

HET LAND VAN NEVELE

**JUNI
2013**

**JAARGANG
XLIV**

**AFLEVERING
2**

Verantwoordelijke uitgever: J. LUYSSAERT, Veldestraat 26, 9850 Merendree

INHOUD

LAND VAN NEVELE

F. Langeroot		
Hansbeke en spoorlijn 50A.		
175 jaar geleden reed de eerste trein door Hansbeke en Landegem		3
K. Degroote		
Stationsproject Hansbeke. Ideeën over stationsbuurt- en dorpskernvernieuwing		66
R. Lutten		
Moederliefde in Merendree tijdens de Eerste Wereldoorlog		75
J. Luysaert		
in memoriam Albert Martens		79

MENSEN VAN TOEN

A. Bollaert en A. Braet		
Vijftig jaar geleden verdween Poesele molen (1574-1963)		82

Uitnodiging		128
-------------	--	-----

'HANSBEKE EN SPOORLIJN 50A' 175 JAAR GELEDEN REED DE EERSTE TREIN DOOR HANSBEKE EN LANDEGEM

Tussen Gent en Brugge wordt de spoorlijn 50A uitgebreid en gemoderniseerd. Twee gemeenten van het Land Van Nevele worden hierbij getroffen. Na de werken ter hoogte van Landegem, vooral in de periode 1996-98 met de inhuldiging van het nieuwe station als sluitstuk, volgt Hansbeke.

In de tweemaandelijks Hansbeekse dorpskrant *VLAKAF*, verscheen in de 17^{de} jaargang van de tweede reeks, 2011, een artikelenreeks over de ontwikkeling van de spoorweg, onder de titel “Tuut zei de trein en de statie was weg”. Onderstaand artikel is een bewerking en actualisatie van deze zes bijdragen.



*Anachronisme te Hansbeke, stoomtrein 19 juni 2011,
foto Peter Van de Velde*

In het artikel wordt ingegaan op enkele elementen uit de geschiedenis van het aanleggen van de spoorweg door de gemeente. Hansbeke werd op kunstmatige wijze in een noordelijke en zuidelijke helft verdeeld. Het wegenpatroon veranderde drastisch. Er kwam een eerste en een tweede stationsgebouw. Hierin werden verschillende dienstverleningen geconcentreerd. De lijn werd geëlektrificeerd en momenteel zijn er concrete plannen voor het aanleggen van een derde en vierde spoor en voor het afschaffen van overweg 23 in de kern van het dorp...

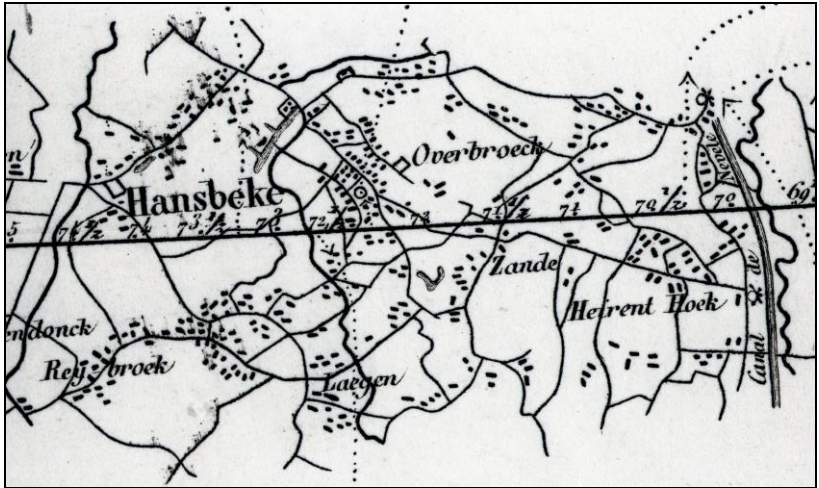
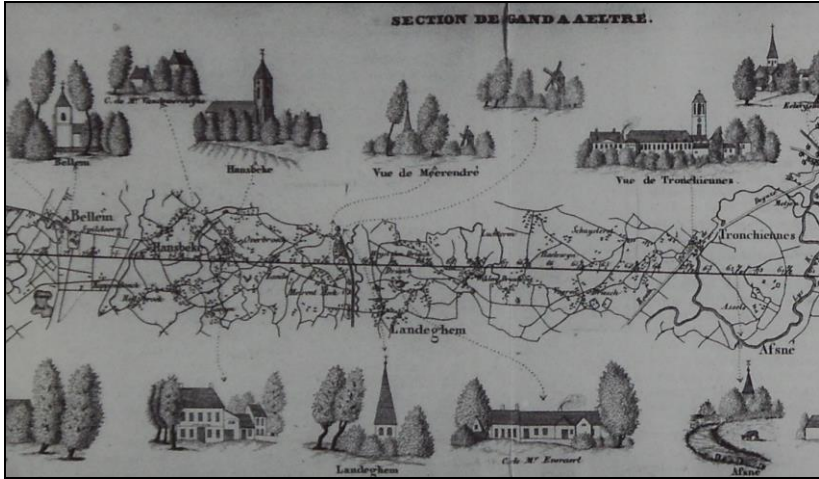
Het nut van het spoor

België was het eerste land op het Europese vasteland dat de spoorwegen importeerde uit Engeland. Koning Leopold I had George Stephenson ontmoet en was gecharmeerd door zijn stoomlocomotief. Op 5 mei 1835 werd de eerste spoorlijn op het Europese vasteland, tussen Brussel en Mechelen, ingewijd¹. Evenals in Engeland werd er trouwens links gereden, tot op vandaag. Het was de eerste spoorlijn die commercieel gebruikt werd. Negen jaar later waren de noord-zuid- en oost-westspoorlijnen klaar. Op het platteland zag men die nieuwe evolutie met lede ogen aan. Gronden werden onteigend en boeren vreesden dat de koeien geen melk meer zouden geven door de komst van die helse stoomtuigen. Zo leerden we het ooit in de lessen geschiedenis...²

Aanvankelijk was Mechelen bedoeld als centraal punt, want de 0 kilometerpaal ('de mijlpaal') staat daar ingeplant. In de lokettenzaal van het in 1958-1960 vernieuwde station is trouwens nog een gedenksteen aan dit nulpunt te bewonderen in de vloer. De eerste westelijke lijn liep over Dendermonde en Gent, richting Brugge en later Oostende. Deze lijn werd aangelegd in de periode 1836-38. Hansbeke viel dus al vrij vroeg in de prijzen.

¹ Ivan Hoste in *Land van de Woestijne*, tijdschrift van de Heemkundige kring Arthur Verhoustraete, jg. 11, 1988, nrs. 1-4, *Op het goede spoor – 150 jaar IJzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, deel 1, *De aanleg van het Belgisch Spoorweg-net, 1830-45*, p. 15.

² Zie trouwens ook Marc Reynebeau, *Een geschiedenis van België*, Uitg. Lannoo, 2009, p. 46 over de tegenstelling tussen het platteland, de landbouw, de traditie, het dorps, de beslotenheid en de godsdienst – de koe dus, aan de ene kant en aan de andere kant het complex van de techniek, de industrie, de vooruitgang, de stedelijkheid, het vrijgevochtene en het liberalisme – kortom, de trein.



De spoorlijn op het grondgebied van Hansbeke en Landegem tot aan het Schipdonkkanaal (Canal de Nevele)

Uit: A. Wouters, Atlas pittoresque des chemins de fer de la Belgique, Brussel 1840.

