

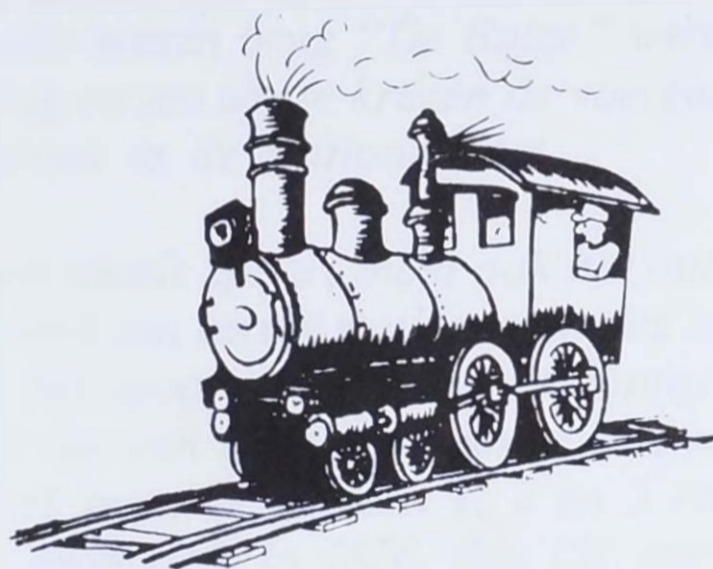
Land van de Woestijne



Tijdschrift van de
Heemkundige kring „Arthur Verhoustraete”

11e jaargang • nrs. 1-2-3-4 • 1988

OP HET GOEDE SPOOR



150 JAAR YZEREN WEG
te
Aeltre
Bellem
Aeltre·Ste·Marie

WOORD VOORAF

In april 1982 startte de NMBS met grote werken langsheen de spoorweg in de doortocht van Aalter. Die werken van burgerlijke bouwkunde hadden tot doel de grote overweg in de Brugstraat/Stationsstraat af te schaffen en te vervangen door een wegtunnel naast het oude station en door een nieuwe weg lopend vanaf het H.-Hartbeeld over de Oostmolenstraat, ten oosten van de Brugstraat en dan opnieuw aansluitend bij de Brugstraat ter hoogte van de "paal". Ook de overweg in de Bellemstraat werd afgeschaft en ter plaatse vervangen door een wegtunnel, bestemd voor personenauto's en lichte vrachtauto's. De oude stenen brug "De Buize" werd vervangen door een betonnen brug en ten slotte kregen de voetgangers een tunneltje tussen de Brugstraat en de Stationsstraat.

Voor het aanleggen van een vierde spoor, moet ook het oude station verdwijnen zodat beslist werd een nieuw stationscomplex op te trekken aan de overzijde van het spoor. Dit nieuwe stationsgebouw zal op 20 mei 1988 in gebruik worden genomen, samen met een onderdoorgang voor de reizigers naar de perrons 1, 2 en 3 en het toekomstige perron 4. Daar anderzijds in 1838, dus 150 jaar geleden, het spoorwegtraject Gent-Aalter-Brugge in gebruik werd genomen, leek het mij vanzelfsprekend om die opening van het nieuwe stationsgebouw te laten samengaan met een feestelijke herdenking van 150-jaar spoorwegen te Aalter. Daarvoor werden twee initiatieven genomen, namelijk de uitgave van een speciaal nummer van het "Land van de Woestijne" en het inrichten van een tentoonstelling.

In de tentoonstelling zal, door middel van 32 panelen, een beeld gegeven worden van het ontstaan van de spoorweg in België, de aanleg van de lijn Gent-Aalter-Brugge, de evolutie van de stations van Bellem, Aalter en Sint-Maria-Aalter, een overzicht van de grote werken te Aalter in de periode 1982-1988, de bouw van het nieuwe stationsgebouw en ten slotte volgen enkele panelen over het rollend materieel van de NMBS.

In dit nummer vindt de lezer artikelen over het ontstaan van de lijn tussen Brugge en Gent, een polimiek met Tielt over de spoorwegenaanleg, over de stations van Bellem, Aalter en Sint-Maria-Aalter en een interview van Ria Scarphout (A. Paepe) met haar vader Camiel Paepe, oud-stationschef te Aalter.

We danken heel hartelijk Ria Scarphout, Maurice Thys, oud spoorwegman, en de drie groot-Aalterse licentiaten in de geschiedenis, Filip Bastiaen, Dirk De Reuck en Ivan Hoste, die de bijdragen klaar gestoomd hebben.

Ook René Pauwels en Dries Alyn brachten hun steentje bij tot de illustratie van het nummer door het tekenen van kaarten.

Roger Defruyt ontwierp de omslagtekening en zorgde in samenwerking met de drukkerij Marc Latré voor een perfecte realisatie van dit spoorwegnummer.

Johan Thys, adviseur bij de NMBS, stond niet alleen in voor de tentoonstelling, maar bezorgde ook documentatie en illustratiemateriaal aan de auteurs, voor dit speciale nummer. Het stadsarchief van Tielt verleende haar medewerking bij het opstellen van het artikel over het ontstaan van onze jubilerende lijn.

Tot slot nog een dankwoord aan burgemeester Jan De Crem van Aalter, die steeds bereid is alle heemkundige activiteiten te steunen, aan schepen Walter Vermeire, voorzitter van de werkgroep "150 jaar spoorwegen te Aalter", aan de schepenen Robert Verhelst, René Van de Walle, André Lootens en Gerard Wyckstandt en aan de gemeentesecretaris Frans De Meyer, die steeds klaar stond om van de wensen van de werkgroep een werkelijkheid te maken.

Als verkeersambtenaar en heemkundige ben ik heel verheugd dat dit speciaal nummer en de tentoonstelling over 150 jaar spoorwegen te Aalter tot stand gekomen is. We hopen dat de spoorwegbelangstellenden er hun gading zullen in vinden en dat de 2.000 reizigers van Aalter met plezier en tevredenheid van het nieuwe station en de nieuwe stationsinstellingen zullen gebruik maken.

*Luc STOCKMAN
Hoofdingenieur-Directeur
bij het Bestuur van het vervoer*

DE AANLEG VAN HET BELGISCHE SPOORWEGNET, 1830-1845

door
Ivan Hoste.

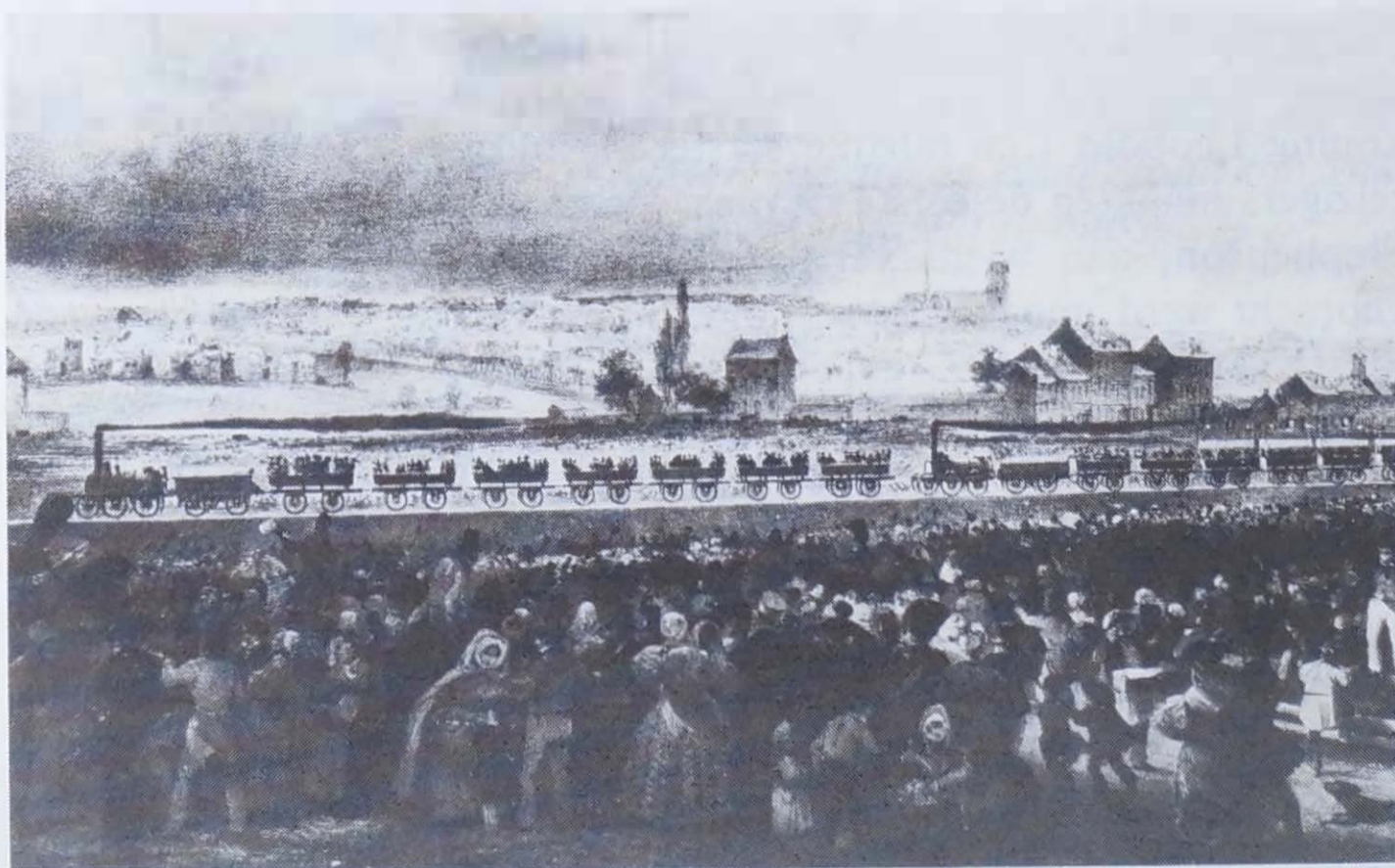
Nog niet zo veel jaren geleden was geschiedenis in de lagere school een vak dat bestond uit het aaneenrijgen van een reeks zorgvuldig uitgeselecteerde aangename verhaaltjes. De schoolmeester of -jufvrouw probeerde de kinderen te boeien door middel van kleurrijke beschrijvingen van de guldensporenslag, de voorspoedige jaren onder Albrecht en Isabella, de boerenkrijg, koning Albert en koningin Elisabeth aan de IJzer, enz. Het werd allemaal opgedist tot meerdere eer en glorie van het vaderland, België.

Zo luisterden we ook geboeid naar het verhaal dat de meester vertelde over de eerste trein, die in 1835 het traject Brussel-Mechelen aflegde. De drie stoomlocomotieven met de sprekende namen *Pijl*, *Stephenson* en *Olifant* spuwden zwarte rookpluimen uit. De inhuldigingsplechtigheid werd opgeluisterd door de aanwezigheid van koning Leopold I en talrijke eersterangsburgers van het land. 900 reizigers maakten de eerste rit mee. De grote technicus en uitvinder Stephenson, aan wiens verwezenlijkingen tijdens het feest hulde gebracht werd, maakte de reis mee in een van de wagens van derde klasse (1).

Deze geschiedenislessen lagen helemaal in de lijn van de staatsnationalistische opvatting, zoals die tot uiting kwam in de *Histoire de Belgique* van Henri Pirenne, waarvan de eerste uitgave verscheen tussen 1900 en 1932. Pirenne noteerde — overigens geheel terecht — dat België als eerste natie de ware toekomst van de uitvinding van de spoorweg begrepen had. De aanleg van het spoorwegnet, amper enkele jaren nadat het land onafhankelijk geworden was, bleek een groot succes: ”*Als men bedenkt dat het land pas door allerlei gebeurtenissen hevig geschokt werd, dat zijn toekomst erg onzeker was en dat het een economische crisis doormaakte, moet de*

wilskracht die het aan de dag legde bij het aanvangen van een werk dat zowel veelomvattend als kostbaar en moeilijk zou wezen, nog verbazender voorkomen en het welslagen waarmee die onderneming werd bekroond, schijnt er dan ook nog wonderbaarder om.” (2).

De aanleg van het Belgische spoorwegnet beroerde grote lagen van de bevolking. Tijdens de korte jaren van drukke voorstudie en discussie lieten afwisselend technische experts en politici hun stem horen in het debat. In het parlement en de pers vond de burgerij een spreekbuis voor haar pleidooi ten gunste van de door haar nagestreefde en zich ontplooiende nieuwe industriële samenleving, waarin aan de spoorweg een voortrekkersrol en een symboolfunctie kon toegekend worden. Zoals zo vaak het geval is, weten we heel wat minder over de houding van de gewone arbeiders en dagloners tegenover die revolutionaire verbetering van transportmogelijkheden. Wellicht wekte de stoomlocomotief bij velen gemengde gevoelens op: ontzag en verbazing enerzijds, enige schrik voor het nieuwe en onbekende anderzijds. Overigens was de trein vooral bestemd voor de *”rijke mensen”*. Pas jaren later zouden goedkope spoorabonnementen en de opbloei van de buurtspoorwegen zorgen voor een verregaande democratisering.



5 mei 1835 : inhuldiging van de spoorlijn Mechelen-Brussel.

De opkomst van de spoorwegen is onverbrekkelijk verbonden met de industriële revolutie. Engeland was de eerste natie ter wereld waar, in de tweede helft van de achttiende eeuw, dit proces op gang kwam. Een complex van mekaar beïnvloedende factoren bracht het industrialiseringsproces op gang: demografische groei, politieke doorbraak van de burgerij, vernieuwingen in de landbouw, introductie van nieuwe energiebronnen, betere transportmogelijkheden, enz. Tegen het einde van de achttiende eeuw begon in de Zuidelijke Nederlanden een gelijkaardig proces op gang te komen. België werd daardoor de eerste industriële natie van het continent.

Ook op het vlak van de geschiedenis der spoorwegen was Engeland de grote wegbereider. De vóórgeschiedenis speelt zich af in de sector van het mijnwezen. Technici ontwierpen privétransportsystemen voor het vervoer van steenkolen. Ze maakten gebruik van karretjes op rails, getrokken door paarden. Van doorslaggevende betekenis waren de talrijke pogingen om de sinds lang bestaande stoommachine aan te passen om er spoorwagentjes mee te trekken. Uiteindelijk bleek George Stephenson, die in 1814 zijn eerste locomotief bouwde, het meest succesvol (3). In 1825 werd nabij Newcastle de eerste openbare spoorweg, Stockton-Darlington, in gebruik genomen. Hoewel beschikkend over 4 locomotieven, werden de meeste goederen nog jarenlang vooral met behulp van paardentractie vervoerd. Het personenvervoer gebeurde uitsluitend met behulp van door paarden getrokken diligences, die men gedeeltelijk omgebouwd had tot spoorrijtuigen. Organisatorisch was een en ander heel zwak geregeld, zodat zich steeds opnieuw problemen voordeden (4).

Pas wanneer in 1830 de spoorverbinding tussen Liverpool en Manchester in gebruik genomen werd, kwam een systeem tot stand dat in latere jaren steevast als modellijn aangestipt zou worden. Hier lag het ware begin van het openbaar spoorwegvervoer, met name een bedrijfseconomisch goed georganiseerd vervoer van goederen en reizigers met behulp van stoomlocomotieven, eigendom van de uitbattende maatschappij. Het initiatief bewees reeds na weinige jaren dat het financieel verantwoord was (5).

In die tijd was in het zich snel industrialiserende België het besef gegroeid dat een onvoldoende ontwikkelde verkeersinfrastructuur remmend kon werken. Al ten tijde van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, onder Willem I, werd de aanleg van spoorwegen gesuggereerd. In 1821-22 stelde de Engelsman Thomas Gray de

koning voor de kolenbevoorrading van Brussel vlotter te verzekeren door vervoer per spoor, in plaats van het graven van een nieuw kanaal tussen Brussel en Charleroi (6).

Vóór 1830 bleef elk voorstel in het vroege ontwerpstadium steken. De Belgische septemberrevolutie echter zou een heel belangrijke nieuwe fase inluiden, en het geschikte klimaat scheppen voor de uitbouw van een spoorwegnet. Hoewel Willem I nog jarenlang bleef dwarsliggen, werd België toch spoedig door de omringende grote mogendheden als onafhankelijke staat erkend. Deze erkenning kon helaas geenszins de weinig rooskleurige toestand van de jonge natie doen vergeten. De gevolgen van het gedeeltelijk of volledig wegvalen van belangrijke afzetmarkten in Nederland en haar kolonies, het ineenschrompelen van de binnenlandse markt door de verzwakking van de interne koopkracht, en de alles ondermijnende onzekerheid over de economische en politieke toekomst van het land, hadden een rampzalig effect op de investeringen, het produktiepeil en de werkgelegenheid (7). Enkel een stevige injectie zou in staat zijn de sputterende economie opnieuw het nodige elan te geven.

Precies de breuk met het Noorden, de bron van alle ellende, droeg merkwaardig genoeg ook de kiem van het herstel in zich. Door de revolutie was de doorvoerhandel van Antwerpen naar Pruisen bruusk afgebroken. Gedurende enkele maanden probeerde Willem I het scheepvaartverkeer op de Schelde volledig te blokkeren. Het probleem werd aanvang 1831 opgelost. Voor Antwerpen bracht dit slechts weinig soelaas. De binnenscheepvaart tussen Antwerpen en het Duitse Rijnland bleef immers jarenlang gestremd door de sluiting van de Nederlandse binnenwateren tussen Schelde en Rijn. Vooral Belgische schepen werden geïsoleerd. De belangrijkste Belgische haven kon in die omstandigheden onmogelijk concurreren tegen Rotterdam (8).

De Belgische overheid vond gelukkig spoedig een gepaste tegenzet. In september 1831 richtte de Antwerpse kamer van koophandel aan Leopold I een verzoeken betreffende de doorvoerhandel. De eerste voorgestelde maatregel was "*accélérer nos communications avec l'Allemagne par la construction d'une route en fer entre l'Escaut et la Meuse et le Rhin*" (9). Dit voorstel lag in de lijn van vroegere ideeën. In 1829 had reeds een Pruisisch econoom de aanleg van een spoorweg Antwerpen-Keulen voorgesteld. In november 1830, amper enkele weken na de revolutie, bepleitte het pas opgerichte industriële

comité van de provincie Luik bij het Voorlopig Bewind de spoedige uitvoering van het Pruisisch plan (10).

Voor de verbinding tussen Antwerpen en Pruisen bestonden slechts twee alternatieven : vervoer te water of per spoor. Wellicht niet zonder politieke bijgedachten liet de Belgische overheid al in december 1830 een gedetailleerd rapport opstellen over de Noordervaart (die grotendeels door het tussen België en Nederland betwiste Noord-Limburg liep) en over de voordelen verbonden aan de eventuele aanleg van een spoorlijn Antwerpen-Maastricht. In zijn rapport oordeelde Th. Teichmann voor transport te water tussen Antwerpen en Diest. Verderop zou de waterweg aansluiten op een spoorlijn naar Maastricht (11). Nauwelijks enkele maanden later zou alle hoop definitief gevestigd worden op het veel snellere vervoer per spoor.

In augustus 1831 kregen twee ingenieurs, Pieter Simons en Gustaaf de Ridder, van de pas tot minister gepromoveerde Teichmann de opdracht om het grootscheepse project te onderzoeken. Ze werden naar Engeland gezonden, waar ze allerlei facetten van de spoorwegaanleg konden bestuderen. Politieke moeilijkheden zorgden er voor dat spoedig afgezien werd van Maastricht als richtpunt. In een eerste rapport, in oktober 1831, stelden De Ridder en Simons dat een spoorverbinding tussen Antwerpen en Pruisen de vervoerkosten met de helft zou doen verminderen. Die eerste gegevens waren erg hoopgevend (12).

Aanvang 1832 konden Simons en De Ridder een afgerond studierapport voorleggen. Als uitgangspunt stipten ze drie mogelijke projecten aan : 1. de voltooiing van de Noordervaart als scheepvaartverbinding tussen Antwerpen en de Rijn ; 2. een nieuwe waterweg tussen Antwerpen en de Maas, aansluitend op een spoorweg van de Maas tot Keulen ; 3. een spoorlijn van Antwerpen tot Keulen.

Gezien de belangrijke tijdsbesparing die een spoorverbinding zou opleveren voor het vervoer van personen en goederen, opteerde Bruggen en Wegen na lange discussies voor een spoorlijn Antwerpen-Keulen. Twee welomschreven redenen wettigden de keuze van het tracé via Luik, ten koste van een tracé via Herentals en Venlo. In de eerste plaats vermeed men zo volledig het Nederlandse grondgebied. Passerend doorheen de industriële regio's van Luik, Eschweiler en Düren kon men bovendien rekenen op een groter vervoervolume.

In financiële kringen bestond een levendige interesse voor de spoorwegplannen. Het vertrouwen in het project wordt geïllustreerd door de gretigheid waarmee zich van verschillende zijden geldschietters presenteerden om de spoorwegaanleg in concessie te nemen. Nadat de machtiging tot openbare aanbesteding reeds was uitgevaardigd, ontlokte een dergelijke handelwijze in toenemende mate kritiek. Men vroeg zich af of de staat er wel goed aan deed zo'n project uit handen te geven. Nieuwe politieke problemen betreffende de Belgisch-Nederlandse verhoudingen zorgden er onverwachts voor dat de discussies rond de spoorweg maandenlang verstomden. De aanbesteding ging niet door.

Naderhand is gebleken dat de tijdelijke onderbreking in het beslissingsproces een duidelijk positief effect had. In maart 1833 stelden de ingenieurs Simons en De Ridder een gedetailleerd herwerkt rapport voor. De plannen overstegen nu duidelijk het aanvankelijke streven naar een optimale verbinding van de twee eindpunten Antwerpen en Keulen. Het tracé onderging een belangrijke verplaatsing naar het zuiden. De hoofdlijn van Antwerpen naar Mechelen, Leuven, Tienen, Luik en Pruisen, werd aangevuld met een verbinding tussen Mechelen en Brussel. Vooral de tijdwinst deed de balans definitief in het voordeel van de spoorweg overhellen. Bij vergelijking van vervoer te water of per spoor situeerden de vervoerkosten tussen Antwerpen en Keulen zich immers in eenzelfde grootteorde (13).

Voor aandachtige lezers van het rapport was het nu duidelijk dat het spoorwegvraagstuk zich in België heel dynamisch ontwikkelde. Het aanvankelijk enkelvoudig vraagstuk (met name de doorvoerhandel Antwerpen-Pruisen) groeide uit tot een meer complexe vraagstelling.

Op 19 juni 1833 legde minister Charles Rogier in de Kamer een wetsontwerp neer met betrekking tot de aanleg van de spoorweg. De regering presenteerde het project als een staatsaangelegenheid, en zag af van een concessie. Mechelen zou het centrale punt worden van een inmiddels nogmaals uitgebreid voorstel. Artikel 1 van het wetsontwerp bepaalde dat "*Le Gouvernement est autorisé à faire un emprunt ..., qui sera exclusivement affecté à l'établissement de la 1re partie d'un chemin de fer partant de Malines et se dirigeant sur Verviers, par Louvain, Tirlemont en Liège, avec embranchements sur Bruxelles, Anvers et Ostende.*" (14).

Pas op 11 maart 1834 werd de bespreking van het wetsontwerp in de

Kamer aangevat. Bij de publieke opinie waren inmiddels grote verwachtingen gegroeid. Talrijke regio's en steden van het land hoopten de spoorweg naar zich toe te kunnen halen. Tijdens het debat bleek tevens uit meerdere tussenkomsten van parlementairen, dat her en der ook enige terughoudendheid bestond ten overstaan van het nieuwe en onbekende (15). De rivaliteit tussen de verschillende regio's leidde tot opeenvolgende uitbreidingen van het basisontwerp, later omschreven als "*le fait du pays et non du Gouvernement*" (16).

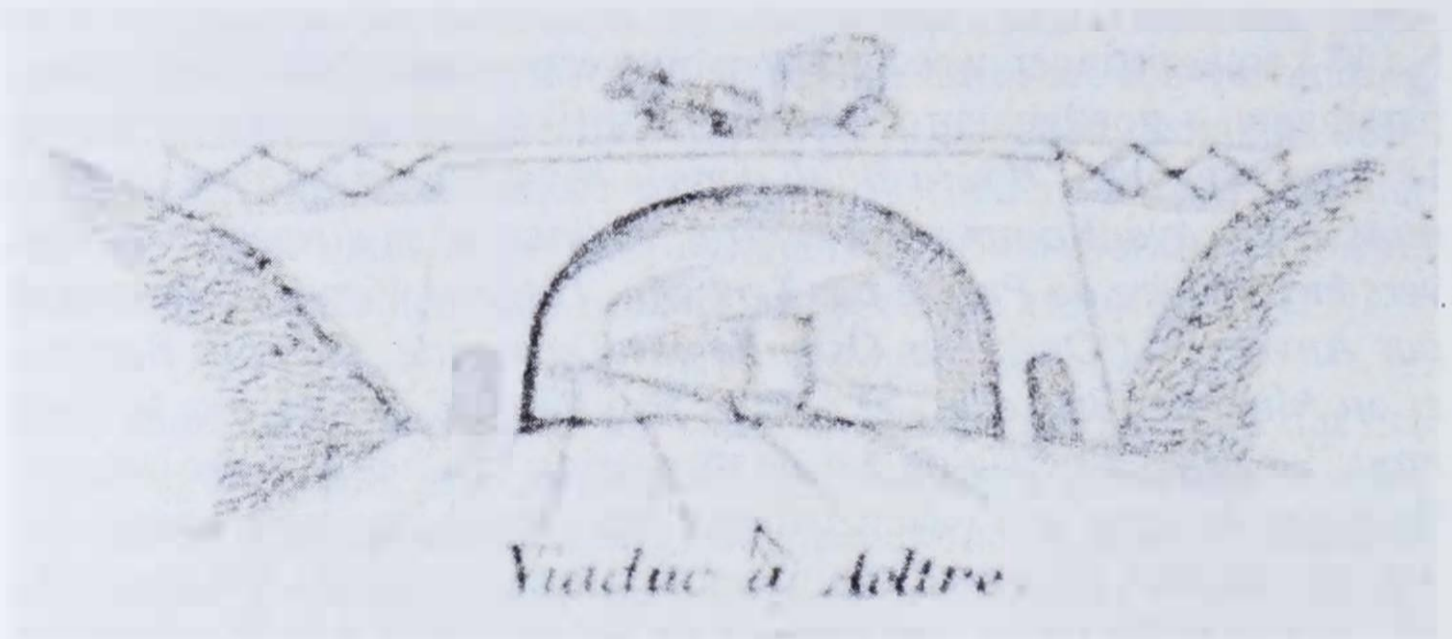
Vóór het debat in de Kamer in maart 1834 van start ging, was het Belgisch spoorwegnet inderdaad uitgegroeid tot een ruim vertakt geheel. Men voorzag de onmiddellijke verlenging van de lijn vanuit Verviers naar de Pruisische grens, en de toevoeging van een zuidwaartse lijn vanuit Brussel naar de Franse grens en het steenkoolbekken van Henegouwen (17). De grote as van west naar oost zou de doorvoer mogelijk maken van Engeland naar Pruisen, zonder dat Nederland ooit stokken in de wielen kon steken (18).

Na 17 kamerzittingen werd het wetsontwerp — mits belangrijke aanpassingen — goedgekeurd. Het eerste artikel van de wet van 1 mei 1834 voorzag dat "*Il sera établi dans le royaume un système de chemins de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant, à l'Est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers; au Nord par Anvers; à l'Ouest sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et au Midi sur Bruxelles, et vers la frontière de France par le Hainaut.*" Artikel 2 bepaalde dat de uitvoering van het hele project ten laste van de staat zou vallen. Amper een drietal jaar later zorgde de wet van 26 mei 1837 reeds voor een eerste uitbreiding: "*Il sera établi, aux frais de l'Etat, un chemin de fer de Gand à la frontière de France, et à Tournay, par Courtray.*" Dezelfde wet voorzag ook uitbreidingen naar de stad Namen en verbindingen met de provincies Limburg en Luxemburg (19).

De wet van 1 mei 1834 zou een heel snelle uitvoering krijgen. Op zondag 5 mei 1835 werd de spoorlijn Brussel-Mechelen ingewijd. Vanuit het knooppunt Mechelen vertrekkend, werd in de periode 1836-38 de lijn naar Oostende afgewerkt. Het vak tussen Gent en Brugge werd op 12 augustus 1838 in gebruik genomen. De lijn Gent-Kortrijk werd in 1839 ingereden (20).

De spoorwegbouwers zetten er spoed achter om de verschillende ste-

den zo vlug mogelijk met mekaar te verbinden. Het eerste traject waarvoor een dubbelspoor voorzien werd was Antwerpen-Brussel (21). Elders hield men bij de aanleg van de spoorwegbedding en de constructie van kunstwerken rekening met het uiteindelijke gebruik van twee sporen, maar er werd in eerste instantie toch maar één spoor aangelegd. Dit was ook het geval voor de lijn naar Oostende, waar de ontwerpers bij voorbaat aanstipten dat ze zich weinig illusies maakten betreffende de economische rentabiliteit (22). Het vooruitzicht van de spoedige inrichting van een stoombootverbinding tussen Oostende en Dover, liet echter Perrot toe te veronderstellen dat de lijn Oostende-Gent spoedig een tweede spoor zou moeten krijgen (23). Tussen 1846 en 1855 werd de lijn, in verschillende fasen, over de hele lengte ontdubbeld (24). Tussen Hansbeke en Aalter werd het tweede spoor in januari 1853 in gebruik genomen, 9 maanden na de openbare aanbesteding van de werken (25).



Een detail van een in 1840 uitgegeven geïllustreerde kaart van de spoorlijn Gent-Brugge geeft ons een beeld van de spoorwegbrug te Aalter, de recent verdwenen "hoge buize". De tekening wekt ten onrechte de indruk dat de lijn toen reeds over twee sporen liep (zie voetnoot 22).

Eind 1843 was het grondpatroon van het Belgisch spoorwegnet afgewerkt. Het staatsspoorwegnet beïnvloedde in de volgende jaren in hoge mate de uitbouw van de verkeersinfrastructuur van het gehele land. Het inter-stedelijk straatverkeer boette aan belang in. Het omgekeerde stelt men vast bij de wegeaanleg tussen de kleinere dorpen. Hier groeide de behoefte om door behoorlijke steenwegen ver-

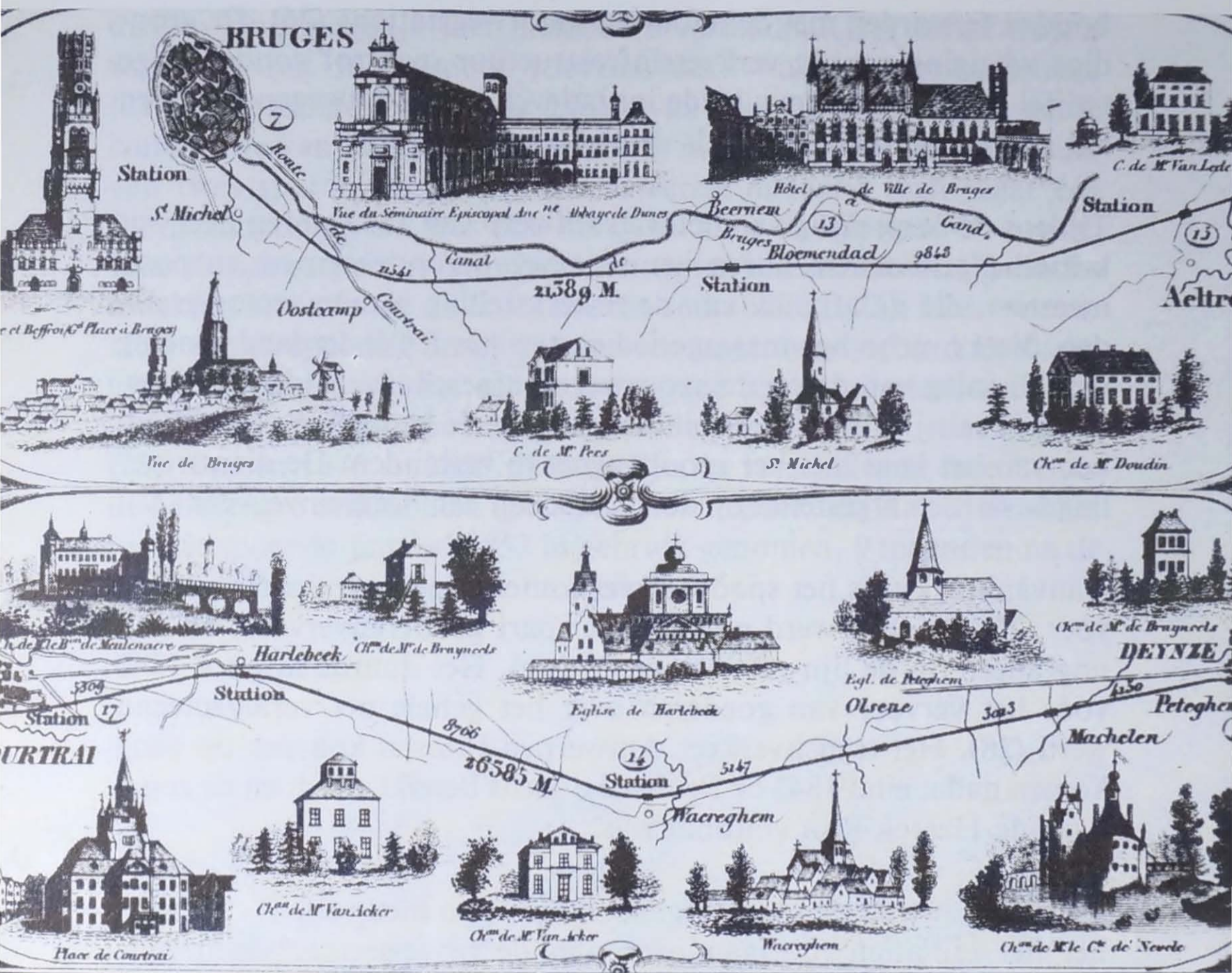
bonden te worden met de naburige spoorwegstations (26). De grondige wijziging van de verkeersinfrastructuur overtrof zonder enige twijfel de eveneens opvallende initiatieven van steenwegenaanleg en het graven van kanalen sinds de Oostenrijkse tijd.

Tijdens de bespreking van het wetsontwerp van 1833 waren heel wat kritische geluiden te horen vanwege vervoerondernemers en postmeesters, die de afbouw van de tewerkstelling in hun sector vreesden. Veel overbodige messengeriediensten werden inderdaad spoedig na de aanleg van de eerste spoorwegen afgeschaft. Anderzijds ontstonden talrijke nieuwe verbindingen, met de bedoeling alle uithoeken van het land met het spoorwegnet te verbinden. De dienstregelingen werden afgestemd op de uurtabellen van het treinverkeer (27).

Aanvankelijk was het spoorverkeer louter beperkt tot personenvervoer. Pas in 1838 werd gestart met apart goederenvervoer, en dan nog alleen op de lijn Antwerpen-Brussel. Het duurde nog tot 1840 vóór het vervoer van goederen over het gehele net veralgemeend werd (28). Het transitverkeer Antwerpen-Pruisen kon pas op gang komen nadat eind 1843 de Pruisische grens bereikt werd, en de zogenaamde IJzeren Rijn voltooid was.

Van 1845 af trad de spoorwegenaanleg in een nieuwe fase. De staat liet het initiatief voortaan over aan de privé-sector. Gedurende enkele jaren betoonden vooral Engelse financiers interesse voor de verschillende Belgische spoorwegprojecten. Talrijke concessies voor de verdere uitbouw van het dichter wordende netwerk werden verleend (29). Deze ontwikkeling was reeds in 1834 door Ch. Rogier in het vooruitzicht gesteld. Als minister van binnenlandse zaken was hij tevens belast met openbare werken. De liberale staatsman zag in het wetsontwerp van 1833 *"un gros tronc planté par l'Etat et dont les branches pousseraient naturellement ; il se formera des Compagnies pour les embranchements ; voilà les compagnies dont il faut provoquer la formation, et non les compagnies colossales qui pourraient dominer le Gouvernement si on leur mettait des entreprises trop considérables entre les mains."* (30). Deze visie illustreert tevens de wens om een evenwicht te behouden tussen de belangen van de staat enerzijds, en van het vrij initiatief van de ondernemende burgerij anderzijds.

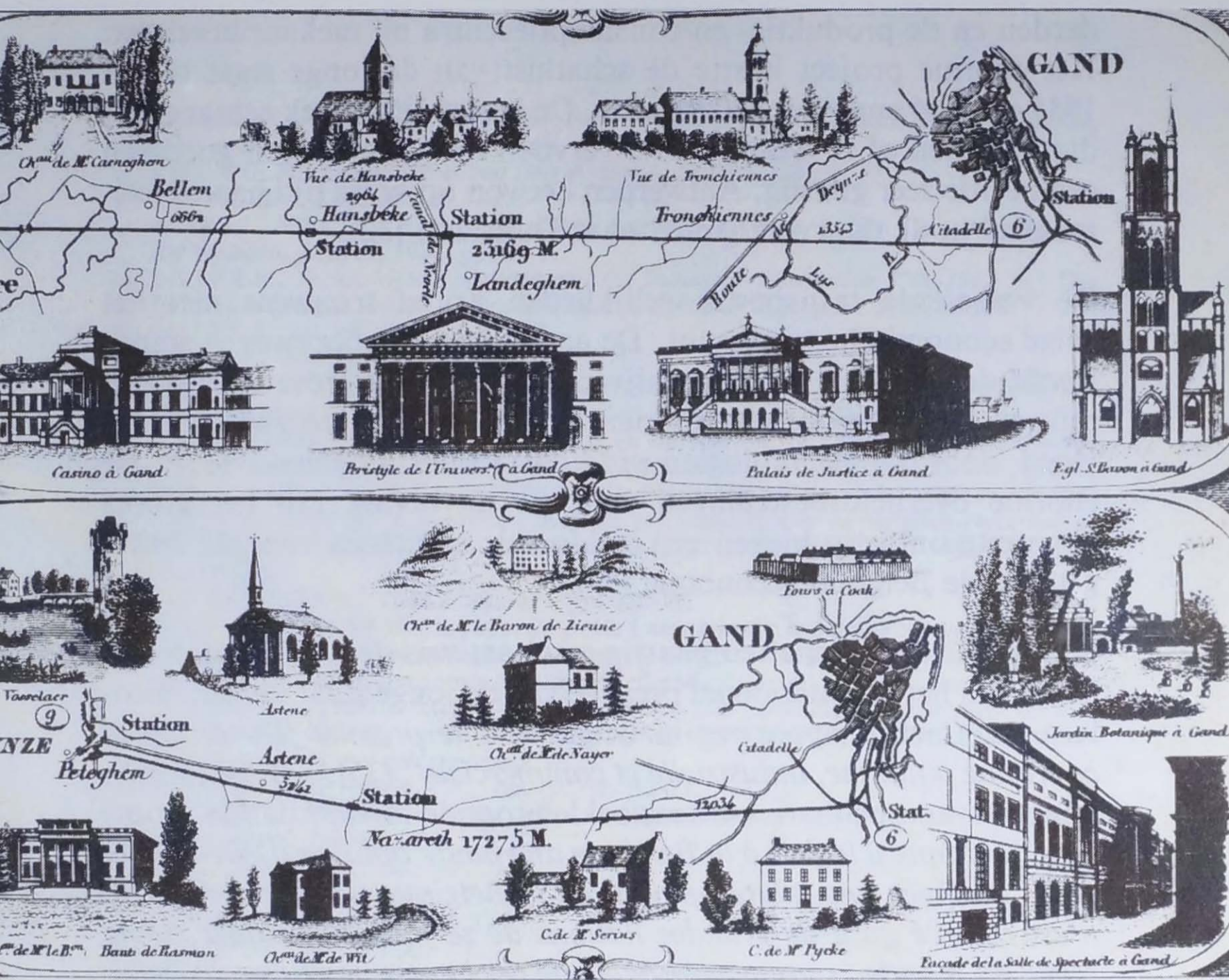
Terugblikkend op 15 jaar Belgische spoorweggeschiedenis, moest men in 1845 vaststellen dat een hele weg was afgelegd. Een welom-



Twee uittreksels van de fraaie Carte pittoresque des chemins de fer de la Belgique, gepubliceerd in 1844. (Foto: R.U.G., centrale bibliotheek.)

schreven minimumprogramma was geëvolueerd tot een uitgebalanceerd netwerk, onderbouwd met een globale maatschappelijke en economische visie. Het op te lossen vraagstuk werd in 1830, onder druk van de omstandigheden, heel concreet geformuleerd: Hoe kunnen we, rekening houdend met de militaire, politieke en economische toestand, de doorvoerhandel tussen Antwerpen en de Rijn herstellen? De haast waarmee de oplossing nagestreefd werd, heeft gelukkig niet verhinderd dat de eerste ontwerpen naderhand in de jaren 1830-37 voortdurend herzien en aangepast werden.

Het gevolg is dat België uiteindelijk het eerste land was, waar een globaal gepland spoorwegnet tot stand kwam, dat bovendien aangelegd werd op kosten van de staat. Dit staat in schril contrast met de



vroege spoorweggeschiedenis in Engeland, waar tot in de jaren 1830 weinig te merken was van een overkoepelende toekomstvisie en planning. Het vrij initiatief maakte daar van de spoorwegtechnologie gebruik om op tal van plaatsen specifieke vervoerproblemen op te lossen, als het ware als aanvulling bij het heel uitgebreide kanalennet (31). Het was de grote verdienste van de Belgische ontwerpers, dat ze de in Engeland opgedane ervaringen wisten te integreren in één samenhangend schema dat het hele land omvatte.

De bouw van de spoorwegen bezorgde de Belgische economie zonder twijfel de beste transportinfrastructuur van het continent. De spoorwegen garandeerden een snel nationaal en internationaal vervoer, terwijl kanalen en landwegen vooral het binnenlands vervoer bevor-

derden en de produktie- en consumptiecentra bij mekaar brachten. Het enorme project kostte de schatkist van de jonge staat tussen 1835 en 1844 ongeveer 150 miljoen. De investering bleek echter spoedig vruchten af te werpen. Het vervoer van personen en goederen evolueerde zeer gunstig. Antwerpen herwon op korte tijd haar eerste-rangsrol in de doorvoerhandel naar Duitsland (32).

De verbeterde transportmogelijkheden waren trouwens niet het enige economische winstpunt. De aanleg van de spoorwegen stimuleerde de ijzer- en steenkoolnijverheid door een grote vraag naar rails en allerlei spoorwegmateriaal. De industrie werd gunstig beïnvloed door de technologieoverdracht vanuit Engeland (33). De enorme overheidsbestellingen voor de uitvoering van het groots opgezette ontwerp bleken een weldoende stimulans voor de zwaar geteisterde Belgische economie (34).

Een niet te onderschatten gunstig resultaat was de welgekomen toename van het internationaal prestige van de jonge staat België. Nicolaï omschreef de spoorweg in België als "*le premier fleuron de sa couronne politique, industrielle et commerciale*" (35). J.B. Nothomb, minister van openbare werken, beklemtoonde in 1839 dat de spoorweg "*a donné à la fois à la Belgique une haute opinion d'elle-même, et à l'étranger une haute opinion de la Belgique. Ordinairement, il n'est réservé qu'à de grandes nations de se faire remarquer sur la scène du monde; sans aspirer à une de ces hautes positions, la Belgique a su se préserver de l'obscurité.*" (36).

Vandaag, anderhalve eeuw later, maken de snelheid van de groei van het netwerk, en de ingrijpende bijsturingen tijdens de ontwerpfase van het project, van de spoorwegaanleg in België een modern aandoend verhaal. De uitbouw van het net is onverbrekkelijk verbonden met de zogenaamde eerste industriële revolutie, waarvan de spoorweg gelijktijdig het produkt én een belangrijke stimulator van de groei was (37). De gretigheid waarmee de verschillende regio's van het land inpikten op de nieuwe technologie is opvallend: men wilde — ook figuurlijk — vermijden de trein te missen, en zo de geboden kansen voor een economische groei tussen de vingers zien wegglijpen. Het doet denken aan de stemming die momenteel gecreëerd wordt rond *Flanders' Technology International*. De geschiedenis herhaalt zich? In de dertiger jaren van de negentiende eeuw boekte de Belgische overheid in elk geval heel gunstige resultaten met haar pleidooi voor *Belgiums Technology*, in 1833 concreet verwoord in het wetsvoorstel betreffende de spoorwegaanleg.

VOETNOTEN

- (1) LAMALLE U., *De geschiedenis der Belgische spoorwegen*, Brussel, 1943, pp. 27-29, geeft enkele details over de inwijding.
- (2) PIRENNE H., *Geschiedenis van België*, deel 4, Brussel, s.d., p. 53.
- (3) LAMALLE U., *op. cit.*, pp. 7-13.
STAES J., WELTER H. e.a., *Mechelen, Leuven, Tienen ... retour. Een treinreis door het verleden*, Leuven, 1987, pp. 10-11.
- (4) LILLEY S., *Technological progress and the Industrial Revolution 1700-1914*, in : The Fontana economic history of Europe, deel 3, 2de druk, Glasgow, 1975, p. 206.
- (5) LILLEY S., *op. cit.*, pp. 207 en 210.
- (6) STAES J., WELTER H. e.a., *op. cit.*, p. 11.
- (7) VERAGHTERT K., *Ambacht en nijverheid in de Zuidelijke Nederlanden 1790-1844*, in : Algemene geschiedenis der Nederlanden, deel 10, Haarlem, 1981, p. 272.
- (8) VERAGHTERT K., *Geld, bankwezen en handel in de Zuidelijke Nederlanden 1792-1844*, in : Algemene geschiedenis der Nederlanden, deel 10, Haarlem, 1981, p. 353.
- (9) VAN BERKEL I. en VERAGHTERT K., *De Belgische handelspolitiek tegenover Nederland, 1830-1860*, in : Colloquium over de geschiedenis van de Belgisch-Nederlandse betrekkingen tussen 1815 en 1945. Brussel 10-12/12/1980. Acta, Gent, 1982, pp. 279-280.
- (10) VERAGHTERT K., *Geld...*, *op. cit.*, pp. 356-357.
STAES J., WELTER H. e.a., *op. cit.*, p. 12. Laatstgenoemde auteurs corrigeren de datering van het in vele werken geciteerde rapport : november in plaats van oktober. Mogen we allicht aannemen dat totnogtoe vrijwel iedereen dit detail blindweg overnam uit de oude studie van Perrot (cfr. infra) ? Ze drukken zich bovendien voorzichtiger uit met betrekking tot de aard van de verbinding : "Heel waarschijnlijk hielden de Luikse industriëlen rekening met een spoorweg."
- (11) STAES J., WELTER H. e.a., *op. cit.*, pp. 12-13.
- (12) PERROT E., *Des chemins de fer belges*, in : Bulletin de la commission centrale de Statistique, deel 2, Brussel, 1845, pp. 4-5.
LAMALLE U., *op. cit.*, pp. 20-21.
- (13) PERROT E., *op. cit.*, pp. 5-7.
LAMALLE U., *op. cit.*, pp. 21-25.
- (14) PERROT E., *op. cit.*, pp. 7-8.
- (15) ELST G., *De besprekingen in het parlement en de reactie van de pers in verband met het ontstaan van de Belgische spoorwegen*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling R.U.G., 1970.
- (16) PERROT E., *op. cit.*, p. 19.
- (17) PERROT E., *op. cit.*, p. 10.
- (18) Dit argument komt in de verschillende studies betreffende het ontstaan van het Belgisch spoorwegnet nauwelijks ter sprake, hoewel een mogelijke sluiting van de Schelde toch jarenlang — zoals K. Veraghtert het uitdrukte — als een "zwaard van Damocles" boven de Antwerpse haven, beginpunt van de doorvoerlijn naar Keulen, bleef hangen.
- (19) De integrale tekst van beide wetten werd opgenomen in PERROT E., *op. cit.*, pp. 15 en 18.
- (20) PERROT E., *op. cit.*, tabel p. 27.
- (21) PERROT E., *op. cit.*, p. 41.
- (22) PERROT E., *op. cit.*, p. 16. Een tekening uit 1840 van de spoorwegviaduct te Aalter laat ons — ten onrechte — vermoeden dat twee sporen aanwezig waren. Het tweede spoor werd pas later aangelegd, hoewel de ruimte ervoor reeds voorzien was. Het lijkt ons ook weinig waarschijnlijk dat hier een uitwijkspoor lag. De viaduct is afgebeeld op de welbekende *Carte pittoresque des chemins de fer de la Belgique*, waarvan de sectie Gent-Aalter als illustratie opgenomen is in STOCKMAN L., *Geschiedenis van Aalter*, 2de druk, Aalter, 1980, kaart 12.
- (23) PERROT E., *op. cit.*, p. 23. In 1844 machtigde het parlement de regering om een scheepvaartdienst Oostende-Dover in te richten. De eerste stoomboot werd *Chemin de Fer Belge* gedoopt, en kwam in de vaart op 3 maart 1847.
ROGIERS F., *De Westvlaamse havens*, s.l., 1953, p. 161, vermeldt ten onrechte 1846. In een filatelistisch artikel in de krant Het Volk (15/12/1987, p. 22) wordt de achtergrond van dit foutje toegelicht.
- (24) *Documents parlementaires. Recueil des pièces imprimées par ordre de la Chambre des représentants*, zittijd 1855-1856, nr. 252, annex XIX.

- (25) *Moniteur belge*, 1 april 1852, p. 933.
Archief N.M.B.S., Ordres de service, 1853 : 22 januari 1853.
- (26) VAN HOUTTE J.A., *Het economisch leven in België, 1830-1880*, in : (oude) Algemene geschiedenis der Nederlanden, deel 10, Utrecht-Antwerpen-Brussel-Gent-Leuven, 1955, pp. 226-227.
- (27) PERROT E., *op. cit.*, pp. 141. Deze algemene vaststelling wordt bijvoorbeeld geïllustreerd door de briefwisseling met betrekking tot de messagerie Tielt-Aalter, bewaard in het Stadsarchief Tielt (modern), 3518 (1841-1852).
- (28) NICOLAÏ E., *Les chemins de fer de l'Etat en Belgique (1834-1884). Etude historique, économique et statistique*, Brussel, 1885, pp. 24-25.
- (29) LAMALLE U., *op. cit.*, pp. 38-44. Een uitzondering was de lijn Antwerpen (Vlaams hoofd) naar Gent, waarvoor de concessie reeds in 1842 verleend werd aan De Ridder.
- (30) PAULY J., *Le chemin de fer et le Parlement, 1835-1860. Traits d'histoire relatifs à la politique des transports et particulièrement à la politique des tarifs*, Brussel, 1935, p. 64.
- (31) LILLEY S., *op. cit.*, p. 210.
- (32) VERAGHTERT K., *Geld ...*, *op. cit.*, pp. 357-358.
- (33) *Spoorwegen in België*, Gent, 1985, p. 20.
- (34) VERAGHTERT K., *Ambacht ...*, *op. cit.*, pp. 272-273.
- (35) NICOLAÏ E., *op. cit.*, p. 6.
- (36) *Spoorwegen ...*, *op. cit.*, pp. 61-62.
- (37) LEBRUN P., *La révolution industrielle*, in : *L'industrie en Belgique. Deux siècles d'évolution, 1780-1980*, s. 1., 1981, p. 35.
-

TIELT EN DE SPOORWEGAANLEG IN WEST-VLAANDEREN

door
Ivan Hoste

A. TIELT VERSUS AALTER.

Op 12 augustus 1838 werd de spoorlijn Gent-Brugge in gebruik genomen. Halfweg dit traject gelegen, kreeg Aalter een zogenaamd intermediair station toegewezen. Het gemeentebestuur van Aalter was erg ingenomen met dit "geschenk", dat toe te schrijven was aan de toevallige geografische ligging van het dorp, ongeveer midden tussen Gent en Brugge. De gemeente kon ter verantwoording nauwelijks economische motieven inroepen. In het jaarverslag van 29 augustus 1838 verwoordde het schepencollege hoopvolle verwachtingen: "*Nous ne pouvons non plus passer sous silence l'excellent esprit qui anime la très grande majorité de nos habitants, qui quoique souffrant beaucoup par la baisse considérable des toiles de lin qui se fabriquent beaucoup dans nos localités, apprécient les avantages qu'offrent à notre commune l'établissement du chemin de fer et la route provinciale de Thielt à Eecloo, routes qui par notre position centrale, doivent bientôt nous faire jouir de la plus grande somme de prospérité à la quelle une commune puisse aspirer.*" (1).

Kort nadat de wet van 1 mei 1834 uitgevaardigd was, werden van verschillende zijden pogingen ondernomen om concessies te bekomen voor op het hoofdnet aansluitende spoorlijnen. In september 1835 diende een zekere Maertens een concessieaanvraag in voor een spoorverbinding Gent-Rijsel via Kortrijk. Wellicht dezelfde J.F. Maertens vroeg in juli 1836 een vergunning aan voor de aanleg van een spoorlijn Kortrijk-Roeselare (2). Geen van beide projecten werd uitgevoerd. Dit was mede het gevolg van de goedkeuring van de wet van 1837, die voorzag in de aanleg van een lijn van Gent naar de Franse grens en naar Doornik.

Eens de wet gestemd, kregen de ingenieurs Simons en De Ridder de opdracht een voorafgaande studie te maken. Ze opteerden voor een tracé in de vallei van de Leie. Die keuze, waarmee de overheid naderhand zou instemmen, had het grote voordeel dat ze *''présente seul la possibilité d'établir de courts embranchements très productifs sur Thielt, Roulers, Menin et principalement sur Ypres, qui, au moyen de son canal joindrait Nieupoort avec Tournai et Courtrai.''* (3). Op een bij het rapport gevoegd kaartje stond in stippellijn een verbinding getekend tussen Olsene en Tielt.

In juni 1837 verscheen in de *Gazette van Brugge* een artikeltje betreffende het ontwerp van *''eenen yzeren weg van Yper nae Aeltre''*, waar hij zou aansluiten op de aan te leggen staatsspoorlijn Gent-Brugge. De lijn zou lopen via Roeselare en Tielt, *''twee kleyne steden, die belangryk zyn door hunnen handel en hunne bevolking''*. Een aftakking Roeselare-Kortrijk zou de aansluiting verzekeren met de ontworpen lijn van Gent naar de Franse grens (4).

In december 1838 formuleerde de minister van openbare werken in de Kamer een standpunt, waaraan de Tieltenaren pas later heel veel belang zouden hechten. In de context van een discussie over het te kiezen tracé voor de spoorlijn naar Namen maakte de minister een vergelijking met de lijn Gent-Oostende. Volgens hem had de regering door meer voorafgaand onderzoek wellicht een beter tracé voor die lijn kunnen vinden : *''aujourd'hui on rendrait grâces au ministre qui eût tardé davantage si l'impatience publique l'eût permis, et qui eût trouvé une autre combinaison ...''* (5). Hij stelde beknopt een alternatief voor, waarin aan Tielt een centrale rol toebedeeld werd (6).

Aanvankelijk schijnt deze stelling in Tielt niet veel weerklank gevonden te hebben. Het stadsbestuur doorbrak de stilte voor het eerst in september 1839. In het jaarverslag van 25 september uitte het bestuur zijn ongenoegen : *''Er werd in onze dagen eene grove misstap begaan (een misstap dien wij echter niet als onherstelbaar beschouwen), wij willen spreken van den Yzerenweg, met denzelven te leggen tusschen Gent en Brugge, langs de vaart, die de twee steden aaneenkoppelt.''* (7). Men beweerde dat de povere jaaropbrengst van het station van Aalter, ongeveer 20.000 fr, kon vervangen worden door een opbrengst van 400.000 fr per jaar, indien de lijn een alternatief tracé via Tielt zou krijgen.

Twee weken eerder had de burgemeester de gemeenteraad een stuk *''de la plus haute importance''* voorgelegd. Het was een pleidooi voor een grondige wijziging van de lijn Gent-Brugge. De bestaande lijn diende te worden opgebroken, en vervangen door een nieuwe verbinding langs Tielt. De gemeenteraad juichte unaniem het voorstel toe, en gaf het schepencollege de machtiging om de nodige actie te voeren. Er zou een memorie gedrukt worden die, samen met een rekwest, aan het parlement zou overgemaakt worden (8).

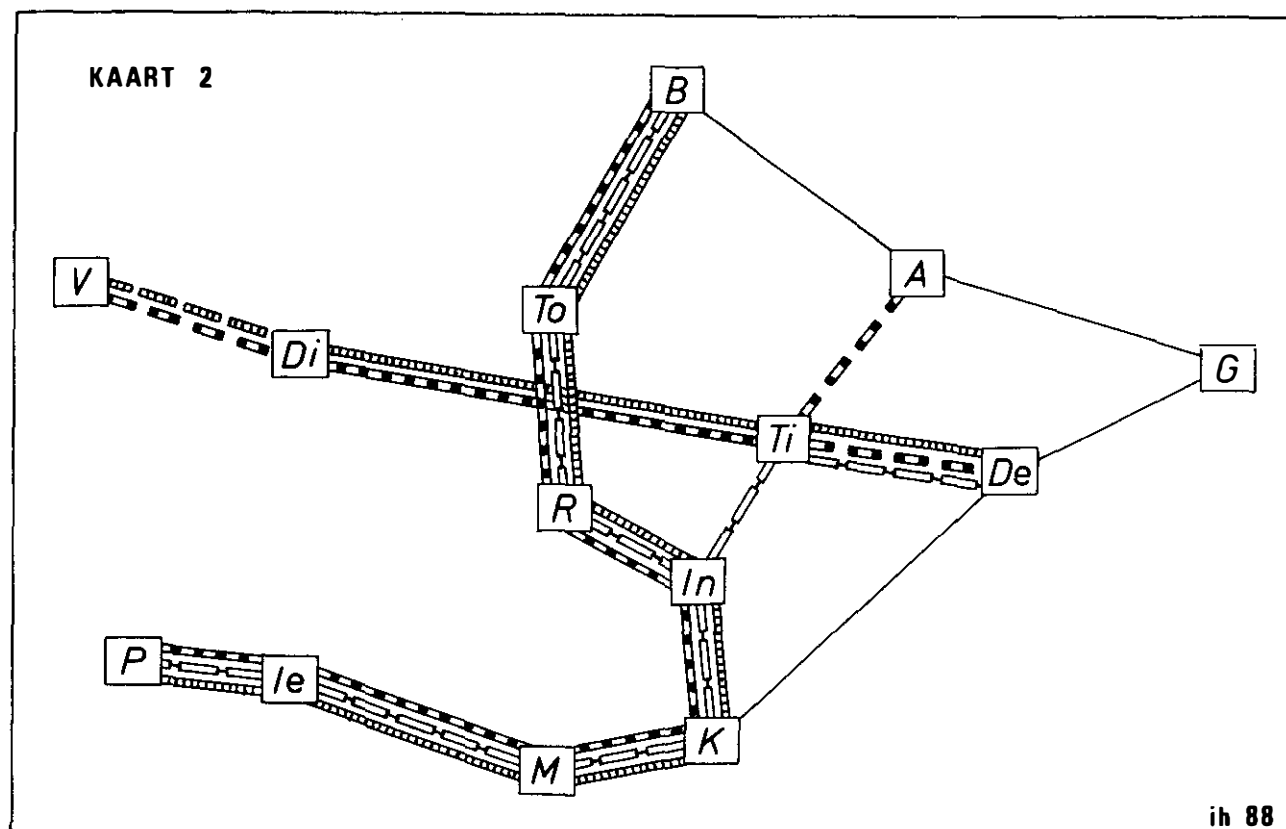
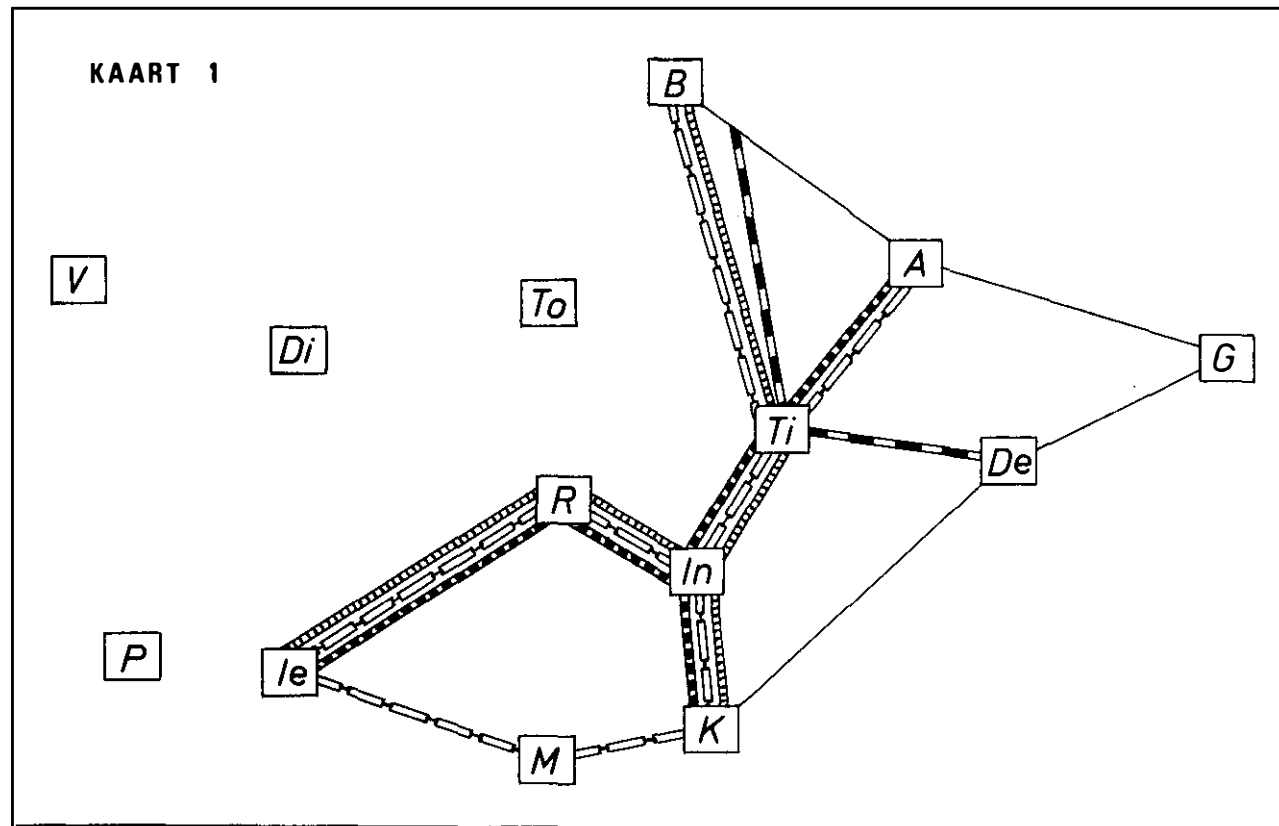
Wat zette het stadsbestuur van Tielt er toe aan om precies op dit ogenblik in actie te komen, bijna een vol jaar na de uitspraak van minister Nothomb in de Kamer? Behalve misschien min of meer vage lokale politieke motieven, zijn wellicht twee concrete feiten vooral van belang. In de eerste plaats werden op 25 augustus en 22 september 1839 de lijnen Gent-Deinze en Deinze-Kortrijk in gebruik genomen. Dit opende perspectieven voor de formulering van een concreet alternatief. Enerzijds wou men de spoorweg tussen Gent en Oostkamp laten opbreken. De verbinding Gent-Brugge zou dan vervangen worden door een lijn die liep via Petegem (gebruik makend van de bestaande lijn van Gent naar de Franse grens), Tielt en Oostkamp (9).

Van doorslaggevend belang bij het op gang brengen van de actie was de figuur van Jozef Ferdinand Toussaint (10). Geboren in Meulebeke, woonde hij jarenlang in Tielt. Hij was een tijdlang gemeentesecretaris te Koolskamp, en werd in 1832 griffier bij de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Als publicist en politicus toonde deze gewezen orangist zich een aanhanger van de prille Vlaamse beweging en van het Saint-Simonisme, een christelijk geïnspireerd utopisch socialisme. Toussaint was bovendien een goede vriend van C. Vanden Berghe, ten tijde van de spoorwegkwesitie gemeentesecretaris in Tielt.



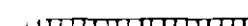

Toussaint was de auteur van een brochure, die de toekomstige Tieltse actie zou schragen. Uit een brief van het schepencollege aan Toussaint blijkt dat hij zelf een grote inbreng had in het uitdenken van het actieplan, of wellicht zelfs de aanvankelijke inspirator: *''Nous avons été bien charmé de vous avoir eu, au milieu de nous pendant vos vacances dernières. A cette occasion, et aidé des renseignements que nous vous avons fournis, aidé des connaissances locales qu'antérieurement vous avez acquises par plusieurs années de relations administratives en notre ville, aidé surtout de vos propres*


Tielt en de concessie van de spoorweg van West-Vlaanderen.

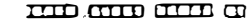
Schematisch overzicht van de evolutie van het project.




LEGENDE

-  1839 : voorstel van de stad Tielt (*Simples Notes*).
-  1843 : ontwerp van J.F. Maertens (gaat terug tot een plan uit 1837).
-  1844 : lichte aanpassing van het plan van Maertens door het stadsbestuur van Brugge.
-  14 april 1845 : wetsontwerp betreffende de aanleg van concessiespoorwegen in West-Vlaanderen.

-  19 april 1845 : overeenkomst tussen de concessionarissen en de regering (onderbroken lijn : tracé waarvoor geen zekerheid van uitvoering bestaat).

-  18 mei 1845 : wet betreffende de aanleg van de concessiespoorweg van West-Vlaanderen ; aangevuld met het K.B. van 5 september 1845 betreffende Tielt-Deinze (onderbroken lijn : tracé waarvoor geen zekerheid van uitvoering bestaat).

-  1845-55 : werkelijk aangelegde lijnen, in uitvoering van de wet van 18 mei 1845.

 Staatsspoorweg.

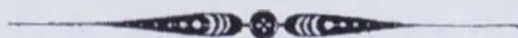
A = Aalter; B = Brugge; De = Deinze/Petegem; Di = Diksmuide; G = Gent; Ie = Ieper; In = Ingelmunster/Izegem; K = Kortrijk; M = Menen; P = Poperinge; R = Roeselare; Ti = Tielt; To = Torhout; V = Veurne.

lumières, vous avez rédigé, en faveur d'une meilleure direction à donner au chemin de fer, entre Gand et Bruges, un Mémoire qui a généralement produit la plus vive sensation." (11).

Onder de titel *Simple notes à l'appui du projet de déplacement du chemin de fer entre Bruges et Gand* zou de brochure in de volgende maanden en jaren het werkinstrument bij uitstek worden om de Tieltse ideeën overal kenbaar te maken, en om steun te zoeken voor het door de stad verdedigde alternatief. Ze werd gedrukt op 400 exemplaren (12). In de volgende alinea's geven we beknopt een becommentarieerde samenvatting van de tekst.

SIMPLES NOTES

A l'appui du Projet de déplacement du Chemin de Fer entre Bruges et Gand.



§ 1.

Dans la séance de la Chambre des représentans du 25 décembre 1838, il y a bientôt un an, M. le ministre des travaux publics, répondant à M. Brabant, au sujet du Chemin de fer du midi, a fait, dans les paroles suivantes, un aveu tout à fait spontané, et qui a d'autant plus de portée

Het betoog vangt aan met de woorden van minister Nothomb in de Kamer, in december 1838, toen deze erkende dat de lijn van Gent naar Oostende niet optimaal gepland was geworden. Vooral één zin klonk de Tieltenaren als muziek in de oren: "*De Gand il (= spoorweg) aurait dû aller à Thielt et de là se bifurquer d'un côté sur Bruges et Ostende, et de l'autre sur Courtrai et la frontière de France; de*

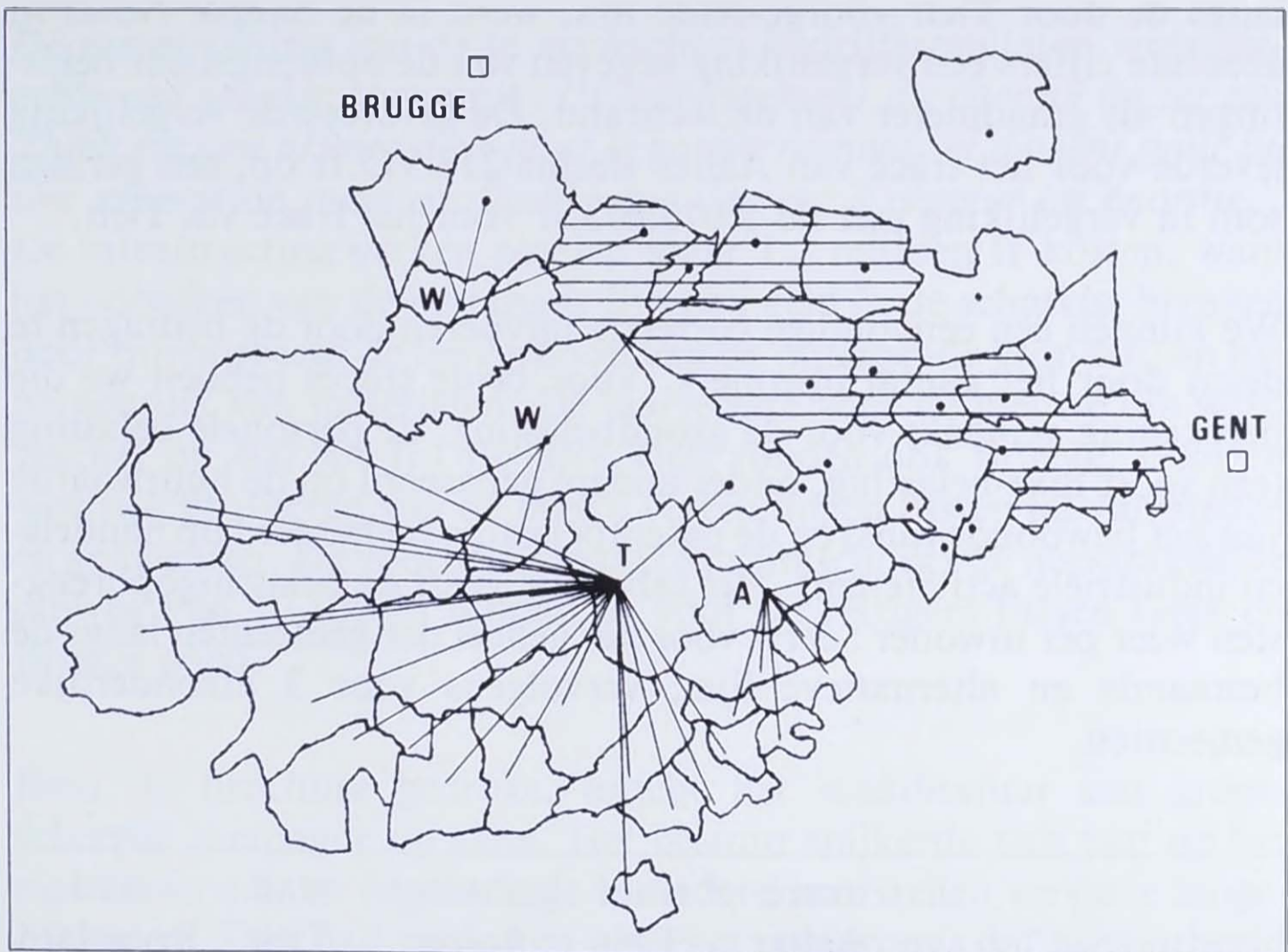
cette manière on aurait pris les Flandres au centre.” (13). Toussaint voerde ter verontschuldiging aan dat de fout kon toegeschreven worden aan de onervarenheid van de overheid met dergelijke projecten. Was die kleine toevoeging misschien mede ingegeven door de bestaande banden van vriendschap of sympathie tussen Toussaint en ex-minister Ch. Rogier, vurig voorvechter van het Belgisch spoorwegnet en ook gedeeltelijk beïnvloed door de ideeën van het Saint-Simonisme? (14).

Reeds op de tweede bladzijde van de brochure worden de twee hoofdbezwaren tegen de bestaande lijn duidelijk geformuleerd: *”Aujourd’hui que l’expérience est faite et les résultats connus, la Flandre centrale aspire à voir réparer l’erreur commise au préjudice de son commerce, de sa prospérité matérielle, de sa civilisation, en même temps que du trésor public.”* Het is inderdaad opvallend dat Tielt zich doorheen de hele discussie steeds weer zou opwerpen als centraal punt in en verdediger van de belangen van de volkrijke streek Tielt-Roeselare.

Vervolgens poogde de auteur een appreciatie te geven van de bestaande lijn via Aalter. Hij kwam spoedig tot het besluit dat het traject niet rendabel was, en het in de toekomst ook niet kon worden. De omgeving van Aalter stelde economisch immers weinig voor. Het was een streek met een *”population rare, disséminée dans les bruyères et les bois, occupée au filage des étoupes* (15), *relativement sans richesse et sans aucune activité commerciale.”* Uit een eenvoudige optelsom trok Toussaint de conclusie dat de lijn niet meer dan de bevolking uit 10 gemeenten, met in totaal 28.582 inwoners, als reizigers kon aantrekken. Zelfs indien de bevolking langs de lijn welvarend zou zijn, kon dit nooit zorgen voor voldoende trafiek. Bovendien zou het nabije kanaal Gent-Brugge steeds voor concurrentie zorgen. De auteur stipte tenslotte ook aan dat de spoorwegbrug in Drongen de afwatering van de Leie stremde, en dat de spoorlijn ter hoogte van Beernem gevaarlijk dicht bij de Nederlandse grens kwam: *”C’est aux stratégestes à en peser la gravité.”*

Veel meer ruimte werd uitgetrokken om de voordelen van het alternatieve traject toe te lichten. Voor de duidelijkheid werd eerst vermeld dat men niet gewoonweg de door Nothomb geuite idee overnam. Gedeeltelijk gebruik makend van de pas afgewerkte lijn van Gent naar de Franse grens, diende enkel het traject tussen Petegem

en Oostkamp nieuw aangelegd te worden. De geringere totaallengte aan te leggen sporen zou in de toekomst automatisch een goedkopere exploitatie garanderen. De verbinding tussen bijvoorbeeld Kortrijk en Brugge zou veel aantrekkelijker worden zonder de omweg via Gent. Hier — zoals overigens op verschillende andere plaatsen — gaat de brochure stilzwijgend voorbij aan de mogelijkheden die vervat lagen in de verschillende concessie-aanvragen voor de verdere uitbouw van het spoorwegnet. Was dit uitsluitend ingegeven door ideologische motieven, of geloofde men eenvoudigweg niet in de haalbaarheid van dergelijke privé-initiatieven? (16).



In de Simples Notes namen de Tieltenaren wel eens een loopje met de regels van de objectiviteit. De stations langs de bestaande lijn Gent-Brugge zouden slechts reizigers uit 10 gemeenten aantrekken (horizontaal gearceerd). In de Réfutation zou Aalter dit naderhand optrekken tot 21 gemeenten (aangestipte dorpskernen). Tielt beweerde dat door de aanleg van een alternatieve lijn de stations van Aarsele, Wingene, Waardamme en vooral Tielt zelf 42 gemeenten zouden bedienen. Merk op dat Hertsberge en Schuiferskapelle nog niet als zelfstandige gemeenten bestonden.

In ruim 8 bladzijden werd Tielt vervolgens beschreven als een belangrijk regionaal centrum, zowel administratief als — vooral — economisch. Net zoals voor de lijn via Aalter werd opnieuw een optelsommetje gemaakt. Het bleek dat de nieuwe stations te Aarsele, Tielt, Wingene en Waardamme samen een bevolking van 174.051 inwoners, afkomstig uit 42 gemeenten, zouden kunnen bedienen. Bijgaand kaartje laat duidelijk zien dat hier van een objectieve vergelijking der twee alternatieven niet veel terecht kwam. De auteur oordeelde overigens dat, na het opbreken van de bestaande lijn, de inwoners van de gemeenten langs het kanaal Gent-Brugge zonder problemen nog altijd naar de stad konden reizen met de bargie. Aalter zou trouwens spoedig erg voordelig gebruik kunnen maken van de ontworpen steenweg Eeklo-Tielt.

Voor de 10 gemeenten langs de bestaande lijn en de 42 gemeenten langs de door Tielt voorgestelde lijn, werd in de *Simple Notes* in absolute cijfers een vergelijking gegeven van de opbrengst der belastingen als graadmeter van de welstand. De geforceerde vergelijking leverde voor het tracé van Aalter slechts 218.915 fr op, een geringe som in vergelijking met de 1.070.673 fr voor het tracé via Tielt.

We kunnen een eenvoudige correctie uitvoeren door de bedragen te delen door het aantal inwoners. Voor beide tracés hebben we die berekening gemaakt voor de grondbelasting, de personele belasting (een soort luxe-belasting, onder andere gebaseerd op de huurwaarde van het bewoonde huis) en de patentbelasting (gebaseerd op handels- en industriële activiteiten). Het tabelletje geeft de belastingopbrengsten weer per inwoner : eerst voor het geheel der gemeenten langs de bestaande en alternatieve lijn ; vervolgens voor 3 afzonderlijke gemeenten.

	tracé Aalter	tracé Tielt	gemeente Aalter	stad Tielt	stad Roeselare
Grondbelasting	5,16	4,13	4,49	4,50	3,76
Personele belasting	2,14	1,72	2,22	1,90	2,73
Patentbelasting	0,36	0,30	0,39	0,43	0,60

Deze eenvoudige bewerking van het cijfermateriaal leert ons dat de absolute cijfers een sociale en economische werkelijkheid verdoeze-

len. In het dichtbevolkte gebied van centraal Vlaanderen ging de grote bevolkingsdichtheid gepaard met een afbrokkeling van het gemiddeld welvaartspeil. De cijfers betreffende de personele belasting worden voor Tielt in vergelijking met bijvoorbeeld Roeselare ongunstig beïnvloed door de aanwezigheid van een zeer grote groep arme gezinnen.

Tot slot vermeldde Toussaint dat talrijke gemeenten in de regio Tielt een wekelijkse markt hadden, en dat de stad zelf "*le marché par excellence des toiles*" was. Dit verklaart de grote bedrijvigheid en het grote economische belang van de talrijke vervoerdiensten voor goederen en personen in het Tieltse. Alles samen genomen zou de productiviteit voor de lijn Petegem-Brugge uiteindelijk 21 maal hoger liggen dan het geval was voor de op te breken lijn !

De samenvatting van de te verwachten bedrijfsresultaten weerspiegelde een gouden toekomst : "*l'établissement du chemin de fer par Thielt est une affaire d'or pour le gouvernement, et devient pour lui une réparation aussi profitable que l'erreur à réparer est énorme.*" De infrastructuurwerken zouden maar 1,2 miljoen fr kosten, want het opbreken van de bestaande lijn zou geld in de schatkist brengen door bijvoorbeeld de herverkoop van de onteigende gronden, en het hergebruik van materialen. De jaarrecette voor de nieuwe lijn werd geschat op 400.000 fr ! Behalve Tielt zouden ook Brugge, Gent en Kortrijk profiteren van de betere verbindingen tussen tal van steden en gemeenten. De voordelen maakten ruimschoots de noodzakelijke omweg van 10 tot 15 minuutjes voor de reizigers tussen Gent en Brugge goed.

Eens de brochure gedrukt, bracht het stadsbestuur een groot-scheepse campagne op gang. Het bestuur spijkerde zich vast op het eigen voorstel, en negeerde de in andere voorstellen vervatte mogelijkheden. Tielt had geen oren naar het compromis dat bijvoorbeeld op 1 oktober 1839 in *L'Organe des Flandres* geformuleerd werd. Een Gentse abonnee, die enkele dagen vroeger de eerste berichten over het Tieltse alternatief had gelezen, bepleitte een minder radicale oplossing voor het probleem : "*Tout en approuvant l'idée qui tend à faire jouir des bienfaits des chemins de fer la partie la plus populeuse de la Flandre Occidentale, ne serait-il pas préférable cependant et plus économique, de ne rien changer à la ligne existante par Aeltre entre Gand et Bruges, mais au lieu d'y établir une seconde voie, de*

construire encore un chemin de fer, à simple voie, de Bruges par Oostcamp, Wynghene et Thielt sur Deynze ?” (17).

In de loop van de eerste helft van oktober 1839 verstuurde het stadsbestuur van Tielt talrijke brochures en begeleidende brieven. De bestemmingen werd gevraagd het Tieltse standpunt bij te treden. We vermelden met name de brieven gericht aan het ministerie van openbare werken, de lokale besturen van Brugge, Gent, Kortrijk en Roeselare, de gouverneur van West-Vlaanderen, de kamers van koophandel van Brugge en Kortrijk, het bisdom, de koning (18). Vanzelfsprekend ontvingen ook de twee volksvertegenwoordigers van het kiesdistrict Tielt, beiden katholiek, een brochure. Charles Joseph de Roo was sinds 1831 rechter bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge. Priester Léon de Foere was een publicist, later bekend gebleven als verdediger van de Vlaamse taal. Tijdens de bespreking van het eerste wetsvoorstel betreffende de spoorwegaanleg in België, stelde de Foere bij herhaling het nut van het hele project in vraag. De spoorwegen zouden enkel van nut blijken voor de transithandel, en derhalve vooral voor de havensteden Antwerpen en Oostende (19).

Natuurlijk vergat het stadsbestuur de kranten niet. 13 redacties werden aangeschreven. Tielt vroeg ze aandacht te willen schenken aan *”une œuvre, vraiment d'utilité nationale”* (20). Op 11 oktober berichtte de conservatieve en katholieke krant *L'Organe des Flandres* dat het debat betreffende de spoorwegkwestie definitief kon beginnen. Zonder toevoeging van eigen commentaar publiceerde de krant op 11 en 12 oktober de tekst van de *Simple Notes*.

Doelbewust waren niet alle vanuit Tielt verstuurde brieven qua inhoud stereotiep. Wel kwamen telkens opnieuw de twee hoofdthema's aan bod: de rechten van het volkrijke Binnen Vlaanderen, gekoppeld aan de belangen van de schatkist. In verschillende brieven werd bovendien een specifieke argumentatie ontwikkeld, bedoeld om bij de bestemming een meer dan gemiddelde belangstelling op te wekken. We vermelden slechts een paar voorbeelden.

Tegenover het stadsbestuur van Brugge werd het argument uitgespeeld van een in de nabije toekomst dreigende economische concurrentie vanwege Eeklo. Brugge *”se créerait pour l'écoulement de son marché aux grains vers Thielt et les populeuses communes environnantes un excellent débouché, dont elle aura besoin pour soutenir la*

ten. Op 17 oktober 1839 publiceerde *L'Organe des Flandres* een brief vanwege "*un de vos abonnés d'Aeltre*". Het was een reactie op de integrale overname door de krant van de *Simples Notes*. De briefschrijver kondigde de spoedige publikatie aan van een weerlegging van de *Simples Notes*. In afwachting van de voltooiing van die tekst, vroeg hij de krant om, als voorlopige eerste ractie, de tekst te willen afdrukken van een artikel dat eerder verschenen was in de regeringsgezinde krant *L'indépendant*. Het betrof een artikel "*dont les idées sur cette intéressante matière se rapprochent beaucoup de celles que je me propose de développer*". "*Désireux de montrer notre impartialité*" publiceerde *L'Organe des Flandres* tussen 31 oktober en 15 november vrijwel integraal de tekst van de Aalterse brochure (23).

De 23 bladzijden tellende *Réfutation des simples notes à l'appui du projet de déplacement du chemin de fer entre Bruges et Gand* was een gezamenlijk werkstuk van twee auteurs (24). Burgemeester Joseph Charles Soudan was een grootgrondbezitter. Dokter Joseph Jean Snoeck volgde in 1848 J. Ch. Soudan op als burgemeester van Aalter (25).

Het duurde nog tot 30 november, vóór het Aalterse schepencollege een volgende initiatief nam. In een brief aan de Kamer van volksvertegenwoordigers werd het behoud van de lijn Gent-Brugge via Aalter bepleit (26). 24 gemeentebesturen, die volgens Aalter belang konden hebben bij het behoud van de bestaande toestand, ontvingen alle een gelijkkluidende brief. Hierin werd uitgelegd dat Aalter helemaal niet kon instemmen met de actie die Tielt via de pers op gang gebracht had: "*Ce projet est appuyé de simples notes, dont l'ensemble est un tissu de mensonges et d'absurdités; nous nous sommes mis en devoir de les réfuter ...*". Elke gemeente ontving daarenboven een exemplaar van de *Réfutation*, waarin ook een model van een aan de Kamer te richten brief afgedrukt was. Aalter vroeg dat elke gemeente "*le plus tôt possible*" een protest tegen de Tieltsse plannen aan de Kamer zou overmaken (27).

De twee Aalterse auteurs probeerden het pleidooi van de *Simples Notes* totaal te ontkrachten. Ze onderstreepten dat, geheel in overeenstemming met de uitgangspunten van de wet van 1834, de spoorwegen zich vanuit Mechelen via het kortst mogelijke traject naar hun bestemming moesten richten. Het inbouwen van een omweg via Tielt, "*cette petite ville, peu importante en effet*", ware onverant-

woord. Doorheen de hele *Réfutation* blijkt bij herhaling dat de Aalternaren niet gelukkig waren met de hautaine houding die de Tieltenaren (*"soi-disant riches et opulents"*) aannamen tegenover de Aalterse *"fileurs d'étoupes"* (28). De auteurs wilden in de brochure vooral aantonen dat veeleer Aalter dan Tielt het recht had verbonden te zijn met het snelle transportsysteem der spoorwegen. In feite gebruikten ze in hun redenering naargelang de noodzaak afwisselend één van de twee heel belangrijke doelstellingen die de regering met de aanleg van het spoorwegnet nastreefde: enerzijds het stimuleren van een snelle en rendabele transithandel, anderzijds het bevorderen van het binnenlands personen- en goederenverkeer. Die laatste doelstelling hield meteen in dat een aantal geïsoleerde gebieden betere transportmogelijkheden moesten toegeschoven krijgen. In dit geval verkeerde inderdaad een groot deel van de streek tussen Gent en Brugge (29).

Nadat de fameuze woorden van minister Nothomb waren afgedaan als een weinig belangrijke improvisatie tijdens de parlementaire debatten, stelden Soudan en Snoeck hun beoordeling van de bestaande lijn aan de lezer voor. In een nauwelijks ter zake doende beschrijving van het landschap probeerden ze het weinig vleiende oordeel van de Tieltenaren te ontzenuwen: *"Il faut en convenir, la situation de la ligne d'Aeltre à Bruges n'est pas aussi brillante que celle qui précède (= Gent-Aalter); toutefois elle traverse des propriétés bien soignées et qui sont bien loin de pouvoir être classées dans la catégorie des bruyères."* Rond 1840 was de ontginning van het grote heidegebied van het Bulskampveld inderdaad reeds een heel eind gevorderd. Wel bleef de vruchtbaarheid van de zandgronden voorlopig, bij gebrek aan kunstmest, een groot probleem voor de landbouwers, zeker in vergelijking met de zwaardere gronden van het plateau van Tielt.

De weerlegging van het Tieltse cijfermateriaal bleek niet steeds moeilijk te zijn. De auteurs weigerden toe te geven dat de financiële resultaten van het station van Aalter — zacht uitgedrukt — niet schitterend waren. De geregeld in het staatsblad gepubliceerde statistieken gaven op dit punt Tielt gelijk. Met meer reden kon Aalter daarentegen aanvoeren dat de Tieltse vergelijking van het aantal dorpen en inwoners dat door de bestaande en alternatieve lijn bediend werd of zou worden, de waarheid geweld aandeed. Voor de lijn via Aalter stelde men een cijfer voorop van 73.641 inwoners (in 21 gemeenten) in plaats van 28.582 (in 10 gemeenten).

Veel belang werd gehecht aan de rol van de spoorweg als motor voor de sociaal-economische ontwikkeling: *"Il n'est nullement vrai que la législation en décrétant le système de chemins de fer, ait uniquement eu en vue la prospérité du commerce continental et lointain; ... Outre cela, les débats parlementaires ont fait ressortir que le chemin de fer devait être aussi un moyen puissant de développement de la civilisation, par le contact des campagnes avec les grandes villes."* (30).

Aalter protesteerde met klem tegen de overdreven cijfers, waarmee Tielt zijn voorstel verdedigde. Met genoegen citeerden Souden en Snoeck een Brugse krant, waarin de cijfers voor het tracé via Tielt bekritiseerd werden: *"... ceci est parfois trop fort, et Mr l'auteur me permettra de n'y croire rien du tout"*. De werkelijke omvang van het personen- en goederenvervoer in het Tieltse was veel geringer dan wat de lange opsomming in de *Simple Notes* liet vermoeden. Tenslotte werd aangestipt dat de kosten voor het herleggen van de spoorlijn heel hoog zouden oplopen. Het was bijvoorbeeld onzinnig om, zoals Tielt de zaken voorstelde, te denken dat de houten dwarsliggers een tweede maal zouden kunnen gebruikt worden.

