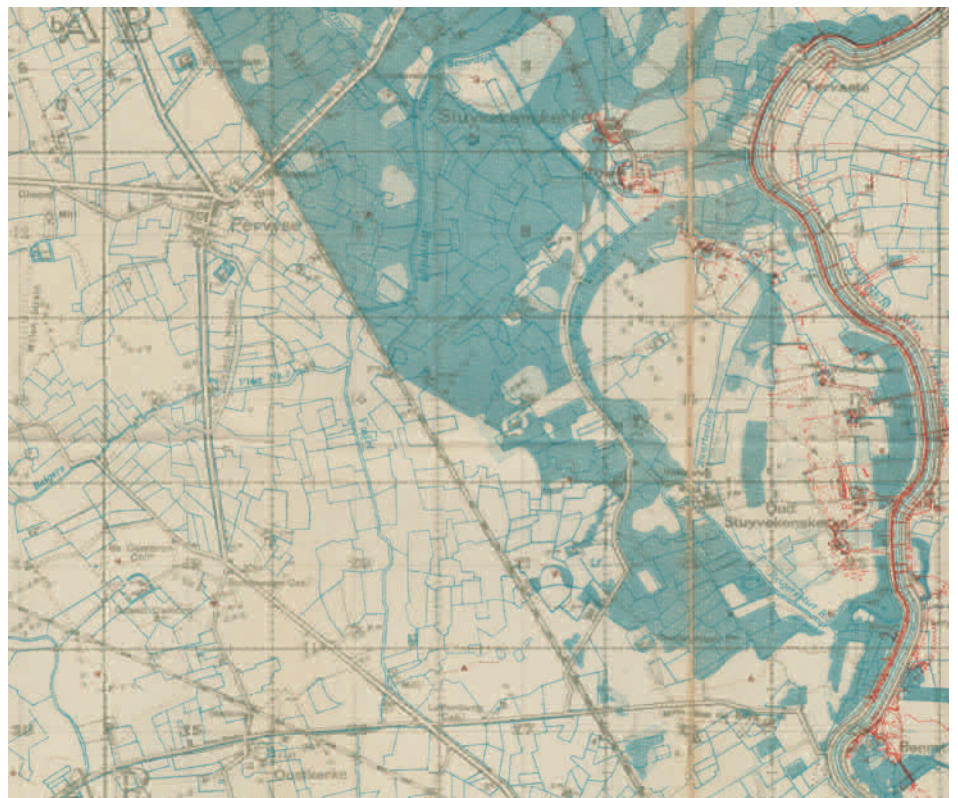
Ijzervlakte onder water te zetten, werd de spoorwegberm een soort keermuur voor het water. Achter en in de spoorwegberm bouwde het Belgische leger een eerste verdedigingslinie uit. Na de wapenstilstand werd de verwoeste spoorlijn opnieuw aangelegd en bleef nog tot in 1952 in gebruik voor personenvervoer en tot 1974 voor het transport van goederen. De sporen werden in 1977 opgebroken en vanaf 1983 startte de Provincie West-Vlaanderen met de inrichting als wandel- en fietspad. Vandaag zijn nog langs de Frontzate nog talrijke relictten van de Eerste Wereldoorlog te zien, waaronder het versterkte station van Ramskapelle en restanten van bakstenen schuilplaatsen in de spoorwegbedding. De volledige spoorwegbedding werd daarom als monument beschermd.

#### Vorige pagina:

Kaart met de toestand van het spoorwegennet in 1901 (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

Boven: de Abdijenroute in Sijsele (foto WVI) - het verwoeste station van Ramskapelle in 1916 (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

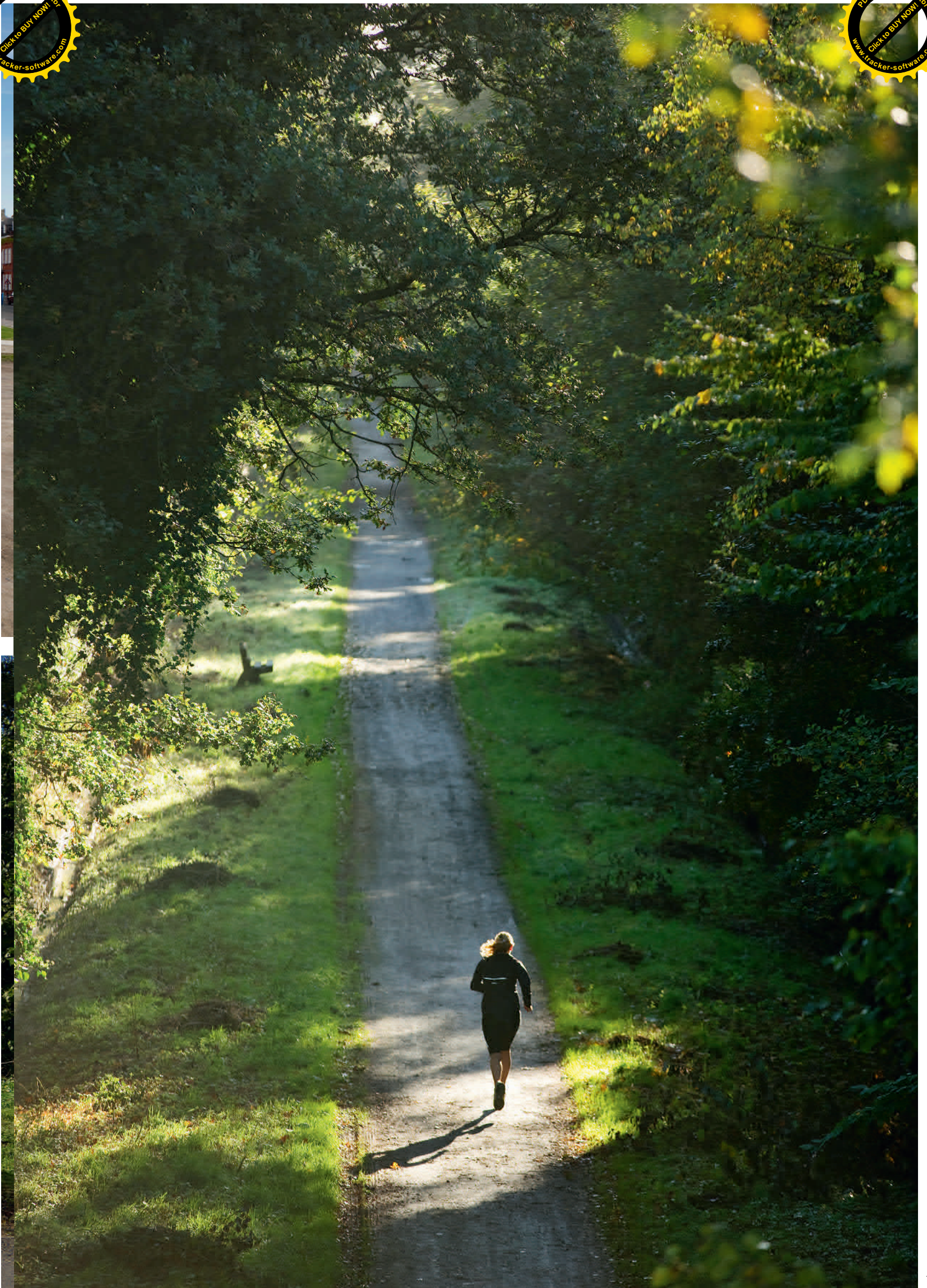
Onder: kaart van het Frontgebied uit 1917. De spoorlijn Nieuwpoort-Diksmuide fungeert duidelijk als keermuur voor de onderwater gezette Ijzervlakte (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).



