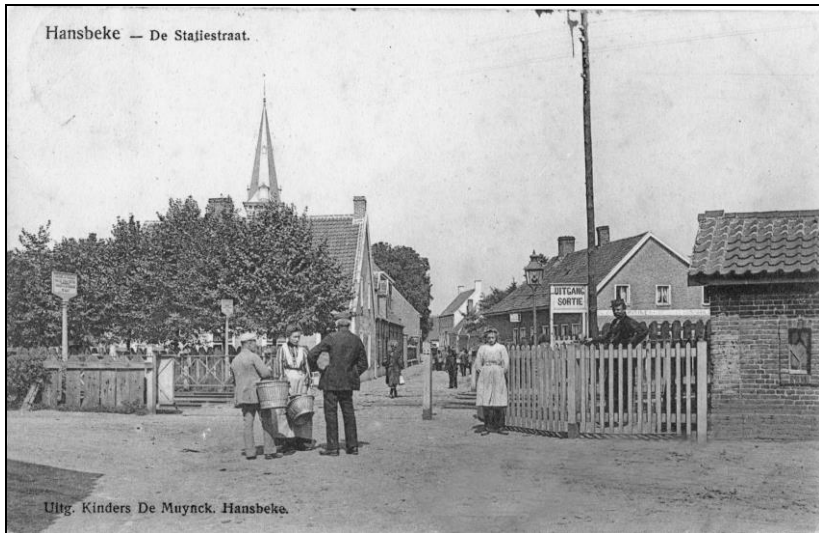
De invloed van de spoorweg op milieu en leefomgeving

Het landelijk karakter van het dorp Hansbeke werd grondig veranderd door de aanleg van de spoorweg in oost-westelijke richting. Verplaatsingen gebeurden hoofdzakelijk te voet of te paard tot in het begin van de 19^{de} eeuw, langs voetwegen, kronkelende banen. In de zomer stooft het zand op, in de winter lagen ze onder de modder, kapot gereden door de karren. Verharding was beperkt gebruikt en gebeurde enkel met kasseien langs de rijkswegen over Merendree en Drogen naar Gent en van Hansbekeveer over Nevele naar Nazareth. Wie het kon betalen, beschikte over een koets, getrokken door een paard of liever nog een koppel vurige viervoeters. Zo werd er over de steenweg of de aarden wegen naar een naburig dorp of de stad gedokkerd. Fietsen kwamen maar aan het einde van de 19^{de} eeuw in het straatbeeld. Wegenaanleg met beton of macadam waren voorbehouden voor de tweede helft van de 20^{ste} eeuw. Een nu wat vergeten middel voor het transport was in de 19^{de} eeuw ongetwijfeld het vervoer per *barg(i)e*, een boot die op en af tussen Gent (denk aan de Bargiebrug!) en Brugge voer langs de Brugse Vaart. Dit kanaal werd gegraven tussen 1613 en 1623 in de bedding van de Zuidleie (*Zuutleye*) tussen Brugge en Aalter en de bovenloop van de Durme (*Dorma*) richting Gent³. Schuiten en boten werden van op de oever, langs de trekweg, getrokken door paarden of mensen. De *barge* fungeerde als een soort taxiboot avant la lettre naar de stad. Goederen, zoals bouwmaterialen en kolen werden per boot aangebracht en gelost in de buurt van Hansbekeveer, de overzet naar Zomergem. Wellicht kwam hier pas in 1866-67 een eerste brug. Van een autostrade als derde verkeersader van oost naar west was er natuurlijk bij het ontstaan van België nog lang geen sprake. Dat werd nog meer dan honderd jaar wachten! In het landelijke Hansbeke verliep alles veel rustiger en heel wat trager dan vandaag. De komst van een spoorweg aan de rand van de dorpskern, ten zuiden van de Kerkakker betekende een grote verandering in het dorpsleven. De Hansbekenaren kregen een stopplaats en konden op geregelde tijdstippen de trein nemen naar Gent of Brugge. De cultuur van de stad werd op die manier veel vlotter bereikbaar.

³ Albert Martens, *Bruggen over de Brugse Vaart te Hansbeke*, uitgave Oud-Hansbeke, 2007, pp. 3-7.

Het economisch belang van de spoorweg

Een spoorweghalte betekende dat de jongeren van op het platteland naar de stad of naar een industrieel bekken konden gaan werken. Duizenden Vlamingen werden per trein vervoerd naar het steenkolenbekken van de Borinage of de hoogovens van Luik. Ook Hansbeekse jongeren hadden thuis op de boerderij niet allemaal veel om handen. De plaatselijke nijverheid was beperkt... Velen trokken naar Gent om te werken in de industrie: metaalbedrijven, de dokken, textiel fabrieken, noem maar op. In het station van Hansbeke werden nu de goederen aangebracht of afgevoerd die voorheen over water vervoerd werden. De loskaai is een begrip dat in het fil-misch geheugen van onze oudste generatie een centrale plaats heeft. De auteurs Frans De Potter en Jan Broeckaert schrijven in het zesde deel van hun *Geschiedenis van de gemeenten der Provincie Oost-Vlaanderen*, (1867), met vooraan Hansbeke, op blz. 2-3: *Den 1 Januari 1867 telde deze gemeente eene bevolking van 2107 zielen (in 1801 waren er te Hansbeke 2150 zielen, waarvan 137 behoef-tigen); zij is 984 hectaren groot, en in volgende wijken en gehuchten verdeeld: het Dorp, Voordestraat, Hamme, Veldstraat, Reibroek, Ro en Zande. Sedert den aanleg der ijzerenbaan van Gent op Brugge, die deze gemeente van het oosten naar het westen doorsnijdt, en vooral sedert de bouw-ing eener brug over het kanaal, ter plaats geheeten Hansbeke-Veer, welke dit dorp met de er over liggende gemeente Zomergem en omliggende plaatsen in gemeenschap stelt, is Hansbeke een zeer belangrijk middelpunt geworden... Behalve eene standplaats van den ijzerenweg en een postkantoor, heeft men onder nijverheidsopzicht twee olieslagerijen, 1 bierbrouwerij, 2 suikerijfabrieken, 1 stoomtuig en 3 windmolens. De heerlijke windmolen van Hansbeke is ons reeds van in den jare 1550 bekend. Van in de XVIIe (17^{de}) eeuw voeren wekelijks twee marktschepen uit Hansbeke naar Gent en Brugge, en gaf de bevolking zich aan koophandel en nijverheid over.* Uit dit citaat blijkt het vervoer over water in 1867 nog actueel, maar het zal ongetwijfeld aan belang inboeten door de komst van het goederenvervoer per spoor. Een bewijs van het economisch belang van de spoorweg vinden we ongetwijfeld ook in de jammerlijke beschietingen van de stationsomgeving, vooral in de Eerste Wereldoorlog. De spoorweg en het station beschieten, gebeurde om de bevoorrading en het transport onmogelijk te maken.