In hun samenvatting en besluit vermeldden de auteurs en passant dat *"Thielt, à vrai dire, sent le St. Simonisme..."*, een duidelijke verwijzing naar de persoon van Toussaint, opsteller van de *Simple Notes* (31). Van een abonnee op het conservatieve en katholieke dagblad *L'Organe des Flandres* kon men inderdaad moeilijk verwachten dat hij veel sympathie opbracht voor het vroegsocialisme van Toussaint. Er werd in het besluit ook beklemtoond dat Tielt zelfs zonder de spoorweg volop kon genieten van het bestaande en goed uitgebouwde verkeersnet, en dat de overheid Aalter al te lang geïsoleerd had laten liggen. De spoorweg en de ontworpen steenweg Eeklo-Aalter-Tielt brachten verandering in die toestand. Anderzijds had Aalter er geen bezwaar tegen dat ook Tielt, dat zwaar getroffen werd door de toenemende crisis in de lijnwaadindustrie, een spoorweg zou krijgen: *"L'Indépendant, dans un de ses N.os précédents, a dit qu'une nouvelle société d'actionnaires va s'organiser; eh bien, que la ville de Thielt s'adresse à cette société, et qu'elle établisse autant qu'il lui plaira, dans toutes les directions, des embranchements du chemin de fer, mais que de grâce, elle nous laisse notre ligne."*

In de volgende jaren troffen we in het Aalterse archief nauwelijks

RÉFUTATION

*Des simples notes à l'appui du projet de déplacement
du chemin de fer entre Bruges et Gand; présentées
par la régence de la ville de Thielt.*

§. 1.

Il est étonnant que M. T., rédacteur des simples notes, connu comme logicien plein de verve, se soit laissé entraîner sur un champ de bataille, dont il paraît ne

nog een spoor aan van activiteit rond de spoorwegkwes- tie. Klaarblijkelijk voelde het gemeentebestuur zich voldoende gesterkt door het argument van het voldongen feit. Indien de regering ooit zou toegeven aan de wensen van Tielt, dan zou dit beslist leiden tot "*un labyrinthe d'exigences, qui sans doute surgiraient de chaque point du royaume*". Een aanduiding in die richting was de brief van een Eeklonaar, gepubliceerd in *L'Organe des Flandres*. Op voorwaarde dat onderzoek aantoonde dat zulks gefundeerd was, verzette de briefschrijver zich niet per se tegen de spoorwegverlegging naar Tielt. Hij voegde er wel aan toe dat "*nous (= Eeklo) avons autant de motifs à faire valoir que la ville de Thielt ...*" (32).

Ondertussen bleef Tielt flink wat energie stoppen in haar kruistocht ten bate van de schatkist en het volkrijke Binnen Vlaanderen. De stad bepleitte de zaak op het hoogste niveau, in het parlement en bij de regering. Toussaint kreeg reeds in oktober 1839 opdracht de zaak persoonlijk te bespreken met de minister van openbare werken (33). Aan de volksvertegenwoordigers De Roo en De Foere werd gevraagd een rekwest te willen voorleggen aan de Kamer (34). Tielt hoopte op

een zeer spoedige behandeling van de zaak naar aanleiding van het jaarlijks debat over de begroting van openbare werken. Op 21 november schreef De Roo aan de burgemeester van Tielt, dat het voorafgaand onderzoek onmogelijk tijdig zou kunnen uitgevoerd worden. De kamercommissie der petitie zou echter ongetwijfeld de zaak doorspelen aan de minister. De Roo hoopte ook De Foere te kunnen overtuigen van het belang van een spoorweg voor het district Tielt (35).

In de loop van november verstuurde het stadsbestuur opnieuw een brief naar talrijke steden en gemeenten, deze keer met een meer concrete vraag: Waren de lokale overheden bereid de actie van Tielt te ondersteunen door aan de Kamer een petitie over te maken? Tielt deelde mee dat een meerderheid zich achter het voorstel had geschaard, en vroeg dat zo veel mogelijk openbare besturen de petitie ten spoedigste zouden onderschrijven en opsturen. Er werd beklemtoond dat men zich niet mocht laten beïnvloeden door enkelen "*qui se prévalent uniquement d'un intérêt de clocher*" (36).

In de Kamer legde volksvertegenwoordiger J.H.C. Maertens op 7 december 1839 in naam van de commissie der petitie een rapport neer betreffende de spoorlijn Gent-Brugge. Hij deelde mee dat Tielt een alternatief uitgewerkt had voor de bestaande lijn, en daarbij de steun kreeg van 19 gemeenten. Aalter en "*quelques autres communes*" daarentegen bestreden dit voorstel (37). De commissie erkende dat Tielt in feite wel degelijk een zinvol traject verdedigde, en dat het probleem ontstaan was omdat het spoorwegnet in twee fasen tot stand was gekomen. Het in de wet van 1834 ontvouwde spoorwegproject werd reeds in 1837 met nieuwe lijnen aangevuld.

Gezien de bestaande toestand, konden volgens de kamercommissie drie concrete voorstellen tegen mekaar afgewogen worden. Sommige leden kozen voor de visie van de *Simple Notes*. Een tweede groep verdedigde het behoud van de bestaande lijn, en vroeg bovendien de aanleg van een lijn Brugge-Tielt-Kortrijk, aangevuld met een tussenstuk Tielt-Petegem. Een derde mogelijkheid viel volgens rapporteur Maertens het gunstigst uit voor de schatkist. In dit geval bleef de lijn Gent-Brugge behouden, en werd ze aangevuld met een verbinding Aalter-Tielt-Roeselare-Kortrijk. Het geheel kon later uitgebreid worden met een aftakking Roeselare-Ieper. De conclusie van het rapport was in elk geval dat verdere studie gewenst was (38).

Wanneer de commissie besloot het rapport gewoon over te maken aan de minister van openbare werken, uitte volksvertegenwoordiger De Roo onmiddellijk zijn ongenoegen. Hij eiste van de minister een stellingname vóór de discussie over het budget aangevat werd. Hij onderstreepte de triestige financiële resultaten van de stations Bloemendaal, Aalter en Landegem. De Roo moest zich uiteindelijk tevreden stellen met de belofte van de minister om tegen aanvang 1840 voor een grondig rapport te zorgen (39). Maar het rapport kwam er niet.

Daarmee belandde het initiatief van Tielt op een zijspoor. Dit verhinderde niet dat het stadsbestuur enkele dagen later brieven verstuurde naar Gent en Brugge, twee steden die geen van beide erg warm liepen voor de Tieltse plannen. Gent voelde wel wat voor een betere spoorverbinding met het Tieltse, maar aanvaardde niet dat gelijktijdig de rechtstreekse verbinding met Brugge en Oostende zou opgebroken worden. Tielt was niet erg gelukkig met dit standpunt, maar kon er toch enig begrip voor opbrengen. In één enkele zin lichtte de stad de hele achtergrond van haar actie toe: *''En effet, si nous avons demandé la suppression de la ligne d'Aeltre, en même temps que la construction d'une section nouvelle de Deynse par Thielt vers Bruges c'est afin de pouvoir réparer l'erreur d'une manière moins sensible pour la caisse de l'état, et pour obtenir ainsi plus facilement l'objet de notre demande.''* (40). Men trachtte Brugge ervan te overtuigen dat de stad, als administratief centrum, er alle belang bij had betere verbindingen met de hele provincie uit te bouwen. Hoe zou Brugge daarom *''la main que nous vous tendons''* kunnen weigeren? Enkele dagen later ontving Tielt een ontgoochelend antwoord. Het Brugse stadsbestuur deelde mee er alle belang bij te hebben de Tieltse plannen radicaal af te wijzen (41).

Hoe kon Tielt begin 1840 terugblikken op de actie van de voorbije maanden? Het uitblijven van concrete verwezenlijkingen werkte wellicht ontmoedigend. We mogen bovendien misschien veronderstellen dat de resolute stellingname van Tielt de goede verhoudingen met de naburige steden en gemeenten niet altijd begunstigd heeft. De neiging van Tielt om zich telkens weer voor te stellen als het centrum van Binnen Vlaanderen, wekte hier en daar wellicht enige wrevel op. Misschien heeft dit alles wel meegespeeld wanneer in de veertiger jaren de spoorwegkwestie een andere wending ging nemen.

In Tielt doofde het geloof in de haalbaarheid van de zaak niet meteen uit. In het jaarverslag van oktober 1840 voerde het optimisme de boventoon. Er waren tal van positieve reacties geweest, en de regering en het parlement zouden de zaak zonder twijfel ernstig in overweging nemen (42). Bijna twee jaar na de parlementaire tussenkomst van 7 december 1839, bleef van dit optimisme niet veel meer over: *''De minister van openbare werken heeft daerop een rapport beloofd, en die belofte tot heden niet volbragt...''* (43). Wel ontvingen de krantenredacties in de periode 1840-42 nog een paar persberichten, waarin onder andere een verklaring van minister L. Desmairès toegelicht werd (44).

Op 19 februari 1842 interpelleerde De Roo immers de minister van openbare werken. Minister Desmairès antwoordde in eerste instantie dat de Tieltse petitie indertijd was ingediend bij zijn voorganger, en dat hij zelf nog geen kennis had genomen van het dossier. Op 21 februari, na een vluchtig onderzoek, formuleerde de minister zijn standpunt. Hij verklaarde dat het jammer was dat Tielt eertijds zo laat met een alternatief op de proppen gekomen was: *''Je dois dire que si nous étions encore au principe, c'est-à-dire si nous en étions encore à construire le chemin de fer de Gand sur Ostende en de Gand sur Courtray, bien certainement il faudrait, pour arriver à Ostende et à Courtray, passer également par Thielt.'''* Minister L. Desmairès formuleerde ook een concreet voorstel. Hoewel de grondwerken en kunstwerken van het traject Brugge-Gent uitgevoerd werden om de aanleg van twee sporen mogelijk te maken, kon er misschien geopteerd worden om het tweede spoor via Tielt te laten passeren. Tielt zou aansluiting krijgen met de lijnen Gent-Brugge-Oostende en Gent-Kortrijk. Met gemengde gevoelens nam De Roo akte van het antwoord, dat volgens hem de toegeving inhield dat indertijd een ernstige fout begaan werd. Verder kon hij enkel hopen op een spoedig initiatief vanwege de regering (45).

De door Tielt gevolgde weg zou echter definitief vastlopen. De regering had gegronde redenen om de zaak op de lange baan te schuiven. Er kon geen sprake zijn van het opbreken van de bestaande lijn. Een toegeving aan Tielt kon een sneeuwbaaleffect op gang brengen, zoals bleek uit het hoger geciteerde artikel van een Eeklonaar in *L'Organe des Flandres*. Minstens even belangrijk was de reeds jaren geleden geformuleerde stelling dat de staat enkel het basisspoorwegnet moest aanleggen. Concessiehouders zouden nadien het spoorwegnet verder uitbouwen.

B. TIELT VERSUS BRUGGE.

Jaren vóór de volledige uitvoering van de wetten van 1834 en 1837 betreffende het staatsspoorwegnet, bestonden in West-Vlaanderen al plannen voor de aanleg van spoorwegen door private maatschappijen. Spoedig namen de geregeld opduikende plannen vastere vorm aan. Het was de bedoeling het basisnetwerk zinvol uit te breiden. Inmiddels was men ook in Tielt geleidelijk gaan beseffen dat de rond de *Simple Notes* opgezette actie vruchteloos zou blijven. Het was de hoogste tijd om het roer radicaal om te gooien.

Op 21 oktober 1843 maakte Jean François Maertens aan het stadsbestuur van Tielt een brief en memorie over betreffende een door hem ontworpen spoorlijn Aalter-Ieper, via Tielt. De in Brugge geboren Maertens was stationschef te Aalter, en was sinds de dertiger jaren actief als ontwerper van spoorwegprojecten in West-Vlaanderen. Zijn ideeën haalden, soms in een ietwat aangepaste versie, de kranen, en drongen door tot in het parlement (46).

De memorie beschreef beknopt het geplande tracé Aalter-Tielt-Ingelmunster-Roeselare-Ieper, aangevuld met de belangrijke aftakking Ingelmunster-Kortrijk. Het ontwerp bood volgens Maertens grote voordelen. De spoorweg liep doorheen de streek met de volkrijkste gemeenten van het land. In tegenstelling tot het smalspoor Gent-Antwerpen, bood het ontwerp — in Aalter en in Kortrijk — door middel van geharmoniseerd materiaal een dubbele vlotte aansluiting met het staatsnet. In de toekomst waren internationale uitbreidingen mogelijk door de aanleg van Aalter-Eeklo-Zeeland en Ieper-Rijsel-Duinkerke (47).

Na kennis te hebben genomen van de memorie besloot Tielt uiteindelijk de bezwaren tegen concessies te laten varen. Het was meteen het startsein voor een tweede grote campagne om Tielt te verbinden met het spoorwegnet. In eerste instantie vroeg het stadsbestuur de provincie om het project in naam van de industriële, commerciële en administratieve belangen van Tielt te willen ondersteunen. Tielt hoopte op een heel spoedige afhandeling van het dossier. De aanleg van de spoorweg moest een van de hefbomen worden om de zwaar getroffen lijnwaadindustrie van de ondergang te redden. Verontrust door de sinds enkele jaren alsmaar erger wordende economische ontwrichting, zou het project bovendien kunnen zorgen voor de broodnodige werkverschaffing "*en attendant des circonstances*

meilleures'' (48). Het provinciebestuur reageerde gunstig. Wel werd gewezen op de grote financiële inspanningen die de uitvoering zou vergen (49).

Maertens' oorspronkelijke plan week grondig af van het voorstel dat Tielt sinds 1839 vruchteloos verdedigd had. Toch bleek het bij nader toezien goeddeels te leiden tot vergelijkbare en voor Tielt gunstige resultaten. Maertens' plan creëerde een vlotte verbinding tussen Tielt en Kortrijk, en meteen verder naar Frankrijk. Bovendien was het in de *Simples Notes* verdedigde traject Tielt-Deinze-Gent vervangen door het grotendeels gelijkwaardige traject Tielt-Aalter-Gent. De onrechtstreekse verbinding Tielt-Brugge, via Aalter, viel minder gunstig uit.

In het vroege voorjaar 1844 kregen de mooie vooruitzichten een flinke klap. In maart liet het stadsbestuur van Brugge Tielt weten dat het plan van Maertens op één punt was bijgeschaafd geworden. De spoorlijn zou een rechtstreekse verbinding Brugge-Tielt tot stand brengen. Brugge hoopte dat Tielt deze in tal van opzichten voordelige aanpassing zou onderschrijven (50). Maar Tielt had een heel andere kijk op de zaak. Op 13 maart besliste de gemeenteraad dat het oorspronkelijke plan de voorkeur genoot. Na een tweede brief uit Brugge, bevestigde de gemeenteraad op 13 juli zijn standpunt : *''Overwegende dat de stad Thielt kwalijk hare belangen zou begrijpen, indien zij niet alle mogelijke pogingen aenwendde om het eerste plan van den Heer Maertens, dat is van Thielt op Brugge, langs Aeltre, te doen doorgaen, ten einde alzoo niet alleen met Brugge, maer ook met Gent, langs waer haer meeste belangen van nijverheid en koophandel liggen, in gemakkelijke gemeenschap te komen.''* Gent was tevens een eerste tussenstap op weg naar Antwerpen, Brussel, Luik, enz. De gemeenteraad besloot dat bij het ministerie van openbare werken en bij de bestendige deputatie van West-Vlaanderen het oorspronkelijke plan zou verdedigd worden (51).

In de zomer van 1844 vatten ingenieurs van Bruggen en Wegen de studie van de Westvlaamse spoorlijn aan (52). Ze gingen uit van het plan Maertens, eventueel rekening houdend met de visie van Brugge. Uit het jaarverslag van oktober 1844 blijkt dat Tielt inmiddels het alternatief via Deinze nog niet vergeten was : *''Men wijst van Brugge twee verschillende rigtingen aen. De eene langs Aeltre, de andere regtstreeks van Brugge naer Thielt. Het spreek van zelf, dat indien*

onze stad geene hoop heeft door eenen zijtak aen Deynze vereenigd te zijn, zij aen hare pligten zou te kort blijven, het ontwerp om met Brugge en Gent langs Aeltre, met den ijzeren weg in gemeenschap te komen, niet met al haer vermogen te ondersteunen,” (53).

In de Tieltse archieven blijft het tijdens het winterhalfjaar 1844-45 stil met betrekking tot de spoorwegkwestie. Toch mogen we stellig aannemen dat in verschillende kringen druk gewerkt werd aan de voorbereiding van de definitieve plannen, en dat de Tieltenaren een en ander aandachtig volgden. Op 14 april 1845 werd in de Kamer een wetsontwerp neergelegd, dat een samenvoeging was van twee projecten: enerzijds de lijn Kortrijk-Menen-Ieper; anderzijds de lijn Brugge-Tielt-Roeselare-Ieper, uitgebreid met de zijtakken Tielt-Aalter en Izegem-Kortrijk (54). De voorbereidende studies voor de eerste lijn waren voltooid, wat niet het geval bleek te zijn voor de tweede lijn: *”Sans être terminées, ces études sont assez avancées pour permettre d’apprécier toute l’utilité de cette communication.”* (55). De concessionarissen wilden zo vlug mogelijk van wal steken.

Het wetsontwerp werd in West-Vlaanderen niet eensgezind op gejuich ontvangen. Het zou spoedig blijken niet meer geweest te zijn dan een momentopname in het woelige debat over de definitieve vastlegging van het tracé. Trouwens, men had in feite zonder meer al de trajecten van het plan Maertens, van het Brugse alternatief en van het aparte project Ieper-Kortrijk samen op één kaart ingetekend. Van een geïntegreerde studie was nauwelijks sprake. Al op 16 april was het stadsbestuur van Tielt ervan op de hoogte dat achter de schermen geprobeerd werd het wetsontwerp te wijzigen. Volgens volksvertegenwoordiger De Foere kwam het er voor Tielt op aan *”d’assiéger le Gouvernement de vos justes réclamations”*. Het schepencollege besloot eerstdaags in Brussel een audiëntie aan te vragen bij de minister van binnenlandse zaken en bij de aldaar verblijvende provinciegouverneur (56).

De gebeurtenissen kwamen in die dagen in een beslissende stroomversnelling terecht. Op 17 april schreef volksvertegenwoordiger De Roo dat het stadsbestuur van Brugge zopas een onderhoud had gehad met de minister van openbare werken, waarbij een grotendeels nieuw tracé was verdedigd. Het ongunstige bericht werd bevestigd door J.P. Maertens, die meedeelde dat Brugge zijn ontwerp opzij geschoven had. De concessionarissen legden het erop aan om Tielt links te laten liggen (57).

Op 19 april stemde de Tieltse gemeenteraad in met het sturen van een afvaardiging naar Brussel. Precies op diezelfde 19de april werd tussen de Belgische regering en vertegenwoordigers van de concessiehouders een akkoord afgesloten, waarin een geheel nieuw tracé aanvaard werd. De hoofdlijn Brugge-Kortrijk liet Tielt links liggen, en liep nu via Torhout en Roeselare. Er zouden zijtakken aangelegd worden naar Diksmuide en Tielt. Een tweede lijn zou Kortrijk via Menen met Poperinge verbinden. Het lastenboek liet de mogelijkheid open om eventueel een verlengstuk Diksmuide-Veurne aan te leggen. Een bijkomend traject Tielt-Aalter of Tielt-Deinze zou door de concessiehouders moeten aangelegd worden, indien de wetgever daartoe naderhand besloot (58). Uit de formulering blijkt dat het akkoord een compromis was, een poging om heel snel de uiteenlopende standpunten te verzoenen.

Het akkoord tussen regering en concessionarissen maakte een onderhoud met de hoogste instanties in Brussel des te meer dringend en noodzakelijk. De dreiging was reëel dat Tielt een weinig interessant eindstation zou worden. Gent en — in iets mindere mate — Kortrijk zouden slechts mits een lange omweg bereikbaar zijn.

Op 22 april werkte het Tieltse schepencollege, vergezeld van de secretaris, in Brussel een drukke agenda af (59). Samen met De Roo werden ze eerst ontvangen door de provinciegouverneur. Die zag geen graten in het nieuwe tracé. Indien de zijtak vanuit Tielt ongeveer in Gits op de hoofdlijn zou aansluiten, konden zowel Brugge als Kortrijk vlot bereikt worden. Samen met De Foere vond de Tieltse delegatie meer gehoor bij de minister van openbare werken. Volgens het verslag *''scheen hij regtzinnig te berouwen dat de compagnie zich had laten misleiden door de stad Brugge''*. De minister raadde de deputatie aan een onderhoud te vragen met de agenten van de maatschappij die de spoorweg zou aanleggen.

Zonder dralen begaven de Tieltse notabelen zich op weg voor een onderhoud met J.B. Nothomb, minister van binnenlandse zaken. Het was Nothomb die in 1838 als minister van openbare werken de fameuze verklaring had afgelegd die later als hoeksteen van de *Simple Notes* gebruikt werd. Ook nu hadden de Tieltenaren de indruk op hem te kunnen rekenen, want *''eenen oogslag op de kaart werpende, scheen hij getroffen te zijn van den tweeden misslag dien men ging begaen met Thielt en de volkrijke gemeenten te verwaerloozen...''*



Jean Baptiste Nothomb (1805-1881), liberaal politicus en eerste titularis van het in 1837 opgerichte ministerie van openbare werken. In de periode 1841-45 stond hij als minister van binnenlandse zaken aan het hoofd van een unionistische regering.

(Foto : A.C.L., Brussel.)

Daarentegen leverde het onderhoud met Guillaume Chantrell, agent van de compagnie, niets op. Hij beantwoordde de Tieltse vragen en opmerkingen met "zienlijk en tastelijk ongeduld". Misschien legde de delegatie te veel de nadruk op de noodzaak de hoofdlijn via Tielt te leiden, in plaats van aan te dringen op een geringere ingreep in de plannen. We denken hier aan de mogelijke verplichting om de aftaking naar Aalter of Deinze onmiddellijk aan te leggen. Tevergeefs trachtte men nog een gesprek te hebben met de bij het spoorwegproject betrokken Engelse ingenieurs. Vóór ze opnieuw naar Tielt vertrok, werd de delegatie een tweede maal ontvangen door de provinciegouverneur, die ditmaal uitdrukkelijker een standpunt innam. Hij bleek het niet eens te zijn met de visie van Brugge en de concessionarissen.

Om zijn eisen ruimere bekendheid te geven, stelde Tielt een persbericht op, dat door tussenkomst van J.F. Toussaint gedrukt werd. Tielt drong aan op de goedkeuring van het wetsontwerp van 14 april. Brugge werd verweten Tielt te willen isoleren. Men vroeg zich ook af *"si cette idée n'appartient pas à l'esprit de morcellement du moyen âge plutôt qu'au siècle où nous vivons, et si cette idée est compatible avec les besoins nouveaux de l'industrie et du commerce"* (60).

In het vooruitzicht van het kamerdebat over de spoorwegaanleg in West-Vlaanderen, zocht Tielt vooral steun bij Gent. De schrapping van de lijn Tielt-Aalter betekende immers dat de handelsrelaties tussen Gent en de volkrijke streek rond Tielt gewoonweg genegeerd werden door de concessionarissen. Blijkens een brief van 26 april, gericht aan het Gentse stadsbestuur, kwam het er voorlopig vooral op aan de lijn Brugge-Kortrijk via Tielt te laten passeren, in plaats van via Torhout. Indien dit lukte, zou spoedig duidelijk worden dat de toevoeging van een lijn Tielt-Aalter of Tielt-Deinze zich opdrong. De oude droom van het traject naar Petegem-Deinze was nog niet vergeten ! (61).

In zijn zitting van 29 april nam de gemeenteraad kennis van een brief van Toussaint. Hij onderstreepte dat de concessionarissen in geen geval wilden afstappen van hun basisidee om van noord naar zuid een verbinding Brugge-Torhout-Kortrijk aan te leggen, gecombineerd met een lijn Diksmuide-Tielt. Verrassend was de mededeling dat *''ils (= concessionarissen) seront charmés qu'on leur accorde, par amendement, qu'on leur fasse la grâce de leur octroyer (ce sont leurs termes) la continuation de la croix (= Diksmuide-Tielt) jusqu'à Deynze.''* Ze achtten die tak zelfs noodzakelijk voor de levensvatbaarheid van het hele project. Later zou blijken dat dit standpunt van de compagnie niet strookte met de Brugse zienswijze.

De gemeenteraad dankte Toussaint voor de verstrekte inlichtingen, maar toch vroegen ze De Foere en De Roe om de lijn Brugge-Tielt-Kortrijk te blijven verdedigen, in plaats van de lijn via Torhout. Tielt bleef onverzettelijk vasthouden aan een zeer strak standpunt : *''Mieux vaudrait pour la contrée populeuse dont notre ville est le point central ne pas avoir de chemin de fer dans quelques années encore, que d'en avoir un, dont le tracé serait fatal pour elle, dans ce sens qu'il empêcherait peut-être, à jamais la construction d'une ligne qui offrirait des résultats réellement féconds pour cette contrée.''* (62). Voor Tielt bleek de keuze voor een compromis niet mogelijk.

De snelle opeenvolging van gebeurtenissen bracht de spoorwegkwestie reeds op 3 mei opnieuw op de agenda van de gemeenteraad. De Roo, die lid was van de 7 leden tellende kamercommissie belast met het onderzoek van het wetsontwerp van 14 april 1845, had het stadsbestuur immers een belangrijk en weinig aangenaam bericht overgemaakt. De Roo deelde mee dat het wetsontwerp ingrijpend veranderd was, en in overeenstemming gebracht was met het akkoord van

19 april. De dwarslijn Tielt-Diksmuide zou de lijn Brugge-Kortrijk kruisen in de omgeving van Gits.

Deze geenszins totaal onverwachte situatie noopte Tielt ertoe zijn strategie aan te passen. Bitter merkte men in de raad op dat de lijn Tielt-Gits-Diksmuide nooit een rendabele uitbating zou kennen. De raad beschouwde de lijn zelfs als een bedrieglijk lokmiddel, "*un leurre*". Misschien zou ze, zonder toevoeging van het traject Tielt-Deinze, wel nooit uitgevoerd worden! Terugkerend naar het plan Maertens, zag Tielt eventueel meer heil in de aanleg van een spoorlijn Aalter-Tielt-Izegem. Geconfronteerd met een nauwelijks in gunstige zin oplosbaar probleem, vroeg de raad aan De Roo om datgene te doen wat voor Tielt "*paraîtra le moins désastreux*" (63). Het was een manifest teken van radeloosheid. De stad kreeg niet in het minst vat op de snelle opeenvolging van gebeurtenissen.

Twee dagen later werd het rapport van de kamercommissie, met daarin de aangepaste tekst van het wetsontwerp, in de Kamer neergelegd. Het nieuwe wetsontwerp van 5 mei stemde, met uitzondering van enkele voor ons onbelangrijke details, volledig overeen met de overeenkomst van 19 april (64). Het rapport maakte melding van de lange en geanimeerde discussies binnen de commissie, vooral betreffende een eventuele onmiddellijke opname van de lijn Tielt-Aalter of Tielt-Deinze in het wetsontwerp. Dit gebeurde uiteindelijk niet. De regering zegde eerst rustig te willen onderzoeken of die trajecten geen concurrentie konden vormen voor de staatslijnen, en of ze niet indruisten tegen de belangen "*de la province considérée dans son ensemble*". Enkele dagen later, tijdens de parlementaire debatten, werd duidelijk wat met die vage woorden bedoeld werd. Overigens stipte het rapport ook aan dat de concessionarissen nog geen vast standpunt hadden ingenomen. De regering schoof het probleem een eindje voor zich uit. Hoopten sommigen, waaronder de Bruggelingen, wellicht dat uitstel tot afstel zou leiden?

Wat de vastlegging der tracés betreft, was het wetsontwerp een weinig aantrekkelijk compromis, een poging "*de concilier, autant que possible, les intérêts divergents, c'est-à-dire de ne rendre les lignes ni exclusivement provinciales et tracées dans le seul intérêt du chef-lieu, ni trop nuisibles à Bruges et au nord de la province*" (65). Brugge streefde, hoewel weinig centraal gelegen, optimale verbindingen na met de verschillende delen van de provincie. Dit vooral administratieve belang moest men trachten te verzoenen met de economische

belangen van grote delen van de provincie, die aanstuurden op betere verbindingen met Henegouwen, de industriestad Gent en de rest van het land.

In het commissierapport werd een interessante brief van de reeds genoemde G. Chantrell opgenomen. Hij zag wel degelijk in dat Tielt niet tevreden was met de verlegging van de hoofdlijn Brugge-Kortrijk : *''La seule ville de Thielt pourrait s'élever contre le tracé actuel, mais il est évident que quoique cette ville ne soit pas directement reliée avec Courtray et Bruges, elle n'en est pas moins mieux partagée que tout autre localité. La ligne de Furnes à Deynze sera tout aussi importante que le tronc principal''* (66). Geloofde de compagnie werkelijk in het belang van die dwarslijn, of probeerde ze mogelijke kritiek vanuit bepaalde delen van de provincie op te vangen door holle woorden? Gezien het verdere feitenverloop, mag aan de laatste stelling ongetwijfeld enig geloof gehecht worden.

Na een woelige vóórgeschiedenis, had op 9 en 10 mei 1845 in de Kamer de discussie plaats over de spoorwegconcessie van West-Vlaanderen. Het werd een geanimeerd debat, grotendeels uitmondend in een vinnige confrontatie tussen het Brugse en Tieltse standpunt. Verschillende sprekers sloten zich, uiteenlopende argumenten aandragend, bij een van beide visies aan. Hun stellingname berustte niet zelden op de lokale belangen van het kiesdistrict dat ze vertegenwoordigden.

De eerste spreker in het debat was De Foere. Hij accepteerde het tracé via Torhout, maar stond erop dat twee onzekerheden uit het wetsontwerp zouden weggewerkt worden. Zou de aftakking Tielt-Aalter of Tielt-Deinze onmiddellijk of slechts later aangelegd worden? Waar zou de aftakking naar Tielt aansluiten op de hoofdlijn Brugge-Kortrijk? Een optimale verbinding met Kortrijk nastrevend, gaf Tielt de voorkeur aan Izegem.

Nadat de minister van openbare werken ontwijkend geantwoord had (wijzend op de noodzaak van een grondiger voorafgaand onderzoek) nam De Roo, de tweede Tieltse volksvertegenwoordiger, het woord. Hij gispte het onverantwoord snel en laattijdig vervangen van het wetsontwerp van 14 april door een grotendeels nieuw project. Hij vroeg aandacht voor de dringend gewenste aftakking van Tielt naar Aalter of Deinze, twee toevallig net buiten West-Vlaanderen liggende gemeenten. Die aftakking moest een belang-

rijke schakel worden om het grootste deel van West-Vlaanderen met de rest van het land te verbinden. De Roo legde een amendement neer, bedoeld om de onmiddellijke aanleg van de aftakking in het wetsontwerp op te nemen. De opsomming van de aan te leggen lijnen zou dan aangevuld worden met het zinnetje "*Avec embranchement de Thielt sur Aeltre ou sur Deynze*". Behalve door de twee Tieltenaren, werd het amendement nog door 8 andere volksvertegenwoordigers ondertekend: De Sécus (van het kiesdistrict Ath), Castiau (Doornik), De Tornaco (Luik) en de 5 Gentenaren d'Elhoun-gne, Delehayé, Manilius, Desmaisières en De Saegher. Opvallend is dat Tielt geen steun kreeg uit West-Vlaanderen (67).

De tussenkomsten van De Foere en De Roo toonden aan dat Tielt in de voorbije dagen heel wat water in de wijn gedaan had. Het stadsbestuur opteerde nu voor een nieuwe en meer realistische koers. Men koos voor de verdediging van een soort minimumprogramma, dit wil zeggen een oplossing die slechts een geringe aanpassing van het wetsontwerp vergde. Die tactiek bood de meeste kansen op succes.

Van het amendement werd met gemengde gevoelens kennis genomen. De Ieperse volksvertegenwoordiger Malou, voorzitter van de commissie die het wetsvoorstel onderzocht had, stipte aan dat een definitieve beslissing nu niet mogelijk was, omdat daardoor het hele project kon gekelderd worden. De Oostendenaar Donny verzette zich tegen de aftakking naar Aalter of Deinze. Ze zou immers het sluitstuk zijn van een concessielijn, die helemaal evenwijdig zou lopen met de staatslijn Oostende-Gent. De Belgische staat zou in de toekomst moeten optornen tegen de concurrentie van een privélijn van Calais tot Gent. Een blik op de kaart maakt duidelijk dat Donny in niet geringe mate geïnspireerd werd door lokale Oostendse belangen. De Brusselaar Meeus bekritiseerde heftig het "*égoïsme étroit*" en "*égoïsme provincial*" van de Westvlaamse steden, en in de eerste plaats van Brugge. Hij zegde zijn steun toe aan de aftakking Tielt-Deinze. Dumortier van Doornik zag daarentegen meer heil in de aftakking Tielt-Aalter als mooi compromis. Ze bood Tielt een vlotte verbinding met Brugge en Gent, en verhinderde anderzijds de volledige totstandkoming van een parallelle privélijn. Tielt-Deinze was volgens Delehayé het voordeligst voor Gent, de stad die hij vertegenwoordigde. Toch opteerde hij voor Tielt-Aalter, opdat Tielt over een vlotte verbinding met Gent én Brugge zou beschikken (68).

Het was de liberale Bruggeling Paul Devaux, die uitgebreid het

standpunt van de Westvlaamse provinciehoofdstad kwam toelichten. Het tracé via Torhout, dat de provincie veel centraler doorsneed, riep volgens hem maar bij één Westvlaamse stad tegenstand op: Tielt. De kleine provinciestad vroeg wel heel veel door, bovenop de goede verbindingen met Brugge en Kortrijk, ook nog eens aan te sturen op een optimale verbinding met Gent. Niet zonder enig cynisme stelde Devaux vast dat "*La ville de Thielt a pris tout à coup, à ce qu'il paraît, une importance extraordinaire. Je suis charmé, quant à moi, qu'il y ait une ville si importante dans ma province, mais encore faut-il réduire la chose à sa véritable valeur ... Messieurs, voilà ce qui en est pour le commerce des toiles. Otez ce commerce, et que reste-t-il de Thielt? Une ville très peu importante, une ville sans industrie...*". Devaux sloeg met die laatste opmerking de spijker op de kop. De onherroepelijke verdere aftakeling van de Vlaamse niet gemechaniseerde lijnwaadindustrie zou Tielt in de volgende jaren inderdaad van een groot deel van zijn oude rijkdom en luister beroven.

Devaux verdedigde de stelling dat de nieuwe spoorweg in de eerste plaats de provinciale belangen moest dienen. Brugge was niet — zoals Gent — een tweede Manchester, een industriële groeipool. Brugge was vooral een stad die leefde van "*ses rapports avec les campagnes de la province*". Door het nieuwe wetsontwerp werd Brugge een goede verbinding met Ieper en omgeving ontzegd. De stad vreesde dat Oost-Vlaanderen, met Gent op kop, in toenemende mate een economische zuigkracht zou uitoefenen op het zuidelijk deel van West-Vlaanderen: "*... c'est que la Flandre orientale absorbe désormais la partie sud de la Flandre occidentale*". De aftakking Tielt-Aalter of Tielt-Deinze kon die ontwikkeling enkel aanzwengelen (69).

De laatste spreker die op 9 mei het woord voerde, was de Gentse liberaal F.F. d'Elhounne. Hij ontpopte zich tot een vurig verdediger van de Tieltse belangen, die overigens parallel liepen met die van de Oostvlaamse hoofdstad. Hij toonde zich een voorstander van de aftakking naar Deinze, maar was eventueel bereid het tracé Tielt-Aalter te accepteren. D'Elhounne vroeg zich af waar Brugge het recht vandaan haalde om Tielt, dat momenteel zwaar leed onder de crisis in de lijnwaadindustrie, een korte spoorwegaftakking van 2,5 mijl te ontzeggen. Volgens hem had Brugge Tielt nauwelijks iets te bieden: "*Bruges est déchu de son antique splendeur; Bruges n'a plus ni industrie, ni commerce, ni activité; Bruges n'a pas cette sève,*

cette vitalité qui puisse ranimer une population abattue, et la lancer dans une voie nouvelle". Tielt en het volkrijke zuiden van West-Vlaanderen konden veel meer heil verwachten van Gent, "*la grande cité où sont les capitaux et les industriels*".

Tenslotte betoogde d'Elhounge dat het geen zin had op een geforceerde wijze betere relaties te willen tot stand brengen tussen Brugge en de overige steden van de provincie. Schijnbaar zonder eigenbelang riep hij de volksvertegenwoordigers op het amendement van Tielt goed te keuren: "*Aujourd'hui l'intérêt de Thielt est principalement et presque seul engagé. Cet intérêt, vous le ferez triompher, et en reliant Thielt à Gand, vous ferez participer toute une immense population rurale aux bienfaits du travail, de l'industrie et du progrès. J'ai dit.*" (70).

Net vóór de afsluiting van de eerste dag van het debat, legde Devaux op zijn beurt een amendement neer in de Kamer. 's Anderendaags lichtte hij zijn amendement toe. In het geval de Kamer de aftakking naar Aalter of Deinze toch zou goedkeuren, eiste Devaux, ter compensatie, een belangrijke aanpassing van het wetsontwerp. Hij goot de beschrijving van het tracé van de verschillende lijnen in een nieuwe vorm: "*Le gouvernement est autorisé à accorder à la com-*



*Paul Devaux (1801-1880), van 1831 tot 1863 liberaal volksvertegenwoordiger voor het district Brugge, was in de veertiger jaren een overtuigd tegenstander van het unionisme.
(Foto : A.C.L., Brussel.)*

pagnie, etc... la concession d'un chemin de fer de Bruges à Roulers par Thourout avec embranchement sur Thielt et Dixmude, et de Roulers à Courtray avec embranchement sur Ypres et Poperinghe partant de Roulers." (71). Het amendement beoogde dus enerzijds een kortere verbinding tussen Brugge en Ieper-Poperinge, anderzijds de schrapping van de lijn Ieper-Menen-Kortrijk.

Devaux beklemtoonde dat zijn amendement zou vervallen, indien de Kamer zich hield aan de oorspronkelijke tekst van de overeenkomst van 19 april tussen regering en concessionarissen. De gevraagde verandering hield geen totaal nieuwe elementen in. Brugge greep terug naar het in 1843 door Maertens overwogen en bestudeerd verbindingspatroon tussen Ieper, Roeselare en Kortrijk. Indien de wetgever Gent door de aftakking Tielt-Deinze optimaal wilde verbinden met een groot deel van West-Vlaanderen, dan mocht Brugge volgens Devaux eenzelfde voordeel niet ontzegd worden: "*Il est évident que si le principe qu'on invoque est valable pour Gand, il ne doit pas être sans force pour Bruges; du moment que vous admettez l'embranchement vers Deynze, vous vous condamnez par cela même à faire justice à Bruges qui demande l'application de ce même principe à ses rapports avec Ypres.*" (72).

De minister van openbare werken, A. Dechamps, die daarna aan het woord kwam, omschreef beknopt de essentie van de discussie. De weigering vanwege Brugge om een aftakking vanuit Tielt naar Aalter of Deinze goed te keuren, stond loodrecht tegenover de eis van Tielt en Gent om de aftakking onmiddellijk in de wet op te nemen. Het huidige standpunt van de regering omschreef hij als "*une position d'examen*". De regering wilde een overijlde beslissing vermijden. Was een extra-verbinding met Gent wel noodzakelijk? Bestond niet het gevaar dat een lijn zou aangelegd worden, die de staatsspoorlijn zou beconcurreren?

Over één zaak liet de minister in geen geval enige twijfel bestaan: "*Sans doute, messieurs, je n'admets pas ce système de politique provinciale au degré où l'a semblé admettre l'honorable M. Devaux dans la séance d'hier...*" Er moest integendeel gestreefd worden naar een evenwichtige behartiging van de Westvlaamse provinciale belangen aan de ene kant, en de ruimere economische behoeften aan de andere kant. Daarom verwierp hij met klem het Brugse amendement, dat de streek rond Ieper isoleerde van Henegouwen, van waaruit grote delen van West-Vlaanderen hun steenkolen betrokken (73).

De scherpte van de uitval van de uitgesproken katholieke Dechamps tegen Devaux heeft wellicht niet enkel te maken met de grond van de spoorwegdiscussie, maar evenzeer met de groeiende liberaal-katholieke tegenstellingen tijdens de nadagen van het unionisme in België.

Als laatste spreker vóór de stemming, bracht De Haerne van Kortrijk weinig nieuwe elementen aan. Hij onderstreepte het belang van een goede verbinding vanuit Tielt naar Kortrijk en Frankrijk. Op voorwaarde daarmee niet het hele wetsontwerp in gevaar te brengen, stond hij niet afkerig tegenover een aftakking Tielt-Deinze. Hij dacht overigens dat die in elk geval toch ooit zou aangelegd worden. Tegenover een misplaatst provincialisme betoogde hij dat "*L'intérêt de l'industrie et du commerce pris en général doit prédominer ici*" (74).

De eerste stemming betrof het Tieltse amendement. Het werd aangevaard. Tielt zou in principe dus niet lang moeten wachten op de aanleg van de aftakking naar Aalter of Deinze. Het pro-Brugse amendement van Devaux werd verworpen. Na stemmingen over nog een paar voor ons niet belangrijke amendementen, werd het aangepaste wetsontwerp definitief ter stemming voorgelegd. Op 4 onthoudingen na werd het unaniem door 56 volksvertegenwoordigers goedgekeurd. De onthoudingen kwamen van de drie Brugse volksvertegenwoordigers Devaux, Maertens en Coppieters, en van de voor Oostende verkozen Donny. Na de stemming verklaarde Devaux dat hij niet had tegengestemd, omdat de uitvoering van de wet dan toch voor enkele delen van West-Vlaanderen nuttig zou zijn. In dezelfde lijn lag de verklaring van Maertens, die zich niet wilde verzetten tegen "*un projet qui peut procurer des avantages à des parties de la province, plus heureuses que la localité qui m'a envoyé dans cette enceinte*" (75).

De wet werd op 18 mei door de koning ondertekend. Artikel 1 gaf de regering de toelating tot het in concessie geven van een spoorweg "*de Bruges à Courtray, Ypres et Poperinghe, par Thourout, Roulers et Menin, avec embranchements sur Thielt et sur Dixmude, et de Thielt sur Aeltre ou sur Deynze*" (76). het project zou over de hele lengte over één enkel spoor uitgevoerd worden (77).

Tielt had na jarenlange strijd toch wel redenen om tevreden te zijn. Onmiddellijk na het parlementair debat werden dankbrieven ver-

stuurd aan d'Elhounne en Toussaint (78). Eind oktober 1845, reeds een hele tijd na de drukke en zenuwslopende april- en meidagen, sprak het jaarverslag in lovende termen over de inzet van De Foere en De Roo, en vooral over *"de krachtdadige ondersteuning van de Gentsche afgevaardigden en de welsprekendheid van den volksvertegenwoordiger d'Elhounne"*. Slechts daardoor hadden de Tieltenaren hun *"wensche zoo niet geheel, ten minste gedeeltelijk verwezenlijkt gezien"* (79).

De wet van 18 mei had de vraag opengelaten of de aftakking vanuit Tielt in Aalter of in Deinze op het staatsspoorwegnet moest aangesloten worden. Tielt gaf de voorkeur aan Deinze, omdat dit de kortste weg naar Gent was, en omdat de stad meer betrekkingen onderhield met Deinze dan met Aalter. Die optie stemde overeen met het verlangen van de concessionarissen (80). Het gemeentebestuur van Aalter hoopte de aftakking naar zich toe te kunnen halen, en zocht steun bij Brugge. In de lijn van de jaren geleden door stationschef Maertens geformuleerde ideeën, pretendeerde Aalter het arrondissement Eeklo een hand te reiken. Zonder het met zoveel woorden te zeggen, dacht Aalter wellicht aan een later aan te leggen spoorverbinding Aalter-Eeklo. Of dacht men enkel aan de aansluiting van de spoorlijn Tielt-Aalter op de steenweg Aalter-Eeklo? (81). De uiteindelijke keuze van de wetgever voor Tielt-Deinze, in september 1845, zal maar weinigen verrast hebben (82).

Tielt hoopte dat de wet nu ten spoedigste zou uitgevoerd worden, niet in het minst om het leger werklozen tijdens de dreigende hongerswinter 1845-46 een inkomen te bezorgen (83). Het geduld van de Tieltenaren zou echter nog lang op de proef gesteld worden, een toestand die verre van uniek was. In 1845 en 1846 werden verspreid over het hele land niet minder dan 9 spoorwegconcessies verleend. Naderhand werd slechts één ervan in de oorspronkelijk aangenomen voorwaarden voltooid. Twee concessies werden tenslotte zelfs vervallen verklaard. De tijdsomstandigheden verstoorden immers bruusk de plannen van de concessionarissen. 1848 was een somber jaar. Na jarenlange crisis in de vlasnijverheid, en de misoogsten en honger in 1845-47, deed een zware financiële crisis het Belgische bankwezen wankelen. Bovendien was 1848, onder invloed van de februari-revolutie in Frankrijk, over heel Europa in politiek opzicht een turbulent jaar (84).

De concessiehouders van de spoorweg van West-Vlaanderen werkten

eerst de meest beloftevolle lijn Brugge-Kortrijk af. Het laatste onderdeel ervan werd in juli 1847 in gebruik genomen (85). Aangelegd tijdens de ellendige hongerjaar, stond de lijn bekend als de *droogenbroodijzerenweg*. Een roggebrood was het door de maatschappij uitbetaalde dagloon ! (86).

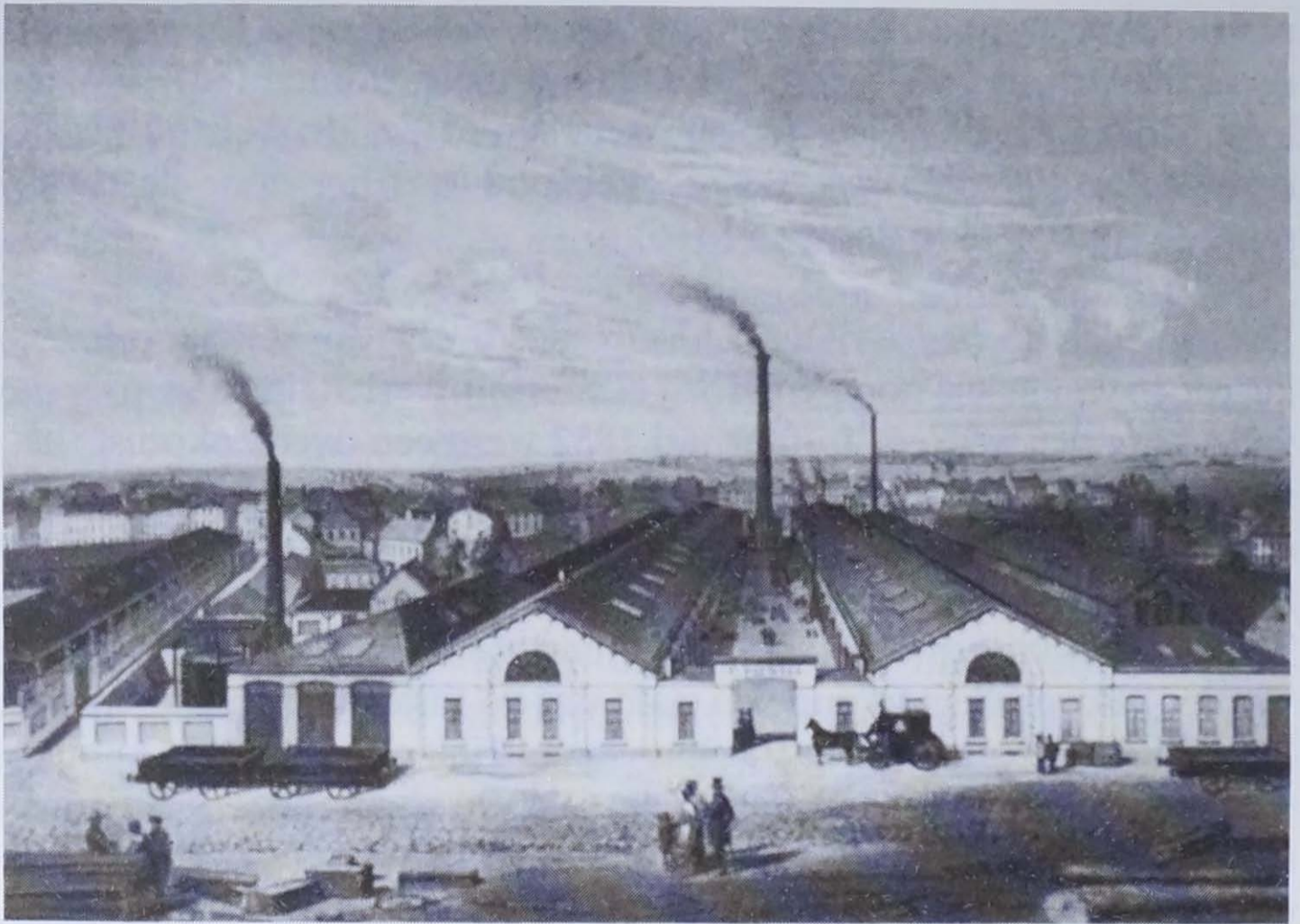
Daarna viel de bedrijvigheid helemaal stil. De maatschappij verkeerde in financiële nood en vroeg een termijnverlenging aan voor de voltooiing der werken. In februari 1852 werd een overeenkomst tussen de minister van openbare werken en de concessionarissen door een koninklijk besluit bekrachtigd. De westelijke aftakking van de hoofdlijn, naar Diksmuide en Veurne toe, werd geschrapt. De Tieltse aftakking moest vóór 1 januari 1855 in gebruik genomen worden. Bovendien erkende de staat dat de financiële resultaten van Kortrijk-Poperinge en de aftakking langs Tielt nooit zouden kunnen wedijveren met die van Brugge-Kortrijk. De staat zou in geen geval tussenkomen in de financiële resultaten van Brugge-Kortrijk. Voor de twee overige lijnen garandeerde de staat aan de maatschappij een rentewaarborg van 4 % (400.000 fr) op het geïnvesteerde kapitaal (87).

In mei 1854 bleek nogmaals een termijnverlenging nodig voor de aftakking langs Tielt (88). Door het wegvallen van de lijn naar Diksmuide, kon zonder problemen een nieuwe en meer zuidelijke aansluiting van de Tieltse tak op de lijn Brugge-Kortrijk aangeduid worden. Uiteindelijk viel de keuze op Ingelmunster, waardoor vooral Kortrijk goed bereikbaar zou zijn. Brugge was per trein enkel via een grote omweg bereikbaar (89). In november 1854 werd Ingelmunster-Tielt in gebruik genomen. Op 31 december 1855, datum van ingebruikname van Tielt-Deinze, kon Tielt eindelijk het in 1839 geopende dossier van de spoorwegwestie afsluiten (90).

C. DE SPOORWEG :

EEN ECONOMISCH LEVENSELIXIR VOOR TIELT ?

Na jaren discussie en herhaalde aanpassingen van de oorspronkelijke plannen, was de concessiespoorweg van West-Vlaanderen in 1855 eindelijk voltooid geraakt. Het stadsbestuur van Tielt had veel energie besteed aan de verdediging van haar belangen in de zaak, en had langs allerlei kanalen getracht de besluitvorming de beïnvloeden (91).



In de negentiende eeuw is de geschiedenis van de spoorwegaanleg onverbreekelijk verbonden met de industriële revolutie. Een fabriek voor spoorwagemateriaal te Brussel.

Het was al spoedig duidelijk dat de spoorlijn van West-Vlaanderen financieel geen hoogvlieger was of zou worden. Het netto-rendement lag in de periode 1859-61 net onder de 3 %. De staat droeg jaarlijks ruim 200.000 fr bij om het vereiste minimumrendement voor de aandeelhouders te bereiken. Gelukkig was de aanleg van de spoorlijn, als gevolg van het geringe reliëf, een relatief goedkope onderneming geweest (92).

De spoorweg bood talrijke gemeenten en steden ongetwijfeld een extra-troef ten behoeve van hun economische ontwikkeling. Per individueel geval is het belang van die factor echter nauwelijks precies meetbaar. Aalter, vóór de aanleg van de spoorweg nagenoeg helemaal verstoken van goede verkeerswegen, kreeg zonder slag of stoot het intermediair station tussen Gent en Brugge toegewezen. In de daaropvolgende jaren (gedeeltelijk door de inplanting van het station) werd Aalter, door de aanleg van de provinciale weg Eeklo-Tielt

en de steenwegen Aalter-Deinze en Aalter-Maldegem, een bescheiden verkeersknooppunt (93). We mogen aannemen dat hierdoor de economische ontwikkeling van het dorp begunstigd werd. Een indicatie in die richting is de toename van de betaalde marktrechten op de pas in 1833 ingerichte wekelijkse markt van Aalter (94).

In Tielt verliep de ontwikkeling duidelijk minder gunstig. Hier kon de spoorlijn het economisch tij niet doen keren. De stadsinkomsten van de marktrechten op het lijnwaad daalden angstwekkend in de veertiger en vijftiger jaren. Het oude economische fundament van de stad werd onherstelbaar aangetast. Tielt bleef zich vastpinnen op de oude vlasindustrie. De afwijzing van een grondig moderniserings- en mechanisatieproces leidde tot stagnatie en verval (95).

In de dertiger jaren van de negentiende eeuw was Roeselare een met Tielt vergelijkbaar provinciestedje. In tegenstelling tot Tielt, koos Roeselare in de veertiger jaren resoluut voor een progressieve ontwikkelingslijn. Het stadje werd een belangrijk centrum van mechanische vlasspinnerij (96). In de volgende decennia overvleugelde Roeselare moeiteloos Tielt, dat geleidelijk wegwijnde.

Was de verschillende ontwikkeling in Aalter, Roeselare en Tielt het gevolg van een al dan niet voordelige inplanting in het spoorwegnet? We geloven niet dat het belang van die factor mag overschat worden. De spoorweg manifesteerde zich als een nuttig en niet zelden hoogst noodzakelijk element om de ontwikkeling en de groei van bepaalde steden of regio's te bevorderen. In het verhaal van de industriële revolutie in België neemt de aanleg van het spoorwegnet een belangrijke plaats in. De spoorwegen bleken spoedig onmisbare schakels in het netwerk van transportmogelijkheden te zijn. De trein was echter geen wondermiddel. Er was daarnaast nog heel wat meer nodig om in een stad of streek de economische motor te doen aanslaan of aan de gang te houden. Al in 1842 was in het jaarverslag van Tielt sprake van "*onze oude linnenmakerij, die, wat men ook anders wensen moge, de gevolgen van den maetschappelijken voortgang ondergaet*" (97). De Tieltse ondernemers hebben die waarheid blijkbaar onvoldoende naar waarde geschat. Zich vastklampend aan het verleden miste de stad op een beslissend moment de trein.

VOETNOTEN

SAT = Stadsarchief Tielt, modern archief.

GAA = Gemeentearchief Aalter.

- (1) GAA. 172.3 : 504. Beraadslagingen schepencollege.
- (2) DE LAVELEYE A., *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges*, Brussel, 1862, p. 48. Een anastatische herdruk van dit werk werd opgenomen in *Spoorwegen in België*, Gent, 1985.
- (3) *Documents parlementaires. Recueil des pièces imprimées par ordre de la Chambre des représentants*, zittijd 1836-37, nr. 255, p. 7.
- (4) VAN WONTERGHEM E., *Treinen in Ruiselede ?* in : Oud Ruysselede, jg. 3/1986, nr. 1, pp. 19-20. De auteur citeert de tekst van het krantartikel.
- (5) *Moniteur belge*, 24 december 1838, p. 4.
- (6) Cfr. infra voor meer bijzonderheden en commentaar bij de uitspraak van de minister.
- (7) SAT, 112bis. Jaarverslag 25 september 1839 (gedrukte tekst).
- (8) SAT, 34. Gemeenteraad 11 september 1839.
- (9) SAT, 34. Gemeenteraad 11 september 1839.
- (10) GELDHOF J., *Een Orangistisch rivaal van Alexander Rodenbach. Jozef Ferdinand Toussaint*, in : Album Joseph Delbaere, Rumbeke, 1968, pp. 121-131.
HUYGHEBAERT J., *De jonge Constant Vanden Berghe van 1808 tot 1847 : "Iveraer van volksgeluk"*, in : De Roede van Tielt, jg. 2/1971, pp. 4-21.
- (11) SAT, 184. Register uitgaande briefwisseling, 4 oktober 1839.
- (12) SAT, 34. Gemeenteraad 11 september 1839. De brochure omvat 16 bladzijden tekst. Ze werd gedrukt te Brussel, bij Jorez-Hoeberechts. 2 exemplaren bevinden zich in SAT, 3521.
- (13) *Moniteur belge*, 24 december 1838, p. 4. *Simples Notes*, p. 1. De tekst van het citaat in de *Simples Notes* verschilt vrij sterk van die in de *Moniteur belge*. De aanhef klonk in de *Simples Notes* toch wel anders, en paste tevens beter in het opzet van Toussaint om de bedrijfsresultaten van het station van Aalter te bekritisieren. We weten niet waar Toussaint het citaat precies gehaald heeft. Of werd het misschien lichtjes bijgeschaafd ?
- (14) DHONDT J., *De opkomst van de burgerij als politieke macht en de groei van de arbeidersstand (1789-1856)*, in : Geschiedenis van de socialistische arbeidersbeweging in België, Antwerpen, 1960, p. 45.
- (15) *Filage d'étoupes* : het spinnen met het zogenaamde *werk*, minderwaardig vlasafval, als grondstof.
- (16) Uit een brief van 13 december 1839 (SAT, 185) menen we te mogen afleiden dat Tielt het initiatief voor elke spoorwegaanleg uiteindelijk slechts kon zien uitgaan van de staat : *"Nous pensons, Messieurs, que quand même nous n'obtenions pas le déplacement de la ligne stérile d'Aeltre, plus on y insistera, mieux on obtiendra l'exécution de tel autre projet, qui, pour doubler ou tripler la dépense, assurerait néanmoins à nos localités et à votre ville (= Brugge), les mêmes avantages"*. Waarom zou het stadsbestuur zich werkelijk zorgen maken over hoog oplopende kosten, indien de werken immers door een concessiehouder uitgevoerd werden ?
- (17) *L'Organe des Flandres*, 1 oktober 1839, p. 2.
- (18) Een afschrift van talrijke brieven is bewaard in de registers der uitgaande briefwisseling : SAT, 184 en 185. De registers blijken niet volledig te zijn. In SAT, 3521 bevinden zich bijkomende brieven.
- (19) DE VULDERE R., *Biografisch repertorium der Belgische parlementairen. Senatoren en volksvertegenwoordigers, 1830 tot 1/8/1965*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling R.U.G., 1965, pp. 2913-14 en 2695-96.
ELST G., *De besprekingen in het parlement en de reactie van de pers in verband met het ontstaan van de Belgische spoorwegen*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling R.U.G., 1970, pp. II.13 en II.66.
- (20) SAT, 184. Register uitgaande briefwisseling, 6 oktober 1839. Wij hebben voor ons artikel slechts terloops gebruik gemaakt van informatie uit kranten. Dit houdt geenszins een miskennis van die bron in. De spoorwegaanleg was een thema dat ruim aandacht kreeg in de dertiger jaren, niet in het minst omwille van de hoge regionale nieuwswaarde van de verschillende projecten waarvoor concessies aangevraagd werden. Het onderwerp bood de pers heel wat stof.
- (21) SAT, 184. Register uitgaande briefwisseling, 9 oktober 1839.

- (22) SAT, 185. Register uitgaande briefwisseling, voor beide brieven 11 oktober 1839. Dacht Tielt hier aan een initiatief van de staat, of dacht men toch aan mogelijke concessiehouders ?
- (23) *L'Organe des Flandres*, 17 oktober 1839. De tekst van de brochure werd gepubliceerd in de nummers van 31 oktober en van 2/3, 5, 13 en 15 november.
- (24) De brochure werd gedrukt te Gent, bij D.J. Vanderhaeghen-Hulin. Twee exemplaren bevinden zich in GAA, 843. We kennen de naam van de auteurs van de anoniem gepubliceerde *Réfutation* door het opschrift van een archiefstuk, bewaard in SAT, 3521. Het is een katern met grote uittreksels van de tekst. De eerste bladzijde draagt de vermelding "*Entre Toussaint Greffier à la Cour & Soudan Bourgm. d'Aeltre et Mr. Snoeck, médecin*".
- (25) STOCKMAN L., *Geschiedenis van Aalter*, 2de druk, Aalter, 1980, pp. 289-290 en 294.
- (26) De brief is als bijlage opgenomen in de *Réfutation*, pp. 22-23.
- (27) GAA, 843 en 205.I. De aangeschreven gemeenten waren Drongen, Landegem, Nevele, Poesele, Meigem, Vosselare, Merendree, Hansbeke, Vinderhoute, Lovendegem, Zomergem, Knesselare, Ursel, Bellem, Lotenhulle, Poeke, Ruiselede, Beernem, Sint-Joris-ten-Distel, Ronsele, Eeklo, Oedelem, Oostwinkel en Adegem.
- (28) Zie onder andere *Réfutation*, pp. 1-2 en 10. Op p. 12 hebben de auteurs het over "*Thielt dont les habitants hasardent de se placer sur le plus haut degré de civilisation*".
- (29) Dit wordt doeltreffend geïllustreerd door de kaarten in *Album du développement progressif du réseau des routes, des voies navigables et des chemins de fer de 1830 à 1880. Annexe au compte-rendu des opérations du département des travaux publics pendant l'année 1880*, s.l., s.d.
- (30) *Réfutation*, pp. 11-12.
- (31) *Réfutation*, p. 19. Het is opvallend dat dit stekelig zinnetje werd weggelaten in *L'Organe des Flandres*.
- (32) *Réfutation*, p. 20. *L'Organe des Flandres*, 20 oktober 1839, p. 1.
- (33) SAT, 184. Register uitgaande briefwisseling, 4 oktober 1839.
- (34) SAT, 185. Register uitgaande briefwisseling, 4 november 1839.
- (35) SAT, 3521. Brief van 21 november 1839.
- (36) SAT, 185. Register uitgaande briefwisseling, 13-29 november 1839.
- (37) *Moniteur belge*, 8 december 1839, pp. 2 en 7. De 19 gemeenten die het voorstel ondersteunden waren Egem, Zwevezele, "*Royngem*"(sic), Ruiselede, Aarsele, Kanegem, Dentergem, Vinkt, Zeveren, Wontergem, Pittem, Meulebeke, Ingelmunster, Kachtem, Emelgem, Koolskamp, Ardoois, Izegem en Roeselare. De lijst is blijkbaar niet volledig. In SAT, 3521, vinden we reacties terug ten gunste van Tielt, afkomstig van Harelbeke, Hoogdele en — collectief — van de gemeenten van de kantons Ardoois en Ingelmunster. Waren die reacties enkel overgemaakt aan Tielt, of waren ze te laat aan het parlement overgemaakt ? Als aanhanger van de bestaande lijn wordt enkel Nevele bij naam genoemd.
- (38) We konden niet nagaan of volksvertegenwoordiger J.H.C. Maertens familie was van de reeds eerder vernoemde J.F. Maertens, die in de jaren veertig heel actief meespeelde tijdens de ontwerpfase van de concessiespoorweg voor West-Vlaanderen. Het rapport sluit in elk geval nauw aan bij het hoger geciteerde krantartikel uit 1837.
- (39) *Moniteur belge*, 8 december 1839, pp. 2-3.
- (40) SAT, 185. Register uitgaande briefwisseling, 16 december 1839.
- (41) SAT, 185. Register uitgaande briefwisseling, 13 december 1839.
SAT, 3521. Brief van 17 december 1839.
- (42) SAT, 148. Jaarverslag 15 oktober 1840 (minuut).
- (43) SAT, 113. Jaarverslag 25 september 1841.
- (44) SAT, 3521. Brieven van 7 december 1840, 25 februari 1842 en 7 september 1842.
- (45) *Moniteur belge*, 20 februari 1842, pp. 5 en 22 februari 1842, pp. 2.
- (46) Het project waar voetnoot 4 naar verwijst was ongetwijfeld van de hand van J.F. Maertens. Niettegenstaande de andere formulering, menen we dat dit ook geldt voor het door volksvertegenwoordiger Maertens voorgestelde project : cfr voetnoot 38. J.F. Maertens overleed in Schaarbeek op 15 januari 1854 : GAA, register burgerlijke stand, overlijdens, 1854, januari, nr. 9.
- (47) SAT, 3522. Memorie in handschrift ; brief 21 oktober 1843.
- (48) SAT, 186. Register uitgaande briefwisseling, 29 oktober 1843.
SAT, 3522. Chemin de fer d'Aeltre à Ypres et Courtrai. Mémoire à l'appui (oktober 1843).
- (49) SAT, 3522. Provinciebestuur aan Tielt, 11 november 1843.

- (50) SAT, 3522. Stadsbestuur Brugge aan Tielt, 11 maart 1844.
- (51) SAT, 35. Gemeenteraad 13 maart 1844 en 13 juli 1844.
- (52) SAT, 3522. Provinciebestuur aan Tielt, 24 april 1844.
SAT, 187. Register uitgaande briefwisseling, 8 augustus 1844.
- (53) SAT, 92. Jaarverslag 19 oktober 1844.
- (54) *Documents parlementaires. Recueil ...*, op. cit., zittijd 1844-45, nr. 382, 14 april 1845, p. 3.
- (55) *Ibid.*, p. 1.
- (56) SAT, 188. Register uitgaande briefwisseling, brief aan Maertens, 16 april 1845.
SAT, 35. Gemeenteraad 19 april 1845.
- (57) SAT, 3520. De Roo aan stadsbestuur Tielt, 17 april 1845 ; Maertens aan stadsbestuur Tielt, 18 april 1845.
- (58) *Documents parlementaires. Recueil ...*, op. cit., zittijd 1844-45, nr. 426, 5 mei 1845, p. 2.
- (59) Een uitgebreid verslag werd ingeschreven in de notulen van de gemeenteraad : SAT, 35. Gemeenteraad 25 april 1845.
- (60) SAT, 3522. Ongedateerd drukwerk van 4 bladzijden, getiteld *Considérations en faveur de la direction du chemin de fer de la Flandre centrale, de Bruges à Courtrai par Thielt, présentées à Messieurs les Ministres des Travaux publics et de l'Intérieur par une députation du Conseil Communal de cette dernière ville.*
- (61) SAT, 188. Register uitgaande briefwisseling, 26 april 1845.
- (62) SAT, 35. Gemeenteraad 29 april 1845. De notulen geven uitgebreid de inhoud weer van de brief vanwege Toussaint, en de brieven aan De Roo en De Foere.
- (63) SAT, 35. Gemeenteraad 3 mei 1845.
- (64) *Documents parlementaires. Recueil ...*, op. cit., zittijd 1844-45, nr. 426, 5 mei 1845.
- (65) *Ibid.*, pp. 5-6.
- (66) *Ibid.*, pp. 2-4. De brief dateert van 17 april, amper 2 dagen vóór de overeenkomst tussen regering en concessionarissen ondertekend werd.
- (67) *Annales parlementaires de Belgique*, zittijd 1844-45, 9 mei 1845, pp. 1686-87. De ondertekenaars van het amendement werden zowel in de katholieke als in de liberale strekking gerecruteerd.
- (68) *Ibid.*, pp. 1687-90.
- (69) *Ibid.*, pp. 1707-09.
- (70) *Ibid.*, pp. 1690-91.
- (71) *Ibid.*, p. 1710. Een aanvankelijk foutieve formulering op p. 1691 wordt hier gecorrigeerd.
- (72) *Ibid.*, p. 1710.
- (73) *Ibid.*, pp. 1710-11.
- (74) *Ibid.*, pp. 1711-12.
- (75) *Ibid.*, pp. 1712-13.
- (76) *Moniteur belge*, 22 mei 1845, p. 1199.
- (77) DE LAVELEYE A., op. cit., p. 70.
- (78) SAT, 188. Register uitgaande briefwisseling, 10 en 12 mei 1845.
- (79) SAT, 92. Jaarverslag 31 oktober 1845.
- (80) SAT, 35. Gemeenteraad 23 juli 1845.
- (81) GAA, 205.I. Register uitgaande briefwisseling, 18 mei 1845 (brief aan stadsbestuur Brugge) en 24 juli 1845 (brief aan arrondissementscommissaris).
- (82) *Moniteur belge*, 6 september 1845, p. 2130, K.B. van 5 september 1845.
- (83) SAT, 188. Register uitgaande briefwisseling, 29 september 1845.
- (84) LAMALLE U., *De geschiedenis der Belgische spoorwegen*, Brussel, 1943, pp. 41-42.
- (85) DE LAVELEYE A., op. cit., pp. 69-70.
- (86) *De Provincie vroeger en nu. West-Vlaanderen*, s.l., 1976, p. 63.
- (87) *Moniteur belge*, 7 februari 1852, pp. 376-77, K.B. van 4 februari 1852.
DE LAVELEYE A., op. cit., p. 69.
- (88) *Moniteur belge*, 25 mei 1854, pp. 1624-25, K.B. van 21 mei 1854.
- (89) *Moniteur belge*, 5 augustus 1854, p. 2591, K.B. van 30 juli 1854.
- (90) DE LAVELEYE A., op. cit., p. 70. De volledige oost-westlijn (Deinze-Tielt-Lichtervelde-Diksmuide-Veurne-Frankrijk) werd pas tegen 1880 voltooid : *Album du développement progressif ...*, op. cit.
- (91) Een interessant artikel waarin een volledig besluitvormingsproces, nl. betreffende de spoorlijn Antwerpen-Gent, geanalyseerd wordt is BEKERS J., *Administratieve beslissingen, 19e en 20e eeuw : De aanleg van een spoorweg, 1841-44*, in : *De besluitvorming vroeger en nu*, Brussel, 1975.

- (92) DE LAVELEYE A., *op. cit.*, pp. 71-72.
- (93) STOCKMAN L., *op. cit.*, pp. 335-38.
- (94) HOSTE I., *Micro-onderzoek over sociaal-economische mutaties in een plattelandsgemeente tussen 1830 en 1860: Aalter*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling R.U.G., 1978, pp. 146-47.
- (95) STROBBE M., *Micro-onderzoek over sociaal-economische mutaties in de stad Tielt tussen 1830 en 1860*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling R.U.G., 1978, pp. 498-99 en tabel p. 275.
- (96) *Ibid.*, p. 480.
- (97) *Ibid.*, p. 347.
-

DE SPOORWEG IN DE GROEI VAN EEN PLATTELANDSDORP: AALTER, OP DE LIJN GENT-BRUGGE.

door
Filip Bastiaen

INLEIDING

De voorgaande bijdragen handelden over de spoorwegproblematiek op het nationale en regionale echelon. Eénzijdig gesteld kunnen we ze als één grote inleiding op deze *case-study* beschouwen, in die zin dat ze bepaalde aan te snijden thema's suggereren. In de disputen lag de klemtoon op de economische rol van de nieuwe verkeersweg. Enerzijds zou een dergelijk en degelijk verbindingsnet met andere mogelijkheden nieuwe horizons openen, maar anderzijds zou dezelfde onderneming slechts rendabel zijn naarmate ze die contereien aandeed waar er een *serieuze* economische activiteit, naast een talrijk potentieel aan gebruikers, voor handen was. Naar de mening van de stad Tielt voldeed Aalter en omgeving aan deze *voorwaarden* niet. Tegen deze achtergrond lijkt het dan ook logisch te peilen naar het belang en ook de functie van de spoorweg voor een landbouwdorp als het toenmalige Aalter, waar de tijd, zoals in de meeste samenlevingen "*in de provincie*", stil stond. Kon een kleine — of toch middelgrote? — gemeenschap als Aalter er voordelen uit putten?

Slaagde men erin om het spoor aan te wenden om tot grotere rijkdom te komen of nam men eerder passief de geboden voordelen aan?

In het kader van 150 jaar bestaan mag men inderdaad wel aandacht besteden aan meer dan louter de bouw van een station, spoorwegwerken, en dergelijke. Toch zullen we die factoren — het feitenreelaas op zich — in ruime mate bespreken.

Bij de aanvang van een studie kan men soms vanuit een duidelijk en mooi gestructureerd concept vertrekken, met het denkbeeld meer te

geven dan louter de historiek van enkele kilometers lange roestige balken, maar het resultaat valt of staat in belangrijke mate met het beschikbare bronnenmateriaal.

Wat het pure feitenrelaas betreft, biedt het gemeentelijk archief logischerwijze een povere buit: de spoorweg is een nationale materie waarbij de gemeentelijke inspraak tot een minimum wordt beperkt. Bij bepaalde facetten kunnen adviezen worden verstrekt. Andere archivalia blijken evenmin voorhanden of leveren alvast weinig informatie en houvast. Een omvangrijke bron als het *Belgisch Staatsblad* — zeker in de aanvangsfase — is quasi niet te doorpluizen voor een lokaal onderzoek. De bron biedt hoofdzakelijk een massa details (benoemingen, ...), maar de voor ons essentiële elementen ontbreken vermoedelijk (b.v. reizigersaantal per station, maar na enkele jaren zijn ze slechts per lijn beschikbaar). De informatie is uiterst geschikt voor een algemene studie, maar dit kadert niet in dit opzet (b.v. het bestaan van speciale tarieven voor arbeiders die tijdelijk in het buitenland werken ...).

Ook de zogenaamde *randinformatie*, om het economisch belang te meten, blijkt moeilijk te verzamelen, daar er geen uniformiteit, noch doorlopende bronnen bestaan (denken we maar aan de verhandelde waren op de markten). Zelfs het kunnen terugvallen op de omvangrijke en degelijke studie van L. Stockman, *de Geschiedenis van Aalter*, biedt geen soelaas, daar een dergelijke monografie zich steeds tot algemene zaken moet beperken en dus onmogelijk diepgaand genoeg is.

De korte onderzoeksperiode maakte het inkijken van het archiefbestand van het provinciaal bestuur, wat misschien bij bepaalde thema's meer klaarheid kon scheppen, onmogelijk.

Ook het cijfermateriaal vertoont een schrijnend tekort (mogelijks bestaan hieromtrent wel statistieken).

De navolgende tekst vertoont dan ook een erg ongelijke behandeling in de verschillende onderdelen. Vaak blijft het beperkt tot het aaneenrijgen van sporadische feiten, waarbij men de open ruimten van de ontbrekende puzzelstukken niet kan camoufleren.

Door het toepassen van *mondellinge geschiedenis* (1) vallen er wel gaten te dichten. Deze techniek levert echter zelden *absolute* gegevens, dan wel relatieve. Het *relatieve* karakter wordt duidelijk als men bedenkt dat ca. 75 jaar kan worden overbrugd. Het betreft dus een *long-run*-benadering en dit scheidt nu éénmaal meer problemen dan een tijdsdoorsnede. De meest betrouwbare informanten zijn dan

ook zij die bijvoorbeeld slechts gedurende een korte periode in het Aalterse station werkten. De aanduiding van de tijd, het *wat-wanneer*, biedt meer garantie op precisie, maar moet evenzeer in de mate van het mogelijke aan andere bronnen worden getoetst.

Technische facetten laten we zoveel mogelijk buiten beschouwing, daar over deze materies doorgaans reeds meer werd gepubliceerd en ze een algemeen karakter vertonen.

Zelfs door langer onderzoek en betere bronnenbestanden zou de ware impact van de spoorweg op één leefgemeenschap quasi onmogelijk vallen te meten. Ondanks het (te verwachten) streven naar objectiviteit, zal daarenboven de auteur steeds zijn eigen visie op die interacties kenbaar maken. "De" geschiedenis wordt nooit geschreven.

OVERZICHT

INLEIDING

1. SPOORWEGWERKEN TE AALTER : 1837 - 1988
 - a. De aanleg en de inhuldiging van de spoorlijn
 - b. Het gewijzigde landschap : het wegennet en overwegen
 - c. Het station en de spoorlijn : 1838 - ca. 1950
 - d. Een moderne gemeente, een modern station
2. DE SPOORWEG : EEN GANGMAKER VOOR ONTSLUITING ?
 - a. Het inrichten van de post
 - b. De wegeaanleg
 - c. De messengeriediensten
 - d. De buurtspoorwegen
3. DE SOCIAAL-ECONOMISCHE BETEKENIS VAN DE IJZEREN WEG
 - a. Het stationspersoneel en tewerkstelling
 - b. Goederentransport en economische bedrijvigheid
 - c. Het reizigersverkeer
 - d. De stationswijk
 - e. Enkele sociale aspecten : politie en ongevallen

BESLUIT

1. SPOORWEGWERKEN TE AALTER : 1837 - 1988

a. De aanleg en de inhuldiging van de spoorlijn

Kort na het inrijden van de eerste Belgische spoorlijn, Mechelen-Brussel, op 5 mei 1835, werd een aanvang genomen met de werkzaamheden van het traject Gent-Oostende.

Op 30 juni 1836 deelde de Oostvlaamse gouverneur het gemeentebestuur mee dat eerstdaags de plannen e.d. in verband met de gronden "... waer van de onteygening voor openbaer nut ..." noodzakelijk bleek, op het gemeentehuis zouden worden neergelegd (2). Enkele dagen later maakte de lokale overheid bekend dat iedereen de gelegenheid kreeg om gedurende acht dagen inzage te nemen van de plans (3). De begeleidende brief maakte geen allusie op een mogelijkheid tot protest. Daar de beraadslagingen van het college van burgemeester en schepenen pas vanaf 1838 voorhanden zijn, verkeren we eveneens in de waan omtrent een eventueel onderzoek en dossier de *commodo et incommodo*. Behoorde dit, gezien het *openbaar nut* van de aangelegenheid, niet tot de gebruikelijke pleegvormen?

Desondanks kunnen we ons levendig inbeelden dat de aanleg van de *ijzeren weg* bij het merendeel van de betrokken eigenaars en gebruikers op gemor en gevloek zal zijn onthaald. De kadastrale plans kunnen ons hieromtrent één en ander leren (4).

Met het traject over Aalter stelde men zich tot doel op de kortste manier Gent met Brugge en de kust te verbinden. In het tijds kader lijkt dit gewoon *revolutionair*. De tot dan bestaande wegebouw werd niet zelden door natuurlijke of kunstmatige landschapselementen gedetermineerd: de beschikbare infrastructuur, aanwezigheid van wooncentra, het reliëf, enz.

De aard van het nieuwe verkeersmiddel bracht specifieke problemen mee: korte bochten vormden een onoverkomelijke hindernis, hoogteverschillen moesten bij voorkeur tot een minimum worden herleid ... De doortocht te Aalter verloopt wel niet rechtlijnig, maar we menen toch te mogen besluiten dat niet bepaald iets of iemand werd ontzien. De breedte van de onteigende strook daarentegen vertoont wel sterke verschillen. De reden? Of primeerde het persoonlijk belang toch soms op het algemene?

Te Aalter en b.v. ook te Bellem doorkruiste de lijn het grondgebied aan de rand of op een korte afstand van het centrum. De spoorweg kwam dichtbij zonder dat dit met een ware volksverhuizing gepaard

ging. Volgens de kadastrale plans vielen slechts zeven gebouwen geheel of gedeeltelijk in de onteigeningsstrook. Eens voorbij de provinciale weg Eeklo-Tielt (Stationsstraat-Brugstraat) werden nog louter wegen, dreven en een massa akkerland doorkerfd. De mutaties inzake het wegennet behandelen we in een volgend punt.

We kunnen aannemen dat in een typisch rurale maatschappij de eigenaars en voornamelijk de gebruikers zullen geklaagd hebben over de vermindering van het areaal en misschien nog meer over de versnippering en wijziging van de perceelsstructuur, alhoewel die voorheen evenmin van een logische indeling getuigde. Ook het feit dat een hoeve doormidden werd gesneden, met grotere verplaatsingen (en dus meer *daglonen*) tot gevolg, en tal van andere argumenten zullen hoogstwaarschijnlijk als nadeel zijn aangehaald. Waren er aan de aanleg van deze verkeersweg voor de modale plattelanders uiteindelijk wel voordelen verbonden? Vermoedelijk zou slechts een minderheid van het nieuwe transportmiddel gebruik maken.

Heden ten dage zouden de aanpalende eigenaars onmiddellijk de meerwaarde van hun terreinen narekenen en pogen dit ten goede te maken.

In 1836 ware dit vermoedelijk ijdele hoop. Zelfs als er nood aan bouwgrond was en een duidelijk afgelijnde bouwreglementering zou bestaan, ware dit enkel opportunistisch voor de eigenaars in de nabijheid van het op te trekken stationsgebouw. Vormde deze *duivelse uitvinding* met de metalen zichzelf bewegende constructies niet eerder een bezwaar voor bouwlustigen? De *helse* machines genoten een slechte reputatie als vuurspuwers en leken dus een (niet steeds zo denkbeeldig) gevaar (5) voor de nog veel voorkomende houten bouwtraditie. Dit gold dan evenzeer voor b.v. rijpende gewassen op het akkerland.

Het is onmogelijk de gedachtengang, de bekommernissen van de betrokken traditiegebonden plattelanders, bang voor het onbekende, te achterhalen.

Wellicht flitsten hoger geschetste vragen door zijn hoofd en liep hij met de gekende vooroordelen rond. Of liet het hem eerder siberisch koud? We kunnen enkel veronderstellen dat de komst van de *ijzeren weg* de massa beroerde en dat velen dit eerder met schrik in het hart dan met vreugde tegemoet zagen. De weerstand die de spoorweg aanvankelijk bij een reeks mensen opriep, werd onder andere vertaald in de creatie van spotprenten (6).

De eigenlijke werken werden op 1 april 1837 aangevat. Uit de zeldzame gegevens leiden we af dat men ogenblikkelijk over het gehele traject aan de slag ging ofwel werkten Aalterse arbeiders in andere lokaliteiten aan de bedding (7). Het aantal Aalternaren dat tijdelijk aan de kost kwam via dit grootscheepse openbaar werk valt niet te achterhalen. Noch in de registers van de Burgerlijke Stand, noch in de militieregisters van de desbetreffende jaren vonden we ook maar één enkele spoorarbeider terug. De talrijk voorkomende omschrijving "*daghuerman*" is op dit vlak nietszeggend, maar we mogen aanvaarden dat een flink contingent onder hen, al dan niet periodiek, het kunstwerk hielp tot stand brengen. De eerstvermelde bron leert tevens dat er zich een lichte geboortetoename voordoet — wat evenzeer aan andere factoren kan te wijten zijn — en dat er familienamen, voorheen vreemd aan Aalter, opduiken. Het betreffen mogelijks indirecte aanwijzingen voor een toenemend aantal vreemdelingen. In het jaarverslag dd. 30 augustus 1838 wordt dit alvast vermeld: "*La police se fait régulièrement, et la commune malgré le grand nombre d'ouvriers étrangers qu'y a emmené la construction du chemin de fer, continue à jouir d'une parfaite sécurité*" (8). De verstandhouding tussen de lokale bevolking en de arbeiders "*alhier residerende en gebruikt wordende in den yzeren weg*" liep echter geregeld mank: zij bezorgden de politie extra schrijfwerk, doorgaans wegens beledigingen of mishandelingen (9).

Ook andere vormen van misdadigheid namen toe: meerdere malen verdween spoorwegmateriaal spoorloos (10).

Volgens de kranten werden alle activiteiten gedurende enkele maanden, vanwege het gure winterweer, gestaakt. Begin april 1838 werden ze tussen Gent en Aalter hervat, om op 18 april over de gehele lijn te worden hernomen (11). Dit blijkt echter niet te stroken met andere informatie. Bij een zekere Van Schoor, een vreemdeling die tijdelijk te Aalter verbleef, brak tijdens de maand februari een besmettelijke ziekte onder zijn paarden uit. De dieren werden aangewend voor het vervoer van aarde. Drie paarden werden afgemaakt (12). Uit een andere brief blijkt nog duidelijker dat de werkzaamheden op één of andere manier verder gingen: "... nu (9 februari 1838) bezig zynde tot Beernem..." (12b).

1838 was het jaar van de waarheid voor dit spoorwegtraject. Vanaf het hervatten van de activiteiten werd er met veel vlijt gewerkt. Eind april noteerde men reeds 1.800 werklieden en men had het voorneemen dit tot 3.000 op te drijven. Op dat ogenblik voorzag de hoofdin-

genieur G. De Ridder het einde der werken op 20 augustus (13). Gedurende de maand mei vallen wel een aantal opstandjes van arbeiders te noteren. Ze ijverden voor een hoger loon, maar kwamen van een kale reis terug (14). Het eerder aangehaald jaarverslag wijst er m.i. op dat dergelijke feiten zich te Aalter niet voordeden.

Begin juli was men met de rails (één enkel spoor), zowel vanuit Gent als vanuit Oostende, tot op bijna een kwartier afstand van Brugge genaderd. Wat de inhuldiging van de sectie Gent-Brugge betrof, werd 15 augustus in het vooruitzicht gesteld (15). Her en der begon men met de programmatie van de festiviteiten: men stond op een nieuwe drempel van de vooruitgang en dit moest worden gevierd. Te Gent en te Brugge werden grootse feestelijkheden gedurende verscheidene dagen gepland. Uit niets blijkt dat de Aalterse overheid tot de feeststemming zou bijdragen. De Potter en Broeckaert vermelden wel dat op 19 augustus 1838 een tentoonstelling van landbouwprodukten met "eene buitengewone plechtigheid" plaats had (15b). De openstelling van de spoorlijn vormde vermoedelijk de aanleiding. De lokale schuttersvereniging St.-Sebastiaen oordeelde het daarentegen wel nuttig een duit in het zakje te doen.

"Om op het spoor onzer voorvaderen, de aloude vermaekelykheden van den Handboog te handhaven, en luyster bij te zetten, hebben wij vastgesteld van op den eersten zondag die de opening van den Yzeren weg, in de sectie van Gent nae Brugge, den welken onze gemeente doorloopt, en in het dorp eene statie heeft, volgen zal, eene luysterlyke Gaeschiëting te geven."

Daar volgens "eenen heer, die door zynen toestand met de zaak bekend moet zijn" de opening op 6 augustus zou plaatsgrijpen, werd de datum van de wedstrijd voorlopig op 12 augustus vastgesteld. Er werd wel met een eventuele verschuiving rekening gehouden. De eerste uitnodiging dateerde van 22 juni (16).

Op 3 augustus was de officiële openstelling nog niet juist gekend, maar er bestond grote zekerheid omtrent 12 augustus. De gaeschiëting werd dan ook naar de 15de, O.-L.-Vrouw Hemelvaart, verschoven. Het reglement onderging eveneens enkele wijzigingen, gezien de twijfels van zustergroeperingen omtrent de "belangloosheyd" van de Aalterse vereniging (17). Hoe dan ook, we kunnen ons, mede gezien de aard en het bestuur van de vereniging, alsook het inleggeld en de prijzenpot, niet van de indruk ontdoen dat deze aangelegenheid enkel voor een elitair klubje was voorbehouden. De uitslag bleef ons onbekend.



De Hoofdman en Leden van het Gilde van den H. RIDDER SEBASTIAEN, binnen de gemeente Aeltre gevestigd,
Aen de Gilden en Genootschappen van den zelve Ridder, Guillaume Tell of andere Patroonen,
die den Handboog in den Schild voeren.

MYNE HEEREN EN GEACHTE MEDEBROEDERS!

Naer luyd van onzen Uyt noodigings-Brief van den 22 Juny jl. hebben wy de eer UE. te berigten, dat de opening van den yzeren weg, in de rigting van Gend naar Oostende, van gouvernements wege, is vastgesteld geworden op day Augusty aenstaende, en dat by gevolg onze aangekondigde luyterryke Gansschieting onwedderroepelyk bepaeld is op den eerst daer aen volgenden Zondag der maend Augusty.

Om UE. al meer en meer van onze belangloosheyd te overtuygen, hebben wy de eer UE. aen te kondigen dat by de dry Hoog-Gaeyen, die wy vooruyt geven, er nog twee laagste Zyde-Gaeyen, anders gezeyd Kallen, zullen worden geplactst, zoodanig dat wy voor de vyf hoogste Gaeyen eene waerde in zilverwerk van fr. 500-00 vooruyt zullen stellen.

Duer wy onderhoord hebben dat eenige Schutters zouden kunnen worden tegengehouden van aen onze Schieting deel te nemen, doordien dat dezelve voor twee dagen verpligtend zou kunnen zyn, zoo hebben wy de eer UE. ter kennis te brengen dat indien de meerderheyd der aenwezige Gilden en Genootschappen zulks verkiezen mogt, er, des noods, den Zondag avond, om de aldan nog overblyvende Vogelen zal gelot worden.

Voor het overig blyven de voorschrevene Voorwaerden van stand.

Aengennem zal het ons wezen, Myne Heeren, voorloopig met uwe komst bekend te mogen zyn, om dien ten gevolge, voor UE. gemak en in het belang van het Feest, onze maetregelen te kunnen nemen.

In afsicchting van UE. te mogen ontfangen, noemen wy ons met hooge achtinge.

Myne Heeren!

UE. D. W. Dienaren,
Den Hoofdman,
Ch. Soudan-Camrot.

Ter ordonnantie,
Den Gressier,
Van Peene.

Met het feestprogramma liepen we voor op de *echte heuglijke gebeurtenis*: de *eerste* trein op 12 augustus. Het feestelijk opgetooid konvooi bestond uit drie treinstellen, getrokken door meerdere lokomotieven, met fantasierijke namen zoals Maria van Bourgondië, Jan van Eyck ... De rijtuigen waren bevolkt met genodigde eregasten en voorop het koninklijk huis. Het spoorwegverkeer vertoonde toen reeds een tekort ... de trein vertrok met heel wat vertraging.

Alhoewel Aalter slechts terloops in een kranteartikel wordt geciteerd, laten we enkele lijnen uit deze pennevrucht volgen.