Wereldoorlog te zien. Na de wapenstilstand werd de lijn vrij snel hersteld, te meer ze een belangrijke vervoersas was voor het opruimen van het slagveld en de aanvoer van materiaal voor de wederopbouw. Vanaf 1953 werden geen personen meer vervoerd en tegen 1970 werd ook het goedertransport volledig stilgelegd. Op dat ogenblik waren trouwens de sporen tussen Roeselare en Moorslede al opgebroken. De 10 kilometer lange Storoute, die Roeselare met Zonnebeke verbindt, werd in 2012 gedeeltelijk heraangelegd.

### De Kezelbergroute

De *Société Anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale* kreeg in 1887 na heel wat discussie een concessie voor het aanleggen van een spoorlijn tussen Roeselare en Menen. De aanleg werd gezien als een schakel in een betere verbinding tussen Oostende, Roeselare en Noord-Frankrijk. In 1889 waren de werken voltooid en in juli van dat jaar kon een eerste trein naar Menen sporen. De spoorlijn werd, net zoals heel wat andere, in de jaren 1950 gesloten voor reizigersverkeer en in 1975 voor het goederenverkeer. De voormalige spoorlijn 65 is vandaag een 8 km lang fietspad tussen Beitem en Menen dat in 2014-2015 volledig werd heringericht.

### Het Guldensporenpad

In 1869 werd een spoorlijn aangelegd tussen Kortrijk en Ronse, een lijn die nadat ze genationaliseerd was, verder doorgetrokken werd tot in Braine-le-Comte.

Spoorlijn 83 werd druk gebruikt door mijnwerkers die in het Henegouwse steenkoolbekken gingen werken en door seizoenarbeiders die richting Noord-Frankrijk trokken. De lijn was ook belangrijk voor de aanvoer van steenkool naar de Kortrijkse regio. Langs de lijn waren er heel wat aftakkingen naar fabrieken, waaronder de dakpannenfabriek *N.V. Céramique et briquetterie mécaniques du Littoral*, de spinnerij Leurent in Avelgem en Bekaert in Zwevegem. Vanaf de late jaren 1950 werd de lijn geleidelijk aan stopgezet. Uiteindelijk reed in 1960 de laatste passagierstrein tussen Kortrijk en Avelgem, en in 1966 verdween ook het goederenverkeer. Enkel tussen Kortrijk en de Bekaertfabrieken in Zwevegem bleven er tot 1991 treinen rijden. Vanaf de jaren 1980 werden delen van de spoorlijn ingericht als wandel- en fietspad. De fietsroute is tussen de Harelbeekstraat in Zwevegem en de Stationsstraat in Heestert onderbroken, een gevolg van o.a. het verbreden van het kanaal Bossuit-Kortrijk.

### De Trimaarzate

De spoorlijn 85 tussen Oudenaarde en Dottignies — waarvan nu een bijna 9 km lang gedeelte de Trimaarzate vormt — werd vanaf 1881 aangelegd. In Avelgem sloot de lijn aan op de lijn tussen Kortrijk en Ronse. De spoorwegverbinding naar Dottignies, die in 1899 doorgetrokken werd tot aan de Franse grens, was vooral belangrijk voor het vervoer van seizoenarbeiders die tot het midden van de 20<sup>e</sup> eeuw richting Noord-Frankrijk trokken. Het personenverkeer werd al vrij vroeg af-

Boven links: het voormalige station van Ledegem langs de Kezelbergroute (foto Stefan Dewickere).

Boven rechts: de verhoogde spoorwegberm aan het begin van het Guldensporenpad in Kortrijk (foto Stefan Dewickere).

Onder links: de Trimaarzate in Avelgem met in de achtergrond een baanwachterswoning (foto WVI).

Onder rechts: het station van Sint-Denijs is een van de verdwenen constructies langs de Trimaarzate (foto KIK, Brussel).





gebouwd. Al in 1932 moesten reizigers in Hersaux overstappen op een tram om naar het Franse Roubaix verder te reizen. In 1959 werd het reizigersverkeer op de hele lijn stilgelegd, terwijl ook het goederenverkeer stelselmatig werd afgebouwd. Enkel het spoor tussen Leupegem en Ruien bleef nog tot 2000 in gebruik om de elektriciteitscentrale van steenkool te bevoorraden. Ondertussen was vanaf de jaren 1980 al gestart met het inrichten van delen van de spoorlijn als wandel- en fietspad.