De foto hierboven van de stationsomgeving ademt de rustige economische activiteit van een plattelandsdorp uit, waar een ader van de vooruitgang doorstroomt. Misschien brachten enkele inwoners wel fruit in grote manden naar de fruithandel van Joannes Martens in café 'In de Statie', achter de vier linden, links op de foto. Misschien stond er wel een treinwagon op de loskaai te wachten op dat Hansbeeks fruit? Wellicht is het een beeld van ongeveer honderd jaar terug in de tijd. De kerktoeren heeft nog zijn oude spits van 1875, die verloren ging door Duits dynamiet op 19 oktober 1918. Op het dakschild van het gemeentehuis tegenover de kerk, nu restaurant 'Onder de toren', ontbreken nog de brede centrale dakkapel en de twee zoldervensters, die na 1905 aangebracht werden. Op de foto staat eigenaardig genoeg vermeld 'Hansbeke – De Statiestraat'. In Hansbeke is er nooit een Statiestraat geweest. We zien over de spoorwegovergang de Dorpsstraat. Ten zuiden, de huidige Nevelestraat, stonden weinig of geen huizen in die periode. Die wegenis hoorde ook bij de wijk het Dorp. Het is trouwens opvallend dat in de kiezerslijsten van 1929-30⁴ nog steeds dezelfde straatnamen als adres voor de Hansbeekse inwoners vermeld wor-

⁴ Kiezerslijsten in bezit van René Langeroot en Agnes Geiregat, dochter van Gaston Geiregat (1899-1971) die periodiek als plaatsvervangend secretaris op het Hansbeekse gemeentehuis fungeerde.

den, als in het citaat van De Potter en Broeckaert hierboven, nl. dezelfde zeven wijken of gehuchten. Van sommige is de schrijfwijze licht aangepast: Dorp, Voorstraat, Hamme, Veldstraat, Reybroeck, Rho en Zande.

Nog een opmerkelijke vaststelling als uitsmijter: in hetzelfde geciteerde werk van De Potter en Broeckaert, wordt bij de *Geschiedenis van Landegem*, volgend op het deel over Hansbeke, op blz. 1 vermeld: *Deze gemeente ... wordt ... van het noordoosten naar het noordwesten door den spoorweg van Gent naar Brugge doorsneden*. Op blz. 5 lezen we: *Sedert eenige jaren wordt hier ook omtrent het einde van den zomer een aanzienlijke handel in fruit gedreven, en worden er vanuit de standplaats der spoorbaan dagelijks groote hoeveelheden fruit, vooral appelen, in korven gepakt, naar Oostende vervoerd, om vandaar op stoomschepen naar Engeland overgebracht te worden*. Een gelijklopende situatie van landelijke dorpen langs de spoorlijn, zouden we kunnen stellen. Vandaag heeft Landegem wel nog steeds een bemand station én... een Stationsstraat.

Het spoorwegtracé doorheen Hansbeke

Het landelijk middelpunt van het Belgisch spoorwegnet, Mechelen, werd eerst met Brussel verbonden op 5 mei 1835 en daarna in westelijke richting over Dendermonde en Wetteren met Gent, Brugge en Oostende.

Voor het aanleggen van de spoorwegbedding moest heel wat grond onteigend worden. Percelen werden doormidden gesneden, wegen afgesloten of omgelegd, huizen gesloopt... De impact op het landschap van de achttiende eeuw was behoorlijk ingrijpend. De aangelanden werden hiervoor natuurlijk vergoed. Uit een brief 15 december 1835 blijkt dat de conducteurs De Clercq en Wantzel akkoorden kwamen sluiten met de eigenaars en de staat van de schade opstellen aan hagen en bomen. Het bedrag mocht ter plaatse betaald worden⁵. In een brief van 6 juli 1836 wordt verwezen naar een plan van de ingenomen percelen in bijlage, maar het plan ontbreekt helaas in de archiefbundel⁶. Met een brief van 29 juli 1836 volgde een uitnodiging voor een vergadering in het Provinciehuis te Gent op vrijdag 5 augustus 1836 om formaliteiten af te handelen⁷.

⁵ Rijksarchief Gent (RAG), gemeentearchief Hansbeke, nr. 56.

⁶ Met dank aan Jan Luysaert voor het extra opzoekingswerk.

⁷ RAG, gemeentearchief Hansbeke, nr. 56.

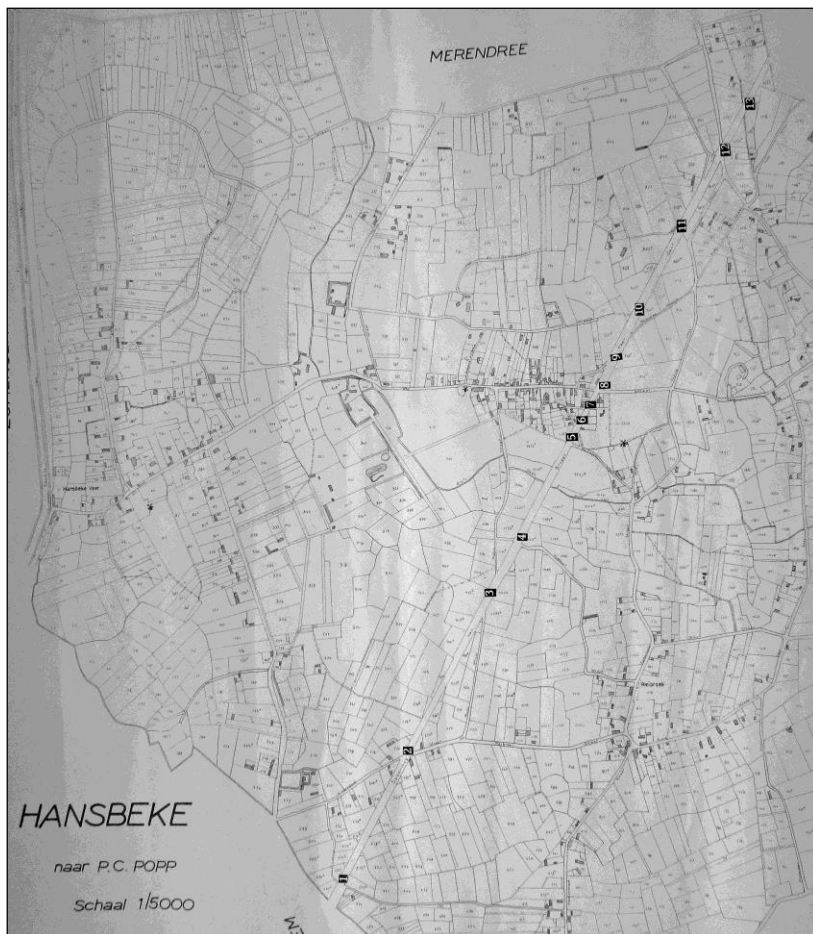
Het vak tussen Gent en Brugge met een enkel spoor werd op 12 augustus 1838 in gebruik genomen. *Het was in de zomer van 1838, op een prachtige zondagnamiddag, dat de eerste 'à vapeur' door Hansbeke zou rijden. Reeds lang voor het aangekondigde uur van de doortocht stonden niet alleen bijna alle Hansbekenaren, jong en oud langs de spoorweg, ongeduldig te wachten iets ongemeens te zien, maar ook vele vreemdelingen van naburige gemeenten zoals Nevele, Vosselare, Lotenhulle, Zomergem en Waarschoot waren ook naar Hansbeke gekomen om die gebeurtenis bij te wonen*⁸.

Tussen 1846 en 1855 werd de lijn Gent-Oostende over de gehele lengte ontdebeld. Tussen Hansbeke en Aalter werd het tweede spoor in januari 1853 opengesteld.

Een operatie met dertien littekens in het landschap

Door een vergelijking te maken tussen de figuratieve kaart van Joos De Deken senior van 1700 en de Poppkaart, getekend in 1864, trachten we het wegenpatroon van Hansbeke te reconstrueren. We beschrijven tegelijk welke oplossing bedacht werd voor de gecoupeerde hoofdwegen (nu 'gewestwegen'), de buurtwegen en de voetwegen, die onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid vallen. We gaan hiertoe in leesrichting van west naar oost.