''Nu wy zyn op gang en het buytengewoon uitzicht welk de haegsgewys geschaerde menigte, die van aen de S. Lievenspoort tot voorby de brug aen de Snep, op Drongen, den yzeren weg bezoomt, is ten uystersten schilderachtig. Zelfs voorder op is het getal der buyten-lieden, in alleryl toegesneld, van tyd tot tyd overgroot.

Maer wy zyn in de tusschen-station van Aeltre gekomen, alwaer onze locomotive, die schier met niet meer rasheyd dan eene goede diligentie voortging, ons doet blyven peysteren, op dat wy niet te zeer verwijderd zouden zyn der volgende convoys, die nog verre achter zyn, daer wy al te zamen Brugge moeten binnen trekken. Eyndlijk men hoort den spouwer briesschen, en de wilde schuyffeling kondigt ons het vertrekt (sic) aen.

Onderweg zien wy hier en daer verbaesde boeren en boerinnen die ons al gaepende bekynen; verscheyde van hun slaen hunnen handen tegen elkander uyt verwondering'' (18).

Volgens de *Gazette van Brugge* werd te Aalter de watervoorraad aangevuld (19). Het is vrij goed aannemelijk dat een massa volk op de been was om het bonte schouwspel te bezichtigen. Ook bij de openstelling van andere lijnen trok de trein de volle aandacht: *''De werkman, niet zelden met vrouw en kinderen, was vóór dag en dauw op weg, met den knapzak op de rug, om den zoo lang besproken à vapeur te zien''* (20). Zelfs in het *Belgisch Staatsblad* vermeldde men dat de nieuwe weg aan weerszijden was afgeboord met nieuwsgierige dorpelingen. De steller voegde er aan toe: *''Le drapeau aux couleurs*

←

Uitnodigingsbrief tot de gaaischiëting van de Aalterse schuttersvereniging St.-Sebastiaen naar aanleiding van de opening van de spoorlijn Gent-Brugge. De data moesten met de pen worden ingevuld, daar deze bij het drukken niet juist waren gekend. (Universitaire bibliotheek Gent, Handschriftenzaal, Fonds ''Vliegende blaadjes'').

nationales flottait sur les clochers des villages et hameaux traversés par le chemin de fer. Des acclamations, des tirs de boîtes, signalaient le passage du convoi" (21). We willen toch opmerken dat ook de zaterdag reeds een trein op de lijn bolde. De verbazing voor de technische vooruitgang lijkt evenmin verwonderlijk. Ondertussen sloegen enkelingen misschien de armen ten hemel en prevelden ze een gebedje: "*Heer, verlos ons ...*".

Na de aankomst te Brugge werd de spoorweg in talrijke redevoeringen bejubeld. De toekomst was verzekerd: het buitenland lonkte, zelfs tot in Rusland, en een economische heropbloei leek gevrijwaard.

En Aalter lag op de lijn ...

b. Het gewijzigde landschap: het wegennet en overwegen

In het vorige punt wezen we er op dat de spoorlijn dwars door alles werd aangelegd. Het stratenpatroon was niet vergelijkbaar met het hedendaagse, maar toch werd de gemeente in twee gesneden en moesten er dus verbindingen worden gecreëerd. Vanuit het oogpunt van de dorpingen leek de eenvoudigste oplossing vermoedelijk het behouden van de vroegere toestand, mits de aanwezigheid van een veiligheidssysteem bij de overgangen. Of was dit laatste niet noodzakelijk?

De nationale overheid spreidde bij deze problematiek haar eigen denkbeelden ten toon.

Via de kadastrale plans en de atlas van de buurtwegen is het vermoedelijk onmogelijk alle *wegen* te achterhalen welke de nieuwe verkeersader kruisten. We stellen wel vast dat het er meer waren dan het aantal overwegen dat werd gecreëerd. Nog tijdens de aanleg van de spoorweg rezen er klachten. Na onderzoek bleek het om particuliere wegen te gaan, die dus niet als buurtweg waren erkend (22). Hoogstwaarschijnlijk stootte de overheid meerdere malen op dergelijke problemen in het bosrijke Aaltershoekskenen waar de grote eigenaars misschien boutweg stelden dat de *dreven* tot hun bezit behoorden. Naar de getroffen regeling kunnen we dan ook slechts gissen.

De informatie over de schikkingen aan de officiële wegen is bijna even schaars. Te Aalter liep de ijzeren weg dwars door de hoogterug

van het centrum, zodat de bedding aan de huidige Weibroekdreef een eind werd ingegraven. Meer naar Bellem toe werd er een massa aarde aangevoerd.

Dit schiep de gelegenheid om bepaalde overgangen voor eens en altijd te regelen. Een overzicht van de uitgevoerde werken op 31 december 1842 vermeldt de constructie van twee kunstwerken te Aalter : een viaduct onder de spoorweg (Oostergem ; met de electrificatie van de lijn in 1954 werd de rondboog door een rechthoekige onderdoorgang vervangen) en een "grand viaduc" erover (23). Met deze laatste doelde men op de "*Hoge Buize*".

Op het grondgebied van de gemeente Aalter werden verder twaalf overwegen gecreëerd (zie de tabel).

Tabel 1. Overwegen te Aalter.

Overweg	Buurtweg	Straatnaam (recent)	Afschaffing	Onbewaakt
31	1	Bellemstraat	1984	1970
32	26	Molenstraat-Baarzelestraat	1884	
33	—	Stationsstraat-Brugstraat	1984	
34	40	Bierweg	1960	1921
35	23	aan Nobelstede	1975	1921
36	34	Nieuwendam	—	1921
37	73	Langedreef	—	1921
38	12	Jezuïetengoed	1975	1921
39		Jezuïtendreef	—	1921
40	11	Vaartlaan-Blekkervijverstr.	1964	
41	58	Planterijstr.-Bokhoutlaan	1933	1921
42		Vaanders	—	?

Over een eventuele bewaking zijn we onvoldoende ingelicht (zie ook 3a). De bevolkingsregisters vermelden pas vanaf 1866 bareelwachters, maar in een brief van 1846 vonden we dat L. Letienne "*garde bariere op den yzeren weg te Aalter*" was, en laat de overheid uitschijnen dat er meerdere die functie uitoefenden (24).

Met de twaalf overwegen was niet aan elke weg een doortocht geschapen. Bij de meeste werd in een omlegging voorzien, daar de wegen soms erg dicht tegen elkaar lagen, alhoewel de Molenstraat oorspronkelijk een overweg kreeg toebedeeld. Een omlegging gebeurde b.v. met de "*Hauthemstraete*" (zie kaart).



De "Buize", ca. 1980.

Deze brug, daterend van ca. 1838, werd na de Eerste Wereldoorlog hersteld en enkele jaren terug door een moderne constructie vervangen.

(Foto : E. Van Eeghem, Aalter.)

De geplande omlegging van de Bierweg beroerde de gebruikers en zette de lokale overheid tot een tussenkomst aan. De gemeente kon dit zonder toelating niet gedogen, ook al verliepen elders dergelijke ingrepen zonder protest (25). De smid J.B. Maenaut was het minst in zijn schik met de omleggingen en stuurde vele brieven, enkele gericht aan de Minister van Openbare Werken. De benadeelde eigenaars argumenteerden dat ze de mening waren toegedaan "*que les chemins publics dont il s'agit auraient été conservés*". Enkelen eisten een schadevergoeding, maar grepen doorgaans naast de bal daar het nooit in de bedoeling van de spoorwegadministratie had gelegen om alle wegen te behouden (26).

De Staat had een zeer brede strook onteigend zodat vermoedelijk, waar nodig, op deze grond een verbinding naar de dichtste overweg werd tot stand gebracht.

Bepaalde wegen (onder andere nr. 17) liepen niet langer door, terwijl

een verbinding tussen de huidige Bellemstraat en de Weibroekdreef verdween. Een stukje van de buurtweg 12 aan het Jezuietengoed werd totaal nutteloos en aan aanpalende eigenaars te koop aangeboden (27).

Kortom, de komst van de spoorweg moet voor de gebruikers een hele verandering hebben teweeg gebracht. In het beste geval beschikte men over een overweg en moest men al eens aan de trein voorrang geven of anders werd het maken van een omweg een noodzaak.

De overwegenkwesitie moet voor de Staat een zware financiële dobber zijn geweest. Over de 19de eeuwse functionering is niets bekend. Bij K.B. van 2 februari 1884 werd de overweg 32 (Molenstraat) afgeschaft. Met dit doel werden nieuwe verbindingen daargesteld. De weinige klachten werden als onbelangrijk en weinig gegrond afgedaan. De bedoeling van de afschaffing was het aanpassen van het *maneuverpark*. De gemeente drukte de wens uit dat de werkzaamheden in verband met de goederentreinen elders zouden geschieden. Op dat ogenblik rezen er door deze handelingen 4 à 5-maal per dag en dit telkens gedurende 15 à 20 minuten verkeersproblemen bij de overweg aan de provinciale weg. Een ommetje naar de overweg aan de Molenstraat zou onmogelijk worden (28). We willen toch enkele van de tegenargumenten naar voor brengen.

'' We Bland. Van de Moortel-Eugenia Smessaert gebruikt land op dezen kant van de yzeren weg - zou eenen omweg van omtrent 800 meter moeten doen om dit land te gebruiken schade aan daghuren 150frs bakt roggen brood en betaalt daar voor patent door de suppressie zou hare bakkerij vernietigd zyn aangezien al hare pratique van dezen weg gebruik moeten maken. 125 broden in de week

$$\frac{x7}{8.75}$$

Jan baptist Sturtewagen heeft eene party land in eigendom achter het huis van de We Van de Moortel, die haren uitweg heeft over de passage zonder dat hy moeten den omweg doen rond de statie.

De heer Petrus Diericx zou moeten eenen grooten omweg doen om naar den molen en naar de Kerk te gaan.''

Uit deze voorbeelden blijkt dat de te maken omweg miniem was, maar ook toen betekende voor zowat iedereen (direct of indirect) tijd geld.

De klagers formuleerden tevens de wens : *''ware het niet mogelijk de passage te behouden voor kruiwagens en voetgangers''* (28b).

In de loop van de 19de eeuw werden *''bareelwachtershuisjes''* opgetrokken (Bellemstraat 1894). Door het wegvallen van de bewaking of het afschaffen van de overwegen werden ze als nutteloze bouwwerken gesloopt.

Nog voor de Eerste Wereldoorlog werd er naar uitgezien om het aantal overwegen te beperken. In 1914 rees het plan om de barelen in de Bellemstraat door een tunnel te vervangen (29). Pas 70 jaar later werd dit realiteit.

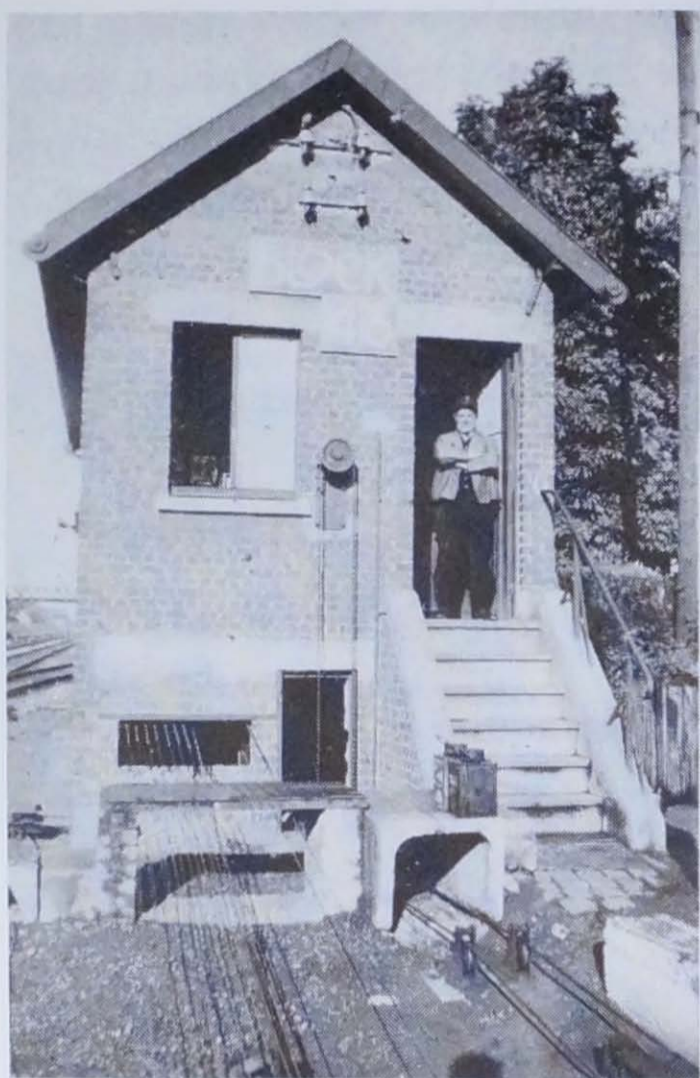
Tijdens de Eerste Wereldoorlog verving de Duitse bezetter alle spoorwegpersoneel (zie ook 3a). De bareelwachters moesten zelfs hun woning verlaten. De juiste toedracht te Aalter is quasi niet te achterhalen.

Kort na de inval verrichtten waarschijnlijk oudere Duitse soldaten de dienst. In 1915 vonden we inderdaad tussen de gemeentelijke uitgaven *''Betaald aan verscheidene wegens dagloon voor bareelwachters langs den staatsspoorweg''*. In 1916 kwam dit niet langer meer voor (30). Mogelijks stelde de vreemde overheid andere wachters aan.

Aan de overwegen met weinig trafiek werd een *''draaimolen''* geïnstalleerd. Dit instrument was enkel dienstig voor voetgangers.

Bij de aftocht bliezen de Duitsers de *''Buize''* de lucht in, alsook de spoorweglijn ter hoogte van de overweg in de Bellemstraat. Het puin van de brug werd wel vlug geruimd, maar de romaanse boog werd slechts na 1919 (1923 ?) hermetseid (31).

Over de taak van de overwegwachter na 1900 zijn we ten dele ingelicht. De wachters verrichtten elk twaalf uur dienst per dag. Per overweg waren er twee wachters. In deze categorie van het spoorwegpersoneel treffen we een paar vrouwen aan. Ze vervulden de taak overdag (deels als compensatie voor de woongelegenheden), terwijl hun man vaak de nachtdienst verzekerde (en overdag anders bij de spoorweg was tewerkgesteld). Tijdens de diensturen vond men een onderkomen in de barakjes dicht bij het huis. De wachters maakten aantekeningen van de voorbijrijdende treinen. De wachters kenden de uren van de treinen, maar werden niet verwittigd. Vanuit hun wachtershuis hadden ze wel een zicht op de sporen. Later werden ze telefonisch gewaarschuwd. Hun enige taak bestond erin de barelen (op



De "blok" aan het Aalterse station, ca. 1940.

Dit seinhuis verhuisde enkele keren van plaats (hier op de hoek van de Brugstraat - en - de spoorlijn). Van hieruit gebeurde ook het trekken van de wissels. De blokwachter is Jules Mortier. (Verz. : D. De Reuck, Bellem.)

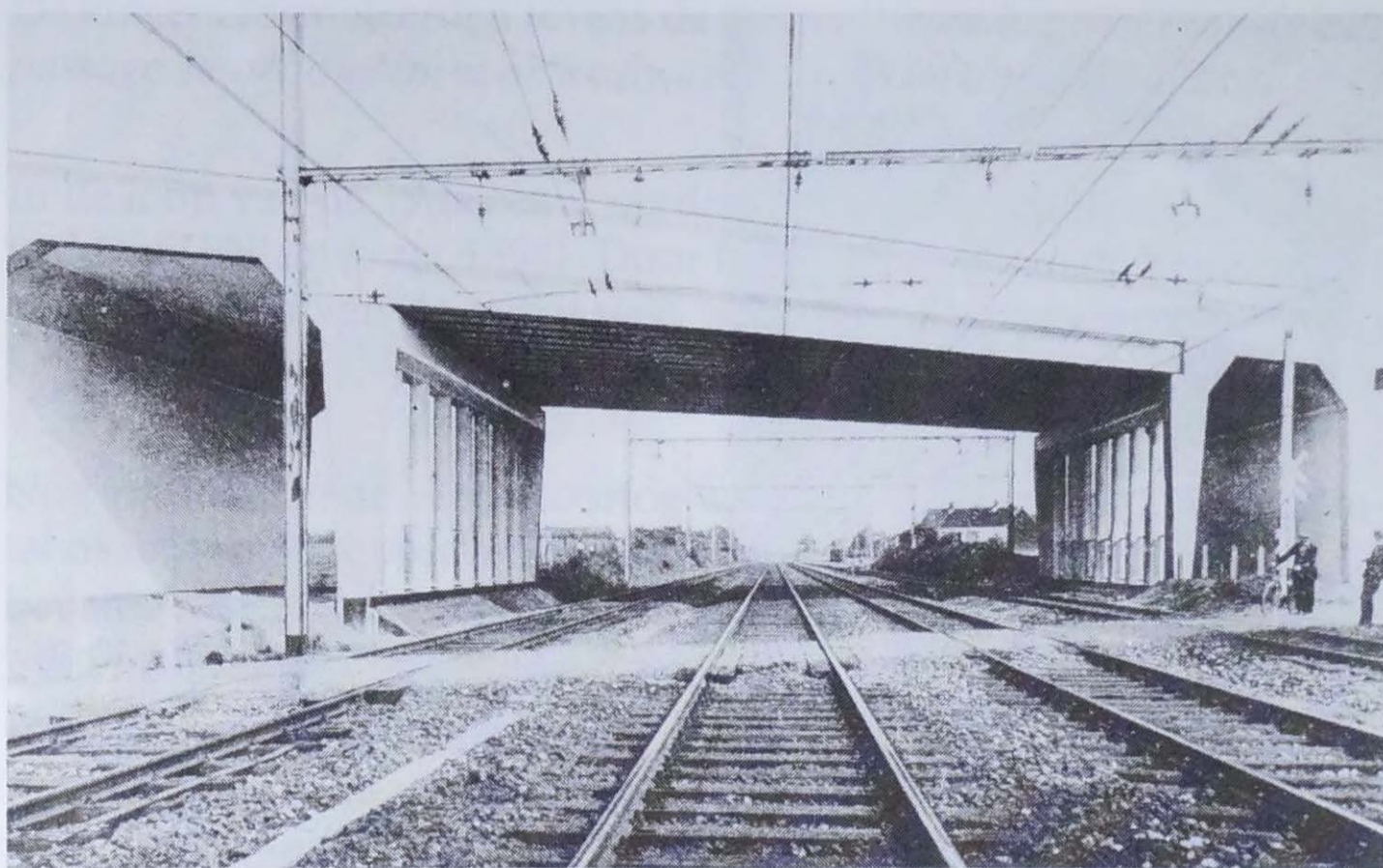
rails) dicht te draaien. Om de tijd te doden zochten ze allerlei werkjes: het maken van vogelkooien, wat timmerwerk, herstellen van koffiemolens ...

Volgens een informant genoten ze een degelijke vergoeding. Het dagloon zou voor de Eerste Wereldoorlog 3 fr. bedragen hebben, terwijl een landarbeider, naast zijn voeding, slechts ca. 1 fr. opstreek.

Na de oorlogsperiode kwam een zekere *besparingstrein* op gang. Vanaf 1921 werden zes overwegen niet langer bewaakt (32). Aanvankelijk rezen problemen omtrent de signalisatie. De gemeente ijverde voor het plaatsen van "*verwittigingsplanken*" op een voldoende afstand "*om bijtijds voorzorgsmaatregelen te nemen*" (33).

De bevoegde dienst zag de zaken totaal anders. Verwittigingsborden op ca. 25 m waren nutteloos daar de onbewaakte overweg onzichtbaar was door de bochten. Ter plaatse trok dan niets de aandacht en dit schiep pas een gevaarlijke toestand. De ambtenaar stelde het lokale bestuur voor "*uwe bevolking eens meer te verwittigen en hunnen aandacht op de onbewaakte overwegen te trekken*" (34).

Het hield hierbij niet op. In 1933 stelde de spoorwegadministratie voor om overweg 34 en 41 volledig af te schaffen. De omwonenden



*De onbewaakte overweg aan de Bierweg, net voor de afschaffing (1960).
We zien tevens de nieuwe brug van de Knokkeweg.*

tekenden hierbij protest aan, maar konden slecht het behoud van de eerste bekomen (35). De toestand aan sommige bewaakte overwegen vertoonde een eigenaardig trekje. In 1931 verzocht het gemeentebestuur om de overweg in de Bellemstraat *''normaal open in stede van normaal gesloten te houden''*. Gezien het drukke treinverkeer in het zomerseizoen oordeelde men dit onverantwoord. Er zou een ernstig onderzoek gebeuren naar de mogelijkheid om dit buiten deze periode te veranderen.

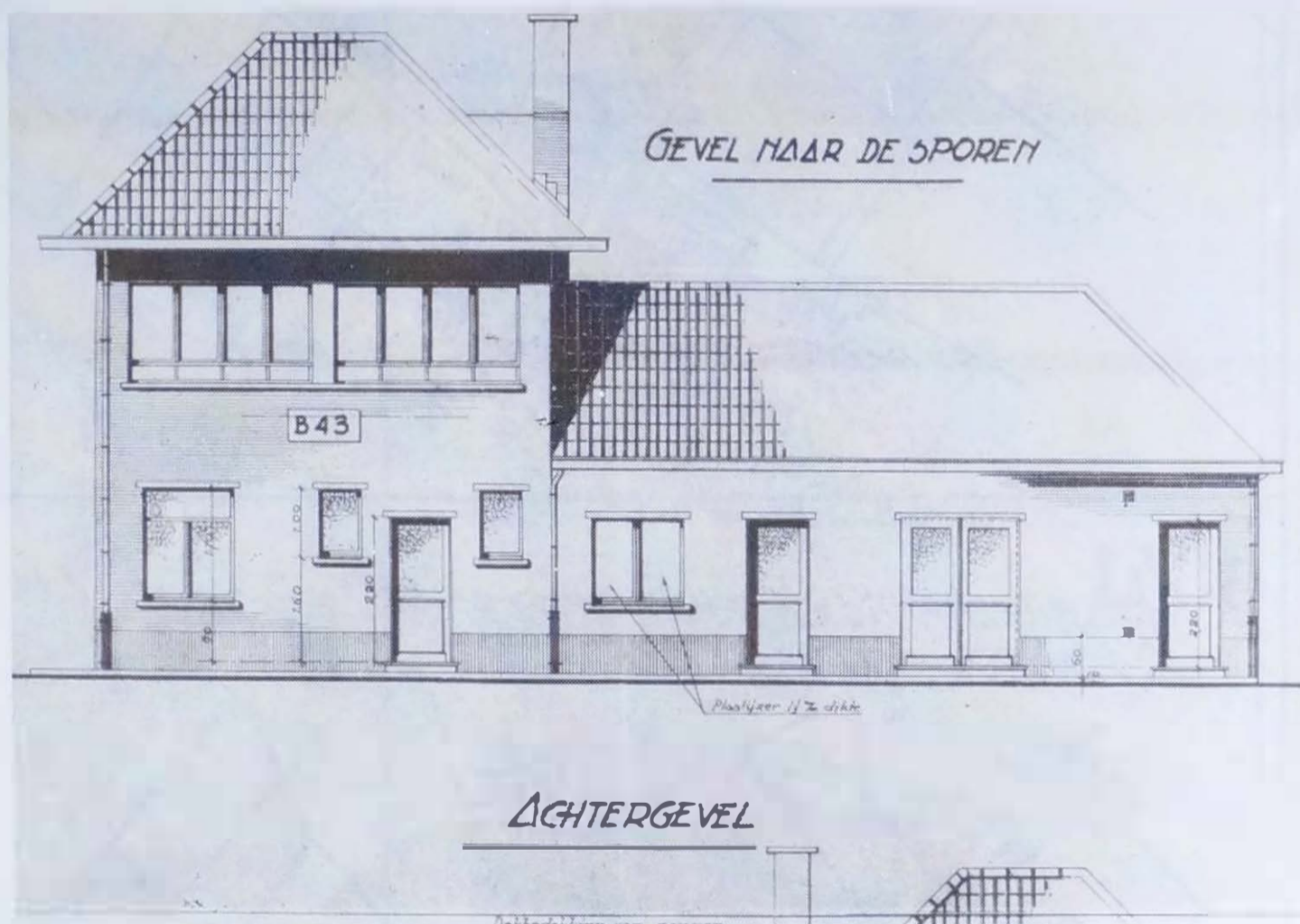
De veiligheidsfactor zou dan wel dalen (36). De overwegwachter draaide dus af en toe de baren open om het verkeer door te laten.

De zomerdrukke zorgde in Aalter-centrum voor grotere kopzorgen. De bareel werd in 1937 nog bij uitzondering opengedraaid, *''zodat het verkeer voor alle mensen en alle gerij erg belemmerd is''*.

De gemeente verzocht om de overwegwachter enigszins te ontlasten door een helper aan te stellen. De titularis kon dan het telefoneren en signaleren verzekeren, terwijl de tweede bediende het openen der baren uitvoerde. Daar de lange sluitingen een realiteit waren, werd inderdaad een agent, belast met de telefonische meldingen en de overschrijvingen, aan de blokwachter toegevoegd. Deze verwikkelin-

gen gaven verder aanleiding tot een technische vernieuwing. "De door u aangeklaagde toestand word hierdoor (toevoegen agent) merkkelijk verbeterd in 1938 zal de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de rolbarrelen aldaar door wipsluitboomen vervangen om alzoo de bewerkingen der sluiting te kunnen bespoedigen" (37).

Het *geweeklaag* over de lange wachttijden voor de overweg zou duren tot bij de aanleg van de tunnels.



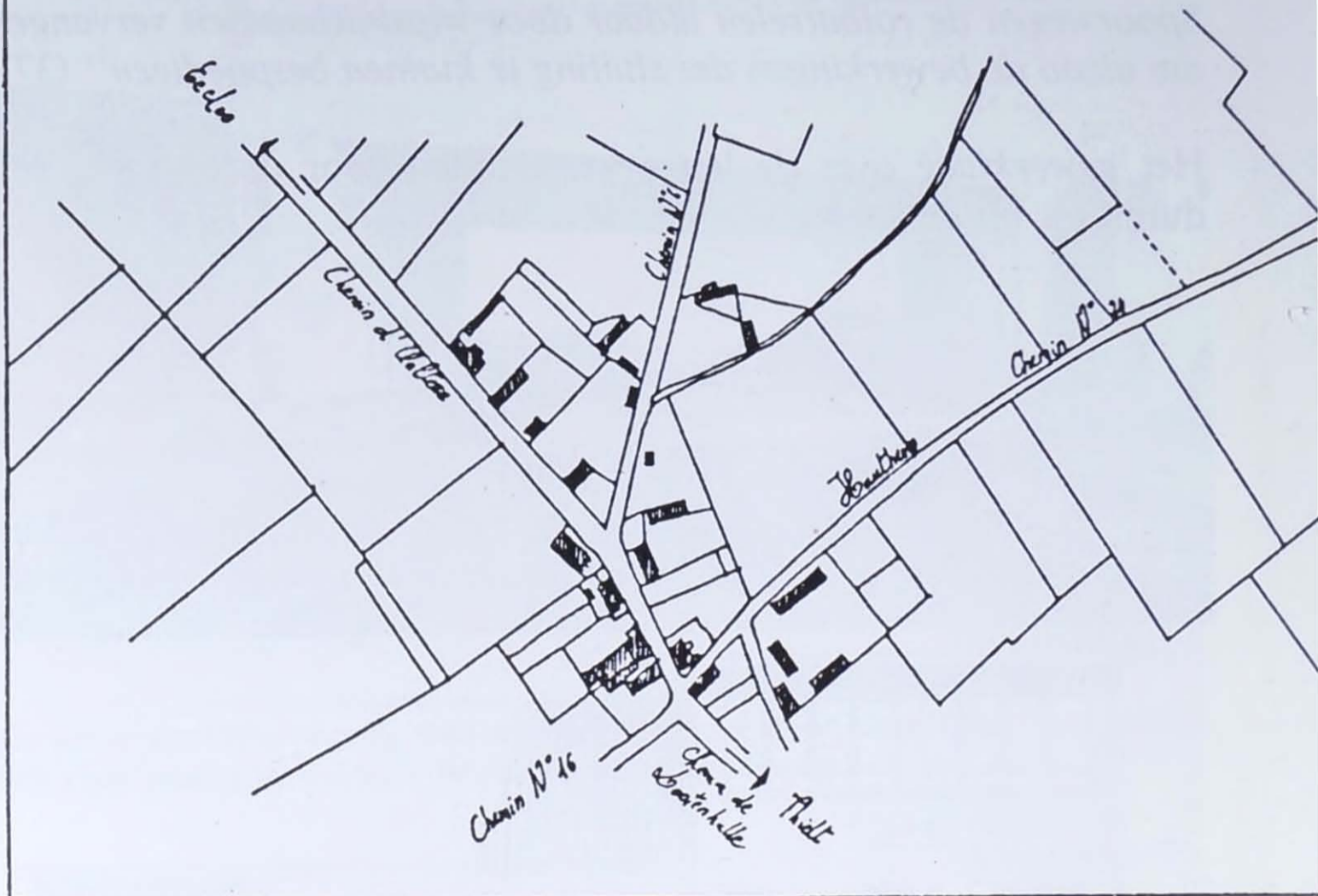
Detail uit het plan voor het bouwen van een nieuw seinhuis. (NMBS.)

c. Het station en de spoorlijn : 1838 - ca. 1950

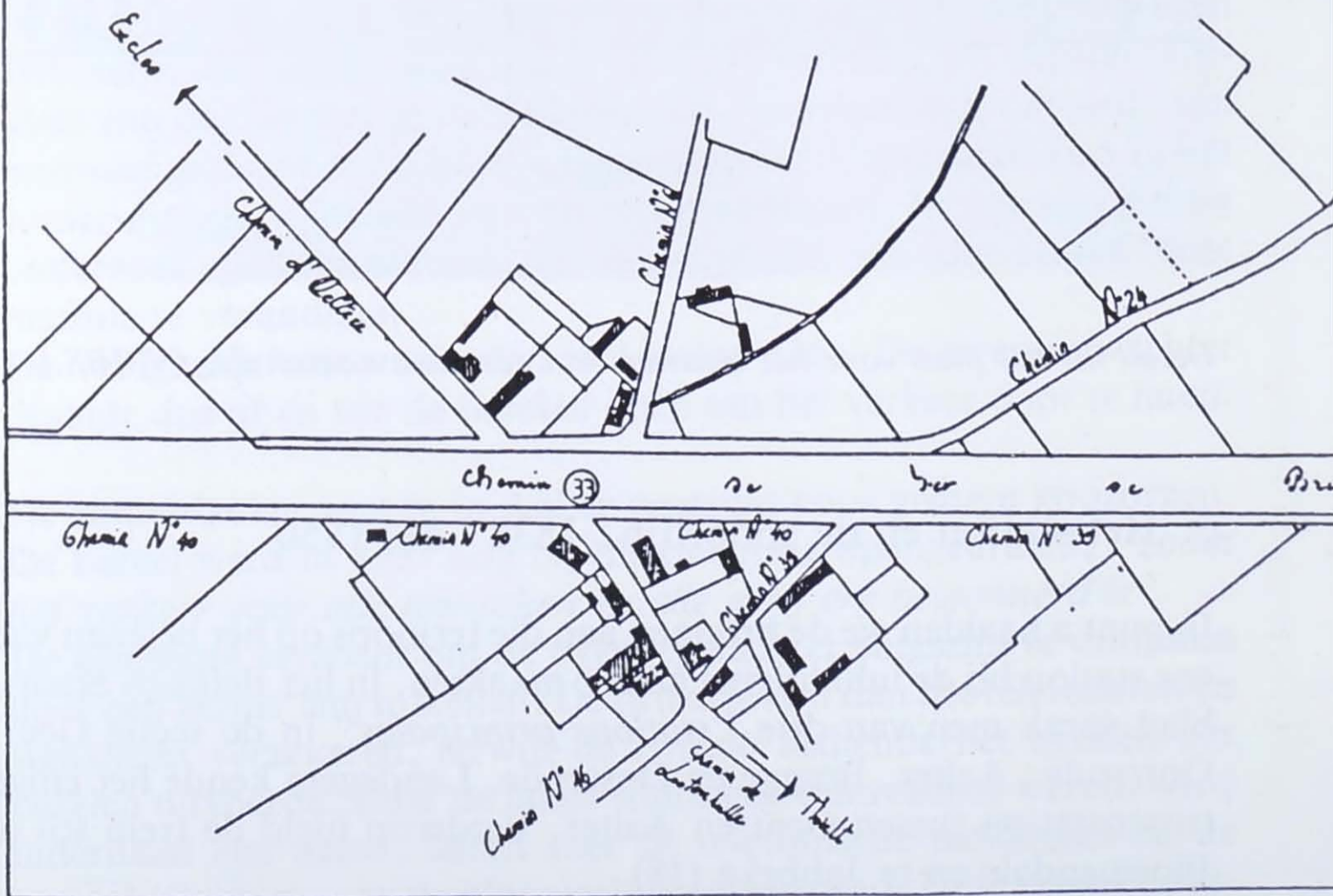
In punt a haalden we de bronnen aan die terloops op het bestaan van een station bij de inhuldiging allusie maakten. In het Belgisch Staatsblad sprak men van drie "stations principales" in de sectie Gent-Oostende : Aalter, Brugge en Oostende. Landegem kende het enige tussenstation tussen Gent en Aalter. Verderop hield de trein stil te Bloemendale en te Jabbeke (38).

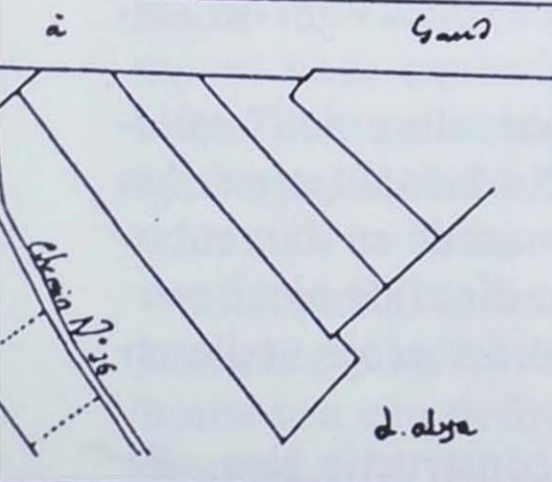
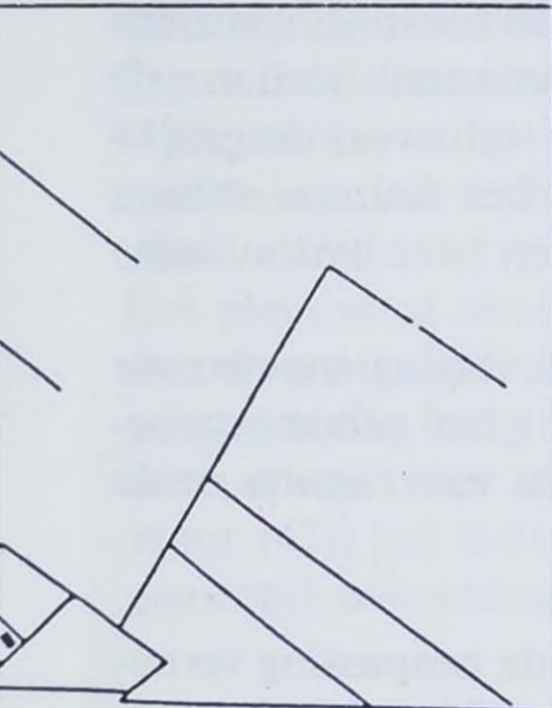
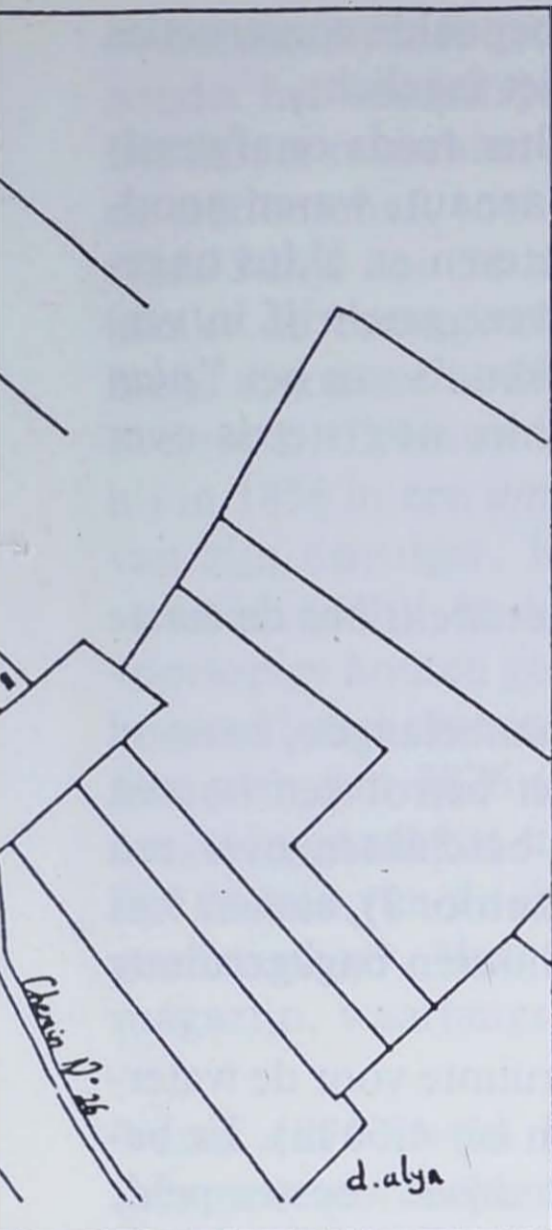
1836

Kaart 1. Het veranderde wegennet.



1841





LEGENDE

③② : OVERWEG BUURTWEG N° 26
(HUIDIGE MOLENSTRAAT
EN BAARZELESTRAAT)

③③ : OVERWEG PROVINCIALE WEG
(HUIDIGE STATIONSSTRAAT
EN BRUGSTRAAT)

BUURTWEG N° 40 : HUIDIGE BIERWEG

BUURTWEG N° 39 : HUIDIGE SPOORWEGLAAN
EN STATIONSPLEIN

BUURTWEG N° 26 : HUIDIGE MOLENSTRAAT
EN BAARZELESTRAAT

BUURTWEG N° 16 : HUIDIGE ST. MARIA ·
AALTERSTRAAT

BUURTWEG N° 24 : HUIDIG HOUTEM

BUURTWEG N° 6 : HUIDIGE OOSTMOLENSTRAAT

Eén en ander wijst erop dat in 1838 in Aalter bepaalde constructies waren voorzien. Over de aard ervan zijn we niet ingelicht.

Aan het eind van 1839 leek uitbreiding te Aalter reeds onafwendbaar. Nieuwe onteigeningen, van de familie Maenaut, waren noodzakelijk om de toegang tot het station te verbeteren en aldus ongevallen te voorkomen (39). Door het over-en-weer-geschrijf in verband met de gerezen moeilijkheden kregen we kennis van het "*plan d'agrandir la station*" (40). Eind 1840 werd hier nog steeds over gebakeleid (41).

Een beschrijvende staat van 1 november 1840 verstrekt ons de eerste concrete informatie.

Wat de algemene dienst, de administratie enz. aanbelangde, bestond er enkel het kantoor voor de stationschef. Het betrof een houten constructie van 4 m bij 2,20 m. De reizigers beschikten over een wachtzaal en een ontvangerskantoor (of postkantoor?), samen 9 m bij 5 m en eveneens in hout opgetrokken. De houten bagageruimte mat 8,60 m bij 4 m.

De verdere gebouwen bestonden uit een stenen ruimte voor de waterbakken en een opslagplaats voor cokes (9,20 m bij 4,60 m). Er bestond nog een stenen gebouw, als "*petite baraque*" bestempeld, waar de pomp een onderkomen vond. Zou de toevoeging tussen haakjes van "*2 semblables*" er op wijzen dat aan weerszijden van de sporen (aan het station lagen er vermoedelijk wel twee) dergelijke dienstgebouwen stonden? Tenslotte beschikte het Aalterse station over een houten magazijn van 8,60 m bij 5 m en twee hydraulische kranen (42).

Uit deze staat en tevens uit het volgende jaarverslag moeten we opmaken dat de tussenstations (haltes?) over geen gebouwen beschikten. Aalter lag halfweg Gent en Brugge en voorzag dus in de bevoorrading van de stoomtuigen.

Het duurt tot aan 1865 vooraleer we een volgende aanpassing vernemen. Opnieuw vonden er onteigeningen (39a 36ca) plaats om het station te vergroten.

Dit gebeurde nogmaals in 1870, nu met de bedoeling de "*standplaats*" uit te breiden (43). Enkel de erfgenamen Maenaut opperden bezwaren. Hun eigendom verloor de helft aan waarde en daarenboven was het openbaar nut van de vergroting aan die zijde niet bewezen. Er bevond zich rondom genoeg grond, zonder grote verliezen voor de eigenaars (44).

Het plan van 1870 laat ons een rechthoekige constructie zien, die

overeenstemt met het centrale deel van het huidige oude station (dus zonder het vooruitspringend deel dat er in 1876 wel blijkt te staan). Dit kan er misschien op wijzen dat het gebouw, met de woning voor de stationschef, toen (pas) in steen werd opgetrokken. De typische *NMBS-stijl* zou te Aalter dan van ca. 1865 dateren. We menen inzake de bouwgeschiedenis van het definitieve station een bijkomend argument in de bevolkingsregisters te vinden. Van de stationsoverste L. D'Hauw (1854-1867) lijkt het weinig waarschijnlijk dat hij in 1856 in een *ambtswoning* was gevestigd, terwijl dit in 1866 en van zijn opvolger, K. De Wilde (1867-1872), quasi met zekerheid vaststaat (44b). Anderzijds kan ten sterkste worden betwijfeld of de voorlopige houten gebouwen zolang hun functie behielden. Of stond er een kleiner stenen bouwwerk?

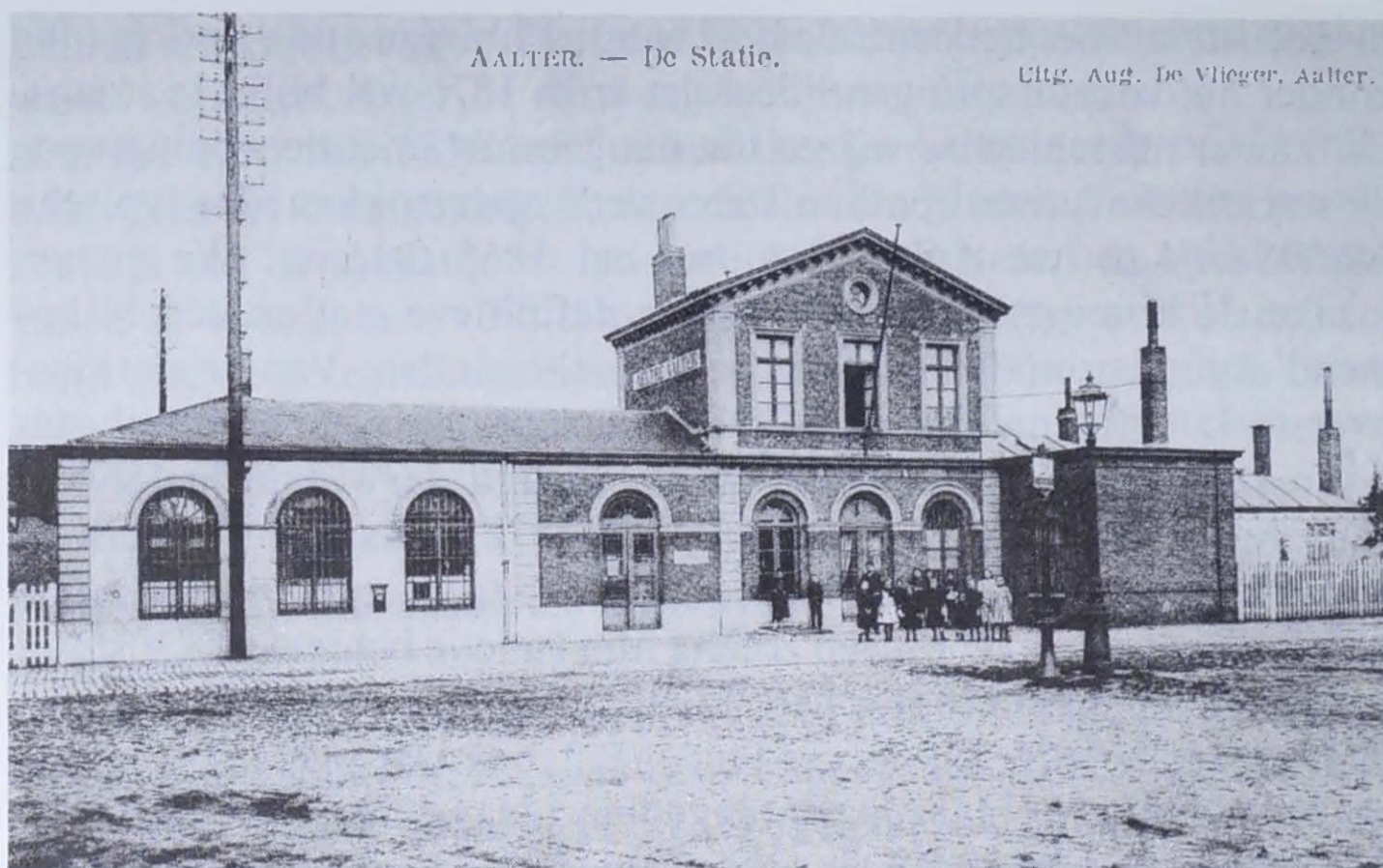
Het plan van 1876 (zie afbeelding) geeft ons een overzicht van de omgeving waar het station staat ingeplant. Naast het stationsgebouw ligt de tuin van de chef, met verder enkele kleinere gebouwen en de goederenkoer. Naar de overweg van de Stationsstraat toe staat een magazijn, waarlangs een uitwijkspoor(?), met stootblok, loopt.

Vanaf 1874 kwam het stationsplein af en toe in het nieuws. De gemeente oordeelde het nodig dit plein van straatstenen te voorzien. De raad stuurde tevens aan op een definitief rechtlijningsplan van het station. De aanslepende procedure zat hen blijkbaar hoog voor "*une station aussi importante que celle d'Aeltre. Il n'y a pas une seule commune en Belgique qui ait dû attendre aussi longtemps que nous*" (45).

Het plein werd uiteindelijk in 1876 geplaveid en door een steenweg met de provinciale baan Tielt-Eeklo verbonden (46). De spoorwegadministratie had trouwens op 25 februari 1874 (een ander document spreekt van 26 februari 1876; wat veel geloofwaardiger overkomt (47)) het stationsplein en de bijhorende toegangsweg aan de gemeente overgedragen (48).

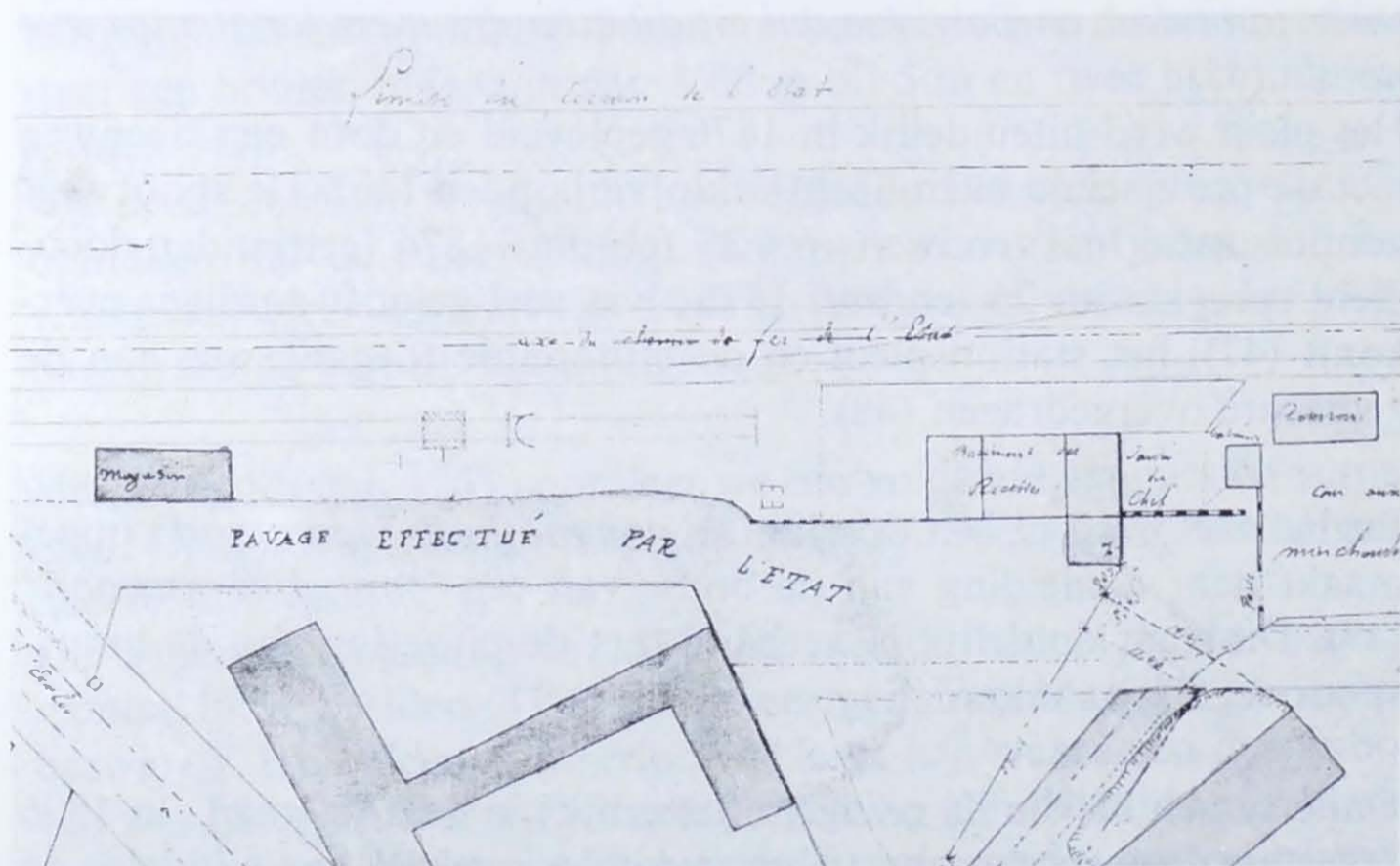
Begin 1888 werd er een dossier *de commodo et incommodo* opge maakt naar aanleiding van de bouw van een "*ontwijkingsspoor*" (49). Dit staat duidelijk in verband met de uitbating van de buurtspoorweg Tielt-Aalter.

Ondertussen bleven de reizigers (letterlijk) in de kou staan. In 1896 kreeg het gemeentebestuur te horen dat door gebrek aan middelen de bouw van een definitieve schuilplaats voor de reizigers niet was uitgevoerd.



Het Aalterse stationsgebouw, ca. 1910.

Dit stationsgebouw werd in meerdere malen opgetrokken. Decoratieve elementen kunnen er op wijzen dat het centrale, niet bepleisterde, deel misschien het oorspronkelijke stenen gebouw was. Links en rechts werd er dan in de loop van de 19de eeuw bijgebouwd. (Verz. : M. Thys, Aalter.)



Plan station en stationsplein, 1876. (Gemeentearchief Aalter.)

In februari 1898 richtte dezelfde overheid een nieuwe vraag tot het bevoegd ministerie, in de hoop dat het dan over de nodige fondsen beschikte. Minder belangrijke stations genoten wel dit voordeel (50).

Vóór de Eerste Wereldoorlog viel er verder niet veel opzienbarends meer te bespeuren.

De eerste Duitse soldaten verschenen op maandag 24 augustus 1914 te Aalter. Gezien de spoorweg de voornaamste verkeersweg vormde, maakte dit doel deel uit van de opdracht van de verkennergroep. Op die bewuste morgen drongen 5 uhlanen, alsook een 15-tal andere Duitse soldaten, over de afsluiting van de spoorbaan. Over een afstand van ca. 200 meter bliezen ze de rails op, met een enorme ravage tot gevolg. Na afloop drongen de soldaten in het station om zich, volgens een krant, van de (lege) kas meester te maken. Nadien trokken ze de richting van St.-Maria-Aalter uit (51).

Volgens bekomen mondelinge informatie luidt het verhaal enigzins anders. Er zouden enkel uhlanen bij betrokken zijn en men schakelde vóór het opblazen van de sporen de telefoon in het station uit. Eén informant meende zich zelfs te herinneren dat ze de bedoeling hadden de gasketel te laten springen.

Kort hierop (vermoedelijk 23 oktober) mochten de stationsbedienden plaats ruimen voor Duitse collega's. De spoorweg werd als het ware een particuliere onderneming voor de Duitse troepenmacht. Dit hield blijkbaar niet in dat er geen actief gebruik van het station werd gemaakt, want in 1917 moest de gemeente opdraaien voor daglonen wegens het dagelijks reinigen van het gebouw. Eveneens met lokaal gemeenschapsgeld werd tot de plaatsing van gasverwarming overgegaan. Twee van de arbeiders in het station bleven in dienst. Eén verklaring van de gemeenteraad laat uitschijnen dat ook Belgische bedienden werden aangenomen. In verband met het opeisen van arbeiders noteerde de secretaris over één persoon: "*Deze laatste heeft bewijzen ingebracht dat hij dd. aangestelde is bij den Belgischen Staatsspoorweg*" (51b).

Met het verderschrijden van de oorlog konden de bezetters steeds meer de pottekijkers missen. In augustus 1917 bestelde de militaire overheid "*storsen voor lichtafsnijding in de statie*". In oktober had men dan behoefte aan zwart lijnwaad voor de blindering van het station. Daarenboven werd er toen een "*soldatenwacht ter statie*" geïnstalleerd (52).

De datum van de overschakeling van Duits naar Belgisch beheer is onbekend.



*Foto genomen na een storm in 1915.
Het station werd tijdens de Eerste Wereldoorlog door de Duitsers bezet.
Rond de afgerukte telefoonpaal (tussen Beernem en Drongen lagen ze bijna
allemaal plat) zijn Duitse bedienden en een aantal Belgische burgers
geschaard. (Verz. : K. Smessaert, Aalter.)*



Stationspersoneel tijdens de Eerste Wereldoorlog. Bij de Duitse (militaire) bedienden ontwaren we slechts één Belgische arbeider, namelijk Alfred Santens (bijgenaamd De Mol). (Verz. : K. Smessaert, Aalter.)

De eerste jaren na het Duitse intermezzo valt er weinig nieuws te sprokkelen. In 1923 verzochtte het gemeentebestuur *"Het ware ook van het grootste nut voor de reizigers kon eene horlogie in de wachtzaal herplaatst worden"* (53). In hetzelfde jaar voerde de kasseilegger Jules Haeck herstellingswerken aan het stationsplein uit (54).

Het jaar daarop grepen belangrijke werken plaats, onder andere het leggen van wissels en de bouw van noodzakelijk geworden schuilplaatsen. Eens te meer behartigde de gemeenteraad bij de spoorwegadministratie de belangen van de reizigers en verzocht hij *"het nodige te doen om ons eene behoorlijke en moderne statie te bezorgen"*. Men stuurde aan op een verruiming van de wachtzalen en de burelen, daar deze niet meer overeenstemden met de noodwendigheden (55). In de kladversies van een brief lezen we tevens : *"L'unique salle d'attente est toujours insuffisante. Le vendredi et le dimanche le quart des voyageurs est obligé de rester dehors et l'auvent n'abrite guère contre le mauvais temps"*.

De minister beloofde belangrijke verbeteringswerken, maar deze bekoorden de plaatselijke gebruikers maar matig. De gemeentelijke

overheid gewaagde zelfs van een stap achteruit. Vooral het verdwijnen van de *"marquise"*, die de reizigers naar Oostende tegen regen beschutte, mishaaide hen. Burgemeester graaf K. de Hemricourt de Grunne was een invloedrijk personage en schrok er niet voor terug de wens te uiten *"... om een beter geschikt gebouw te laten opbouwen waardig van de belangrijkheid van het center en van de steeds immer aangroeiende reizende bevolking"*. We laten enkele regels uit het verzoek, dd. oktober 1925 en getekend door navermelde gemeentebesturen en talrijke particulieren, volgen. *"De statie van Aeltre wordt niet enkel bezocht door de inwoners der gemeente ten getalle van 7000 maar ook nog door die van Ruysselede, Knesselare, Ursel, Oostwinkel (via tram?), Lootenhulle, Poucques zij gezamenlijk eene bevolking van meer dan 20.000 inwoners.*

Ten tijde van druk verkeer, bij feesten te Gent, te Brugge, te Oostende of omliggende gemeenten, is er een algemeen beklag over de ontoereikendheid der plaatsruimte van het Statiegebouw.

Gezien die beklagenswaardige toestand en de staat waarin gansch het gebouw zich thans bevindt, vraagt de bevolking der belanghebbende gemeenten een nieuw statiegebouw" (55b).

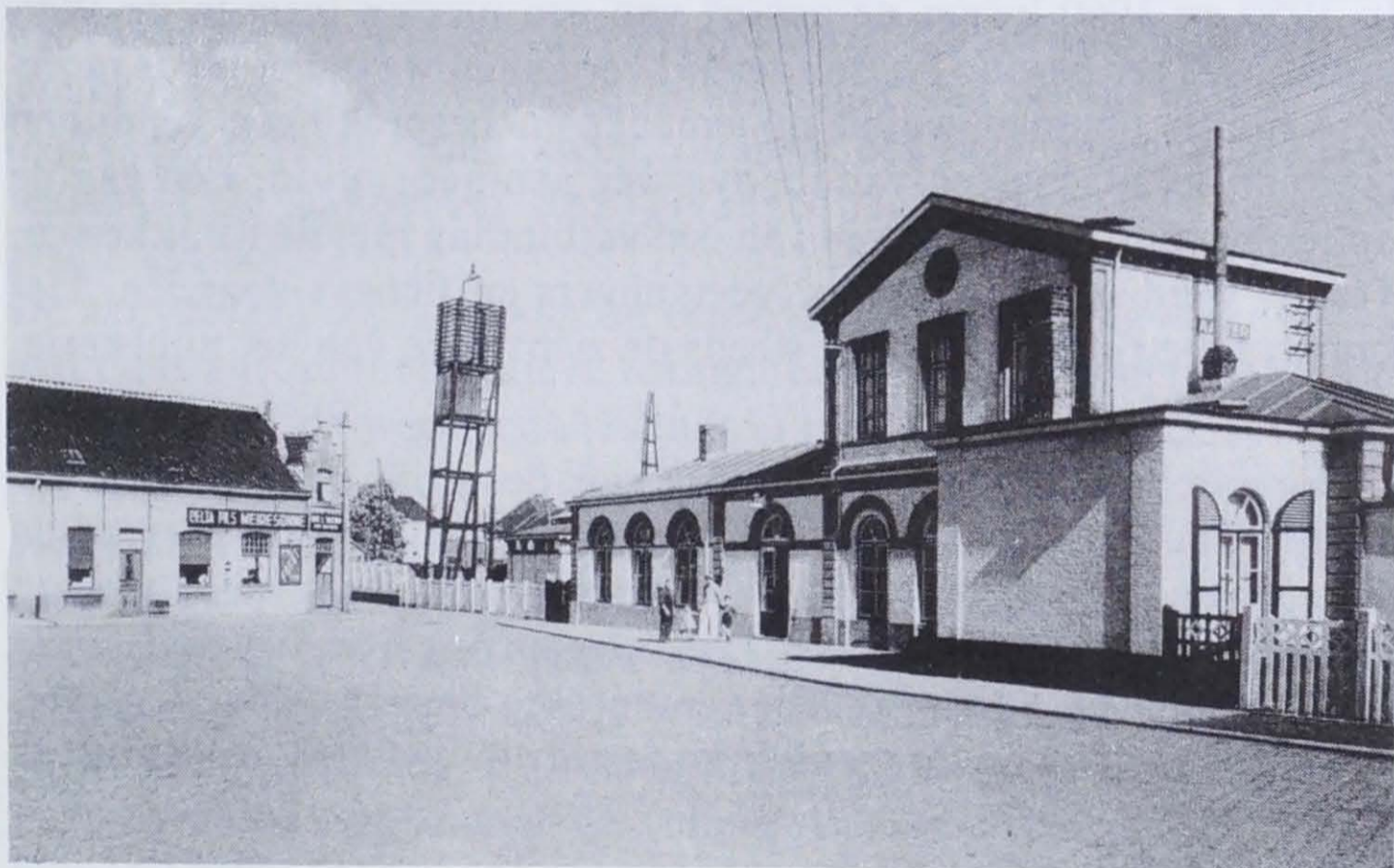
Deze wens mocht niet in vervulling gaan. De NMBS realiseerde een verruiming der lokalen zonder grote werken, die naar hun verklaringen toch niet in verhouding met de begrotingsmiddelen stonden (56). Volgens een gewezen personeelslid vonden er inderdaad slechts interne verschuivingen plaats.

Een plan van 1925 en beeldmateriaal bevestigen dit. Door vergelijking met oudere plans stellen we vast dat een deel van de vroegere tuin voordien (vóór 1900) voor verbouwing werd ingepalmd. Het Aalterse stationsgebouw kende dus meerdere bouwperiodes. Dit verklaart waarom het niet volledig aansluit bij de typische *spoorwegstijl* van vele andere stations op de lijn en over het gehele land. De andere gebouwen bestonden uit een waterbak, een schuilplaats — die toen moest worden afgebroken, maar er in 1934 nog stond — en een seinpost (bouwdatum onbekend). *"Den blok"* bevond zich toen op de hoek van de Oostmolenstraat en de Brugstraat. Nadien verhuisde de seinrichting naar de hoek gevormd door de Brugstraat en de spoorlijn om nog later haar uiteindelijke bestemming te krijgen aan de overzijde (hoek Stationsstraat-Loskaaistraat).

We konden evenmin achterhalen wanneer de toren met de telefoondraden naast het station werd geplaatst (zie foto). Aan de overzijde stond een minder omvangrijk staketsel. Voordien moeten er telefoonpalen hebben gestaan.

Aan het stationsgebouw zelf vallen er nadien slechts weinig veranderingen meer te noteren. Voor de aanleg van de tunnel werden een deel van het gebouw en de toiletten gesloopt.

Vanaf 1929 onderging het interieur van de wachtzalen een kleine wijziging. Het Aalterse station werd belangrijk genoeg geacht om er een krantenstalletje in onder te brengen. De uitbatende maatschappij (N.V. Statiebibliotheek) kreeg aanvankelijk ruimte toebedeeld in de wachtzalen zelf, maar betrok nadien een glazen *stalletje* tegen het gebouw. Er was wel contact mogelijk vanuit de wachtzalen. M. Van Kerrebroeck was de eerste verkoopster van kranten, tijdschriften, allerlei snoepgoed en rookartikelen. Lectuur en andere artikelen waren bijna op elk uur — tenzij de dode — van iedere dag — zon- en feestdagen inclusief — te verkrijgen. Na de Tweede Wereldoorlog deemsterde dit zaakje weg.



Gezicht op de voorgevel van het stationsgebouw.

Het hoge houten staketsel is een toren met telefoondraden. Net onder de draden bevond zich een "kotje". De "poseur" testte van daaruit 's morgens de lijnen. Die persoon stond eveneens in voor het onderhoud van de telefoon bij de weinige abonnees.

Enkel te Gent, te Brugge en te Aalter waren "poseurs" werkzaam. De toren werd ca. 1920 opgericht. (Verz. : M. Thys, Aalter.)

Met het vervallen van de tramlijnen (zie 2d) gebeurde er een reorganisatie van de goederenkoer en de sporen. De goederentrafiiek verloor zijn grootste betekenis, terwijl de nood aan parkeerruimte toenam. De sporen op de goederenkoer werden opgebroken en er kwam een nieuwe loskaai voorbij het seinhuis, ca. 1955.

d. Een moderne gemeente, een modern station

De bouw van een nieuw spoorwegstation en de algemene renovatie vindt simplistisch gesteld en indirect zijn oorsprong in het afschaffen van een aantal overwegen (57).

Reeds in 1955 gingen er stemmen op om de overweg in de Bellemstraat af te schaffen. Dit leidde tot heel wat protest, waarbij men het had over de isolatie van een wijk. De gemeenteraad gewaagde toen reeds van een onderbrugging als oplossing.

In 1950 en 1960 kwam de aanleg van een nieuwe brug in de Weibroekdreef ter berde. Ter zelfdertijd vernemen we dat er reeds meerdere malen plannen waren opgemaakt en besprekingen gehouden omtrent het afschaffen van de overweg aan het station. Eén van de opties bestond in het creëren van een verbinding met de Knokkeweg. Tevens werd een tunnel voor voetgangers en fietsers voorzien. Het gemeentebestuur deelde niet steeds de zienswijze van het ministerie.

Gedurende vele jaren werd verder aan de grote reorganisatie gepland. Door het invoeren van het automatisch blokstelsel werd de bewaking aan overweg 31 in 1970 afgeschaft. De signalisatie bestond uit lichten en halve slagbomen. Deze afschaffing had, net zoals vroeger, tot doel een besparing aan personeel te bewerkstelligen, alsook het uitschakelen van de menselijke factor op een veiligheidspost.

Pas tegen het einde van de jaren zeventig wordt een definitieve fase bereikt. Er werd, in overeenstemming met de gemeentelijke overheid, besloten om de overwegen 31 (Bellemstraat) en 33 (Brugstraat) af te schaffen en te vervangen door respectievelijk een onderbrugging en een tunnel. Er werd tevens een voetgangerstunnel gepland. Ongeveer op hetzelfde tijdstip wordt de bouw van een nieuw station, met een onderdoorgang voor reizigers, naar voor geschoven. De

redenen hiertoe waren talrijk. Er bestond vooreerst het idee van de aanleg van een vierde spoor. Daarnaast moest een deel van het bestaande station worden gesloopt om de tunnel te realiseren. De dienst exploitatie van de NMBS dacht tevens aan de vernieuwing van de bestaande stationsinstellingen.

In het verslag van de eerste bijeenkomst lezen we verder: *''Bovendien dringt Aalter zich wegens zijn ligging, midden tussen Gent en Brugge, op als uitwijkstation voor de omnibustreinen''*. ... *''Bovenaanstaande redenen, samen met het toenemend reizigersaantal en de vetusteit van de bestaande gebouwen rechtvaardigen de vernieuwingen en aanpassing van de stationsinrichtingen te Aalter''*.

Tijdens diezelfde vergadering werden twee opties besproken: het nieuwe station zou op de parking oprijzen ofwel kwam het aan de overkant van de spoorweg te staan. Beide varianten kenden een aantal voor- en nadelen. De bezwaren konden slaan op verkeerstechnische situaties, de financiële lasten, de belangen van de middenstanders, ...

In 1979 kwamen de studiediensten tot de vaststelling dat het optrekken van een nieuw gebouw onmogelijk op het parkeerterrein naast het oude station kon worden gerealiseerd. De nieuwe brug aan de Weibroekdreef werd voorzien in het kader van de afschaffing van overweg 31. Deze straat kreeg, doordat een lage tunnel in de Bellemstraat de slagbomen zou vervangen, het etiket van *''weg van groot verkeer''*.

De aanwezigen drongen aan op een spoedige uitvoering van de werken daar alle administratieve formaliteiten vervuld waren. Aan een spreiding van de werkzaamheden kon men niet onderuit.

Het jaar daarop werd heel wat over de inplanting van het station gebabbeld. Het complex zou een vrij grote bebouwde oppervlakte (ca. 1.000 m²) beslaan. Naast de ontvangstlokalen voor reizigers werd het gebouw grotendeels voor de technische diensten van de NMBS (seininrichting ...) bestemd. Het omvatte in het eerste ontwerp eveneens een belangrijke ruimte voor de diensten van de RTT (ca. 180 m²).

Om technische redenen zouden alle lokalen op het gelijkgronds niveau worden ondergebracht en zou er aandacht worden besteed aan een *''redelijke groenvoorziening''*. Rekening houdend met de omgeving leek een gebouw met een landelijk karakter het meest aangewezen. Er werd tevens voorzien in de nood aan parkeerruimte. De vergadering erkende dat er problemen konden rijzen in verband

met de bereikbaarheid van het gebouw. De NMBS zou een aanvaardbare oplossing uitdokteren.

Het eerste "*werkprogramma*" voorzag de aanvang van de modernisatie in september 1980. De beëindiging werd midden 1985 verwacht. De werkzaamheden verliepen in talrijke fasen en brachten ipso facto heel wat problemen mee. We willen er enkele in telegramstijl aanhalen :

- een veranderende wegeninfrastructuur door de aanleg van de grote tunnel (aanleg Drogenbroodstraat ; het plaatsen van verkeerslichten aan de kleuterschool ; voorzien van parkeerstroken aldaar ...)
- een aantal middenstanders werd geïsoleerd
- de watervoorziening (putwater) die stakte door het *droogleggen* van de omgeving
- beschadiging van gebouwen door de "*daver*"...

De onderdoorgang in de Bellemstraat was het eerste uitgevoerde werk (1984). Pas na de openstelling volgde de afbraak van de "*Buize*". Op 5 mei 1984 werd de tunnel aan het station, in aanwezigheid van minister H. De Croo, opengesteld. Eind 1985 kon de voetgangers- en fietserstunnel in gebruik worden genomen. In zeker opzicht vormt 20 mei 1988 een tijdelijk eindpunt. Na juist 150 jaar zal de gemeente Aalter beschikken over een *modern* station, waar het reeds meer dan 60 jaar om vroeg (cfr. 1c). De NMBS heeft dan ook om en bij het half miljard in de modernisatie gepompt.

Aalter groeide de laatste decennia uit tot een streekcentrum van handel, dienstverlening, industrie en scholen, zodat het ook als een verkeerscentrum moet kunnen fungeren. De NMBS droeg via deze grootscheepse werken hiertoe bij. Aalter vormt in zekere zin ook een centrum voor deze maatschappij. In de wijk Manewaarde wordt tevens een tractieonderstation opgebouwd. Het moet functioneren als bijvoeding voor de lokomotieven. Vooral de *breaks* zullen stroomvoeding verkrijgen om het spanningsverlies te compenseren. In 1838 bevoorraade de trein zich te Aalter met cokes en water, in 1988 met stroom...

Maar ook na de inhuldiging van het nieuwe complex zullen de werkzaamheden nog een tijdlang verdergaan. De derde fase omvat namelijk het slopen van het oude gebouw en het seinhuis, gevolgd door de aanleg van het vierde spoor.

De stap naar het jaar 2000 lijkt voor Aalter zeer dichtbij ...



*Spoorwegwerkzaamheden in de jaren '80.
De aanleg van de nieuwe brug (voor 4 sporen) in de Weibroekdreef.
(Foto : E. Van Eeghem, Aalter.)*



*Het nieuwe stationsgebouw.
Dit gebouw vertoont een zogenaamd landelijk karakter. In een kranteartikel lasen we : "Het wordt eerder een speels geheel waarin gevelsteen, glas en beton samenspelen tot een prestigieus geheel". Het gebouw hoort inderdaad thuis in een wereld van beton en glas, waarin het functionele primeert. Over smaken en kleuren valt niet te twisten.*

2. DE SPOORWEG: EEN GANGMAKER VOOR ONTSLUITING?

De aanleg van de nieuwe verkeersweg maakte het mogelijk in een relatief korte tijdsspanne het transport van personen, dieren en goederen te verzekeren. Aanvankelijk verbond het net slechts de belangrijkste centra, maar waarvan een beperkt aantal kleine gemeenschappen mee konden genieten, daar er een stationsgebouw werd ingeplant. Op de lijn Gent-Oostende kende Aalter dit voorrecht van in den beginne. In 1838 waren de dichtst gelegen stations Landegem en Bloemendale. Al vrij vroeg hielden de treinen ook stilstand te Hansbeke (ca. 1840). Bellem, St.-Maria-Aalter en andere moesten nog vele jaren geduld uitoefenen.

De vraag rijst of er zich geen (grotere) centralisatie van diensten in de tussenstations zou voordoen. Zou de lokale overheid initiatief nemen om de gemeenschap tot een centrum met regionale aantrekkingskracht uit te bouwen? Of streefden de omliggende gemeenten naar een betere communicatie met het *stationsdorp*? Of verliep de evolutie spontaan?

a. Het inrichten van de post

Tijdens het Oud Regime beschikte Aalter over een posthouderij, gevestigd op het *goed te Lake*. De taak van een dergelijke dienst bestond niet enkel in het bezorgen van briefwisseling, maar omvatte tevens het vervoer van personen. De Aalterse posthouderij was gedurende de 18de eeuw verbonden met de familie Aernout. In 1784 bracht de postmeester Lieven Aernout de dienst over van Aalter naar Eeklo, daar toen de steenweg van Gent naar Brugge over Eeklo was aangelegd (58).

Aalter bleef meer dan vijftig jaar lang van een eigen postdienst verstoken. Vóór 1840 kwam de briefwisseling voor Aaltenaren via Deinze ter bestemming. De brieven van de arrondissementscommissaris daarentegen belandden eerst te Nevele, van waar een postbode ze naar Aalter overbracht. Er bestond ook een *Stedelijke Postdienst*, die de brieven op twee manieren *verwerkte*, namelijk met de bargie en met boden. Vanaf 1 september 1836 kreeg Aalter een *landelijke post*, gezien er in de onmiddellijke omgeving geen posterij was gevestigd.

Kort na de aanleg van de spoorlijn kwam hierin verandering. Het college van Burgemeester en Schepenen liet afkondigen dat vanaf 1 januari 1840 *''te Aeltre een Comptoir van ontfang en uytdeeling der Brieven is ingerigt, door welk het zyne brieven zal mogen ontfangen en verzenden''*.

De Aalterse postbedeling kon pas starten na de aankomst van de trein uit Gent ca. elf uur. 's Namiddags om drie uur werd een postzak meegegeven naar Gent (59). Het station fungeerde als postgebouw. Het betrof dus een gemengd kantoor (station-post). Van de stationschef J.F. Maertens (1839-1854) weten we met zekerheid dat hij tevens de functie van postontvanger uitoefende (60). Deze cumulatie werd trouwens wettelijk geregeld (61).

Bij K.B. van 7 juni 1900 werd een afzonderlijke postontvangerij van vierde klas opgericht (in voege op 10 november 1900). Vermoedelijk verhuisde de post dan pas naar een woning in de Stationsstraat. Ter zelfdertijd duikt de naam van de stationschef niet langer meer op als postmeester (61b).

De band met het spoor bleef weliswaar behouden, daar tot op heden vele postpakketten langs deze weg worden aan- en afgevoerd.

Wie *post* zegt, denkt ook vaak aan *telegraaf* en *telefoon*. L. Stockman vermeldt in de *Geschiedenis van Aalter* dat er in 1885 een telegraafleiding tussen het station van Aalter en het postkantoor van Lotenhulle werd aangelegd. De installeringsdatum van het telegraafkantoor in het station is heden nog onbekend (sommige bronnen spreken van 1854).

De telegraaf had een grote betekenis voor de spoorweg, daar via deze dienst de eerste echte verbindingen tussen de stations en de seinhuizen werden gerealiseerd. De telegraafdienst verdween op 1 september 1987 uit het Aalterse station.

De telefooncentrale voor Aalter en omgeving werd in 1906 aan het station toegevoegd (62).

In het stationsgebouw werkte dus meer dan spoorwegpersoneel. De personeelsleden van deze twee nieuwe diensten, eveneens door de Staat gecreëerd, stonden onder toezicht van de stationschef. Deze toestand hield aan tot in 1930, het jaar van de oprichting van en de wet op de R.T.T. Dit betekende hoegenaamd geen volkomen breuk met het verleden. De diensten bleven in het stationsgebouw gehuisvest, maar het personeel ressorteerde niet langer onder de stationsoverste.

De band zou tot op vandaag de dag in stand worden gehouden : de spoorweg moet nog steeds voorzien in lokalen voor de regie van telegraaf en telefoon. Bij het nieuwe stationsgebouw waren hiervoor alle nodige schikkingen getroffen, maar deze diensten zullen de lokalen niet in gebruik nemen.

b. De wegeaanleg

Te Aalter bestond er tot ca. 1833 een zekere *plaveiingsactiviteit*, gestimuleerd door de hogere overheid. Bijna uitsluitend het centrum van het dorp genoot van deze voordelen.

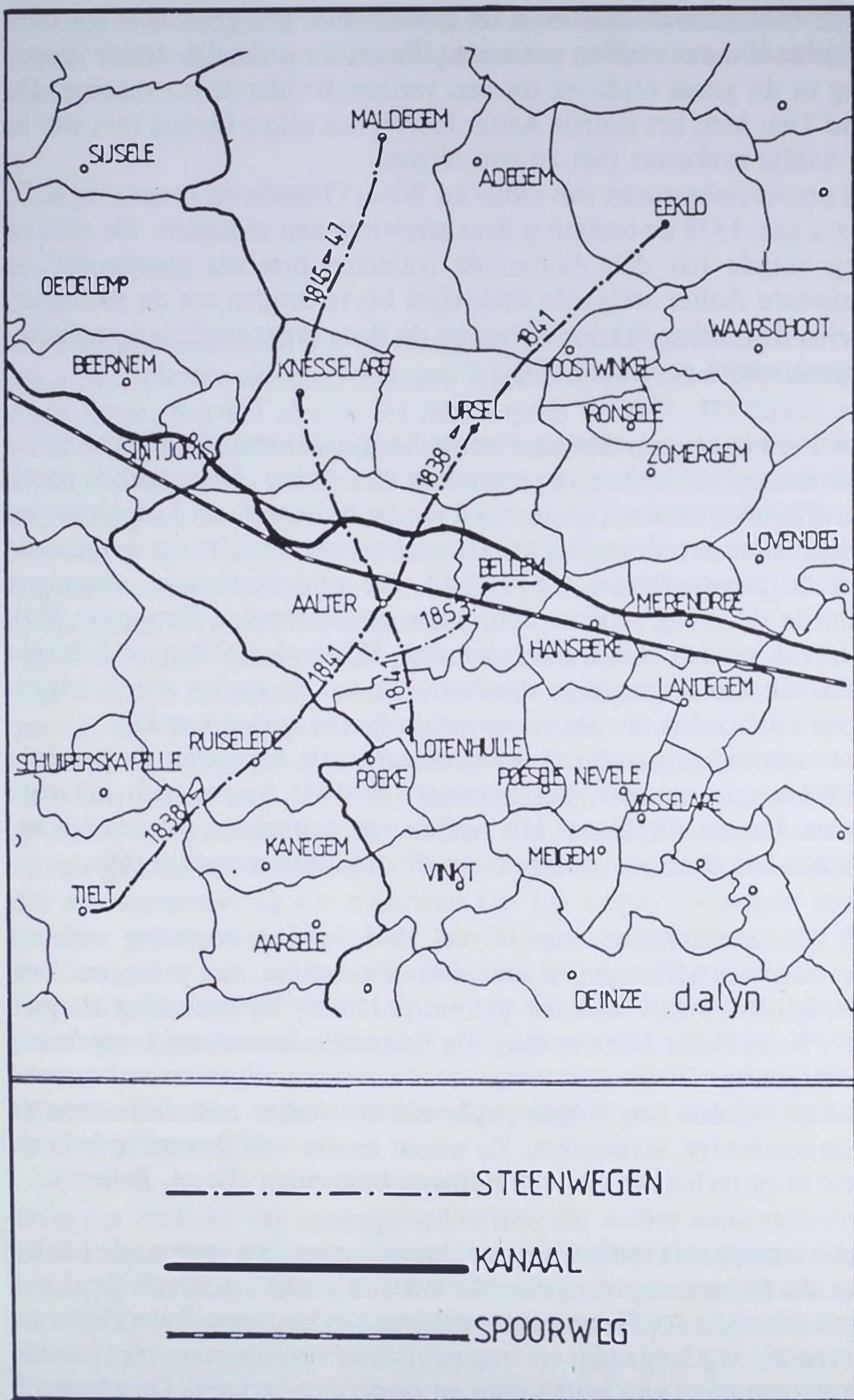
De aanleg van de spoorweg en het bouwen van een station te Aalter zorgden voor nieuwe initiatieven. De wens tot betere communicatie ging in deze periode niet uit van het gemeentebestuur van Aalter. Het station zou nochtans interessant zijn voor vreemde handelaars, maar daar had de lokale overheid weinig boodschap aan. Een betere weginfrastructuur zou nochtans meer handel, en misschien een meer bloeiende markt en dus ook meer plaatsrechten meebrengen, maar het bestuur redeneerde blijkbaar dat de geïnteresseerde lokaliteiten maar zelf de investeringen moesten opbrengen.

Een mooie illustratie hiervan vormt de aanleg van de provinciale weg van Tielt naar Eeklo, vanaf 1838. Het initiatief ging integraal uit van eerstgemelde stad. De aangehaalde argumenten vertoonden alle een commerciële inslag en waarbij er werd op gehamerd dat Tielt een handelscentrum was. De hoofdreden bestond erin om een goede verbinding met het kanaal Gent-Brugge tot stand te brengen. Een laatste zin in het betoog wees op andere toekomstperspectieven : ”... *que l'établissement du chemin de fer suffirait à lui seul pour rendre urgente l'exécution du projet dont nous avons l'honneur de vous entretenir ; ce chemin, en effet, doit traverser le territoire de la commune d'Aeltre qui par sa position centrale entre Bruges et Gand, Thielt et Eecloo sera le rendez-vous des voyageurs et l'entrepôt général des marchandises*”.

Deze beweegredenen kwamen reeds voor in de eerste bespreking van het stadsbestuur van Tielt dd. 2 juli 1836.

In een later verzoekschrift, gericht aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers, stelt het stadsbestuur het zeer extreem : ”*Refuser dans cet état de choses d'ouvrir vers ce point central une communication praticable, serait vouloir rendre le chemin de fer sans objet pour 250.000 habitans des deux flandres et les priver des avantages inap-*

Kaart 2. Intercommunale wegeaanleg, 1838-ca. 1855.



préciables auxquels la proximité de ce chemin peut leur permettre de participer'' (63).

Deze twee citaten, waarvan de inhoud met het gebruikelijke korteltje zout moet worden genomen, illustreren duidelijk dat de spoorweg in dit geval bijdroeg tot een verderschrijdende ontsluiting. De stad Tielt kent het *dorpje* Aalter hierbij een pilootfunctie toe, wat in de nabije toekomst niet zo zou blijven.

De provinciebesturen van Oost- en West-Vlaanderen kregen bij K.B. van 2 mei 1838 de toelating deze *steenweg* aan te leggen. De *nieuwe* weg volgde ten dele bestaande trajecten met als gevolg dat de gemeente Aalter weigerde financieel bij te dragen tot de realisatie, gezien de huidige Stationsstraat en de Brugstraat reeds op gemeentekosten waren geplaveid (64).

Kort na het eerste voorstel stuurde het provinciestedje Deinze eveneens aan op een degelijke verbinding met Aalter. De vragende partij werd in haar verzoek gesteund door de besturen van Lotenhulle en Vinkt. Deze problematiek prijkte tevens enkele malen op de dagorde van de provincieraad (1838-1840). De onderzoekende commissie stuurde de vraag telkens door naar de Bestendige Deputatie (65), waarvan we de beslissing niet kennen. Bijgevolg hebben we evenmin weet van een omstandige motivatie die tot de aanleg moest leiden. Toch vermoeden we dat de spoorlijn hierin parten speelde.

Het Aalters bestuur stond terug weigerachtig tegenover dit project: geld vormde opnieuw het bezwaar. In 1841 kwam toch het stuk Aalter-Lotenhulle klaar. Het heffen van tolrechten (bareelrechten) maakte het deels recupereren van de onkosten mogelijk (66).

Bij Koninklijk Besluit van 16 mei 1845 werd de toelating verleend een steenweg Maldegem-Aalter, over Knesselare, aan te leggen. Vermoedelijk kunnen we onze gemeente hierbij bij herhaling als passieve betrokkene bestempelen. De financiële tussenkomst was in elk geval gering.

Nadien werden nog wegen geplaveid die Aalter met de resterende buurgemeenten verbonden. Ze waren eerder van secundair belang, daar er onrechtstreekse verbindingen bestonden (Ursel, Bellem).

Kort samengevat stellen we vast dat nog geen tien jaar na de aanleg van de *ijzeren* weg de gemeente met de meeste omliggende door, voor die tijd, degelijke wegen was verbonden, terwijl voorheen de *bestrating* erg langzaam en fragmentair verliep en zeker niet stoelde op het principe van *ontsluiting* en onderling verkeer. De gemeente

Aalter profileert (voor zover hiervan sprake kan zijn) zich duidelijk als de bevoordeelde partner (door puur toeval) die zich kan veroorloven passief toe te kijken. De andere lokaliteiten daarentegen worden min of meer tot actie gedwongen om mee te genieten van de ruimere afzetmarkten.

c. De messengerdiensten

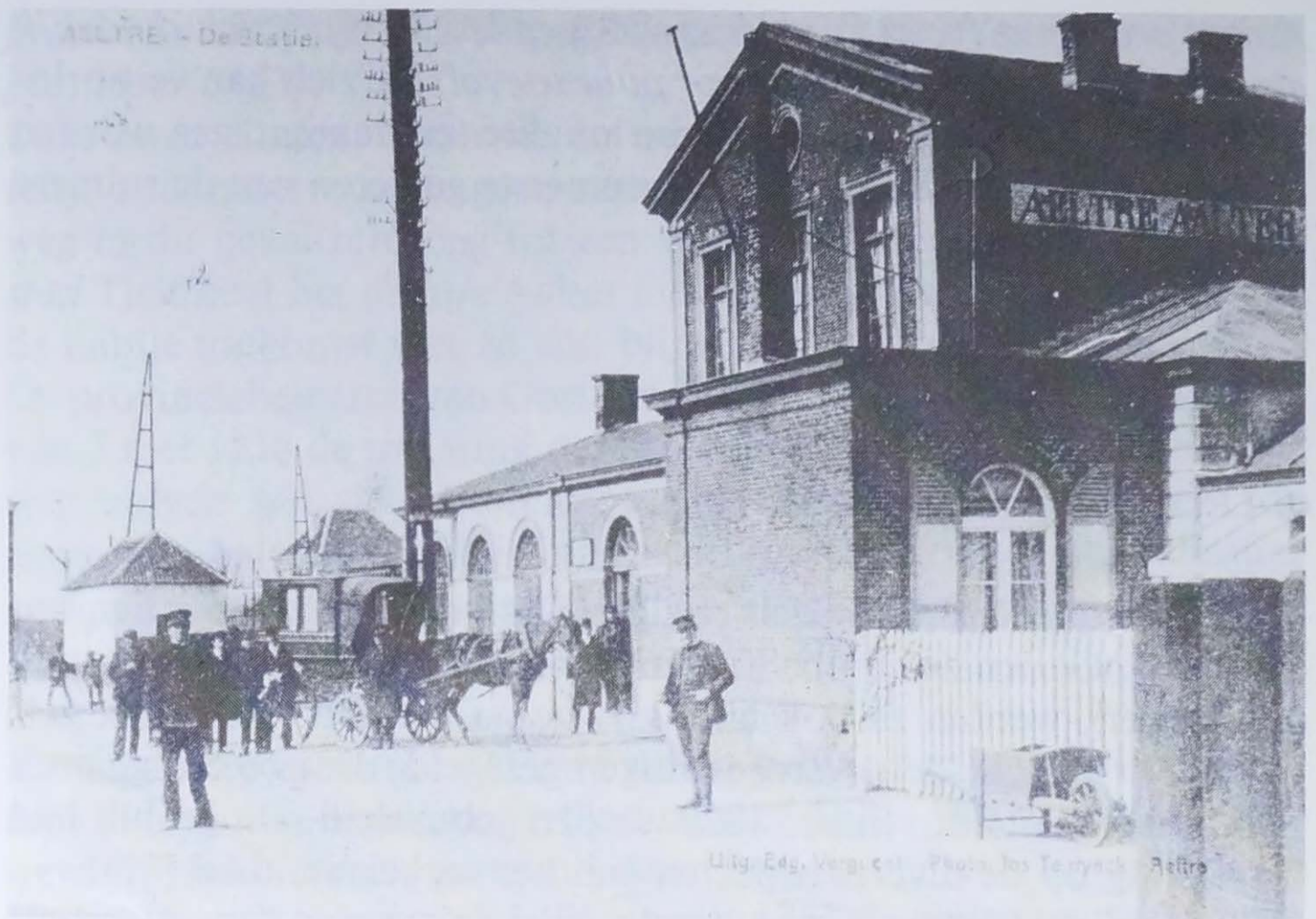
De *messengerdiensten* waren reizigers- en goederenvervoerdiensten per koets. Gezien ze verplichtingen tegenover de Posterijen dienden na te leven, werden ze ook als *postwagens* betiteld. De dienst zelf werd door verscheidene verordeningen geregeld, die in een algemeen reglement van 24 november 1829 werden gebundeld. Dit besluit had betrekking op de diverse aspecten van het verkeersmiddel (67).

Het *stelsel van yzeren wegen* bracht wijzigingen aan deze diensten. Bepaalde concessies werden eenvoudigweg overbodig, terwijl andere lijnen reden van bestaan kregen (68).