### De Vloethemveldzate

Tijdens de Eerste Wereldoorlog bouwden het Duitse leger in de bossen van het Vloethemveld een militaire basis met munitiedepot. Voor de ontsluiting van de site werd een spoorlijn richting Zedelgem aangelegd. Grote delen van Vloethemveld waren vanaf de 13<sup>e</sup> eeuw eigendom geworden van het Brugse Sint-Janshospitaal en zo in handen gekomen van de Brugse Commissie van Burgerlijke Godshuizen, een voorloper van het OCMW. In 1921 werd op initiatief van het Ministerie van Landsverdediging een deel van het Vloethemveld onteigend om het verder voor militaire doeleinden te gebruiken. De kazerne was vooral belangrijk voor het beheer van munitie. De spoorlijn van het militair domein tot aan de spoorlijn Brugge-Kortrijk bleef bestaan en in gebruik. In de jaren 1990 werd ze bijvoorbeeld intensief gebruikt om alle in het depot aanwezige munitie af te voeren. De Provincie kocht in 2000 de 5,5 km. lange lijn, brak de sporen op en richtte ze in als wandel- en fietspad.

Jeroen Cornilly

**Literatuur:** Breyne Kevin, *Een spoorlijn, een bos, een oorlog. Sporen van WOI langs de Vrijbosroute tussen Staden en Ieper*, Kortrijk, 2015. — Willy D'Hondt, 'Spoorlijn 58: Brugge-Eeklo-Gent en het station te Steenbrugge', *Arsbroek* 2 (1985), p. 62-66. — Lybeer Anneleen, 'Moorslede en Spoorlijn 64 Roeselare-Ieper. 150 jaar lokale spoorweggeschiedenis: 1864-2014', *Nieuwsbrief HKM* 10 (2014), 2, p. 12-17. — Mahieu Johan, *De abdijenroute. Wandel- en fietsgids*, Brugge, 1998. — Mahieu Johan, *De Vloethemveldzate. Wandel-*

*en fietsgids*, Brugge, 2003. — Mahieu Johan, *Vrijbosroute Ieper-Kortemark. Wandel- en fietsgids*, Brugge, 2006. — Mahieu Johan, *Gulden Spoorroute en Trimaarzate*, Brugge, 2011. — Mahieu Johan, *De Stroroute. Fiets- en wandelgids*, Brugge, 2014. — Meulebrouck Ludo, 'De koninklijke school voor onderofficieren nr. 2 te Zedelgem', *Zilleghem* 27 (2006) 4, p. 124-142. — Ooghe Dirk, 'Van spoorwegstation tot jeugdhuis en honderd jaar spoorlijn 64', *Het Zonneheem* 42 (2013), 3, p. 2-29. — Op 't Perron. *Trein en tram in Ieper*, Ieper, 2011. — Pyncket Marc, 'Menen en de ijzeren weg', *'t Wingheroen* 27 (2003) 2, p. 1-24. — Wintein Willy en Mahieu Johan, *De Groene 62 Oostende-Torhout*, Brugge, 1995. — Waeyaert Frans, *Sporend door Noordwest-Vlaanderen*, Brugge, 1988.

De Vloethemveldzate in Zedelgem is het buitenbeentje van de provinciale groene assen. Dit tracé gaat niet terug op een spoorlijn voor personen- en goederenverkeer, maar wel op een militaire spoorlijn (foto Stefan Dewickere).



# Erfgoed- elementen langs de groene assen

De groene assen hebben een geheel eigen verloop door het West-Vlaamse landschap. Ze kruisen straten, lopen door bijna ongerepte landschappen, er lopen bruggen over of ze kruisen zelf waterwegen. Hun tracés getuigen niet alleen duidelijk van hun verleden als spoorlijn, maar langs de groene assen zijn ook tientallen grote en vooral kleine restanten van het spoorverleden te vinden. Soms gaat het om overduidelijke getuigen zoals een station of de slagbomen aan een overweg. Veel van het erfgoed is echter minder opvallend, zoals bijvoorbeeld kilometerpalen of houten dwarsliggers. De WVI inventariseerde langs de ongeveer 110 kilometer groene assen in totaal 444 relictten, waarvan sommige met een grote waarde en andere weinig tot geen waarde hebben. De belangrijkste groepen relictten worden in deze bijdrage kort beschreven.

## Variatie

De grote hoeveelheid aan erfgoedelementen kan gemakkelijk in drie grote categorieën opgedeeld worden. Een eerste groep wordt gevormd door de 'technische infrastructuur', zaken die nodig waren om de trein te laten rijden: sporen, berm, bruggen, etc. De gebouwen langs de spoorlijn — meer bepaald de stations en de baanwachterswoningen — zijn de grootste en meest in het oog springende relictten van het spoorwegverleden. Tenslotte zijn er allerhande elementen die onder de noemer 'signalisatie' gevat kunnen worden en noodzakelijk waren voor de veiligheid van zowel de trein als de andere weggebruikers.

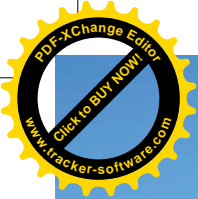
Losse relictten langs de spoorlijn zijn soms maar moeilijk te herkennen. Wat is bijvoorbeeld de betekenis van een betonnen sokkeltje met een metalen kop? In andere gevallen winnen de relictten aan betekenis en waarde omdat ze samen voorkomen. Een mooi voorbeeld is het voormalig station van Sijsele met ernaast een kasseistrook die deel uitmaakte van het emplacement, en vlakbij ook nog enkele verlichtingspalen die vaak langs de spoorlijn in de nabijheid van een station geplaatst werden. Andere relictten zijn dan weer bijzonder zeldzaam. Een mooi voorbeeld is de stationsput in



Boven: de Abdijenroute ter hoogte van Sijsele met nog bewaarde verlichtingspalen (foto Stefan Dewickere).

Onder: een betonnen sokkeltje met een metalen kop, zoals er tientallen staan langs de Abdijenroute (foto WVI).