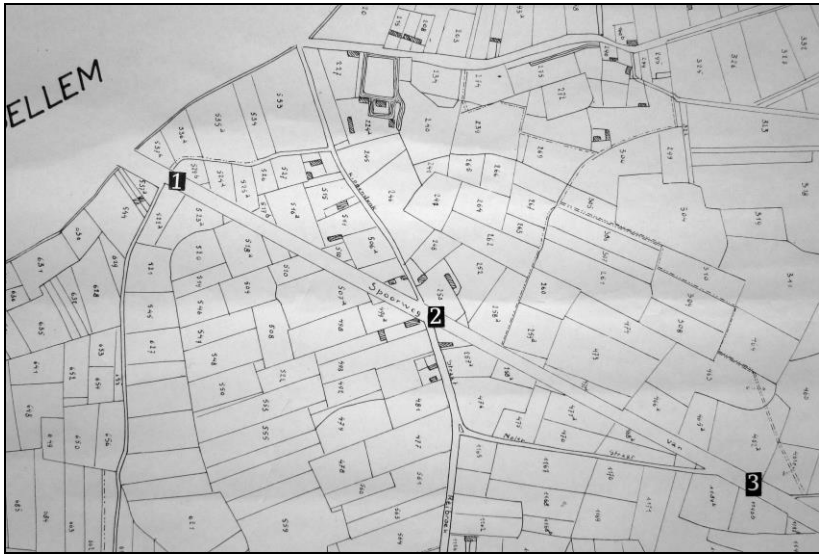
⁸ Citaat uit de herwerking en aanvulling van het werk van De Potter en Broeckaert door Leon Van Driessche (1890-1953) die het in gestencilde vorm in eigen beheer uitgaf in 1952. Het verhaal over de eerste trein in Hansbeke had hij van zijn tante, die ooggetuige was, meermaals gehoord. Met dank aan Roger Goorman om ons die kleurrijke tekst van een paar bladzijden in herinnering te brengen. Nog te verschijnen in *Vlakaf, Hansbeekse dorpskrant*, tweede reeks, jg. 19, nr. 4 n.a.v. 175 jaar spoorweg te Hansbeke.



1. Helemaal in het westen van Hansbeke ligt het *Catschootstraetjen*⁹. Het is een aarden weg die grotendeels nog bestaat en vertrekt van de Karmenhoekstraat, tussen de nummers 11 en 13 en in noordelijke richting loopt richting Warandestraat, vroeger Veldstraat. Ongeveer halfweg dit straatje staat een eenzaam huis dat de spoorweg aan de noordelijke gevel kreeg.

⁹ Voor de schrijfwijze van de oude buurt- en voetwegen, vandaag niet aangeduid met een naambord, baseren we ons meestal op de vorm die voorkomt in Albert Martens, *Hansbeke in 1700*, uitgave Oud-Hansbeke, 2001, pp. 19-21.

Dit huis staat ten zuiden van de spoorweg en had vóór de aanleg van de sporen als adres Veldstraat 41, het laatste nummer van die straat. De bewoners, de postbode en aangelanden maakten toentertijd wel eens gebruik van een servitundefietsweg bovenop de bedding, rakelings langs de sporen, om vanuit de Kippendonkstraat het afgesneden huis te bereiken. Het *Catschootstraetjen* liep benoorden de spoorweg met een bocht naar het oosten door een landbouwbedrijf, momenteel varkenshouderij, dwarste de toenmalige Kippendonkstraat (nu eveneens Warandestraat genoemd) tot aan het omwalde domein met ooit een brouwerij (Warandestraat 27). Het noordelijk deel van het Catschootstraetjen geraakte in onbruik en werd als voetweg deels afgeschaft.



2. De Kippendonkstraat was een buurtweg die de dichtbebouwde wijk Reibroek verbond met Bellemdorp. In de Atlas van Ferraris (1777) is trouwens duidelijk zichtbaar dat het gehucht Reibroek bijna zoveel woningen telt als Hansbekedorp. De Kippendonkstraat werd ongeveer halweg door de spoorweg doorsneden. Hier kwam een bewaakte overweg. Er stond een 'routehuis' waar een gezin woonde. Dikwijls was het de vrouw des huizes die de bareel sloot als er een trein in aantocht was. De man was meestal in dienst van de Spoorwegmaatschappij en werkte als stoker op de stoomtreinen, bestuurder of baanwerker. Het routehuis aan de Kippendonkstraat

stond op de plaats waar nu een GSM-mast verrijst. Het gezin Van Hove, met de kleine Serafien (° 31/12/1927), was een der laatste bewoners. De allerlaatsten waren het gezin Achiel Van Laecke-Maria Van Daele. De bewaking van deze overweg werd stopgezet op 1 januari 1922. Decennia lang was het uitkijken geblazen voor een aanstormende trein. Een paar decennia lang waarschuwden rode lichten en halve slagbomen, dat er een trein in aantocht was. In 1967 werd de overweg afgesloten en vervangen door een brug aan de Weitingstraat in Bellem, die tevens het verkeer van de Bellemse Langestraat moest opvangen. Vanuit de Kippendonkstraat is er een weg ten zuiden langs de sporen aangelegd, die tegelijk het huis langs het Catschootstraetjen (zie 1) toegankelijker maakte.

25-12-1921

Onder groote ontroering, van wege de bevolking, werd hier verleden Zondag na de hoogmis afgekondigd: Dat de bareelwachters langs den spoorweg, op grondgebied der gemeente, zouden afgeschafft zijn, te rekenen van 1e Januari aanstaande, behalve de bareel aan de statie. Het beheer zou aan elke verlaten bareel een bericht uithangen in 't Fransch en in 't Vlaamsch natuurlijk, om de voetgangers en voertuigleiders tot voorzichtigheid aan te manen. De bareelen dus nacht en dag wagenwijd open en onbevaakt en dit op dat gevaarlijkste baanvak van het gansche land tusschen Gent en Brugge, waar al de pracht en internationale treinen van Europa samen loopen met een snelheid van bij de honderd kilometers in het uur, ter bediening van onze badsteden of het verkeer met Engeland. En, de kleine bareel, achter het dorp, waar honderden kinderen dagelijks vier maal over moeten om naar de scholen te komen zal dus openstaan. Of de ouders beangstigd en bezorgd zijn laat zich denken. Kan ons gemeentebestuur daar voor niets in tusschen komen om den bevoegden minister het doodsgevaarlijke van zijn besluit te doen inzien. Of moet men niet even goed op de veiligheid en het leven waken der inwoners als op dieven en moordenaars! Of is M. Neujean misschien van zin zijn ministerie te veranderen in een ministerie van openbare ongelukken! Die minister is verwonderd dat hij de sympathie of de genegenheid van het volk niet bezit. Wie niet! Spoorweg.