Het K.B. van 31 januari 1838 pikte hier zelfs op in. Gezien de uitbating van de spoorweg werden enkele wijzigingen noodzakelijk geacht. Bij de beweegredenen lezen we onder andere: "*Willende, zoo veel ons mogelyk is, ten behoeve van zoodaenige plaetsen waerdoor den yzeren weg niet heeft kunnen gerigt worden, gemakkelyke en menigvuldige middelen daerstellen om van deze nieuwe kommunikatie gebruyk te maeken, ...*" alsook "*Overwegende ten anderen dat de vermeerdering der middelen van vervoer op de wegen welke op den yzeren weg uytkomen niet alleen voordeelig is aen het publiek, maer ook seffens voordelig zal zyn aen de schatkist, ...*". Het artikel 1 van het besluit stipuleerde dat meerdere vergunningen, aansluitend bij één enkel konvooi, konden worden verleend. De vervoerondernemers die een dergelijke regelmatige dienst wensten uit te bouwen, moesten opgeven met welke treinen ze een aansluiting zouden verzekeren (69).

Over het bestaan van messengerdiensten die Aalter aandeden vóór 1838 is ons niets bekend, alhoewel er in de omgeving waren uitgebouwd (70). De nabijheid van het kanaal deed de nood hieraan vermoedelijk veel minder voelen. Misschien bestonden er daarentegen niet-officiële vervoerdiensten.

Vooraf moeten we tevens opmerken dat het bestaan van een goede



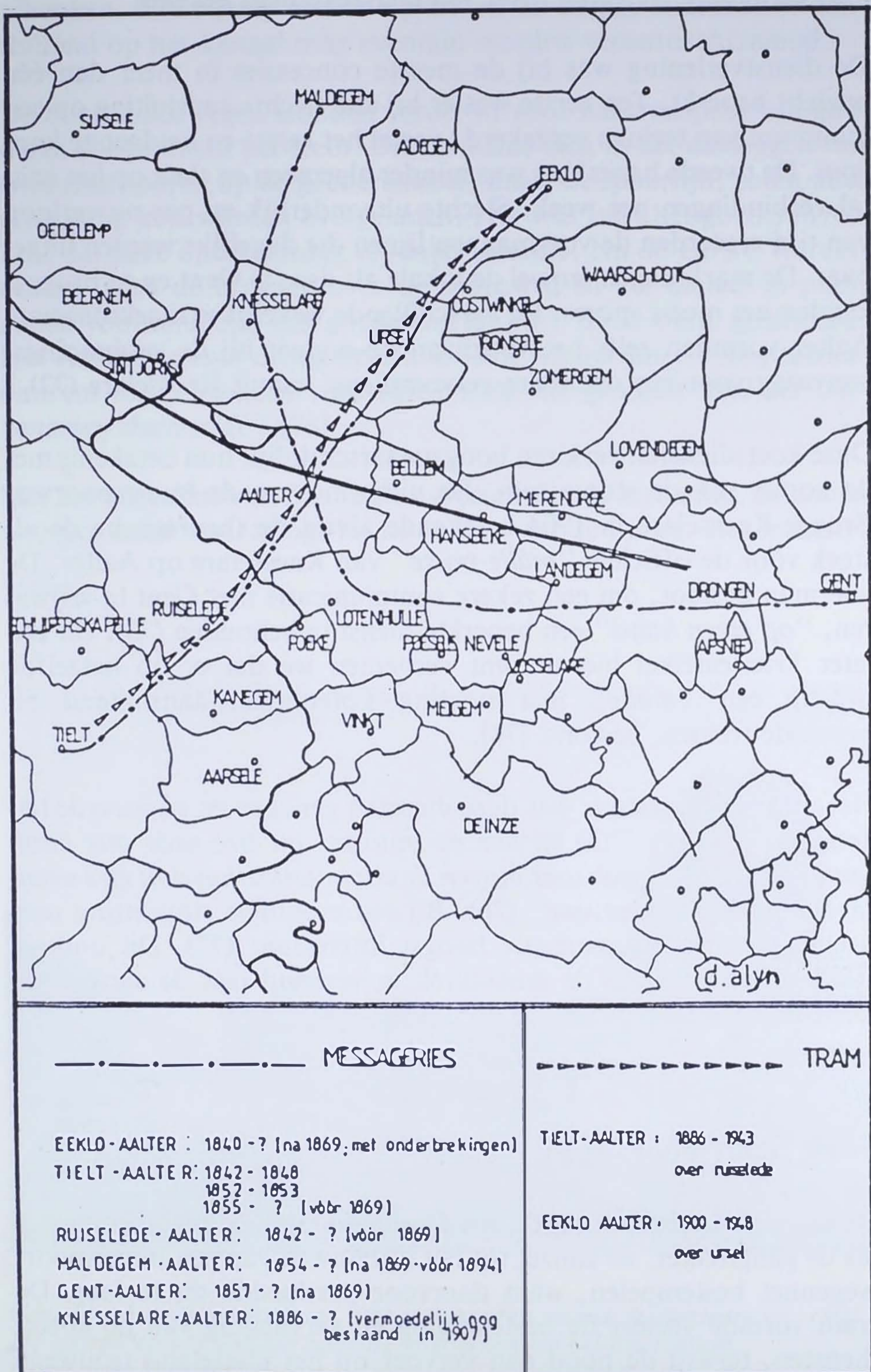
Voorzijde van het stationsgebouw. Aan de ingang bemerken we een "postkoets". De messengeriediensten stonden in voor personenvervoer, maar transporteerden eveneens post. Het witte gebouw op de achtergrond is een goederenloods (gesloopt ca. 1930). (Verz.: A. Ryserhove, Knesselare.)

wegeninfrastructuur een quasi onoverkomelijke noodzaak uitmaakte. Deze voorwaarde werd rond Aalter pas vervuld na het openstellen van de spoorweg.

De eerste nieuwe en eveneens officiële vervoerdienst reed op Eeklo, vanaf 1 juni 1840 (71). Het aantal breidde voortdurend uit (zie kaart) en op bepaalde trajecten werden er zelfs aan meerdere ondernemers vergunningen verleend. Tussen de data van de concessieaanvragen en de aanleg van steenwegen stellen we een duidelijke interactie vast. Over de stopzetting van de onderscheiden diensten zijn we doorgaans slechts zeer vaag ingelicht.

De vraag tot uitbating gebeurde steeds door particulieren en aanvankelijk door paardenhouders uit de *vreemde* gemeenten. Enkel in de oprichting van een lijn op Gent en op Maldegem zagen Aalternaren brood. Voor de eerstgenoemde, die over Lotenhulle, Nevele en

Kaart 3. Vervoerdiensten aansluitend op het treinverkeer,
1838-ca. 1945.



Drongen liep, is het niet duidelijk of ze aansluiting gaf met het spoorverkeer.

Van de andere trajecten is dit wel met zekerheid gekend.

De dienstverlening was bij de meeste concessies in meer dan één opzicht beperkt. Ten eerste was er bij alle slechts aansluiting op een minimum van treinen verzekerd : veelal het eerste en het laatste konvooi. De tweede beperking was minder algemeen en slaat op het aantal verbindingen per week. Slechts uitzonderlijk en pas na verloop van tijd creëerden de voermannen lijnen die dagelijks werden uitgbaat. De marktdagen (zowel de lokale als deze te Gent en te Brugge) kenden het meest succes. De verschillende wekelijkse marktdagen te Aalter vormden zelfs het voornaamste oogwit bij de vergunningsaanvraag voor een openbare vervoerdienst vanuit Knesselare (72).

Deze koetsdiensten verloren hoogstwaarschijnlijk hun betekenis met de komst van de stoomtram. De uitbating van de buurtspoorweg Brugge-Knesselare in 1904 betekende alvast de theoretische doodsteek voor de officiële "*malle-poste*" van Knesselare op Aalter. De voerman besloot, om een zekere communicatie met Gent te vrijwaren, "*op eigen hand*" een beperkte dienst te behouden (73). Uit een later krantartikel hieromtrent vernemen we dat er op hetzelfde tijdstip een "*malle*" met richting Lotenhulle, aansluitend bij bepaalde treinen, bestond (74).

Het plaatselijk bestuur was deze diensten genegen en adviseerde telkenmale gunstig : "*Ce service ne pouvant qu'être utile aux habitants*" (75) of "... *que tout moyen de communication doit être avantageux à notre commune*" (76). Bij een eventuele stopzetting oordeelde men de reorganisatie hoogst interessant (77). Dit onthaal steekt schril af tegen de mentaliteit in verband met de aanleg van steenwegen. Maar dit kostte geen geld...

d. De buurtspoorwegen

De aanleg van de spoorlijn Gent-Oostende kunnen we nog moeilijk als de gangmaker, de aanzet tot het uitbouwen van een buurtspoorwegennet bestempelen, want daarvoor geschiedde dit te laat. De tram vormde veeleer de bestendinging en vervanging van de koetsdiensten, terwijl de nood aan vervoer op het platteland trouwens

ook steeds prangender werd. De dienstregeling was eveneens hoofdzakelijk op de spoorweg afgestemd, zodat we er even aandacht aan schenken. Het belang voor de markten en de goederentrafiek aansluitend op het kanaal mag evenmin worden verontnachtzaamd.

De buurtspoorwegen stonden verder in voor het transport van goederen aangebracht per trein. Dit vertaalde zich in het aanleggen van twee tramsporen op de goederenkoer, naast de spoorlijn, zodat alles eenvoudig kon worden overgeladen. Het was juist het goederenverkeer dat deze onderneming rendabel maakte. Na de Eerste Wereldoorlog lagen de bruggen over de spoorweg en het kanaal in puin, zodat voornamelijk het goederentransport flink werd gehinderd. Het Aalters bestuur drong op een spoedig herstel aan en voegde hieromtrent toe: *"hetgeen voor den oorlog het grootste deel der ontvangsten daarstelde"* (78).

Met het aanraken van financiële aspecten van de uitbating, belanden we, met enige vertraging, bij de aanleg van de lijnen. Het initiatief



Gezicht op de Stationsstraat met tramsporen en een stoomtram ca. 1905. De sporen rechts leiden naar de goederenkoer bij het station. (Verz. : R. Defruyt, Aalter.)

voor het traject Tielt-Aalter (1884; in gebruik op 7 december 1886) ging uit van eerstgenoemde stad. De uitbating van een dergelijke dienst kon moeilijk door een particulier geschieden. Deze lag dan ook in handen van maatschappijen (NMVB), maar de betrokken gemeenten moesten financieel in de onderneming bijdragen. En hier wrong het schoentje. Zowel inzake de tram Tielt-Aalter als Eeklo-Aalter (voorstellen vanaf 1892; in gebruik op 12 maart 1900) maakte de Aalterse overheid bedenkingen dienaangaande. Er werd wel rekening gehouden met de voordelen voor de markt enz., maar compenseerde dit wel de kosten en de ongemakken (79)? De vragende partijen streefden naar een verbinding met een spoorwegstation op de belangrijke as Oostende-Brussel. Een inrichting op een ander station kon voor Aalter nadelig zijn (80). Het aanleggen had dus heel wat voeten in de aarde en slecht de twee eerder gemelde lijnen werden functioneel. Een aantal andere projecten werd in de la geborgen.

De exploitatie zelf verliep evenmin rooskleurig. De eerste lijn was aanvankelijk verlieslatend, maar later boekte de maatschappij behoorlijke winsten (81). Bij gebeurlijke tekortkomingen of nalatigheid van de maatschappij mengde de lokale overheid, gezien de financiële belangen (maar dit kaderde tevens in een ruimere politiek; zie 3) zich in de aangelegenheid. De bestuurders streefden naar een publiek- (en kas-)vriendelijke tram en aanzochten daartoe de NMVB bij speciale gelegenheden bijzondere trams in te schakelen. De aansluiting met de treinen baarde het gemeentebestuur het meeste zorgen. Meerdere malen werd er om een betere regeling verzocht. Dagbladmedewerkers gaven hieromtrent zelfs hun ongenoegen te kennen in de kranten (82). Aangehaalde argumenten luiden onder andere: "*Dans cette dernière localité (Aalter) les gens ont toutes facilités pour les voyages à Bruges, Gand, Bruxelles*". Het ontbreken van aansluitingen werd bestempeld als "*un très grand inconvénient et une mauvaise affaire pour le tram*" (83). In de jaren twintig werd er veelvuldig op deze argumenten gehamerd, waarbij de gemeente het extreme niet schuwde: "*Wij bestatigen thans dat er geene de minste veranderingen aan het ontwerp is gedaan en dat de trams geene verbinding geven met de treins der groote lijn Oostende-Brussel, ook is er reeds te zien dat de treins volkomen zonder reizigers zijn. Het behouden van dergelijke regeling kan of mag niet gebeuren, in 't belang der bevolking zoowel als in dit der actionarissen*" (84) of "*De trams hebben geen redens van bestaan als ze niet geregeld zijn derwijze dat ze in regelmatige verbinding zijn met de bijzonderste treins van en naar Gent*" (85).

De steeds grotere bekommernis van het bestuur om de reizigers, die tevens een indicatie vormt van een drukker verkeer, uitte zich ook in andere initiatieven. In 1922 verzocht de gemeentelijke overheid om de standplaats van de tram Aalter-Tielt op het stationsplein te vestigen. Voor de vreemde treinreizigers zou hij aldus goed in het oog springen (86).

Op 16 augustus 1948 werd de tram Eeklo-Aalter door bussen vervangen, terwijl de tweede lijn reeds in 1943 was opgedoekt. Het inschakelen van autobussen om bepaalde verbindingen tot stand te brengen kwam reeds vanaf de twintiger jaren regelmatig te berde. Voor de dienst op Deinze (functioneel in 1926) stelde de gemeente Aalter de aansluiting met bepaalde treinen als uitdrukkelijke voorwaarde voor haar fiat (87). De huidige *lijnbus*sen (Maldegem-Aalter-Deinze en Aalter-Eeklo) voldoen nog steeds aan deze behoefte.

3. DE SOCIAAL-ECONOMISCHE BETEKENIS VAN DE SPOORWEG

a. Het stationspersoneel en tewerkstelling

De geschiedenis van de (een) spoorweg omvat veel meer dan louter de historiek van een transportmiddel. Het aandeel van de mens gedurende die 150 jaar is immens. Vormt de geschiedenis van de spoorweg het verhaal van de evolutie van de grootste nijverheid van het land (cfr. U. Lamalle), dan wordt hiermee tevens één van de grootste werkgevers aangestipt. Bij het personeel zouden we een drietal groepen kunnen onderscheiden : de mensen werkzaam

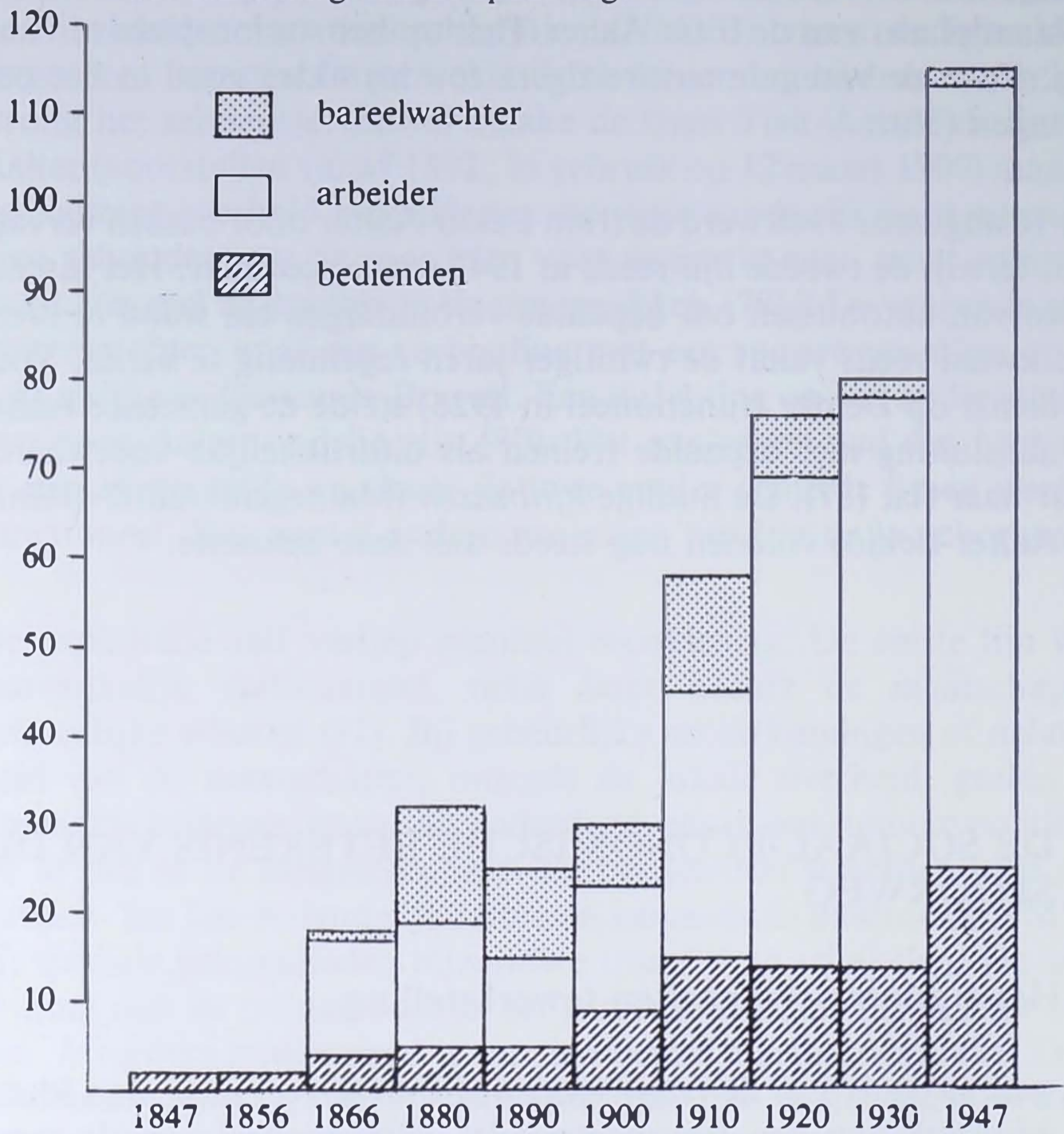
- in en rond het *station*
- met en op de *trein*
- bij de aanleg en het onderhoud van het *spoor*.

Onrechtstreeks creëerde de spoorweg tevens andere werkgelegenheid via aansluitende vervoerdiensten enz., terwijl er misschien soms mensen in andere takken moesten afvloeien (beurtschuiten...).

Vooraleer een aantal aspecten van de tewerkstelling te belichten, willen we de algemene aangroei op het lokale vlak even schetsen.

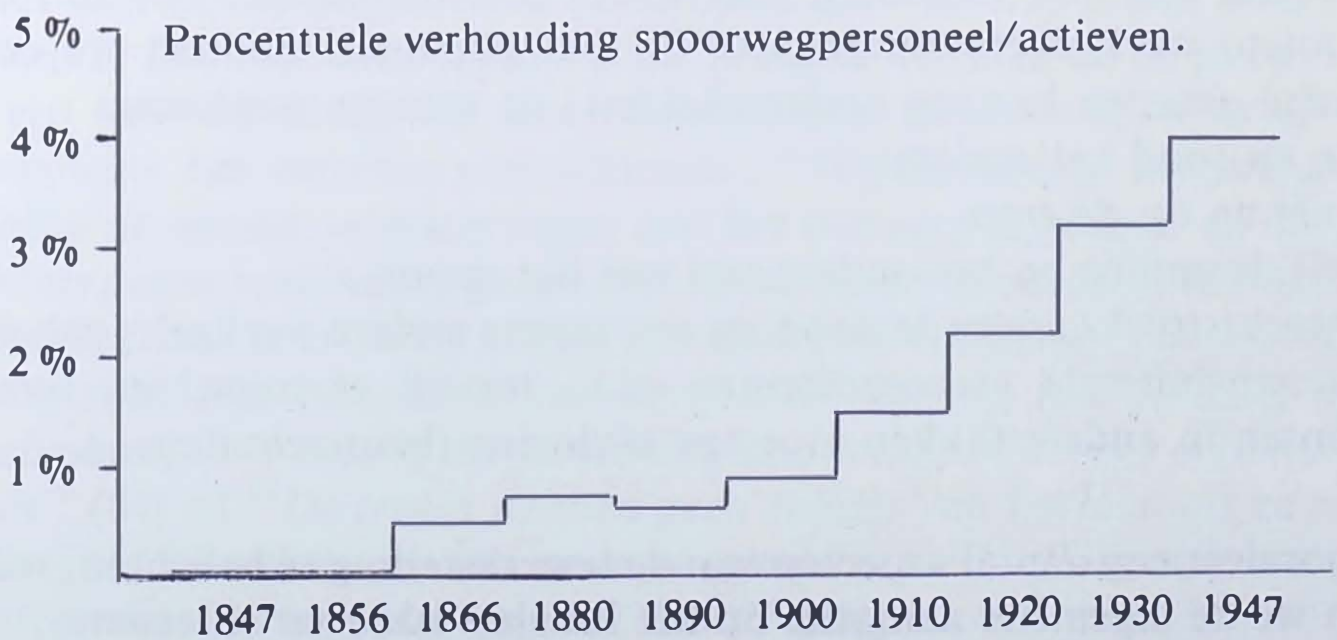
Grafiek 1

Tewerkstelling aan de spoorweg.



Grafiek 2

Procentuele verhouding spoorwegpersoneel/actieven.



De grafieken, gebaseerd op de bevolkingsregisters, behandelen slechts de periode tot aan 1947. In de mate van het mogelijke geven we verder cijfermateriaal.

Vooraleer over te gaan tot het trekken van enige conclusie (voor zover ze dit toelaten), lijkt het me noodzakelijk enkele kritische bedenkingen inzake de bron te uiten. Vooreerst poogden we om een statische doorsnede op te stellen, terwijl de bevolkingsregisters een lopende bron vormen voor doorgaans een termijn van 10 jaar. Dit impliceert dat we de aanvullingen en de oorspronkelijke gegevens uit elkaar moeten houden, wat niet steeds een eenvoudige opgave blijkt. De criteria voor het vaststellen van iemands beroep verschilde naargelang de periode en de opnemers, zodat de evolutie slechts een benadering van de werkelijkheid weergeeft. Deze tweede opmerking wordt duidelijk geïllustreerd door het ontbreken van spoorwegarbeiders en bareelwachters vóór 1866. De termen "*werkman*", "*werker*" of "*daghuerman*" zijn te vaag om ook maar tot één enkele conclusie te leiden. "*Bareelwachter*" lijkt aanvankelijk duidelijk, maar vormt eveneens een moeilijk te interpreteren begrip: verricht de betrokken persoon dienst aan een overweg of int hij of zij de tolgeden op een steenweg? De recentere bevolkingsregisters vertonen steeds meer differentiatie inzake beroepsomschrijvingen, maar ze verschaffen weinig informatie over de werkgevers, alhoewel "*yzeren weg*" en later NMBS toch regelmatig werden geteld. De aanwezigheid van de stoomtram leidde eveneens tot een vertekening. Ook het vergelijkingsmateriaal voor het uitzetten van de curve lijkt weining betrouwbaar (88). Het komt onder andere onaanvaardbaar over dat het aantal actieven in 1930 één derde minder bedraagt dan in 1920.

De grafieken geven dan in feite slechts ook een zekere orde van grootheid weer.

Uit grafiek 1 zijn we geneigd te concluderen dat er zich een quasi constante aangroei van tewerkgestelden aan de spoorweg voordeed. De toename van dit contingent heeft onder andere te maken met de verbreiding van het spoorwegnet en het toenemend belang van dit verkeersmiddel gedurende het grootste deel van zijn bestaan. Vóór 1866 worden we met een duidelijke onderschatting geconfronteerd. Via andere bronnen kennen we trouwens spoorwegpersoneel dat in de bevolkingsregisters niet als dusdanig werd gecatalogeerd. Met de toename duikt tevens een grotere diversificatie op. Kende men voordien enkel "*spoorwegwerkers*" en "*bedienden by den yzeren weg*", dan werken er in de 20ste eeuw electriciers, schrijnwerkers, laders,

rangeerders, blokwachters, baanmeesters... aan "'t spoor".

De toename per categorie verloopt tamelijk gelijkmatig. Het aantal bareelwachters vertoont eigenaardig genoeg sterke fluctuaties (zie ook 1b). Eens te meer stellen we dus vast dat de bevolkingsregisters geen goede meter zijn om de tewerkstelling op het lokale vlak bij deze vervoerdienst te achterhalen. We kunnen wel besluiten dat een niet onaanzienlijk deel van de Aalterse bevolking met de spoorweg is verbonden. Verdere conclusies lijken zinloos.

Voor 1986 voerden we een telling op basis van de kiezerslijst uit (enkel het grondgebied van het vroegere Aalter). Deze bron confronteert ons tegelijkertijd met een onder- en een overschatting (beroepswijzigingen worden weinig en pas na verloop van tijd geregistreerd). We telden 102 bedienden, 62 arbeiders en 2 overwegwachters (?).

De eerste jaren

Uit een personeelsstaat van september 1838 blijkt dat een aantal spoorwegbedienden hun standplaats te Aalter hadden. In verband met de stationsdiensten werd een zekere J. Willaert als *surveillant* vermeld. Inzake het onderhoud en de politie op de lijn waren D'Elhougne als *conducteur* en De Mely als *surveillant*, beiden te Aalter, verantwoordelijk voor het traject Gent-Aalter. Langlé-Barth oefende de functie van ontvanger te Aalter uit. Nadien horen we van deze mensen niets meer.

De namen van de "*gardes excentriques*", A. Ligon (of Legon) en J. De Pauw, komen in latere archiefstukken nog voor (89). Voor 1838 beschikken we over informatie betreffende de personen die aan het plaatselijk station verbonden waren (90). De twee hogergenoemde *gardes* werden bijgestaan door twee *smeerders*, A. D'Haenens en Ch. Martens, naast twee *pompiers*, B. Van Parys en J. Planckaert. De laatste twee moesten vermoedelijk de lokomotieven met water bevoorraden. Het waren deze zes personen die er bij de *cokesaffaire* (zie 3e) hun job bij inschoten. Deze arbeiders waren hoogstwaarschijnlijk Aalternaars, in tegenstelling met de bedienden.

De stationschef en de bedienden

Bij dit onderdeel verwijzen we graag naar de bijdrage van R. Scarp-hout.

De eerste gekende stationschef was een zekere J.F. Orts, die medium 1839 door J.F. Maertens (zie ook de tabel) werd vervangen. Dit is de enige 19de eeuwse overste over wie we heel wat afweten. Dit laat meteen veronderstellen dat hij zich nogal in negatief opzicht *waar-*

maakte. We kunnen hem op zijn zachtst uitgedrukt als *eigenaardig* bestempelen. Of past *eigenzinnig* hier beter? Zowel de gemeentelijke overheid als de reizigers kregen het talrijke keren met hem aan de stok. Het eerste voorval laat veronderstellen dat hij eerder tot de gegoede klasse behoorde. De eerste klacht kwam tot ons in het crisisjaar 1847. De stationsoverste zag zich genoodzaakt "*le désagrement pour ne pas dire le scandale que j'éprouve journellement avec la classe pauvre de la commune*" te melden. De behoeftigen zwierven de godganse dag rond aan het station en bekwamen, door hun geroep en gebaren, soms aanzienlijke aalmoezen, maar de reizigers kregen een afkeer van deze toestand. Bij de doortocht van konvooien stroomden ze massaal toe en vielen de reizigers lastig. Hij verzocht dan ook om politiebijstand (91). De burgemeester betreurde het in zijn antwoord dat alle aangewende middelen zonder succes bleven. Hij had de veldwachter A. De Roo nogmaals opdracht gegeven een oogje in het zeil te houden. De tweede politiebediende was door ziekte echter onbeschikbaar.

Tot hier geen vuiltje aan de lucht. In het tweede luik van de brief liet de burgemeester uitschijnen dat de moeilijkheden voor een flink deel hun oorsprong bij de chef zelf kenden. Hij raadde hem aan om in het vervolg zijn uitdelingen elders te verrichten als hij verder als de *weldoener* wou optreden (92).

Het jaar daarop bereikte de klacht de hogere spoorwegadministratie. De bedelende bende vormde een ware plaag. De hoofdingenieur en tevens hoofd-inspecteur van de spoorwegpolitie vroeg dan ook doeltreffende maatregelen aan de gemeenteoverheid (93). Het werd deze laatste iets te gortig. Gezien de heer Maertens het vorige jaar vriendelijk werd verzocht zijn bedeling van aalmoezen in het station te staken, oordeelde het lokale bestuur dat de taak van de ordehandhaving niet langer op haarschouders rustte. Indien de chef zich aan het voorstel hield, beloofde de gemeente binnen de kortste keren het hoofd te bieden aan de problemen (94).

Deze min of meer gespannen betrekkingen waren van korte duur. Naar aanleiding van het schenken van een portret van de koning, stuurde het bestuur de chef "*les témoignages de notre respect et de notre reconnaissance*" (95).

De hemel betrok opnieuw toen de burgemeester vaststelde dat meermaals de bestuurlijke briefwisseling was geopend. De stationschefpostmeester (zie ook 2a) werd op de vingers getikt en tevens werd de bevoegde minister op de hoogte gebracht (96). Het ministerie gaf hieraan geen gevolg zodat een tweede brief volgde, waaruit volgende

passus: *''Sa conduite hainneuse et tracassière envers l'administration communale et plusieurs des habitans de notre localité''*. Terzeldertijd verzocht men om een onderzoek (97). Het antwoord dat het een onoplettendheid betrof, bevredigde het gemeentebestuur niet. Uiteindelijk volgde toch een onderzoek. Kort erop nam een bediende de benen met een deel van de ontvangsten. De stationsoverste ging opnieuw niet vrijuit (98).

Het ging van kwaad tot erger. Van tijd tot tijd moest de burgemeester tegen de stationschef verbaliseren, *''presque toujours pour sa brutalité envers le public''*. De burgemeester kon een ellenlange klachtenbrief redigeren, maar vergenoegde zich met de melding *''Niet alleenelyk de treffelykste personen maer zelfs zyne bediende zyn my meer of eens over zyne slechte handelswys komen klagen''* (99).

Van weldoener evolueerde hij naar een verfoeid persoon. Zijn invloed was toch niet gering (zie ook de tweede bijdrage van I. Hoste), want het bestuur klaagde dat er aan de P.V.'s ten zynen laste geen gevolg werd gegeven.

De chef ging kort nadien (mei 1853) uitdagend in de tegenaanval. Hij stuurde de gemeenteraad een ontwerp van politiereglement voor het stationsgebouw. De raad oordeelde dit overbodig, zeker in de gestelde vorm, temeer daar de moeilijkheden *''alleenelyk moeten toegeschreven worden aen de onverdraegzame handeling van eerstgenoemden''* (100). Nadien werd het hieromtrent stil. De balorige en steeds driester wordende chef overleed op 15 januari 1854.

De opvolgers van J.F. Maertens joegen naar ons weten de dorpnobelen niet tegen hen in het harnas.

Zij genoten doorgaans de algemene achting en tot aan de Tweede Wereldoorlog werden ze als *''een heer''* bestempeld. Dit werd toen vaak geuit door het dragen van een *pitteler*, zelfs bij het geven van het vertreksein van de trein. Meer dan nu hadden ze *personaliteit* en *autoriteit*. Meerdere zaken droegen daartoe bij. In de 19de eeuw slaagde alleen Fl. Faut erin om op te klimmen tot stationschef in zijn geboorteplaats. Een zekere studie was hiervoor in elk geval vereist. De voertaal voor de betrekkingen met de oversten was het Frans. De chef E. Kaesen kreeg zelfs de toenaam van de *''Wale''*. De chefs beschikten niet zelden over een dienstmeid voor het huishoudelijk werk. Hun betere standing kan sporadisch uit andere facetten van het maatschappelijk leven worden afgeleid: het waarnemen van een

Tabel 2. De stationschefs te Aalter.

Naam	Dienstperiode
ORTS J.F.	1838-1839
MAERTENS Jan Francies	1839-1854
D'HAUW Louis	1854-1867
DE WILDE Karel Louis	1867-1872
GROEVEN Nicolaas L.L.	1872-1889
VAN DE VELDE Florimond	1889-1889
LEGROS Simon B.	1889-1892
PEETERS Jan P.V.	1892-1893
FAUT Florimond	1893-1900
LECLERCQ Leopold A.M.A.	1900-1903
VANDOOREN François G.	1903-1904
DE BREMAECKER Karel L.J.	1905-1911
KAESEN Emiel R.E.	1911-1919
REGAERT Jules F.	1919-1923
MORIAUX Joannes L.F.C.	1924-1930
DE MEY Eugeen M.	1930-1933
VANDEWOUDE Achiël L.	1934-1935
PAEPE Camiel R.	1935-1953
DE PAUW Louis	1953-1968
BEIRNAERT Georges	1968-1969
ROELS Jozef	1969-1971
DE KEYSER Marc	1971-1978
HOSTE Christiaan	1978-1988

functie in het verenigingsleven... Het raadplegen van belastingslijsten zou ons hieromtrent ook één en ander kunnen bijbrengen. Met de democratisering van het onderwijs, het vervlakken van de scheiding van de sociale klassen, en het verdwijnen ervan, kwam na de Tweede Wereldoorlog de chef naast Jan Modaal te staan.

De stationsoverste werd in zijn taak door een aantal bedienden bijgestaan. Lange tijd (voornamelijk de 19de eeuw) volgden deze personen elkaar zeer snel op. Ze werden vrij veel overgeplaatst (met bevordering?). Een "commis" deelde de gemeenteraad mee dat hij volledig afhankelijk was van de wil van de minister (101). In de eerste jaren van het bestaan van de spoorweg sprong het *residerende* karakter van de bedienden sterk in het oog. Een aantal ongehuwden



Stationspersoneel en reizigers, ca. 1912.

Van links naar rechts : August Verduere, ...?..., ...?..., de stationschef E. Kaesen, reiziger Versypt, zoon van de chef, ...?..., loodgieter K. Janssens, Lucien Opsomer en Maurice Dhondt. Links op de voorgrond twee jeugdige reizigers. (Verz. : K. Smessaert, Aalter.)

betrok geen huis, maar logeerde bij een herbergier (102). Aanvankelijk troffen we ook onder hen weinig autochtonen aan. Over hun financiële en sociale positie sprokkelde we weinig informatie. De *commis* Kons genoot in 1843 in elk geval een behoorlijk loon. De gemeente schatte dit op minimum 1.200 fr. zodat een belastingsaanslag van 6 fr. niet overdreven leek. Integendeel. De klasse van kleine boeren met 1 of 2 koeien moest het met minder rooien, maar ze droeg evenveel bij in de personele belasting (103).

De taken van de bedienden (onderchef, aangestelden, ...) was (is) sterk gediversifieerd. Ze deden het loket, aanvaardden pakjes, ... Eertijds moest men bij hen terecht om een goederenwagon aan te vragen. Voor het invoeren van de moderne technologie bestonden er enkel gedrukte *coupons* voor veel gevraagde bestemmingen. De andere werden geschreven.



*De stationschef E. Demey met zijn gezin, ca. 1930.
(Verz. : G. Bogaert, Aalter.)*



*Eugène De Lannoy, stationsbe-
diende te Aalter ca. 1920.
(Verz. : R. Defruyt, Aalter.)*

Het station werd eertijds, net als nu, 's avonds gesloten (in de jaren twintig om 9u). Er moest wel steeds iemand in het gebouw aanwezig zijn. De stationschef stelde zelf iemand aan tijdens zijn afwezigheid. Aan het stationsgebouw bevond er zich een bel om de overste eventueel op te roepen tijdens de nacht (b.v. een machinist die in moeilijkheden verkeerde, ...).

De *porteur* of *berichtenbesteller* werd in twee diensten ingeschakeld. Hij droeg enerzijds de berichten in verband met het goederenverkeer uit en anderzijds de telegrams. Hij was dus de *loopjongen* van het station. Zijn werkterrein was eertijds een brede kring rond Aalter : een deel van St.-Joris-ten-Distel, Ruiselede, Hansbeke, ... Voor jonge snaken van ca. 16 jaar was dit vaak de eerste job. In de jaren '20 en ook nadien gebeurde het *uitdragen* per fiets. Deze *hulpjes* moesten verder instaan voor het klasseren van de *coupons* die bij het verlaten van het station werden afgegeven. Aan het einde van elke maand werden ze in pakjes gebonden om in het archief te worden gedeponneerd.

Buiten het stationsgebouw werkten de magazijnier, de manoeuvre mannen, ... Zij zorgden voor het afzetten van de wagons...

Momenteel zijn er 5 bedienden, 5 arbeiders en 9 seingevers (3 vaste en 6 vervangers, deze laatsten zowel te Aalter als te Landegem werkzaam) aan het Aalterse station verbonden.

Langs het spoor

Naast het personeel verbonden aan een bepaald station bestaat er de grote groep van *spoorwegmannen*, bedrijvig voor het onderhoud en vroeger tevens (meer) bij de aanleg. Deze arbeiders genieten doorgaans geen te beste reputatie inzake werklust. Nu kan men aan het spoor heel wat machinaal verrichten, terwijl een 50 jaar terug de *bielden* manueel moesten worden aangestoot... Het weghalen van kasseien tussen de "*biels*" was (is) een zwaar werk. Onze informant vertelde dat ca. de Tweede Wereldoorlog, eens men een uur aan de slag was, er een "*smoor van zweet*" over de gehele werkstrook hing. Dit kwam doordat de arbeiders "*op peil*" werkten : elkeen kreeg een stuk dat moest worden afgewerkt. Na afloop mocht men huiswaarts keren. De tijd was van ondergeschikt belang. Deze werkmethode wordt nu niet meer gehuldigd.

Ploegwerk werd in de loop van de spoorweggeschiedenis ingevoerd. De *sneewdienst* vormt nog iets apart. Daarbij horen gemakkelijke, maar ook erg lastige nachten thuis. Na het losmaken van de wissels kwamen de personen van dienst soms bijna bevroren binnen, waarna

ze ontdooiden en nat werden.

Eertijds kende elk station een "ploeg" voor het onderhoud van de sporen (ook het scheren van de hagen langs de lijn). Nu moeten de mannen soms een heel eind verder worden ingezet of is samenwerking tussen ploegen noodzakelijk, daar het aantal aanwezige manschappen (verlof, ...) laag is. Het ludieke hierbij is dat de spoorweg over auto's beschikt om het personeel dan ter plaatse te brengen.

Na deze korte, onvolledige bespreking kunnen we ons de vragen stellen hoe iemand bij de spoorweg kwam en waarom. We kunnen hier niet diep op ingaan en halen dan ook slechts enkele zaken aan.

Uit de bevolkingsregisters bleken de familiebanden tussen het spoorwegpersoneel tot op vandaag erg opvallend. Sommige families zijn reeds meerdere generaties met deze werkgever verbonden.

Iemand kennen die een woordje ten beste zal spreken, is ook een reeds lang gehuldigd principe. Na de Eerste Wereldoorlog genoten oudstrijders voorrang op andere sollicitanten. In de twintiger jaren werden reeds examens uitgeschreven voor bediendebetrekkingen. Zeker omstreeks de jaren '20-'30 speelde de factor *vast werk* een



Alfons Smessaert met zijn ploeg, ca. 1950.

Op de achtergrond bemerken we het bareelwachtershuis en ervoor het "barakje", waar de dienst werd verricht. (Verz.: A. Smessaert, Aalter.)

voornamelijk rol om een job bij de spoorweg na te streven. Het gangbare denkbeeld luidde: "*die aan het gouvernement is, is zijn broodje gebakken*".

Bij de arbeiders trof men tijdens het Interbellum zeer veel tijdelijken aan. Zij werden in dienst genomen daar bepaalde werken in een duidelijke afgelijnde periode moesten worden gerealiseerd. Tijdens de wintermaanden werden er velen afgedankt, na een *seizoen* van vaak slechts vijf à zeven maanden. Het frequent voorkomen van vele tijdelijken naast een ploeg vaste arbeiders veroorzaakte soms spanningen. De tijdelijken verdienden soms meer dan de vaste aangestelden, met heel wat protest tot gevolg. Ook het tegenovergestelde deed zich voor of dus *niets nieuws onder de zon*.

b. Goederentransport en economische bedrijvigheid

De hoofdidee bij het streven naar een spoorwegnet in het jonge België was het daarstellen van een (snelle) verbinding met afzetmarkten, waarvan het door de revolutie was beroofd. Enigszins contradicto- risch werd pas in 1838 met het goederenverkeer gestart en twee jaar later was dit over het gehele net veralgemeend (104).

Uit de statistieken in verband met de evolutie van het Belgisch spoorwegnet blijkt dat Aalter in 1839 één van de weinige stations was waar er geen goederenvervoer bestond. Nadien werd er meegedeeld dat het eigenlijke transport van koopwaren pas op 17 april 1839 een aanvang nam. Aalter kwam in de desbetreffende tariefoverzichten niet voor (105). We moeten trouwens duidelijk stellen dat Aalter qua vervoer, inkomsten (rendabiliteit ?) in de beginjaren steeds in de staart bengelde, samen met Wetteren en Waremmé. In deze toestand kwam relatief verbetering naargelang er meer lijnen werden open- gesteld en het aantal *weinigzeggende* stations toenam.

Pas in juli 1839 noteerde men in het zogenaamde "*station principale*" de eerste lading goederen. De mogelijkheden in dit station waren toen beperkt. Eind 1840 beschikte Aalter trouwens niet over een goederenloods zoals dit bijvoorbeeld te Wetteren zich wel voor- deed. We kunnen ons daarentegen wel de vraag stellen naar de func- tie van de twee hydraulische kranen (andere stations met een cokes- loods kenden deze tuigen niet) (106).

De jaarverslagen van het schepencollege van kort na de inhuldiging van de spoorlijn getuigen dat men het lokale belang van dit verkeersmiddel naar waarde schatte. *''... la très grande majorité de nos habitants..., apprécient les avantages qu'offrent à notre commune et l'établissement du chemin de fer et la route provinciale de Thielt à Eecloo, routes qui par notre position centrale, doivent bientôt nous faire jouir de la plus grande somme de prospérité à la quelle une commune puisse aspirer''* (107). De volgende jaren vangen we gelijklopende verklaringen op.

We kunnen enig initiatief van overheidswege niet ontkennen. Het college speelde daarbij de centrale ligging uit. Het bleef echter beperkt tot het verruimen van de twee jaarmarkten met het toelaten van paarden. *''Het College durft hopen dat er vele peirden en vee ter markt zal worden gesteld worden en dat overigens de schoone gelegendheyd der gemeente, het gemak van transport over den yzeren weg, en den steenweg van Thielt op Eecloo de koopers zullen aenmoedigen om na de markt van Aeltre te komen''* (108). In de loop van de 19de eeuw breidde het aantal en de aard van de marktdagen verder uit (1858: 3 jaarmarkten en een maandelijks veemarkt) (109).

De spoorweg en de markt

De directe invloed van de spoorweg op de Aalterse markten is onmogelijk te meten. We moeten, noodgedwongen als het ware, de gehele infrastructuur erbij betrekken. Een complex van factoren — markt, spoorweg, nieuwe steenwegen, aansluitende vervoerdiensten ... — speelde op elkaar in. Voor de handelaars werd het dorp Aalter misschien interessanter doordat ze de koopwaar gemakkelijk konden transporteren. Dit impliceerde dat de vraag kon stijgen. De producent redeneerde in dezelfde zin vanuit zijn standpunt. Een groter aanbod motiveerde op zijn beurt nieuwe handelaars...

De spoorweg had dus ook hier de hand in (naast het verder ontsluiten inzake wegeninfrastructuur) : indien hij geen echte kettingreactie kon teweeg brengen, dan behoorde een gunstige wisselwerking tot de mogelijkheden.

Speelde dit scenario zich te Aalter af?

Uit de archiefbestanden blijkt dat dit theoretische concept in werkelijkheid werd omgezet. In 1845 haalde het college van burgemeester en schepenen het argument *''... l'importance toujours croissante du*

marché'' aan om de nood aan de geplaveide marktplaats kracht bij te zetten (110). In de aangehaalde omstandigheden moeten dergelijke verklaringen zeer kritisch worden geëvalueerd. De beste meter daartoe vormen de plaatsrechten. Er blijkt inderdaad dat de opbrengst hiervan in flink stijgende lijn evolueerde tot ca. 1850 om dan tot 1860 te stagneren (111).

Het aanvoergebied omvatte ca. 1850 de gemeenten Bellem, Hansbeke, Lotenhulle, Poeke, Ruiselede, St.-Joris-ten-Distel, Knesselare en Ursel. Een grote diversiteit aan goederen werd er verhandeld : textielproducten, boter, aardappelen, vee en gevogelte, eieren, groenten, lijnzaad, granen... De gemeentelijke mandatarissen vervolgden dat de handelaars hoofdzakelijk uit Brugge, Tielt en de omgeving van Aalter afzakten (112). De kapitale rol van het gehele communicatienet is evident.

Het samengaan van de spoorweg en de markt taande pas omstreeks de Tweede Wereldoorlog. Dat de trein inderdaad een essentiële functie vervulde, is herhaaldelijk tussen de regels van de brieven op te maken.

Kooplieden in boter en eieren richtten in 1897 een verzoek tot de



De marktplaats.

Aalter kende tot ca. de Tweede Wereldoorlog een bloeiende markt. De goede communicatie droeg hiertoe bij. (Verz. : R. Defruyt, Aalter.)

minister om het vertrek van een bepaalde trein aan te passen, zodat ze hun waren, na het beëindigen van de markt, direct konden meegeven (113). Twee boterkopers, uit Hemelgem en Izegem, deden in 1923 hun beklag daar ze hun 2.000 kg boter niet in één enkele maal konden verzenden (114). Hieruit mag ook blijken dat het belang van de markt, en dus ook de aantrekkingskracht op vreemde kooplui, niet gering was.

We beschikken spijtig genoeg niet over uniforme informatie om de groei en de bloei ervan te schetsen. De volgende cijfers spreken weliswaar duidelijke taal. Ze betreffen verhandelde waren in 1903 (115).

boter	207.800 kg	(de volgende jaren steeds 1/4 hoger)
eieren	2.750.000 st	(daalde iets)
biggen	12.179 st	(stijgende trend)
hoornvee	389 st	(op drie jaarmarkten)

De spoorweg lijkt echter niet steeds gebruiksvriendelijk op te treden, zodat het gemeentebestuur op de onvolkomenheden wijst en voorstellen formuleert : *''Wij nemen de vrijheid u onze vraag te vernieuwen om den Woensdag een bijzonder winket te gebruiken voor de verzenders van goederen''* (116). De gemeentelijke inmenging in deze problematiek is niet zo eigenaardig, gezien haar financiële belangen via de plaatsrechten.

Onze informanten wisten over de markt en de spoorweg nog enkele bijzonderheden mee te delen. De boter die op de markt werd verhandeld, kreeg doorgaans het Waalse landsgedeelte als bestemming.

Tussen de kooplui op onze markten noteerde men er afkomstig uit Brussel, Aalst, Eeklo... Na afloop van de markt voerde de weger Karel *''Last''* (bijnaam voor K. Van Ooteghem) alle koopwaar met een steekkar, die in de tramrails liep, naar het station.

Tot slot moeten we opmerken dat ook de tram een flink aandeel had in de bloei van de Aalterse markten.

Goederentransport in het algemeen

De schriftelijke informatie over goederentransport, los van de markt, is uiterst beperkt, of zelfs nietszeggend en slaat enkel op de 20ste eeuw.

Moeilijkheden bij het vervoer leerden ons kennen dat het gemeentebestuur in 1906 *''blokstenen voor 't verbeteren van landbouwwegen''* langs deze weg liet aanvoeren (117). De nationale overheid

1040

Nouvelles Carrières de Petit Granit

LÉON DUQUENE Ecaussines

<p>Timbre bureau départ</p> <p style="text-align: center;">93/0-26</p>	<p>Timbre de pesage</p>	<h3 style="text-align: center;">LETTRE DE VOITURE <small>PETITE VITESSE</small></h3> <p>Je demande _____</p> <p>Affranchissement _____</p> <p>DÉBOURS</p> <p>REMBOURSEMENT</p> <p>INTÉRÊT A LA LIVRAISON</p>																																																						
<p>Station d'expédition : ÉCAUSSINES-CARRIÈRES</p> <p>Station de destination : <i>Celtre</i></p> <p><i>M. G. Fouquet & Depaunt</i> <i>à livrer en gare</i></p> <p>Quai _____ Tarif <i>le plus réduit</i></p>		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">PERÇUS AU DÉPART</th> <th style="width: 60%;">DETAIL DES FRAIS</th> <th style="width: 20%;">À PERCEVOIR À L'ARRIVÉE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">e Classe <i>2</i> Tarif</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Débours</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Remboursement</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Provision</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Transport</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Enregistrement</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Avis</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Remise à domicile</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Manutention</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Grue</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Intérêt à la livraison</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Pesage</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">TOTAUX</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	PERÇUS AU DÉPART	DETAIL DES FRAIS	À PERCEVOIR À L'ARRIVÉE		e Classe <i>2</i> Tarif			Débours			Remboursement			Provision			Transport			Enregistrement			Avis			Remise à domicile			Manutention			Grue			Intérêt à la livraison			Pesage			TOTAUX													
PERÇUS AU DÉPART	DETAIL DES FRAIS	À PERCEVOIR À L'ARRIVÉE																																																						
	e Classe <i>2</i> Tarif																																																							
	Débours																																																							
	Remboursement																																																							
	Provision																																																							
	Transport																																																							
	Enregistrement																																																							
	Avis																																																							
	Remise à domicile																																																							
	Manutention																																																							
	Grue																																																							
	Intérêt à la livraison																																																							
	Pesage																																																							
	TOTAUX																																																							
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">COLIS</th> <th colspan="2">NATURE</th> <th colspan="2">POIDS</th> <th rowspan="2">CLASSE</th> </tr> <tr> <th>MARQUES ET NOS</th> <th>NOMBRE</th> <th>DE L'EMBAL.</th> <th>DE LA MARCHANDISE</th> <th>BRUT</th> <th>TAXE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">PIERRES BLEUES PETIT GRANIT</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><i>Marchons bruts</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><i>N. n. 317909 - 317433 - 318424 - 50998</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><i>65 000 kg</i></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: right;">TOTAUX</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		COLIS		NATURE		POIDS		CLASSE	MARQUES ET NOS	NOMBRE	DE L'EMBAL.	DE LA MARCHANDISE	BRUT	TAXE				PIERRES BLEUES PETIT GRANIT							<i>Marchons bruts</i>							<i>N. n. 317909 - 317433 - 318424 - 50998</i>							<i>65 000 kg</i>				TOTAUX							<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">WAGONS</th> <th style="width: 33%;">BACHES</th> <th style="width: 34%;">CORDES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	WAGONS	BACHES	CORDES			
COLIS		NATURE		POIDS		CLASSE																																																		
MARQUES ET NOS	NOMBRE	DE L'EMBAL.	DE LA MARCHANDISE	BRUT	TAXE																																																			
			PIERRES BLEUES PETIT GRANIT																																																					
			<i>Marchons bruts</i>																																																					
			<i>N. n. 317909 - 317433 - 318424 - 50998</i>																																																					
			<i>65 000 kg</i>																																																					
TOTAUX																																																								
WAGONS	BACHES	CORDES																																																						
<p>ÉCAUSSINES-CARRIÈRES, LE <i>10 Juin</i> 193<i>8</i></p> <p style="text-align: center;"><i>DUQUENE & FOUQUET</i> <i>ECAUSSINES</i></p>		<p>Documents annexés</p> <p>Timbre bureau arrivée</p>																																																						

Een vrachtbrief voor goederentransport per spoor.
(Gemeentearchief Aalter.)

droeg, via de spoorweg, trouwens reeds een tijdlang bij tot het verbeteren van de wegen : ”*Besluit met eenparige stemmen..., om het kosteloos vervoer op den Staatsspoorweg te bekomen van het noodig steengruis of afval van steengroeven...*” (118).

Bij de aanleg van een nieuwe brug over het kanaal in 1934 opperde het gemeentebestuur bezwaren, daar alle verkeer zou onderbroken worden : ”*..., de wekelijksche levering van varkens en de leveringen van aardappels naar Aalter-Statie, welke voor een groot deel van Ursel, Knesselare enz. komen, zal niet meer kunnen gebeuren...*” (119).

Via mondelinge getuigenissen valt omtrent deze trafiek heel wat meer te achterhalen. De informatie slaat doorgaans op de 20ste eeuw tot aan ca. de Tweede Wereldoorlog.

Na de eerste wereldbrand werd er de maandag varkensmarkt gehouden te Brussel. Doorgaans werden er 10 à 12 wagons vette varkens verstuurd. Ze waren afkomstig van handelaars uit Bellem (een zekere Van de Walle leverde er meestal 2 wagons), Ruiselede, Knesselare, ... en zelfs uit Beernem.

Het vleestransport per trein was erg in. De familie Smessaert bezat vóór de Eerste Wereldoorlog een kleine slachterij. Zij verzonden wekelijks tot 300 kg geslachte konijnen naar Engeland (via Oostende). De informant schatte het totaal op 5.000 kg per week. Het konijnevlees werd soms van ver aangebracht : Gavere, Oordegem ... Dit transport vond enkel tijdens het winterseizoen (van september tot half april) plaats, daar het bederfelijke waren betrof. Dit ging vermoedelijk door tot 1938.

Vóór 1900 *verspoorde* en *verscheepte* men zelfs *duivejongen* naar Engeland. De zogenaamde ”*soepveirkens*” (achterblijvers, de biggen met een ”*breuk*”...) gingen dezelfde weg op.

De informanten vermeldten ook het belangrijk aardappeltransport vanuit Aalter naar Wallonië en Frankrijk.

De familie Van Parijs beschikte bij haar herberg over een ”*bascuul*”, waar op sommige dagen meer dan 90 karren en wagens zouden zijn gewogen. De woensdag en de donderdag werden eieren voor Frankfurt en Mannheim ingeladen. Indien men op andere momenten geen wagon — die men steeds kon bestellen in het station — vol kreeg, werden ook afzonderlijke manden vervoerd.

Het *bulkvervoer* omvatte in hoofdzaak pulp en kolen (alles samen 10 à 15 wagons per dag ca. 1925). Bij de aankomst van de wagons —



Goederentransport langs het spoor (voor de Eerste Wereldoorlog). In de verte bemerken we de goederenkoer, met wagons, karren... (de huidige parkeerplaats). Voor het pakhuis loopt een doodspoor met buffer. Links bemerken we een schuilplaats, opgetrokken in "spoorwegstijl". Het perron werd verlicht door middel van gaslichten.

men kreeg slechts een beperkte tijd toegemeten — werd de inhoud op gestationeerde tramstellen of andere wagens overgeladen. Ook meststoffen werden per spoor aangevoerd.

Het vervoer van vee bleek minder frequent voor te komen.

Naast het *grote goederenverkeer* kwam het *transportement* voor. Elke middag hield een trein met gesloten wagens, geladen met pakjes, halt. De vloer van het pakhuis lag op gelijke hoogte met de wagons, zodat het lossen gemakkelijk verliep. Vóór de Tweede Wereldoorlog was het aantal verstuurde kleine colli's aanzienlijk. De *porteur* droeg de kleine pakjes ten huize of gaf een "*avis*" voor het afhalen van de grote. Daarnaast kwam er dagelijks (tot wanneer?) een "*camionneur*" van Ruiselede (een zekere Wijckhuis) met paard en kar om pakjes te leveren en af te halen.

Vanaf het begin van de jaren dertig zou Prosper Cocquyt, op zelfstandige basis, een vervoerdienst voor de NMBS uitbaten. De eerste

maal gebeurde dit via een aanbesteding voor de duur van negen jaar. Vóór 1939 gebeurde het uitvoeren van de pakjes met paard en kar, terwijl de kleinste colli's zelfs met de hondekar aan huis werden afgeleverd. Het werkterrein strekte zich uit in een straal van 5 km rond het station. Buiten dit gebied moest de geadresseerde zelf het pak afhalen. Omstreeks '37-'38 gebeurde er een uitbreiding. De gemeenten Aalter, Lotenhulle, Poeke, Ursel, Knesselare, Ruiselede en Bellem werden voortaan door de vervoerdienst bereikt. Een aanpassing inzake vervoermiddelen drong zich op. In 1939 deed de auto zijn intrede in de vervoerdienst van P. Cocquyt. De aanpassingen van de prijzen gebeurde via de "*maatstaf*" (vergelijkbaar met de huidige index). De dienst omvatte afhaling en bestelling. Tijdens de oorlogsjaren was de dienst beperkt en trok de ondernemer per fiets of bij sneeuwval zelfs te voet de baan op (te weinig benzine voor de wagen). De dienst geschiedde eveneens de zaterdag, terwijl de *expressdienst* zelfs de zondagvoormiddag werd uitgevoerd. Na de laatste oorlog vonden geen aanbestedingen meer plaats. In 1950 werd op een totaal ander systeem overgeschakeld. Er werden toen *baancentra* gecreëerd, zodat de dienst niet langer vanuit het Aalterse station plaats had, maar vanuit Eeklo. Ter zelfdertijd werden alle diensten gemotoriseerd, terwijl tevens een aanpassing van de bezoldiging werd doorgevoerd. In 1956 nam Antoine Cocquyt de dienst van zijn vader over. De jaren 1955-1970 waren de glorieperiode voor de colli: er werden toen twee wagens ingezet. Sedert drie jaar doet dat zich terug voor. De ondernemer verricht de dienst in twee sectoren (115: Aalter, Lotenhulle, Poeke, Bellem, Ruiselede, Doornkerke, Kruiskerke en St.-Maria-Aalter en 101: Oedelem, St.-Joristen-Distel, Knesselare, Ursel, Beernem, Wardamme en Hertsberge). Sedert enkele jaren wordt er opnieuw gecentraliseerd: het baancentrum is momenteel Brugge. In het station van Aalter kent men enkel nog de *burelliggende zendingen*: het komt erop neer dat de bestemming zelf het pakket afhaalt. Men kan in het station nog steeds terecht voor het afgeven van colli's, die dan naar Brugge worden overgebracht.

Een bijkomende dienst (sedert één jaar in uitvoering te Aalter) betreft het rechtstreeks vervoer van cliënt naar cliënt.

Het goederenvervoer per spoor vertoont na de Tweede Wereldoorlog een duidelijk neergaande trend.

Voor het tamelijk recente verleden beschikken we over de volgende cijfers (120).

	Aankomende wagonladingen	Vertrekkende wagonladingen
1950	1.740	485
1960	570	110
1970	103	143
1974	279	197

We stellen een sterke daling vast die, wat het vertrek uit Aalter betreft, zich lichtjes herneemt vanaf 1970. De industrialisatie te Aalter had hierin vermoedelijk deel.

Ondanks deze expansie schrompelde het goederenvervoer per spoor ineen. Het industriepark kon niet van de voordelen van het spoorvervoer genieten zonder extra transport. Of Aalter stapte in de boot, maar miste blijkbaar toch de trein niet.

Nochtans was er omstreeks 1960 geopperd om een spoorverbinding naar het industriepark te realiseren. De geïnteresseerde bedrijven betoonden hiervoor geen belangstelling. Pas in de loop van de jaren zeventig gingen stemmen op om gemakkelijker spoorwegvervoer (en dus een verbinding). De verkavelingsactiviteiten in Manewaarde, Houtem ... maakten het herstellen van die *fout* onmogelijk.

Vóór die plaatselijke industriële revolutie vestigde zich geen enkel bedrijf langs het spoor. De firma Bockaert had evenwel eertijds een aansluiting op de tram, evenals de handelaar in kolen en meststoffen Van de Weghe van Ruisselede.

In 1984 deelde de NMBS mee dat er werd gesleuteld aan een reorganisatie van het goederenverkeer per wagenlading. De maatschappij zou zelf contacten leggen met de ondernemingen. De gemeente antwoordde dat de NV Boerenbond reeds jaren de wens uitdrukte om van dergelijk aanbod te kunnen gebruik maken, maar tot dan in de onmogelijkheid verkeerde (121).

Momenteel worden er maandelijks slechts een vijftal wagons goederen geladen. De firma Bekaert neemt het grootste gedeelte voor haar rekening.

Gedurende een korte periode kwam er in Aalter-centrum een vertakking tot stand. Het spoor (enkel) werd in 1938 aangelegd in de huidige Weibroekdreef en liep naar de "Berg" in het "Switten". Langs het kanaal lag het spoor vanaf de overzet op Oostmolen tot voorbij Bellebrug. De lijn in de "Hellestraat" werd uitgebaat door privaat-aannemers, die de aarde en uitbagging, afkomstig van de

grootse werken aan de vaart, naar Brugge transporteerden (waar men een nieuw station zou bouwen). Het gemeentebestuur diende hier wel haar fiat te geven. De weg werd eerst met as en grint opgevoerd, want een gewone zandbedding kon de sporen niet houden. Ontsporingen kwamen toch frequent voor, ondanks de lage snelheid. Eén lokomotief trok het konvooi terwijl een andere achteraan duwde. Het gevaarte moest over de "*Buize*".

Aan de kruising met de Oostmolenstraat liep de begeleidende manoeuverman voor om de trein met vlag en toeter aan te kondigen. Eens voorbij het gevaarlijke punt sprong hij terug op het stel (122). Het gemeentebestuur uitte, kort na de ingebruikname, haar bezorgdheid over het niet naleven van de veiligheidsmaatregelen, "*omdat langs die weg kinderen ter schole gaan en er tamelijk veel verkeer is met velos en gerij*" (122b). Barelens werden er nooit geplaatst. Het stationspersoneel werd wel met één man versterkt.

De concurrentie : het kanaal

Het transport per "*bargie*" of dagelijkse veerschuit is zo oud als het kanaal zelf (123). In 1815 voeren wekelijks twee schepen, die elk honderd personen konden meenemen, vanuit Aalter naar de markten te Gent en te Brugge. In 1832 bleek er nog slechts één in de vaart te zijn.

Het schip stond voor elke vorm van transport in, ook bij officiële gelegenheden. Op 6 augustus 1834 zouden HH. MM. de koning en de koningin zich van Gent naar Brugge begeven. De verplaatsing werd oorspronkelijk "*par la bargue*" gepland (124).

De komst van de spoorweg werd door de schippers te Aalter waarschijnlijk met lede ogen aanzien. Dit gold misschien voor velen die het transport via het kanaal Gent-Brugge verzekerden. Zou men tegen dit nieuwe verkeersmiddel kunnen optornen ?

Reeds op 19 augustus 1838 lazen we in een krant : "*Sedert de opening der sectie van den yzeren weg van deze stad (Gent) op Brugge, hebben de dagbargien, tusschen beyde steden ingericht, en welkers reys-pryzen sedert een half jaer taemelyk veel opgeslegen waren, opgehouden te varen. De nacht-bargien of visch-venten blyven alleen hunnen dienst verrichten*" (125). Dit bleek een vals gerucht, zodat de redacteur een rechtzetting publiceerde, waarbij hij zijn anti-gevoelens voor de spoorweg openlijk uitte. "... *Inlichtingen*

daer omtrent ingewonnen hebbende, verhaesten wy ons te zeggen dat dezen nuttigen dienst, welken de reyzigers te gelyk vermaek en veyligheyd aenbied, verre van afgeschafft te zyn geworden, met meer vlyt en nauwkeurigheyd dan oyt te vooren voortgezet word, met kans van toeneming van bloey, uyt hoofde der gedurige vertragingen en gruwzame ongelukken, welken elken dag op den yzeren weg het leven der reyzigers in gevaer stellen, of hun ten minsten een groot tydverlies toebrengh, eenen staet van zaken, welken, voor zooveel hy nog blyft voortduren, iedereen eenen walgh voor de yzere wegen zal inboezemen'' (126).

De ''dag-bargien'' zouden er eind september toch het bijltje bij neerleggen : ''... naer tegen de diligentien en stoom-booten de mededinging onderstaen te hebben, door den yzeren weg den doodslag te krygen...'' (127).

U. Lamalle stelde dat de waterweg het vervoer in laag- en midden-België steeds aan de spoorweg heeft betwist. Beide transportmethodes boden en bieden onmiskenbare voordelen. Vanaf de jaren '20-'30 nam het aandeel van de scheepvaart steeds toe (128).

De gehele 19de eeuw door en zelfs vóór de Tweede Wereldoorlog mag het transport algemeen en voornamelijk het klein vervoer op het kanaal te Aalter niet worden onderschat. Het bleef een volwaardig verkeersmiddel naast de goederen- en personentrein.

In de geraadpleegde archiefbestanden troffen we meer aan over scheepvaart dan goederenverkeer per trein in de 19de eeuw. In een verzoekschrift van 1865, om de vertrekuren van de treinen aan te passen, lasen we : *''En effet, à cause de l'interruption de la navigation sur ce canal (de Bruges), le chemin de fer est notre unique voie de communication avec la ville de Gand'' (129).*

We vonden de vermelding van ''mestschippers'' in 1846 (130), terwijl informanten verklaarden dat ca. 1920 de ''beirschepen'' van Jan De Wilde van Gent nog regelmatig aan de steiger te Oostmolen aanlegden.

Het belang van de scheepvaart blijkt overduidelijk uit volgend citaat (waarbij we de steller wel van enige overdrijving kunnen verdenken) : *''... dat de oevers der brugsche vaert sedert onheugelijke tyden dienen aen de landbouwers en kooplieden der omliggende gemeenten voor tydelyke stapelplaets van schipmest, hout, kolen en andere koopmanschappen, en dat indien deze stapelplaetsen verpacht worden, .. , zullen de landbouwers en kooplieden, niet alleenlyk van Aeltre, maer van Knesselare, Ursel, Bellem en zelfs van Poucques,*

Lootenhulle, Ruysselede en Thielt enz. zich in de onmogelykheid bevinden scheepmest en andere goederen langs de oevers tydelyk te plaetsen'' (131).

Verdere vermeldingen slaan op het bestaan van de nachtschuit, de aanwezigheid van Franse schippers... Het aantal schippers te Aalter blijkt evenmin af te nemen (132).

In 1892 deed dokter F. Verstraete driemaal per dag de visite *''der schepen en vaartuigen''* om de cholera te beletten en *''den donderdag nacht doet hij de visite van het marktschip om 11 1/2 ure''*. De talrijke bezoeken oordeelde het bestuur noodzakelijk om de scheepvaart niet te belemmeren (133).

Onze oudere informanten herinnerden zich nog allen de *''beurte''* (beurtschuit). Dit schip voer tot ca. 1940 en voorzag in de bevoorraiding van suiker, koffie, bloem, enz. vanuit Gent. Het betrof doorgaans goederen die lokale winkeliers te Gent op de *beurs* aankochten.

De aanlegplaats was bij de bakker-herbergier A. Laroy op Aalterbrug. De boeren gaven ook boter en eieren mee naar de markt of



Gezicht op het kanaal.

*Gedurende de 19de eeuw bleef het vervoer te water aanzienlijk. Na de Tweede Wereldoorlog primeert dit verkeer op dat per spoor.
(Verz. : R. Defruyt, Aalter.)*

gingen zelf mee. Daarnaast voerden schippers kolen, stenen enz. aan. De boot "Rik" haalde in de jaren '20 elke week garen op voor de fabriek van D. Van der Haeghen.

Verder in de jaren twintig verzochten handelaars om stapelplaatsen van bouwmaterialen, bomen enz. langsheen de vaart te mogen aanleggen (134). Het kanaal bleef dus zijn aantrekkingskracht als verkeersweg behouden.

Met de industrialisatie die na 1960 op gang kwam, schoot het lokale belang van de scheepvaart terug de hoogte in. De inplanting van vervoerbedrijven toont verder aan dat het wegverkeer zich als een bijkomende concurrentiefactor stevig nestelde.

c. Het reizigersverkeer

Voordat de lijn Gent-Brugge werd opengesteld werden een reeks discussies gehouden om andere tarieven dan de gebruikelijke in te voeren. De inhoud ervan nemen we niet op. Vooraleer de reizigerstrafiek onder de loupe te nemen, zullen we schematisch enkele algemeenheden weergeven.

Reizen met de trein, anno 1838

We lichten enkele fragmenten uit het reizigersreglement :

- De "gardes" die belast zijn met het bewaken van de konvooien en het ontvangen van de biljetten, zullen de reizigers hun respectievelijke plaatsen aanduiden.
- De reizigers zullen zich van het roken onthouden in de berlines, diligences en de bankwagens.
- Er wordt aan de reizigers in de wagons uitdrukkelijk aanbevolen te blijven zitten.
- Bij de laatste klokslag, die het vertrek aankondigt, worden de deuren gesloten tot bij de volgende halte (135).

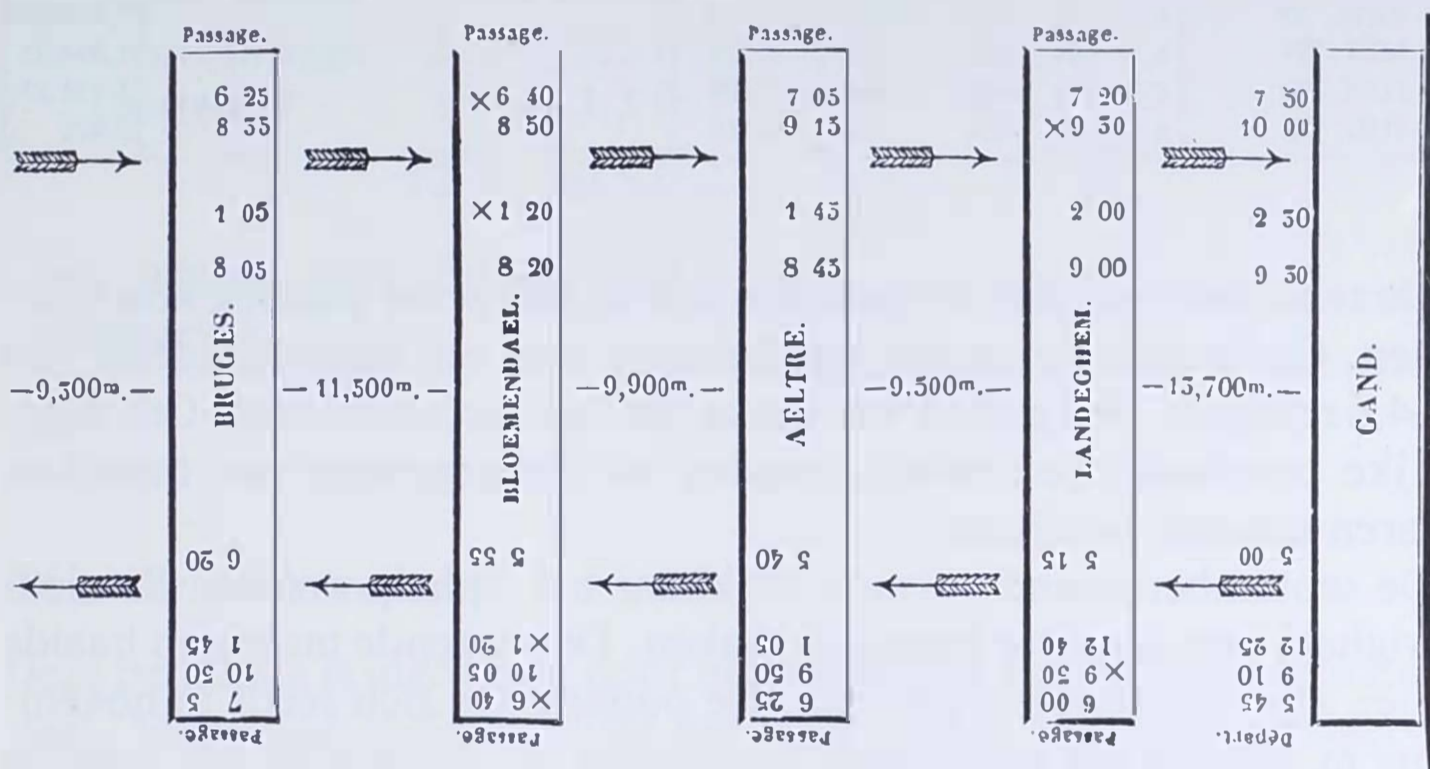
Aanvankelijk had de reiziger keuze uit 4 klassen rijtuigen. De laatste soort, de wagons, waren oorspronkelijk niet overdekt. Uit de prijzen blijkt dat de trein niet bepaald een democratisch vervoermiddel was. (Wat het transport langs het kanaal helpt verklaren.)

Een ritje naar Gent in een open rijtuig kostte al gauw een half dagloon.

De berlines sloegen bij het publiek niet erg aan. In februari 1839 werden ze van de treinen losgekoppeld. Vanaf juni 1839 duiken de tweede-klas-wagons op.

De reiskaartjes die een zitje in een berline of diligence waarborgden, kon men twee dagen op voorhand aanschaffen. Andere biljetten moesten op de dag van de afreis worden gekocht.

Vertrekuren kort na de openstelling van de lijn.



Tabel 3. tarieven transport (vanuit Aalter).

Bestemming	Voertuig				
	Berline	Diligence	Bank-wagen	Wagon	Bagage + 20 kg
Landegem	1,5	1	0,75	0,35	
Gent	1,75	1,5	1	0,60	0,80
Brussel	7	6	4	2,50	3,50
Bloemendale	1,5	1	0,75	0,35	
Brugge	1,75	1,5	1	0,60	0,80
Oostende	3,50	3	2	1,25	1,60

De eerste maanden

Tabel 4. Reizigersaantal en inkomsten Aalter, augustus 1838-juli 1839.

Maand	Reizigers					Inkomsten				
	B	D	C	W	Totaal	B	D	C	W	Totaal
2 ^e h. AUG. '38	—	43	251	1.197	1.491	—	51	226,25	567,20	844,45
SEP. '38	12	52	839	3.331	4.234	20,5	74	761,50	1.639,10	2.495,10
OKT. '38	4	84	695	2.558	3.341	6,5	104,50	626,25	1.199,30	1.936,55
NOV. '38	—	84	547	2.521	3.152	—	103,50	485,75	1.182,85	1.772,10
DEC. '38	—	88	519	2.046	2.653					1.536,10
JAN. '39	—	102	598	1.985	2.685					1.603,25
FEB. '39	x	59	361	1.435	1.855					1.201,25
MAA. '39	x	56	366	1.084	1.506					1.286,25
APR. '39	x	75	470	1.174	1.717					1.464,25
MEI '39	x	84	533	1.711	2.328					1.894,75
JUN. '39	x	81	464	1.664	2.209					1.726,25
JUL. '39	x	83	624	712	3.714					2.422

De tabel leert ons dat de spoorlijn dra op een zeker publiek kon rekenen. Gedurende het eerste jaar bereikte men een daggemiddelde van 84,6 reizigers. We stellen wel sterke maandfluctuaties vast. Om degelijke conclusies te trekken zouden we de gegevens van meerdere jaren moeten bekijken.

De septembermaand vormde blijkbaar het tijdstip om met de nieuwigheid *aan den lijve* kennis te maken. De volgende maanden haalde men vlot 100 reizigers per dag. De *baisse* zette zich reeds in november in. Schrok het winterweer de reizigers af? Mogelijks wel, want in oktober 1839 daalde het reizigersaantal terug gevoelig. De talrijke ongevallen (zie ook 3e) veroorzaakten vermoedelijk ook wel enige terughoudendheid.

Vergelijken met andere stations is quasi uitgesloten, daar enkel de cijfers van de "*stations principales*" werden gepubliceerd. In deze groep scoorde Aalter zeer laag, ook inzake de inkomsten.

De inkomsten laten toe enig inzicht te verwerven in de verplaatsingen. De mobiliteit van de Aalterse treinreizigers blijkt enorm beperkt. De enkelingen die sporen, maken slechts uitstapjes van korte afstand. Bij het bekijken van de inkomsten via *wagonreizigers* stellen we vast dat ze gemiddeld ongeveer een halve frank uitgeven. In oktober en november bedraagt dit nog minder. Dit impliceert dat de gemiddelde reisafstand niet tot Gent reikte. De meer gegoede klasse maakte hierop geen uitzondering. In volgend overzicht putten we de mogelijke combinaties misschien niet uit. We moeten opmer-

ken dat we weinig stations in de berekeningen betrokken. Andere waren echter duurder.

Tabel 5. Bestemming gegoede klasse 1838.

september 1838 12 reizigers ; gemid. 1,7 fr		oktober 1838 4 reizigers : gemid. 1,6 fr	
1. Land/Bloem	2 → 3 fr	1. Land/Bloem	2 → 3 fr
Gent/Brugge	10 → 17,5 fr	Gent/Brugge	2 → 3,5 fr
	<hr/> 12 → 20,5 fr		<hr/> 4 → 6,5 fr
2. Land/Bloem	9 → 13,5 fr		
Gent/Brugge	2 → 3,5 fr		
Oostende	1 → 3,5 fr		
	<hr/> 12 → 20,5 fr		
Een uitstap naar Brussel was onmogelijk.			

De stille 19de eeuw

Deze betiteling is ingegeven door het ontbreken van hard feitenmateriaal. Maar ook indirect blijkt het voor Aalter een bijna reizigersarme tijd. Cijfergegevens zouden dit vermoedelijk ontkrachten.

De eerste treinen waren inzake uurschema's seizoengebonden. Amper anderhalve maand na het openstellen van de lijn werd reeds de *winterregeling* ingevoerd. Gelukkig kwamen er misschien nog geen dagelijkse gebruikers voor, want zij zouden er de kluts bij verloren hebben. In de korte tussentijd had men reeds het schema enkele keren overhoop gehaald (136). De reizigers werden verzocht om in de tussenstations (waar Aalter niet toe behoorde) een kwartier vooraf aanwezig te zijn. De aangeduide uren waren namelijk enkel approximatief, terwijl de treinen niet langer stilhielden dan nodig om zich te bevoorraden.

Om de reizigers onaangenaam te verrassen zou de "*eenigen klokslag, het vertrek aenkondigende*", worden voorafgegaan door "*twee minuten voor de sluyting der statien, ..., te kleppen*" (137). Dit gebruik bleef vele decennia gangbaar. Tegen het afschaffen ervan in 1886 rees in sommige gemeenten protest. Een station lag nogal eens te velde en geregelde uurwerken ontbraken niet zelden... (138).

De zeldzame brieven van het Aalterse bestuur in verband met het reizigersverkeer verzoeken om treinen in te leggen bij speciale gelegenheden. Naar aanleiding van de septemberkermis werd in 1848 en 1849 de minister gevraagd om alle treinen te Hansbeke te laten halt houden. De kermis werd druk bezocht door inwoners uit omliggende gemeenten, (toevallig) voornamelijk afkomstig uit Hansbeke en "*Les intérêts du trésor et ceux de la commune ne pouvant qu'y gagner*" (139). Dit werd in elk geval in 1849 toegestaan.

Andere gelegenheden, die tot dergelijke of aanverwante vragen aanleiding gaven, waren het festival van de fanfare St.-Cecilia in 1858 (140) en een festival bij de troonsbestijging van Leopold II. Toen formuleerde men de wens om de maatschappijen, die deelnamen aan "*cette fête patriotique*", een prijsvermindering op het reisbiljet te zien toekennen (141).

Voor het overige blijkt de trein vooral een *marktfunctie* te hebben. Na wijzigingen aan het uurschema, die bij de gemeente Aalter niet in goede aarde vielen, beloofde de minister werk te maken van een onderzoek naar het instellen van *markttreinen*. Tijdens de maand juli 1865 werd een dergelijke dienst tussen Aalter en Gent uitgetest (142). Het gemeentebestuur deelde dit goede nieuws mee in de omgeving, zodat we ons tot op zekere hoogte (de ware toedracht achterhalen in een illusie) een beeld kunnen vormen van de aantrekkingskracht van dit station. Er werden brieven gestuurd aan de besturen van Knesselare, Bellem, Hansbeke, Landegem, Nevele, Lotenhulle, Poeke, Ruiselede en Poesele (143). Hield de trein geen stilstand tussen Aalter en Gent ?

In overleg met andere stationsdorpen verzocht de overheid in 1869 om een bijkomende trein in te leggen om de *vrijdagmarktgang*ers de kans te bieden later in de namiddag van Gent huiswaarts te keren. De vraag werd opnieuw ingewilligd (144).

Door de opeenvolgende successen wou men steeds meer. Om de vragen meer kracht bij te zetten werd veelvuldig intercommunaal samengewerkt. Elk verzoek om meer stilstanden ... te Aalter gebeurde na overleg tussen meerdere schepencolleges (Ruiselede, Poeke, Lotenhulle, enz.). Dit wijst m.i. op het stijgend belang van het verkeersmiddel. Om het doel te bereiken waren, onder andere in 1871, geen inspanningen te veel. Senatoren en volksvertegenwoordigers werden via speciaal daartoe gedrukte brieven gevraagd de

nodige stappen te zetten zodat de *rechtmatige* eisen konden worden ingewilligd. Stilstanden van "*expresstreinen*" vond de minister in 1871 echter een beetje voorbarig. Er lagen nog heel wat stations zoals Aalter op de verschillende lijnen. Trouwens zó belangrijk was Aalter nu ook weer niet. Het overzicht van de maand augustus (de drukste maand) toonde het volgende aan :

- gemiddeld 3 coupons per dag met bestemming Brussel
- 19 tijdens die maand naar Antwerpen
- en 7 naar Leuven.

De minister oordeelde de 10 stilstanden voldoende (145).

In 1885 herhaalde Aalter deze vraag. Dit kon opnieuw niet worden aanvaard. "*Au surplus, il me paraît que la station d'Aeltre est suffisamment desservie, en égard à l'importance de ses relations, par les onze trains qui y font arrêt*" (146).

We kunnen besluiten dat het verkeer op alle vlak toenam. Dit blijkt ook uit de besprekingen in 1882 in verband met het verbreden van



*Een reizigerstrein met bestemming Gent, ca. 1910.
(Verz. : A. Reyserhove, Knesselare.)*

het te smalle gekalseide deel van de Stationsstraat : ”... en groote ongemakken oplevert voor de voetgangers die alle uren van den dag en van den avond zich naer en van de statie moeten begeven. Overwegende dat het gerij van Aeltre-dorp naer de statie en naer de brug (markt !), en vice-versa, gedurig toeneemt...” (147).

De 20ste eeuw: het massavervoer

De 20ste eeuw was nog maar net begonnen of er kwam reeds goed nieuws vanwege de nationale overheid. Vanaf juli 1900 zou er in elk station tussen Oostende en Gent een bijkomende trein stilhouden. In het kranteartikel voegde men er fijntjes aan toe ”*Lang gevraagd en toch bekomen*” (148).

Over de omvang van de reizende massa zijn ons geen cijfers bekend. We weten wel dat omstreeks de eeuwwisseling het contingent fabrieksarbeiders toenam. In de bevolkingsregisters duiken er vanaf 1910 meer dan 100 op (149). Maar de fabrieksarbeid was ook te Aalter reeds vroeger meer verbreid. Uit een kranteartikel van 1904 leiden we af dat meer dan 100 Aalternaeren bij een zekere Vercauteren te Gent werkzaam waren (150). De *sociale abonnementen* hadden hiertoe in ruime mate bijgedragen. Ze werden in 1869 gecreëerd, maar pas door de veranderingen in 1896 deden ze het aantal reizigers een hoge vlucht nemen (151).

We beschikken over enig cijfermateriaal.

Weekabonnementen (1 verplaatsing per week) 1906

Aalter	278
St.-Maria-Aalter	394
Bellem	91

Weekabonnementen (6 of 7 verplaatsingen per week) 1906

Aalter	157
St.-Maria-Aalter	285
Bellem	87 (152)

Het hoge aantal van de eerste groep wijst erop dat vele dorpelingen zeer ver trokken om te arbeiden, ofwel was de communicatie niet voldoende om dagelijks heen en weer te reizen.

Het kolenbekken van Charleroi trok heel wat van onze lokale bevolking aan. In 1908 reikte men te Maria-Aalter 8, te Aalter 62 en te

Bellem 138 abonnementen uit met Charleroi als eindbestemming. Het aantal met bestemming Gent bedroeg respectievelijk 45, 58 en 30 (153). De eindbestemming Brussel kwam te St.-Maria-Aalter 11 maal en te Aalter 76 maal voor. 12 abonnementen lieten toe tot Leuven te reizen. Deze opsomming is niet ten einde, maar de grootste aantrekkingspolen zijn hiermee wel vernoemd.

De cijfers alleen geven reeds aan dat de reizigerstrafiek een zekere betekenis kreeg. De veelheid aan reizigers en het feit dat velen zich genoodzaakt zagen overnachtingen te bekostigen, deed de gemeentelijke overheid in 1912 weer naar de pen grijpen om een stilstand van een sneltrein te bekomen. *''Onze gemeente is een der belangrijkste der Provincie, nijverheid en handel worden telken jare bloeiender, trams naar Ruysselede, Ursel, Adegem en dien voor Lootenhulle, Vynckt en Deinze geven aan de statie van Aeltre een groot getal reizigers welke merkkelijk zou vermeederen ware er gemakkelijk verkeer''*.

De bestaande toestand voldeed hoegenaamd niet aan de noden en deed problemen rijzen, die de gemeente deed besluiten : *''Dit veroorzaakt aan onze handel en nijverheidshoofden en aan welkdanige reizigers groote kosten en duur tijdsverlies''* (154). Nog andere hevige protesten, geuit in de bewoordingen *''met groote verwondering en verontwaardiging''* (155), maken steeds duidelijker dat het personenverkeer per trein aanzwol en tot een waar bestanddeel van het dagelijks leven uitgroeide. De Eerste Wereldoorlog zorgde voor een interruptie. De reizigerstreinen werden reeds bij de mobilisatie afgeschaft.

De vooroorlogse gevoerde politiek werd na 1918 met bijna nog meer *heftigheid* doorgetrokken. De burgemeester K. de Hemricourt de Grunne zat hier vermoedelijk ook voor een flink deel tussen. Het is bekend dat hijzelf vaak naar Brussel spoorde. Zijn broer Xavier was trouwens aan het Hof verbonden, zodat hij hier en daar wel een voetje voor had. Bij het consulteren van het archief merkten we op dat de briefwisseling inzake deze materie steeds aan de burgemeester, op naam, was gericht. Buiten zijn ambtsperiode (1921-1932) richtte de hogere overheid zich tot het college.

Resultaten uit die periode zijn ons via schriftelijke bronnen niet bekend.

De voorstellen tot verbetering volgden elkaar met een zekere regelmaat op tot aan de Tweede Wereldoorlog. In 1933 bleek dat elke vrijdag en op feestdagen de trein van 8u18, met bestemming Gent, proppensvol zat. *''Onze bevolking alsook die van Ruysselede, Knesselare en andere gemeenten, welke te Aalter den trein nemen, maken veel gebruik van 's vrijdags naar Gent te gaan en de feestdagen naar Oostacker-Lourdes. Van in Bellem moeten de reizigers rechtstaan tot in Gent, hetgeen veel misnoegdheid te weeg brengt''*. De spoorwegadministratie beloofde tegemoet te komen aan het plaatsgebrek in die buitengewone omstandigheden (156).

De gemeente greep de Wereldtentoonstelling te Brussel in 1935 aan om een nieuwe poging voor een stilstand van een sneltrein te lanceren. Eens te meer duidde men aan uit welke gemeenten de meeste passagiers opdaagden: *''Het staat vast dat een groot deel onzer bevolking de tentoonstelling zal bezoeken, evenal die van Ruysselede, Lootenhulle, Knesselare en zoo meer welke in Aalter de trein nemen''* (157).

Het treinverkeer verliep, alweer volgens het gemeentebestuur, ook niet steeds optimaal voor de forenzenarbeid.

Tussen de twee wereldoorlogen zochten inderdaad vele Aalternaren andere *contreien* op om het dagelijks brood te verdienen. Onder hen stipten de informanten de mijnwerkers en de personen werkzaam in de *''ijzerforcen''* aan. In de herbergen rond het station stonden honderden fietsen gestald, vaak voor een week. *Stalgeld* diende er in de meeste gevallen niet betaald. Bij de terugkeer van de arbeid werd er aleens een pint gedronken. Dit laatste gebeurde in de herberg *''L'Avenir''* ook bij het afhalen van het abonnement. De treinreizigers moesten namelijk elke zondagvoormiddag hun weekabonnement (een coupon met het nummer van de week) vernieuwen.. Een aantal herbergiers regelde dat voor hen.

De *''bommatreinen''*, waarmee de fabrieksarbeiders naar Gent trokken, waren doorgaans volzet. Onder hen bevonden er zich talrijke *''fabrieksmeisjes''*. Niet zelden waren ze *''een beetje voor''*. Het nogal los(-bandig?) gedrag deed sommigen niet aarzelen een klacht in te dienen. Ze bleken de mening toegedaan dat de stationschef moest ingrijpen als er een hand onder een rok verdween...

Sedert mei 1838 bestonden er inderdaad klachtenregisters, analoog met de dienst van de diligentie- en messengerieposten. In elk *''bureau*

du chemin de fer'' diende een dergelijk boek aanwezig te zijn. De controleurs zouden over gebeurlijke klachten oordelen (158). Na het noteren van een voorval moest het blad worden toegespeld, zodat een volgende persoon geen inzage kreeg in vorige klachten.

Een klachtenboek uit het Aalterse station (159) leert één en ander over de gang van zaken. Een Gents jager nam het in 1929 niet dat tot tweemaal toe het compartiment ''*chasseurs*'' door niet-jagers was ingenomen. De reizigers hadden echter toelating bekomen wegens het heersende plaatsgebrek. De sociale ongelijkheid komt hier duidelijk tot uiting. De meeste klachten werden trouwens als ongegrond beschouwd. Veelvuldige klachten zoals het missen van een trein, doordat er zich niemand aan het winket bevond of dat de deuren gesloten waren twee minuten voor het vertrek van de trein, werden afgewimpeld met het antwoord dat de reiziger zich te laat had aangeboden.