Eernegem langs de Groene 62. Deze kunstmatig gegraven vijver was met een 16 km lange buis verbonden met het station van Oostende om daar de stoomtreinen van zoet water te voorzien, aangezien zout water schadelijk was voor de locomotieven.

### De bouwstenen van een spoorlijn

De groene assen volgen vandaag de bedding van een voormalige spoorlijn. Deze spoorlijnen zien we als een vrij recht tracé waarover een trein rijdt, maar om het spoor te kunnen aanleggen en de trein te laten rijden waren diverse zaken nodig. Vaak moesten grote of kleine hindernissen overwonnen worden. Voor het opvangen van (beperkte) hoogteverschillen kon de spoorwegberm opgehoogd worden of kon een sleuf gegraven worden zodat een hellingsgraad ontstond die een trein aankon. Een mooi voorbeeld van een ingegraven bedding is de Groene 62 tussen Ichtegem en Torhout, waar met een vrij diepe sleuf het hoogteverschil aan het plateau van Wijnendale overwonnen werd. Over de ingegraven bedding werden een drietal bakstenen bruggen gebouwd om straten de spoorlijn te laten kruisen. Een sprekend voorbeeld van een verhoogde spoorwegberm is te vinden op het Guldensporenpad in Kortrijk, waar kort voor 1960 naar aanleiding van de aanleg van een nieuwe woonwijk een verhoogde berm met enkele bruggen werd gebouwd.

Bruggen werden vanaf de aanleg van de spoorwegen gebouwd om het spoor een weg, een kanaal of een rivier te laten kruisen. Voorbeelden zijn de brug over het kanaal Ieper-IJzer op de Vrijbosroute in Boezinge en de spoorwegbrug aan het begin van de Frontzate in Nieuwpoort. De verdere uitbouw van het Belgische wengenette maakte doorheen de jaren soms de bouw van nieuwe bruggen nodig, zoals bijvoorbeeld op de Groene 62 waar in de jaren 1940 een spoorwegbrug over de toen aangelegde E40 gebouwd werd. Voor kruisende wegen werden ook over de spoorweg bakstenen boogbruggen gebouwd, zoals bijvoorbeeld in de Walstraat in Staden. Veel minder opvallend, maar daarom niet minder belangrijk, zijn de talrijke overwelvingen of duikers die gebouwd moesten worden op de plaatsen waar het spoor een beek of gracht kruiste. Op het tracé van de Groene 62, dat grotendeels door het landelijke en vlakke poldergebied en houtland loopt, zijn heel wat van dergelijke duikers aanwezig. Vaak werden overwelvingen in de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw volledig vernieuwd, maar soms bleef nog een oudere gemetselde structuur bewaard, zoals bijvoorbeeld op de Passendalebeek in Moorslede.

Langs de Abdijroute staan enkele tientallen betonnen sokkeltjes van ongeveer 75 cm hoog en met een



#### Vorige pagina:

de Groene 62 loopt gedeeltelijk over een verhoogde berm en gedeeltelijk door een uitgegraven sleuf, waarover kenmerkende bakstenen bruggen werden gebouwd (foto's Stefan Dewickere).



Boven: op het Guldensporenpad bleven in Kortrijk enkele bruggen uit de jaren 1960 bewaard waarmee de spoorlijn wegen kruiste (foto Stefan Dewickere).

Midden: om een spoorlijn over beken te leggen, moesten 'duikers' gebouwd worden. In Moorslede langs de Kezelbergrouete is een goed bewaard voorbeeld van een bakstenen overwelving over een zijarm van de Passendalebeek te vinden (foto WVI).



Onder: kleine afbakeningspaaltjes markeerden de breedte van het spoor, zoals hier in Sijsele op de Abdijroute (foto WVI).

#### Volgende pagina:

Boven: voorstelling van het bevestigen van de spoorstaven op de dwarsliggers (Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

Onder: op de Storoute is een restant van de sporen vandaag een oorlogsmonument (foto Stefan Dewickere).



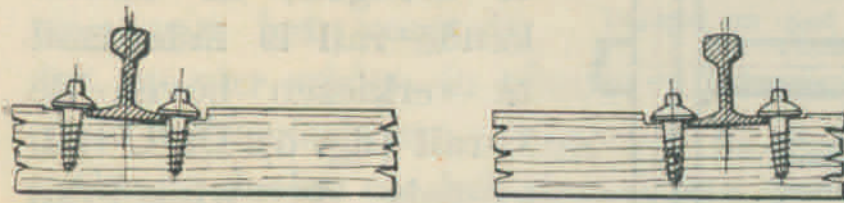


FIG. 12. — Huidig vastelandsch spoor  
in Vignole-rails.

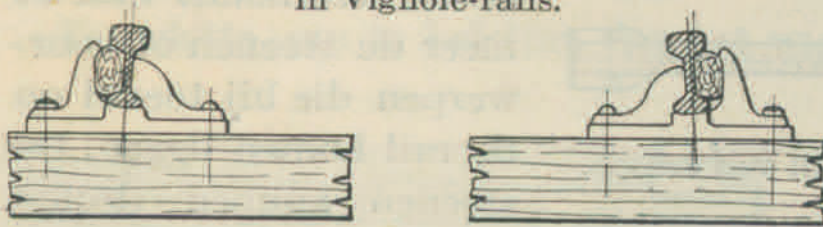


FIG. 13. — Huidig Engelsch stoelspoor met  
dubbelkoprails.