Sprokkels uit: 't Getrouwe Maldeghem¹⁰

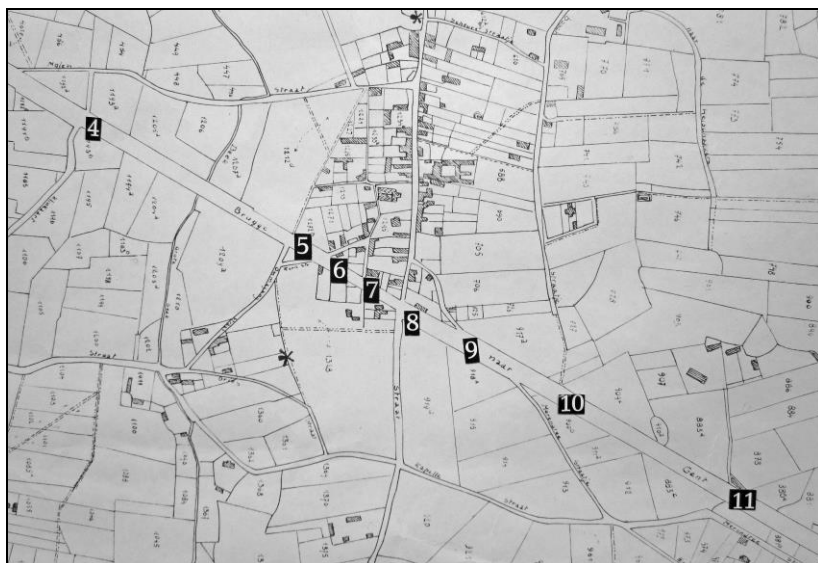
¹⁰ De Spoorweg Sprokkels uit 't Getrouwe Maldeghem werden ons bezorgd door Willy Quintyn, waarvoor dank.

3. Het *Meulenstraetjen* (de huidige Melkerijstraat en verder) was de directe verbinding tussen Hansbekedorp en Bellem. Het vertrok in de buurt van de dorpsmolen, tegenover de huidige Lindestraat – voorheen *Meulendreefken*. De buurtweg sloot aan op de Kippendonkstraat ten zuiden van de spoorwegbedding op het driehoekig pleintje met bomen, naast Kippendonkstraat 5. Door de komst van de spoorweg viel ongeveer 150 m, of 1/8 van zijn totale lengte samen met de spoorwegbedding. Er ontstonden twee langswegen: ten noorden tot aan de Kippendonkstraat (tegenwoordig Warandestraat genoemd), een nog bestaand fietspad dat deels onderdeel is van de Nevellandroute en ten zuiden een verbinding in oostelijke richting naar de volgende overweg (zie 4). Er lag wellicht nog een gesneden voetweg 150 m van de plaats waar het Meulenstraetjen de spoorweg verlaat richting Kippendonkstraat. Op de kaart van De Deken is een kruispunt zichtbaar met een voetweg die vertrok op Reibroek. Deze weg sloot aan op het *Clinkhaertstraetjen* aan de scherpe oostelijke bocht, noordwaarts in de richting van de *Veltstraete/Veldstraat* (nu Warandestraat). Op de Poppkaart is van dit zuidelijk deel geen aanduiding meer te vinden.

4. Het *Hofgeweestraetjen* of Hofgeweedstraatje¹¹ was een veldweg die van ongeveer halweg 't Meulestraetjen naar Reibroek liep, langs de percelen genaamd *De Clinkhaerts*. Vandaar dat het zuidwestelijk stuk van deze veldweg de naam *Clinkhaertstraetjen* droeg. 't *Hofgewee* was een zeer drassig weiland, dat ten noorden een waterpartij had. De spoorbedding moest deze hindernis nemen en drastisch opgehoogd worden. In het landschap zijn de depressies te zien als restanten van de gesloten waterpartij op de figuratieve kaart van Joos De Deken. Mogelijks stond hier ooit een omwalde hoeve. De grachten langs de spoorweg staan hier zelden droog en kennen een mooie flora. Hopelijk mag die nog verder gedijen na de aanleg van een derde en vierde spoor! Het *Hofgeweestraetje* werd vooral gebruikt door voetgangers, paard en kar... en bleef altijd een onbewaakte overweg. Het tracé ten noorden van de spoorweg werd verlegd en kreeg een haakse aansluiting op het *Meulenstraetjen*, in plaats van de oorspronkelijke schuine doorsteek richting dorp. Hierdoor ontstond een blokvormig perceel (1193a). In deze buurt werd in het begin van de jaren zeventig

¹¹ De tweede schrijfwijze vinden we terug in Jan Luyssaert, *Meetjeslandse toponiemen tot 1600, Hansbeke*, uitgave Stichting Achiel De Vos, 1995, p. 16. Ook van andere toponiemen wijzigde de schrijfwijze doorheen de jaren.

enkele jaren een motorcross georganiseerd. Het oude talud naar de gesloten spooroverweg werd hiervoor trouwens ook benut. En als het lawaai van de motoren verdwenen was, vonden de hazen en konijnen uit het jachtgebied van de graaf vlot hun doorsteek, over de spoorweg, terug naar de *Clinkhaert*. Het waren de laatste gebruikers van de afgeschafte overweg. In de onmiddellijke omgeving lag nog een voetweg doorheen de *Romeyen*, die net niet gecoupeerd werd door de spoorweg.



5. Om van Reibroek naar Hansbekedorp te komen waren er meerdere wegen. De hoofdweg liep ferm ten zuiden van de dorpskern door landerijen en kruiste de verbinding Hansbeke-Nevele aan de Vierweegse (het huidige kruispunt Nevelestraat-Kapellenstraat met verkeersplatform). Deze hoofdweg is in feite een oude Brugse heirweg, zoals er een viertal lagen tussen Brugge en Gent. Het tracé over Karmenhoekstraat-Reibroekstraat-Kapellenstraat-Donkerstraat-Merendreestraat (huidige namen!) was onderdeel van het meest zuidelijke tracé dat vertrok aan de Katelijnepoort in Brugge en via Maria-Aalter, de Biesemwijk en Markette door Hansbeke liep van west naar oost, om via Merendree en Drongen, Gent te bereiken aan de Brugse poort. Deze handelsroute uit de Middeleeuwen boette aan belang in door het graven van de Brugse vaart, waardoor veel transport over

het water verliep¹². Mensen van Reibroek die naar het dorp gingen, gebruikten voor het laatste deel van hun tocht één van de vele kerkwegels, na het kruisen van de Grote Beek aan de huidige Kapellenstraat. Er was de noordelijke verbinding met het *Meulenstraetjen* door de kerkakker, die nu eveneens Melkerijstraat heet. Hier kwam een bijzondere overweg met een gevarieerde geschiedenis. Het werden in principe gesloten baren, met ernaast een doorgang voor fietsers en voetgangers. Blauwe geëmailleerde plakkaten maakten de passanten bewust van het gevaar: “Opgelet! Een trein kan een andere verbergen – Attention! Un train peut en cacher un autre”. Wie met paard en kar of met een volgeladen kruiwagen de overweg wou gebruiken, kon aan een handgreep trekken aan het einde van een lange kabel die een bel liet klinken aan de overweg aan het station. De bareelwachter op het seinhuis, *den blok*, draaide dan de bareel (200 m verder!) open, als de veiligheid gewaarborgd was. Deze bewaakte overweg werd afgeschaft in 1970 en vervangen door een U-vormige fietsers- en voetgangerstunnel. Er kwam een zuidelijke langsweg naar de gesloten overweg aan de *Clinkhaert*, gevolgd door de aanleg van de Borluutlaan om een nieuwe verkaveling te realiseren.