Een min of meer goede klant voor het register kende men in de persoon van A. Verhoustraete. Onder andere de taalongelijkheid lag hem zwaar op de lever. In het station van Hansbeke merkte hij in september 1925 de treinwachter op dat hij in het ''*Vlaams*'' moest roepen. In Bellem riep de garde tergend ''*fini*'' en noemde A. Verhoustraete ''*een gewone reiziger*'' . De klacht werd als ongegrond afgedaan met de kwakkel dat de aankondigingen wel degelijk in het Nederlands verliepen.

Van de toestand vóór de Tweede Wereldoorlog stappen we onmiddellijk over naar de huidige treinreizigers. Ondanks het verderschrijdend individualisme blijven tot ca. 1.600 personen dagelijks de trein nemen. Uit de grafiek blijkt dat de aantrekkingskracht nog steeds verder reikt dan het Aalterse.

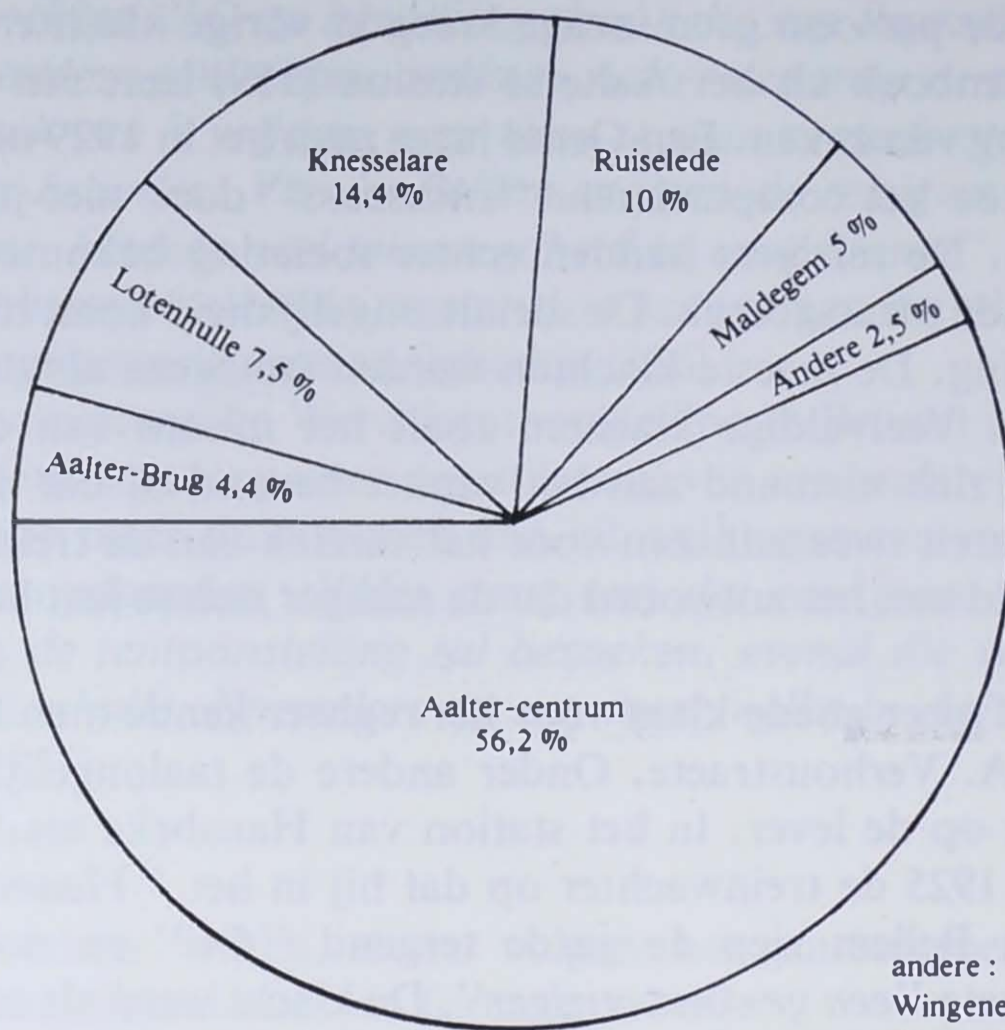
Door de relatief goede verbindingen (54 treinen houden halt ; de helft richting binnenland) en het stilhouden van P-treinen (piekuren ; 10 's morgens en 8 's avonds) komen de reizigers soms van verder dan voorheen. De langere schoolplicht en de reeds jaren ingezette tendens langer school te lopen, zorgen ook voor een aanzienlijke *treinreizigerspopulatie*. De meeste gebruikers nemen een abonnement. Vorig jaar kochten toch 51.143 personen een ticket, of 140 per dag.

Een opdeling van het reizigersaantal per seizoen, de plaats van bestemming, enz is niet mogelijk.

We geven wel een overzicht van drukbezette treinen te Aalter.

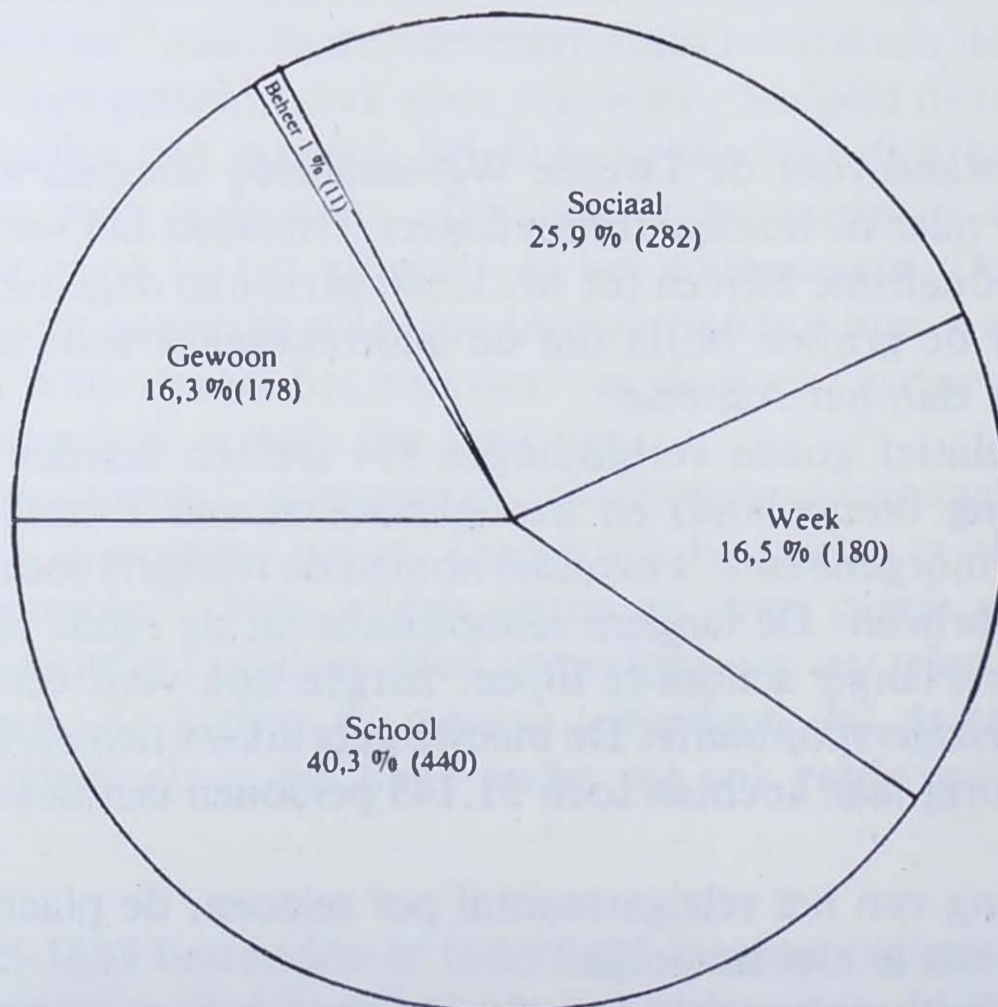
Grafiek 3. De treinreizigers, anno 1987.

Woonplaats vertrekkende reizigers



andere : Tielt,
Wingene, Nevele,
Waarschoot,
Zomergem,
Oedelem, enz...

Nieuwe abonnementen 1987



FB '88

Vertrek P-trein	6u54	± 230
	7u23	± 240
	7u46	± 290
Aankomst P-trein	17u00	± 145
	17u36	± 190
	17u59	± 120
	18u20	± 100

Met de overschakeling naar L- (lokaal), P- (piekuur) en andere treinen (juni 1984) rees er te Aalter enig protest. De nieuwe regeling werd als een gevoelige vermindering van de spoormogelijkheden ervaren. De afbouw situeerde zich voornamelijk 's morgens vroeg en 's avonds laat. Er waren ook enkele lichtpuntjes te bespeuren, onder andere het daarstellen van de klokvaste verbindingen. Aalter kende het ongeluk niet tot de IC/IR-stations (*intercity-interregio*) te behoren.



Momenteel houden heel wat P-treinen te Aalter halt. Ze nemen de reizigers mee op de drukste tijdstippen.

d. De stationswijk

Bij dit thema is van een coherent geheel hoegenaamd geen sprake, daar geen echt onderzoek naar de evolutie gebeurde. We kunnen dan ook slechts enkele toevallige notities op een rijtje zetten.

Bij de aanleg van de spoorlijn was de bebouwing rond de inplantingsplaats van het station uiterst gering. De echte veranderingen zouden zich pas een kleine honderd jaar later voordoen. Recht tegenover het stationsgebouw stond een herenhuis van de familie Maenhaut, gelegen in een grote boomgaard, die zich een heel eind langs de huidige Spoorweglaan uitstreckte. De tuin was door een lange blinde muur omgeven, waarin aan de hoeve zelf een kleine kapel was opgenomen. De bebouwing van deze *blok* nam slechts een aanvang ca. 1930. Naar aanleiding hiervan stelde het gemeentebestuur in 1933 voor om het stationsplein en omgeving te verbeteren en te verfraaien (160). Huizen langs de Spoorweglaan kwamen slechts sporadisch voor. Dichtbij de vroegere overweg aan de Molenstraat waren een viertal *werkmanshuisjes* opgetrokken. Eertijds sprak men van de "*geneverhoek*". De huisjes waren namelijk aan de goederenkoer gelegen en de manoeuvre mannen en ook al eens de machinisten aarzelden niet er een borrel te "*gaan pakken*".

Waar nu de winkel "*Knoopsschat*" is ondergebracht, stond eveneens een kleine herberg.

De driehoek gevormd tussen de Stationsstraat en het Stationsplein kende meer bewoning. Reeds in 1847 telde men daar herbergen. A. Rutsaert baatte er vóór die datum het café "*De Statie*" uit. Hij bezat er tevens de herberg "*Het Vliegend Peerd*" waar Fr. De Decker de glazen spoelde (161).

Ca. 1920 kende men in de onmiddellijke omgeving de herbergen "*L'Avenir*" (H. Van Parijs), "*A la station*" (A. Dierickx), "*Belle Vue*" (E. Van Veirdeghem) en "*Het Paradijs*" (bij de kinderen Van Parijs). Opvallend zijn de franstalige namen. De eerste twee herbergen behoorden toe aan de brouwer Bruneel, de andere aan de brouwer Maenhaut. Er waren er nog meer in de nabijheid. De herbergiers rond het station vervulden een aantal specifieke taakjes. De afspanning van G. Schoonaert (De Tramstatie; voor de Eerste Wereldoorlog bij H. Rutsaert) vormde zowat de verzamelplaats van de varkenskopers. Hij zorgde voor de wagons voor het transport van de vette varkens naar de markt te Anderlecht (dinsdag). De varkens werden de maandagavond geladen. De herbergier betaalde eveneens het vrachtgeld... Kortom, hij regelde alles. Het tramstation bevond

zich tevens aan die herberg. Pakjes die met de tram mee moesten, werden er afgegeven.

De omgeving in een tamelijk grote straal rond het station werd in de loop van de twintigste eeuw erg interessant als woongebied voor de talrijke pendelaars.

Een wijk die zichzelf respecteert houdt natuurlijk een jaarlijkse kermis. We konden niet achterhalen van wanneer de statiekermis dateert. De subsidies voor het inrichten van feestelijkheden dateren pas vanaf 1861. Toen vonden we reeds de vermelding van "statie kermis" waar F. de Bruyne "herbergier van de statie" de hand in had (162). In 1868 kreeg de "Statie" 40 fr., van de totale pot van 450 fr. voor openbare feesten, door de gemeenteraad toebedeeld (163). Uit ons fichenbestand blijkt dat er in die omgeving heel wat werd gefeest, maar de gegevens zijn te fragmentair om er klaarheid



Herberg "L'Avenir" op de hoek van het stationssplein, rechtover de uitgang van het station.

Van links naar rechts : Albert Van Parys, Georges Dierickx, Leon Verhoustraete, August Dierickx, Raymond Van Parys, Eleonora Van Parys, Jeanne Van Parys en Eugenie De Fauw, echtgenote van Henri Van Parys. (Verz. : K. Smessaert, Aalter.)



*De Verenigde Herbergiers aan de Statie, ca. 1910.
 Onderste rij: Henri Gussé (met accordeon), ...?..., brouwer Emeric De Witte, Charles Maenaut, ...?... en Jozef Dierickx.
 Bovenste rij: ...?..., Jules Verschaeve (?), Henri Van Parijs, Karel Van Parijs, Gustaaf Schoonaert, August Dierickx en August Van Landeghem.
 (Verz. : R. Defruyt, Aalter.)*



Aalter. — De Statie.
 Aeltre. — La Station.

Edit. H. Faut-Vandewalle, Aeltre.

Gezicht op het stationsgebouw (spoorwegzijde) ca. 1900. Bemerkt de luifel als beschutting tegen regen voor wachtende reizigers. Ca. 1950 stond er dicht aan de spoorweg een grote betonnen schuilplaats voor de reizigers met bestemming Brugge.

Gezien er geld werd ontvangen in het stationsgebouw, waren de ramen door tralies beveiligd.

in te zien. De bronnen vermelden als inrichters "*de vereenigde herbergiers aan de Statie*" en "*de Parisiens*" (de weinig gekende namen laten veronderstellen dat dit één en dezelfde vereniging was).

De kermis zou steeds meer worden uitgebouwd, zodat ze zowat tot de belangrijkste wijkkermis zou uitgroeien.

In 1936 vond er met Pinksteren een speciale plechtigheid plaats naar aanleiding van de inhuldiging van het H.-Hartmonument (164).

e. Enkele sociale aspecten : politie en ongevallen

De spoorlijn Gent-Brugge was (is) een uitbating van de Staat en behoorde hem helemaal toe. Vrij vroeg oordeelden de verantwoordelijken het nodig reglementen uit te vaardigen om de veiligheid te verzekeren. Een eerste algemene wet dateerde van 15 april 1845.

Maar een wet van 31 mei 1838 stond de overheid reeds toe om bedienden de bevoegdheden van officier van gerechtelijke politie toe te kennen inzake spoorwegaangelegenheden.

De wet verbood onder andere het oprichten van graanmolens binnen een afstand van 20 meter van de spoorlijn. Strodaken waren eveneens binnen de 20-meterzone uit den boze (165). In 1852 kwam er te Aalter een algemeen reglement op de "*bouwingen in de gemeente*" tot stand. Daarin werd onder ander bepaald dat geen stro als dakbedekking mocht worden aangewend voor bouwwerken minder dan 40 meter ver van de "*ijzeren weg*". Deze maatregelen getuigden van het zich realiseren van het gevaar. Bij de brand op 18 december 1847 bij de landbouwer en bareelwachter M. Van Loocke in de wijk "*Vaenders*" werd de trein als de mogelijke boosdoener beticht: "*Le bâtiment se trouvant placé à 19 mètres du chemin de fer on présume que le feu d'un locomotive aura causé le sinistre*" (166).

De voornoemde wet somde nog verdere verbodsbepalingen en misdrijven, met de daaraan verbonden strafmaat, op. In een tweede luik werd de uitoefening van de politie behandeld. De overheid kon aan bepaalde personeelsleden politiefuncties, met verscheidene gradaties, toekennen. Zij hadden allen het recht om inbreuken op de wetgeving betreffende spoorwegaangelegenheden vast te stellen en er proces-verbaal van op te maken. Van de eerste Aalterse stationschefs weten we met zekerheid dat ze politionele bevoegdheid hadden. J.F. Maertens (ca. 1839-1854) bevestigde zijn P.V.'s, zoals opgedragen,

voor de burgemeester (167). Rond hetzelfde tijdstip oefende J. Schatman, een landmeter bij de spoorweg, tussen Aalter en Brugge de politie op de lijn zelf uit (168).

Het spoorwegpersoneel kon echter niet steeds de politietaak alleen aan. Bij een doortocht in 1839 van een speciaal konvooi met militairen "*en grande partie de jeunes gens de ces environs*" werden een veldwachter en de rijkswacht gevorderd, daar de chef verstoring van de rust vreesde (169).

De lokale politie moest van tijd tot tijd de "*surveillants*" helpen de orde te handhaven. Dit impliceerde niet dat zij de toelating hadden om zich langs de spoorweg te verplaatsen (170). Heel wat spoorwegarbeiders zouden zich zelfs met de fiets op de wegeltjes langs de lijn naar het werk begeven. Dit werd oogluikend toegestaan.

De inbreuken op de wetgeving waren verscheiden. *Kattekwaad*, zoals het leggen van stenen op de rails, eiste de hele periode de aandacht van de politiebedienaars (171).

Inbraken en schendingen in de burelen of wachtershuisjes werden regelmatig gesignaleerd (172). Reeds in 1844 ging de bediende Th. Kons met de inkomsten van een korte periode aan de haal (173). Het jaar voordien had hij geprotesteerd tegen zijn aanslag in de personele belasting, daar hij slechts een lage wedde genoot (174).

De beginjaren worden opmerkelijk gekenmerkt door vele misbruiken of eigenaardige voorvallen. In augustus 1839 waren er bij de arbeiders werkzaam in het Aalters station cokesvoorraden aangetroffen. Een ingenieur verzocht de burgemeester een vervolging in te stellen. Volgens verklaringen van betrokkenen (arbeiders, de overste ...) berustte dit op een misverstand en was er geen kwaad opzet in het spel. De gemeentelijke overheid vroeg om geen gevolg aan de klacht te geven, daar ze reeds te erg gestraft waren door hun afstelling. Ook na het intrekken van de klacht bleef het lokale bestuur met hun lot begaan (ook al om de eigen armenkas niet te hoeven aanspreken), daar de meesten *behoefstig* waren. Er werd niet om een reïntegratie verzocht, maar wel om hen bij voorrang aan te nemen bij het openvallen van een betrekking (175).

Het nieuwe vervoermiddel bracht talrijke voordelen, maar tijdens de eerste bestaansjaren eiste het ook een zware tol. De Belgische spoorwegen kenden hun *kinderziektes* en leverden aldus koren op de molen van hun tegenstanders. De veelvuldige ongevallen tijdens de *inrijperiode* vormden één kwaal.

Reeds op 17 augustus 1838 ontspoorde een konvooi te Bloemendale (176) en enkele dagen later, 21 augustus, botste de trein tegen de opgetrokken brug aan de Snep te Drongen. Door de nalatigheid van de brugdraaier dook het gevaarte het sop in met een tijdelijke opschorting van de dienst tot gevolg (177).

De zwarte bladzijden uit het spoorwegboek maken ook van Aalter of Aalternaaren melding. We beperken ons tot enkele voorvallen. De eerste Aalternaar in deze trieste annalen is een zekere Charles Louis Bourgonjon (° Aalter 1814). Volgens het officiële relaas in het Belgisch Staatsblad was hij op 20 september 1837 te Antwerpen het slachtoffer van zijn eigen onvoorzichtigheid. Hij sprong van een rijdende wagon en zijn beide benen werden dusdanig toegetakeld dat amputatie onoverkomelijk bleek. Hij overleefde de ingreep en werd tot "commis" in het Aalterse station aangesteld (178).

Naar aanleiding van zijn ontvangst bij de koning berichtte de *Gazette van Gend* het volgende: "Onze lezers zullen zich herinneren dat den heer Charles-Louis Bourgonjon, van Aeltre, reizenden koopmanscommis, in het voorleden jaer op den yzeren weg, tus-schen Brussel en Antwerpen, van eenen waggon gesprongen zynde, het ongeluk had van de beyde beenen gesmeyerd te hebben. Nu, dezen jongling, die het afzetten dezer ledematen met goeden uytslag uytgestaen heeft, en nu met kunst-beenen gaet, is te Brussel geweest en voorgesteld geworden aen Z.M. den koning, die zich by een be-sluyt van den 28 february geweêrdigd heeft dezen ongelukkigen jongling, in wie Z.M. eene aendoenlyke belangstelling nam, eene bediening by het bestier van den yzeren weg te verzekeren, met een jaerwedde van 720 francs, in te gaan met den 1 der zelve maend, waer van hy de helf(t) zal genieten tot dat men hem zal kunnen geplaetst hebben, hebbende onze monarch, die tot tranen toe bewo-gen was geweest, hem daerenboven eene gratificatie van 200 francs geschonken" (179).

Het eerste gekende slachtoffer te Aalter was een zekere Busscher. Hij werd licht gewond aan het been doordat hij na een valpartij door een wagon werd geraakt (180).

Beiden waren blijkbaar onder een gunstig gesternte geboren. De vol-gende persoon verging het minder goed.

De bareelwachter Petrus De Meyer viel als eerste dodelijk slachtoffer op 13 augustus 1853. Ook dit ongeval werd aan onvoorzichtigheid

toegeschreven : ”... *De Meyer schynt op of aen de rails geslaepen te hebben toen het leste convoy gisteren avond naer Gent is opgereden...*”. Zijn lichaam werd pas de volgende dag ontdekt (181). In het jaarverslag voegde men eraan toe : ”... *en in slaep gevallen zynde is hy door het convoy de helft van het hoofd afgere-den geworden het welk de dood oogenblikkelyk heeft veroorzaekt*” (182). Hij maakte deel uit van de 165 dodelijke slachtoffers onder het personeel tot aan 1860. De spoorweg had toen reeds 392 doden in totaal geëist (183).

Nadien zijn ons bijna enkel minder ernstige voorvallen bekend : het defect van een locomotief met vertraging voor de andere treinen tot gevolg (184), het afrukken van een portaal door een sneltrein (185). Sporadisch moest de stationschef-politieopziener een PV opstellen voor een overrijding.

Het meest sinistere voorval blijft ontegensprekelijk de treinramp van 13 juli 1982. Luc Stockman schreef, als bevoorrechte getuige, hierover :

”*Op 13 juli 1982, in de vroege morgen, werd de stationswijk van Aalter opgeschrikt door de hevige klap van een botsing tussen een sneltrein en een omnibus. Toen de stoptrein het hoofdspoor aan het verlaten was werd hij langs achteren aangereden door een trein, bestaande uit vier elektrische motorstellen van het type AM, die tegen een snelheid van bijna 140 km per uur in de richting van Brugge reed. Door de aanrijding boorde het voorste stel van de direkte trein zich in het laatste rijtuig van de stoptrein.*”

De brandweer van Aalter, onder leiding van Raymond Van De Vivere, was heel vlug ter plaatse om de reizigers uit de verongelukte trein te halen en te beginnen met het opruimingswerk. Vijf mensen, onder wie de 17-jarige Danny De Keyzer uit Bellem en de treinbestuurder, werden dood in de wrakstukken aangetroffen.

Door de koelbloedigheid van seingever Julien De Munck kon op het nippertje een nog grotere ramp worden vermeden door de sneltrein komende van Oostende tijdig te laten stoppen, vooraleer hij in aanrijding kon komen met een gekanteld rijtuig en een afgerukt onderstel van een ander rijtuig die op het hoofdspoor naar Brussel lagen.

Uit de snelheidsband bleek dat de direkte trein door het rode stopsein was gereden en dat de machinist ook niet op twee gele waarschuwingssignalen had gereageerd. Tijdens het onderzoek naar de oorza-

ken van dit tragisch ongeval werden geen sporen van een mechanisch defect gevonden. Daar bovendien de treinbestuurder in de botsing omkwam, kon men ook van die kant geen opheldering verkrijgen, zodat we wellicht nooit de preciese oorzaak van deze treinramp zullen te weten komen.

De opruimingswerken te Aalter duurden verschillende dagen omdat de hulpgroepen slechts met grote moeite in de samengeperste ijzer-massa konden doordringen en het bijzonder lastig was om de stop-trein en de sneltrein uit mekaar te halen'' (186).



De treinramp te Aalter op 13 juli 1982. (Foto : F. Santens, Aalter.)

BESLUIT

De spoorweg heeft op de geschiedenis van de laatste 150 jaar van het *dorp* Aalter onmiskenbaar een (niet steeds zichtbare) stempel gedrukt. Vooreerst zou het uitzicht van de gemeente enigszins wijzigen, terwijl er ook bijkomende (of nieuwe) werkgelegenheid werd geschapen, waar na verloop van tijd een niet onaanzienlijk deel van de Aalterse bevolking van genoot.

De spoorweg veroorzaakte ter zelfdertijd een kettingreactie. Hij sloot op zich een deel van de gemeenschap (het platteland) en maakte sneller transport mogelijk. Andere gemeenten, die niet zoveel geluk als het *boeregat* Aalter kenden, wensten in de mate van het mogelijke mee *op de trein te springen*. Er resulteerde niet enkel een meer intense wegeaanleg uit, maar tevens zagen nieuwe vervoerdiensten het levenslicht. De spoorlijn werd als nieuweling plotse-ling de hoofdverkeersader waarop de rest van de infrastructuur werd afgestemd (wat nu nog ten dele geldt).

De spoorweg greep evenzeer in het sociaal-economische gebeuren in. Van een echt actief aanwenden van de geboden mogelijkheden kunnen we niet gewagen. Men gebruikte het spoor, noch min noch meer. De plaatselijke overheid stimuleerde niet, maar zou wel bemiddelen als de gang van zaken dreigde bepaalde groeiprocessen af te remmen. Die groei stellen we onder andere vast in verband met de markten. De gemeente Aalter verkreeg een zekere centrale positie, zonder daarom zelf in een echt groeiproces terecht te komen. Het spoor leidde geenszins tot industrialisatie of zelfs maar de uitbouw van een echt handelscentrum. Het verval van de markt en de opkomst of het toenemend belang van andere transportmiddelen deden het goederenverkeer per spoor wegwijnen.

In zekere zin droeg het treinverkeer wel ertoe bij dat de gemeente vóór 1950 niet leeg liep en zelfs een lichte bevolkingsaangroei noteerde (in tegenstelling met veel landbouwdorpen). De uitgestrektheid van het areaal vormt echter de grondreden voor deze evolutie tijdens de 19de eeuw. Na 1900 zorgden de sociale abonnementen voor een stijgende nood aan personenverkeer. Ze schiepen de mogelijkheid zijn woonplaats te behouden en toch een eind verder zijn beroepsactiviteiten uit te oefenen. Desondanks bleef men tot aan de Tweede Wereldoorlog met een negatieve migratorische beweging opgescheept. Of de spoorweg behoedde voor erger. Vanaf ca. 1960 zou deze tendens keren. Het aandeel van de spoorweg is hierbij miniem vergeleken met de inbreng van de industrialisatie. Het stil-

vallen van dit laatste luidde ook de stop van de grote demografische groei in. Toch kunnen we niet ontkennen dat Aalter een zekere woonfunctie verkreeg voor talrijke pendelaars.

Kort samengevat kunnen we na deze beschouwingen stellen dat de spoorweg een bijdrage leverde in de ontwikkeling, maar niet in de echte groeibeweging — die pas laat op dreef kwam — van deze platelandsgemeenschap.

VOETNOTEN

- (1) We willen hierbij graag onze informanten voor hun bereidwillige medewerking (we liepen er soms meerdere malen binnen en buiten) bedanken. We voegen tussen haakjes hun vroegere taak bij de spoorweg (of hun betrekkingen ermee) toe.
Antoine Cocquyt (°Aalter 31 oktober ; vervoerdienst NMBS)
Philemon Danneels (°Aalter 2 juni 1907 ; telegrafist)
Arthur De Clercq (°Aalter 2 maart 1900 ; piocheur)
Martha De Meyer (°Aalter 19 augustus 1903)
Marcel Smessaert (°Aalter 18 april 1903 ; handelaar)
Maria Van Kerrebroeck (°Aalter 6 december 1914 ; verkoopster)
Adèle Van Parijs (°Aalter 24 juni 1908 ; cafédochter)
Waar we in de tekst ons baseren op hun getuigenissen, zullen we geen verdere bronvermelding opnemen.
- (2) G.A.A., 843, Spoorwegen.
- (3) G.A.A., 205.1, registers briefwisseling, 9 juli 1836.
- (4) G.A.A., kadastrale bescheiden, ongenummerd. Vermoedelijk betreft het hier achtergebleven documenten.
- (5) BASTIAEN F., *Mee met z'n tijd ? Branden en brandweer te Aalter. Een historiek*, Aalter, 1987.
- (6) STROOBANTS A., *150 jaar spoorwegen te Dendermonde 1837-1987*. Tentoonstellingscatalogus, Dendermonde, 1987, p. 14.
- (7) G.A.A., 205.1, registers briefwisseling, 19 april 1837. In verband met een vrijgelaten gevangene meldde het gemeentebestuur : "... *il travaille maintenant à la bêche dans le chemin de fer*".
- (8) G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 30 augustus 1838 (jaarverslag).
- (9) G.A.A., 205.1, registers briefwisseling, onder andere 15 juni, 24 juli, 24 augustus 1837
- (10) G.A.A., 205.1, algemene briefwisseling, 2 oktober 1837.
G.A.A., 205.1, registers briefwisseling, 4 oktober 1837.
- (11) *Gazette van Gend*, woe 11 april 1838, p. 2, k. 2 en zo 22 april 1838, p. 1, k. 5.
- (12) G.A.A., 205.1, registers briefwisseling, 25 en 28 februari 1838.
- (12b) G.A.A., 205.1, registers briefwisseling, 9 februari 1938.
- (13) *Gazette van Gend*, vr 27 april 1838, p. 2, k. 3.
- (14) *Gazette van Gend*, zie onder andere vr 18 mei 1838, p. 2, k. 2.

- (15) *Gazette van Gend*, vr 6 juli 1838, p. 2, k. 4.
- (15b) DE POTTER F. en BROECKAERT J., *Geschiedenis van Aalter*, in *Geschiedenis van de gemeenten der provincie Oost-Vlaanderen*, Gent, 1866, 1ste reeks, deel 3, p. 14.
- (16) *Gazette van Gend*, onder andere vr 20 juli 1838, pp. 3-4, k. 1.
- (17) *Gazette van Gend*, vr 10 augustus 1838, p. 4, k. 4.
- (18) *Gazette van Gend*, vr 17 augustus 1838, p. 3, k. 2.
- (19) VAN WONTERGHEM E., *Messengerdiensten tussen Tielt en Aalter en tussen Tielt en Bloemendale (Beernem)*, in : Bos- en Beverveld, jg. 18 (1985), p. 131.
- (20) STROOBANTS A., *op. cit.*, p. 14.
- (21) *Belgisch Staatsblad*, 8ste jg., nr. 227 (15 augustus 1838), bl. 1, k. 3.
- (22) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 16 februari 1838.
G.A.A., 205.I, algemene briefwisseling, 9 februari 1838.
- (23) *Chemin de fer. Compte-rendu des opérations effectuées jusqu'au 31 décembre 1841*. Bruxelles, 1842, pp. XIV-XV.
- (24) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 27 juni 1846.
- (25) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 24 mei 1837.
- (26) G.A.A., 843, spoorwegen (brieven 1837-1838).
- (27) G.A.A., 172.2 :504, registers beraadslagingen gemeenteraad, 9 maart 1870.
- (28) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 3 februari 1883.
G.A.A., 843, spoorwegen (brieven 1883-1884).
- (28b) G.A.A., 843, spoorweg (niet gedateerd stuk, ca. 1883).
- (29) G.A.A., 843, spoorwegen (brief 8 juli 1914).
- (30) G.A.A., 474.1, kasdagboek 1914-1920.
- (31) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 29 oktober 1919.
- (32) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 29 december 1921.
- (33) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 24 februari 1923 en 24 januari 1924.
- (34) G.A.A., 843, spoorwegen (brief 24 december 1923).
- (35) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 29 juli 1933.
- (36) G.A.A., 843, spoorwegen (brief 29 oktober 1931).
- (37) G.A.A., 843, spoorwegen (brief 7 september 1937).
G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 17 juni 1937.
- (38) *Belgisch Staatsblad*, 8ste jg., nr. 223 (11 augustus 1838), p. 1, k. 1-2.
- (39) G.A.A., 843, spoorwegen (brief 29 oktober 1839).
- (40) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 18 oktober 1839.
- (41) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 18 november 1840.
- (42) *Chemin de fer. Rapport présenté aux chambres législatives...*, Bruxelles, 1841, pp. 8-9.
- (43) G.A.A., 843, spoorwegen.
- (44) G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 19 december 1870.
- (44b) G.A.A., bevolkingsregisters 1856, dl. 1 f. 194 en bevolkingsregisters 1866, dl. 2 f. 275.
- (45) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 27 maart 1875.
- (46) STOCKMAN L., *op. cit.*, p. 341.
- (47) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 27 december 1889.
- (48) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 18 april 1883.
- (49) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 15 februari 188.
G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 18 januari en 15 februari 1888.
- (50) G.A.A., 843, spoorwegen (brieven 26 november 1896 en februari 1898).
- (51) *De Gentenaar*, 36ste jg., di 25 augustus 1914, p. 2, k. 3.
- (51b) G.A.A., 172.2 :504, registers beraadslagingen gemeenteraad, 10 november 1917.
- (52) G.A.A., 474.1, kasdagboeken 1914-1920.
- (53) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 3 maart 1923.
- (54) G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 21 april 1923.
- (55) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 4 augustus 1924.
- (55b) G.A.A., 843, spoorwegen, (ongedateerde brieven, ca. 1925).
- (56) G.A.A., 843, spoorwegen (brieven dd. 9 september en 24 december 1924 en 16 maart 1925).
- (57) Dit onderdeel is integraal gebaseerd op G.A.A., 843, spoorwegen (waarin afzonderlijke dossiers zijn opgenomen).
- (58) STOCKMAN L., *op. cit.*, p. 239-241.
- (58b) DE BAETS H., *Postgeschiedenis en postmerken van Aalter*, (fisto-studie nr. 10), 1987, pp. 9 en 13.

- (59) G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 1 februari 1840.
G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 5 januari 1840.
- (60) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 2 en 21 juli 1852 en 10 augustus 1852.
- (61) LOISEL F., *Annuaire spécial des chemins de fer belges (1835-1865)*, Bruxelles, 1867, p. 82.
- (61b) DE BAETS H., *op. cit.*, p. 3.
- (62) STOCKMAN L., *op. cit.*, p. 414.
- (63) G.A.A., 865.1, werken aan wegen. Provinciale baan Tielt-Eeklo, 1836-1839.
- (64) STOCKMAN L., *op. cit.*, p. 335.
- (65) *Bestuurlijke Memoriaal, Processen-verbaal provincieraad*, 1838-1840, passim. De beraadslagingen van de Bestendige Deputatie zijn, voor zover ons bekend, niet gepubliceerd. Door tijdsgebrek konden we de originele verslagen, bewaard in het Rijksarchief Beveren-Waas, niet raadplegen.
- (66) STOCKMAN L., *op. cit.*, p. 336.
- (67) *Journal officiel*, T 24 (1829), nr. 73.
- (68) Zie b.v. *Bestuurlijk Memoriaal, Vertoog*, dat tot omstreeks 1870 de veranderingen in de diensten aanstipt.
- (69) *Bulletin officiel*, dl. 17 (1838), pp. 57-61.
- (70) Lees hierover onder andere VAN WONTERGHEM E., *op. cit.*, pp. 126-133.
- (71) *Bestuurlijk Memoriaal, Vertoog*, dl. 50 (1841), p. 101.
- (72) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 26 augustus 1886.
- (73) *De Gentenaar*, 26ste jg., di 19 januari 1904, p. 2, k. 1.
- (74) *De Gentenaar*, 26ste jg., vr 22 januari 1904, p. 3, k. 3.
- (75) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 23 januari 1858.
- (76) G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 14 februari 1855.
- (77) G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 7 juli 1852.
- (78) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 11 augustus 1920.
- (79) G.A.A., 172.2 :504, registers beraadslagingen gemeenteraad, 11 juli 1892.
- (80) G.A.A., 172.2 :504, registers beraadslagingen gemeenteraad, 9 februari 1885.
- (81) STOCKMAN L., *op. cit.*, p. 344.
- (82) *De Gentenaar*, 26ste jg., vr 22 januari 1904, p. 3, k. 3.
- (83) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 4 februari 1920.
- (84) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 6 oktober 1926.
- (85) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 18 februari 1927.
- (86) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 6 december 1922.
- (87) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 31 maart 1926, 30 juni 1926
- (88) STOCKMAN L., *op. cit.*, p. 377.
- (89) *Belgisch Staatsblad*, 8ste jg., nr. 257 (14 september 1838), pp. 2-3.
- (90) G.A.A., 205.I, algemene briefwisseling, 11 januari 1839.
- (91) G.A.A., 205.I, algemene briefwisseling, 25 juni 1847.
- (92) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 25 juni 1847.
- (93) G.A.A., 205.I, algemene briefwisseling, 9 september 1948.
- (94) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 11 september 1848.
- (95) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 11 april 1850.
- (96) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 2 juli 1852.
- (97) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 21 juli 1852.
- (98) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 10 augustus en 13 september 1852.
- (99) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 2 mei 1853.
- (100) G.A.A., 172.2 :504, registers beraadslagingen gemeenteraad, 14 mei 1853.
- (101) G.A.A., 172.2 :504, registers beraadslagingen gemeenteraad, 22 maart 1843.
- (102) Zie b.v. de bevolkingsregisters 1856, dl. 1 ff. 193-194.
- (103) G.A.A., 172.2 :504, registers beraadslagingen gemeenteraad, 22 maart 1843.
- (104) We verwijzen hiervoor naar de bijdrage van HOSTE I., *De aanleg van het Belgisch spoorwegnet*, 1830-1845.
- (105) *Belgisch Staatsblad*, 9de jg., nr. 108 (18 april 1839) en nr. 110 (20 april 1839).
- (106) *Chemin de fer. Rapport présenté ...*, Bruxelles, 1841, pp. 8-9.
- (107) G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 29 augustus 1840 (jaarverslag).
- (108) G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 5 april 1843.
- (109) G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 6 oktober 1859 (jaarverslag).
- (110) G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 14 maart 1845.

- (111) HOSTE I., *Micro-onderzoek over sociaal-economische mutaties in een plattelandsgemeente tussen 1830 en 1860: Aalter*, onuitgegeven licentieverhandeling, RUG, sectie geschiedenis, 1978, p. 147.
- (112) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 25 maart 1849.
- (113) G.A.A., 843, spoorwegen (brief 26 april 1897).
- (114) Archief Station Aalter, klachtenregister, 27 juni 1923.
- (115) G.A.A., 509.2, jaarverslagen.
- (116) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 21 november 1923.
- (117) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 11 augustus 1906.
- (118) G.A.A., 172.2 :504, registers beraadslagingen gemeenteraad, 22 juni 1899.
- (119) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 5 september 1934.
- (120) TAVERNIER J., *Proeve van structuurplan voor "Groot-Aalter"*, niet-gepubliceerde licentieverhandeling, R.U.G., 1976-77.
- (121) G.A.A., 843,1, spoorwegen (brieven 29 februari en 2 maart 1984).
- (122) G.A.A., 843, spoorwegen (brieven 26 oktober 1937 en 8 juli 1938).
G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 27 oktober 1937.
- (122b) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 29 juni 1938.
- (123) Lees hierover VERHOUSTRAETE A., *Over de scheepvaart op het kanaal van Gent naar Brugge en over de marktschepen in het bijzonder*, in Appeltjes van het Meetjesland, nr. 7, jb. 1955, pp. 225-230.
- (124) G.A.A., 205.I, algemene briefwisseling, 29 juli 1834.
- (125) *Gazette van Gend*, zo 19 augustus 1838, p. 1, k. 3.
- (126) *Gazette van Gend*, wo 22 augustus 1838, p. 2, k. 1.
- (127) *Gazette van Gend*, zo 30 september 1838, p. 2, k. 2.
- (127b) *Gazette van Gend*, zo 28 oktober 1838, p. 2, k. 1.
- (128) LAMALLE U., *op. cit.*, pp. 76-77.
- (129) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 3 juni 1865.
- (130) G.A.A., 205.I, algemene briefwisseling, 11 mei 1846.
- (131) STOCKMAN L., *op. cit.*, p. 377.
- (132) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 16 januari 1862.
- (133) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 10 december 1892.
- (134) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 12 december 1922, 17 maart 1927.
- (135) Voor het integrale reglement, zie *Belgisch Staatsblad*, 8ste jg., nr. 230, (11 augustus 1838).
- (136) *Belgisch Staatsblad*, 8ste jg., nr. 244 (1 september 1838), nr. 270/271 (27-28 september 1838).
- (137) *Gazette van Gend*, woe 26 september 1838, p. 3, k. 3.
- (138) R.A.G., *Assende modern*, nr. 28 (23 september 1886).
- (139) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 12 september 1848, 18 september 1849, G.A.A., 205.I, algemene briefwisseling, 22 september 1849.
- (140) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 24 juni 1858.
- (141) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 2 mei 1866.
- (142) G.A.A., 843, spoorwegen (brieven 10 en 19 juni 1865).
- (143) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 22 juni 1865.
- (144) G.A.A., 843, spoorwegen (brief 24 maart 1869).
- (145) G.A.A., 843, spoorwegen (brief 22 september 1871).
- (146) G.A.A., 843, spoorwegen (brief 4 augustus 1885).
- (147) G.A.A., 172.2 :504, registers beraadslagingen gemeenteraad, 2 maart 1882.
- (148) *De Gentenaar*, 22ste jg., 26 juni 1900, p. 3, k. 2.
- (149) STOCKMAN L., *op. cit.*, p. 377.
- (150) *De Gentenaar*, 26ste jg., 2 en 3 januari 1904, p. 3, k. 3.
- (151) LAMALLE U., *op. cit.*, pp. 61-62.
MAHAIM E., *Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges...*, Bruxelles, 1910, pp. 3-4.
- (152) *idem*, kaart 1 en 2.
- (153) *idem*, kaart 3 en 6.
- (154) G.A.A., 843, spoorwegen (brief 28 december 1912).
- (155) G.A.A., 843, spoorwegen (brief 17 juni 1914).
- (156) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 12 juni 1933.
G.A.A., 843, spoorwegen (brief 6 juli 1933).
- (157) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 14 november 1934.
- (158) *Belgisch Staatsblad*, 8ste jg., nr. 139, (19 mei 1838), p. 2, k. 1.

- (159) Archief Station Aalter, klachtenboek.
- (160) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 19 april 1933.
- (161) R.A.G., *notariaat modern*, M.F. Blomme, nr. 16 (akte 80).
- (162) G.A.A., 475.1, dienstjaarrekeningen (1861).
- (163) G.A.A., 172.2 :504, registers beraadslagingen gemeenteraad, 13 mei 1868.
- (164) Voor meer informatie hierover, lees THYS M., *Aalter aan het H.-Hart*, in *Land van de Woestijne*, 7de jg. (1984), nr. 1, pp. 17-35.
- (165) LOISEL F., *op. cit.*, p. 21.
- (166) BASTIAEN F., *op. cit.*, p. 59 en p. 27.
- (167) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 8 januari 1844.
- (168) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 30 juni 1842.
- (169) G.A.A., 205.I, algemene briefwisseling, 17 april 1839.
- (170) BASTIAEN F., *De veldwachter in het spanningsveld van autoriteit en solidariteit (het arrondissement Gent-Eeklo, 1830-1914)*, onuitgegeven licentieverhandeling, R.U.G., sectie geschiedenis, 1984.
- (171) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 2 mei 1844, 18 oktober 1906.
- (172) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 15 februari, 15 maart en 15 mei 1859.
- (173) G.A.A., 205.I, algemene briefwisseling, 3 oktober 1844.
- (174) G.A.A., 172.2 :504, registers beraadslagingen gemeenteraad, 22 maart 1843.
- (175) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 5 en 13 september, 19 oktober 1839.
G.A.A., 205.I, algemene briefwisseling, 12 augustus en 12 september 1839.
- (176) *Gazette van Gend*, zo 19 augustus 1838.
- (177) *Gazette van Gend*, woe 22 augustus 1838.
- (178) *Belgisch Staatsblad*, 9de jg., nr. 341 (7 december 1839).
- (179) *Gazette van Gend*, vr 6 april 1838, p. 2, k. 3.
- (180) *Belgisch Staatsblad*, 9de jg. nr. 341 (7 december 1839).
- (181) G.A.A., 205.I, registers briefwisseling, 13 augustus 1853.
- (182) G.A.A., 172.3 :504, registers beraadslagingen schepencollege, 28 september 1853 (jaarverslag).
- (183) LOISEL F., *op. cit.*, p. 174.
- (184) *De Gentenaar*, 23ste jg., 9 juli 1901, p. 3, k. 3.
- (185) *De Gentenaar*, 22ste jg., 6 september 1900, p. 2, k. 1.
- (186) HOSTE I. en STOCKMAN L., *Geschiedenis van Poeke*, Aalter, 1985, pp. 492-494.

MIJN VADER, DE STATIONSCHIEF

door

Mevrouw A. Paepe.

(Gezegd Ria Scarphout.)

Mijn vader heeft heel zijn leven in dienst van de Belgische Spoorwegen gesteld. Hij is onder meer 18 jaar lang stationschef van Aalter geweest. Hij heeft ontelbare treinen zien komen en gaan. *''L'homme qui regardait passer les trains ...''* (Simenon).

Maar laat ons eerst beginnen met een speciale vraag, wie was ''meester'' Aimé Alleman ?

''Meester'' Alleman, zoals hij door iedereen werd genoemd, was een veelzijdig en belezen mens met een sterke persoonlijkheid. Een geboren onderwijzer. Hij wist iedereen te boeien en gaf les aan twee klassen tegelijk, de grote kant en de kleine kant, zoals wij dat noemden. Door zijn discipline, volharding, idealisme en begeleiding maakte hij er een erezaak van al zijn leerlingen één voor één persoonlijk te begeleiden opdat zij zouden slagen in het leven. Daar al zijn leerlingen de top hebben bereikt, denken we nog allemaal met zeer veel waardering en respect aan hem terug.

Hoe kwam het in je op om bij de Belgische Spoorwegen te gaan ?

''Meester'' Alleman heeft mij eens tot aan de overweg te Zandvoorde gebracht en daar zag ik voor de eerste keer in mijn leven een trein voorbijrijden. We wachtten nog een half uur en toen kwam er een tweede trein. Ik was daardoor zo gefascineerd dat ik die treinen niet meer uit mijn hoofd kon zetten. Vooral die grote stoomlocomotieven. En toen heb ik aan ''meester'' Alleman gezegd dat ik machinist wilde worden. Dit idee liet ik niet meer los. Ik, als kleine jongen van veertien jaar, die met mijn ''meester'' naar die grote bulderende treinen keek, stel je voor.

*''Maar in zijn stem dreunt nog de donder
van stalen konvooien,
het harde alarm
der rollende kooien,
gevoerd door zijn wakende hand
door de vruchtbare vlakten
van ons vaderland.''*

Dat verwoordt de dichter Willem ten Berge in een vers van het gedicht *''De Machinist''*.

''Meester'' Alleman kende mijn verlangen en op zekere dag riep hij me bij zich en vertelde me dat hij goed nieuws had. Hij had in de krant een aankondiging gelezen om spoorwegpersoneel aan te werven en vond dat ik daarvoor de geschikte persoon was. *''Meester''* Alleman zei: *''Camiel, jij gaat geen machinist worden, maar je gaat wel naar ''den yzerweg''*. Er wordt een examen uitgeschreven voor opsteller en daaraan doe je mee.'' Ik heb dat examen gedaan en op de talrijke kandidaten was ik de eerste. Alles dank zij *''meester''* Alleman die me daarop grondig had voorbereid. Trouwens, ik behoorde tot de laatste generatie die een tweetalig examen moest afleggen, dit wil zeggen in het Nederlands en het Frans.

En toen begon je loopbaan ?

Ja, kort daarop, op 10 juni 1920. De Directeur-Generaal van de Belgische Spoorwegen, de heer Rulot, heeft mij persoonlijk aangeduid voor de dienst te Blankenberge. Nadat ik drie maanden als tijdelijk aangestelde gewerkt had, werd ik vast benoemd en verantwoordelijk gesteld voor de reizigerstreinen en de boekhouding. Dit met een bruto maandloon van 320 fr ; dat was zeer veel. We rekenden toen nog met centiemen. Ik fietste iedere dag van Zandvoorde (waar mijn ouderlijk huis stond) naar Blankenberge. De chef zei me dat ik te Blankenberge een logement moest betrekken, wat ik deed. Ik moest 15 fr betalen voor kost en inwonen. Ik ben daar aangekomen als een vreemde eend in de bijt maar ik kon mijn plan trekken.

Je vloog het nest uit. In die tijd was er geen sprake van dat een jongen alleen op een kamer ging wonen. Dat was toen toch ongewoon ?

Inderdaad, maar ik kon niet anders. Te Blankenberge heb ik ook mijn toekomstige vrouw ontmoet en we huwden daar in 1925. We kregen twee kinderen : een dochter en een zoon.

Hoe verliep je loopbaan dan verder ?

Na veertien jaar dienst werd ik tot chef 4de klasse gepromoveerd te Wachtebeke. Ik ben er naar toegegaan met het idee ooit terug te keren naar Blankenberge. Te Wachtebeke ben ik maar acht maanden geweest. Onze huisraad was nog niet volledig uitgepakt of ..., hop daar gingen we alweer. Aalter zou het worden. Met groot gejubel hebben mijn vrouw en ik onze intrek genomen te Aalter. Ik hoor mijn vrouw nog zeggen : "We zijn op goeie weg, terug naar Blankenberge."

Ik startte daar op 10 oktober 1935 en heb daar de dienst verzekerd tot op 10 oktober 1953. Welgeteld 18 jaar, dag op dag.

En nu het verhaal.

Alles was natuurlijk nieuw voor mij. Alhoewel Aalter ook een station 4de klasse was zoals Wachtebeke. Het eerste wat ik deed, was het station en de woning inspecteren. Werk aan de winkel. Alles was verwaarloosd. Met veel enthousiasme hebben mijn vrouw, ik en het personeel de hele boel in een nieuw tintje gestoken en alles opgeruimd naar behoren. Ook had ik te Aalter onvoldoende instructies om onmiddellijk de dienst als volwaardige stationschef aan te vangen. Aalter ligt namelijk op de hoofdlijn Oostende-Brussel met twee hoofdsporen en twee uitwijksporen. Ik moest dus een beroep doen op het toen aanwezige personeel dat mij ten zeerste geholpen heeft in deze veeleisende taak.

Ik geloof dat er toen één opsteller, twee klerken of aangestelden en twee seingevers waren. Ook twee laders-rangeerders en één berichtenbesteller. De laatste lader-rangeerder, Adiel Verbeke, is op 20 december 1987 op 98-jarige leeftijd overleden. Ik had alle verantwoordelijkheid voor het station en dat 24 uur op 24. Daarom was er een bel op het perron voorzien om mij te verwittigen als er iets verkeerd liep. Ik was hard voor mijn personeel ; ze wisten dat ik van hen volle verantwoordelijkheid verwachtte, zoals ik dat van mezelf eiste. De seingevers vielen niet rechtstreeks onder mijn bevoegdheid. Zij hingen af van de dienst E.S. dit wil zeggen Elektriciteit en Seininrichting. Zij bedienden vanuit het seinhuis de manuele metalen hefboomen voor de seinen. Deze hefboomen moesten altijd glanzen en het seinhuis moest altijd kraaknet zijn. Het sein zelf bestond uit een arm die drie standen innam : vertikaal 90° (groen licht) ; halfweg 45° (geel licht) en horizontaal 0° (rood licht). De seingevers moesten dag en nacht ter beschikking staan, al reden er toen 's nachts alleen maar



*Adiel Verbeke, lader-rangeerder
in station Aalter van 1/4/23 tot
28/2/52. (Foto : Gerard Verbeke.)*

enkele goederentreinen. Naast de E.S.-dienst was er ook nog de Bewegingsdienst, die bestond uit :

- de rangeerdienst,
- de regeling van de rit van de treinen,
- de dienst verzekeren op enkel spoor bij ongeval of werken en onderhoud. Wanneer er iets gebeurde, kregen we materieel en kranen van Merelbeke of Schaarbeek.

Uit die vroegere periode herinner ik me slechts volgende namen : Leon Vermeersch, De Boevere, Raymond Mostaert, Martens, Maurice van Veirdeghem, Georges Bogaert, René Botterman, Gerard Cordier en de berichtenbesteller Braeckveldt. Ik geloof dat ze allen, op één of twee na, overleden zijn.

En na vierde klasse, verhoogde je en werd Aalter derde klasse ?

Ja, Aalter bloeide op alle gebied, zowel wat betreft de reizigerstreinen, als de goederentreinen. 's Morgens en 's avonds zaten de reizigerstreinen vol met werkvolk dat vooral richting Gent moest. Er waren zo een 600 à 650 abonnementen. Niet alleen uit Aalter zelf, maar ook uit de omliggende gemeenten Ruisselede, Lotenhulle,



*Edmond Mostaert, seingever.
(Foto : Julien Mostaert.)*



*Léon Vermeersch, ladersbaas en
rangeerder.
(Foto : Leona Vermeersch.)*



*René Botterman, lader-rangeerder.
(Foto : Anna Botterman.)*



*Georges Bogaert, lader-rangeerder.
(Foto : Gaby Bogaert.)*



Lucien Opsomer en zijn echtgenote Irma Van de Veire, geboren te Aalter op 10/12/1879 en er overleden op 21/3/1960. Hij was vele jaren werkzaam als klerk in het station Aalter. (Foto: mevrouw A. De Wulf-Opsomer.)

Ursel, Knesselare enz. Al die abonnementen moesten destijds voorzien zijn van een foto, ook deze van de scholieren.

Alle documentatie : treingidsen, vrachtbrieven, jaarboeken, kortom alle papieren waren in twee talen opgesteld, ook tijdens de bezetting en zelfs tot ver na de oorlog.

De trein was toen het voornaamste vervoermiddel ?

Inderdaad, meer en meer handelaars kozen voor hun vervoer de spoorweg. Er werden allerlei modellen van vrachtbrieven opgemaakt voor diverse zaken, van kleine tot grote colli's, van aardappelen, varkens tot pluimvee en duiven toe. Om het juiste gewicht van de te vervoeren zaken te kennen, beschikten we over een weegbrug op de goederenkoer waar het gewicht van een lege wagon werd bepaald. Daarna werd met de lading erin opnieuw gewogen om zo de kostprijs te berekenen. We beschikten over open, platte en gesloten wagons, al naar gelang de lading. Tijdens de oorlog kwamen de "meubelwagons" erbij. Dit waren wagons die het hele hebben en houden van

vluchtelingen uit het "Sperrgebiet" vervoerden. Met alle gevolgen vandien bij een bombardement. Alles kon dan meteen ook weer verloren zijn.

Het station van Aalter breidde zich dan ook uit op het gebied van personeel?

Jazeker, hier moet ik verwijzen naar Jules Mettenanxt, Maurice Verplaetse, Aimé Lambrecht (allen overleden) en Albert Van de Putte.



Maurice Verplaetse, tijdens zijn laatste werkdag in station Aalter. (Foto : Leopold Verplaetse.)

Vertel me eens iets meer over de gang van zaken in het station zelf?

We werkten allemaal in een groot lokaal. Ik, als chef, had mijn bureau vlak aan het venster staan zodat ik de twee perrons en de beide hoofdsporen kon zien. Uiterst rechts van mijn bureau was er een lokaaltje met de brandkast waarin zich de kluizen bevonden. Iedere bediende had een sleutel van de brandkast en van zijn eigen kluis, daar zij in ploegsysteem werkten, namelijk de "vroegen" en de "laten". 's Avonds werd door het laatste personeelslid van dienst alles gecontroleerd en in één van de kluizen gelegd. Het personeelslid dat de "vroegen" had moest dan alles hercontroleren om zijn dag-

taak aan te vangen. Om de tien dagen werd er door een bediende een afsluiting van de kastoestand gemaakt en aan de chef voorgelegd die dat alles nazag. De brandkast had een geheime code met vier knoppen. Er was een afzonderlijke kluis voorzien voor lonen en pensioenen, want ik betaalde persoonlijk mijn personeel uit. Ook aan de rechterkant van mijn bureau waren de telefonen waarmee we rechtstreeks contact hadden met dispatching Gent en met het seinhuis. Links van mijn bureau was het archiefkamertje met de voorraad treinkaartjes, vrachtbrieven, drukwerken enz. Achter mij links bevonden zich de loketten in glas. Onderaan een open gleuf om de treinkaartjes door te schuiven die toen nog uit dik karton bestonden. Er was ook een glazen "spreekgat" maar dat werd meestal toegehouden voor de enorme tocht die onze papieren deed wegwaaien. Er stond aan ieder loket een handpers en het treinkaartje werd daarmee geperforeerd. Wanneer er echter meer bestemmingen waren, werd dat met de hand uitgeschreven.

Hoe werkte die pers ?

Met een druk op de handel werd de datum geperst op het treinkaartje. Maar iedere dag moest de datum van die pers manueel veranderd worden. Aan de hand van de reizigerstabel moest alles uitgerekend worden en niet met een rekenmachientje zoals nu.

Is er nooit iets gebeurd met geld, kassa of kluizen ?

Nooit, de mensen wisten niet wat stelen was, dit in tegenstelling tot wat men nu ziet. Zelfs gedurende de oorlog was mijn personeel 100 % te vertrouwen.

Buiten het lokaal waar jij en je personeel werkten, bestonden er toch nog andere lokalen ?

Het station bestond uit één blok : het station zelf en de woning. In het station was ik de chef, in de woning mijn vrouw. Wat ze daar allemaal uitspookte, ging me niet aan, maar soms was het onvoorstelbaar. Ze liet eens de gehele zolder vernieuwen zodat al de huizen rond het stationsplein onder het stof zaten. Ook de vloer heeft ze laten uitbreken en vernieuwen, tot zelfs tweemaal toe, omdat de aannemer de verkeerde tegels had gelegd. Daarop zei de Directie van de NMBS : "Laat ze maar veel verhuizen, ze zal alle stations vernieuwen."

Naast een zakenvrouw was ze ook een zeer bezorgde vrouw. Ze wist



Stationschef Camiel Paepe en zijn echtgenote. 18 jaar toegewijde dienst te Aalter. (Foto : A. Paepe.)

dat ik een koffieliefhebber was en op het hoekje van de schoorsteen in de keuken heeft mijn kopje 18 jaar trouw gestaan. Als ik voorbij de woning kwam, verwende ze me altijd met een kopje heerlijke koffie. Een traditie die nu nog voortduurt.

Er was ook de grote wachtzaal waar je onder meer door moest om naar de "telegraaf" te gaan. De reizigers wachtten in deze zaal op hun trein. Het was er warm en er stond ook een krantenkiosk, vele jaren opengehouden door onder andere Maria Van Kerrebroeck en Madeleine De Cramer. Er werd toen gestookt met buiskachels, die aangemaakt en onderhouden werden door de werklui. Wanneer de trein in de sectie binnenreed, werden wij verwittigd door een seingever die tweemaal op zijn hoorn blies. De kaartjesknipper nam dan de sleutel van de wachtzaal, opende de deur naar het perron, knipte de kaartjes en liet de reizigers naar de juiste perrons gaan. Nu bestaat dat allemaal niet meer, het is precies een duiventil geworden.

Het seinhuis stond aan het uiteinde van het ongeveer 200 meter lange perron aan het spoor richting Gent, met daar achter een uitwijk-



Zicht op de overweg aan het station van Aalter omstreeks 1937. Jozef Saelens, zijn echtgenote en kinderen poseren even vóór de deur van hun winkel. (Foto : Clara Lambrecht.)

spoor om goederentreinen te laten uitwijken om voorrang te verlenen aan de reizigerstreinen richting Gent. Het tweede uitwijkspoor was voor de richting Gent-Brugge, gelegen aan de goederenkoer. Het magazijn, waar ook een weegbrug was voor kleinere colli's of pakjes, stond aan dezelfde kant van het station, vlak naast de goederenkoer. Dat was zeer praktisch.

En het onderhoud van het station, hoe gebeurde dat ?

De werklui moesten de zijkanten van de perrons "witten", onkruid verdelgen, zorgen dat de sporen netjes waren. Over de gehele lijn bestond er een "baandienst" die voor het ganse net moest zorgen, zowel sporen, dwarsliggers, wissels enz. In de winter werden zij ook de "sneeuwploegen" genoemd. Zij stonden dan in voor het ontdooien en alles wat er bij kwam kijken opdat de treinen zo weinig mogelijk vertraging of moeilijkheden zouden hebben. Waren zij niet beschikbaar dan deden wij, gezien de noodzaak, dat werk zelf.

Je bent ook altijd een liefhebber van bloemen geweest.

AAAAAAH, mijn station was altijd één bloemenpark. Dat was mijn hobby en mijn trots. Dahlia's, rozen, hortensia's, viooltjes, tulpen, margrietten, kortom een station zonder bloemen kon ik mij niet indenken.



*Een reizigerstrein verlaat het station Aalter, vóór 1940.
(Foto : Gaby Bogaert.)*



*Martha Vincent, Georges Bogaert, Adolf Vermeire en Georges Thys rusten even uit langs de "tramroute" tussen de overweg en de "trambuize".
(Foto : Gaby Bogaert.)*



De brug over de spoorweg (trambuize) langs de buurtspoorweg Tielt-Eeklo. Deze brug werd rond 1948 verwijderd. (Foto : Gaby Bogaert.)

Ik weet het want ik herinner me ...

Juist, ik heb er verschillende wedstrijden mee gewonnen en dat maakte mij zo gelukkig en trots. Zeg het met bloemen, zoals in het liedje.

Je leven bewoog zich dus eigenlijk tussen de lengte van je trein en de lengte van je perron ?

Niet helemaal, want ik inspecteerde ook de, we zouden nu zeggen, satelietstations Maria-Aalter en Bellem. Dat waren haltes met haltechefs. Voor Maria-Aalter de haltechef De Roose en voor Bellem de haltechef Peeters, die rechtstreeks onder mijn verantwoordelijkheid vielen.

Hoe was je dagindeling ?

Moeilijk te zeggen daar ik meer uren deed dan noodzakelijk was. Ik werkte zelfs vele keren de zondag om mijn personeel een dag verlof te gunnen. We hadden toen maar één week vakantie. Premies, vakantiegeld, uitkering dertiende maand konden we wel vergeten. We hadden alleen afhouding voor pensioen en mutualiteit. Het voordeel dat we wel hadden was de gratis treinreizen voor binnen-en buitenland.



Het stationsplein in mei 1938. De taxi van Raymond Van Parys staat klaar.



De huidige Spoorweglaan in mei 1938, met het verbindingsspoor van de Buurtspoorwegen naar de los- en laadkoer van de NMBS.



De herberg en winkel van A. De Lannoy, bakker, nabij de overweg aan het station in mei 1938.



Verdwenen huizen in de omgeving van het station in mei 1938.



Als we het nu eens over de oorlog hadden, wat is daar allemaal gebeurd?

In mei 1940 kwamen massa's vluchtelingen naar Aalter. De dagen waren warm maar de nachten koud. Overal waar ik plaats vond, in de wachtzaal en zelfs tot in de kerk toe, liet ik ze openstellen voor moeders met hun baby's. Ik gaf bevel aan mijn personeel om bij de boeren melk en voedsel voor hen te halen. Dan kwamen de "vluchtelingentreinen". Dat waren treinen met mensen die hun huizen verlieten om naar de kust te geraken om daar een boot naar Engeland te vinden. Voor velen is dit zeer ellendig afgelopen. Toen de treinen in Aalter stilhielden, gaven we allemaal, zowel mijn personeel als mijn vrouw, dochtertje en zeer klein zoontje, water aan de mensen. Er stond immers een pompje op het perron. Daarna kwamen de treinen met de gewonde soldaten; ook aan hen gaven we zoveel mogelijk water. Ze schreeuwden erom. Ik ben tot de laatste in mijn station gebleven. Trouwens, bureelmaterieel zoals reken- en schrijfmachines uit Brussel werden in het station van Aalter opgestapeld. Vlak vóór de Duitsers Aalter binnenkwamen, hebben we alle verbindingen van telefoon en telegraaf (die naast het station was) verbroken en stukgeslagen. Ik ben met mijn familie en mijn hele hebben en houden ondergedoken en ik heb de enorme voorraad kolen en hout onder de bevolking uitgedeeld.

Toen de Duitsers in Aalter binnenkwamen, werd ik onmiddellijk verklikt. Officieren en Feldwebels kwamen me halen en ik moest "sofort mitkommen". Mijn vrouw zei dat ik me eerst ging scheren en dan nog eten. Ze schreeuwden en dreigden maar ik deed mijn gedacht en ben pas een uur later meegegaan. In het station van Aalter aangekomen, zagen ze de verwoesting en werd ik natuurlijk voor alles verantwoordelijk gesteld. De jongste Duitser, Werner van de Hitlerjugend, dreigde me neer te schieten. Maar ik bulderde terug: "Schiessen Sie schnell!" Er was ook een zekere Walter Buffe bij uit Spandau en twee Erik's, de kleine en de grote, (zoals wij die noemden) twee echte Berliners. Ze gaven mij het bevel dat ik onmiddellijk moest terugkeren naar het station, maar ik weigerde categoriek en zei dat ik noch kolen, noch hout had. Op twee uur tijd hadden ze alles geregeld en stond daar een trein met het gevraagde.

Ook hadden ze intussen mijn vrouw van het water uit dat pompje op het perron doen drinken, om zeker te zijn dat het niet vergiftigd was. We zijn dan teruggekeerd, maar de Duitsers sliepen op stro in onze

living. Ze moesten wel door een venster naar binnen want ik had hen de toegang via de huisdeur verboden. Ze hadden ook gaten geboord in de schouw en lieten de radio dag en nacht brullen, zodat wij geen rust meer kenden.

Op de derde dag stond mijn vrouw 's morgens op het perron en greep daar een Duitser vast en zei: "Der Bahnhofsvorsteher geht sofort mit dem ersten Zug nach Gent", (hij wist meteen dat zij het "Militär-Betrieb" bedoelde om haar beklag te doen en dat zij eruit zouden worden gegooid). Ze grinnikten natuurlijk, maar wie laatst lacht, best lacht, wij kregen gelijk. Trouwens Werner, de Duitse Bahnhofsvorsteher had al een kamer bij de bevolking gehuurd. De rest van de Duitsers zaten dan in het seinhuis, maar mijn vrouw zei hun: "Ik dacht dat Duitsland zo rijk was. Waarom huren jullie dan ook geen kamer bij de bevolking?" Dat hebben ze dan ook gedaan, en daarmee waren ze definitief buiten.

Trouwens het Belgisch Spoorwegstelsel is één van de ingewikkeldste van Europa en de Duitsers konden er geen weg mee. Het duurde geen week of ze zijn, na al dat gebrul en gedreig, met hangende pootjes bij me gekomen, zeggende dat ik de Bahnhofsvorsteher was en dat ik mijn dienst kon doen alsof zij er niet waren en dat is zo ook de gehele oorlog gebeurd. Al hadden natuurlijk alle militaire treinen de eerste voorrang.

Naast je bestaande personeel kwamen er "tijdelijke leerlingen" bij?

Inderdaad. Ik herinner me André Derre, Daniël Haemerlinck, André Somers en Willy Versele. Dat waren jonge knapen die ik persoonlijk mocht aannemen, mits verslag aan de Directie te Brussel, opdat ze niet naar Duitsland zouden worden gedeporteerd en die tezelfdertijd ook een opleiding kregen om later het verdwenen personeel (door pensioen of wat dan ook) te vervangen en op te volgen.

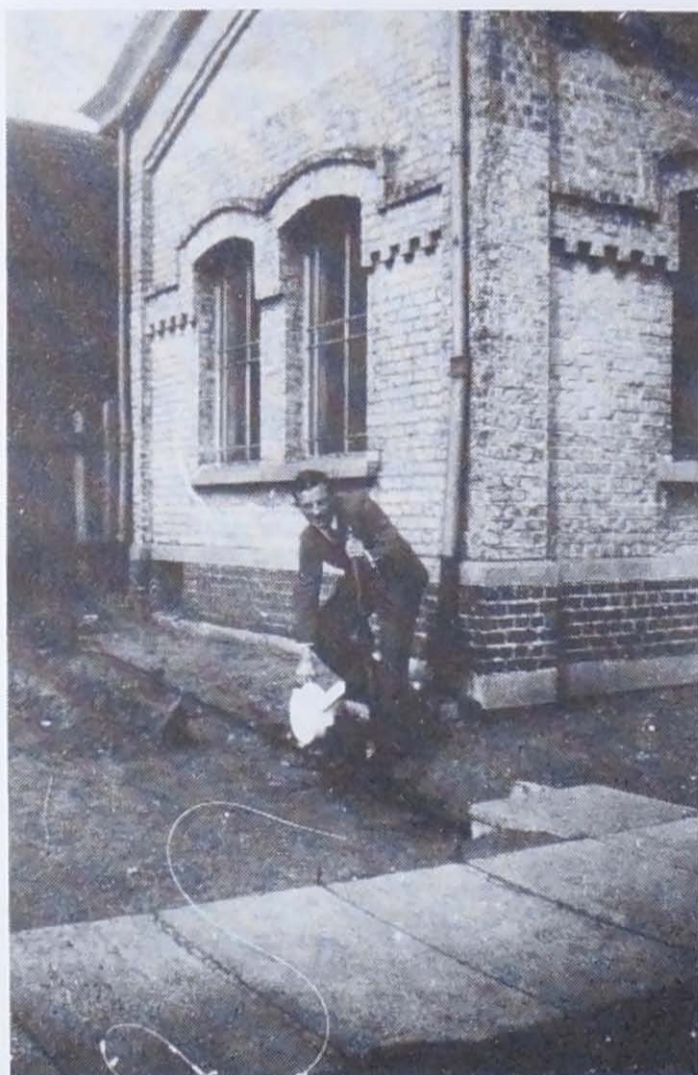
En dan zat je in volle bezetting?

Ja, maar hiervoor laat ik André Somers aan het woord.

"Ik ben aan de spoorweg gekomen begin juli 1943, na het beëindigen van mijn middelbare studies. Op het ogenblik waarop de heer Rulot Directeur-Generaal was werden tijdens de oorlog tijdelijke leerling-klerken aangenomen die uit hoofde van tewerkstelling bij de spoorweg vrij werden gesteld van verplichte arbeidsdienst in Duitsland. Deze leerling-klerken moesten wel volledig middelbaar onderwijs

genoten hebben en in het bezit zijn van een gehomologeerd getuigschrift. Na een geneeskundig onderzoek in Brussel werd mij, als standplaats het station Aalter aangewezen. Ik herinner mij nog dat we een opleiding kregen en vaklessen dienden te volgen. Als dusdanig kregen we een maandloon van 772 fr. Na het beëindigen van die opleiding en het slagen in een examen zouden wij benoemd worden als opsteller, kandidaat ambtenaar tot een hogere betrekking. Wanneer ik in 1943 in Aalter toekwam, was dit een station van 3de klasse met als stationschef de heer Paepe. Verder fungeerden er als aangestelden, die toegelaten waren in de beweging, de heer Aimé Lambrecht, Maurice Verplaetse, Gerard Cordier en Jules Mettenanxt.

Andere leerling-klerken in opleiding en aanwezig waren Daniël Haemerlinck en Willy Versele. Ander personeel, destijds aanwezig, waren bijvoorbeeld de seingeverers waarvan ik mij nog herinner, Edmond Mostaert, Theo Martens en een zekere Mortier. Als rangeerders-laders herinner ik mij nog René Botterman, Adiel Verbeke, Georges Bogaert en Aloïs Moens. Als berichtenbesteller meen



Daniël Haemerlinck in station Aalter rond 1942. (Foto : André Willems.)

ik Marcel Blondia te herinneren. Het station Aalter, omtrent halfweg gelegen tussen Brugge en Gent, beschikte over twee uitwijksporen alsmede over een goederenkoer waar de te lossen en de te laden wagons dienden geplaatst, een weegbrug voor de wagons, een magazijn voor de behandeling van stukgoederen bij vertrek en aankomst. Aanhorigheden van het station Aalter in 1943 waren de stations 4de klasse Bellem en Maria-Aalter met als chef respectievelijk Peeters en De Roose. In het station was een seinhuis uitgerust met gekoppelde toestellen van het type Siemens. De seininrichting was er één van het type met drie standen.

Het grote voordeel in opleiding geplaatst te worden in een dergelijk station bestond erin dat ik praktisch in aanraking kwam met alle diensten betreffende de exploitatie, dit wil zeggen : beweging, reizigers, goederen, enz. Wat de reizigersdienst betrof, zo had het station Aalter onder andere wekelijks 600 tot 650 abonnementen af te leveren. Daar kwamen nog de abonnementen voor bedienden, de schoolabonnementen en de gewone reizigers bij. Toen ter tijd was er nog een speciale groep reizigers in het leven geroepen door de oorlogsomstandigheden, namelijk degenen die wij "smokkelaars" noemden. Deze mensen, grotendeels herkomstig uit de streek Aalst, Denderleeuw, Liedekerke en verder, kwamen 's morgens toe en gingen zich bevoorraden bij de plaatselijke boerenbevolking, namelijk in vlees, boter, eieren, pluimvee. Zelfs levende dieren zoals schapen en biggetjes werden opgekocht en als bagage medegenomen in de pakwagens van de treinen. Deze levende dieren bevonden zich in kratten en in manden.

De stationschef zelf was de centrale figuur waarrond alles draaide. Als jonge bediende geef ik toe dat ik regelmatig in discussie kwam met de stationschef.

Achteraf en objectief beschouwd was zulks een normaal iets. Het verschil in leeftijd en een gebrek aan ondervinding en mensenkennis van mijnentwege lagen aan de basis daarvan. Eén zaak is echter overduidelijk : de heer Paepe was een rechtvaardig man en stond steeds achter zijn personeel waar het er op aan kwam dit te verdedigen. Steeds mocht op hem een beroep gedaan worden.

Tengevolge van de oorlogshandelingen werden wij soms gekonfronteerd met geallieerde aanvallen en mitrailleurs van laagvliegende toestellen die het vooral gemunt hadden op treinen al of niet in beweging en stationsinstellingen. Voor de geallieerden kwam het erop aan



*Stationschef Camiel Paepe aan seinhuis 43 in station Aalter.
(Foto : A. Paepe.)*

het tractiematerieel (locomotieven) zoveel mogelijk buiten gebruik te stellen. Soms, bij die mitrailleurs vielen ook slachtoffers. Ik herinner mij een bepaalde aanval waarbij het station gevisieerd werd. Bij die aanval was er toevallig een melkventer die met paard en kar de spoorweg kruiste, gelijktijdig met een motorrijder en een fietser (deze laatste was hoofdwachter te Oostende, namelijk de heer Delatre). Bilan van de aanval: voerder en hoofdwachter ongedeerd, motorrijder een schotwonde in het been en het paard doodgeschoten. Van het paard hingen de ingewanden in de telefoondraden.

De oorlog duurde maar voort. Als wij in de sporen vertoefden of ons buiten het stationsgebouw dienden op te houden, hadden wij op de lange duur bestendig het luchtruim in de gaten. Anderzijds waren er ook de overvliegende formaties bommenwerpers, echte armada's op weg naar doelen in Duitsland.

Om terug te komen op de bezigheden van de stationschef, kan vermeld worden dat voor hem ook de taak was weggelegd van het op-

roepen van de sneeuwplougen bij sneeuwval, het organiseren van de vrijmaking der spoortoestellen. Verder ook het inrichten van de dienst op enkel spoor bij versperring of ongeluk. In feite moest de stationschef 24 uur op 24 ter beschikking staan om eventueel en vooral bij abnormale omstandigheden de nodige maatregelen te treffen. Een niet te verwaarlozen aspect van de attributen van de stationschef was de centralisatie van de boekhouding, het opmaken van de periodieke kastoestand (om de 5 dagen), de bevoorrading en in stand houden van het dienstmaterieel, het coördineren van alle activiteiten van zijn ondergeschikten.



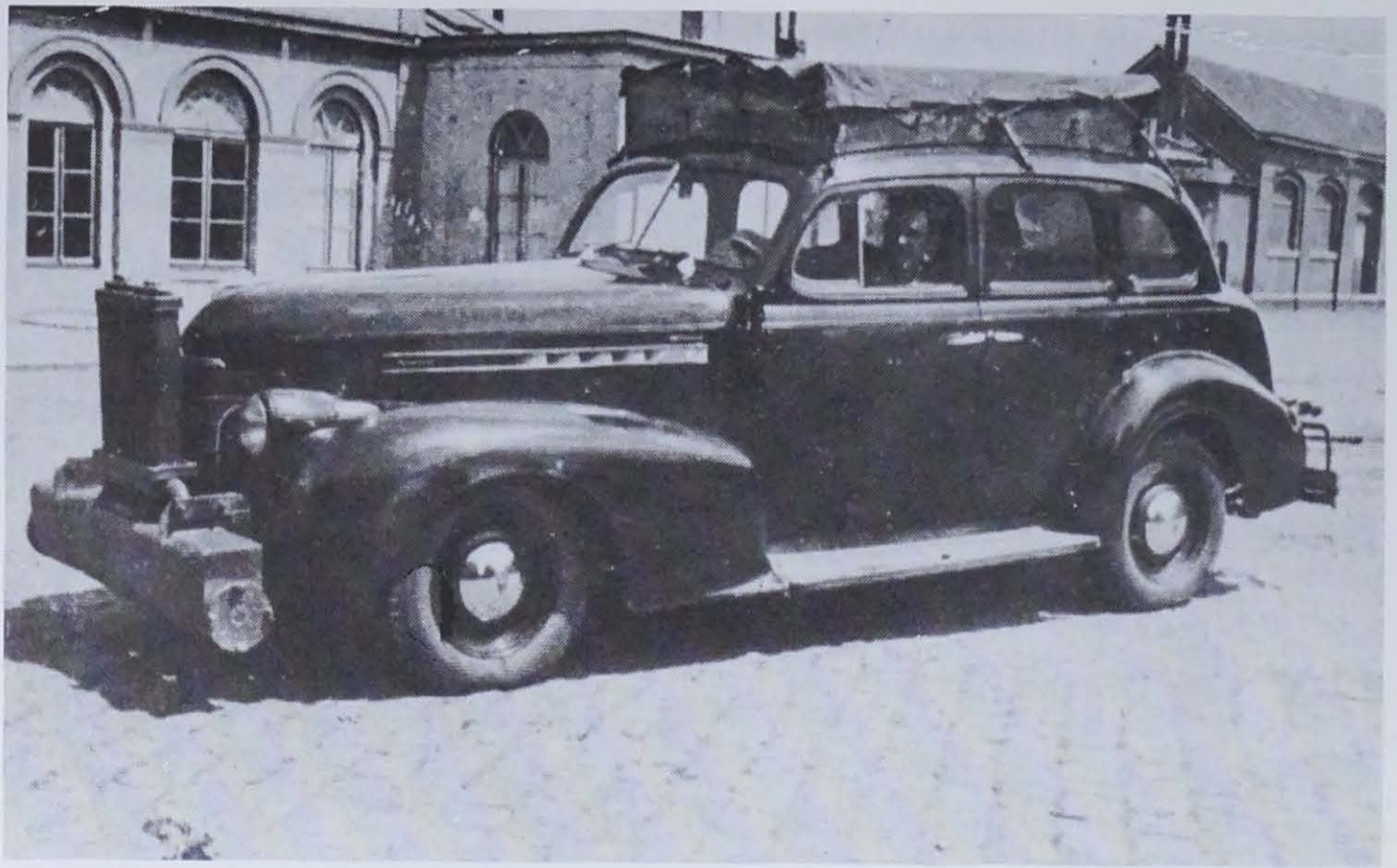
Raymond Van Parys poseert met vrienden en kennissen vóór zijn Oldsmobile op het stationsplein in 1943.

Het merendeel van zijn klanten waren welgestelden of spoorreizigers die, wegens hun bestemming of woonplaats, geen beroep konden doen op het openbaar vervoer (tram).

Dit was zijn 2de wagen, die hij op 1 september 1936 aankocht voor de som van 36.000 fr + 17 % taks bij de garage René Van Parys te Tielt. De wagen kostte meer dan de prijs van de nieuwbouw van een gewone woning.

Tijdens de oorlog werd, bij gebrek aan benzine, de motor omgebouwd om op gas te rijden. De brandstof (kolen of hout) werd in een bak (zie het dak van de wagen) meegevoerd om onder weg te kunnen "bij tanken".

Op de foto, van links naar rechts: Basiel Standaert (Dhontje), Basiel Van Kerrebroeck, Eugenie De Fauw (mevrouw Henri Van Parys), Raymond Van Parys, Henri Taghon (Brugstraat), ...?... en Jules Rutsaert.



*De taxi van R. Van Parys voorzien van de "oorlogsinstallatie" in 1943.
(Foto's en tekst : Roger Defruyt.)*

Begin 1945 promoveerde station Aalter van 3de naar 2de klasse, nam mijn opleiding een einde en werd ik benoemd als opsteller en overgeplaatst als interimair-opsteller met standplaats Groepsdirectie Gent. Mijn opleiding in station Aalter is als dusdanig van enorm nut geweest tijdens mijn verdere loopbaan als opsteller.

In die hoedanigheid ben ik zelfs een paar keer teruggekeerd naar Aalter om de stationschef te vervangen bij verlofname. Dit was dan na de oorlog. Van het aanwezige personeel dat grotendeels hetzelfde was als tijdens de oorlog, ook van de stationschef, mocht ik steeds waardering en vriendschap ondervinden.”

(Totdaar André Somers).

Je had de Duitsers toch min of meer in je hand?

Zo kan je het stellen. Ik kan wel een paar anekdotes vertellen. Toen het Hitler's verjaardag was, wilden de Duitsers de vlag met het hakenkruis aan het station hangen, maar daarvoor moesten ze via mijn woning en de slaapkamer van mijn dochter. Ik verbood hun de toegang. Er was echter een glazen afdak onder de kamer die op de kant van het perron lag. 's Morgens heel vroeg zijn de Duitsers met ladders, hout en touwen over het glazen afdak gekropen en hebben die vlag er toch aangekregen. Ik heb toen als protest mijn Belgische vlag ernaast gehangen. En dan was er de landing te Dieppe. Ik heb toen moedwillig, na de aankondiging van een Duitse trein, een wissel omgelegd zodat mijn rangeertrein op het hoofdspoor terechtkwam wat alle treinverkeer onmogelijk maakte.

De aangekondigde trein vervoerde zowel munitie als soldaten en officieren. De trein moest stoppen voor het inritsein in Aalter omdat het sein op rood stond. Een gewapend officier is naar mij gekomen met de vraag wat er aan de hand was en heeft mij opdracht gegeven zijn trein door te laten. Dat heb ik stellig geweigerd en mijn rangeringen traag en langzaam tot het einde doorgezet. Op dat ogenblik heeft de officier mij met zijn revolver bedreigd. Daarop heb ik gewoon geantwoord dat ik bezig was het spoor vrij te maken.

Ik stond met hart en ziel achter mijn station en zou ook alles doen om mijn reizigers bij te staan. Ik herinner me nog dat, toen de bedienden en scholieren 's avonds uit Gent naar Aalter moesten terugkeren, er vaak geen trein meer was naar Aalter. Er was wel een motortreintje. Dat treintje noemden de mensen in de volksmond "het michelientje" of het "mazoutje" (niet te verwarren met geest

rijke drank). Dat "mazoutje" reed non-stop van Gent naar Brugge, als er geen andere trein op het spoor was wel te verstaan. Mijn dochter ging toen alle dagen naar Gent voor haar studies. De mensen van Aalter kenden haar goed en als het "mazoutje" eindelijk aankwam in Gent duwden ze eerst mijn dochttertje erin en dan vochten Bruggeelingen en Aalternaren om er ook in te geraken. Ik werd intussen van Gent ingelicht dat mijn dochttertje op dat "mazoutje" zat. Normaal stopte het treintje niet tussen Gent en Brugge maar als het Aalter binnenreed, stond het sein op rood en stond ik met mijn rode kepie, een rode vlag en een rode carbuurlantaarn in de hand, midden op het spoor. Het "mazoutje" was verplicht te stoppen. Als chef had ik die bevoegdheid een trein te doen stoppen. En toen de deuren opengingen stapte niet alleen mijn dochttertje eruit, maar onder de verbaasde blikken van de Duitsers stapte ook een massa volk uit en zo waren zij ook ter bestemming. Ja, ik had veel over voor mijn volk.

Aalter kreeg ineens een enorme belangstelling van hongerige stadsbewoners?

Aalter werd in de oorlog inderdaad het centrum van de bevoorradings. De mensen kochten soms 200 treinkaartjes tegelijk om niet te moeten aanschuiven. Die kaartjes kostten toen, geloof ik, 18 of 19 fr. Ze werden "smokkelaars" genoemd, maar in feite waren het mensen die om voedsel kwamen zoals boter, aardappelen, eieren, melk, vlees, spek, enz. Er was voortdurend controle om die mensen hun voedsel af te nemen. Meer dan eens ben ik tussengekomen en zorgde ervoor dat ze hun duurbetaalde waren terugkregen. Wij hebben zelfs mensen in huis genomen opdat ze zo aan de voedselcontrole zouden ontsnappen. Dan maakte mijn vrouw soep en konden ze blijven om hun boterham erbij te eten. Op zekere keer hadden ze van een oud ventje een hesp afgenomen en ik heb ze onmiddellijk doen teruggeven. Als ik niet streng was opgetreden zou er meer van dat alles gebeurd zijn.

En nu de bevrijding.

We zijn door de Polen bevrijd: één tank en zeven mannen, echt waar. Op het uitwijkspoor aan het seinhuis stonden twee of drie wagons waarin Duitsers zich hadden schuilgehouden. We hebben daar nooit iets van geweten. Het gevluchte Duitse leger stond nog aan het kanaal op een kwartier van het station. Intussen hingen overal Belgische vlaggen uit. Mijn vrouw had ondertussen de Polen al uitgenodigd voor een paasbest diner met zilverwerk en wit tafella-

ken, het kon niet op. Ikzelf was, gewapend met een revolver, gaan zoeken in de omgeving van het station naar achtergebleven Duitsers.

Ineens begonnen de Duitsers aan het kanaal te schieten, waarop iemand "de Telegraaf" binnenvloog waar de Polen zaten te eten en schreeuwde: "Die Deutschen sind wieder da".

Onmiddellijk werd telefonisch versterking gevraagd door de Polen en in een mum van tijd kwamen uit alle hoeken Polen te voorschijn. Goed voor een slag van drie dagen om het Duitse leger definitief op te ruimen. De helft van de bevolking was gevlucht uit vrees voor wraakacties. Er zijn dan nog andere zaken gebeurd, veel te lang om te vermelden, maar Aalter was dan toch vrij.

Jij werd weer de "tchef" van Aalter?

Zo dacht ik, maar blijkbaar wilde de Directie van de NMBS een andere kant uit met mij. Ze presenteerden mij in een recordtempo allerlei stations van verschillende klasse tot zelfs eerste klasse toe. Antwerpen-Schijnpoort, Brussel-Leopoldswijk, Brussel-Centraal (dat toen juist opengesteld werd) waar ik de eerste stationschef zou geweest zijn, Hasselt, Borgworm, Essen, Landen, Arlon, Herbesthal en Oostende-Zeehaven. Het was een echte mallemol. Ik heb alles geweigerd omdat ik altijd naar Blankenberge terug wou. Toen heeft de Directie mij uitdrukkelijk bevolen naar Brugge-Zeehaven te gaan. En daaraan kon ik niet meer ontsnappen. Blankenberge kon ik nu wel vergeten; ik kon er enkel nog van dromen.

En je loopbaan eindigde dus te Brugge-Zeehaven als stationschef 2de klasse?

Ja, op 1 juli 1965, na 45 jaar dienst bij de NMBS.

Maar er moet mij nog iets van het hart. Heb je nooit medailles of eretekens voor je werk ontvangen?

Men heeft er mij veel gepresenteerd, maar ik heb ze alle geweigerd. Ik vond dat omkoperij, dat is zo mijn principe. Eén heb ik wel aanvaard namelijk die van Ridder in de Kroonorde.

En toen je afscheid nam van de Belgische Spoorwegen kreeg je een getuigschrift waarop stond: "de heer Camiel Paepe was een vriendelijk, kordaat man, door zijn ondergeschikten zeer graag gezien. Door zijn lange loopbaan bij de Spoorwegen heeft hij de evolutie

van de treinen meegemaakt. Van de ouderwetse treinen vlak na de Eerste Wereldoorlog tot de huidige elektrische treinen, die op het gebied van netheid en comfort een geweldige verbetering meemaakten. Ook de manier van reizen is fel veranderd. Vele jaren terug was het voor de mensen een hele gebeurtenis toen ze een trein namen.”

Vader, de eerste zin van het getuigschrift : een vriendelijk, kordaat man, door zijn ondergeschikten graag gezien, doet me denken aan de aanhef van het gedicht van Marnix Gijsen :

”Mijn vadertje, hij was rechtvaardigheid”

(Illustratie : M. THYS.)