ijzeren kop. De paaltjes komen voornamelijk voor aan overwegen en doorgaans per twee, elk aan een kant van de spoorlijn. Deze sokkels waren afbakeningspalen, bedoeld om de loop en de afstanden van de spoorweg aan te geven. Ze waren vooral op het ogenblik van herstellingswerken belangrijk. De sporen zelf bestonden uit houten dwarsliggers waarop de metalen spoorstaven bevestigd werden. Deze dwarsliggers moesten er voor zorgen dat de sporen altijd op dezelfde afstand van elkaar bleven liggen. Voor de dwarsliggers werd hout gebruikt dat met creosootolie behandeld was om het resistent te maken tegen houtworm en -rot. Door de behandeling kreeg het een donkerbruine, bijna zwarte kleur. In het Oostendse havengebied had het ministerie van Verkeerswezen al voor 1870 een werf om het hout te kunnen behandelen voor de aanmaak van dwarsliggers. Later werd er overgeschakeld op betonnen dwarsliggers. Bij het opbreken van de sporen werden zowel de spoorstaven als de dwarsliggers weggenomen. In sommige gevallen werden ze hergebruikt als palen om een omheining voor weilanden te maken. De dwarsliggers vertonen nog duidelijk de sporen van waar de spoor-





staven bevestigd waren. Ook spoorstaven werden soms hergebruikt voor het maken van omheiningen. Op enkele plaatsen bleven nog dwarsliggers met spoorstaven bewaard, zoals bijvoorbeeld op de Vrijbosroute in Staden. Bij de heraanleg van de Stroroute werd ter hoogte van de Tynecotstraat een stuk rails op houten biezen geïntegreerd als een herdenkingsmonument voor de Eerste Wereldoorlog. Het markeert de plaats waar de spoorlijn het front kruiste.

### Stations

De meest in het oog springende spoorwegrelicten langs de groene assen zijn ongetwijfeld de vele stations. Monumentale stations waren voorbehouden voor de steden, waar er een groot aantal reizigers kwamen en het station een prominente plaats in het 19<sup>e</sup>-eeuwse stadsbeeld opeiste. De kleine en randstedelijke stations waren veel bescheidener van schaal en architecturale uitwerking. In deze gebouwen werden verschillende functies ondergebracht: een loket voor het kopen van

zekere herkenbaarheid aan de lijn kon geven. De *Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale* was bijvoorbeeld verantwoordelijk voor de bouw van het station van Ledegem. Het voormalig station van Sijsele is een nog gaver bewaard voorbeeld van een door een privémaatschappij gebouwd station, in dit geval de *Société du Chemin de fer d'Eclo à Gand*. Zowel in Ledegem als in Sijsele bleef ook het gekasseide emplacement — de plaats waar goederen overgeslagen konden worden — bewaard.

De geleidelijke overname van private spoorlijnen door de Belgische staat ging al snel gepaard met het herbouwen van heel wat stations langs deze lijnen. De grote bouwactiviteit leidde ertoe dat er in 1881 een standaardontwerp voor een station werd ontwikkeld, dat in 1895 werd bijgestuurd. In essentie ging het om een centraal volume van twee bouwlagen, geflankeerd door lagere aanbouwen. De grootte van deze zijvleugels kon variëren naargelang de noden van het station in kwestie. Langs de Groene 62, waar de Belgische staat vanaf

Van links naar rechts en van boven naar onder: het neogotische station Oostendestad (Provinciale Bibliotheek Tolhuis), het voormalige station met gekasseide koer in Sijsele (foto Stefan Dewickere), het station van Gistel (Universiteitsbibliotheek Gent), het beschadigde station van Pervijze in 1916 (Provinciale Bibliotheek Tolhuis), het voorlopig station van Tielt na de Eerste Wereldoorlog (Provinciale Bibliotheek Tolhuis) en een baanwachterswoning in Gistel (foto WVI).



kaartjes, bureauruimtes, de woning van de stationschef, de wachtzaal voor de reizigers en een beperkte opslagplaats van goederen.

De private maatschappijen die de sporen aanlegden, stonden ook in voor de bouw van de stations langs deze lijnen. Vaak werkten ze met typeplannen, wat niet alleen een kostenbesparende werkwijze was, maar ook een

1890 verschillende stations herbouwde, werd dit type herhaaldelijk gebruikt. Het nu als woning herbestede station van Moere is er een mooi voorbeeld van.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden heel wat stations verwoest, zowel stations in het frontgebied als stations gelegen op een spoorwegknooppunt. Na de wapenstilstand werden in eerste instantie vooral tij-







delijke constructies opgericht, al dan niet in hout. De bedoeling was vooral om het spoorwegnet zo snel als mogelijk opnieuw te laten functioneren. Voor de wederopbouw van de vele kleinere stations werd tijdens het interbellum opnieuw met standaardontwerpen gewerkt. De architecten August Desmet (1887-1967) en N. Richard opteerden voor gebouwen in een regionalistische vormtaal, waarvan de opbouw varieerde naargelang de noden. Stations zoals deze van Boezinge, Pervijze en Poelkapelle zijn bescheiden gebouwen van één bouwlaag, waarbij dakvensters ook de zolderverdieping bruikbaar maken. Een grotere variant van een wederopbouwstation bleef bewaard in Zonnebeke, waar een dienstwoning van twee bouwlagen geflankeerd wordt door een lagere vleugel met loketten, wachtzaal en opslagruimte.

Langs de groene assen — vooral langs de Groene 62 — staan ook nog talrijke baanwachterswoningen. Deze eenvoudige huizen werden opgetrokken ter hoogte van een kruising van een weg en het spoor als woning voor de baanwachter die er met de hand de baren moest bedienen. Ook hier werd meestal gekozen voor een gestandaardiseerd ontwerp: een bakstenen woning van anderhalve bouwlaag onder een pannenzadeldak, met eventueel nog een kleine aanbouw. Een van de interessantste voorbeelden is het baanwachtershuis aan de Nieuwpoortsesteenweg in Gistel, waar ook nog de ijzeren slagbomen bewaard bleven.