6. Vóór de komst van de spoorlijn, namen de kerkgangers uit Reibroek een doorsteek naar de Beestenmarkt, het driehoekig pleintje met de vrijheidsboom. Deze doorsteek werd afgesloten. Aan de noordzijde kwam een verbinding naar de overweg van de Melkerijstraat (zie 5) en aan de zuidkant werd parallel aan de spoorweg een baan aangelegd van aan die overweg tot aan de overweg aan het station (zie 8). Op het driehoekig perceel, waar ooit op de zuidelijke hoek een veldkapelletje, de H. Kruiskapel¹³ stond, werden twee huizen gebouwd.

7. Een toegang van aan de Beestenmarkt naar de boerderij, nu verbouwd en centraal gelegen in de nieuwe woonwijk Tien Gemeten (Reibroekstraat 7) werd door de spoorlijn afgesneden. Er ontstond een doorgang met erf dienstbaarheid ten noorden van de sporen langs de vroegere tweewoonst, nu beschermd monument Kerkakkerstraat 1A, en het erf van Hansbeke-dorp 5, die uitkwam op de dorpsstraat aan de grote overweg.

¹² Situering volgens Albert Martens, *Hansbeke in 1700*, uitgave Oud-Hansbeke, 2001, p. 16.

¹³ Zie Albert Martens, *Kapellen en kapelletjes te Hansbeke*, uitgave Oud-Hansbeke, 2010, pp. 58-59.

8. De spoorweg werd aangelegd rakelings ten zuiden van de dorpskern. Het verkeer op de rijksweg van Hansbekeveer over Nevele naar Nazareth en verder Waregem moest natuurlijk een veilige overtocht kunnen maken. Er kwamen eerst barelen die met wieltjes over een rail rolden. Er was een afzonderlijke doorgang voor voetgangers en fietsers, die op het teken van de bareelwachter mochten oversteken tussen twee treinen, terwijl de barelen zelf dicht bleven. Voor de bediening van de barelen werd een seinhuis gebouwd, van waaruit verbinding met de verdere stations op de lijn mogelijk was. Rond 1955 werden die beide barelen vervangen door lange roodwitte slagbomen met kettingen. Een van de laatste bareelwachters was Albert Bruneel. In het kader van besparingen op personeelskosten, werden ook in Hansbeke automatische barelen met lichtsignalisatie geïnstalleerd. Het is in het kader van het sluiten van deze laatste gelijkgrondse Hansbeekse overweg, dat er grote infrastructuurwerken gepland zijn door Infrabel.

9. Even ten zuiden van de kerk vertrok een voetweg in zuidoostelijke richting naar de wijk Zande. Het Merendreestraatje liep tot de oude Brugse heirweg, waar nu de Zandekapel staat. Voorbij dit kruispunt liep een smalle weg over de kouterrug van Zande (de Hoogstraat), die eens voorbij de Palestraat overging in de Leegstraat (volgens de Popkaart) d.i. de huidige Kleine Heirenthoek, richting Landegem. De Donkerstraat, als onderdeel van de belangrijke route (Brugse heirweg), werd toen nog Merendreestraat genoemd. Het Merendreestraatje werd door de spoorweg en de loskaai onderbroken. Er kwam een nieuwe Merendreestraat in kasseien ten noorden van de spoorlijn. Ten zuiden werd een parallelweg aangelegd die vertrok aan de grote overweg, de huidige Zandestraat.

10. Het *Doorenbuschstraatjen*, begon aan de Voordestraat in zuidelijke richting en was vrij goed uitgerust tot ongeveer de plaats waar de ermitage (kluizenaarswoning) was. Een doorsteek liep nog verder tot het Merendreestraatje (zie 9). Dichtbij zijn eindpunt kwamen de sporen. Van het zuidelijk afgeknipt deel is nog weinig terug te vinden in de omgeving van Zandestraat 13.



11. De toegang tot het Goed ter Elst was gelegen aan de Merendreestraat (huidige Donkerstraat). Door het feit dat er twee sporen, een uitwijkspoor én een nieuwe Merendreestraat aangelegd werden, verkortte de toegangsreef logischerwijze.

12. De tweede rijksweg die door Hansbeke loopt, kruist de spoorweg ter hoogte van de Palestraat. Op het kruispunt van de oude Merendreestraat (Donkerstraat) en de Palestraat werd een routehuis gebouwd voor de bewakers van deze overweg. De laatste bewoners waren het gezin van Henri Martens en tenslotte Emiel Van de Sompele. Deze overweg kende een gelijklopende geschiedenis als deze aan de Kippendonkstraat (zie 2). Alleen werd hij langer opgehouden voor alle verkeer en tenslotte vervangen in 2008 door een tunnel voor voetgangers en fietsers. Het *Eyestraetjen*, een verbinding tussen Voordestraat en de nieuwe Me-

rendreestraat, momenteel deels in beton uitgevoerd, viel net buiten de onteigeningszone.

09-11-1924

Voorzorg is beter dan nawee! Verleden Vrijdag bij den avond, werd bij het overrijden van den 'onbewaakten' overweg op de wijk 'Zande' het tweespan van den landbouwer De Baets, door de sneltrein Brussel-Oostende aangereden. De paarden waren vermorzeld en 't voertuig tot splinters geslagen. Zoon De Baets die de paarden leidde kwam er met de schrik van af. De belangrijkste en meest gebruikte spoorbaan van gansch het land, zonder bewaking! 't Is effenaf onzinnig. Maar 't mag er niet af, en 't spreekwoord "Voorzorg is beter dan nawee" is bij den minister van spoorwegen onbekend ofwel van geen en tel! Brussel – Knocke direct! Zoo klonk gedurende het afgeloopen seizoen, dagelijks in de Noordstatie te Brussel. En een prachttreintje, samengesteld uit drie salon-rijtuigen, kwam zich ten dienste der badgasten op de spoorwegkaai in gereedheid stellen voor de reis naar de zee kust. 't Gebeurde meermaals, dat zich geen enkele reiziger aanbod en 't ledige treintje liep een veertigtal minuten later de statie Gent-Sint-Pieters binnen. Knocke direkt! klonk het opnieuw door den wachter, maar de Gentenaars waren 't even als de 'kiekenfretters' en zonder één enkele reiziger kwam het luxe-treintje te Knocke aan. Al de lokaal- en goederentreinen langs den weg moesten de baan ruimen en op de wisselsporen liggen wachten, want 'Knocke-direkt' had den voorrang. Brugge en tusschenliggende gemeenten leveren dagelijks aan de Gentsche nijverheid zeshonderd werklieden. Het werk in de nijverheidsgestichten loopt om vijf, vijf en half uur ten einde. Reeds van verleden jaar vragen de werklieden een lokaal-trein, vertrekkend uit Gent-St-Pieters om 6 ure of eenige minuten later, lijk voor den oorlog, maar vruchteloos. Het spoorwegbestuur weigert en blijft weigeren. Leeglopende treinen naar de zee kust, dat kan! Maar een trein voor de zes honderd Vlaamsche werklieden, wat denkt ge wel dan! Neen, daar kan men in ons Waalsch ministerie van spoorwegen geen nota van nemen. "Sales flamins"! nietwaar, mijnheer de minister, en daarmee uit!