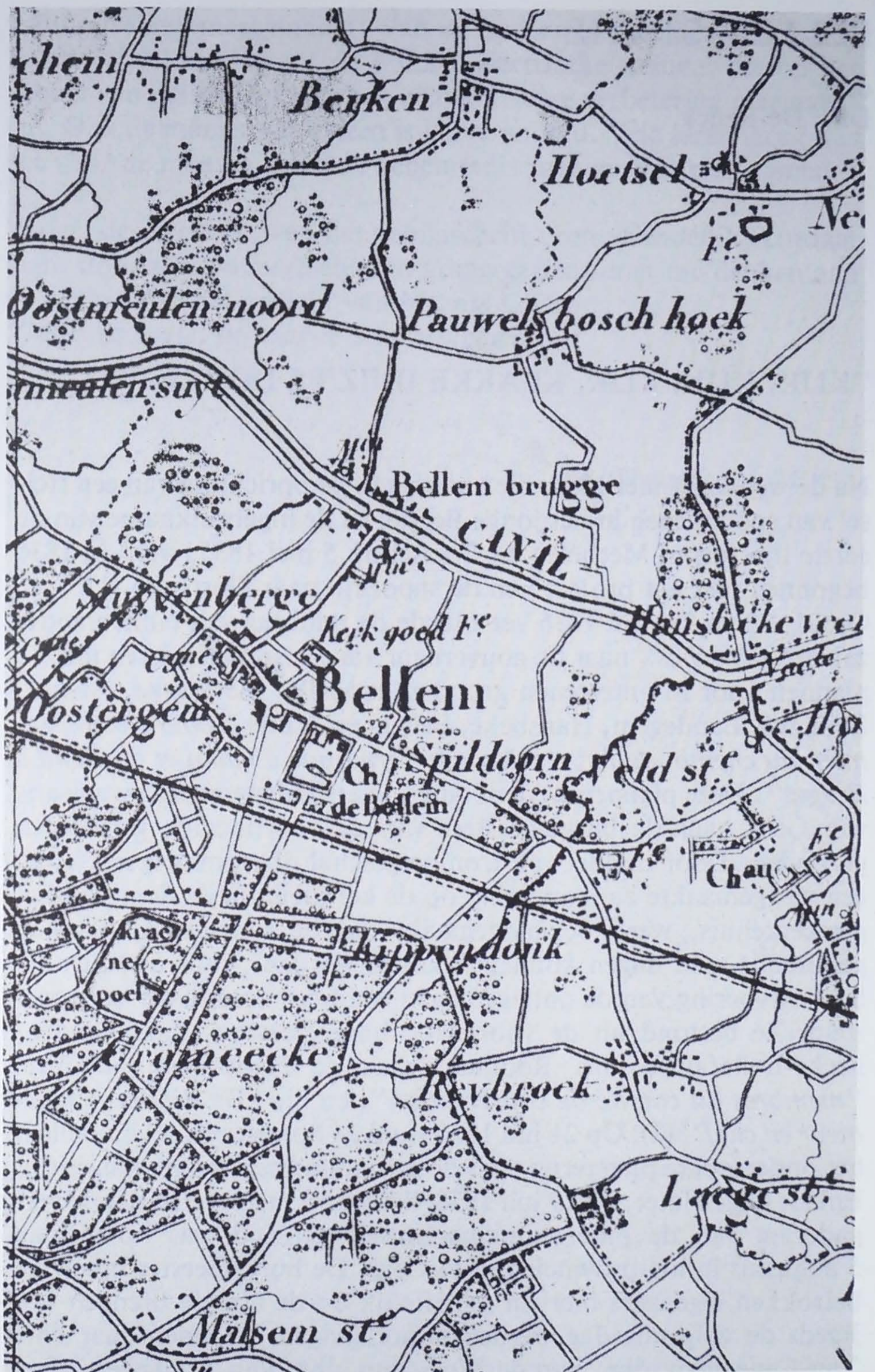
BELLEM STATIE

door
Dirk De Reuck.

”KIJK, KIJK, KIJK, KLAKKE BUIZ’ES DOARE!”

Na de wet van 1 mei 1834, die voorzag in de oprichting van een stelsel van spoorwegen in het jonge België, en de ingebruikname van de eerste lijn tussen Mechelen en Brussel op 5 mei 1835, werd in 1836 begonnen met het project van de spoorlijn naar Oostende (1).

Op 21, 22 en 23 juni 1836 verstuurde de minister van binnenlandse zaken ”*dépêches*” naar de gouverneur van Oost-Vlaanderen met 11 plannen voor te onteigenen gronden in Melle, Merelbeke, Afsnee, Drongen, Landegem, Hansbeke, Bellem en Aalter ”*pour l’établissement du chemin de fer, sections de Termonde à Gand et de Gand à Bruges*”. Deze plannen werden langs de arrondissementscommisaris van Gent naar de burgemeesters van de voornoemde gemeenten gezonden. Door middel van trompetgeschal of trommelgeroffel en een vastgemaakte aankondiging op de kerkdeur en de deur van het gemeentehuis, werd bekendgemaakt dat de onteigeningsplannen gedurende acht dagen konden bekeken worden. Voor de uiteindelijke uitvoering van de onteigeningen werd een commissie samengesteld. Ze bestond uit de voormelde burgemeesters, dhr. Vandennecke-Dellafaille, dhr. Rooman, dhr. de Himptinne, alle drie ”*membres du comité de conservation*”, en dhr. De Ridder, ”*ingénieur en chef*” (2). Op 21 juli 1836 zond de burgemeester van Bellem het onderzochte plan terug naar de arrondissementscommissaris (3). Enkele dagen later, op 29 juli 1836, liet deze laatste weten dat de vergadering van de onteigeningscommissie gepland was op vrijdag 5 augustus in het provinciehuis te Gent. De burgemeester moest de betrokken eigenaars hiervan schriftelijk op de hoogte brengen (4). Reeds de volgende dag werden uitnodigingen gezonden naar dhr. Van Caneghem, dhr. Van de Woestijne, dhr. Van Audenaert, dhr. Van Bosterhaut, wed. Jacques Martens en mevr. Pycke-douarière baronne de Keerle (5). Het was inderdaad door hun eigendommen



Ligging van de spoorlijn in Bellem. (Verz.: R. Defruyt, Aalter.)

dat de *"ijzerenweg"* aangelegd werd. Het Bellems traject liep door akkerland en bossen en kruiste de Weitingstraat, de Langestraat, de dreven van de *"Achtster"*, de Lotenhullestraat en de dreef in de Hellebroek. Er moesten geen huizen afgebroken worden en er stonden ook geen gebouwen in de onmiddellijke nabijheid van de spoorweg. Bij de onteigeningen werd ruimte voorzien voor twee sporen, maar er werd in eerste instantie slechts één spoor aangelegd (6).

De spoorlijn tussen Gent en Brugge werd op 12 augustus 1838 in gebruik genomen (7). Die dag werd het station van Aalter geopend (8). Aanvankelijk was er uitsluitend personenvervoer op de lijn. Pas in 1840 werd het goederenverkeer veralgemeend (9). In het begin van de jaren '40 kreeg Hansbeke een station (10). Het werd toen duidelijk dat een ontdubbeling van de lijn noodzakelijk was. In 1846 werd begonnen met de aanleg van een tweede spoor (11). Aan de overweg van de Weitingstraat in Bellem werd in 1849 een barreelwachtershuis gebouwd (zie bijlage, schets 1) (12). Van een Bellems station was er evenwel nog geen sprake.

Het gemeentebestuur van Bellem probeerde in die crisisjaren van het *"Arm Vlaanderen"* de gemeente uit een dreigende isolatie te halen, onder meer door de aanleg van een steenweg in de richting van de provinciale weg Tielt-Eeklo, waardoor eveneens een verbinding met het station van Aalter tot stand moest komen (13). Aan die weg werd jarenlang ijverig geplaveid tot hij eind 1853 in gebruik kon genomen worden (14). Intussen waren de spoorwegarbeiders ook niet stil blijven zitten, zodat het tweede spoor tussen Aalter en Hansbeke eveneens in 1853 afgewerkt was. In 1855 was de ontdubbeling van de gehele lijn voltooid (15).

Het zag er lang naar uit dat de trein voor de neus van de Bellemnaren zou blijven voorbijrijden, tot in de gemeenteraad van 11 mei 1867 *"eene deliberatie ten einde binnen deze gemeente eene statie te bekomen"* gehouden werd. De Raad motiveerde de noodzaak om in Bellem een station te openen als volgt :

"Overwegende dat onze gemeente omtrent de zeventig patentplichtigen telt, welker getal door gemak van communicatie met den staatspoorweg van Gent op Brugge merkkelijk zou aangroeien en dat er onder dit getal eene groote hoeveelheid zijn die handel drijven in vlas, lijnwaden, granen, kolen, guano, bouwstoffen, houtwaren, enz... ;

Overwegende dat er door de fabriek van d'heer Moerman-Van Laere alhier, eene uitgebreide fabrikatie bestaat van garens en zeildoek ; Overwegende dat onze gemeente eerlang met de gemeente Somergem door eenen nieuwen steenweg die reeds in aanleg is zal verbonden zijn, welken alle communicatie met verscheidene steden en gemeenten zal vergrooten en vergemakkelijken, en dat het grootste getal des zelfs inwooners alsmede degene der gemeenten Ursel, Lootenhulle, Poucques en Ruysselede binnen onze gemeente Bellem, met dewelke zij alle door steenwegen verbonden zijn, het naaste en gemakkelijkste punt vinden, om gemelden Spoorweg met allerhande koopwaren of persoonlijk de steden Gent en Brugge te bezoeken ; Overwegende dat er binnen deze gemeente twee kastelen bestaan, alwaar er menigvuldige bezoeken worden afgelegd en dat de personen die er zich begeven bij verkiezing van den Staatsspoorweg zouden gebruik maken, in plaats van hunne reis langs de gewoone wegen met rijtuigen af te leggen, waaruit er eene vermeerdering van ontvangsten in voordeel van den Staat zou voortspruiten ; Ingezien nog, dat de Statiën naast onze gemeente gelegen, de gene zijn van Hansbeke en Aaltre, dat onze Dorpplaats boven de vijfduizend meters van de Statie van Aaltre en omtrent vijfduizend meters van de Statie van Hansbeke gelegen is, daar integendeel onze dorpplaats maar omtrent vierhonderd meters van gemelden spoorweg gelegen is, zoo als alles aangeduid is op het hierbij gevoegde plan ; Verders overwegende dat onze gemeente de eenigste is langs den Spoorweg van Gent op Brugge gelegen alwaar er tot heden geene Statie nog halte bestaat ;

De Raad is eenpariglijk van advies

Zich met eerbied en vertrouwen tot de bevoegde overheid te wenden, gelijk bij deze wordt gedaan, ten einde binnen zijne gemeente aan het punt A op voorberopen plan aangeduid eene Statie of halte te bekomen om aldaar ten minsten de treinen vertrekkende des morgens en des avonds uit Gent en uit Brugge te kunnen stilhouden'' (16). Het plan waarnaar verwezen werd, vonden we niet terug maar het verzoek van de Bellemse gemeenteraad werd in elk geval ingewilligd door de hogere overheid. Op 5 december 1871 zond de minister van openbare werken de desbetreffende onteigeningsplannen naar Bellem. Op zondag 10 december 1871 werd publiekelijk afgekondigd dat deze plannen voor onteigeningen *''uit hoofde van openbaar nut tot het oprichten eener Statie op het grondgebied dezer gemeente''* ten gemeentehuize konden ingekeken worden van 11 tot en met 26 december 1871. De belanghebbende eigenaars — Frédéric-Marie de

Kerchove-de Naeyer, Benoît-Marie Le Sergeant d'Hendecourt en Julien Van Audenaert — werden schriftelijk verwittigd. Op 27 december 1871 kon het college van burgemeester en schepenen van Bellem met voldoening vaststellen dat *''tegen gemelde onteigening geene hoegenaamde reclamen zijn ingediend geworden''* (17). Opvallend is wel dat het onteigeningsplan een strook grond toont benoorden de spoorlijn, terwijl een rechthoekje ten zuiden van de spoorweg een niet nader omschreven gebouw aanduidt (zie bijlage, schets 2) (18). Waarschijnlijk werd deze onteigening niet uitgevoerd want de eerste stationsgebouwen werden opgetrokken langs de zuidkant van de sporen, binnen de in 1836 onteigende strook. Vermoedelijk werden de drie gebouwen respectievelijk ingericht als barreelwachtershuis, station en bergplaats (zie bijlage, schets 3) (19).

De *''statie''* van Bellem werd geopend op 10 juni 1872. De pastoor schreef over deze heuglijke gebeurtenis: *''Den 10ste juny 1872 was hier eene feestelijke dag door de opening van onze Statie op den Spoorbaen; het welk een groot voordeel voor alle ingezetene is geworden''* (20).

Dat *''groot voordeel''* bestond er in dat Bellem voortaan beschikte over een station voor reizigers, hun bagage en kleine goederen. Er was echter geen goederenspoor aangelegd voor *''grosses marchandises''* (21). Het ontbreken van een dergelijk goederenspoor liet zich reeds vlug gevoelen want eind 1872 schreven de schepencolleges en de belangrijkste handelaars van Bellem, Ursel, Lotenhulle en Poeke een petitie naar de minister van openbare werken om de aanleg van een goederenkoer bij het station van Bellem te bekomen. Op 9 augustus 1873 herinnerden zij de minister aan hun eerder verzonden verzoekschrift en benadrukten dat *''le développement pris par le commerce et l'industrie dans les susdites communes depuis quelques années est très considérable. Bellem par sa position et les routes qui viennent y aboutir en est nécessairement le centre depuis l'ouverture de sa station; et celle-ci, qui a déjà rapporté depuis le 10 juin 1872 jusqu'à la même date 1873 les sommes de 14.323 fr 34 ct pour les voyageurs et 3.167 fr 36 ct pour les petites marchandises, verrait accroître considérablement ses recettes si elle était ouverte aux grosses marchandises''* (22). Nog in hetzelfde jaar dat deze bede geformuleerd werd, werd ten zuiden van het station een woonhuis-herberg gebouwd (zie bijlage, schets 4) (23).

De reactie op het verzoek voor de aanleg van een goederenkoer te Bellem was positief, zodat het gemeentebestuur op 16 en 23 maart

1879 kon laten afkondigen dat de plannen "*aanduidende de percelen waarop onteigeningen dienen gedaan te worden uit hoofde van openbaar nut tot het plaatsen eener wisselbaan aan de statie van den Staatsspoorweg op het grondgebied dezer gemeente*" in de gemeentesecretarie konden geïnspecteerd worden van 17 tot 31 maart 1879. De grondbezitters Frédéric-Marie de Kerchove-de Naeyer, Marie-Eugénie Van Audenaert en de erven van Benoît-Marie Le Sergeant d'Hendecourt werden hiervan schriftelijk op de hoogte gebracht op 15 maart 1879. Ook tegen deze voorstellen werd geen bezwaar aangetekend (24). De aanleg van de goederenkoer was gepland in de strook grond die ook reeds in het onteigeningsplan van 1871 voorkwam (zie bijlage, schets 5) (25).

Het goederenstation werd geopend kort na 18 mei 1881. Het bestond uit "*une voie de déchargement*" (goederenspoor met wissels), "*une rampe*" (perron voor laden en lossen) en "*un pont à peser*" (weegbrug) (26). Vermoedelijk werd ook een pakhuis opgetrokken in de nabijheid van de goederenkoer.

In de tachtiger jaren van de 19de eeuw ging in de herberg aan het station een deeltje van het kermisprogramma van de Bellemnaren door. Ter gelegenheid van de "*kleine kermis*" had daar op zondag 14 november 1886 om 16u "*een kampstrijd met de jaskaart*" plaats (27). Ook op zondag 13 november 1887 werd er "*gejast*" aan het station (28).

In 1890 werd niet ver van het station, langs de zuidkant van de sporen, een huis gebouwd (zie bijlage, schets 6) (28b).

Tijdens de zitting van de Bellemse gemeenteraad van 29 augustus 1891 werd een nieuwe aanpassing van de stationsomgeving gevraagd :

"De Gemeenteraad

Overwegende dat sedert lange jaren een reglement der Staatsspoorwegen voorschrijft, in onze statie de reizigers op te nemen en te doen afstijgen langs dezen kant des treins alwaar zich geen tegenspoor bevindt, zij voor de reizigers in de richting naar Gent en van Brugge langs de overzijde der statie ;

Overwegende dat ook bestaande voorschriften den reiziger verplichten een zekeren tijd zich ter statie te bevinden voor het vertrek des treins ;

In aanmerking nemende dat de reizigers voor de richtingen naar Gent, die het werkelijk grootste getal uitmaken, de sporen hoeven over te stijgen en mits er aldaar noch wachtzaal noch welke hoege-naamde schuilplaats zich bevindt, deze, gedurende geruimen tijd aldaar blootgesteld blijven nu aan de brandende zonnestralen, dan aan eenen vuilen stofwind, aan eenen plasregen, eene bijtende koude of andere onaangenaamheden ;

Overwegende dat menig gegronde klacht of opmerking over dien staat van zaken door onze ingezetene en anderen is gemaakt, en dat eene oprichting dier soort onbeduidende kosten zou te weeg brengen wijl de plaats er geenszins ontbreekt ;

Neemt de eerbiedige Vrijheid

Den heere Minister van Spoorwegen, Posten en Telegrafen te smee-ken tegenover de statie van Bellem eene wachtzaal of schuilplaats te willen doen oprichten of liever nog de reeds lang ontworpen nieuwe statie langs die zijde ten spoedigste op te bouwen'' (29).

Het laatste voorstel, de bouw van een nieuw station, werd in de loop van de volgende jaren uitgevoerd. Bovendien werd op 30 december 1893 een onderzoek geopend naar eventuele bezwaren tegen de bouw van een *''maisonnette de garde contre le railway''* aan de overweg van de Langestraat. Dit onderzoek werd op 17 januari 1894 afgesloten zonder dat er protest aangetekend was (30). Dit barreelwachtershuis werd nog hetzelfde jaar gebouwd (zie bijlage, schets 7) (31). Het nieuwe station langs de noordzijde van de spoorweg kon in 1896 in gebruik genomen worden (zie bijlage, schets 8) (32). Vermoedelijk deden de gebouwen langs de zuidkant van de sporen voortaan dienst als barreelwachtershuis, wachtzaal en bergplaats.

Bij Koninklijk Besluit van 19 september 1901 werden de parkeerplaats en de toegangsweg naar het station overgedragen van het Staatsbeheer naar de gemeentelijke bevoegdheid. Daardoor was het gemeentebestuur voortaan belast met het onderhoud van die percelen (33).

In 1903 werd tegen de oostkant van het in 1890 gebouwde huis bezuiden de sporen een huis aangebouwd (zie bijlage, schets 9) (34). In 1906 werd het barreelwachtershuis aan de Weitingstraat vergroot, terwijl daar aan de overzijde van de spoorlijn een gebouwtje, mogelijks een bergplaats, opgetrokken werd (zie bijlage, schets 10) (34b). De herberg aan het station was in die jaren nog steeds een trefpunt voor de Bellemse kaartiers, want op 30 september 1908 nam de Bel-

lemse gemeenteraad akte van de beslissing van de burgemeester, baron de Kerchove-d'Exaerde, die liet weten *"dat hij eene jassing gunt van 200 fr aan de statie en op het dorp den zondag 8 november a.s. voor parochianen en vreemdelingen zonder eenigen inleg"* (35). Vermeldenswaard is wel dat de treinen in die tijd niet alleen in het station van Bellem halt hielden, maar ook aan de *"springbarreere"*, waar de spoorweg de belangrijkste dreef van het kasteeldomein kruiste. Daar kon baron de Kerchove-d'Exaerde, die tevens gouverneur van Oost-Vlaanderen was, op- en afstappen (36).

In de Bellemse stationsomgeving tijdens de *"Belle Epoque"* plaatste Maria Bultinck-D'Hanis een deeltje van haar in 1909 geschreven volksverhaal *"Gust en Deesken. Schetsen uit en om het leven van twee Vlaamsche boerenjongens"*. Volgens dit verhaal besloot Mie Kobe, een oud vrouwtje, het mooie oktoberweer te baat te nemen om een reisje te maken, *"en dat nog met de trein!"*. Netje, haar getrouwde dochter, woonde in een nabijgelegen dorp en tijdens de kermisdagen ging Mie Kobe haar bezoeken. Hoewel bij de tachtig was ze nog fel en bijzonder moedig. Ze trok alleen naar het station, met aan de arm een grote mand, waarin onder de rood-wit geruite doek *"een overgrootte koeke"* voor haar kleinkinderen verborgen lag.

Kinderen op weg naar school haalden de vrouw in en begroetten haar, waarop Mie haar mand neerzette om wat te rusten. Ze had reeds een heel eind gewandeld en het was nog een half uur gaans eer ze aan het station was. De schooljongens voelden medelijden met de oude vrouw en boden aan haar mand te dragen. Gust, één van de twee helden uit het verhaal, nam de mand op de schouder en de groep zette zich weer in beweging. Mie keek naar de kindergezichtjes *"en ze lachte en ze praatte en ze vertelde natuurlijk van heuren jongen tijd: als er nog geen vampeur (trein) was, als ze met de bargie naar Gent moesten, dat duurde een halven nacht eer ze aan de Brugsche poort aankwamen"*. Gust had inmiddels van zijn meester de toelating gekregen om Mie tot aan het station te vergezellen. Deesken, de onafscheidelijke makker van Gust, kwam hen achterna gelopen, een dikke tak in de hand. Die staken ze door het hengsel van de mand, zodat ze allebei een deel van de last konden dragen. Aan het station gekomen opende Deesken de deur van de wachtzaal en bleef ze vasthouden *"want anders sloot ze van zelf toe met de veere"*. Mie ging binnen en ging afgemat op de bank zitten. De twee jonge vrienden zetten de mand naast haar, weigerden beleefd een beloning voor hun hulp en keerden terug naar school, terwijl Mie

Kobe wachtte op de "vampeur" die haar ter bestemming moest brengen (37).

Het naderen van de stoomtrein maakte nogal wat indruk, zeker op de kinderen. De kleine Alice Martens uit Lotenhulle kwam bij haar nichtje Alice Lootens, die toen in één van de twee huizen langs de spoorweg woonde, naar de trein kijken. Het meisje stak het hoofd door de haag die de spoorlijn afzoomde en toen ze het puffende en zuchtende gevaarte zag afkomen riep ze verrukt uit: "Kijk, kijk, kijk, Klakke Buiz'es doare!", denkend aan het geluid van een "klakkebos", een proppenschieter waarmee vele kinderen zich destijds amuseerden (38).



Een stoomtrein komt aan in Bellem Statie. Dit is, voor zover bekend, de oudste foto van het station, gelet op de bouwstijl van de "blok" (seinhuis links naast de sporen) en van de wachtzaal, die nog een driehoekig uitspringend gedeelte in het dak heeft (gebouw rechts op de voorgrond). Op het perron herkennen we het karakteristieke profiel van stationschef Eduard Lequeue (derde van rechts). De andere spoorwegmannen zijn ons onbekend. (Verz. : M. Peeters, Bellem.)

Er reden toen nog niet veel treinen en er waren ook niet veel mensen die met de trein reisden. In het Bellems goederenstation heerste er wel een grote bedrijvigheid. Er werd van alles vervoerd met het spoor: kolen, strooisel, allerhande materiaal en "beesten". Zo moesten de wagons die varkens naar Brussel vervoerden 's maandags gelaad worden. Koewachter Henri Huysman haalde 's nachts de "koebeesten" uit de stal en dreef ze naar het station, vanwaar ze naar Brugge vervoerd werden (39).

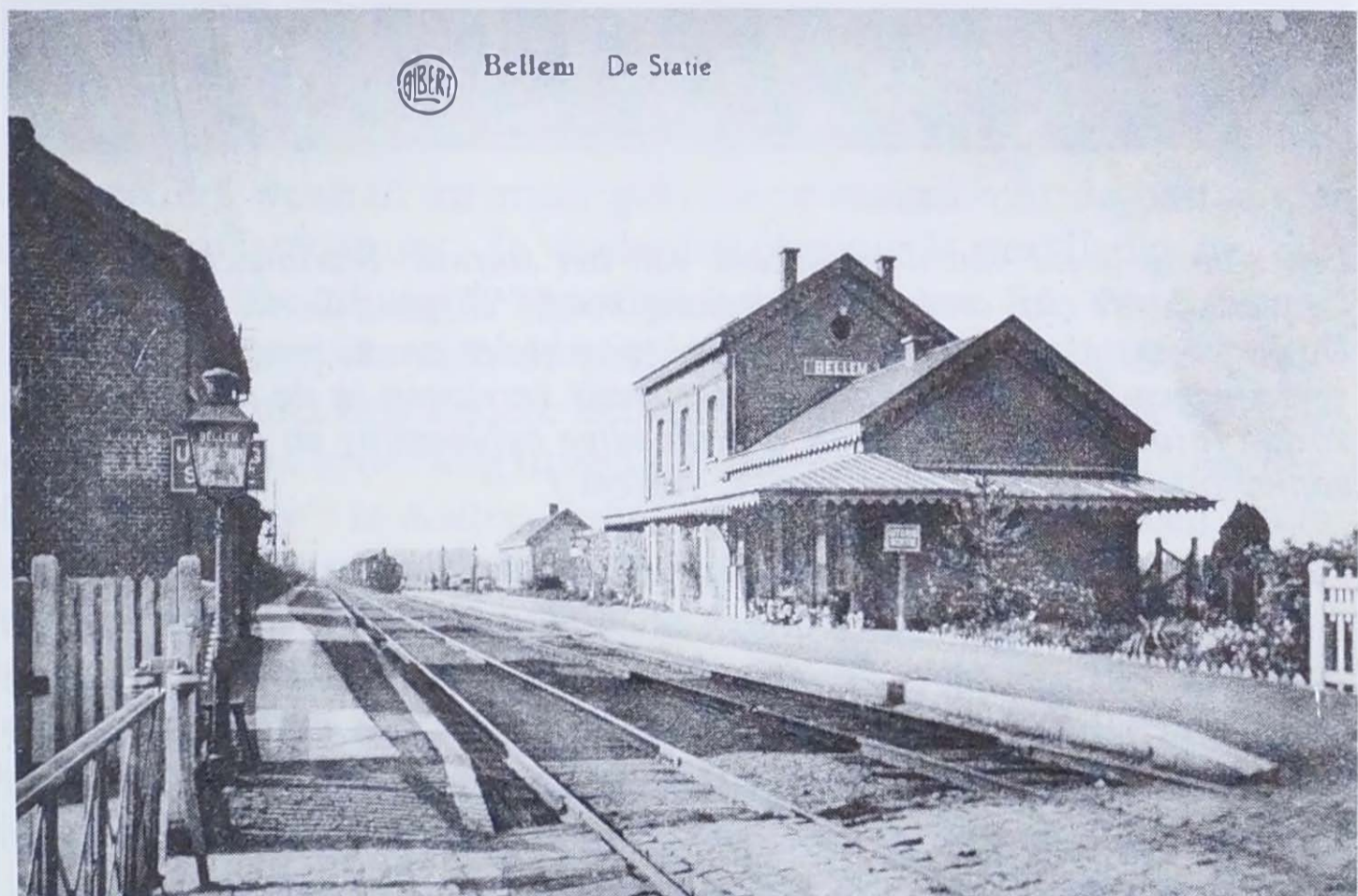
Op 2 mei 1912 nam het Spoorwegbestuur de beslissing om in Bellem een nieuwe "rampe" te bouwen en de bestaande goederenkoer te verlengen. De kostprijs werd op 7.013 fr geraamd en de werken zouden 8 weken duren (40). Ook aan de stationsgebouwen werden veranderingen uitgevoerd in 1912. Het opslagplaatsje bezuiden de sporen was inmiddels verdwenen en het barreelwachtershuis was verbouwd (41). Ook de wachtzaal langs de zuidkant van de sporen werd volledig verbouwd. Tussen de wachtzaal en het barreelwachtershuis werd een nieuwe bergplaats gebouwd. Vermoedelijk werd het pakhuis ten noorden van de spoorweg eveneens vernieuwd (42). Dit was waarschijnlijk ook het geval voor de "blok" die langs de noordkant van de sporen aan de overweg van de Lotenhullestraat gebouwd was (zie bijlage, schets 11) (43).

Tenslotte behandelde het schepencollege van Bellem op 19 december 1912 de aanvraag van het Spoorwegbestuur om aan het station een bergplaats voor 1.000 liter "petrool" te mogen inrichten (44). Een eerste onderzoek "de commodo et incommodo" werd gesloten op 4 januari 1913 (45). Een tweede soortgelijk onderzoek werd geopend op 19 mei 1913 en afgesloten op 4 juni 1913. Er was protest van Petrus De Brauwer en Jules De Groote, maar het schepencollege besloot de aanvraag van de maatschappij *Pétrolifère Nationale* van Gent toch in te willigen, mits de nodige maatregelen inzake de veiligheid (46). De opslagplaats werd gebouwd tussen de herberg en de twee huisjes langs de zuidkant van de sporen. De petroleumvoorraad was onder andere nodig voor de lampen die de stationsomgeving verlichtten (47).

Inmiddels was Eduard Lequeue stationschef geworden te Bellem (48). Hij zorgde ervoor dat het grauwe station omgetoverd werd tot een stukje aards paradijs, door de aanleg van enkele fraaie tuintjes en een overvloedige bebloeming. Voor deze inspanningen werd de heer Lequeue herhaaldelijk door het Spoorwegbestuur bedacht met de eerste prijs voor het mooist bebloemde station van de lijn Gent-

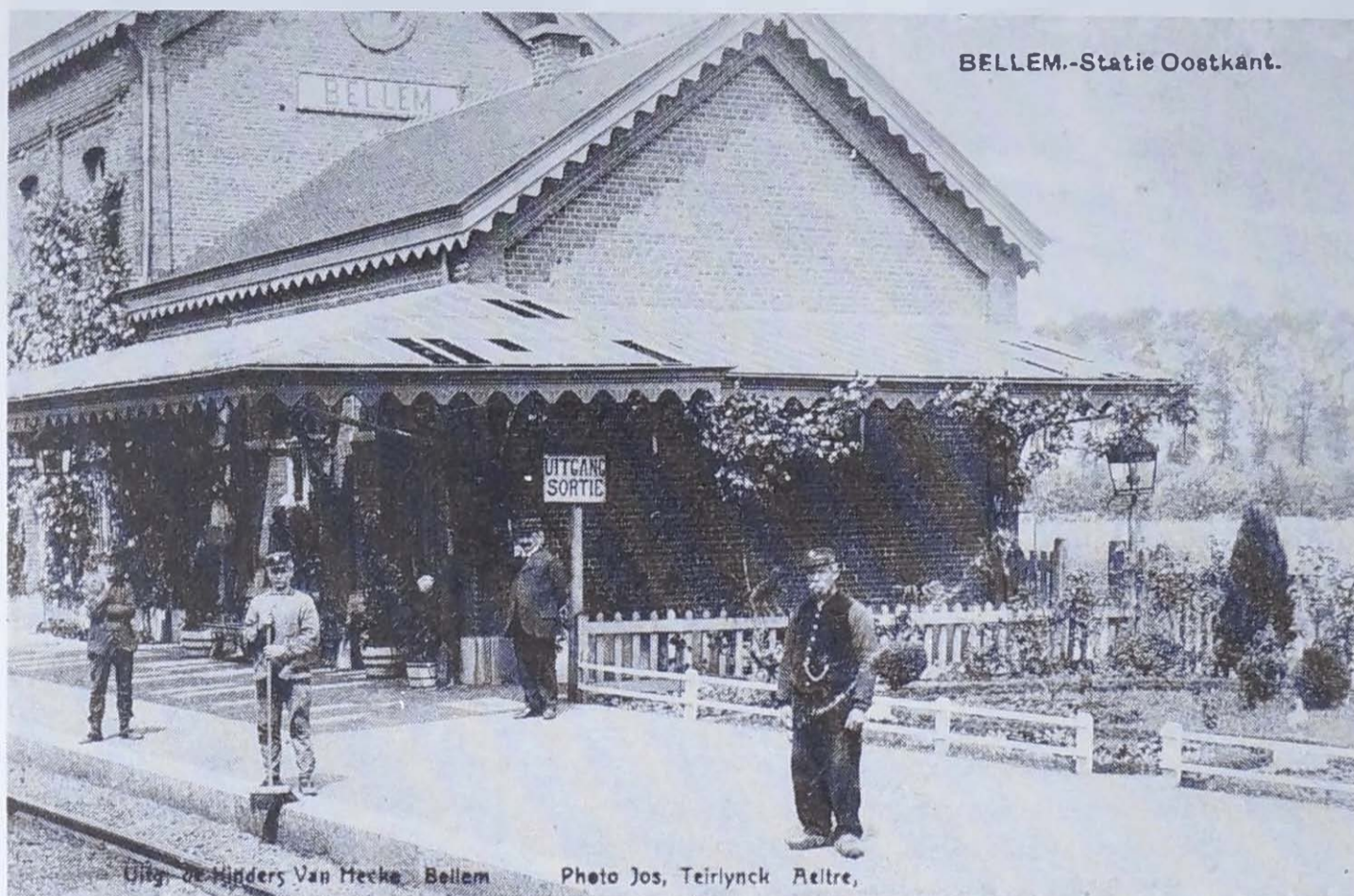


Links op deze foto, voorbij de hoek van het barreelwachtershuis, staat de nieuwe wachtzaal. Gedeeltelijk verscholen achter de haag langs de spoorweg is de zijgevel van het in 1903 gebouwde huis te zien. Op het perron kijkt opnieuw stationschef Eduard Lequeue in onze richting. De anderen zijn onbekend. (Verz. : I. Hoste, Bellem.)



De "barreere" is dicht (linksonder), want er is een trein uit de richting Brugge op komst. De locomotief is nu ongeveer ter hoogte van de wissel van het goederenspoor en zal straks het nieuwe pakhuis voorbijrijden. (Verz. : I. Hoste, Bellem.)

Brugge, een competitie die jaarlijks ingericht werd (49). De idyllische sfeer rond het Bellems station werd echter bruusk verstoord door de aanrollende donder van de oorlogsmachine !



Een zonnig beeld van de oostkant van het station. Stationschef Eduard Lequeue heeft zich onder het tweetalig bord "Uitgang-Sortie" opgesteld. De anderen staken eveneens hun werkzaamheden om zich op foto te laten vereeuwigen. Hun namen zijn echter reeds vervlogen in de tijd. Zoals op vorige foto's, valt ook hier de overvloedige bebloeming en de fraaie tuinaanleg op. (Verz. : M. Van Hecke, Bellem.)

DE GROOTE OORLOG (1914-1918)

Door de Duitse invasie op 4 augustus 1914 werd België in de Eerste Wereldoorlog gewikkeld. Tijdens de volgende maanden rukte het Duitse leger verder landinwaarts, terwijl de Belgische troepen zich achter de IJzerlinie opstelden (50). Op 14 en 15 oktober 1914 plunderden *de Duitschen* te Bellem de verlaten huizen (51). Onder de

nieuwe machthebbers werd de gemeente een onderdeel van de *Etap-penkommandantur Eeklo* (52).

Hieraan werd een beperking van de bewegingsvrijheid verbonden, want niemand mocht zich nog zonder paspoort buiten de Kommandantur begeven. Zo'n paspoort moest in Eeklo afgehaald worden (53).

De Duitse overheid nam het beheer van het station over en stationschef Lequeue werd vervangen door een "*Duitsche overste*" (54). Over de bewaking van de overwegen werd door de Duitsers navraag gedaan bij het gemeentebestuur. Op 2 en 6 maart 1915 werd hen geantwoord dat er langs de spoorweg op het grondgebied van Bellem een "*barreel*" was op de volgende posten :

- aan de Hellebroek : gesloten voor rijtuigen
- aan het station : bewaakt door het "*Duitsch beheer*"
- aan de "*springbarreere*" : privaat en bestendig gesloten
- aan de Langestraat
- aan de Weitingstraat.

De laatste twee posten werden voortaan bewaakt door "*burgerlijke bedienden*", die door het gemeentebestuur aangesteld en betaald werden (55). De vergoeding bedroeg aanvankelijk 1 fr per dag en later 2 fr per dag (56). Tenslotte hielden Duitse soldaten de wacht langs de "*route*" tussen Landegem en Aalter, "*weg en weerre*" (57).

De bezetters wensten intensief gebruik te maken van de bestaande spoorweginfrastructuur. Ze vorderden regelmatig werklieden op, die met het onderhoud van de spoorlijn belast werden. Eén van hen was Henri Huysman, die zich de oorlogsdagen nog levendig herinnert. Zo moest hij met nog andere Bellemnaren onderhoudswerk verrichten aan het stuk spoorweg tussen de "*ijzeren brug*" te Landegem en de "*Hoge Buize*" te Aalter, onder het waakzaam oog van een Duits soldaat. De spoorwegarbeiders droegen een herkenningsband om de arm en mochten de grenzen van de Kommandantur oversteken vermits ze in het bezit waren van een groen paspoort van de "*ijzeren-weg*". Een ander voorrecht was dat ze niet persoonlijk aanwezig moesten zijn op de maandelijkse controle van de weerbare mannen. Hun Duitse opzichter ging met hun papieren de aanmelding regelen.

De spoorwegarbeiders hadden ook een zware klus aan de uitbreiding van de goederenkoer, die de Duitse overheid liet uitvoeren. Daarvoor moest eerst de laagte aan de Hellebroek opgevuld worden. Dagelijks werden twee "*marchandisen*" aarde aangevoerd voor die

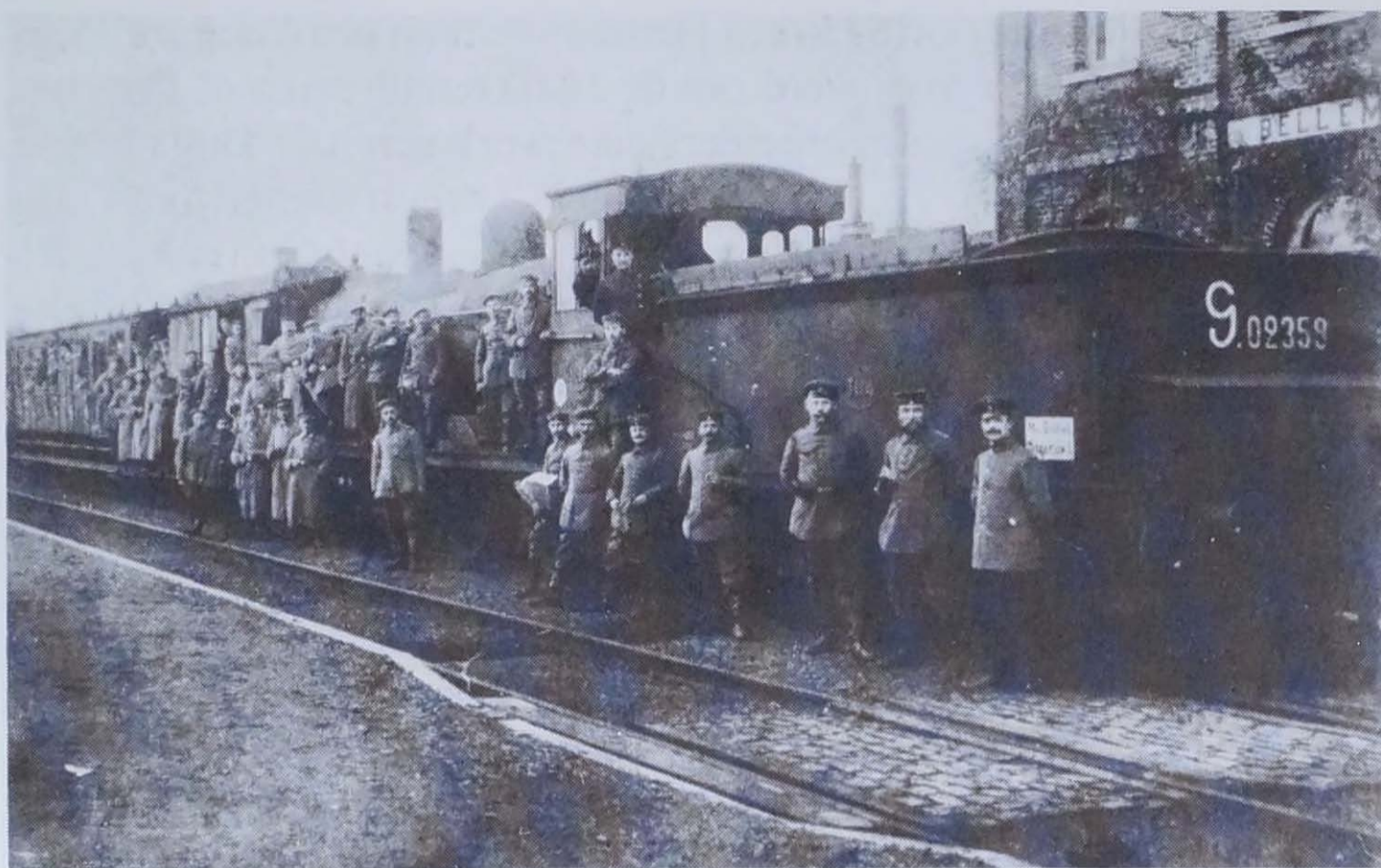
ophoging. Daarna werden vanaf de Hellebroek ten noorden van de bestaande goederensporen en door de hof van het kasteel tot aan de "*springbarreere*" sporen aangelegd, die met wissels aan de Hellebroek en aan de "*springbarreere*" met de overweg verbonden werden.

Waar de spoorwegarbeiders aan het werk waren, stopten soms treinen, volgestouwd met vaak jonge, Duitse soldaten, die "*de meeste leute van de wereld*" hadden op de weg naar hun eerste ervaring met het leven aan het Front. Meewarig schudde Henri Huysman het hoofd en filosofeerde: "*Jongens, ge zult niet meer lachen binnen twee dagen als ge ginder omver geschoten wordt!*"

Na enkele maanden in de vuurlinie kwamen de Duitse soldaten "*op repos*" in Bellem. Enkele soldaten kwamen daags voor de grote groep aan. Ze gingen de gemeente rond en schreven op de deuren van huizen met voldoende ruimte hoeveel soldaten en paarden er daar moesten gelogeed worden. In de loop van de volgende dag stopte de verwachte Duitse trein in het station. Soldaten met of zonder paarden zwermde uit over het dorp, op zoek naar logies. Tijdens hun verblijf in Bellem konden ze "*ulder laten vallen in het water en zingen, zingen in de weiden*" maar er stonden ook oefeningen op het programma, want de oorlog ging verder!

Aan het einde van deze rustperiode verzamelden de Duitse soldaten met paarden en wagens aan het station, wachtend op de trein die hen opnieuw naar de IJzer moest brengen. Toen die trein aankwam, gebeurde het laden en lossen zeer snel. Toch werd er soms nog een ogenblikje gevonden voor het maken van een foto, misschien de laatste ...

Ook voor de Bellemse spoorwegarbeiders was het toen leven met de dood voor ogen, of, zoals Henri Huysman in 1916 aan zijn collega's voorspelde: "*We gaan hier niet lang meer zijn, aja, als we geen eten hebben!*" Hun Duitse bewaker had ook vrijwel niets te eten, "*alleene water met Duitse rapen erin*". De arbeiders besloten dan maar uit pure noodzaak op weg naar hun werk aardappelen te roven. "*We moeten ons verdelen*" zei Henri, "*en ervoor zorgen dat we met een buzze toaten op het werk toekomen*". Aanvankelijk vonden ze maar "*toatjes als glazen marbels*", maar ze groeiden elke week! In het "*routehuizeke*" werden ze gekookt in een potje. Daar was "*onzen Duits*" ook blij mee en "*mee een beetje zout, we staken ze binnen, zulle!*", verzekerde Henri. Dit menu kon nog aangevuld



Een Duitse soldatentrein in het station van Bellem. Op het bordje op de locomotief staat "Mil(itär) Eisenb(ahn) Direktion". Eén van de soldaten heeft een accordeon in de hand. Boven de eerste wagon is nog het dak van het goederenmagazijn te zien. (Verz. : M. Peeters, Bellem.)

worden met wat "scheefgeslagen" boontjes en zoetemelk van het geitje van Henri. Deze ingrediënten werden meegenomen naar de "route" en ... "we waren gered!", lachte onze verteller.

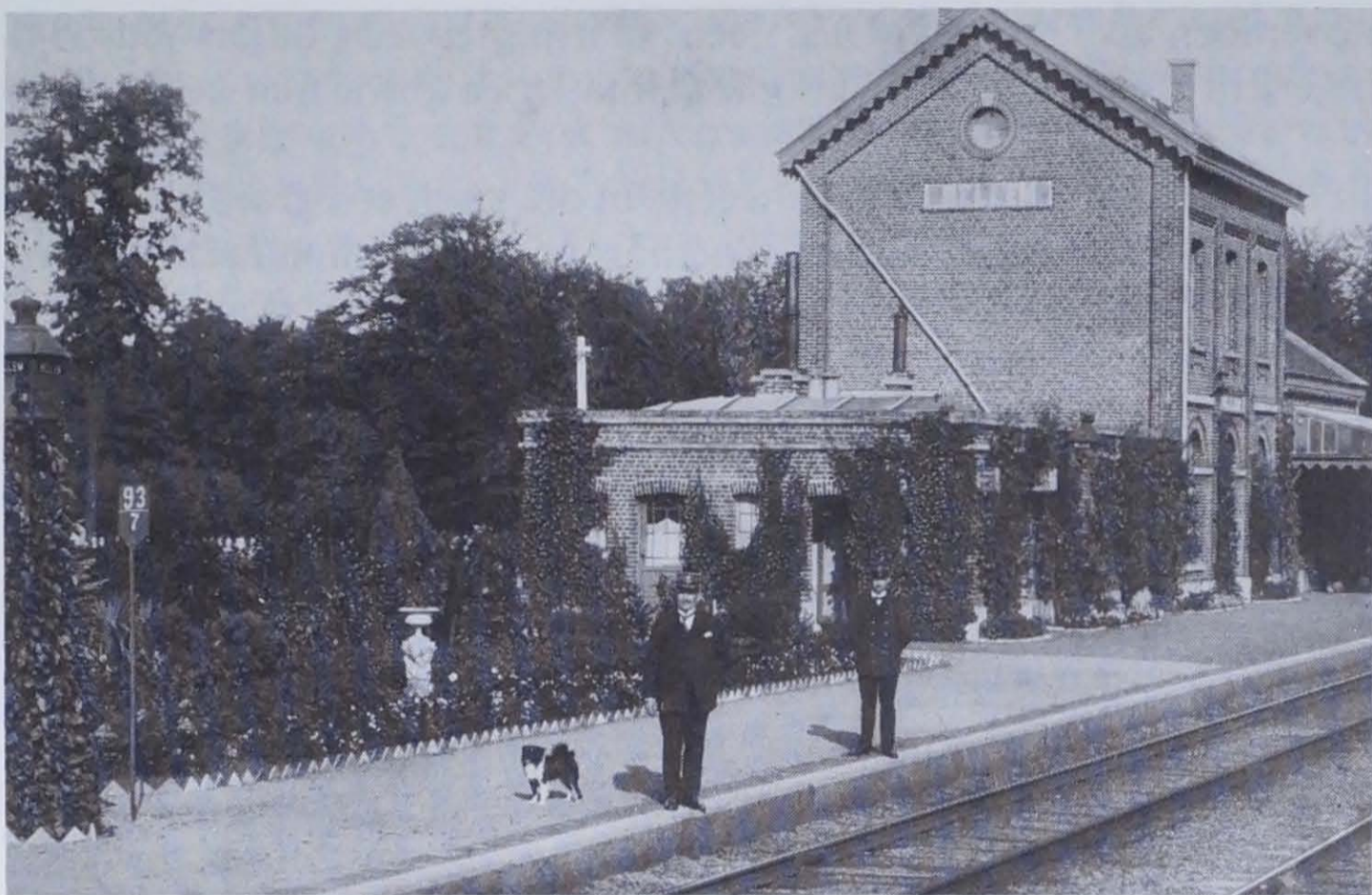
De Bellemse ploeg moest ook soms elders werken gaan uitvoeren. Zo bijvoorbeeld werd de groep van Henri Huysman op een dag naar St.-Maria-Aalter gezonden, waar de spoorweg gebombardeerd was. De rails stonden er kaarsrecht omhoog en de bommen hadden een put gemaakt, "ge koest er een huis in zetten!" Dit euvel moest "subiet" hersteld worden, vandaar het inzetten van arbeiders uit het omliggende. Een andere keer waren de Bellemnaren in Beernem aan de slag. Ze mochten na het werk met de soldatentrein die van het Front kwam terugkeren naar Bellem. Alleen wist niemand wanneer die trein zou komen aanstomen. Henri en zijn companen waren van plan deze trein niet te missen maar ... om 23u30 zaten ze nog te wachten in Beernem. De vermoeide mannen trokken dan maar te voet naar Bellem en ... na een kwartier stak de langverwachte trein hen voorbij! Denkend aan die ongelukkige samenloop van omstandigheden, grijnsde Henri "'k Heb er nog mee stenen achter geslegen en 'k zei giegodv..., koeste geen beetjen eer kom'n!'"

Op het einde van de oorlog kreeg Henri Huysman een "*dagure*" van 3 Mark per dag. Dit loon werd om de 14 dagen uitbetaald. Daarbovenop kregen de spoorwegarbeiders elke week een half Duits brood "*van de route*" voor een halve Mark en "*'t moest niet gedoopt zijn of niets, we kraakten het azo op, als ge honger hebt est al goed!*" De Bellemse spoorwegarbeiders moesten doorwerken tot de laatste dagen van de oorlog. Begin oktober 1918 begonnen de Duitsers Bellem te ontruimen (58). De Duitse spoorwegopzichter kwam de mannen melden "*Tommy es hier dichte, ge hoort hem allicht ook wel schieten*" en meteen kondigde hij aan dat hij nog diezelfde avond naar Duitsland terugkeerde. Hij nam afscheid en weende, "*want 't was nen brave vent, onzen baas*", zei Henri. De Bellemse spoorarbeiders moesten die avond het station van Aalter helpen ontruimen. Toen ze daarmee klaar waren, keerden ze naar Bellem terug met een Duitse goederentrein. Ze belandden in een wagon die vol stond met manden kippen en konijnen, die de Duitsers elders "*gepakt*" hadden. Henri en zijn makkers gooiden vanop de trein zo'n mand over de haag langs de spoorweg met de bedoeling ze de volgende morgen te gaan ophalen. Toen ze 's anderendaags naar de spoorweg trokken, was daar "*geen levende ziele*" meer te bespeuren. Het station was dicht en het was er akelig stil, zodanig zelfs dat de speurders op hun stappen terugkeerden want ze "*dierven notverdeeke langs ginder niet meer gaan!*" De volgende dag waren *de Belgen* in Bellem, zodat de eindbestemming van de uit de trein gegooide diertjes onbekend gebleven is. Wel werd toen duidelijk dat de wegtrekkende Duitse troepen niet meer de kans hadden gekregen om het station en de sporen te Bellem op te blazen, maar "*'t lag allemaal gereed om te springen en al!*" (59). Op deze wijze kwam het station vrijwel ongeschonden en zelfs uitgebreid met enkele goederensporen uit de Eerste Wereldoorlog.

DE TUSSENOORLOGSE JAREN

Kort na de Eerste Wereldoorlog werden de door de Duitsers aangelegde goederensporen weer uitgebroken, zodat het Bellems station opnieuw de vooroorlogse aanblik kreeg (60).

Het leven was na de oorlog echter niet meer hetzelfde als voorheen. In de jaren '20 kwam de pendelarbeid naar de Gentse fabrieken op gang. Heel wat Bellemse mannen en vrouwen namen 's morgens tus-



Bellem Statie middenin het groen. Op het perron staat stationschef Eduard Lequeue met zijn hond Fritz. Rechts zien we Emiel Mettenanxt, "agrée" (aangestelde) uit Bellem. (Verz. : M. Peeters, Bellem.)

sen 5u en 6u de trein naar Gent en keerden 's avonds na hun dagtaak naar Bellem terug (61). Die arbeiderstrein werd in de volksmond "*de Boma*" genoemd (62). Henri Claeys, die toen de koeien wachtte, kon 's zomers "*de Boma*" van ver horen afkomen. De ramen stonden open en het ging er in de trein nogal luidruchtig aan toe. Er werd gezongen en geroepen. De aankomst van "*de Boma*" was meteen het moment waarop de jonge koewachter naar huis mocht. Hij woonde toen op de wijk Markette en weet nog goed dat de kinderen van daar langs de dreef door de bossen en over "*de springbarreere*" naar de school op het dorp trokken. De baron, door wiens eigendom de kinderen liepen, liet dit oogluikend toe (63).

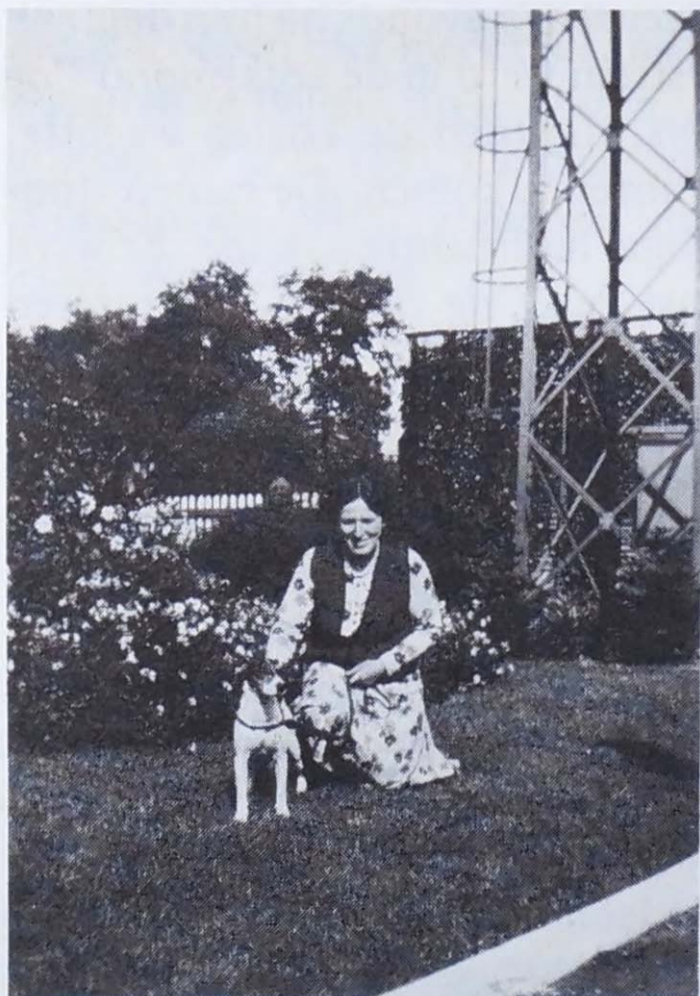
De reclame deed toen ook haar intrede in de stationsomgeving. Op de zijgevel van het in 1903 gebouwde huis werden teksten en afbeeldingen geschilderd die de overtocht per boot naar Dover, Solo-boter en opperbeste Kina-wijn aanprezen (64).

In de herberg aan het station werd elke jaar eind oktober-begin

november als "Statiekermis" een kaarting en een biljartwedstrijd ingericht (65). Daar werden ook de maten en gewichten geijkt (66).

In de Bellemse goederenkoer heerste in die jaren een grote bedrijvigheid. De handelaars Maes en Goethals haalden er hun lading steenkool af. Goethals liet ook meststoffen en kalk met de trein naar Bellem brengen. De Bellemse borduurschool leverde haar werkstukjes af met de kruiwagen, terwijl de weverij de steekkar benutte om haar producten naar het station te brengen. Brouwer Lootens en Jules Baeckeland trokken met een ezel, die ze als vergoeding voor oorlogschade hadden gekregen, naar de statie. Op de goederensporen stonden 3 wagens die voorbehouden waren voor het vervoer van de varkens van Achiel Van de Walle. Het gemeentebestuur ontving in het goederenstation leveringen steenslag voor het onderhoud van de buurtwegen. Niet alleen Bellemnaren maar ook heel wat voerlieden uit Lotenhulle kwamen naar het Bellems station met of om hun goederen. Naast de spoorweg speelde het kanaal ook nog een rol in het goederentransport (67).

In 1930 werd stationschef Lequeue opgevolgd door Fernand Peeters (68). Naast het station was inmiddels een ongeveer 20 m hoge pyloon gebouwd, waarop een zwaailicht aangebracht was als herkenningsteken en richtbaken voor vliegtuigen (69).



*Op deze foto zien we Maria Ryckeboer, echtgenote van stationschef Fernand Peeters, en hun hond Fox — een fameuse rattenpakker — met op de achtergrond een deel van de 20 m hoge toren. Onderaan de pyloon is de bedieningskast bevestigd.
(Verz. : M. Peeters, Bellem.)*

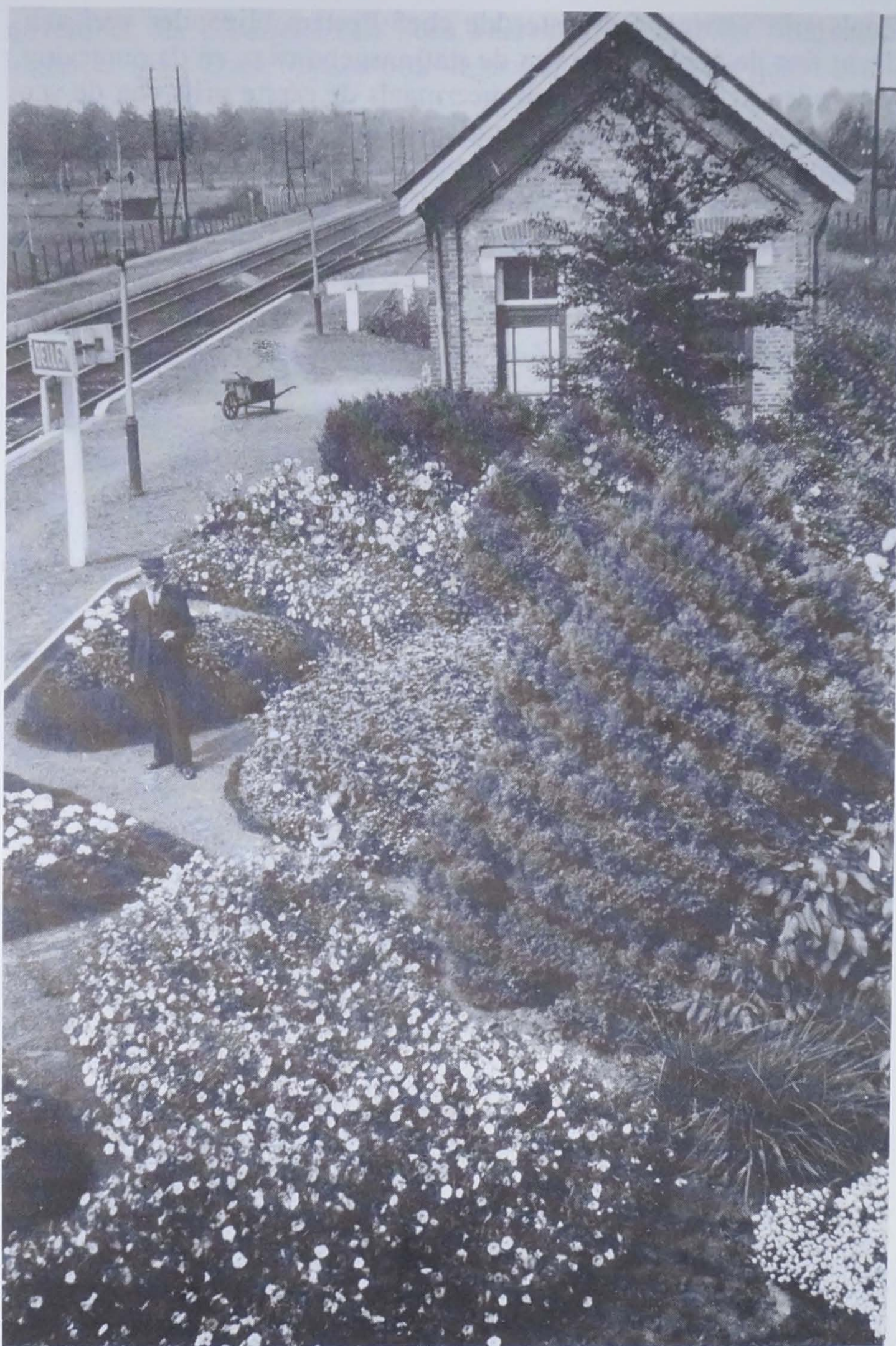
Zoals zijn voorganger besteedde chef Peeters bijzonder veel aandacht aan de bebloeming van de stationsgebouwen en de omgeving. Met reden kreeg hij dan ook meermaals de eerste prijs van de verfraaiingswedstrijd voor de stations. Die prijs bestond uit een diploma en een som van 100 fr, waarmee nieuwe bloemen konden aangekocht worden (70). Vanuit de toren naast het station werden enkele kiekjes genomen van het beeldige tuintje dat daar aangelegd was.



Met de stationschef bewonderen we de bloemenpracht van Bellem Statie. (Verz. M. Peeters, Bellem.)

De haag langs de spoorweg werd eveneens goed onderhouden en jaarlijks geschoren (71).

De zorg voor de toegangsweg naar en van het plein vóór het station was bij Koninklijk besluit van 19 september 1901 toevertrouwd aan het gemeentebestuur (72). Deze maatregel indachtig besloot het schepencollege van Bellem op 4 augustus 1939 *''het plein vóór de statie te doen reinigen van onkruid, desnoods de asch af te voeren en de aarde op te voeren ; zoo mogelijk zullen daarna op gezegd plein ligustrum of andere sierplanten geplant worden''* (73). Op 2 maart 1940 werd besloten het statieplein te beplanten met vlierstruiken (74).



Stationschef Fernand Peeters poseert fier in zijn tuin. Op de achtergrond zien we het pakhuis, een "koetzak" (van cul-de-sac : dood spoor) en een wissel van een goederenspoor. In het veld aan de overzijde van de spoorweg staat een "opper". (Verz. : M. Peeters, Bellem.)

Nog een laatste blik op Bellem Statie uit "de goeie oude tijd"...



Binnenzicht van het lokettenkantoor van het station. Achter het bureau links zit stationschef Fernand Peeters. De man aan het bureau in het midden is ons onbekend. Emiel Mettenanxt staat aan de schrijftafel rechts. (Verz. : M. Peeters, Bellem.)



Op het perron links herkennen we, van links naar rechts : Henri Demaret ("agrée" uit Hansbeke), Emiel Mettenanxt, Maurits Peeters (half verdoken achter Emiel Mettenanxt) en stationschef Fernand Peeters. (Verz. : mevrouw M. Lievens-A. De Grootte, Bellem.)

De pyloon, waaraan we enkele hemelse foto's van de Bellemse stationsomgeving te danken hebben, werd kort voor de Tweede Wereldoorlog afgebroken (75).

DE TWEEDE WERELDBRAND (1940-1945)

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het station van Bellem niet door de Duitse overheid overgenomen. Het stationspersoneel mocht in dienst blijven maar werd gecontroleerd door Duitse soldaten (76). Na een schrijven van de NMBS en een omzendbrief van de provinciegouverneur betreffende het bewaken van de spoorweg, werd volmacht gegeven aan de burgemeester tot het aanduiden van vier personen die met deze bewaking belast werden. Het gemeentebestuur stond ook in voor de betaling van deze mensen (77).

Een beeld dat is bijgebleven uit deze oorlog is de grote toeloop naar het station wanneer er wagons met "zenders" aangekomen waren in de goederenkoer. Tussen die steenslag lagen er immers cokes van de stoomtreinen en heel wat Bellemnaren gingen die cokes "scharten", met de blote handen of met de krabber uit de "lochtink" (78). Ook langs en tussen de sporen werd ijverig naar cokes gezocht (79).

MODERNE TIJDEN

In 1948 hielden de leveringen van steenslag door de NMBS op (80). Vanaf 1949 richtte het Bellems gemeentebestuur zich dientengevolge tot privé-firma's voor de levering van grint, as en zavel voor het onderhoud van de buurtwegen (81).

Tijdens de zitting van het schepencollege van 16 maart 1950 werd akte genomen van de op 11 maart ontvangen aanvraag van de stationschef, in naam van het spoorwegbestuur, in verband met "*de week van de spoorwegman*". Het college besloot geldinzamelingen en de verkoop van "*vierklaverbloempjes*" te machtigen, ook in de onderwijsinstellingen. De scholen werden bovendien verzocht om tijdens de week van 18 tot 25 maart 1950 één uur les voor te behouden gewijd aan "*de Spoorweg in dienst van het land en het nut welke de Weerstand in dit organisme heeft verwezenlijkt gedurende de lange bezettingsperiode en bij de bevrijdingsdagen*" (82).

Op 14 september 1950 behandelde het schepencollege de brief van de NMBS betreffende de afschaffing van overweg nr 26 over de Weitingstraat. Na onderzoek van de bijgevoegde plans en voorontwerpen besloot het college dat de afschaffing van deze overweg noodzakelijk als gevolg zou hebben :

- de belemmering van het verkeer langs de belangrijke buurtwegen Langestraat en Weitingstraat
- de afzondering van de wijk Markette, die toen ongeveer 50 huizen telde.

Verder zou de omleiding van het verkeer langs andere overwegen de drukte en dus ook het gevaar op die overwegen aanzienlijk doen toenemen. Het schepencollege besloot derhalve de ingediende voorontwerpen ongunstig te adviseren en te protesteren tegen de eventuele uitvoering ervan (83). Daarna werd het een tijdje stil rond dit vraagstuk.

In 1954 werd met de electrificatie van de lijn Gent-Oostende een belangrijke stap gezet in de modernisering van de spoorweginfrastructuur. Op 2 juli 1954, enkele dagen nadat de uitbating van de lijn "*met elektrische tractie*" een feit geworden was, schreef de NMBS aan het Bellems schepencollege een brief waarin werd gewezen op het electrocutiegevaar. Het Spoorwegbestuur vroeg ook inlichtingen voor het organiseren van een hulpdienst bij brand of electrocutie. Op 14 juli 1954 antwoordde het schepencollege dat, in geval van brand, het brandweerkorps van Aalter moest opgeroepen worden. Dokters waren er toen nog niet in Bellem, zodat bij een ongeval een beroep moest gedaan worden op een Aalterse dokter en op de Sint-Antoniuskliniek, eveneens in Aalter. Indien nodig moest ook de Bellemse onderpastoor geroepen worden (84).

Op 31 augustus 1954 werd het schepencollege geconfronteerd met een nieuwe brief van de NMBS, dit keer in verband met de eventuele afschaffing van overweg nr 29 aan het station. Het Spoorwegbestuur stelde voor deze overweg te vervangen door een overbrugging in de as van de Lotenhullestraat, die desgevallend moest opgehoogd worden.

Het schepencollege drukte de wens uit een afgevaardigde van de NMBS ten gemeentehuize te mogen ontvangen, teneinde meer duidelijkheid te krijgen in dit plan (85). De NMBS ging daarop in en tijdens de zitting van 14 september 1954 werd de toestand onderzocht die zou geschapen worden door de overbrugging van de overweg aan

het station. Er werd besloten nogmaals aan te dringen bij het Spoorwegbestuur om met een afgevaardigde deze zaak verder te bespreken (86).

Tijdens de zitting van het Bellems schepencollege van 16 augustus 1955 werd besloten aan de NMBS te vragen de mogelijkheid te onderzoeken om automatische verkeerslichten te plaatsen aan de onbewaakte overwegen aan de Weitingstraat en de Langestraat, wat dus het behoud van deze overwegen inhield (87). Ook het voorstel van de NMBS om overweg nr 29 te overbruggen in de as van de Lotenhullestraat vond geen genade in de ogen van het Bellems gemeentebestuur. Tijdens de gemeenteraadszitting van 18 februari 1956 werd opgemerkt dat door deze overbrugging het natuurschoon van de voorlopig geklasseerde dreef op onherroepelijke wijze zou tenietgedaan worden. Verder zou aan de belendende percelen een onherstelbare en onvergoedbare schade toegebracht worden, door deze percelen hun karakter van bouwgrond zonder meer te ontnemen. Vermits de overbruggingshelling benoorden het station zou aanvangen vóór het gewezen Hospice van Caneghem, kon dit door de gemeente aangekochte gebouw desgevallend niet als nieuw gemeentehuis ingericht worden omdat het in een put zou komen te staan. Tenslotte zou de uitvoering van het plan de sloping vereisen van enkele gebouwen bezuiden de spoorlijn.

Daarom besloot de gemeenteraad het ontwerp ongunstig te adviseren en formeel protest aan te tekenen tegen de uitvoering ervan. Er werd voorgesteld de overbrugging te bouwen tussen het station en het goederenmagazijn, in boogvorm aansluitend op de Lotenhullestraat (87b).

Tien dagen later, op 28 februari 1956, boog het Bellems schepencollege zich over een dossier van het Spoorwegbestuur betreffende de afschaffing van de overwegen nr 27 (Langestraat), nr 29 (Lotenhullestraat) en nr 30 (Hellebroek) (88).

Deze materie kwam opnieuw aan bod op de zitting van 27 maart 1956. Toen werd afgesproken op 10 april 1956 te vergaderen met de afgevaardigden van het Ministerie van Verkeerswezen en van de NMBS betreffende de ontworpen afschaffing van de Bellemse overwegen (89). Op die vergadering van 10 april 1956 kwam enkel de ontworpen overbrugging van overweg nr 29 (Lotenhullestraat) aan bod. Er werd overeengekomen dat de NMBS twee uitgewerkte ontwerpen zou voorleggen : het eerste overeenkomstig het oorspronkelijk tracé (in de as van de Lotenhullestraat) ; het tweede volgens het tegenvoorstel

van het Bellems gemeentebestuur (in een bocht om het station heen) (90). Het Spoorwegbestuur zag uiteindelijk af van haar eerste voorstel, maar formuleerde eveneens enkele bemerkingsen bij het Bellems tegenvoorstel. Gezien de schikking van de stationsomgeving was de bouw van een "kunstwerk" nodig, dat niet alleen doorgang moest verlenen aan de hoofdsporen en de twee aanliggende perrons, maar tevens aan de toegang naar de goederenkoer. Op aandringen van het Ministerie van Verkeerswezen, ten einde de kostprijs van de overbrugging te verminderen, stelde de NMBS een paar wijzigingen voor aan de Bellemse stationsinstellingen, te weten :

- een gedeeltelijke verschuiving van de perrons om de overspanning van de nieuwe brug te kunnen verminderen ;
- het afschaffen van de goederenloods en de goederenkoer, gezien de geringe trafiek die er toen was.

Terzeldertijd zou het station van Bellem in naam afgeschaft worden en omgevormd worden in een stopplaats of halte. Deze vereenvoudigingen zouden evenwel geen nadelige gevolgen hebben voor de reizigers aangezien geen wijziging van de bestaande treindienst voorzien werd en het afleveren van de weekabonnementen verder ter plaatse kon geschieden. Deze aanpassingen zouden pas doorgevoerd worden na de beëindiging van de beoogde werken. De goederenkoer kon bijgevolg nog geruime tijd ter beschikking blijven voor de wegeniswerken in de omgeving (90b).

Op 5 juni 1956 werd een twee weken durend onderzoek de comodo et incommodo geopend in verband met de ontworpen afschaffing van overwegen nr 27 (Langestraat) en nr 30 (Hellebroek) door omleiding van het verkeer langs bestaande wegen naar de bewaakte overweg nr 29 (station) (91). In de loop van dit onderzoek besloot het schepencollege de mogelijkheid te suggereren die overwegen te vervangen door tunnels voor voetgangers en fietsers (92). Dit voorstel werd evenwel niet aangenomen. De overwegen nr 27 en nr 30 werden gesloten op 20 oktober 1956 (93).

Begin november 1959 werd Bellem geschokt door een tragisch ongeval aan de overweg van de Weitingstraat. Daar werd de bestelwagen van de 22-jarige Roland Roets door een sneltrein gevat. De jongeman overleefde de klap niet (94). Nauwelijks twee maanden later, op 16 januari 1960, werd het onderzoek geopend naar de eventuele bezwaren tegen de ontworpen afschaffing van de overwegen nr 25 te Hansbeke en nr 26 te Bellem (Weitingstraat) en hun vervanging door een overbrugging tussen beide overwegen. Er werd protest aangete-

kend door baron René de Kerchove-d'Exaerde, door dhr Marcel Spriet en door mevrouw weduwe Aloïs Lambrecht. Beide laatsten voerden aan dat, vermits hun landbouwuitbatingen gedeeltelijk ten noorden en ten zuiden van de spoorweg lagen, door het afschaffen van de overwegen een groot deel van hun landbouwbedrijf niet meer kon uitgebaat worden. De Bellemse gemeenteraad voegde daar op 26 maart 1960 aan toe dat door deze ingreep de ganse wijk Markette van het overige gedeelte van de gemeente zou afgezonderd worden. Bovendien zou door de overbrugging tussen de twee overwegen te plaatsen veel nuttige grond door onteigening verloren gaan. De kosten van het project zouden tenslotte op gevoelige wijze opgedreven worden door noodzakelijke aanaarding en door de aanleg van toegangswegen.

Daarom werd besloten bij de minister van verkeerswezen te protesteren tegen de overbrugging tussen de twee overwegen. De gemeenteraad stelde voor de overbrugging te plaatsen op de overweg nr 26 te Bellem, dus op de Weitingstraat (95). Nog in hetzelfde jaar werd het barreelwachtershuis ten zuiden van de spoorlijn aan de overweg van de Weitingstraat afgebroken (95b). Op 20 mei 1961 zette het schepencollege het licht op groen voor de uitvoering van de plannen van de NMBS in verband met de overbrugging van de overweg aan de Weitingstraat (96). Het onderzoek de commodo et incommodo naar aanleiding van deze overbrugging werd afgesloten op 7 mei 1962, zonder dat er bezwaren ingediend werden (97). Tijdens de overbruggingswerken aan de Weitingstraat verdween het gebouwtje benoorden de sporen. Het verkeer werd omgelegd langs overweg nr 25 te Hansbeke. Het verzoek van het Bellems gemeentebestuur om overweg nr 27 (Langestraat) opnieuw in dienst te nemen, werd afgewezen (98).

Op 28 mei 1962 werd tot het onderzoek de commodo et incommodo besloten voor de overweg van de Lotenhullestraat. Het stond toen vast dat deze overweg zou afgeschaft worden en vervangen door een overbrugging met toegangshellingen, in een bocht om het station (99).

Het station van Bellem verloor tijdens de "*golden sixties*" veel van de vroegere glans. De goederenkoer werd gesloten en uitgebroken, het pakhuis werd met de grond gelijk gemaakt en ook de wachtzaal bezuiden de sporen werd neergehaald (100).

De overbruggingswerken aan de Weitingstraat werden voltooid op 11 april 1967 (100b).



*Het station van Bellem rond het midden van de jaren '60. De wachtzaal links is verdwenen en vervangen door een kleiner schuilhuisje. De stilstaande trein belemmert het zicht op de goederenkoer. De stationsgebouwen werden inmiddels in het wit geschilderd.
(Verz. : M. Van Hecke, Bellem.)*

Eind 1967-begin 1968 werd het barreelwachtershuis aan de overweg van de Lotenhullestraat afgebroken (101).

Op 14 juni 1968 werd een Ministerieel Besluit uitgevaardigd, overeenkomstig met het Koninklijk Besluit van 31 december 1965, waarin bepaald werd dat aan de overweg van de Lotenhullestraat vóór 31 december 1972 automatische seinen en slagbomen moesten geplaatst worden. In een brief van 13 februari 1969 aan de Spoorwegoverheid toonde het Bellemse gemeentebestuur zich verwonderd over het aanbrenge van automatische signalisatie aan de overweg, gezien de plannen voor een overbrugging. Omdat deze overweg zeer druk gebruikt werd en een nog grotere drukte verwacht werd door de aansluiting van de overweg met de twee bruggen over de autosnel-

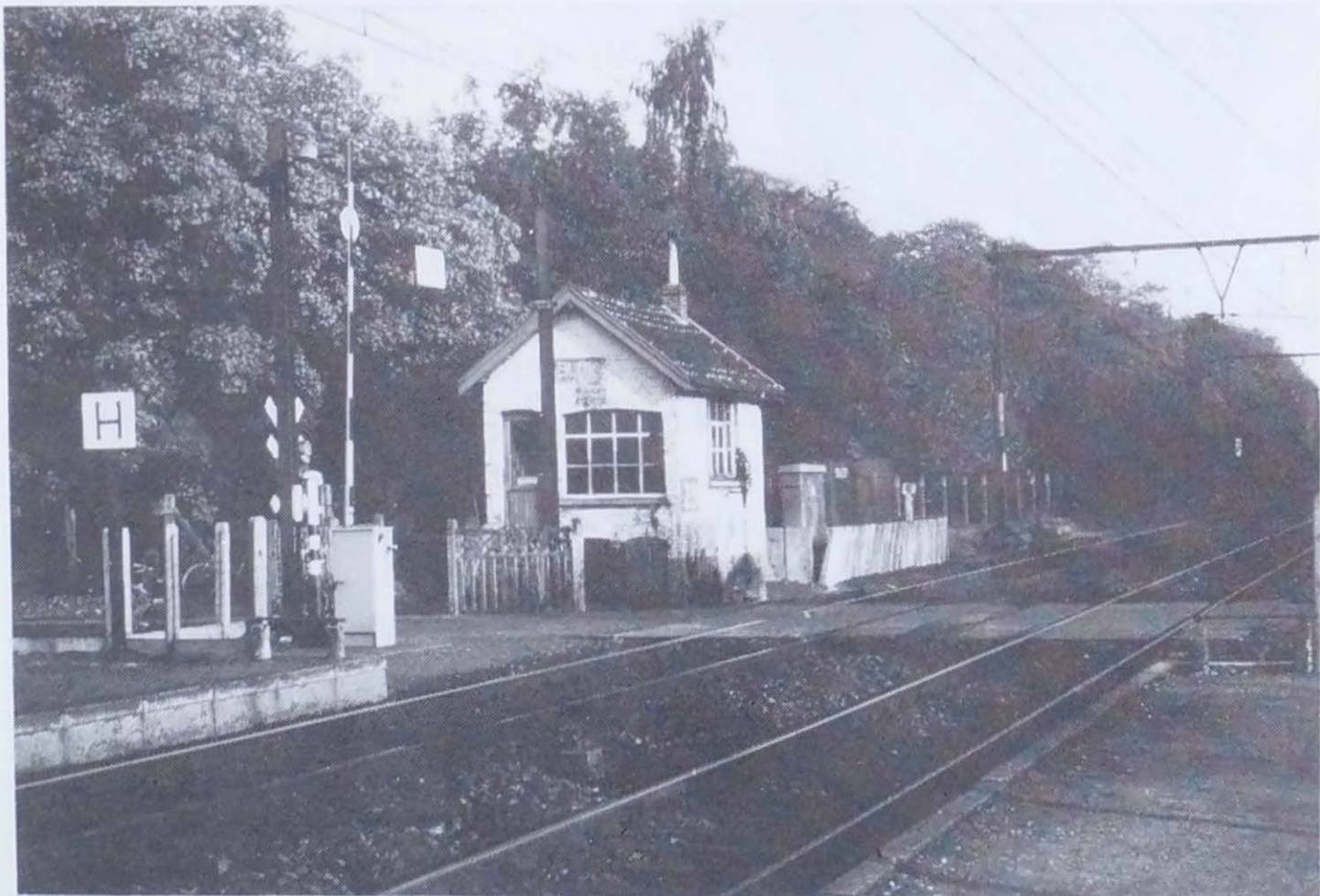
weg, werd aangedrongen de automatische signalisatie te vervangen door de overbrugging (101b). De overbruggingsplannen waren evenwel nog niet aan uitvoering toe, zodat, in toepassing van het Ministerieel Besluit, begonnen werd met het aanbrengen van de automatische signalisatie aan de overweg. Tijdens deze werkzaamheden gebeurde in november 1970 op de overweg een dodelijk ongeval. Door het niet tijdig sluiten van de rolslagbomen werd een tractor met oplegger en pletwals, die de overweg kwam opgereden, door de Tauern-expres gegrepen. In dit ongeval kwamen de vrachtrijder en zijn begeleider om. Twee arbeiders, die werken uitvoerden voor het aanbrengen van automatische slagbomen aan de overweg, werden gewond (102).

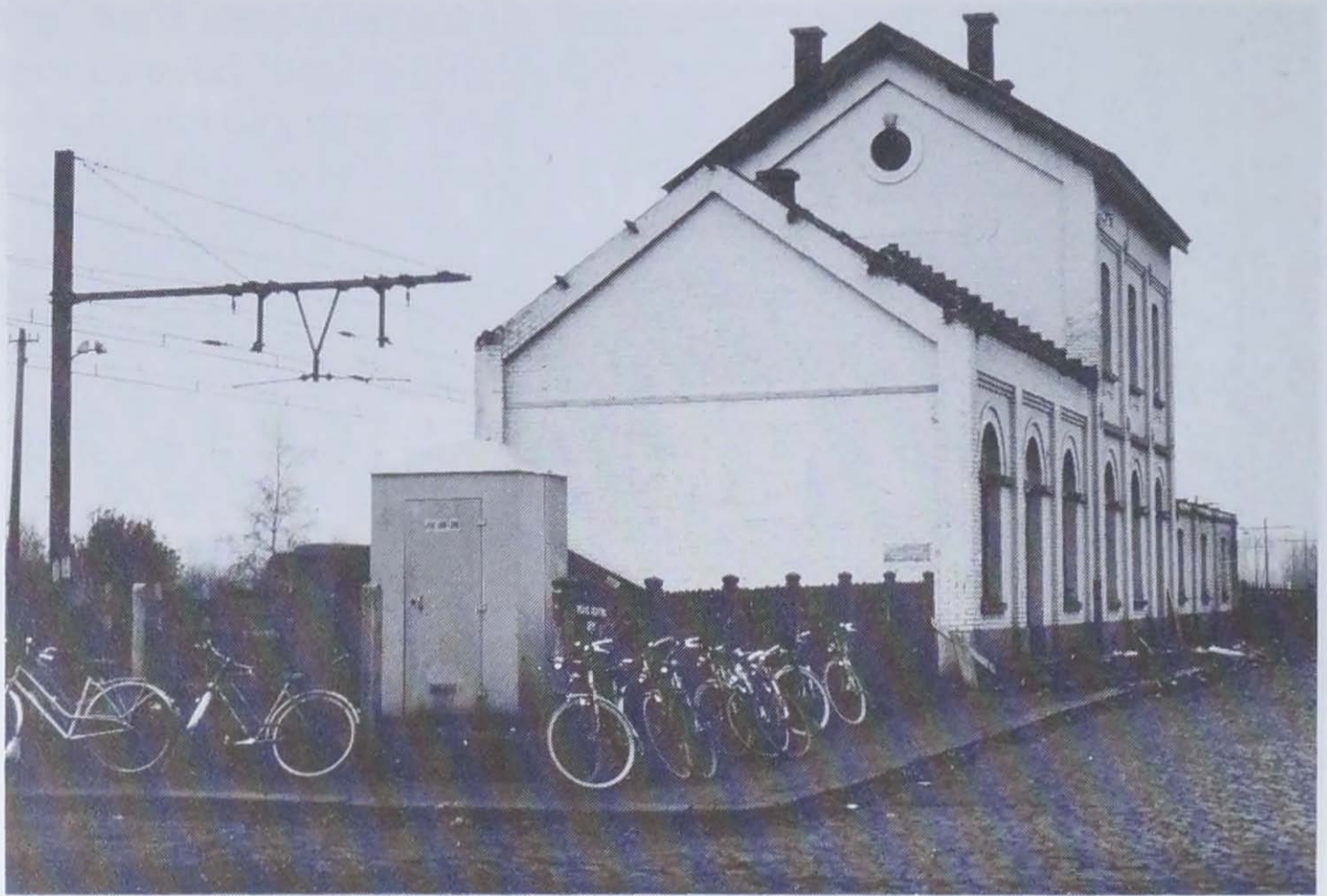
Het station van Bellem stond inmiddels leeg en raakte vlug in verval (103). De omgeving werd bovendien ontsierd door de wanordelijk achtergelaten fietsen van de treinreizigers.

Een K.W.B.-werkgroep bracht dit probleem voor het schepencollege op 28 december 1972 en er werd besloten bij de NMBS navraag te doen of het leegstaande stationsgebouw als fietsenstalling mocht gebruikt worden (104). Dit werd evenwel niet toegestaan, gezien de aanstaande sloop van het stationsgebouw (105). Toch duurde het nog tot 1975 vooraleer slopingsaanvragen bij het schepencollege binnenkwamen. De eerste werd op 5 maart behandeld en betrof de aanvraag voor het slopen van de spoorwegwoning aan de Langestraat (106). Deze aanvraag werd gunstig geadviseerd. De tweede slopingsaanvraag betrof het station zelf en werd behandeld op 17 maart 1975. Ook deze aanvraag werd gunstig geadviseerd, mits de voorwaarde dat vóór de afbraak minstens twee wachthuisjes gebouwd moesten worden, vermits de overkapping van het station en de gebouwen zelf nog dienst deden als schuilplaats voor de reizigers en de bestaande wachthuisjes qua capaciteit onvoldoende bleken te zijn (107). De vergunning voor het slopen van de spoorwegwoning aan de Langestraat en het station werd door het bestuur van stedenbouw te Gent aan de NMBS afgeleverd op 3 april 1975 (108). De afbraakwerken namen een aanvang begin december 1975. Op 8 december 1975 merkte het schepencollege op dat van de overeengekomen bouw van twee schuilhuisjes nog niets te merken was. Bovendien verdween door de afbraak van het station een stalling voor de fietsen van de reizigers. Aan de NMBS werd gevraagd wanneer met de bouw van bijkomende schuilhuisjes zou begonnen worden en welke oplossing voorzien werd voor het stallen van de fietsen (109).



Blok 42 aan overweg 29 (Lotenhullestraat) met de oude "barreere" (boven) (verz. : C. Wille, Aalter), die naderhand vervangen werd door automatische slagbomen (onder). (Verz. : E. Van Nevel, Bellem.)





De brokstukken rond het station zijn de voorboden van een volledige afbraak. Bij gebrek aan een fietsenstalling worden de rijwielen her en der achtergelaten. (Verz. : E. Van Nevel, Bellem.)



*Vergane glorie ...
(Verz. : M. Peeters, Bellem.)*



Het gesloopte stationsgebouw, met tussen het puin de overeind gebleven electriciteitskast, waarop voor de slopers de verwittiging "LATEN STAAN KABELS" aangebracht was. (Verz. E. Van Nevel, Bellem.)

Eind 1975 was het station van Bellem met de grond gelijk gemaakt (110). Een troosteloze hoop puin was alles wat er nog restte van de statie, die eens de bloem van de lijn Gent-Brugge was.

Inmiddels waren de werken voor de aanleg van de brug met toegangshellingen, ter vervanging van de overweg aan het station, aanbesteed. In 1976 en 1977 werden die werken uitgevoerd (111). De grond tussen de noordelijke toegangshelling en de Lotenhullestraat werd verkaveld, zodat daar in de komende jaren kon gebouwd worden (111b). De Bellemnaren hadden wel nog enkele opmerkingen bij de vernieuwing van hun stationsomgeving. De fietsenchaos duurde immers voort want het was niet duidelijk waar de rijwielen moesten achtergelaten worden indien de reizigers langs de trappen van de brug naar de perrons moesten gaan. Bovendien stelden al die trappen voor oudere mensen en gehandicapten bijkomende problemen. Daarom werd voorgesteld aan de overweg een onderdoorgang te maken voor voetgangers, fietsers en gehandicapten. Dit voorstel werd door de bevoegde minister goedgekeurd en aan de NMBS ter uitvoering voorgelegd (112). Op 18 augustus 1977 werd de nieuwe



De overbrugging aan de Lotenhullestraat, gezien vanaf de zuidelijke toegangshelling. (Eigen foto.)



De tunnel wordt ook gebruikt door graffitispuiters. (Eigen foto.)

spoorwegbrug opengesteld voor het publiek en meteen werd overweg 29 gesloten (113).

Enkele maanden later ging voor de laatste keer de kleinschalige "Statiekermis" door (113b).

De aanbesteding van de voetgangerstunnel op de plaats van de afgeschafte overweg had plaats op 22 augustus 1979. De onderdoorgang was afgewerkt op 9 juni 1981 (114). Hij geeft toegang tot de perrons, waar langs elke kant 1 fietsenstalling en 2 schuilhuisjes gebouwd werden (115).

Begin 1984 heerste er onvrede bij de Bellemse treinreizigers toen bekend werd dat door de nieuwe uurregeling van 3 juni 1984 de ochtendspitstrein van 7u30 te Bellem afgeschaft werd. Om hiertegen te protesteren deelde het actiecomité "Bellemse treinen" pamfletten uit met het bijgaand verzoek een petitielijst te ondertekenen (116). Niettegenstaande deze protestactie werd de half-achttrein in het kader van het IC-IR-plan toch geschrapt.

Welke plaats Bellem nog inneemt in de modernisatie- en rationalisatieplannen van de NMBS, zal de toekomst uitwijzen...