### Signalisatie

Met de trein deed in de 19<sup>e</sup> eeuw een nieuw vervoersmiddel met een tot dan toe ongekende snelheid haar intrede. Bovendien reden de treinen op sporen, waardoor deze niet konden uitwijken. Het spreekt voor zich dat een goede communicatie en signalisatie van groot belang waren voor de veiligheid van zowel het spoorwegpersoneel, de reizigers als de mensen die in de buurt van een spoorweg woonden. Vooral de wissels en de overwegen, waar het spoor een weg kruist, waren gevoelige punten. Voor de signalisatie werden aanvankelijk vooral vlaggen en lantaarns gebruikt. Omstreeks 1870 werd meer en meer overgeschakeld op seinpalen en panelen die vanuit een seinhuis bediend konden worden. Eerst werden houten palen gebruikt, maar al snel werd overgeschakeld op ijzeren palen. Na het opheffen van een spoorlijn ging heel wat van de signalisatie verloren. Niettemin bleven langs de groene assen nog tientallen restanten van signalisatietekens bewaard, hoofdzakelijk daterend uit de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw. Vaak gaat het om niet veel meer dan een sokkel of een betonnen paal in de graskant, in andere gevallen zijn de signalisatietekens wel nog duidelijk herkenbaar.



Opdat de machinist zich goed zou kunnen situeren op de spoorlijn werden de afstanden op twee manieren aangeduid: kilometerpaaltjes elke kilometer, aangevuld met hectometerpaaltjes elke 100 meter. Het zijn betonnen paaltjes, waarop een driehoekig volume rust.

#### Vorige pagina:

Boven: het station van Moere is een van de best bewaarde 19e-eeuwse stationsgebouwen langs de groene assen (foto Stefan Dewickere).

Onder: ter hoogte van de baanwachterswoning aan de Nieuwpoortsesteenweg in Gistel bleven ook de slagbomen bewaard (foto Stefan Dewickere).

Boven: het station van Kortrijk met een veelheid aan signalisatie in de jaren 1950 (foto Roger Vansevenant / Provinciale Bibliotheek Tolhuis).

Midden en onder: langs de spoorlijnen werden kilometerpaaltjes en hectometerpaaltjes geplaatst. Langs de Vrijbosroute bleven heel wat van deze paaltjes bewaard (foto's WVI).





Boven: een stopteken langs de Abdijroute (foto WVI).

Onder: een Andreaskruis is een signalisatieteken dat een onbewaakte overweg aanduidt, zoals hier in Ichtegem (foto WVI).

Op de paal werd de kilometeraanduiding geschilderd, met in het geval van de hectometerpaaltjes een bijkomend cijfer om het honderdtal aan te duiden. Langs de Vrijbosroute bleven een dertigtal hectometerpaaltjes en vier kilometerpalen bewaard.

Ter hoogte van overwegen stonden stopseinen, veelal betonnen paaltjes met een geschilderd betonnen paneeltje.

Om de machinist te verwittigen dat er een stopsein aan een overweg op komst was, werden ook aankondigingsborden geplaatst. Het gaat om een langwerpige metalen bord met daarop één of meerdere V-tekens, waarbij een V gelijk stond met 50 meter. Langs de Vrijbosroute bleven verschillende vrij recente aankondigingsborden bewaard. Een deel van de lijn bleef tot het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw in gebruik, waardoor heel wat signalisatie nog aanwezig is. Om de weggebruikers te waarschuwen voor een onbewaakte overweg werden Andreaskruisen geplaatst, uitgevoerd in beton en metaal. Een enkel kruis wees op een enkel spoor.

De restanten van signalisatie zijn de meest kwetsbare erfgoedrelicten langs de groene assen. Veel zijn er ondertussen verdwenen, terwijl de nog aanwezige relicten vaak nog maar moeilijk te herkennen zijn. Niettemin vormen ze een belangrijk aspect van het spoorverleden van de groene assen. Niet toevallig kregen voorbeelden van signalisatie in Train World — het Belgische treinmuseum in Schaarbeek — een prominente plaats naast de vele historische treinstellen.

Jeroen Cornilly

**Bibliografie:** Hugo De Bot, *Stationsarchitectuur in België*, 2 dln., Turnhout, 2002-2003. — *Spoorwegerfgoed. Provinciale groene assen. Opmaak inventaris en afwegingskader voor de validering van het spoorwegerfgoed*, Brugge, West-Vlaamse Intercommunale, z.d. — Bart Van der Hertten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt, *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 175 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire Pers, 2001.









## Monumentenwacht West-Vlaanderen voert bouwkundige inspecties uit langs de groene assen

**Al ruim 20 jaar is Monumentenwacht actief in de provincie West-Vlaanderen. Monumentenwacht werd opgericht met als doel het historisch waardevolle patrimonium in de provincie op regelmatige basis bouwkundig na te zien, waarbij ook de interieurafwerking en het roerend erfgoed aan bod kunnen komen. Bouwgebreken worden aan de eigenaar of beheerder gerapporteerd. Deze kan dan tijdig de nodige herstellingen laten uitvoeren zodat grotere schade wordt voorkomen. Op die manier worden ingrijpende restauraties vermeden zodat het verlies aan historisch materiaal minimaal is en de restauratiekost binnen de perken blijft. Monumentenwacht inspecteerde ook het erfgoed langs de groene assen.**

21<sup>e</sup>-eeuws fabriekspand. Bouwtechnisch en constructief hebben ze veel met elkaar gemeen. Bijna steeds zijn ze opgetrokken uit een beperkt gamma van bouwmaterialen, zoals baksteen, natuursteen, beton, mortel, hout, metaal enz. Het aftakelings- of verweringspatroon van deze materialen zijn bij Monumentenwacht goed gekend. Het in kaart brengen van de bouwtechnische toestand, gekoppeld aan een eerstelijns advies omtrent hoe, waar en op welke termijn er moet worden ingegrepen, is één van de kerntaken. De monumentenwachters kunnen bovendien ook moeilijk bereikbare plaatsen inspecteren. Ze zijn getraind in hoogtewerk met industriële touwtechnieken en kunnen zo de meeste bouwdelen veilig inspecteren.

Vorige pagina:

Restanten van signalisatie en sporen op de Vrijbosroute in Staden (foto Stefan Dewickere).

Bakstenen boogbrug uit de 19<sup>e</sup> eeuw over de Groene 62 in Torhout. Het is een van de constructies die Monumentenwacht op vraag van de provinciale Groendienst inspecteerde (foto Stefan Dewickere).