Spoorweg Sprokkels uit: 't Getrouwe Maldeghem

13. Een voetweg die achter café De Paele doorstak richting Merendree, langs twee huizen met het toponiem Den Ondank (Kleine Heirenthoek 20), werd door de sporen een doodlopende weg. Het noordelijk deel is blijven

bestaan als Overbroekkouterslag, die een aansluiting kreeg met de overweg aan de Palestraat. Het aanleggen van de Lambroekstraat ten noorden van de spoorweg, herprofileerde die aansluiting, weliswaar ten nadele van de fietsers. Minstens dertien maal werd een wegentracé door de spoorweg aangepast. Door het knippen van weggetjes en het sluiten van overwegen, werden in de eerste plaats de zwakke weggebruikers en landbouwvoertuigen gehinderd. Ze werden gedwongen verder te stappen of om te rijden, gemengd met ander gemotoriseerd verkeer. En we zijn bijlange nog niet aan het einde van het verhaal, zoals elke Hansbekenaar wel weet...

Het eerste stationsgebouw

Het woord station, of *statie* in het Vlaams dialect – en *stoussie* in het Hansbeeks¹⁴ – komt van het Latijnse *statio*. Dit betekent ‘het staan, standplaats of post’. Denk maar aan de 14 staties van de kruisweg in de katholieke eredienst. Een station is een plaats waar de trein halt houdt, waar reizigers in- en uitstappen, kunnen wachten op de trein, waar goederen gelost en geladen worden, waar de diensten van de spoorweg onderdak vinden... Stations zijn meestal opmerkelijke gebouwen in het landschap. Zij maken dat het spoorwegnet een eigenheid krijgt, die de ijzeren weg van rails en bedrading overstijgt.

Stations als toegangspoorten van steden

Het jonge België investeerde grote bedragen in het bouwen van opmerkelijke stations. De eerste stations waren dikwijls in hout en werden later in steen uitgevoerd. Zo kreeg Antwerpen in 1836 eerst het houten station Borgerhout, dat later herbouwd werd. Rond 1900 werd dan het huidige centraal station, of de Middenstatie, als een spoorwegkathedraal gebouwd¹⁵. Sommigen zien het zelfs als een humanistische tegenhanger voor de Onze-Lieve-Vrouwkathedraal. Het was een kopstation, waar de sporen eindigden. In 2006, in functie van de hogesnelheidstrein, kreeg het een

¹⁴ In *Vlakaf*, tweede reeks, jg. 4, nr. 5, pp. 17-20 verscheen van Adolf Van de Sompe het artikel: *Ze staat der nog, de stoussie*, waarin de geschiedenis van het station beschreven werd.

¹⁵ Zie o.a. Inge Bertels *Antwerpen: het Centraal Station – Een spoorwegkathedraal in België*, een parcours van herinnering, deel 1 Plaatsen van geschiedenis en expansie, Uitg. Bert Bakker, 2008, pp. 297-307.

ondergrondse doorsteek naar het noorden. De grandeur van de metropool Antwerpen wordt erin weerspiegeld. Niet te verwonderen dat het Amerikaanse weekblad *Newsweek* het een vierde plaats geeft in de wereldtop van monumentale stations. Op de lijst van de Europa's mooiste prijkt het volgens *StedenTripper* in 2010 zelfs bovenaan. Dichterbij kreeg Gent in 1837 een houten station Gent-Zuid, dichtbij het stadscentrum, op de plaats waar nu de centrale openbare bibliotheek huist. Er kwam in 1848 een robuust stenen gebouw. Zowel in Antwerpen als Gent lag er een dierentuin in de onmiddellijke omgeving en was de stationsbuurt een levendige buurt overdag, maar ook 's nachts... In 1928 werd Gent-Zuid gesloten en in 1931 afgebroken. De sporen werden uitgebroken en er kwam een stadspark, dat later deels ingenomen werd voor een op- en afrit, die Gent-Centrum met E17 en E40 moest verbinden. Zo zie je maar hoe in de twintigste eeuw koning auto de spoorweg en de natuur te grazen nam. Het opgeven van Gent-Zuid vond zijn oorzaak in het ontwikkelen van een snellere verbinding tussen Oostende, Kortrijk en Brussel. Het binnenrijden naar het kopstation van Gent kostte te veel tijd. In de buurt van het huidige St.-Pietersstation stond al een houten stationnetje en in het zicht van de wereldtentoonstelling van 1913 werd dat een volwaardig nieuw station. De huidige veranderingen aan dit station inspireert tot stedenbouwkundige vernieuwing van de omgeving en stimuleert de ontplooiing van economische activiteit¹⁶. In Brussel werd in de eerste helft van vorige eeuw gekozen voor een ondergrondse verbinding tussen de kopstations Noord en Zuid. Het Centraal Station, naar plannen van Victor Horta, werd geopend in 1952. Het is een complexe constructie die met 140.000 reizigers het drukste van het land is. In Luik werd in het kader van de hogesnelheidslijn naar Duitsland het station Luik-Guillemins vernieuwd door de Spaanse architect Santiago Calatrava. Het werd geopend in 2009 en wordt nu al een hoogstandje van de 21^{ste} eeuw genoemd door zijn fenomenale koepel over de sporen.

Vele steden waar de spoorweg langs loopt, kregen een station dat voor hen ook een poort op de wereld betekent. Bouw en onderhoud is tot op vandaag een zware financiële dobber voor de NMBS-holding. Meerdere stations zijn een beschermd monument geworden. Als voorbeeld van een geslaagde renovatie kunnen we het station van provinciestadje Wetteren naar voor schuiven. Het derde oudste station van België, langs een van de

¹⁶ Christiane Van Rijckegem *Stations maken de stad in Gent op het spoor*, Uitg. Snoeck, Gent/Kortrijk, 2010, p. 11.

eerste lijnen, Mechelen-Gent, werd in zijn oude glorie terug geopend op 4 juni 2010.

Stations als bakens op het platteland

De stations te lande verschenen pas in tweede instantie, nadat de steden bediend waren. Aalter lag toevallig halfweg tussen Gent en Brugge en kreeg het statuut van intermediair station. Langs het enkel spoor, dat op 12 augustus 1838 in gebruik genomen werd, tankte de locomotief er water bij. In het Belgisch Staatsblad van 11 augustus van hetzelfde jaar stond dat er in de sectie Gent-Oostende drie *stations principales* waren: Aalter, Brugge en Oostende. Landegem was het enige tussenstation tussen Aalter en Gent¹⁷. Geleidelijk aan kwamen er tussenstations of haltes bij, maar van stationsgebouwen was er nog geen sprake. Vermoedelijk hielden de treinen een paar keer per dag halt in Hansbeke vanaf 1840.

In die periode was er tevens heel veel naijver van de stad Tielt. De Tieltenaren vonden dat de verbinding tussen Gent en Brugge beter hun stad zou aandoen dan het boertige Aalter met zijn schaarse bevolking, verspreid over heide en bossen, die zich bezighoudt met het spinnen van *werk*, minderwaardig vlasafval, met over het algemeen weinig rijkdom en zonder enige commerciële activiteit¹⁸. Tot in het Belgisch parlement werd gepleit om de sporen opnieuw uit te breken en vanuit Deinze over Tielt opnieuw aan te leggen naar Brugge om de verbinding met Gent te realiseren. De bestaande toestand bleef echter en Tielt kon voor een verbinding met Gent kiezen tussen een lijn naar Deinze of naar Aalter. Zij kozen uiteindelijk voor Deinze. Gesteld dat de verbinding Gent-Brugge over Deinze en Tielt zou gegaan zijn, dan zou het in Hansbeke veel rustiger geweest zijn de voorbije 170 jaar!

¹⁷ Filip Bastiaen in *Land van de Woestijne*, tijdschrift van de Heemkundige kring Arthur Verhoustraete, jg. 11, 1988, nrs. 1-4, *Op het goede spoor – 150 jaar IJzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, deel 3, *De spoorweg in de groei van een plattelandsdorp: Aalter, op de lijn Gent-Brugge*, p. 79 e.v.