*De halte Bellem anno 1988, met herinneringen aan de tijd van Bellem Statie.
(Eigen foto.)*

VOETNOTEN

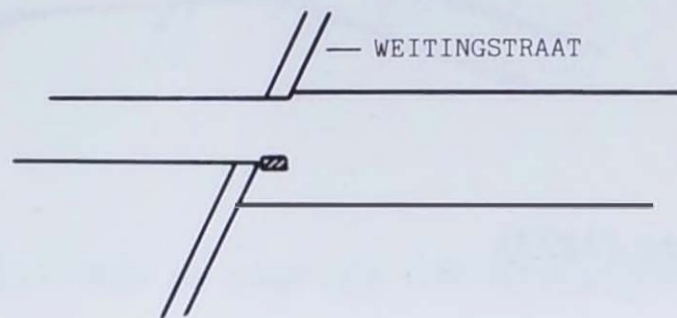
R.A.G. = Rijksarchief Gent
G.A.B. = Gemeentearchief Bellem

- (1) Zie tekst HOSTE I. in dit boek.
- (2) R.A.G., Bellem modern, nr. 658, los stuk.
- (3) R.A.G., Bellem modern, nr. 34, brief van 21 juli 1836.
- (4) R.A.G., Bellem modern, nr. 658, los stuk.
- (5) R.A.G., Bellem modern, nr. 34, brief van 30 juli 1836.
- (6) Zie tekst HOSTE I. in dit boek.
- (7) Zie tekst HOSTE I. in dit boek.
- (8) Zie tekst BASTIAEN F. in dit boek.
- (9) Zie tekst HOSTE I. in dit boek.
- (10) Mededeling Ivan Hoste.
- (11) Zie tekst HOSTE I. in dit boek.
- (12) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1849.
- (13) R.A.G., Bellem modern, nr. 3, beraadslagingen schepencollege, passim.
- (14) STOCKMAN L., *Geschiedenis van Aalter*, Aalter, 1979, p. 338.
- (15) Zie tekst HOSTE I. in dit boek.
- (16) R.A.G., Bellem modern, nr. 7, beraadslagingen gemeenteraad, 11 mei 1867.
- (17) R.A.G., Bellem modern, nr. 4, beraadslagingen schepencollege, 27 december 1871.
- (18) R.A.G., Bellem modern, nr. 658, los stuk.
- (19) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1872.
- (20) Pastorij Bellem, *Liber memorialis*.
- (21) Dokumenten ter beschikking gesteld door de NMBS.
- (22) R.A.G., Bellem modern, nr. 658, los stuk.
- (23) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1873.
- (24) R.A.G., Bellem modern, nr. 4, beraadslagingen schepencollege, 1 april 1879.
- (25) R.A.G., Bellem modern, nr. 658, losse stukken.
- (26) Dokumenten ter beschikking gesteld door de NMBS.
- (27) R.A.G., Bellem modern, nr. 4, beraadslagingen schepencollege, 25 september 1886.
- (28) R.A.G., Bellem modern, nr. 4, beraadslagingen schepencollege, 1 oktober 1887.
- (28b) Kadaster Aalter, Mutatieplan Bellem 1890.
- (29) R.A.G., Bellem modern, nr. 8, beraadslagingen gemeenteraad, 29 augustus 1891.
- (30) R.A.G., Bellem modern, nr. 4, beraadslagingen schepencollege, 17 januari 1894.
- (31) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1894.
- (32) Mededeling Maurits Peeters.
- (33) R.A.G., Bellem modern, nr. 658, los stuk.
- (34) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1903.
- (34b) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1906.
- (35) G.A.B., beraadslagingen gemeenteraad, 30 september 1908.
- (36) Mededeling Henri Huysman.
- (37) BULTINCK-D'HANIS M., *Gust en Deesken. Schetsen uit en om het leven van twee Vlaamsche boerenjongens*, Bellem, 1909, pp. 47-53.
- (38) Mededeling Alice Lootens, Noëlla Mettenanxt.
- (39) Mededeling Henri Huysman.
- (40) Dokumenten ter beschikking gesteld door de NMBS.
- (41) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1912.
- (42) Dokumenten ter beschikking gesteld door de NMBS.
- (43) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1913.
- (44) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 19 december 1912.
- (45) G.A.B., beraadslagingen schepencollege.
- (46) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 4 juni 1913.
G.A.B., nr. 752, hinderlijke inrichtingen, losse stukken.
- (47) Mededeling Maurits Peeters.
- (48) Dokumenten ter beschikking gesteld door de NMBS.
- (49) Mededeling Maurits Peeters.
- (50) LUYKX TH., *Politieke geschiedenis van België*, deel 1, Amsterdam-Brussel, 1977, pp. 260-265.
- (51) G.A.B., uitgaande correspondentie 1919, nr. 406.
- (52) G.A.B., uitgaande correspondentie 1914-1918, passim.

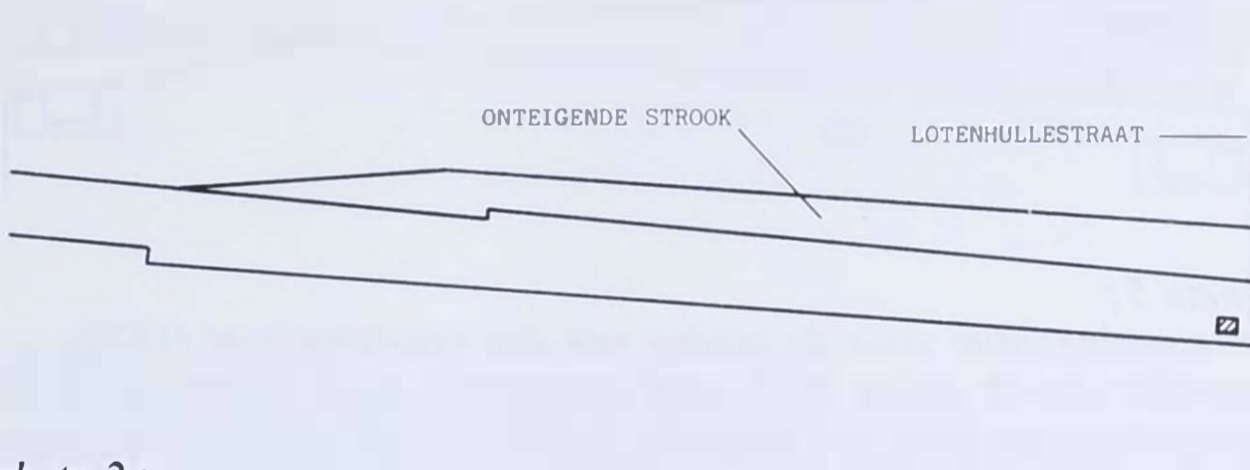
- (53) G.A.B., uitgaande correspondentie 1914-1918, passim.
Mededeling Henri Huysman.
- (54) G.A.B., uitgaande correspondentie 1915, nr. 246.
- (55) G.A.B., uitgaande correspondentie 1915, nrs. 59 en 64.
- (56) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, passim.
- (57) Mededeling Henri Huysman.
- (58) G.A.B., uitgaande correspondentie 1918, passim.
- (59) Mededeling Henri Huysman.
- (60) Mededeling Oktaaf Claeys, Henri Claeys, Jules De Clercq.
- (61) Mededeling Oktaaf Claeys, Henri Claeys, Jules De Clercq, Gustaaf Wille.
- (62) Mededeling Gustaaf Wille, Oktaaf Claeys, Henri Claeys, Jules De Clercq.
- (63) Mededeling Oktaaf Claeys, Henri Claeys.
- (64) Mededeling Alice Lootens, Jules De Clercq.
- (65) Mededeling Oktaaf Claeys, Henri Claeys, Jules De Clercq, Marcel Sucaet.
- (66) Mededeling Oktaaf Claeys, Henri Claeys, Jules De Clercq, Gustaaf Wille.
- (67) Geïnterviewden bevestigen het gebruik van het kanaal voor het transport van goederen, ook na de aanleg van de spoorweg. Het is echter moeilijk om het belang van het transport langs spoorweg en kanaal tegenover elkaar af te wegen, bij gebrek aan cijfergegevens.
- (68) Dokumenten ter beschikking gesteld door de NMBS.
Mededeling Maurits Peeters.
- (69) Mededeling Maurits Peeters, Sylvain De Brauwer, Marcel Sucaet.
- (70) Mededeling Maurits Peeters.
- (71) Mededeling Maurits Peeters.
- (72) R.A.G., Bellem modern, nr. 658, los stuk.
- (73) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 4 augustus 1939.
- (74) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 2 maart 1940.
- (75) Mededeling Maurits Peeters.
- (76) Mededeling Maurits Peeters, Henri Claeys.
- (77) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, passim.
- (78) Mededeling Noëlla Mettenanxt.
- (79) Mededeling August Piers.
- (80) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, passim.
- (81) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, passim.
- (82) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 16 maart 1950.
- (83) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 14 september 1950.
- (84) G.A.B., nr. 843, dossier elektrisch net Gent-Oostende, losse stukken.
- (85) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 31 augustus 1954.
- (86) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 14 september 1954.
- (87) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 16 augustus 1955.
- (87b) G.A.B., nr. 843, dossier algemeenheden 1954-1961, losse stukken.
- (88) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 28 februari 1956.
- (89) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 27 maart 1956.
- (90) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 10 april 1956.
- (90b) G.A.B., nr. 843, dossier algemeenheden 1954-1961, losse stukken.
- (91) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 5 juni 1956.
- (92) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 12 juni 1956.
- (93) G.A.B., nr. 843, dossier algemeenheden 1954-1961, losse stukken.
- (94) Niet-geïdentificeerd krantartikel van 3-11-1959, in het bezit van Noëlla Mettenanxt.
- (95) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 2 februari 1960.
G.A.B., nr. 843, dossier 1960, losse stukken.
- (95b) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1960.
- (96) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 20 mei 1961.
- (97) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 7 mei 1962.
- (98) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1969.
G.A.B., nr. 843, dossier 1966, losse stukken.
- (99) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 28 mei 1962.
- (100) Wanneer deze afbraak gebeurde is ons onbekend.
- (100b) G.A.B., nr. 843, dossier 1966, los stuk.
- (101) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1967.
Mededeling Sylvain De Brauwer.
- (101b) G.A.B., nr. 843, dossier 1967-1974, losse stukken.

- (102) Niet-geïdentificeerd kranteartikel van 19-11-1970, in het bezit van Noëlla Mettenanxt.
 - (103) De datum van sluiting is ons onbekend.
 - (104) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 18 december 1972.
G.A.B., nr. 843, dossier gebruik der stationsgebouwen, losse stukken.
 - (105) G.A.B., nr. 843, dossier gebruik stationsgebouwen, losse stukken.
 - (106) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 5 maart 1975.
 - (107) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 17 maart 1975.
 - (108) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 7 april 1975.
 - (109) G.A.B., beraadslagingen schepencollege, 8 december 1975.
 - (110) Mededeling Ir. Luc Stockman.
 - (111) Mededeling Ir. Luc Stockman.
 - (111b) Kadaster Aalter, mutatieplan Bellem 1976.
 - (112) Het Nieuwsblad, 30-3-1977.
Niet-geïdentificeerd kranteartikel van 31-3-1977 in het bezit van Noëlla Mettenanxt.
 - (113) Mededeling Ir. Luc Stockman.
 - (113) Mededeling Marcel Sucaet.
 - (114) Mededeling Ir. Luc Stockman.
 - (115) De datum van de bouw van de fietsenstallingen en de schuilhuisjes is ons onbekend.
 - (116) Het Volk, 10-2-1984
Het Laatste Nieuws, 28-2-1984
Het Laatste Nieuws, 3-4-1984.
-

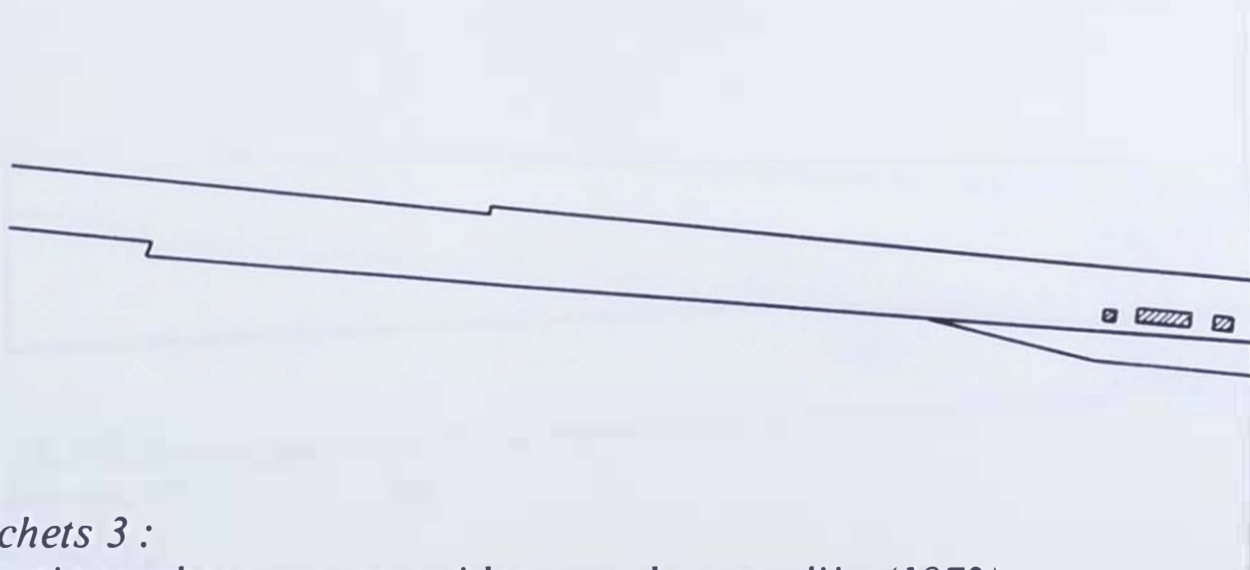
Bijlage : Evolutie van de gebouwen langs de spoorlijn te Bellem (1849-1912).



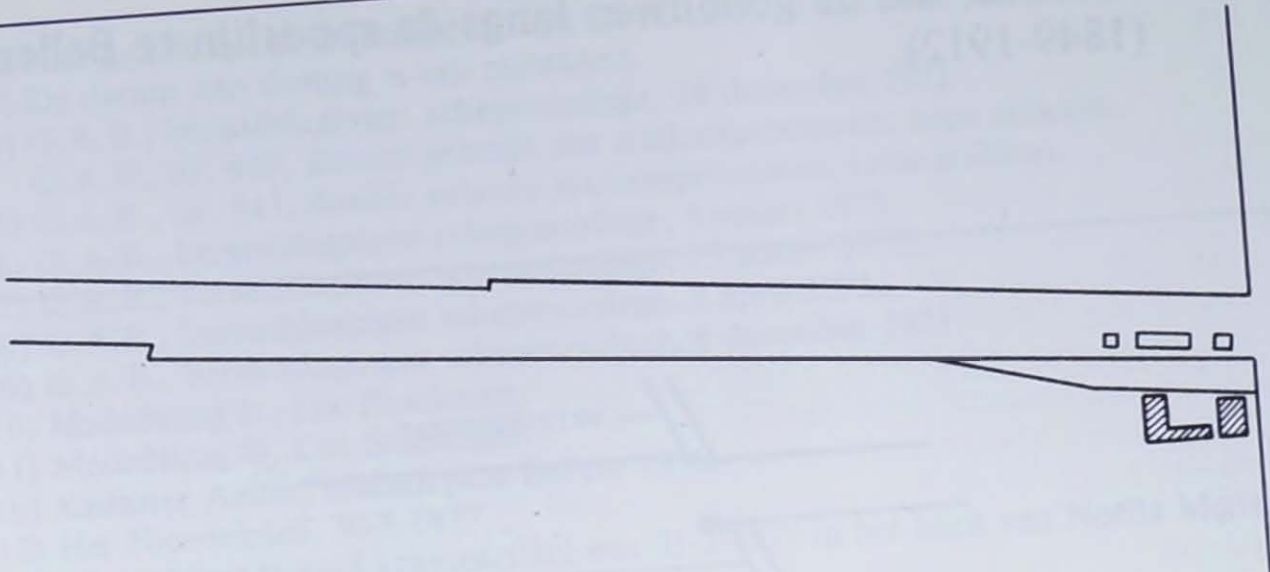
*Schets 1 :
Barreelwachtershuis aan de overweg van de Weitingstraat (1849).*



*Schets 2 :
Onteigeningsplan voor de bouw van het station (1871).*



*Schets 3 :
Stationsgebouwen ten zuiden van de spoorlijn (1872).
Vermoedelijke functie van de gebouwen : links een bergplaats, in het midden het station, rechts een barreelwachtershuis.*



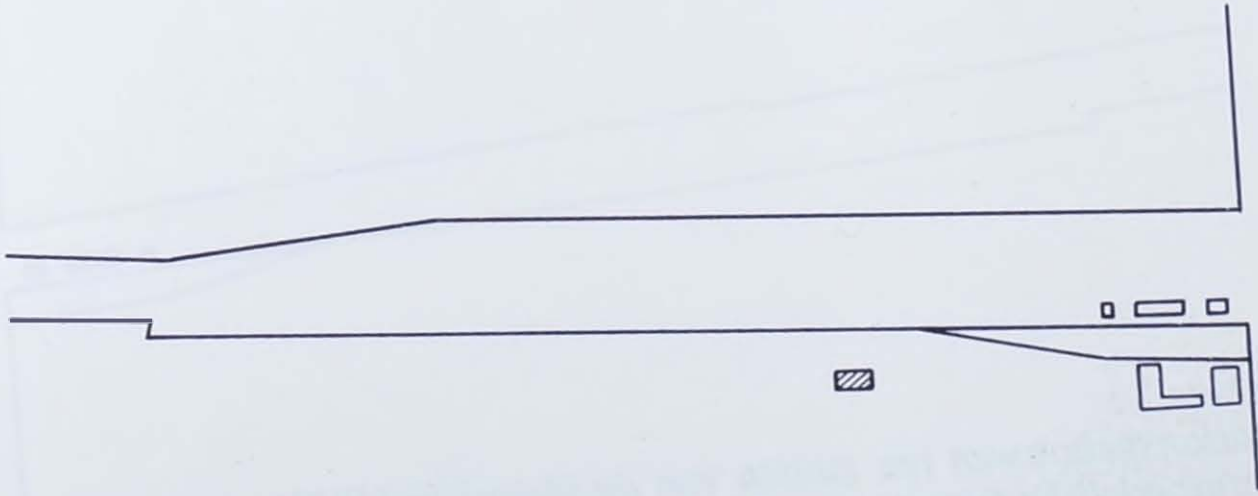
Schets 4:
Woonhuis-herberg (1873).

ONTEIGENDE STROOK

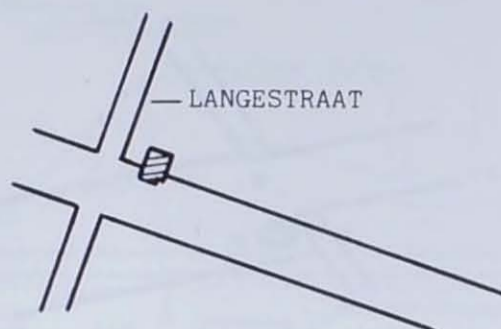


This sketch shows a plan for a goods yard. It features a central horizontal strip labeled 'ONTEIGENDE STROOK' (expropriated strip) that tapers at both ends. To the right of this strip, there are several rectangular shapes representing buildings or structures, including a larger one with a hatched pattern.

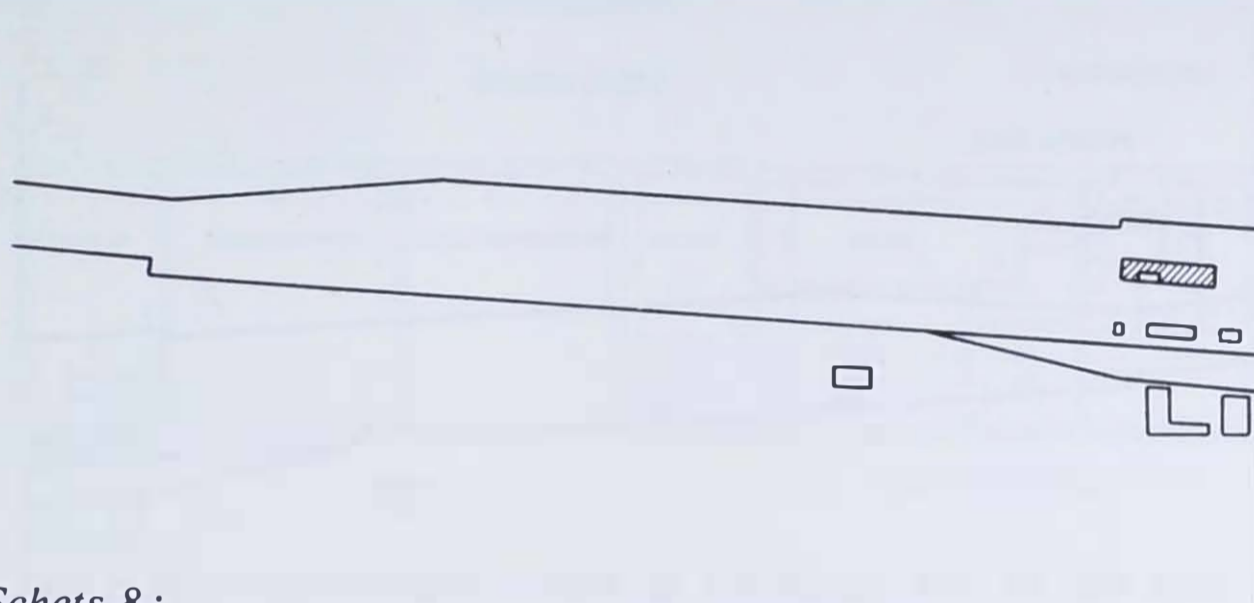
Schets 5:
Onteigeningsplan voor de aanleg van een goederenkoer (1879).
Dezelfde strook als in 1871 werd onteigend, maar tegenover de stationsgebouwen werd een insprong getekend. Dit zou kunnen wijzen op plannen om daar later een wachtzaal of een nieuw station te bouwen. We laten de ruimte van de goederenkoer open omdat het goederenspoor, de "rampe", de weegbrug en het pakhuis niet aangeduid werden op de plannen van die tijd.



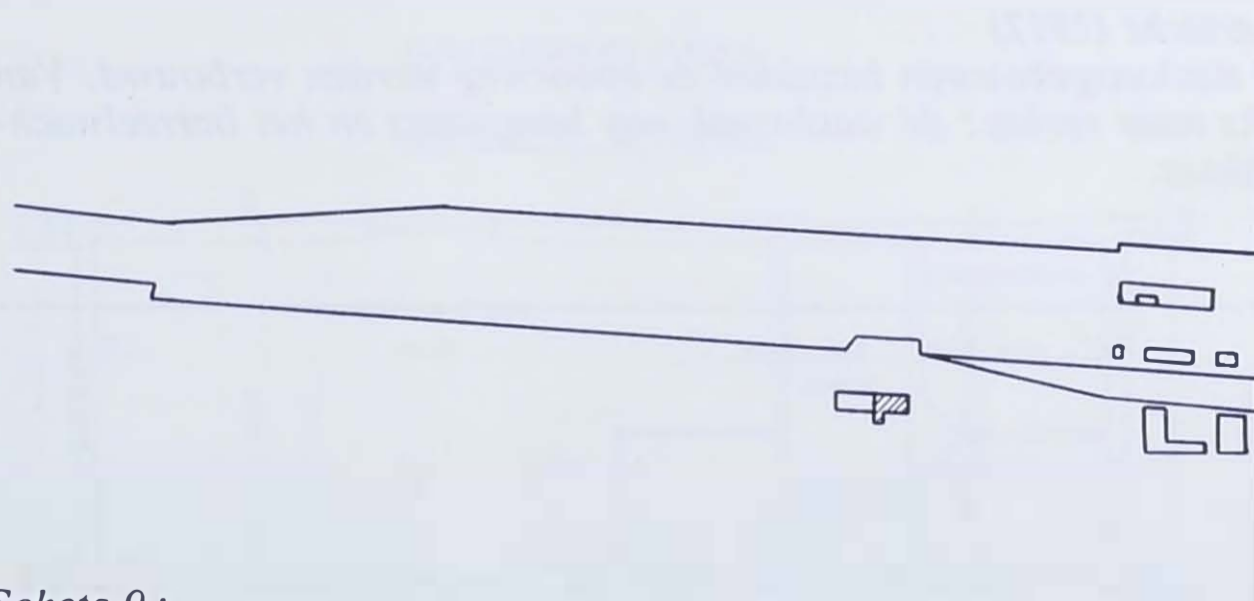
Schets 6:
Huis (1890).



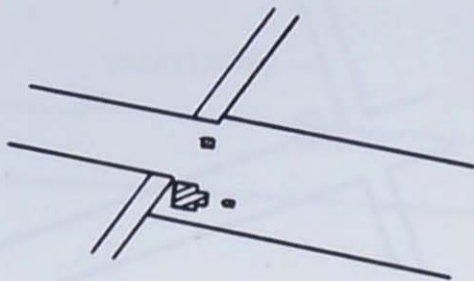
*Schets 7:
Barreelwachtershuis aan de overweg van de Langestraat (1894).*



*Schets 8:
Nieuw station ten noorden van de spoorweg (1896).
Bezuiden de sporen deden de gebouwen van links naar rechts dienst
als bergplaats, wachtzaal en barreelwachtershuis.*

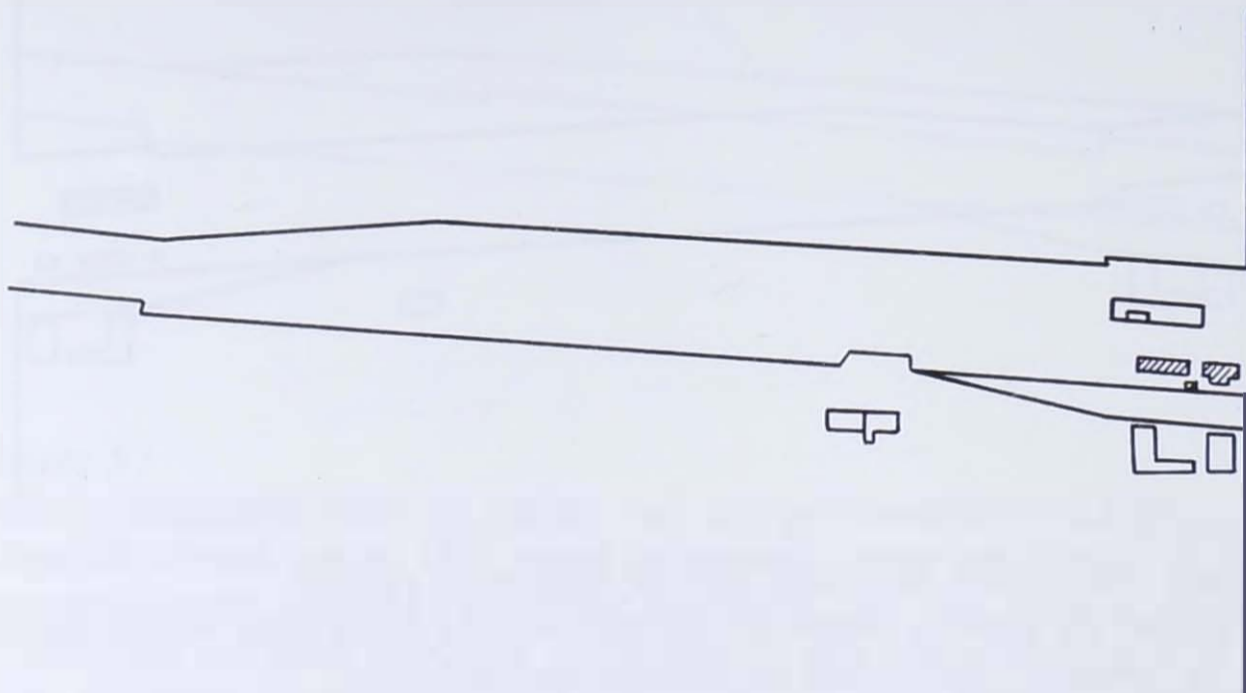


*Schets 9:
Huis (1903).
Op de oostelijke gevel van dit huis werden later reclameteksten en -
afbeeldingen aangebracht.*



Schets 10 :

Vergroot barreelwachtershuis aan de overweg van de Weitingstraat (1906).



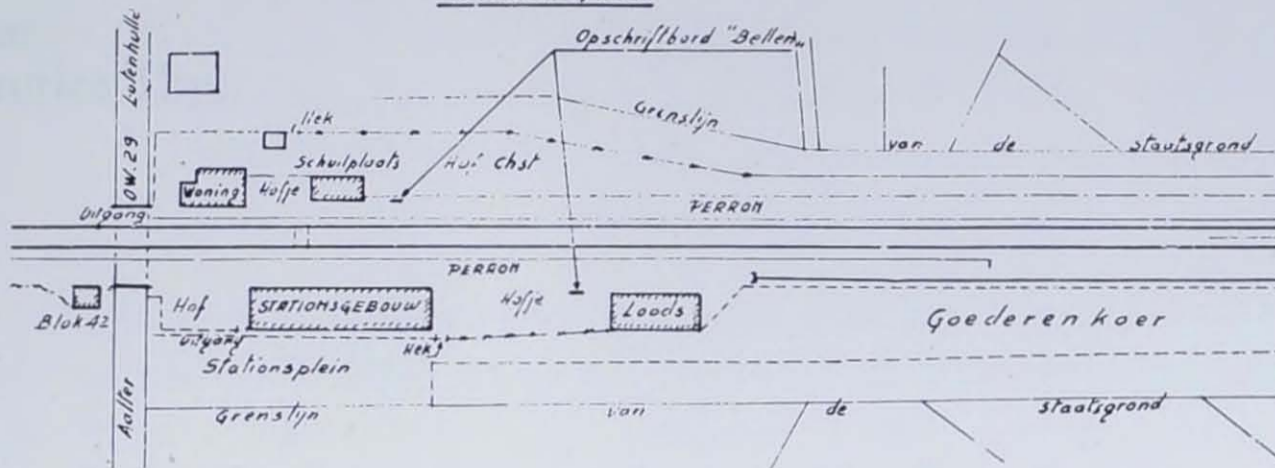
Schets 11 :

Overzicht (1912)

De stationsgebouwen bezuiden de spoorweg werden verbouwd. Van links naar rechts : de wachtzaal, een bergplaats en het barreelwachtershuis.

SITUATIE

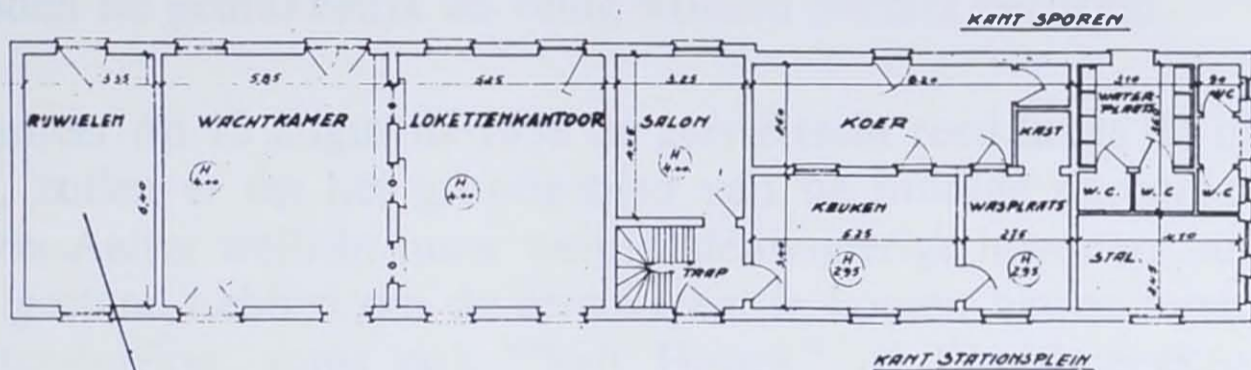
Schaal: 1/1000



STATIONSGEBOUW

BEGANEGROND

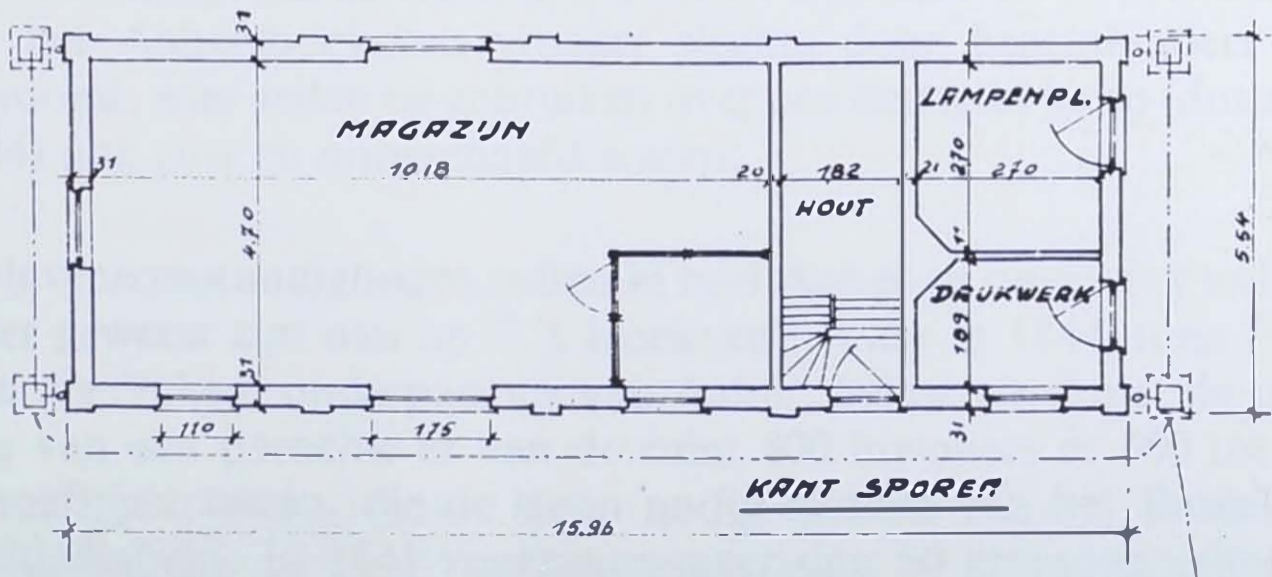
Schaal: 1/100



Deze ruimte was oorspronkelijk de wachtzaal 1ste en 2de klas. Zij was met de wachtzaal 3de klas verbonden door een deur in de scheidingsmuur tegen de perronzevel. In het midden van de scheidingsmuur was een opening waarin een kachel stond die beide wachtzalen moest verwarmen.

GOEDERENLOODS

BEGANE GROND



MARIA-AALTER - AELTRE-STE-MARIE, EEN STATION IN DE KRAKKEPAYS.

door
Maurice Thys.

Door de ingebruikneming van de spoorlijn Gent-Brugge, werden sommige dorpen er langs gelegen, uit hun isolement gehaald, want de beide steden, vroeger slechts bereikbaar langs slechte wegen, doorheen eenzame bosrijke streken, of per schip langs het kanaal, konden nu gemakkelijk en veilig worden bereikt per trein.

Wanneer op 12 augustus 1838 de eerste trein reed langs de nieuwe lijn, zullen er op het grondgebied van de huidige parochie Sint-Maria-Aalter wellicht maar weinig nieuwsgierige inwoners langs de lijn gestaan hebben om de eerste trein te komen bewonderen. Het Aaltershoekje, soms ook "Velt Houck" of "Velthoecxken" en "Aeltersch Houxken" genoemd, was in 1838 slechts een veraf gelegen gehucht van Aalter met slechts rond de 800 inwoners (719 in 1835). Er waren toen nog 650 ha bos en 18 ha heide, overblijfselen van het vroegere Bulskampveld, in de 17de eeuw één der grootste heidegebieden van Vlaanderen, waarop gans het grondgebied van Sint-Maria-Aalter lag.

In de "Geschiedenis van de Gemeenten der Provincie Oost-Vlaanderen" uitgegeven in 1864, schrijven F. Depotter en J. Broeckaert, dat het Aaltershoekskken vroeger slechts door bezembinders was bewoond, wier zeden en gebruiken over een dertigtal jaren (dus rond 1834) nog ruw en onbeschaafd waren.

De levensomstandigheden zullen in heel Aalter en omgeving wel niet beter geweest zijn dan op " 't Hoekske", waar in 1844, toen Frans Van der Veken, onderpastoor van Aalter, belast werd met de stichting van een parochie er van de ruim 800 inwoners er 500 tot 600 behoeftigen waren, die de steun nodig hadden van het Bureel der Weldadigheid. In 1841 voorzagen meer dan 50 gezinnen geheel of gedeeltelijk in hun bestaan door het maken van bezems.

Het valt dus licht te begrijpen, dat niemand van hogerhand er in 1838 en nog vele jaren later, aan dacht de treinen te laten stilhouden voor deze geringe, arme en onmondige bevolking, ook al woonde zij op circa 5 km afstand van de stations "Aeltre" en "Bloemendael" (Beernem). Op heel het gehucht lag zelfs geen fatsoenlijke weg naar de spoorweg, want er was nog geen enkele weg gekasseid.

De bouw van een kerk, een school en een pastorie waarmede in 1850 werd aangevangen en de stichting van de parochie Sint-Maria-Aalter (Koninklijk Besluit van 1 oktober 1851) betekenden voor de inwoners van dit gehucht, het einde van hun afzondering en een belangrijke stap naar de volledige ontplooiing als zelfstandige parochiegemeenschap.

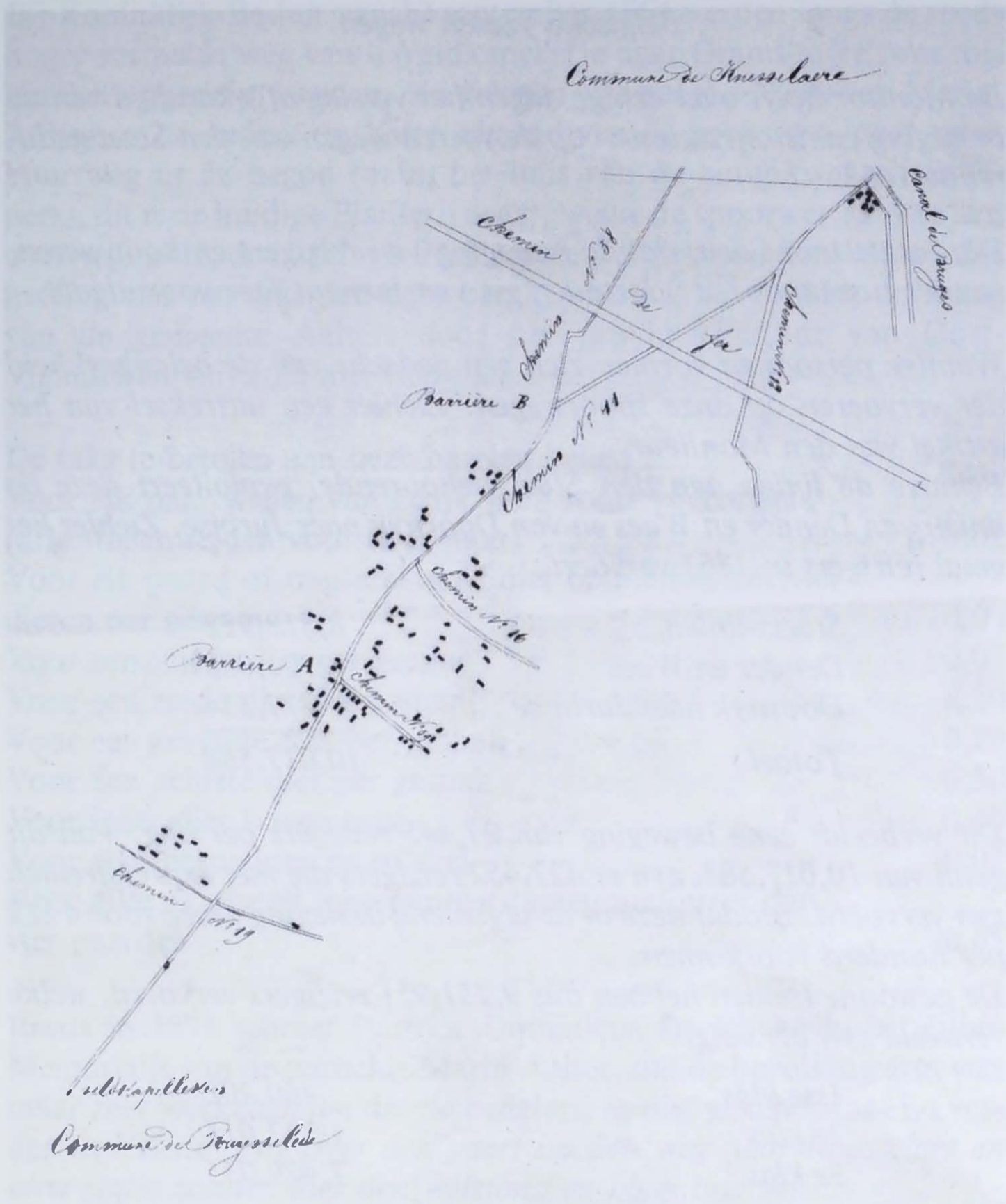
Zeer belangrijk voor de parochie was ook de verharding van de weg naar het Veldkapelletje op Ruiselede naar Grand'mère aan het kanaal, op Hoekstraat, te Knesselare, langs het dorp van Maria-Aalter en over de spoorlijn Gent-Brugge.

De aanbesteding van de werken had plaats op 23 januari 1861 en de "kalsijdingswerken" werden toegewezen aan de aannemers Frederik Standaert uit Maldegem en Henri De Groote uit Brugge voor een bedrag van 57.800 frank. De werken waren voltooid in 1864.

Deze weg was bijzonder belangrijk wegens het feit, dat hij niet alleen Maria-Aalter maar ook een deel van Ruiselede en Wingene verbond met de spoorweg, hetgeen een belangrijk argument zou worden voor het eisen van een stopplaats van de treinen te Maria-Aalter. Het ontbreken van een brug over het kanaal te Knesselare zou er nochtans oorzaak van zijn, dat deze gemeente niet onmiddellijk geïnteresseerd was bij de bestrating van voornoemde weg en bij het oprichten van een stopplaats voor de treinen.

In afwachting dat die treinhalte er zou komen, dienden de landbouwers, plantenkwekers en eigenaars van de uitgestrekte bossen uit de omgeving zich verder te richten tot de stations van Aalter en Bloemendaal voor hun verzendingen per spoor.

Het belang van het vervoer per spoor in 1863 blijkt duidelijk uit een artikel verschenen in het dagblad "DE STAD GENT", nr. 2761, zesde jaer, van vrijdag 8 april 1864, dat hierna volgt.



Uittreksel uit het plan van de buurtwegen der gemeente Aalter, gevoegd bij de beraadslaging van het Schepencollege van 18 november 1863. (Gemeentearchief Aalter.)

Belgische yzeren wegen.

De monitor heeft over eenige dagen het verslag afgekondigd van de beweging en de ontvangsten op de yzeren wegen van den Staet gedurende 1863.

Deze staet toont aen, dat de beweging van reizigers en koopwaren, zonder tussenpoozen voortduert en van jaer tot jaer vooruitgaat.

Weinige personen vormen zich een gedacht van de belangrykheid der vervoeren op onze spoorwegen. Ziehier een uittreksel van het artikel van den Moniteur.

Behalve de linien aan den Staet behoorende, exploiteert deze de linien van Dender en Waes en van Doornyk naer Jurbise. Ziehier het getal reizigers in 1863 vervoert :

<i>Staets-linien</i>	<i>8,818,952</i>
<i>Dender en Waes</i>	<i>721,082</i>
<i>Doornyk naer Jurbisse</i>	<i>477,554</i>
<i>Totael :</i>	<i>10,017,588</i>

Dit verbeeldt eene beweging van 27,445 reizigers per dag. Van dit getal van 10,017,588, zyn er 427,452 reizigers die met expresstreinen zyn vervoerd, zoodat deze in de algemene beweging maer voor 4 1/2 per honderd voorkomen.

De gewoone treinen hebben dus 9,251,951 reizigers vervoerd, welke verdeeld zyn als volgt :

<i>1ste klas</i>	<i>460,202</i>
<i>2e klas</i>	<i>1,312,014</i>
<i>3e klas</i>	<i>7,479,735</i>

Deze korte inlichtingen doen zien hoe populair de yzeren wegen zyn ; de reizigers van derde klas verbeelden 74 per honderd op al de vervoeren. Daeruit volgt dat men alle mogelyke verbeteringen moet invoeren in het vervoer der reizigers van derde klas, daer dit het grootste getal kalanten van den Staet zyn, die ondernemer van de vervoeren is.

De gezamentlyke ontvangsten van de reizigers beloopt :

<i>Staets-spoorweg</i>	<i>fr. 12,120,884 84</i>
<i>Dender en Waes</i>	<i>541,729 22</i>
<i>Doornyk-Jurbise</i>	<i>225,533 22</i>
<i>Totael :</i>	<i>12,888,147 28</i>

Bij Koninklijk Besluit van 12 september 1864 werden langs de reeds hoger vermelde weg van 't Veldkapelletje naar Grand'mère twee tolbarelen opgericht waarvan één gelegen was nabij de kerk van Maria-Aalter en de andere op korte afstand van de spoorweg, daar waar buurtweg nr 58 begon (nabij het huis van de boomkwekerij Schepers), dit is de huidige Planterijstraat, welke de spoorweg kruiste aan overweg nr 41, de "springbareel", en verder liep naar het kanaal. De heffing van een taks aan deze barelen werd in april 1874, op vraag van de gemeente Aalter, door het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen verlengd met tien jaar.

De taks te betalen aan deze barelen beliep :

Voor elk paar wielen van gelijk welk soort voertuigen (drie wielen telden voor twee paar)	fr 0,02
Voor elk paard of muilezel al of niet bespannen tot vier dieren per gespan	0,05
Voor een vijfde dier per gespan	0,07
Voor een zesde dier per gespan	0,10
Voor een zevende dier per gespan	0,20
Voor een achtste dier per gespan	0,30
Voor ieder dier boven acht	0,30
Voor elke bespannen os of ezel	0,02
Voor elke os of ezel ingespannen samen met meer dan vier paarden	0,05

Reeds in 1878 schreef Pastoor Dominicus De Rijcke in het Liber Memorialis van de parochie Maria-Aalter, dat de bevolking arm was maar zeer werkzaam en dat de bedelarij er niet gekend was. En verder ... *"Eene brug over den vaart op den weg naar Knesselare en eene statie zouden hier den welstand en bloei brengen."*

Op 27 februari 1886 richtte het Gemeentebestuur van Aalter, in het Frans, een schrijven aan de Heer Minister van Spoorwegen, Post en Telegrafien te Brussel, met verzoek een treinhalte te willen inrichten langs de Staatsspoorlijn van Brussel naar Oostende, op het grondgebied van de gemeente Aalter, gehucht *"Aeltre-Ste-Marie"*, op de plaats genaamd *"Rendez vous de chasse"*, langs de buurtweg leidende van het kanaal Gent-Brugge, gemeente Knesselare, Hoekestraat, door Aeltre-Ste-Marie, naar de gemeenten Ruysede en Wyngene. Als argument wordt in de brief aangehaald, dat de stilstand van de reizigerstreinen te Maria-Aalter (Aeltre-Ste-Marie) een onmetelijke dienst zou bewijzen aan de talrijke bevolking uit de

omgeving en vooral een groot gemak (facilité) verschaffen aan de personen welke zich naar de landbouwscholen van Ruysede begeven.

Uit het antwoord van het Bestuur van de Staatsspoorwegen, Directie Exploitatie van 18 juni 1886 blijkt, dat de inwoners van Maria-Aalter op dezelfde plaats, een stilstand hadden gevraagd van bepaalde treinen op de vrijdag, zijnde de marktdag te Gent.

Verder wordt in de brief gemeld, dat de Heer Minister een beslissing genomen heeft die tegemoet komt aan deze laatste vraag, maar wel te verstaan enkel ten titel van proef.

Er werd beslist, dat op de gevraagde plaats, op vrijdagen, biljetten 2de en 3de klasse, enkel en heen en terug zouden worden afgeleverd, met bestemming het station Gent (Zuid) en de halte van Gent (St.-Pieters). Tot slot vermeldt de brief, getekend door Minister Vandenepeereboom, dat de nodige bevelen gegeven worden voor een snelle uitvoering van de door zijn beslissing uit te voeren werken en dat, zodra deze werken zullen beëindigd zijn, de nieuwe dienst zohaast mogelijk zal worden georganiseerd.

Het Ministeriëel Besluit van 4 augustus bekrachtigde deze beslissing. Er werd te Sint-Maria-Aalter een "*point d'arrêt*" of "*stilstandplaats*" voor treinen ingericht teneinde de stilstand van vier treinen toe te laten namelijk twee met bestemming Gent in de voormiddag; de nrs. 604 om 5.48 uur en 608 om 6.38 uur waarmede de reizigers zich naar de Gentse markt konden begeven. In de namiddag konden zij terugkeren met trein nr. 617 welke aankwam te Sint-Maria-Aalter om 14.11 uur of nr. 619 welke aankwam om 17.08 uur.

Na de aankomst van deze laatste trein werd het terug stil aan de spoorweghalte tot de volgende vrijdag, zo stil als in de rest van het dorp, dat nog grotendeels begroeid was met bossen, "*ginst*" (brem) en "*krakke*" (heidekruid). Dat wisten ook de treinreizigers, want in 't begin dat de treinen er stil hielden en de garde riep "*Aalter Sente Mariejes*" antwoordden zij: "*Krakkepijije*" tot na verloop van tijd de garde zelf alles naeen riep: "*Aalter Sente Marieje! Krakkepijije!*".

De stilstand van vier treinen enkel op vrijdagen betekende slechts een mager begin voor Maria-Aalter en het is dan ook niet te verwonderen, dat het gemeentebestuur geen vrede nam met de door de Minister genomen maatregelen. Reeds op 27 augustus 1886 werd een brief

gestuurd aan de Heer Minister van Staatsspoorwegen, waarin herinnerd werd aan het verzoek uitgedrukt in het schrijven van 27 februari, om een halte op te richten tussen de stations Aeltre en Bloemendael, te Aeltre-Ste-Marie, op de plaats "*Le rendez-vous de chasse*".

In de brief wordt gezegd, dat de stilstand van sommige treinen op vrijdag, de marktdag te Gent, geheel en al onvoldoende is, aangezien bijna al de inwoners van het gehucht en uit de omgeving, zich naar de markt begeven naar Brugge op zaterdag en naar Aalter op woensdag, en dat de maatregel zoals zij op 't ogenblik werd toegepast, absoluut niet kon gelden als proef.

Bijgevolg vroeg de gemeenteraad aan de Minister, de stilstand van alle omnibussen, op woensdagen, vrijdagen, zaterdagen en zondagen te Sint-Maria-Aalter en de uitreiking van enkele en heen- en terugbiljetten met bestemming naar alle stations. Er wordt aan toegevoegd, dat zulks zal toelaten te oordelen omtrent het nut van het "*project*".

Het gemeentebestuur kreeg gedeeltelijke voldoening, want met schrijven van het Bestuur van de Staatsspoorwegen, Directie Exploitatie, van 4 januari 1887 werd hem medegedeeld, dat de Minister beslist had, ten titel van proef, de stopplaats "*Aeltre-Ste-Marie*" om te vormen tot een stopplaats die dagelijks zou bediend worden door drie treinen in elke richting. Er werd bovendien beslist enkele en heen- en terugbiljetten uit te reiken, aan prijzen voorzien door de normale tarieven, naar de naburige stations en deze waar de reizigers voldoende tijd zouden hebben om zich nieuwe biljetten aan te schaffen.

Met schrijven nr. 5/25 Mre van het Bestuur der Staatsspoorwegen, Directie Exploitatie, Dienst Beweging, 2de afdeling, 4de Bureau van 11 februari 1887 wordt de Heer Burgemeester van Aalter ervan ingelicht, dat de stopplaats van Maria-Aalter dagelijks door meerdere treinen zal worden bediend vanaf 14 februari. Hij wordt tevens uitgenodigd deze maatregel ter kennis van de inwoners zijner gemeente te brengen. Deze beslissing trad in werking ingevolge het Ministerieel Besluit van 12 februari 1887.

Met de "*Receuil Administratif*" nr. 2104 - Tôme XXXVII van 1887 van de Belgische Staatsspoorwegen, werd de stopplaats van Maria-Aalter opgenomen in de "*Naamlijst van de stopplaatsen voor reizigers*" met de benaming "*Aeltre-Sainte-Marie*", aanhorigheid van het station "*Aeltre*".

Nog in 1887 stelden de inwoners uit de streek onderstaand verzoekschrift tot de Minister Vandenpeereboom op.

*Mijnheer Vandenpeereboom Minister
van Posterijen en Thelegrammen tot
Brussel.*

Verzoek Schrift ingediend door de Inwooners van de gemeente Aeltre, Maria = Aeltre en Aenpaelende Gemeenten voor de Reizigers Treinen te kunnen stil houden aen de Halte (Arret) van Maria Aeltre n° 607 = 609 = 610. voor de nyverheid van Landsbouw en Koophandel te bevoordeeligen En ter gelegenheid der volksfeesten van de Heilige Bloed Bedevaerten en feesten van Jan Debreydel en Pieter Decoinck tot Brugge zal plaets hebben _____

Wy verhoopen als dat de heer Minister aen onze vraeg eene welwillende toestemming zal verleenen.

Maria = Aeltre 22en April 1887.

Geteekend.

Aangezien onderaan de brief geen enkele handtekening voorkomt, is het mogelijk dat hij nooit ter ondertekening aan de inwoners uit het betrokken gebied werd voorgelegd. Hij werd waarschijnlijk overhandigd aan het Schepencollege; de inhoud bewijst in elk geval het groeiend belang dat de landbouwers en eigenaars uit de streek hechten aan het vervoer per spoor. De brief heeft mogelijks het gemeentebestuur van Aalter er toe aangezet om een nieuw verzoekschrift tot de Minister te richten.

Inderdaad, op 27 mei 1887, wordt een brief gestuurd naar het Ministerie. Na de Minister te hebben bedankt voor het gunstig onthaal van de voorgaande verzoeken en gewezen te hebben op de gunstige resultaten, die de proef met de stopplaats te Maria-Aalter oplevert, herhaalt men nog eens de vraag om er alle omnibustreinen te laten stilhouden.

Met schrijven N° 11492 C' van 28 juni 1887 laat het Bestuur van de Belgische Staatsspoorwegen, Directie Exploitatie, Dienst van de Beweging, 1ste Afdeling, 1ste Bureau weten, dat de belangrijkheid van de reizigersbeweging te Sint-Maria-Aalter, de stilstand van alle

omnibustreinen rijdend tussen Brugge en Gent en omgekeerd, in deze stopplaats niet schijnt te wettigen, maar dat de Minister wel akkoord gaat om de stilstand toe te laten van de treinen nrs. 607 en 610, vertrekkende respectievelijk te Gent (Zuid) om 9.39 uur 's morgens en uit Brugge om 9.40 uur en bovendien de nodige bevelen geeft om deze wijzigingen te doen ingang vinden vanaf 1 juli.

Nog tweemaal werd door het gemeentebestuur een verzoekschrift gericht tot de Minister om trein nr. 617, welke uit Gent (Zuid) vertrok naar Oostende om 13.22 uur te doen stoppen te Maria-Aalter, nl. met schrijven van 23 november 1887 en van 14 december 1887. Dit verzoek werd afgewezen. Met hun brief nr. 11.748 van 7 december 1887, aan het Gemeentebestuur, motiveren de Staatsspoorwegen de beslissing van de Minister : ...''*La halte d'Aeltre Ste Marie est actuellement desservie par cinq trains dans chaque sens et l'importance du trafic ne me paraît pas justifier la création de nouveaux arrêts*''.

Op 20 oktober 1888 beklagt het gemeentebestuur zich, in een brief gericht tot de Minister, over het feit, dat de halte van de Belgische Staatsspoorwegen te Maria-Aalter, die reeds een zekere belangrijkheid heeft verworven, nog steeds verstoken blijft van een ontvangstgebouw, zodat de reizigers, zelfs om zich een reisbiljet aan te schaffen, over geen enkele beschutting tegen het slechte weer beschikken, waardoor talrijke klachten worden ontvangen, die nog zullen toenemen gedurende het winterseizoen, indien deze situatie blijft voortduren. Verder wordt er in de brief aangedrongen, opdat de Minister de oprichting zou bevelen van een voorlopige schuilplaats in hout, in afwachting dat zou kunnen aangevangen worden met de oprichting van een definitief gebouw.

Reeds op 22 oktober 1888 zendt de Direktie van Baan en Werken, 6de bureau, 2de sectie, met schrijven nr. 171/7204 aan de Heren Burgemeester en Schepenen van Aalter, een ontwerp voor het uitvoeren van werken op het grondgebied der gemeente, voor het bouwen van een huisje langs de lijn van Gent naar Oostende, met het verzoek een onderzoek in te stellen naar de eventuele opmerkingen en bezwaren waartoe het ontwerp aanleiding zou kunnen geven.

Uit het bericht aan de bevolking, opgesteld door de gemeentesekretaris, blijkt, dat het de bouw van een wachthuisje betreft aan over-

weg nr. 40 ttz. aan de stopplaats te Maria-Aalter. Het onderzoek werd afgesloten op 14 november en het resultaat werd op dezelfde dag opgestuurd.

Tijdens de daaropvolgende jaren werd aangedrongen om de stopplaats van Maria-Aalter om te bouwen tot een bewaakte halte, met de nodige infrastructuur en personeel. Een verzoek in die zin van het gemeentebestuur dd. 29 september 1893 werd door de Minister afgewezen met schrijven nr. 82/28 C4 van het Spoorwegbestuur dd. 10 oktober 1893. In deze brief wordt het gemeentebestuur er attent op gemaakt, dat de kwestie van de omschakeling van de stopplaats van Sint-Maria-Aalter, tot halte, reeds het voorwerp had uitgemaakt van meerdere onderzoeken, die alle hadden aangetoond, dat de verwezenlijking van de gevraagde maatregel aanleiding zou geven tot uitgaven, die wegens het gering belang van de trafiek, niet zouden gewettigd zijn.

Maar de bewoners van Maria-Aalter en omgeving gaven echter de moed niet op, vooral omdat het vervoer per spoor steeds interessanter werd voor het vervoer van hout uit die beboste streek en ook voor de verzending van de planten uit de niet onbelangrijke plantenkwekerijen uit de omgeving. De verzenders moesten immers nog steeds met hun waren de kostelijke en tijdrovende verplaatsing doen naar Aalter of Beernem, voor hun verzendingen per spoor.

Op 21 juni 1895 werd door de Dienst Exploitatie van de Staatsspoorwegen het dienstorder nr. 110 uitgegeven, bevattende de organisatie van de dienst in de stopplaatsen. In de bijlage 1 wordt de lijst van de stopplaatsen in alfabetische orde vermeld, volgens hun officiële benaming. De stopplaats van Maria-Aalter is er in vermeld als "*Aeltre-Sainte-Marie/Maria-Aalter*", volgnummer 732, beherend station Aeltre, en de dienst waarvan de bediende, belast met de uitreiking der reisbiljetten namelijk V.T. (Voies et Travaux - Baan en Werken) afhangt. In de bijlage 2 is Aeltre-Sainte-Marie vermeld met als openingsdatum 6 augustus 1886. De afstand naar Aeltre is 4.563 meter en 4.613 meter naar Bloemendaal (Beernem). De bijlage 3 vermeldt voor iedere stopplaats de afstanden die dienen om de prijs van de biljetten te berekenen voor de verbindingen naar de ernaast vermelde stations, bij vertrek of ter bestemming van de stopplaats.

Hierna volgen de gegevens voor de stopplaats Aeltre-Sainte-Marie.

Bestemmingen	Kilometers
Aeltre	5
Bellem (1)	8
Bloemendael	5
Bruges	17
Bruxelles (Nord)	82
Gand (Saint-Pierre)	25
Gand (Sud)	28
Halewijn	18
Hansbeke	12
Landegem	15
Oostcamp	11
Ostende (1)	40
Tronchiennes	20

(1) De stopplaats levert geen biljetten af voor dit bureau.

In maart 1896 ontving het gemeentebestuur van Aalter onderstaand schrijven van het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegra-
fen, Beheer van Staatsspoorwegen, Bestuur der exploitatie, Dienst
der Beweging, 2de Afdeling, 2de bureel, met de hand geschreven en
voor 't eerst in het Nederlands.

Brussel, 20 maart 1896.

Heer Burgemeester,

*Ik heb de eer U te laten weten, dat ik besloten heb, de stopplaats
Maria-Aalter te veranderen in eene halte die geopend zal zijn voor
den dienst van reizigers en reisgoed, voor verzendingen tegen tarief
nrs. 1, 2 en 4, alsmede tegen tarief nr. 3 voor colli tot 200 kilogram
en zendingen tot 2.000 kilogram zwaar, of wanneer geen geheele
wagen noodig is.*

*Als de noodige werken voltooid zijn, zal de nieuwe dienst zoo spoed-
dig mogelijk ingericht worden.*

Gelieve de ingezetenen uwer gemeente hiermede in kennis te stellen.

Aanvaard, Heer Burgemeester, de betuiging van mijne hoogachting.

De Minister,

(Get.) Onleesbaar.

Op 16 mei 1898 schreef pastoor Petrus Peyne in het Liber Memoria-
lis van de parochie Sint-Maria-Aalter : *''In 1896, op 7 april wordt er
een verzoekschrift van de inwoners van Maria-Aeltre, Doomkerke,
Wyngene, Sint-Pietersveld en Knesselare, door Mijnheer de volks-
vertegenwoordiger J. Maenhout aan de Minister ter hand gesteld,
om het stilstandpunt in een halte te veranderen''*.

De Heer Pastoor heeft zich waarschijnlijk van datum vergist ofwel
waren noch de opstellers van het verzoekschrift, noch de Heer volks-
vertegenwoordiger op de hoogte van de beslissing van de minister
van 20 maart 1896.

Met een brief van de Spoorwegen van 25 juli 1896 wordt de beslis-
sing van de Minister dd. 20 maart bevestigd en de datum van toepas-
sing van de nieuwe maatregelen wordt bepaald op 1 augustus. Vanaf
die dag werd de stopplaats Sint-Maria-Aalter omgevormd tot een
halte. De wachtzaal werd dezelfde dag geopend en de goederentrei-
nen nrs. 3196 en 3197, de ene uit Gent, de andere uit Brugge, stopten
dagelijks aan het perron om zendingen van minder dan 2.000 kilo-
gram goederen te laden of te lossen.

Op 25 juli 1896 gaf de Directie Exploitatie van de Belgische Staats-
spoorwegen te Brussel dienstorder nr. 140 uit, dat uitsluitend han-
delde over de omvorming tot halte van de stopplaats te Sint-Maria-
Aalter, vanaf 1 augustus.

De halte was open voor de volledige dienst van reizigers en reisgoed
en voor zendingen die voldeden aan de voorwaarden vervat in het
hoger aangehaald schrijven van 20 maart 1896.

Verder wordt in het order vermeld dat, zoals voorheen, de reizigers-
treinen nrs. D182, D186, D187, 604 (vrijdag), 605, 608, 610, 612,
614, 617, 619, 620, 625, 630, 631 en 633 stoppen te Sint-Maria-
Aalter. Aan het personeel van de halte werd als regelmatigheidspre-
mie een centiem toegekend voor elk van deze treinen waarvan het
oponthoud niet langer was dan dit bepaald op de diensttabel.

Bij ongeval diende het personeel de tussenkomst te vragen van de
stelplaats Gent of Merelbeke, hetzij om een vervangings- of verster-
kingslokomotief te vragen voor een trein in nood, hetzij voor een
machien of een hulpwagen.

Verder werden met het order de nodige onderrichtingen verstrekt
voor het berekenen van de prijzen der reisbiljetten en voor de toe-
passing van de goederentarieven. Voortaan kon men te Sint-Maria-
Aalter reisbiljetten afleveren naar al de stations, halten en stopplaat-
sen van het Belgisch spoorwegnet. Voor de voornaamste verbindin-

gen werden reisbiljetten op voorhand gedrukt. Ook werd de halte opgenomen in de internationale goederentarieven.

In 1897 kwam er een beperkte vorm van samenwerking tussen de diensten van de Staatsspoorwegen, de Posterijen en de Telegrafie te Maria-Aalter.

Op 20 april werd aan het stationsgebouw een brievenbus geplaatst en er werd tevens een avondlichting voorzien om 18.30 uur, zodat de briefwisseling nog met de laatste trein kon vertrekken. De sleutel van de brievenbus werd bewaard door de haltechef. De bus werd door het personeel van de spoorwegen gelicht en de briefwisseling werd voorzien van een lijn- of naamstempel "AELTRE-STE-MARIE" met een lengte van 54 mm en een hoogte van 6 mm. De postzegels moesten intact blijven en werden afgestempeld door de postkantoren van Gent of Brugge, volgens de bestemming of de bestemming der treinen.

Deze samenwerking tussen de drie diensten werd zelfs voortgezet na de opening van een bijkantoor der Posterijen te Maria-Aalter op 11 februari 1914, genaamd "Aeltre 2", gelegen in de Wingestraat, waar zich nu de garage Schepers bevindt.

Teneinde het vertrek van de briefwisseling niet te vertragen, door ze eerst naar het postkantoor te brengen, na de lichting van de bus aan het station, om ze af te stempelen, werden de poststukken voorzien van de lijnstempel en onmiddellijk per trein doorgestuurd naar een postkantoor of sorteercentrum waar de verdere verrichtingen uitgevoerd werden. Na de wijziging van de naam Aeltre-Sainte-Marie in Maria-Aalter werd de lijnstempel "MARIA-AALTER" van 34 mm lang en 4 mm hoog gebruikt.

Tijdens hetzelfde jaar, op 28 juli, werd in het station de telegraafdienst opgericht, die onmiddellijk voor het publiek geopend werd. Door de Minister van Staatsspoorwegen, Posterijen en Telegrafien werd beslist, dat op die dag iedereen kosteloos telegrammen kon verzenden. "Geheel het dorp (de hoogte) is in de kring om kosteloos bediend te worden" (aldus pastoor De Rijcke in het Liber Memorialis).

In 1897 werd Alphonsus Josephus CRAM aangesteld tot chef van de halte Maria-Aalter. Hij werd geboren te Poeke op 08/05/1870 als zoon van Hendrik en van Seraphina Catharina Van Dierendonck. Zijn broer werd gemeentesekretaris te Bellem.

De chef trad in het huwelijk te Maria-Aalter op 9 november 1897



Van links naar rechts: Sidonie Herman, August Simoens, R. Van de Keere, Jozef Cram en Petrus Herman. (Foto : Julien Herman.)

met Emmerence Marie Van Kerrebroeck, de zuster van Eduard. Hij was een kloekgebouwd, plichtsbewust en zeer dienstvaardig man.

Het enige wat nu nog ontbrak was de mogelijkheid om vanuit de halte Maria-Aalter goederen te versturen en te ontvangen per volledige wagenlading, want zoals we reeds zagen, waren de zendingen van goederen vanaf 1 augustus 1896 mogelijk maar beperkt tot zendingen van 2.000 kilogram.

Pogingen om van Maria-Aalter een goederenstation te maken werden dan ook verder ondernomen, maar op 1 augustus 1896 schreef het Beheer van de Staatsspoorwegen aan de burgemeester van Aalter volgende brief :

Heer Burgemeester,

Bij brief van den 23n april ll., vragen inwoners uwer gemeente dat de stopplaats Maria-Aalter veranderd worde in eene halte, die voor den dienst van zware goederen zou geopend zijn.

Ik heb de eer U te laten weten dat, volgens het gedane onderzoek, bedoelde maatregel vooralsnu niet zou gewettigd wezen.

De studie der zaak kan niet hernomen worden dan wanneer uwe gemeente met Knesselare zal verbonden zijn door middel van eene brug over de vaart Gent-Oostende.

Gelief hiervan kennis te geven aan de inwoners uwer gemeente en aanvaard, Heer Burgemeester, de betuiging mijner hoogachting.

De Minister,

(Get.) Onleesbaar.

Uit dit schrijven blijkt dus, dat de bouw van een brug over het kanaal Gent-Brugge te Knesselare, een absolute voorwaarde was om de inrichting van een volwaardig station Maria-Aalter te bekomen.

In januari 1898 ontving het gemeentebestuur van het Ministerie een ontwerp voor het bouwen van een wachtershuisje te Maria-Aalter statie. In het ontwerp waren ook grondonteigeningen voorzien. Tijdens het onderzoek naar de bezwaren tegen de werken, ingesteld tussen 24 januari en 9 februari kwamen geen klachten binnen op het gemeentehuis. Het is niet duidelijk over welk gebouw het gaat maar mogelijks betreft het de oprichting van het huis waarin verscheidene baanmeesters gewoond hebben.

Juist vóór de aanbesteding van de brug te Knesselare werd er in 1898 een petitie opgemaakt, die de ronde deed te Sint-Maria-Aalter en omgeving waarin gevraagd werd te Maria-Aalter "een lading en lossing plaats voor groote koopwaren" in te richten.

Uit de tekst van het verzoekschrift blijkt, dat er voldoende motieven waren om aan de verzuchtingen van de opstellers ervan tegemoet te komen.

Maria-Aalter, den 10 mei 1898

*Aan Mijnheer de Minister van Staatsspoorwegen, Posterijen
en Télégraphen te Brussel*

Mijnheer de Minister,

Met de grootste eerbied nemen wij onzen toevlucht tot den Heer Minister van Staatsspoorwegen, Posterijen en Télégraphen, opdat Zijne Welwillendheid ons zoudde willen aanhoren ten einde voldoening te bekomen.

Wij allen zijn verlaten en van alles ver afgelegen. Smeekend komen wij, Mijnheer de Minister, een lading en lossing plaats voor groote koopwaren ter onzer statie Maria-Aalter af te smeken. Wij zijn gelegen op zeven kilometers kalseideweg vooraleer de statie Aalter bereikt te hebben, hetzelfde laat zich gevoelen voor de gebuur statie van Beernem.

Onze duurzame bosschen die de talrijke verzendingen doen geschieden van houtwaren, boomen, sparren, enz. alsook den handel van heidegrond laat gebeuren. Dit alleen zou de kosten op een jaar dekken. Thans al onze planten en boomkwekers alsook deze van Ruysselede en Wyngene zouden volgaarn hun middel van verzending hier vinden. Onze opbrengselen van landbouw zooals strooi, aardapelen bijzonder de suikerbeeten moeten al zoover gevoerd worden. Pulpen, kolen enz. alles moet op zeven kilometers weg afgehaald worden en dan ook niet zonder kosten. Den fruithandel langshier is rijk maar wij hebben gebrek aan vervoermiddelen of tenzij nog eens op grooten afstand en met veel verlies harer hoedanigheid.

50 à 60 varkens moeten wij wekelijks naar Beernem of Aalter leveren al deze duurzame bestjes voor den landbouwer zouden op ons zoo vergeten parochie kunnen geschieden. De gebuur statie Beernem wordt zooveel bezocht daar er bij tijds gebrek aan plaats is. Het leggen eener lading en lossing plaats, Mijnheer de Minister, te Maria-Aalter zoude daarook een einde aan stellen.

Het is ook bewezen dat onze parochie verbonden ga worden met Knesselaere door het leggen eener brug over de vaart van Brugge-Gent. Bijgevolg 't is onbeschrijfelijk welk nut deze gemeente er zal uit trekken. Wel is waar, Mijnheer de Minister, nijverheid bestaat hier niet, doch kunnen wij verzekeren dat deze verbetering van onze alreeds bestaande statie meer dan de gewenschte uitslagen zal leveren, daar de tegenwoordige ontvangsten te Maria-Aalter voor zoo weinig vervoermiddelen al te bezitten zeer groot zijn.

Bidden wij nog den Heer Minister ons te willen aanhoren en later zal 't bestuur er de gewenschte uitslagen van kunnen geven, dat verzekeren wij als plichtige ondergeteekende.

Wij denken dat ons smeekschrift een goed vervolg zal hebben en hopen dat Mijnheer de Minister het indachtig zal doen wezen.

*Met eerbied noemen wij ons
Mijnheer de Minister
Houthandelaar, uw smeevende landbouwers,
koopmans, brouwers enz.*

Op 14 mei 1898 had de publieke aanbesteding plaats voor het bouwen van een brug over het kanaal Gent-Brugge, wijk Hoekstraat, te Knesselare, aan het uiteinde van de buurtweg van dit dorp naar de vaart. De werken werden toegewezen voor 99.999 fr. Ze waren voltooid in juni 1899 en werden goedgekeurd op 24 augustus, de dag waarop ook de brug werd in dienst gesteld.

In verband met de bouw van deze brug dient aangestipt, dat het gemeentebestuur van Aalter herhaaldelijk heeft aangedrongen om deze brug te doen bouwen aan Grand'mère, waardoor het station Maria-Aalter onmiddellijk door de in 1861-1864 gekasseide buurtweg nr. 11 (de huidige Vaartlaan) met deze brug zou verbonden geweest zijn.

Door niet in te gaan op het voorstel van Aalter bestond er geen verbinding tussen de pas gebouwde brug en het station en de aanleg van een nieuwe weg zou aanleiding geven tot betwistingen, die de uitvoering der werken steeds maar deden uitstellen, waardoor ook de inrichting van een goederenstation op de lange baan werd geschoven.

Toch gaf de Minister van Spoorwegen op 1 december 1898 de toelating om het station in te richten als goederenstation. De burgemeester van Aalter was hieromtrent reeds ingelicht met onderstaande brief nr. 12922 van het Beheer der Staatsspoorwegen, Bestuur der Exploitatie, Treindienst (Goederen).

Brussel, 26 november 1898.

Heer Burgemeester,

Ik heb de eer U te melden, dat ik, in grondbegin, beslist heb den dienst der zware goederen ter stopplaats Sinte-Maria-Aalter op te richten.

Bevelen zijn gegeven tot het ter studie leggen van de noodige werken voor de uitvoering van dien maatregel.

Die werken kunnen echter niet uitgevoerd worden vooraleer de Wetgevende macht het noodige krediet te mijner beschikking heeft gesteld.

Gelief den inhoud van dezen brief ter kennis te brengen van de inwoners uwer gemeente en aanvaard, Heer Burgemeester, de betuiging van mijne hoogachting.

De Minister.

(Get.) J. Vandenpeereboom.

Dit gunstig gevolg aan het verzoekschrift van 10 mei 1898 werd bekomen mede dank zij de tussenkomst van volksvertegenwoordiger J. Maenhout.

Als gevolg van de Ministeriële beslissing werd op de begroting van 1898 een bedrag gestemd om de nodige werken uit te voeren.

Het detail van de voorziene uitgaven zag er als volgt uit.

Pose des voies et des signaux	1.000
Etablissement de Clôture	560
Etablissement d'une rampe en vieilles billes	300
Porte de 4 mètres	200
Pavages	11.000
Dépose et pose de haies	220
Déblais	4.150
Déchargement des cendrées	140
Acquisitions de terrains	1.200
Matériel à mettre en œuvre	21.500
	<hr/>
Total	40.270
Allongement des trottoirs	250
	<hr/>
Nouveau total	40.520

Deze onkostennota was gevoegd bij het schrijven zonder datum, van de heer Cram, stationschef, aan pastoor Peyne, die blijkbaar zeer begaan was met alles wat het station en de "yzeren weg" aanging.

De mensen van Maria-Aalter waren zeer tevreden, temeer daar begin 1899 werd begonnen met de aanvoer van de voor de werken nodige materialen. In augustus 1900 liet de nieuwe Minister Liebaert echter weten, dat de voor de werken voorziene bedragen zouden aange-

wend worden om werken uit te voeren die dringerder waren.

De verbindingsweg tussen Knesselare brug en het station van Sint-Maria-Aalter diende blijkbaar eerst aangelegd vooraleer met de werken aan het station zou begonnen worden.

Tegen de plannen voor het aanleggen van deze weg waren reeds vóór de aanbesteding van de brug ernstige bezwaren geopperd, zowel door het gemeentebestuur als door de grondeigenaars, die het slachtoffer dreigden te worden van de nodige onteigeningen.

Toen de pogingen van de kant van het gemeentebestuur van Aalter, om de brug te doen bouwen aan Grand'mère, mislukt waren, werd dan herhaaldelijk gevraagd om de brug van Knesselare door een verharde weg langs de vaart (de huidige wijk Overleie) te verbinden met buurtweg nr 11 en zo toch het verkeer langs een reeds bestaande weg naar het station en verder toe te laten.

In het hieronder afgedrukt schrijven van het Schepencollege van Aalter valt vooral de vrees voor de verplaatsing van de treinhalte op.

27 oktober 1897.

Mijnheer de Minister,

Wij hebben vernomen dat het vastgesteld is eene brug te leggen over de vaart van Gent naar Brugge op den wijk hoekestraat, gemeente Knesselare, aan het uiteinde van den buurtsteenweg van het dorp dier gemeente, tot aan voormelde vaart, en dat het bestuur van Knesselare zou voornemens zijn alsdan eenen steenweg te leggen van aan die brug tot aan den eersten doorgang over den Staatsspoorweg, nabij de halte van Maria-Aeltre naar den kant van Brugge om op die wijze later de verplaatsing dezer halte aldaar te verkrijgen.

Alhoewel wij, bij ons schrijven van 2 juni laatst, het gevoelen hebben uitgedrukt dat die brug beter zou geplaatst geworden zijn naar den kant van Aeltre, kunnen wij tegen eene genomen beslissing niet opkomen. Doch moeten wij aandringen, opdat de te maken brug verbonden worde bij middel van eenen steenweg langs gemelde vaart, met den buurtsteenweg leidende naar de halte en de parochie van Maria-Aeltre en verders naar de gemeente Ruysselede en de weldadigheidsscholen van den Staat.

Het voornaamste waar wij aan houden is dat de halte van Maria-Aeltre in geen en gevallen verplaatst worde, en over dit punt durven wij UEd. Mijnheer de Minister, een stellig antwoord verzoecken, teneinde onze bestuurders nopens die zaak te kunnen geruststellen.

Aanvaard, Mijnheer de Minister, de verzekering van onzen diepen eerbied.

Er bestonden plannen om de nieuwe brug te verbinden door een weg met buurtweg nr 58, de huidige Bokhoutlaan, waardoor de treinhalte zou moeten verplaatst worden naar de plaats waar deze buurtweg de spoorweg kruiste namelijk op de plaats waar zich vroeger de overweg nr 41 bevond, genaamd "de springbareel".

In 1899 was men klaar met de plannen voor de nieuwe weg van Knesselare brug naar de halte van Sint-Maria-Aalter (overweg nr 40). Er werd dus afgezien van de verplaatsing van de halte naar de overweg nr 41.

Het ontwerp bestaande "in de afbakening der werken en het plan van perceelen voor de grondinnemingen aan te koopen, tot het leggen van eenen steenweg, verbindende de nieuwe brug, op de vaart van Gent naar Brugge, ter plaats gezegd Hoekestraat, met de statie van Maria-Aeltre" werd op 21 augustus neergelegd op het gemeentehuis van Aalter, ter inzage van de belanghebbenden.

Alhoewel al de eigenaars van de onroerende goederen, gelegen in de omtrek van de te onteigenen gronden, schriftelijk verwittigd werden van de nederlegging van het ontwerp, werd tot op de datum van het sluiten van het onderzoek geen enkele opmerking of bezwaar ontvangen. Men was blijkbaar tevreden met het plan of legde er zich gewoon bij neer. De kosten voor de aanleg van de weg werden geraamd op 56.224 frank (werken en gronden inbegrepen).

Maar omdat de werken aan het station niet uitgevoerd werden zond het gemeentebestuur op 2 februari 1901 een nieuw verzochtschrift naar de Minister, maar op 20 februari antwoordde deze: "dat vooralsnu niet kan worden bepaald wanneer de werken zullen uitgevoerd worden. Inderdaad, andere werken, van meer dringenden aard, moeten, met de middelen waarover mijn departement beschikt, eerst tot stand komen".

In de maand februari 1901 werd wel beslist tot *''het maken van eene petroolbergplaats van 500 liter inhouds, binnen de aanhoorigheden van den spoorweg, ter halte Maria-Aalter''*.

Die bergplaats zou bestaan uit *''eenen plaatijzeren bak, geplaatst in eenen gemetselden kelder, die derwijze zal gemaakt zijn dat hij, met het oog op brandgevaar, alle veiligheid aanbiedt''*.

Het onderzoek *''Commodo en incommodo''*, uitgevoerd door de gemeente Aalter, tussen 16 februari en 6 maart 1901, gaf geen aanleiding tot *''tegenkantingen of aanmerkingen, mondelinge of schriftelijke''*.

In maart van hetzelfde jaar werd door de inwoners van Maria-Aalter en van 't omliggende een nieuw verzoekschrift voor de Minister opgesteld om aan te dringen op de uitvoering van zowel de werken aan de weg van Hoekstraat naar het station als van de reeds in 1898 toegestane werken in dit station.

De Minister gaf de maand daarna zijn akkoord en in september 1901 werd de afwerking van de verbindingsweg officieel toegestaan en kort daarna uitgevoerd.

Ook de werken aan het station werden goedgekeurd maar het onderzoek naar de bezwaren werd eerst in november 1902 verricht door het gemeentebestuur. Bij het sluiten van het onderzoek op 30 november was geen enkel bezwaar of opmerking binnengekomen.

In 1902 hielden volgende omnibustreinen stil te Maria-Aalter :

Richting Gent-Zuid -Brugge		Richting Brugge - Gent-Zuid	
Nr 3005	6.30 uur	Nr 3014 (vrijdag)	5.30 uur
Nr 3013	9.24 uur	Nr 3016	6.08 uur
Nr 3025	11.55 uur	Nr 3026	8.20 uur
Nr 3029 VS	13.55 uur	Nr 3028	9.54 uur
Nr 3033	16.52 uur	Nr 3036	12.40 uur
Nr 3053	20.12 uur	Nr 3038	14.42 uur
		Nr 3062	18.59 uur

De rittijd naar Brugge bedroeg 24 minuten en naar Gent-Sint-Pieters 44 tot 46 minuten.

Hierna enkele prijzen voor reisbiljetten :

	Enkel		Heen en terug	
	2de klas	3de klas	2de klas	3de klas
Van Maria-Aalter naar :				
Aalter en Beernem	0,35 fr	0,20 fr	0,55 fr	0,35 fr
Oostkamp	0,75 fr	0,45 fr	1,15 fr	0,70 fr
Hansbeke	0,80 fr	0,50 fr	1,25 fr	0,75 fr
Landegem	1,00 fr	0,60 fr	1,55 fr	0,95 fr
Brugge	1,10 fr	0,65 fr	1,75 fr	1,05 fr
Halewijn	1,15 fr	0,70 fr	1,85 fr	1,10 fr
Drongen	1,30 fr	0,80 fr	2,05 fr	1,25 fr
Gent-St.-Pieters	1,60 fr	0,95 fr	2,60 fr	1,55 fr

De werken ter uitbreiding van het station werden eerst door het Koninklijk Besluit van 7 maart 1903 toegestaan. Men begon echter maar met de werkzaamheden in november 1904 ; ze waren geëindigd in 1905 en zó werd Maria-Aalter eindelijk een station dat in binnenverkeer alle mogelijke diensten kon aanbieden, zowel wat het verkeer van reizigers als van goederen (ook in internationaal verkeer) betrof. Dank zij de uitgevoerde werken dienden de handelaars zich niet meer naar Aalter of Beernem te begeven voor het vervoer van hun goederen en de handelsaktiviteiten namen erdoor, mede dank zij de verbinding met Knesselare, een aanzienlijke uitbreiding. Het laden en lossen van de goederen brachten een grote drukte teweeg rond het station.

Het valt dus niet te verwonderen, dat er mettertijd talrijke drankgelegenheden kwamen aan dit station of in de nabijheid ervan.

De oudste herberg, een laag wit huisje, stond op de hoek van de huidige Blekkervijverstraat en het Stationsplein, rechts gezien van uit het station. Langs de kant van de spoorweg stond de naam te lezen van de herberg "*Au Rendez-vous de chasse*" en langs de kant van de Blekkervijverstraat stond op het huisje geschreven "*Estaminet*". Dit huisje werd zeker vóór de aanleg van de spoorweg gebouwd, maar er stond geen bouwjaar in vermeld.

Sidonie Herman heeft er gewoond van vóór tot een eind na de eerste wereldoorlog. Daarna kwamen August, Emma en Celina De Bleckere er wonen. Het huisje werd in 1946 afgebroken en op dezelfde plaats werd het "*Café de Weegbrug*" gebouwd en bewoond door Firmin Schepers. De laatste uitbater was Cyriel Bral tot omstreeks 1966.



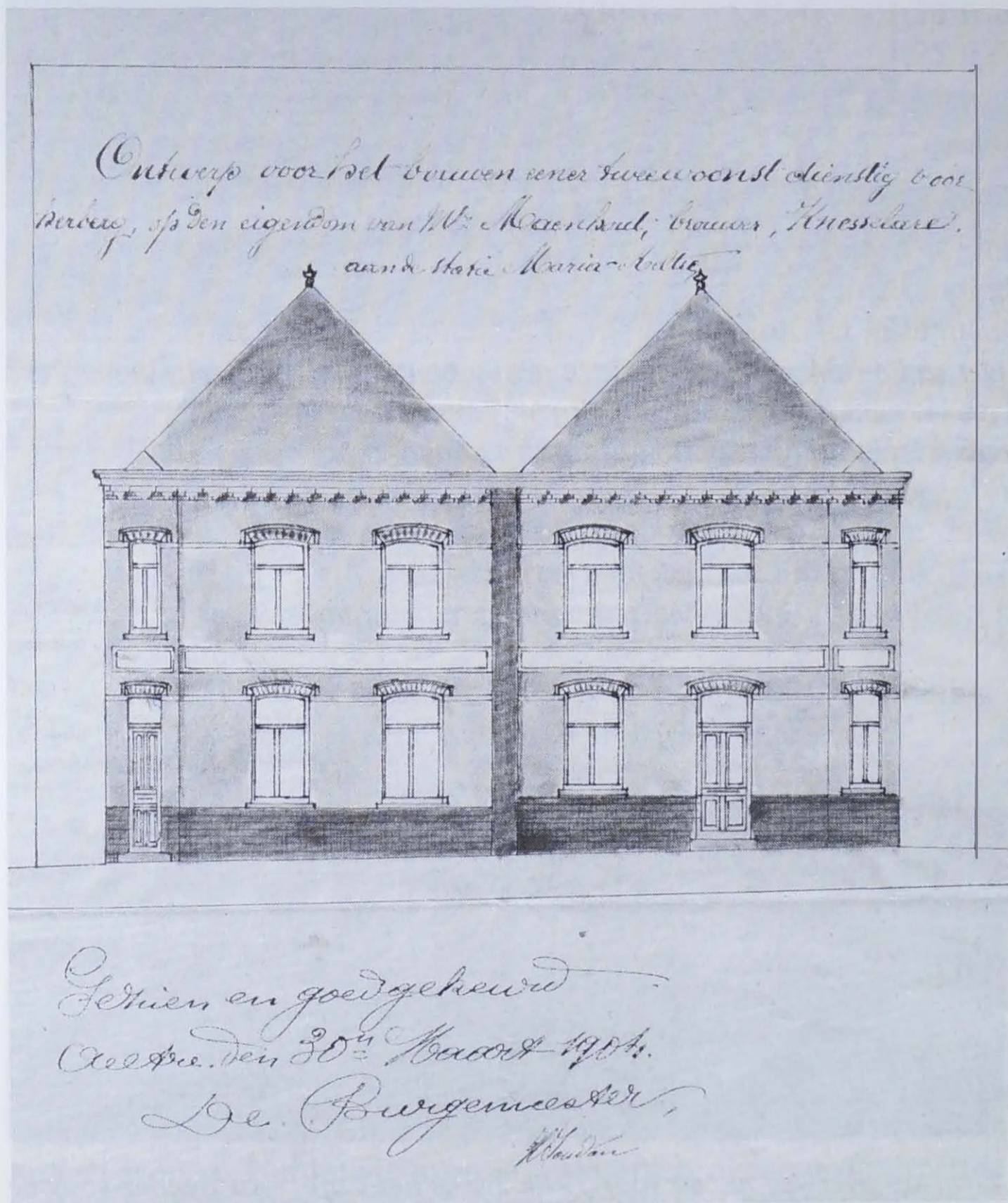
Het station tussen 1905 en 1910. (Copyright A.C.L. Brussel.)



Zicht op overweg nr. 40 vóór 1940. Links het Café "Au Rendez-vous de Chasse", het goederenmagazijn van het station, het café "In 't Hof van Commerce" en het huis van F. De Waele. Rechts de afspanning bij R. De Rijcker-Herman. (Foto : Firmin Schepers.)

Aan de overkant van de straat, tussen de spoorweg en de ingang naar het kasteel werd in 1904 een tweewoonst gebouwd, dienstig voor herberg, op de eigendom van de Heer Maenhout, brouwer te Knesselare. Voorheen heeft op die plaats een houten gebouwtje gestaan waar baanmeester August Van Loocke gewoond heeft.

De eerste bewoner van het huis, kant spoorweg, was Felix Van Hijfte, die gehuwd was met Rosalie Simoens, die, zoals we verder



Ontwerp voor het bouwen van een tweewoonst aan Maria-Aalter statie. (Gemeentearchief Aalter.)

zullen zien, om het leven kwam tijdens de oorlogshandelingen van oktober 1918. Er stond een biljart en naar het schijnt kwam er alleen voornaam volk over de vloer. Op het huis is nu nog duidelijk leesbaar "*Café de la Gare-Logement*". Boven de deur staat "*A. Callebaut*", de naam van de latere uitbater. Alfons woonde er al van vóór 1940 en deed ook wat vervoer.