### Grote diversiteit aan monumenten

De gebouwen aangesloten bij Monumentenwacht zijn niet alleen qua ouderdom, maar ook qua vorm en gebruik heel divers: van kapel tot kathedraal, van arbeiderswoning tot kasteel, van 17<sup>e</sup>-eeuws landhuis tot

### Een bijzondere opdracht

Monumentenwacht wordt vooral aangesproken door lokale besturen, kerkfabrieken of private eigenaars van historische gebouwen om de bouwfysische toestand van hun pand te onderzoeken. Vorig jaar kwam er ook





een vraag van de provinciale Groendienst en de Dienst Mobiliteit om alle bouwkundige elementen op en langs hun groene assen te inspecteren, in totaal een 35-tal 'kunstwerken' of constructies, tientallen duikers en bruggen op de 6 groene assen. Aanleiding was de studie naar spoorwegrelicten langs de provinciale groene assen uitgevoerd in 2013 door de WVI in opdracht van de provincie West-Vlaanderen.

De Groendienst had door deze inventarisatie een volledig overzicht van alle objecten en relicten op hun groene assen en een kader voor verder onderhoud en valorisatie. Hoewel het onderzoeksrapport al een eerste ruwe inschatting van de toestand van deze objecten en een prioriteitenschaal aangaf, was een verdere verfijning van deze informatie wenselijk. De brigadiers van de Groendienst hebben een vervolgscreening uitgevoerd elk op hun eigen werkerrein. Maar ook zij konden bijkomende expertise gebruiken voor bouwkundig onderzoek aangezien zij in de eerste plaats ervaring hebben met het beheer van natuurwaarden. Monumentwacht werd daarom gecontacteerd en in maart 2014 werd een opdracht uitgeschreven die luidde: *“Monumentenwacht zal deze kunstwerken en bruggen visueel inspecteren en per brug een inspectierapport aanleveren met beschrijving van de gebruikte materialen, de algemene staat van het kunstwerk of de brug, vastgestelde schade (scheuren, barsten, betonrot, roestvorming ...) en de beoordeling van de veiligheid voor de gebruikers en passanten.”*

De vraag van de provinciale diensten groen en mobiliteit, als beheerders van de vroegere spoorwegtracés, was vooral ingegeven om gebruik te maken van het eerstelijns advies. De meeste te inspecteren elementen op de tracés zijn immers goed bereikbaar. Het opzet was om de onderhoudstoestand van alle constructies in kaart te brengen, met name de duikers en de bruggen, gekoppeld aan een prognose van de onderhoudswerken die er te verwachten zijn.

Monumentenwacht West-Vlaanderen heeft de opdracht enigszins hertaald. Per groene as werd een rapport opgemaakt waarin de constructies, duikers en bruggen gegroepeerd werden omdat dit anders een te versplinterd resultaat zou opleveren. Ook in uitvoering bleek het praktischer om een groene as in één beweging te inspecteren en zo alle bouwkundige elementen die er zich langs bevinden te bekijken. Dit gebeurde steeds in teams van twee monumentenwachters waarbij de voltallige ploeg de acht routes — in totaal ongeveer 91 kilometer — onder elkaar verdeelde.

Het bijzondere van deze opdracht voor Monumentwacht was dat het om kleinere bouwwerken ging die op onregelmatige afstand van elkaar verspreid langs een route liggen en meestal in een natuurlijke omgeving. Normaal gezien worden gebouwen in de hoogte of meer geconcentreerd op een site geïnspiceerd. De complexiteit van de bouwwerken was ook geringer dan een historisch gegroeid en eeuwenlang verbouwd monument. Niettemin was dit een interessante ervaring.

### Een bijzonder voorbeeld: een spoorwegbrug over de Frontzate

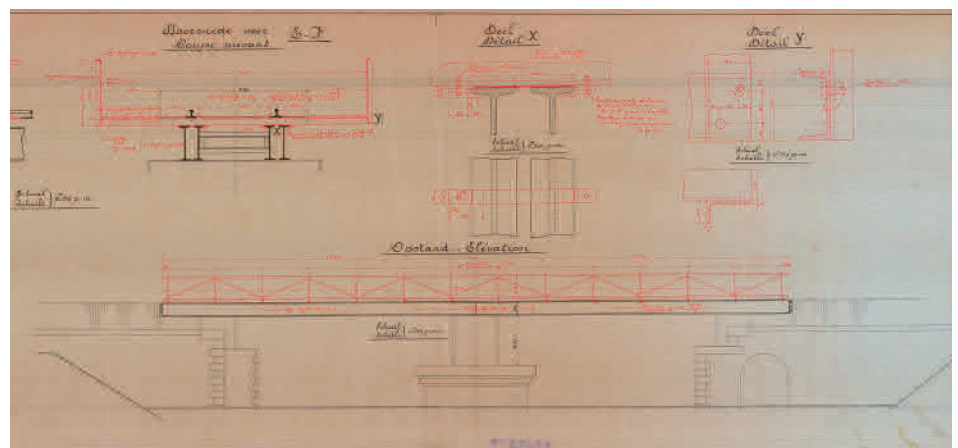
Eén van de grotere constructies en tevens een opvallend landschapselement is de ijzeren spoorwegbrug op de vroegere spoorlijn L74. De brug ligt naast de



Boven: sterk vervallen bakstenen overwelfing over een beek langs de Trimaarzate in Sint-Denijs (foto WVI).

Midden: de gedeeltelijk opgebroken brug over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke in Ramskapelle, vermoedelijk eind jaren 1970 (foto Provincie West-Vlaanderen).

Onder: detail van het plan uit 1928 voor een draaibrug over de Veurnevaart in Nieuwpoort (archief NMBS).











Koolhofput, juist buiten de stadskern van Nieuwpoort en is de enige spoorwegbrug van dit type op het vroegere spoortraject. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de oorspronkelijke brug vernield. De huidige brug dateert vermoedelijk uit de vroege jaren 1920. Ze overspant het kanaal Nieuwpoort-Diksmuide en is ongeveer 21meter lang en 5 meter breed. De landhoofden waarop de brug rust, werden gemetseld in rode baksteen, terwijl de afgeronde gevelhoeken in blauwe hardsteen werden uitgevoerd. De laatste goederentrein reed in 1974 over deze brug en in 1977 werden de sporen en eiken bielsen verwijderd en vervangen door een houten brugdek. Op de passerelles langs zij van de brug kwamen dikke buizen met nutsleidingen.

De ijzeren brug opgebouwd uit zware hoek- en H-profielen in gewalst ijzer, is met verticale wandplaten verstevigd. Nagenoeg alle onderdelen zijn aan elkaar geklonken. Het klinknagelen is een oude techniek die gebruik maakt van de eigenschap van ijzer om iets te krimpen bij het afkoelen. Aan de ene zijde van het te klinken element staat de aangever en aan de andere kant de klinker. De aangever steekt de steel van een warme klinknagel door een geboord gat en houdt deze vervolgens tegen. Op de steel die uitsteekt aan de andere zijde wordt vervolgens met kracht op de verbinding gehamerd. De steel wordt gestuikt zodat er een bolkop ontstaat. De klinknagel koelt af en krimpt, waardoor de verbonden onderdelen extra naar elkaar worden getrokken. Op die manier ontstaat een ijzersterke verbinding.

### Een technisch probleem

Dergelijke bruggen zijn geconcipteerd om zware treinstellen te dragen en zouden na de herbesteding tot recreatief fiets- of wandelbrug qua stabiliteit geen enkel probleem mogen opleveren. Enkele jaren geleden zakte het brugdek echter onder het gewicht van een tractor met geladen aanhangwagen gevaarlijk door. Na dit voorval werd zelfs het occasioneel gebruik van de brug voor een dergelijk zwaar voertuig volledig verboden. Op dat moment ging men er nog van uit dat het houten brugdek gewoon ondergedimensioneerd was en zo'n belasting niet aankon. Het onderhoud van de brug bleef beperkt tot het regelmatig schilderen en het vervangen van vermolmde loopplanken. De echte oorzaak van de verzwakking was echter niet bekend en werd dus ook niet aangepakt.

De inspectie van de onderzijde van de brug bracht meer duidelijkheid. Bij het opbreken van de sporen eind jaren 1970 waren ook de gekruiste diagonale zware ijzeren liggers onder het brugdek weggenomen. Enkel de uit-

De voormalige spoorwegbrug over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke in Ramskapelle (foto Monumentenwacht West-Vlaanderen).





keuze maken om ofwel de brug te renoveren of eventueel te kiezen voor een nieuwe brug.

De provinciale diensten ontvingen uiteindelijk een uitvoerig toestandrapport van alle grote en kleine bouwwerken langs de groene assen. Hiermee kregen ze alle informatie in handen voor een verder onderhoud en beheer ervan. Voor Monumentenwacht was dit een vruchtbare samenwerking tussen diverse provinciale.

Patrick Declercq

einden van de geamputeerde kruisen zitten nu nog vast aan de twee hoofdliggers. De kruiselings aangebrachte liggers zorgden voordien niet alleen voor een stevige draagstructuur, maar gaven ook stabiliteit aan de volledige constructie. Waarom men de moeite nam om ze af te branden, is niet meteen duidelijk. Was het enkel omdat ze teveel onderhoud vroegen of stond de ijzerprijs toevallig hoog?

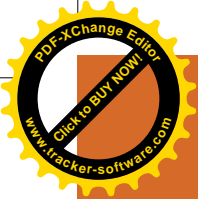
Boven: de zijwanden van de brug zijn, net zoals het grootste deel van de brug, geklinknageld (foto WVI).

Onder: de met tropisch hardhout verstevigde onderzijde van de brug (foto Monumentenwacht West-Vlaanderen).

Illustratie achterkaft: treinsporen op de Vrijbosroute (foto Stefan Dewickere).

De liggers werden vervangen door balken in tropisch hardhout. De draagkracht van deze balken is echter beduidend lager dan van hun ijzeren voorgangers, en bijkomend waren de houtverbindingen ook ondoordacht uitgevoerd. Sommige balken zijn intussen bovendien door zwammen aangetast waardoor hun sterkte nog verder afgenomen is. Al deze bevindingen over de toestand van de oude spoorwegbrug werden uitgebreid op papier gezet en ruim met foto's gedocumenteerd. Het toestandrapport met adviezen werd overgemaakt aan de provinciale diensten voor mobiliteit en groen. Met alle informatie die hen werd aangereikt, kunnen zij de





# in de Steigers

## Colofon

*In de Steigers*  
Erfgoednieuws uit West-Vlaanderen

verschijnt vier maal per jaar en is een uitgave van de Provinciale Dienst voor Cultuur, Afdeling Cultureel Erfgoed, in opdracht van de Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen

**Redactieadres:** *In de Steigers*, Dienst voor Cultuur, Provinciehuis Boeverbos, Koning Leopold III-laan 41, 8200 Sint-Andries (Brugge)

**E-mail:** [jeroen.cornilly@west-vlaanderen.be](mailto:jeroen.cornilly@west-vlaanderen.be)

**Redactionele coördinatie:** Jeroen Cornilly

**Vormgeving, pre-press:** Philip Gesquière,  
Provincie West-Vlaanderen, Grafische Dienst

**Druk:** Provincie West-Vlaanderen, Grafische Dienst

**Verantwoordelijke uitgever:** Jan Denolf, directeur dienst cultuur,  
Provincie West-Vlaanderen

**Abonnementen:** 7,5 euro per jaar. Om een abonnement te nemen stuurt u een bericht met uw naam en adres naar het redactieadres.

**Oude nummers:** oude jaargangen zijn vanaf 2002 nog verkrijgbaar tegen 2,5 euro (2002), 5 euro (2003-2010) of 7,5 euro (2011-2014).

**Werkten mee aan dit nummer:** Jeroen Cornilly, Patrick Declercq, Marc Ryckaert en Isha Van Alsenoy

Gedrukt op milieuvriendelijk papier