De laatste uitbater van het café was Jules Van Wonterghem, die gehuwd was met Martha Spanhove van de Schoonberghoeve.

Het huis ernaast werd eerst bewoond door Leonard Van Belleghem, die er een winkel hield en ook plantenkweker was. Na hem kwam Jozef Dancet er wonen na de eerste wereldoorlog. Hij hield er een eierhandel en winkel en een "*estaminet*". Sidonie Herman verhuisde van de "*Rendez-vous de chasse*" naar dit huis, waarop nog te lezen staat: "*AFSPANNING R. DE RIJCKER-HERMAN*". Zij bleef er wonen tot na de tweede wereldoorlog. Talrijke treinreizigers plaatsten hun fiets in haar café. Het stallen van fietsen en het laten vernieuwen van abonnementen bracht trouwens heel wat op in de cafés rond het station.

Na Sidonie kwam Remy Wittewrongel in het café wonen. "*In 't Koopmanswelvaren*" bij *REMY WITTEVRONGEL, koopman in vee*" staat in groene letters op het huis geschreven. Hij was de laatste uitbater.

In het huis op de hoek van de Knesselaarsestraat en de Bokhoutlaan, nabij de spoorweghalte, bevond zich de herberg "*In 't Hof van Commerce*". Dit huis was gebouwd rond 1911 en tot na de tweede wereldoorlog bewoond door de weduwe van Charles Veermeer. Na haar kwam Julien Deriemaecker en nog twee andere uitbaters er wonen.

Aan de rechterkant van de straat, werd naast het seinhuisje, een huis gebouwd door de Spoorwegen, waar verscheidene baanmeesters (piqueurs) gewoond hebben: August Van Loocke, De Keghel, Verheecke, Theofiel De Coster, Van Parijs e.a. De laatste bewoner was Julien Raes. Het huis werd rond 1961 afgebroken.

Naast de Baanmeesterswoning woonde tot na de tweede wereldoorlog Ivo Buysse, afkomstig uit Stratem, in de herberg "*Bij Alida*". Vroeger heette zij "*De rust der Wandelaars*". Na Ivo woonden er achtereenvolgens de bakkers Georges De Ketelaere en Elmar Verhelst maar de naam was veranderd in "*De Sportman*".



Het station tussen 1904 en 1914. Rechts de winkel van Léonard Van Belleghem. (Foto : A. Ryserhove.)



Het café "In 't Koopmans Welvaren", bij Remy Wittevrongel omstreeks 1951. (Foto : Georges Beirnaert.)

In het huis ernaast was het café "*De Nieuwe Steenweg*" gevestigd, van vóór de eerste wereldoorlog tot na de tweede uitgebaat door de familie Danneels. Remi Danneels was de laatste uitbater.

Het grote huis op de hoek van de Vaartlaan en de Knesselaarsestraat werd in 1911 gebouwd door Frederik De Waele, na zijn terugkeer uit Amerika. Het was aanvankelijk geen herberg maar een handel in wijnen en likeuren, zoals nog te lezen staat op het huis. De Waele was geboren te Sint-Maria-Aalter op 6 juni 1861 en overleed er plotseling op 1 februari 1931. Hij moet een vooraanstaand persoon geweest zijn op de parochie, want hij was lid van de kerkraad en het kerkbureel. Hij was gehuwd met Romanie Herman. Het huis werd rond het begin van de tweede wereldoorlog verkocht en de nieuwe eigenaar maakte er een café van genaamd "*Het Sportpaleis*", dat vanaf 1941 tot 1982 uitgebaat werd door Elisa Deghein, de weduwe van de op 24 mei 1940 te Kuurne gesneuvelde Maurice Laseur.

Ten westen van het station, richting Brugge dus, bevond zich de overweg nr 41, langs de buurtweg nr 58 (die begon aan het huis van de boomkwekerij Schepers en eindigde aan de weg naar Knesselare brug, nabij de herberg van Leonard De Baets). Die buurtweg was een aardeweg, met een fietspad, waarlangs hopen graszoden lagen om het pad te beschermen tegen wagens en karren, zoals dat toen gebruikelijk was. Dicht bij deze overweg, door de mensen uit de omgeving "*De Springbareel*" genoemd, staat ten noorden van de spoorweg, het huis bewoond door Maurice De Baets. Het is de vroegere herberg "*In De Spring Barreer*".

Maurice kwam er wonen bij zijn huwelijk met Cyrilla Leman in 1926 en ze wonen er nog steeds, maar het is geen herberg meer sinds 1971. Hij heeft ook het beroep van lattenkliever uitgeoefend vóór 1940. Er lag ook een "boltraag" en de herberg werd druk bezocht door de duivenliefhebbers. Te beginnen vanaf 1934 kwamen de oudstrijders er gedurende vele jaren bijeen voor het feestmaal op 11 november. Maar het drukst van al was het gedurende de oorlogsjaren 1940-1945.

Het huis aan de overkant van de straat is ook een herberg geweest. Een der uitbaters was Henri Boucquaert, de vader van Judith, de echtgenote van Alfons De Boever.

Tussen de stations Aalter en Maria-Aalter lagen ooit 8 overwegen, genummerd van 33 tot 40, waarvan nu nog alleen deze aan de Nieuwendam, de Langedreef en het Jezuietengoed bestaan.



De voormalige herberg "In De Spring Barreer" aan de afgeschafte overweg 41. (Foto's : Henri De Baets.)



De overweg nr 39 langs de weg van den Aaltersen Berg (Kruiskerke) naar Grand'mère (buurtweg nr 12) werd afgeschaft en verplaatst naar de weg die naar de kromme elleboog loopt (woning van Omer Veermeer). Het gedeelte van de weg ten noorden van de spoorweg is verdwenen. Tussen de nieuwe overweg 39 en overweg 40 aan het station van Maria-Aalter werd een nieuwe weg aangelegd ten zuiden van de spoorweg.

In zitting van 27 augustus 1904 vroeg de gemeenteraad de machtiging tot het verplaatsen van deze weg. Deze verplaatsing was noodzakelijk voor de aanleg van de laad- en loskoer in het station, over een lengte van ongeveer 300 meter. Op 4 februari 1905 werd afgekondigd, dat de verplaatsing van buurtweg nr 12 was goedgekeurd en dat wie zich daardoor zou kunnen benadeeld achten, zijn toevlucht kon nemen tot de koning binnen de 15 dagen, via de gouverneur van de provincie.

Op 20 januari 1905 trad de nieuwe seininrichting in de halte van Maria-Aalter in werking.

Met schrijven nr. 5734 van 14 augustus 1905 van het beheer van de Belgische Staatsspoorwegen, werd het college van Burgemeester en Schepenen der gemeente Aalter er aan herinnerd dat de werken in de halte van Maria-Aalter de verplaatsing van de buurtweg gelegen langs de spoorweg, langs de zuidkant ervan noodzakelijk hadden gemaakt, vanaf de overweg aan de halte over een lengte van 300 meter in de richting van Gent. Verder wordt in de brief gezegd, dat bij de uitvoering van wijzigingen aan de buurtweg (bedoeld wordt buurtweg nr 12) de Staat gehandeld heeft in overeenstemming met de wetten van 12 april 1895 en 10 april 1841, in de plaats van de lokale autoriteiten en dat de nieuwe gedeelten van de weg en de nieuwe terreinen inbegrepen onmiddellijk tot het domein van de gemeente behoren, alsof deze laatste zelf de werken zou hebben uitgevoerd. In de laatste paragraaf wordt gemeld, dat aangezien de werken tot wijziging van de weg volledig geëindigd waren op 1 augustus, de zending van de staat ten einde is en dat vanaf deze datum, de gemeente verplicht is te voorzien in het onderhoud van de nieuwe weggedeelten, bij toepassing van art. 13 van de wet van 10 april 1841.

Het onderzoek "*de comodo en incommodo*" werd eerst op 28 maart 1906 aangevat ingevolge het besluit van de gemeenteraad van 7 maart 1906, "*erkennende als buurtweg, den nieuwen aangelegden weg door het Bestuur van ijzeren wegen, verbindende den steenweg van Maria-Aalter naar Knesselare, met de buurtweg nr 12*".

Er kwamen geen bezwaren binnen tegen deze erkenning.

Met ingang van 1 juli 1906 werden op de lijn Gent-Oostende vier tussenblokposten opgericht waarvan een, nr 34 bis, nabij overweg nr 40 aan de halte van Maria-Aalter.

Op 19 augustus 1907 liet het Bestuur van de Staatsspoorwegen aan het College van Burgemeester en Schepenen weten, dat ze van plan was het goederenmagazijn van de halte Maria-Aalter te laten vergroten en vroeg de bezwaren van de gemeente tegen dit project te laten kennen.

Met dienstorder nr. 5 van de Dienst Exploitatie van de Staatsspoorwegen van 6 april 1910 wordt de benaming van sommige stations, halten en stopplaatsen gewijzigd in uitvoering van een Ministeriële Beslissing. De tweetalige benaming "*Aeltre-Sainte-Marie/Maria-Aalter*" wordt vervangen door de eentalige benaming "*Maria-Aalter*".

Op 28 oktober 1911 werd Maria-Aalter in opschudding gebracht door een tragische gebeurtenis, waarbij de stationschef, de Heer Cram, het leven verloor.

Hierover verscheen in "*De Gentenaar*", 33ste jaargang, van maandag 30 oktober 1911, p.3 k1, het onderstaand relaas.

EEN STATIE-OVERSTE VERMORZELD.

Zaterdag morgend gebeurde te Maria-Aalter een vreeselijk ongeluk : de statie-overste dier halte kwam er op gruwelijke wijze om het leven.

HOE HET ONGELUK GEBEURDE

De statie-overste, M. Alfons Cram, verwachtte Zaterdag voormiddag eenen zijner overheden, die over het onderhoud der statie een toezicht zou komen doen.

Aan den overkant der statie is een hek, dat in gewonen toestand gesloten moet zijn.

Rond 9 1/2 uur voormiddag bemerkte de chef dat het hek openstond ; hij nam den sleutel uit zijn bureel, ging over de spoorbaan, en vermaakte het hekken, waarna hij terug naar zijn bureel kwam.

HET ONGELUK

M. Cram was een lange, zware persoon (hij woog 129 kilos), en rond de 40 jaar oud.

Op het oogenblik dat hij de spoorbaan wilde overgaan, om naar zijn bureel terug te keeren, kwam de sneltrein nr 3076, die om 8.48 uur uit Oostende vertrekt en om 9.57 uur te Gent-Zuid aankomt, op 300 meters van de statie in volle snelheid aangestoomd.

De chef stapte van het gaanpad dat 40 centimeters hooger ligt dan de spoorweg zelf, op de spoorlijn om zijn bureel te bereiken.

Hij haperde met den voet aan iets, struikelde en viel op de lijn, op dewelke de trein in volle snelheid kwam aangereden.

M. Cram richtte zich op en wilde vluchten, maar de trein was slechts enkele meters van hem af en de chef het dreigend gevaar bemerkende en niet meer in tijds weg kunnende liet zich tusschen de sporen vallen, met het hoofd naar Gent toe.

De trein vloog over den ongelukkige; zijn jas vloog omhoog, en werd door de mekanië onder aan de machien, gevat, waardoor de arme man 30 meters ver werd medegesleept.

De trein stopte dadelijk: doch was intusschen reeds voorbij de plaats der ramp geloopt.

Twee personen zagen het ongeluk gebeuren: de telegramdrager Cyriel Moelaert, en de barreelwachter Karel Mostaert. Zij waren als aan den grond genageld van schrik en toen zij naar de plaats van het ongeluk konden snellen, vonden zij hunnen meester op de gruwelijkste wijze vermorzeld — als het ware gemalen — op de spoorbaan liggen.

HET LIJK.

De ongelukkige was totaal onkennelijk; armen, beenen, hoofd, romp, kledingstukken, dat alles lag bloedend, vermorzeld, dooreen gepletterd op den grond verspreid, en had geene menschelijke gedaante meer.

HULP.

In de statie waren de werklieden van de houthandelaars De Spiegelaere, van Knesselare, en Lemajieux van Sint-Joris, bezig met hout te lossen.

Zij hadden van ver het ongeluk zien gebeuren. Op den kreet van afgrijzen, door den telegramdrager en den barreelwachter geslaakt, snelden zij ter plaats.

Ook het personeel van den trein en de naaste geburen kwamen toegeloopt, terwijl een onder hen spoedig naar het dorp snelde om den eerw. heer pastoor te roepen en om den chef van Aalter en eenen geneesheer te telefoneren.

Toen het treinpersoneel de noodige vaststellingen had gedaan en gezien had dat er geene hulp meer baten kon, zette men de reis voort naar Gent, waar men met 20 minuten vertraging aankwamen.

DE ECHTGENOOTE VAN DEN CHEF.

De echtgenoot van M. Cram was in hare woning, in het statiegebouw op eene bovenkamer bezig met kuischen toen het ongeluk gebeurde.

Op het geroep kwam zij door het venster zien en bemerkende dat er iets ongewoons gebeurde kwam zij haastig beneden haar huis uitgelopen om te zien wat er gaande was, toen nog weinig gissende wat vreeselijke slag haar kwam treffen.

Een der aanwezigen hield de vrouw echter met hoopvolle woorden tegen en bracht haar terug in hare keuken, waar zij langzamerhand en met gedeelten de schrikkelijke tijding vernam.

Men kan zich genoeg de smart, de wanhoop dezer ongelukkige voorstellen.

Ondertusschen was de eerwaarde heer pastoor De Corte ter plaatse gesneld; hij kon slechts de zoo schrikkelijk getroffene weduwe troosten.

HET EERSTE ONDERZOEK.

De statie van Maria-Aalter is slechts eene halte, welke onder toezicht staat van den heer statieoverste van Aalst.

Zoodra deze telefonisch verwittigd was over de wreede gebeurtenis, verzocht hij Dr. Verstraete van het dorp hem te vergezellen, en met de automobiel van M. Lemahieu van St.-Joris, die toevallig aan de statie was reden, beiden naar Maria-Aalter.

Het vermorzeld lijk werd bijeen gezameld, en op een laken in de afhankelijkheid der statie nedergelegd.

Spoedig waren ook de gendarmen van Aalter ter plaats, en een onderzoek werd ingesteld.

DE FAMILIE.

M. Alfons Cram was de broeder van den heer sekretaris van Bellem. Hij was de eerste chef van Maria-Aalter, waar de halte sedert een tiental jaren bestaat.

De ongelukkige was een flinke bediende die bijzonder hulpvaardig was voor allen die met hem in aanraking kwamen. Hij was tevens een algemeen geacht burger.

Sedert een 12-tal jaren was hij gehuwd met Mej. Kerrebroeck, wiens ouders het Gemeentehuis te Maria-Aalter houden en waar men moest heenloopen om te telefoneeren.


De echtgenooten Cram-Kerrebroeck hadden geene kinderen.

De bevelhebber der gendarmerie gaf onmiddellijk kennis van 't gebeurde aan het parket van Gent, dat de toelating gaf tot de begraving.

Deze droeve plechtigheid zal Dinsdag om 8 1/2 ure in de kerk van Maria-Aalter plaats hebben.

TE GENT.

Bij de aankomst te Gent, van den trein waarmede het ongeluk voorviel vond men nog lappen bloedend vleesch en een stuk zijner broek waaraan den zak met 2 sleutels en 0,20 fr. in.



O goede en allerbarmhartigste Jesus aanzie mij hier voor uwe voeten nedergesneeld. Ik bid u om U uit het vurigste mijnne ziel van in mijne hart levendige geroelens en Gelouf Hoop en Liefde te printen, alsoek om uwe liefdes om mijnne zonden, en het snel toornemen van mij te beteren, het zóver tijd aansehove ik in mijn eger met diepe aandacht en, geroete droefheid Uwe vijfwonden berwijf ik voor mijne ogen houd, o goede Jesus hetgeen U reeds de propheet David van U zalven deed zeggen:

Zij hebben mijne kneden en voeten doorboord en al mijne beenderen geseld. (Ps. 21, v. 17 en 18)

Uwe afzant, als de eenige voorwaarde, vanloggen die dit gebed voor een deel van den geroelens Jesus onte liden met geroelens van godsvrucht en lofzungen

O Mijn Jezus, Barmhartigheid!
(100 dagen afzant)

Des morgens zult gij zeggen: Wie geve mij den avond en des avonds: Wie geve mij den morgen.
Lib. Jud. II, XXVIII 67.

BID VOOR DE ZIEL
van
Mijnheer Alphonse Joseph CRAM,
echtgenoot van Dame
Emerence Marie Van Kerrebroeck,
geboren te Pouques den 8 Mei 1870 en
schielijk overleden
te Maria-Aalter den 28 Oktober 1911.

Het is eene gestadige afwisseling, in 's menschen leven, van voorspoed en tegenslag, en de mensch weet niet wanneer hij sterven zal. (H. Bern. Med. C. II. 3.) Daarom leeft zoo dat gij de dood, die zal komen gelijk een dief in den nacht, niet moet vreezen, en zij u nimmer onvoorbereid aantrefte.

Th. a Kemp. XXIII. 4.

Bemide Echtgenoot, lieve Bloedverwanten, nu zijt gij in droefheid, maar ik zal u eens wederzien en dan zal uw hert zich verheugen, en niemand zal uwe vreugde kunnen ontnemen.

H. Joan. XVI. 22

Wilt mij dan nu niet vergeten in uwe gebeden en gij allen, mijne vrienden en kennissen, het eenigste dat ik van u vraag is mij in de H. missen, in uwe gebeden te willen inslachten wezen.

H. Monica.

Barmhartige Jesus, geef aan uwen dienaar ALPHONSE de eeuwige rust. 7 J. en 7 qua. ad.

De 4 Akten voor den overledenen 7 J. en 7 qua. ad.

R. I. P.

Aeltre, Faut-Vandewalle.



*Ivo Hoste en zijn echtgenote Mathilde Schoonaert, spoorwegarbeider in Beernem en Maria-Aalter, tijdelijk ook bareelwachter aan de springbareel.
(Foto : Georges Schoonaert.)*



*Leonard Schoonaert, spoorwegarbeider op verschillende plaatsen en een tijdje wachter aan de "springbareel". Hij was geboren op 17/10/1868, huwde met Marie Leonie Lips, woonde laatst in de Planterijstraat en overleed te Maria-Aalter op 15/12/1925.
(Foto : Georges Schoonaert.)*

De Heer Cram werd als "*chef*" opgevolgd door Achiël Bonifacius DE KETELAERE, geboren te Lede op 4 juni 1867 als zoon van Karel en van Paulina Francisca Lambert, gehuwd met Sophie Keuppens. Hij was klein van gestalte maar volgens het oordeel van diegenen die hem gekend hebben een bij de uitvoering van zijn dienst zeer streng man.

Emmerence Van Kerrebroeck ging na de dood van haar man wonen in de Aalterstraat, daarna in de Blekkervijverstraat en later met haar broer Eduard en haar zuster in een nieuw gebouwd huis naast de herberg "*Het Gemeentehuis*" in de Wingenestraat. Zij was geboren te St.-Maria-Aalter op 15 april 1868, overleed er op 15 april 1936 en werd begraven op 20 april 1936.

Tijdens de eerste wereldoorlog had gans de lijn Gent-Brugge een groot strategisch belang voor de aanvoer van Duitse troepen, materieel en munitie naar het front. Ook het station van Maria-Aalter werd door hen gebruikt en ze verstuurden er vooral grote hoeveelheden hout, dat zij hadden opgevorderd in de omliggende domeinen en bossen. Het belang van het station nam nog gevoelig toe toen de Duitsers op Ruiselede, Sint-Pietersveld, in 1917 een vliegveld aanlegden, links van de weg van 't Kruisken naar het aanwijs. Alle militairen en benodigdheden kwamen er toe. Door de Duitsers werd een spoorwegrijtuig ingericht als vast bureau voor de "*Verbindungsdiens*t". Het rijtuig bevond zich bestendig op de loskoer. Speciaal voor die dienst en ook voor andere Duitse militairen was er aan het station een speciale brievenbus geplaatst die gelicht werd als de speciale trein stopte die de briefwisseling meenam. In hetzelfde jaar begonnen de Duitsers met de aanleg van een spoorlijn naar Torhout. Deze lijn zou het hoofdspoor Gent-Brugge verlaten nabij de bocht waar nu de overweg nr 39 is (nabij de woning van de familie Darius) vandaar door het Blekkerbos, over de Wingenestraat door de planterij van Schepers en zo naar het Bakensgoed en verder. Sporen van de werken zijn nog te zien, aan overweg nr 39 ; links van de spoorweg in het bosje bevindt zich een uitgraving, die ook nog, een eindje binnen de omheining van het Blekkerbos te zien is.

Ook in de omgeving van de Planterijstraat zijn nog gedeelten van het "*talud*" zichtbaar.

Er was een aftakking voorzien naar Ruiselede vanaf de omgeving van het kasteel Van Besien, evenwijdig met de Blekkervijverstraat. De verhoogde berm waarop het spoor zou worden aangelegd is nog duidelijk te zien in het dennenbos links van deze weg en er bevindt zich zelfs nog een "*duiker*". Het is echter bij grondwerk van een



Overblijfsels van de werken aan het spoor naar Torhout in 1918, nabij overweg 39. (Foto : Mathieu Thys.)

paar kilometer gebleven ; sporen zijn er nooit gekomen.

Voor de werken bij de "*Baudirektion Maria-Aalter*" werden grote aantallen arbeiders opgeëist.

In zijn uitgebreid verslag van de Duitse bezetting te Maria-Aalter, neergeschreven in het Liber Memorialis, zegt pastoor De Corte, dat de Duitsers de Belgische jongelingen en mannen opeisten om militaire werken te verrichten aan het front en elders, en vervolgt : "*Zoo hebben er hier aan de statie een duizendtal opgeëischten gewerkt om ijzeren wegen te leggen van hier naar Torhout en naar Ruiselede. Daarmede hebben zij het park en het kasteel van Madame Van Besien gansch geschonden. Het kasteel is, wanneer de Duitschers die die ijzeren wegen moesten leggen, die nooit gekomen zijn, in brand gekomen. Die brand kon men in 't begin blusschen in den toren van 't kasteel, maar de Duitschers verbieden het en begonnen maar te blusschen als gansch het kasteel in laai en vlam stond, dus als het gansch te laat was.*"

Het kasteel was gebouwd in 1904 en werd na de oorlog in dezelfde stijl terug opgebouwd.

Tijdens de oorlog was ook het station en de woning van de spoorwe-



Groep door de Duitsers opgeëiste arbeiders van de "Baudirektion Maria-Aelter" gevestigd aan de vaart nabij Grand'mère, op kermisdag 26 augustus 1918.

Van links naar rechts: Bovenste rij: Petrus Vroman, Baziel Van den Brande, Jozef De Bel, Jules Van Severen, August De Metsenaere (echtg. Maria Swanckaert), Jozef Van Eeghem, (boer) Lomme, Henri Werrebroeck, Adolf Defauw en ...?...

Middenste rij: een Duits opzichter, Adhémair Van Eeghem, Cyriel Duyck, ...?..., ...?..., Petrus Sucaet, Vital De Bruyne, ...?..., Jozef De Bruyne. Tweede van rechts (met hoed) Emiel Persyn en ernaast Alidoor De Bruyne (met werktuig in de hand).

Onderste rij: ...?..., Maurice Danneels, Emiel Van Eeghem, ...?..., Achiel Van Laecke, Jules Lomme, Paul Van Pamel, Emiel Van Pamel, Frederik Van Pamel (?), Arthur De Pré en Charles De Clercq.

(Foto: Georges Schoonaert.)

gen aan de overkant (waar later de baanmeesters woonden) door de Duitsers bezet. Toen zij zich in het station installeerden hadden zij meubels opgeëist uit de nabijgelegen herbergen.

De belangrijke spoorlijn Brugge-Gent was tijdens het groot offensief der geallieerden in het najaar van 1918 het doelwit van de geallieerde vliegeniers, die al het mogelijke deden om de aftocht van de Duitsers te bemoeilijken of te verhinderen.

Op 17 oktober reed een Duitse trein omstreeks vier uur in de namiddag het station van Maria-Aalter voorbij, richting Aalter. Opeens verschenen 4 of 5 geallieerde vliegtuigen en bestookten de trein met brandbommen. De trein kwam tot stilstand en was getroffen. Ook het goederenmagazijn werd getroffen en verscheidene bommen vielen in de omtrek.

De trein zette na enige tijd zijn reis verder. Het was de laatste trein die voorbijreed vóór de aankomst van de Belgische troepen op 18 oktober.

Het bombardement eiste echter een burgerlijk slachtoffer.

De Duitsers hadden al het stationsgebouw ontruimd en de eigenaars van de opgeëiste meubelen waren al bezig met hun eigendom terug te halen toen het bombardement begon. De echtgenote van Felix Van Hijfte uit het "Café de la Gare" werd in de deuropening door een bom gedood. Het slachtoffer, Marie Rosalie Simoens was te Aalter



De weerbare mannen van Maria-Aalterstatie in 1918.

Van links naar rechts : Boven : Marcel Cornelis, Gustaaf Lips, Adolf Cornelis, Emile De Baets, Raymond De Boever, Michel De Baets, Achiel Boecquaert en Alfred De Baets.

Midden : Alfons Van de Voorde (oorlogsslachtoffer, overleden te Lokeren op 12/11/1918), Oscar De Baets, Jules De Baets en Henri Firmijn.

Onder : Victor (?) Vermeire, Remi Danneels, Boudewijn Cornelis en Ghislain Vermeire.

Foto genomen op de dag van de maandelijks controle door de bezettende overheid te Aalter. (Foto : Julien De Baets.)

geboren in 1864 als dochter van Karel Louis en Blandina Tack. Ze werd op 19 oktober 1918 begraven te Maria-Aalter.

Daags voordien op 18 oktober werd eveneens een burgerlijk slachtoffer begraven, namelijk Hector Paul Bogaert geboren te Oostkamp in 1857, oud 61 jaar en 6 maand, zoon van Karel en Sofie Van Hauwaert, echtgenoot van Emma Maria Goormachtigh. Hector, de vader van Georges en grootvader van Noël Bogaert, allebei spoorwegmannen, was in dienst van de Belgische Staatsspoorwegen als bareeldraaier aan overweg 40 in het station van Maria-Aalter en woonde in het huis van de spoorwegen naast het seinhuisje. Daar dit huis door de Duitsers was ingenomen ging hij bij Flor Claeys, (met de lange baard), in de Wingenestraat, zijn intrek nemen. Op Sint-Corneliusdag 16 september 1918 was hij aan het werk op de akker in 't Savooien ; Flor stond erbij met zijn geit. Toen verschenen geallieerde vliegtuigen die het vliegveld op Sint-Pietersveld aanvielen. Flor kon nog tijdig wegspringen maar Hector werd gedood.

In oktober 1918, toen het front zich verder dan Maria-Aalter bevond, werd in het station een evacuatiecentrum opgericht voor het vervoer van de gekwetsten uit het veldhospitaal ingericht in de lokalen van de gemeenteschool naast het kerkhof en uit het tentenkamp voor gekwetsten, dat zich bevond op de weide gelegen op de hoek van de dreef naar Schuurlo en de Blekkervijverstraat.



*Hector Bogaert.
(Foto : Gaby Bogaert.)*

Na de oorlog en nadat de schade was hersteld hernam de vooroorlogse bedrijvigheid in het station, dat zeer belangrijk was voor het vervoer van mijnhout bestemd voor het stutten van de mijngangen. De voornaamste verzender van dit hout was Maurice De Spiegelaere uit Knesselare. Hij had een deel van de loskoer gehuurd, waar een werkman ganse dagen de sparren op de gewenste lengte zaagde. Deze sparren werden met paard en wagen uit de omliggende bossen naar het station gebracht en gestapeld op de loskoer, langs de weg ernaast of op het hof van Felix Van Hijfte, waar een "aard" (opslagplaats) was.

In Maria-Aalter zijn er een honderdtal lattenklievers geweest. Het latten klieven was een seizoenwerk, want in de winter was er meestal maar weinig verkoop. De aanvoer van sparren voor de lattenklievers bezorgde heel wat werk aan de spoorwegen. De voornaamste klant was Eugenie Lemahieu uit Sint-Joris-ten-Distel.

De sparren kwamen van Antwerpen, waar ze gesorteerd werden, want ze mochten niet te veel knopen hebben en uit de Gentse zagerijen werden Rigasparren aangevoerd. Die sparren waren geladen op platte wagens met rongen en op de loskoer van het station werden ze overgeladen op wagens van de voerman die ze bij de klievers bracht. Een dier voerleden was Pieter Lannoy, een kolenhandelaar die aan de kerk woonde in een winkel en café "De Klok". Hij loste ook zijn kolen in het station. Ook Edouard Maenhout, uit de herberg "Grand'mère" vervoerde hout.

Grote hoeveelheden plafondlatten werden van uit Maria-Aalter per trein verstuurd naar de aannemers vooral uit Brussel en Wallonië, vooral tijdens de eerste jaren na de eerste wereldoorlog voor de wederopbouw.

Er werden ook aardappelen, varkens, heidegrond en vooral planten verstuurd. De belangrijkste afzenders van die planten waren Fernand Schepers van Maria-Aalter, Henri Schepers van Wingene en Hallaert.

De verzendingen gebeurden vanaf oktober tot maart en de planten werden in colli's van soms wel 60 kg verzonden. Er werden ook zendingen gedaan per volledige wagen.

De drukste periode voor het station tijdens gans zijn bestaan was zeker die van 1923 tot 1927.

Zoals reeds gezegd, had Achiël de Ketelaere de ongelukkige Alfons Cram opgevolgd als haltechef van Maria-Aalter. Zijn vervanger was



(Archief mevrouw F. Verduere.)

†
BID VOOR DE ZIEL
van

Mijnheer Maurice Verduere

echtgenoot van

Mevrouw Marie Vleurick

geboren te Aalter den 13 September 1898 en god-
vruchtig overleden te S^{te} Maria-Aalter
den 28 Januari 1937.

Hij was lid van de Confrerie van het H. Hart en wel-
doener van het werk van den H. Don Bosco

Niets blijft duren hier op aarde en al het geluk
van deze wereld is ijdelheid, die wegsnelt als
sneeuw voor de zon.

Hij was een van die uitgelezene zielen, die men
terecht als het toonbeeld van den waren kristen
mensch mag aanzien. Een oprechte goede vader
was hij, bezorgd voor vrouw en kinderen, goed voor
elkeen van zijn medemenschen. Hij was gezellig
voor zijn vrienden, die hem thans zoo diep betreu-
ren, omdat zij zijn aangenaam gezelschap derven
moeten.

Zijn kristen geloof echter verzekert hem een rijke
kroon in 't eeuwig leven dat geen einde heeft.

Duurbare Echtgenoot, lieve Kinderen, veel te
vroeg heeft de Heer ons gescheiden, maar laten wij
tevreden zijn met zijn H. Wil, wat God doet is wel
gedaan.

Duurbare Familieleden en Vrienden, de grootste
troost, dien ik van u verwacht is een kort en goed
gebed.

Dat zijne ziel, door de barmhartigheid Gods, in
vrede ruste.

den kkerij Past Aalter

Maurice Verduere, geboren te Aalter op 13 september 1898, gehuwd met Marie Vleurinck. Hij woonde in het eerste huis (nu nr 2) van de huidige Vaartlaan en was voorzitter van het feestcomité van de stationswijk. Hij is later ook aankomstrechtter geweest in de piste van Maria-Aalter. Hij overleed te Sint-Maria-Aalter op 28 januari 1937. Als seingevers waren er werkzaam : Jules Van Slambrouck, geboren te Beernem op 24 januari 1888, echtgenoot van Cordula Boecquaert, overleden op 11 december 1972, Charles Mostaert, geboren te Maria-Aalter op 20 oktober 1866 en er overleden op 12 november 1953, echtgenoot van Emma Cocquit, en Camiel Taghon.

Als laders en "maneuverman" werkten er : Henri De Ruyck, die in de huidige Vaartlaan woonde en Cyriel Vermeire, die aan Grand'mère woonde waar nu Julien De Neve woont.

De vervangers kwamen van het station Aalter : Lucien Opsomer, Jules Mettenanxt van Bellem en Remi Taghon. Deze vervangers kregen aanvankelijk geen interiemvergoeding, omdat de afstand tussen

Ministère des Chemins de fer, Mines, Postes et Télégraphes.

Ministerie van Spoorwegen, Zeewegen, Posten en Telegrafie.

Administration des chemins de fer de l'Etat.

Beheer van Staatsspoorwegen.

Exploitation.

Exploitatie.

N^o 22621/110^{le}/5317H



Le Ministre des Chemins de fer, Mines, Postes et Télégraphes.

De Minister van Spoorwegen, Zeewegen, Posten en Telegrafie.

Par l'arrêté royal en date du 15 Novembre 1877, organique de l'Administration des chemins de fer de l'Etat,

Gezien het Koninklijk besluit van 15 November 1877, tot inrichting van het Beheer van Staatsspoorwegen,

Arrête :

Besluit :

Article premier.

Artikel één

Article deuxième. - Sont nommés à l'emploi et au traitement indiqués en regard de leurs noms, les candidats désignés au tableau d'autre part :

Artikel twee. - De in verstaanbare tabel aangewezen kandidaten worden benoemd tot de betrekking en met de jaarwedge, tegenover hunnen naam vermeld :

Le présent arrêté sera notifié aux intéressés et une expédition en sera adressée à la Cour des comptes pour information.

Van dit besluit wordt aan belanghebbenden kennis gegeven en, tot bericht, een afschrift aan het Rekenhof gezonden.

Bruxelles, le 2 décembre 1920

Brussel, den 2^{den} December 1920

Lavie *[Signature]*

Extrait pour l'intéressé :
Le chef de Division,

Wittkezel voor belanghebbende.
De afdelingsoverste,

[Signature]

de stations Aalter en Maria-Aalter geen 5 km bedroeg (slechts 4). De belanghebbenden eisten en bekwamen toch deze vergoeding zich steunend op het reglement, dat het verkeer langs de spoorlijn verbood, terwijl de afstand langs de kerk 7 km bedroeg. Als berichtenbestellers werkten er : Basiel De Ruyck en Gaston Mostaert en Philemon Danneels als plaatsvervanger.

Noms. Naam.	Lienoms. Voornamen	Grades. Graden.	Emblements annuels. Jaarwedde.	Observations. Aanmerkingen.	Residences. Standplaats.
Mereduere	Marcel Maurice Maurice	Agree à l'essai Aangestelde op de proef	3400		

Prestation de serment (Amphtation)

L'an mil neuf cent vingt et un
le Roi's du mois d'octobre
à neuf heures par
devant nous Rogart J. J. chef
de station à Rocher à ce délégué,
a comparu le sieur (1) Marcel Maurice
agréé à l'essai
lequel a prêté entre nos mains le serment
prescrit par l'article 2 du décret du Congrès
National du 20 juillet 1831 et qui est ainsi conçu: (2)

"Je jure fidélité au Roi,
obéissance à ses lois, à ses
et aux lois du peuple belge"

En foi de quoi, nous avons dressé le présent procès-
verbal que le comparant a signé avec nous.
A Rocher les jour, mois
et an que dessus.

R de J. J. Rogart Le comparant,
J. J. Rogart

Enregistré à Liège
le 14 octobre 1921, vol 169
fol 86, c. 13. Avec cinq francs
additionnels compris.

Le receveur,
J. H. L. L. L.

Eedaflegging (Dubbel)

Ten jaer duizend negenhondend
op 09 maand
te
is voor ons
verschenen de heer (1)
daar toe gemachtigd

de welke in onze handen des eed heeft afgelegd, voorgeschreven
bij artikel 2 van het decret van het Nationaal Congres
van 20^{de} juli 1831 en luidende aldus: (2)

Deu blyke daarvan wij dit proces verbaal hebben opge-
maakt, dat de verschenen persoon met ons heeft ondertekend.
Te
maand en jaer als hierboven.

De verschenen persoon,

Geboekt te
192, boek
antwragen
opcentimen inbegrepen.
De antwanger

(1) Noms, surnoms, lieftaughtheid en jaer wedde. (De registratie
des actes de serment est réglée par la loi du 31 décembre
1831 (R. A. G. N., 16^e section, pages 149 à 144).
(2) Juraire la formule ci-dessous (loi du 20 juillet 1831 et arrêté
royal du 13 septembre suivant). Je jure fidélité au Roi,
obéissance à la Constitution et aux lois du peuple belge.

Wanneer men het station binnentrad kwam men in de wachtzaal met in de linkerhoek het winket. Daarnaast was het ontvangstgebouw waar langs de kant van het stationsplein de lessenaars stonden van de chef en zijn vervanger. Er was ook een kleinere tafel met het telegraafstoestel. Er was geen privaat telefoontoestel maar er was wel een verbinding met de blokpost. Het station stond ook in verbinding met



Jules Van Slambrouck werd op rust gesteld te Maria-Aalter waar hij zeer vele jaren dienst deed als seingever. (Foto: Ghislain Van Slambrouck.)



Charles Mostaert, geboren te Sint-Maria-Aalter de 20 oktober 1866 en er overleden op 12 november 1953, werkte eerst te Aalter en daarna te Maria-Aalter als seingever tot in 1926. Hij woonde in de Blekkervijverstraat waar Emiel De Buysser laatst gewoond heeft. Zijn vader Leonard heeft als arbeider gewerkt bij de aanleg van de lijn Gent-Brugge. (Foto: Madeleine Tanghe.)

de dispatching doch men kon alleen luisteren en niet spreken.

Het station was open van 6 uur tot 20.30 uur.

De reizigers bij vertrek waren vooral werklieden die te Brugge werkten en bij aankomst de bezoekers aan het Gesticht op Sint-Pietersveld. Het waren hoofdzakelijk abonnees uit het gebied: Maria-Aalter, Sint-Joris, Kruiskerke, Doomkerke, Sint-Pietersveld en Knesselare. Er waren enkele reizigers voor de richting Gent. De meesten kwamen per fiets, de overige te voet.

De goederentrein naar Brugge stopte kort na de middag, soms met vertraging aan het perron, en kwam terug rond 14 uur en telkens werden de pakjes voor Maria-Aalter gelost en deze bij vertrek geladen.

De goederenkoer werd bediend door een goederentrein 's morgens naar Brugge, die in de namiddag terugkeerde en telkens de beladen wagens voor Maria-Aalter en de nodige ledige wagens voor belading afzette en deze bij vertrek meenam. De rangeringen werden uitge-

voerd door een stationsbediende en de rangeerders Vermeire of De Ruyck.

De berichtenbesteller ("porteur") moest werken van 6 uur tot 11 uur en van 13 uur tot 18 uur, maar op zondagen moest hij ook komen van 19.45 uur tot 20.30 uur om de biljetten in te zamelen van de reizigers die van de laatste trein naar Brugge kwamen iets na 20 uur, want de chef vond dit werk beneden zijn waardigheid.

Het afnemen en klasseren van de gebruikte biljetten werd in die tijd zeer ernstig opgenomen en de "porteur" moest ze klasseren volgens het kantoor van aflevering en per nummer. Daarna dienden zij in pakjes gebonden en opgestuurd; geen enkel biljet mocht verloren gaan.



Cyriel Vermeire, lader-rangeerder te Maria-Aalter (1942).

(Foto: André Willems.)

De porteur moest ook de telegrammen bestellen bestemd voor Maria-Aalter, Knesselare, Doomkerke, Sint-Pietersveld en Kruiskerke en hij moest ook, zoals trouwens alle bedienden in het station, de morsetekens kennen, want men verzond en ontving er telegrammen en iedereen moest in staat zijn het telegraafstoestel te bedienen. Dagelijks moest hij naar het kasteel van Mevrouw Van Besien gaan met een mandje vis en ook naar de lattenknievers om de aankomst van de sparren of het plaatsen van een wagen te melden. Maria-Aalter was een goed station voor de berichtenbesteller, want overall ontving hij 0,25 fr tot 0,50 fr drinkgeld, zodat zijn karig loon soms verdubbelde.

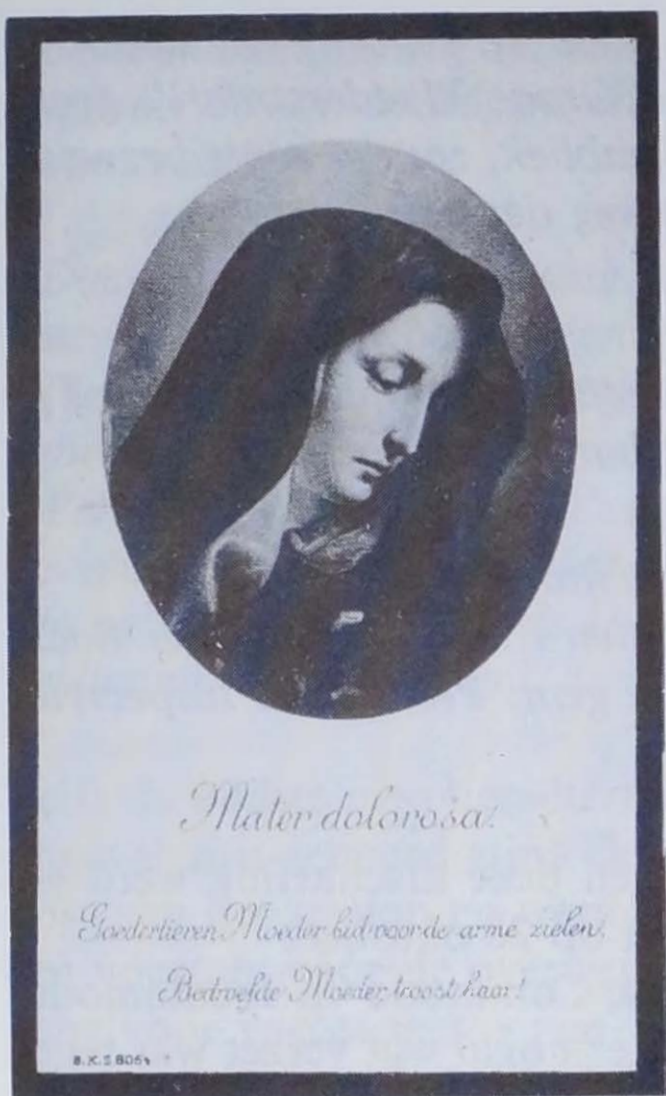
In 1923 begon men op Sint-Pietersveld, op het oorlogsvliegveld en omgeving, met de bouw van 8 radiotorens. Al het materiaal voor die torens werd per trein naar Maria-Aalter gestuurd. Dat veroorzaakte een ongehoorde drukte in het station, want naast de reeds hoger vermelde verzendingen van planten, heidegrond, mijnhout, latten, aardappelen en varkens en de aankomst van sparren voor de lattenknievers en van kolen kwamen talrijke wagens toe met ijzer bestemd voor de bouw van de torens. De eerste zending kwam toe op 13 januari 1923. Het was er zo druk dat er geregeld een telegram diende gestuurd met de melding, dat de loskaai volzet was en er dus voorlopig geen wagens konden bijgezet worden. Het ijzer werd aangevoerd op platte wagens en overgeladen op de wagens van August Swancaert, die ze met 3 paarden naar Sint-Pietersveld bracht.

Tijdens een storm in februari 1926 werd de kraan die boven een in aanbouw zijnde toren uitstak omvergeblazen en sleurde een kabel mee, waardoor gans de toren naar beneden stortte. Hierdoor diende nog materiaal aangebracht voor een nieuwe toren.

In 1927 hielden de zendingen voor de torens op en het werd meteen heel wat rustiger in het station. Maar op 14 augustus 1928 sloeg het noodlot weer toe. Rond acht uur in de morgen overleed Achiel De Ketelaere plotseling in zijn woning naast het station.

De uitvaartdienst had plaats te Sint-Maria-Aalter op 18 augustus. Na de dienst werd het stoffelijk overschot teruggebracht naar het station en per trein naar Lede gebracht, alwaar de begrafenis plaats vond.

Achiel De Ketelaere werd opgevolgd door Jules ROOSE. Van deze man, die chef was van 1928 tot 1933, schijnt niemand zich nog veel te herinneren.



Indien de dood den rechtvaardige verrast, hij zal in vrede zijn.

† BID VOOR DE ZIEL
van Mijnheer

Achiel Bonifacius DE KETELAERE,
Halve overste van 1^e klasse,
vervoerd met het Burgerkruis van 1^e klasse,
echtgenoot van Mevrouw SOPHIE KUPPENS,
geboren te Lede, den 4 Juni 1867, en schielijk in den
Heer ontslapen te S^{te} Maria-Aalter,
den 14 Oogst 1928.

— — — — —

Ofschoon wij de geheimen van God niet kunnen doordringen, moesten wij ons nochtans aan zijn oppersten wil onderwerpen, hoe pijnlijk ook de beproevingen zijn, want Hij is oneindig heilig en zijn liefde tot ons is grenzeloos.

De aalijvige was een vrome, overtuigde christen, getrouwe echtgenoot. zijn ambt van statieoverste vervulde hij gewetensvol, stipt, onberispelijk, daarom genoot hij het vertrouwen, den eerbied en de liefde zijner oversten.

Plotselings wordt hij door den dood verrast en aan de liefde zijner brave, lijdende echtgenote, met wien hij lief en leed deelde, ontnomen.

Dierbare Echtgenote en familie, mijn schielijk overlijden ontrukkt aan uwe oogen menige bittere tranen, doch troost U, want wie kent Gods wijze raadshesluiten. U, mijn dierbare echtgenote, ga ik veren naar 's hemels woon waar wij eeuwigdurende vreugde zullen genieten. Ik vraag U allen uw minzaam aandenken en uw vurige gebeden tot lakenis mijner zielerust.

Barmhertige Jezus, geef zijne ziel de eeuwige rust.

(Archief mevrouw F. Verduere.)

In 1932 werd door de NMBS, dienst Baan, groep Gent aan het gemeentebestuur van Aalter medegedeeld, dat de statieplaats van Maria-Aalter onder toepassing viel van art. 1 van de wet van 25 juli 1891 en ingelijfd werd in de gemeentewegenis en dat het onderhoud en het toezicht ervan derhalve ten laste van de gemeente waren.

In 1933 werd Jan VANDERMEIREN statieoverste. Hij bleef hier slechts één jaar. Tijdens dat jaar werd de overweg aan buurtweg 58, de "springbareel" afgeschaft. Het begon met een brief van de NMBS, nr. 2165t van groep Gent, dienst Baan.

Gent, de 5 juli 1933.

*Aan het Gemeentebestuur
te Aalter.*

Myne Heeren,

*Een nazicht der overwegen der lyn Gent-Brugge, heeft doen
bestatigen dat de overweg nr 41 gelegen aan het uiteinde naar Brugge*

der halte Maria-Aelter en gevormd door de kruising der spoorlyn met den buurtweg nr 58, genaamd "Groot Moederstraat", geene reden van bestaan heeft, vermits het publiek, zonder eenig bezwaar, den omweg kan doen langs den overweg der halte.

.

Ik verzoek U diensvolgens beleefd mij te willen zeggen of gy het met deze tenietdoening van deze bareel eens zyt.

Met hoogachting,

*Vr. den E.A. Ingenieur der Baan,
De gem. Technische Inspecteur,*

Het onderzoek naar de bezwaren tegen deze afschaffing werd geopend op 11 oktober 1933 en gesloten op 28 oktober.

Uit het Proces Verbaal van onderzoek Commodo en Incommodo, opgemaakt op 28 oktober, blijkt, dat er nogal wat verzet was tegen de sluiting van de springbareel. *"Zes schriftelijke, door talrijke belanghebbenden, geteekende protesten, zijn ons overhandigd ..."*

Het bundel betreffende het onderzoek werd nog dezelfde dag naar het Ministerie van Verkeerswezen te Brussel gezonden door het gemeentebestuur, dat er nog aan toevoegde :

"Bij de menigvuldige protesten erbijgevoegd, nemen wij de vrijheid Mijnheer de Minister, ook het verzet aan te teekenen van het gemeentebestuur tegen bedoelde afschaffing."

"De spoorbaan Gent-Brugge heeft daar een belangrijke buurtweg doorgesneden, welke niet alleenlijk noodzakelijk gebruikt wordt van aanpalende landbouwers, welke land gebruiken langs weerszijden der spoorbaan, maar ook door de inwoners van Beernem, Knesselare, Sint-Jooris, Aalter en Maria-Aalter."

"Wij zijn overtuigd, Mijnheer de Minister, dat gij de belangrijkheid van dien overweg zult inzien en afzien van het ontwerp van afschaffing."

De protesten baatten niet en de overweg werd afgeschaft. Op een schrijven door het Gemeentebestuur aan het Provinciaal Bestuur van Oost-Vlaanderen, nr. 10.584 van 30 mei 1934, werd op 30 juni geantwoord, dat de overweg nr. 41 slechts afgeschaft werd na grondig onderzoek ter plaatse van de ingediende bezwaren.

”De te maken omweg zal voor een gebuur van den overweg Nr 41 , ongeveer 600 m. bedragen, voor de anderen zal hij de 150 m. niet te boven gaan.”

”Daarenboven zal de omweg geschieden langs eene goed gekasseide baan en langs een bewaakten overweg.”

”De zijweg der spoorlijn zal door de Nat. Maatschappij op 4 m. gebracht worden.”

”Vermits het ongemak van een geringen omweg niet opweegt tegen de veiligheid van het verkeer voortvloeiende uit de afschaffing van een gevaarlijk punt ziet de Heer Minister zich verplicht de genomen beslissing te handhaven.”

Zelfs de oudste inwoners herinneren zich niet dat er ooit een zwaar ongeval zou gebeurd zijn. De bareel werd bediend vanuit de blokpost aan het station en werd maar helemaal geopend wanneer zich een voertuig vóór de overweg bevond, anders was slechts de doorgang voor voetgangers open.



*De Bokhoutlaan tussen de ”springbareel” en het station vóór 1940.
(Foto : Henri De Baets.)*

In 1934 werd Camiel DE ROOSE stationschef van Maria-Aalter. Hij was afkomstig uit de omgeving van Brugge en zijn echtgenote was van Sijsele. Hij heeft er de moeilijke oorlogsjaren doorgebracht. Tijdens die jaren was de bedrijvigheid in het station sterk verminderd, temeer daar de brug van Knesselare in mei 1940 opgeblazen werd bij de aftocht van het Belgisch leger en slechts na de oorlog werd herbouwd. Er werden bijna geen plafonddatten meer gebruikt zodat de zendingen hout voor de lattenknievers en van latten ophielden. Reeds vóór het uitbreken van de oorlog werd begonnen met het rechte trekken van de grote bocht in het kanaal Gent-Brugge, tussen Grand-mère en Aalter-Brug. De uitgegraven aarde werd per trein vervoerd naar Sint-Denijs-Westrem waar zij gebruikt werd bij de aanleg van de autostrade. De geladen treinwagons werden op een spoor geplaatst, dat tot dicht bij de hoeve van Maurice Wittevrongel liep. 's Avonds kwamen één of twee lokomotieven de wagons halen om ze naar Sint-Denijs-Westrem te slepen. De trein reed over een spoorlijn die de oude vaart kruiste, via een speciaal daartoe gebouwde brug, dicht bij de plaats waar zich nu de zwaaihoek bevindt. Het spoor liep verder langs de weg naast de vaart, voorbij de herberg "De Kromme Elleboog" tot aan de Zeilschootbeek en dan dwars door de landerijen van de Jezuietengoedhoeve naar de spoor-



*Camiel De Roose, stationschef
tussen 1934 en 1947.
(Foto : Firmin Schepers.)*

lijn Brugge-Gent, welke door de trein bereikt werd dicht bij de overweg van de Lange Dreef. Ontsporingen op dit verbindingsspoor waren niet zeldzaam.

Die spoorlijn heeft er gans de oorlog gelegen, want de werken aan de nieuwe vaart waren maar in de zomer van 1944 geëindigd.

De spoorbrug waarvan hoger sprake werd op 8 september 1944, bij het naderen van de Poolse troepen, door de aftrekkende Duitse troepen opgeblazen.

Vertrekuren der treinen te Maria-Aalter - 1 februari tot 14 mei 1938.

Richting Brugge :

Nr 2993	5.19u.	(Niet Maand.)
Nr 2993	5.21 u.	(Maand.)
Nr 3005	6.53 u.	
Nr TL3	8.19u.	(niet 9-V)
Nr D323	10.34u.	(Zon- en Feestd.)
Nr T1097	10.27u.	(niet 9-V)
Nr 3011	11.17u.	
Nr 3021	13.32u.	
Nr 3009	14.31u.	(vanaf 27-III)
Nr 3009	15.16u.	(Maand. tot 26-III)
Nr 3009	18.18u.	(Maand. vanaf 27-III)
Nr D307	16.47u.	
Nr 3087	18.37u.	
Nr 3013	21.20u.	

Richting Gent :

Nr 3010	5.07u.	
Nr 3028	6.39u.	
Nr TL2	8.02u.	
Nr TL4	9.25u.	
Nr TL6	11.01 u.	
Nr 3006	13.14u.	
Nr T1098	14.59u.	(Niet op Zon- en feestd.)
Nr D324	14.59u.	(Zon- en feestd.)
Nr 3048	18.25u.	(Niet 9-V)
Nr D308	20.16u.	(Vanaf 27-III af : 6 minuten later.)

In mei 1940 werd de verdeling van de briefwisseling voor de talrijke troepen gelegerd in de omgeving, ingericht in het station van Maria-Aalter. Er gebeurde één uitreiking per dag in de voormiddag en uit iedere stelling kwam iemand de brieven afhalen aan de gevel van de herberg "*Au rendez-vous de chasse*", toen nog bewoond door August, Emma en Celina De Bleeckere.

Het reizigersverkeer was echter buitengewoon groot tijdens die oorlogsjaren, vooral vanaf 1941 toen het voedselgebrek in de steden de mensen naar den buiten dreef om wat voedsel te kopen bij de boeren en zo hun karig rantsoen wat aan te vullen. Deze sukkelaars liepen echter verloren tussen de smokkelaars die tegen grof geld boter, aardappelen, vlees en graan kwamen opkopen om ze met grote winst te verkopen in Brussel en andere steden. Te Maria-Aalter stapten soms wel 250 mensen af, en in één oogwenk was iedereen verdwenen. In de namiddag kwamen zij, de ene al meer dan de andere beladen, terug naar het station.

Regelmatig gebeurden er controles door controleurs en rijkswachters. Bij het zien van die heren vluchtte iedereen weg en verstopte zijn waar tot onder de mesthoop toe. De traagsten werden gevat en hun waar aangeslagen.

De aangeslagen goederen werden in het goederenmagazijn van de statie gelegd en regelmatig weggevoerd. Het is eens gebeurd dat een voerman met zijn kar en paard ze moest wegvoeren, maar opeens stond daar een groep smokkelaars uit de streek van Liedekerke, die hun aangeslagen waar terugnamen, na ermee gedreigd te hebben de kar te zullen omkippen.

Het gebeurde soms ook dat de waren die de smokkelaars verstopten door anderen werden gestolen. Geen wonder dus dat er soms gevochten werd.

De herbergen rond het station deden goede zaken.

De trein stak gewoonlijk al bomvol vooraleer hij te Maria-Aalter stilhield en daar moest die massa met haar smokkelwaar zich nog zien tussen te wringen, hetgeen soms grote vertraging veroorzaakte aan de trein.

Op zekere dag stapten gewapende controleurs op te Beernem. Zij droegen een stofjas en zagen er bijgevolg niet gevaarlijk uit. Nauwelijks was de trein in beweging of ze begonnen met de paspoortcontrole. Toen de trein te Maria-Aalter aankwam was geen kat te zien op het perron.

Tijdens de oorlogsjaren werden te Maria-Aalter zeer veel wagens



André Willems en Maurice Transon op de trap van het seinhuis in 1942. (Foto : André Willems.)



Camiel De Baets uit Knesselare was ruim 40 jaar werkzaam bij de spoorwegen, waarvan het grootste gedeelte als seingever te Maria-Aalter. Hij werd geboren op 18/03/1889 en overleed op 20/09/1972. (Foto's : Firmin De Baets en André Willems (1942).)



Camiel Verstraete uit Sint-Maria-Aalter (° 27/04/1891, † 17/09/1962) was vele jaren seingever te Aalter en Maria-Aalter. (Foto : André Verstraete.)

sparren en hout geladen voor het oprichten van versperringen aan de kust. Alleen al in het Blekkerbos werden tijdens de bezetting 8 hectaren naaldbomen afgezaagd door de Duitsers en verstuurd per spoor. Het kasteel werd trouwens door hen in beslag genomen van 25 juni 1940 tot aan de bevrijding in september 1944.

Naarmate de oorlog vorderde werden ook de spoorlijnen het doelwit van een superieure geallieerde luchtmacht, die elke lokomotief die ze in de gaten kreeg beschoot met de boordwapens, zodanig dat de Duitsers op de duur aan iedere trein achteraan een wagon met geschut bijvoegden.

Behalve de sabotage van een lokomotief in het station, waarvan noch datum noch preciese gegevens konden achterhaald worden, valt er eigenlijk maar één belangrijk oorlogsfeit te melden.

In het begin van mei 1944 ontspoorde een Duitse militaire goederentrein, geladen met materiaal voor de genie, die naar Brugge toe reed, tussen overweg 39 en de weg die van Kruiskerke naar de statie liep. Een ondergedokene die de trein van dichtbij gezien heeft en werkte op een hoeve nabij de oude vaart vertelde hierover het volgende :

”Op zekere morgen rond 8 uur, toen ik de koeien naar de weide dreef, zag ik op de spoorlijn nabij de overweg een goederentrein staan, geladen met oorlogsmaterieel, doch dichterbij gekomen zag ik

op de laatste wagen een vierloops flakkanon staan en zag ik, dat de trein overhelde naar de vaart toe. Natuurlijk dacht ik, hier moet ik op mijn hoede zijn, want ik ben voortvluchtig. Ik was maar pas aan de weide als er twee motoren met zijspan, met in ieder twee officieren, twee Feldgendarmen, de overweg kwamen opgereden.”

”Natuurlijk mocht ik niet laten zien, dat ik benauwd was en liet zo kalm ik kon de koeien op de weide, doch ik werd niet verontrust en verliet natuurlijk rap de plaats waar de trein stond.”

”Doch ik hield alles een beetje in de gaten. Van achter een stroomijf zag ik een treinstelletje uit de richting Gent aankomen, stoppen, want hij kon niet passeren en ook uit de richting Brugge kwam een stel op tegenspoor. De reizigers dienden over te stappen maar werden door de Duitsers gecontroleerd.”

De ontsporing was het gevolg van sabotage van de rails uitgevoerd door Raoul Meertens, een verzetsstrijder uit de Minderbroederstraat te Brugge. Hij verschaftte hoogstwaarschijnlijk ook kostbare inlichtingen omtrent de installaties van de Duitse Kriegsmarine, gevestigd in het kasteel *”Ter Linden”* te Sint-Michiels. Enkele dagen na het bombardement op dit kasteel op 28 mei 1944 werd hij aangehouden op zijn werk. Hij werd ter dood veroordeeld wegens spionage en sabotage en op 1 juli 1944 gefusilleerd.

Na de tweede wereldoorlog was het belang van Maria-Aalter als goederenstation sterk afgenomen vooral door het steeds maar toenemend vervoer per vrachtwagen.

In 1947 vertrok Camiel De Roose naar Jabbeke en hij werd als stationschef opgevolgd door Jules DANNEELS die als berichtenbesteller begonnen was in het station. Hij werd te Aalter geboren op 9 juli 1907 en woonde tot aan zijn huwelijk in de herberg *”De nieuwe steenweg”* nabij het station. Hij huwde met Clarisse De Ketelaere. In 1954 werd hij overgeplaatst naar Oostkamp en hij overleed te Brugge op 4 juli 1970.

Na hem kwam Jerome HUYGHE, uit het Brugse, die chef van Kermt geweest was. Hij bleef tot 1962.

In 1962/1963 werd de brug gebouwd en de weg naar Knesselare vanaf 14 december 1963 omgeleid langs een nieuwe weg waardoor de overweg aan het station kon opgeheven worden. Een onderdoorgang voor voetgangers werd in de plaats van die overweg aangelegd en in dienst gesteld op 1 februari 1964.

Na de buiten dienststelling van het seinhuis werden de rolbarelen open- en toegedraaid door Louise en Fleurence Pante. Hun vervang-



*Jules Danneels, stationschef van 1947 tot 1954.
(Foto : mevrouw J. Danneels.)*

†

Vroom aandenken aan

Heer Jules DANNEELS

echtgenoot van

Mevrouw Clarisse DE KETELAERE

geboren te Aalter op 9 juli 1907 en godvruchtig overleden te Brugge, in de kliniek van Sint-Franciscus-Xaverius, op 4 juli 1970, gesterkt door de sacramenten van de zieken en de pauseijike zegen

Stationschef bij de N. M. B. S.

Hoewel menselijke hulp, de beste zorgen en de diepste genegenheid niet meer konden baten en zo vaders afsterven niet onverwachts kwam, toch vervult het ons met diepe droefheid omdat een liefdevolle, bezorgde en wijze echtgenoot en vader van ons heenging.

In trouwe liefde heeft hij geleefd voor vrouw en kinderen. Al de gaven van lichaam, geest en hart heeft hij kwistig aangewend om zijn dierbaren gelukkig te maken. In het vooruitzicht nu van een welverdiende rust na 45 jaar ononderbroken dienst bij de N. M. B. S. had hij plannen gemaakt en was deze aan het uitwerken. God heeft het echter anders beschikt. Hij plaatste de dierbare afgestorvene over naar Zijn woning in het hemels Vaderhuis. Als Stationschef heeft de overledene geleefd voor zijn werk. Door zijn eenvoud, zijn stiptheid, zijn gemoedelijke en vriendelijke omgang wist hij de achting en genegenheid van personeel, reizigers en medemensen te winnen. In hem leefde ook een geest van eenvoudig en oprecht geloof in God, bij wie hij de kracht vond om te houden van al wat waar is, al wat edel is, wat rechtvaardig en rein is, beminnelijk en aantrekkelijk, van wat deugd heet en lof verdient.

Na voor zovelen en zo dikwijls het startsein voor een korte of langere reis te hebben gegeven, gaf de Heer zelf nu voor hem het teken voor zijn grootste en belangrijkste reis, zijn levenstocht van uit dit aardse leven naar het eeuwige leven.

Wij bidden dan ook gelovig en vol vertrouwen dat de Heer omwille van al het goede dat hij tijdens zijn leven gedaan heeft, omwille van alle gedragen leed en omwille van de liefde waarmee hij van de zijnen en de medemensen heeft gehouden, aan de dierbare overledene, de vreugdevolle aankomst en het liefdevol samen-zijn bij Hem zou verlenen.

O.-L.-Vrouw Moeder van Smarten, bid voor ons.

Mevrouw Jules DANNEELS-DE KETELAERE,

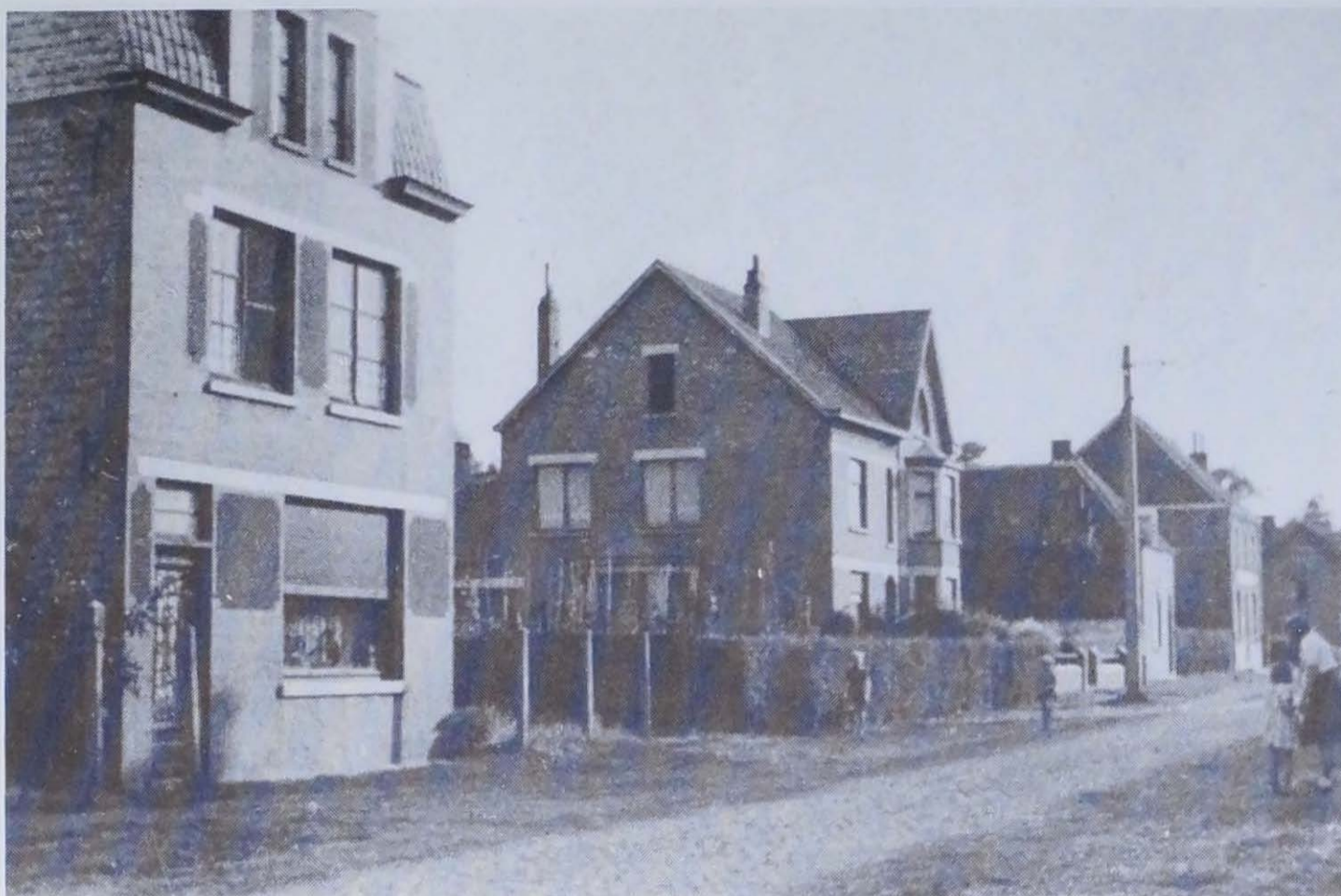
Heer en Mevrouw
Firmin en Annie DANNEELS-ROETS
en kinderen,

Heer en Mevrouw
Frans en Francine DANNEELS-ROETS,

De families DANNEELS, MAERTENS,
DE KETELAERE, ORNELIS,

bedanken U voor de blijken
van deelneming betoond
in hun rouw

Druk Lambert-Plasschaert Oostkamm



Zicht op de Vaartlaan en de Knesselaarsestraat vóór de modernisering. Op de voorgrond de woning van Jules Verheecke en verder van links naar rechts woonden Maurice Verduere, Jules Van Slambrouck, Remi Danneels en de Baanmeesters. (Foto : A. Plovie-Danneels.)



Zicht op het station en de omgeving rond 1950.



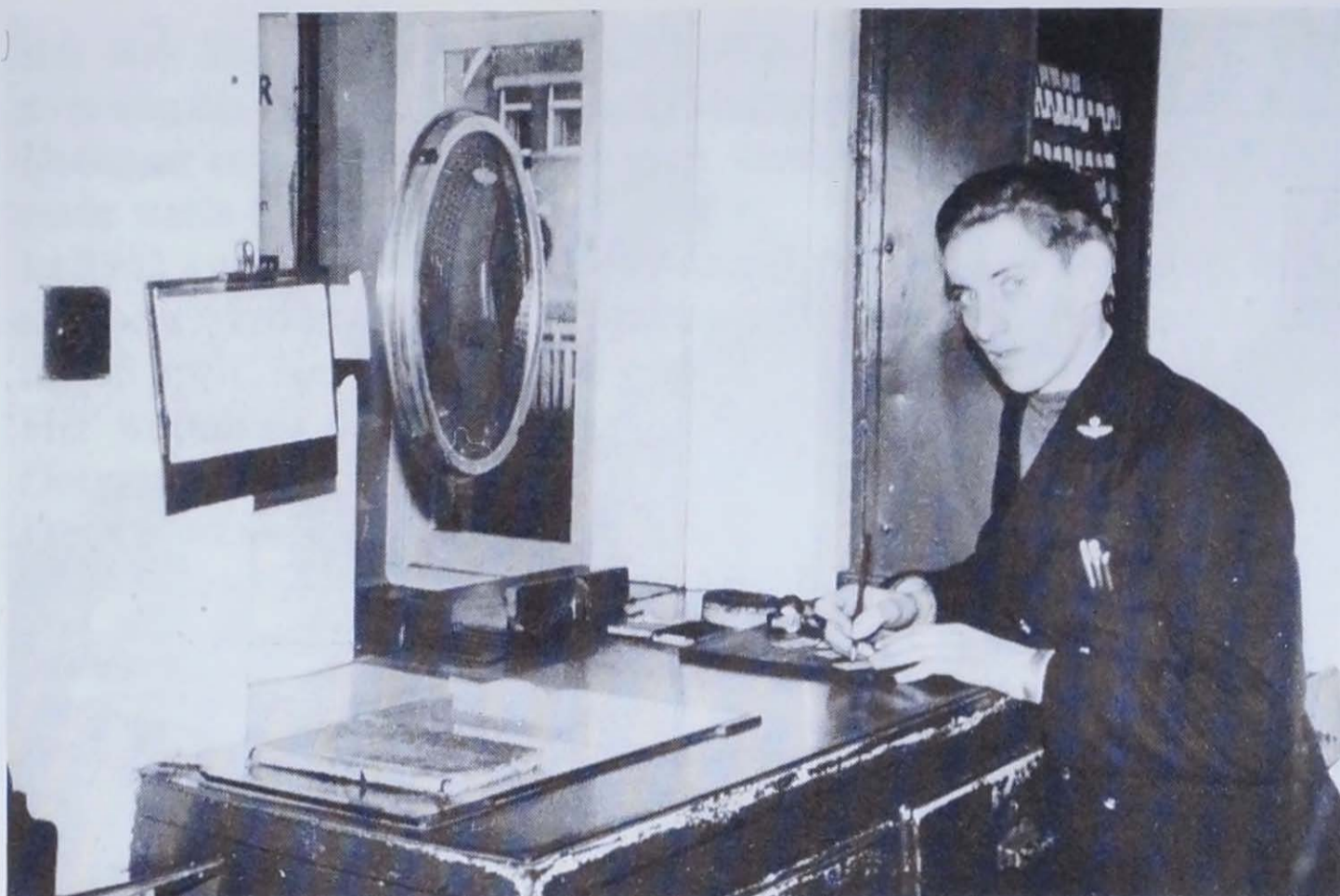
Jerome Huyghe, stationschef van 1954 tot 1962. (Foto : J. Huyghe.)



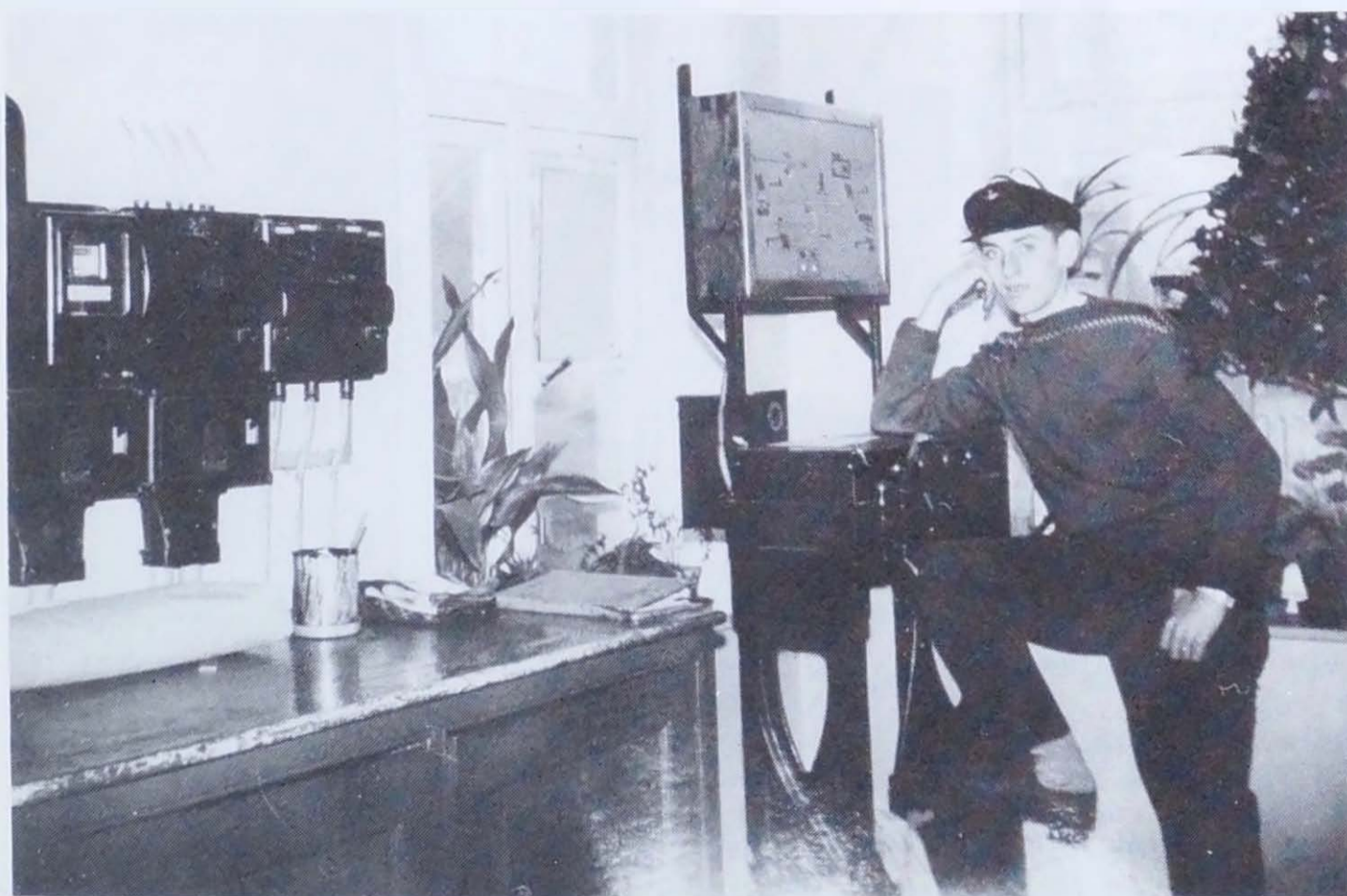
J. Huyghe verzorgt zijn bloemen tijdens de droge zomer van 1959. (Foto : Julien Hooft.)



Berichtenbesteller Julien Hooft. (Foto : Julien Hooft.)

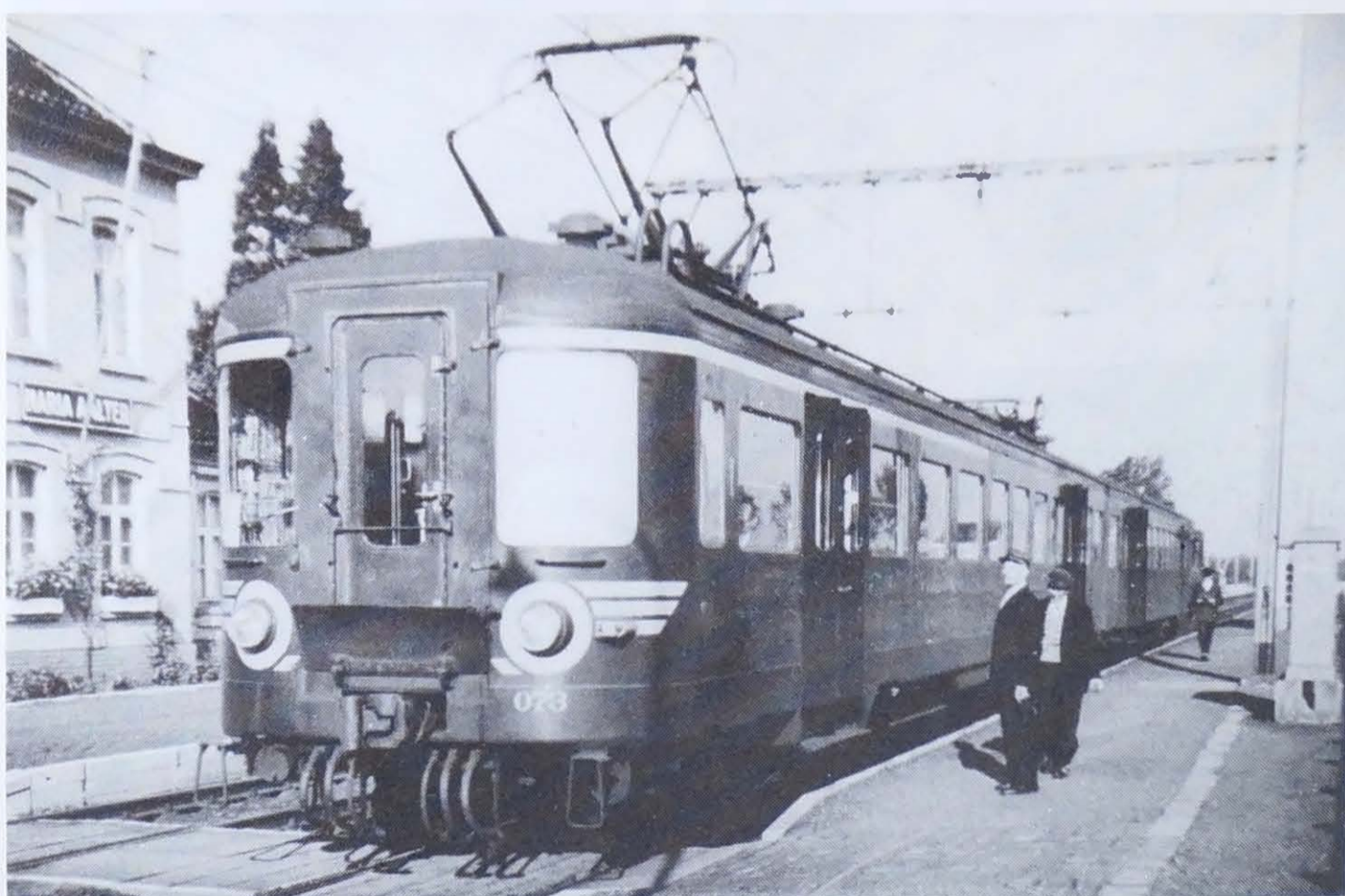


Berichtenbesteller Julien Hooft aan het werk in het station van Maria-Aalter. Zomer 1959. (Foto's: Julien Hooft.)





Het station van Maria-Aalter in 1959. (Foto : Julien Hooft.)



Een omnibustrein naar Gent, klaar voor het vertrek. Zomer 1959. (Foto : Julien Hooft.)

ster was Elza Mestdagh (+ 15/11/82). Na de afschaffing van de overweg op 1 februari 1964 werd Fleurence Pante overgeplaatst naar Drongen en Louise deed haar werk verder aan de overweg nabij de oude statie te Beernem.

In 1962 kwam Marcel BLONDIA als chef naar Maria-Aalter, maar zijn post werd afgeschaft op 1 januari 1965. Hij mocht echter blijven tot 15 april. Het station werd geschrapt als goederenstation.

Het woonhuis naast het station werd gebruikt door Alfons Van Ooteghem, die er nog reisbiljetten uitreikte tot eind oktober 1967. Daarna was er geen personeel meer in het station en er werden nog enkel weekabonnementen afgeleverd door een bediende van een ander station, op zaterdag en zondag.


De laatste bewoner van het station was Arnold Strobbe van 1972 tot 1977. Maria-Aalter was terug een doodgewone stopplaats geworden zoals in 1886 en er werd in 1979 beslist het station af te breken.

De aanbesteding had plaats op 25 juni 1980 en het gebouw werd tussen 17 en 25 oktober gesloopt door de firma G. Dewaele uit Lendelede. Alleen een klein bijgebouwtje is overeind gebleven.



Lader Arthur Van Hoecke, werkte vele jaren in het station van Maria-Aalter. Hij trad er in dienst als berichtenbesteller in 1925, werkte daarna te Merelbeke en kwam daarna terug naar Maria-Aalter, waar hij op rust gesteld werd.

(Foto : Bertha Van Hoecke.)

 CIM Transport international par chemins de fer - Internationale Eisenbahnbeförderung - Trasporto internazionale per ferrovia CIM Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura Petite vitesse - Frachtgut - Piccola velocità <small>Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer. Les autres par l'expéditeur. Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Le parti conformato da linee in grassetto devono essere riempite dalla ferrovia, l'altro dal mittente.</small>		Esquette complète Verrechnungs-Etikette Etichetta di conteggio Gare-Bahnhof 3192. No. Exp. Vers.-Sped. No.	Codes-Code Citta Date Datum-Dati
4. Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria Maria-Aalter		5. Enregistré - Abgefertigt - Confezionato de - von - da à - nach - a	
6. Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (St. und Land) Destinataro, indirizzo (città e paese) Firmin Schepers Statie Maria-Aalter		7. Itinéraire - Leistungswege - Itinerari via : RODANGE - ATHUS	
9. Déclarations - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.) Taxe de transmission ainsi que les frais d'application y relatifs à charge du destinataire Valeur en frs. belges : 14600,-		10. Révisé de pour - Neuaufgegeben von/mach - Rispedito da/per 11. Wagens - Wagen - Carro Marque et No. - Eigentumsmerkmal und Nr. - Sigla e no. EU 700 303923 SNCF	
12. Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta ARBED Aciéries Réunies de Burbach-Eich-Dudelange S. A. Division d'Esch Moulin à scories Lieu - Ort - Luogo Esch-Alz., le 12.10.63.		13. Catégorie - Art - Specie C 14. Poids - Gewicht - Peso 23,5	
14. Adresse - marqués - números - Adresse - Zeichen - Nummer - Indirizzo - marcato - numeri un		15. Nombre - Anzahl - Quantità 4-00	
16. Nature de l'emballage - Art der Verpackung - Genere dell'imballaggio wagon		17. Désignation de marchandises - Bezeichnung der Güter - Designazione della merce Scories Thomas moulues (engrais) contenant au moins 10% d'acide phosphorique soluble dans l'acide citrique destinées à l'amendement des terres en Belgique. Fabriquées dans le Grand-Duché de Luxembourg.	
18. Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazione d'affrancazione Franco Athus		19. Devoirs - Barvorschriften - Servizi anticipati 800F.	
21. Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege - Tariffe a itinerari Tarif spécial belge no. 5101 Tarif le plus réduit Envoi collectif de wagons remis en même temps.		20. Bulletin pour agrès et containers - Belegschein für Lademittel und Behälter - Bollettino per attrezzi e casse mobili 70F.	
23. Timbre à date de la gare d'origine - Datumstempel des Vers.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione mittente LUXEMBOURG 12 OCT 1963 GARE D'ESCH-BELVAL		24. Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofes - Bollo a data della stazione destinataria MARIA-AALTER 18 X 63-S	
25. Timbre de pesage - Wiegestempel - Bollo di pesatura 18 X 63-S		26. Avis d'encaissement - Nachnahmebegleitschein - Avviso d'incasso esigibile No. 27. Bulletin d'affr. - Transmitturrechnung - Bollettino d'affr. No. 28. Expédition - Versand - Spedizione No. 29. Arrivée - Empfang - Arrivo No.	

Internationale vrachtbrief opgemaakt voor het vervoer van een volledige wagenlading gemalen Thomasslakken van Esch-Belval naar Maria-Aalter. (Archief Firmin Schepers.)

In de omgeving van de stopplaats heerst de stilte. Wel stopt er om het uur een trein voor beide richtingen, maar alleen tijdens de spitsuren 's morgens en 's avonds heerst er enige drukte van komende of snel verdwijnende reizigers. Waar het station stond werd een parking aangelegd waar de ganse dag personenwagens geparkeerd staan. De plaats waar zich weleer de laad- en losplaats bevond lijkt een wildernis, waar ook nog enkele wagens geparkeerd staan. Er werden ook fietsrekken en een openbare telefooncel geplaatst nabij de voetgangerstunnel en op elk perron staat een betonnen schuilhok om de reizigers toch wat beschutting te bieden tegen de wind en de regen.

Geen enkel café is gebleven, dus geen mogelijkheid meer om een verfrissing te nemen of de dorst te laven. Al het doorgaand verkeer tussen Ruiselede en Knesselare rijdt wat verder over de brug.

Af en toe raast een sneltrein voorbij, soms een eenzame lokomotief of een goederentrein maar daarna is het terug doodstil, ja voor een niet bewoner van de wijk, ondraaglijk stil.

Maar toch is het met weemoed, dat zij die van "*Hoekskesstatie*" gehouden hebben, van deze plaats afscheid nemen en er nog vaak wensen terug te komen.



De zuidkant van het station na 1 februari 1964. (Foto : Julien Herman.)



Hier stond het station. (Foto : Mathieu Thys.)

BRONNEN

- CAFMEYER M. : Op 't Hoekske te Maria-Aalter in : 't Beertje, Volkskundige Almanak 1970, uitgegeven door de Bond van West-Vlaamse Folkloristen, p. 28.
- CAMERLINCKX J. : Herinneringen aan het station van Sint-Maria-Aalter, in : Land van de Woestijne, nr. 1/1981, pp. 34-39.
- DAUW A. : Hoekske statie, in : Oud Ruysselede, jg. 1/1984, nr. 2, pp. 59-62.
- De Radiotorens, in : Ons Doomkerke, nr. 3 van 1973, pp. 5-6.
- DE BAETS H. : Postgeschiedenis en postmerken van Aalter, in fisto-studie nr. 10, het driemaandelijks tijdschrift van de Filatelistische Studiekring van Oost-Vlaanderen : Januari-Maart 1987, pp. 28, 29, 30, 34, 35, 38, 46, 47, 54, 55, 56, 64 en 65.
- DE POTTER F. en BROECKAERT J. : Geschiedenis van de Gemeenten der Provincie Oost-Vlaanderen, Aalter, p. 7.
- VERHOUSTRAETE A. : Sint-Maria-Aalter - Overduk uit Appeltjes van het Meejesland VIII (1957), pp. 6, 21, 29 en 38.
- VLAEMYNCK C.H. : Het Bombardement op Sint-Michiels - 28 mei 1944, p. 32. Bewerkte overdruk uit het "Brugsch Handelsblad" van 24 mei tot en met 28 juni 1969, heruitgegeven door het Gemeentebestuur van Sint-Michiels in 1970.

Liber Memorialis, parochie Sint-Maria-Aalter.

Spoorwegmuseum, Brussel Noord.

Gemeentearchief Aalter.

Burgerlijke Stand Aalter, overlijdensregisters 1911, 1918 en 1928.

"De Vrijheid" - Weekblad - 1 novembernummer 1944.

"De Gentenaar" - 33ste jaargang, maandag 30 oktober 1911, p. 3, K. 1.

"De Stad Gent" - 6de jaargang, Nr. 2761 van vrijdag 8 april 1864, p. 2.

Mondelinge mededelingen werden verstrekt door :

Julien en Josephina DE BAETS-HOUTEKIER
Julia VAN SLAMBROUCK
Philemon DANNEELS
August VAN EEGHEM
Jean BOSMANS
Maurice en Cyrilla DE BAETS-LEMAN
Henri DE BAETS
Bertha VAN HOUCKE
Cyriel THYS
Omer en Adriana VEERMEER-GAUSISSABOIS
Julien HERMAN
Jules en Magdalena VERHEECKE-DANNEELS
Firmin en Irma SCHEPERS-STROBBE
Gustaaf SCHOONAERT
Karel RYCKAERT
Jozef ROETS
Agnes WITTEVRONGEL
Georges SCHOONAERT.

INHOUD

De aanleg van het Belgische Spoorwegnet, 1830-1845	Ivan HOSTE	9
Tielt en de spoorwegaanleg in West-Vlaanderen	Ivan HOSTE	23
De spoorweg in de groei van een plattelandsdorp : Aalter, op de lijn Gent-Brugge	Filip BASTIAEN	63
Mijn vader, de stationschef	Ria SCARPHOUT	155
Bellem statie	Dirk DE REUCK	181
Maria-Aalter - Aeltre-Ste-Marie, een station in de Krakkepays	Maurice THYS	223

LAND VAN DE WOESTIJNE

Driemaandelijks tijdschrift van de Heemkundige Kring
"Arthur Verhoustraete", gesticht in 1977.

Uitgegeven met steun van: VTB-VAB-Aalter, het Gemeentebestuur van Aalter, het Provinciebestuur Oost-Vlaanderen.

Dienst Wettelijk Depot nr. BD. 31.832

Oplage : 500

Sekretariaat, ruiladres en eindredactie :

Kestelstraat 65, 9880 Aalter - tel. (091) 74 28 43

Bankrekening : nr. 442-6594361-40 — Heemkundige Kring Aalter.

Lidmaatschapsbijdrage : 350 fr. per jaar,
buitenland 450 fr.

Opzeg vóór 1 december.

Overname uit het tijdschrift toegelaten mits bronvermelding.

Bij deze gelegenheidsuitgave verleenden, naast de auteurs, eveneens hun medewerking : het Gemeentebestuur van Aalter, de NMBS, Dries Alyn, Roger Defruyt, René Pauwels en talloze personen die fotomateriaal ter beschikking stelden.

* *

Dit boek werd ook als extra-uitgave uitgegeven door de Heemkundige Kring "Arthur Verhoustraete", Kestelstraat 65 - 9880 Aalter.

D/1988/5.236/1