¹⁸ Ivan Hoste in *Land van de Woestijne*, tijdschrift van de Heemkundige kring Arthur Verhoustraete, jg. 11, 1988, nrs. 1-4, *Op het goede spoor – 150 jaar IJzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, deel 2, *Tielt en de spoorwegaanleg in West-Vlaanderen*, p. 28, vertaald uit het Frans.

In Aalter kwam er een houten stationsgebouw voor algemene dienst, een kantoor voor de stationschef, wachtzaal en bagageruimte in 1840. Daarnaast was er een stenen gebouw voor de waterbakken en voor de cokes. De standplaats werd in 1865 vergroot en het station werd in steen uitgevoerd. In 1984 werd een nieuwe constructie met veel beton en een onderdoorgang opgericht. Aanvankelijk vervoerde de trein enkel reizigers, vanaf 1840 ook goederen. Dit betekende natuurlijk een achteruitgang van het vervoer te water, met name door de *barg(i)e* over de Brugse Vaart. Tussen Aalter en Hansbeke werd het tweede spoor afgewerkt in 1853. Dit was wellicht het moment om de stationsgebouwen aan te pakken. Landegem en Hansbeke kregen een degelijk maar sober stenen stationsgebouw.

Bellem was het zwakkere broertje van de regio. In 1867 bepleitte de Bellemse gemeenteraad de noodzaak om een station te openen en in 1871 werden gronden onteigend ten zuiden van de spoorweg, zoals in Aalter, om op 10 juni 1872 het station uiteindelijk te openen. Dit station bleek echter verkeerd te liggen omdat de meeste reizigers op Gent georiënteerd waren en nu de sporen moesten oversteken. In 1896 kreeg Bellem dan maar een nieuw station aan de noordkant in de stijl van Landegem en Hansbeke¹⁹. De afbraakwerken van het tweede station werden in Bellem gestart einde 1975.

Nevele of Hansbeke?

Ook in het Land van Nevele was er wat controversie waar de spoorlijnen en de stations best kwamen. Tot op vandaag wordt wel eens verteld in Nevele dat de trein er niet passeert, en wél in Hansbeke, omdat hun toenmalig gemeentebestuur zulks niet wou²⁰.

Nochtans zou Nevele de eerste kans gekregen hebben voor een station op 'onze' spoorlijn.

In 1972 schrijft Johan Taeldeman in *Het Literaire Leven in het Land van Nevele* op p. 42: *Toen bij het begin van de Jaren 1840 (sic) de spoorweg*

¹⁹ Dirk De Reuck in *Land van de Woestijne*, tijdschrift van de Heemkundige kring Arthur Verhoustraete, jg. 11, 1988, nrs. 1-4, *Op het goede spoor – 150 jaar IJzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, deel 5, *Bellem statie*, p. 183 e.v.

²⁰ Over deze materie zocht Hugo Schaeck een en ander bij elkaar, dat we hier graag weergeven.

Brussel-Oostende werd aangelegd, zou het oorspronkelijk traject nochtans over Nevels grondgebied lopen, en Nevele zou een station krijgen. Het toenmalig gemeentebestuur van Nevele verzette zich daar heftig tegen. Waarschijnlijk mede door dat lokaal verzet besloot men later de spoorlijn ietwat meer naar het noorden te verleggen.

Hij vervolgt dat daardoor Nevele geïsoleerd bleef, en handel en nijverheid er daardoor nauwelijks leefbaar waren. Het klopt dat Nevele vroeger een belangrijke heerlijkheid was en zelfs stadsrechten had – tot midden vorige eeuw stond er nog *Stadhuis* te lezen op ons gemeentehuis! En zo goed als zeker zou Nevele, met een station, nu veel groter en belangrijker zijn. Ook andere auteurs nemen dit over. Zo bijvoorbeeld Joris Van Parys in zijn oerdegelijke biografie over Cyriel Buysse op pp. 62-63. Hij speelt wel op zeker en hij refereert wél naar Johan Taeldeman.

Jelle Haemers schrijft in het tijdschrift van de heemkring *Het Land Van Nevele*, 2001, afl. 4: *Een spoorlijn vinden we, ondanks vroeg-negentiende-eeuwse plannen, in Vosselare niet terug. De spoorlijn Gent-Brugge-Oostende loopt nu, onder meer door protest van de 19^{de}-eeuwse bevolking, iets meer noordelijk, door de gemeenten Hansbeke en Landegem.* Hij zegt niet waar hij zijn informatie gehaald heeft, maar hij vermeldt als algemene bronnen wel de tijdschriften van onze heemkring. Wellicht heeft hij het artikel van Johan Taeldeman gelezen en dat gewoon overgenomen.

Maar klopt dat verhaal wel ?

Bij het bekijken van het traject dat onze spoorlijn volgt, valt er op dat die lijn echt zeer recht loopt, er is bijna geen enkele afwijking. Zou men dan omwille van één plaats, die wat belangrijker was, de spoorlijn een grote bocht laten maken?

De ware toedracht lezen we bij De Potter en Broeckaert (1867) in het vierde deel over Nevele op pp. 13-14: *Zoo is reeds een ontwerp opgemaakt om Nevele deelachtig te maken van de voordeelen eener spoorbaan, die van Oudenaarde naar de Hollandsche grens zoude loopen, langs Kruishoutem, Deinze, Nevele, Zomergem, Eekloo, en verder. Er is ook sprake, den spoorweg van Duinkerke naar Lichtervelde, (over Diksmuide) voort te trekken langs Wingene, Ruiselede, Nevele, St-Denijs-Westrem naar Gent.* Nevele zou dus een station krijgen op een kruispunt (!) van nog aan te leggen spoorlijnen. In 1868 werd een deel van die plannen uitgevoerd. De lijn Eeklo-Antwerpen werd dan geopend. Maar werd – jammer voor Neve-

le??? – niet doorgetrokken tot Oudenaarde. En of het protest daar iets mee te maken heeft gehad, valt zeer te betwijfelen!

Uiteindelijk zou Nevele moeten wachten op openbaar vervoer van en naar Gent tot 28 januari 1911. Dan kwam de eerste stoomtram aan. Nevele is hiermee de laatste belangrijke gemeente in België die een spoorlijn van de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen op zijn grondgebied kreeg²¹.

Landegem en/of Hansbeke?

Blijkbaar moet er ook getouwtrek geweest zijn tussen beide buurgemeenten om een station toegewezen te krijgen. Op 18 oktober 1838 werd een antwoord verstuurd aan de gemeente Hansbeke op de vraag om een *station* (volgens de Franstalige brief) in Hansbeke in te richten.

De voorkeur ging uit naar Landegem om tussen Aalter en Gent een *station* in te richten met als argumenten: Landegem bevindt zich in een druk bewoond gebied, is goed verbonden met de omliggende gemeenten, o.m. door de weg naar Eeklo. De afstand Gent (let op: dit was toen het Gentse Zuidstation, zie hoger)-Landegem is 13700 m, de afstand Landegem-Aalter 9800 m. Landegem afschaffen voor Hansbeke kan niet. Als Landegem verplaatst wordt dan wel richting Gent en niet richting Aalter om nog beter halverwege een station te hebben²².

Landegem kreeg een stationsgebouw dat op oude postkaarten soms gedeeltelijk of volledig begroeid is met klimop. De laatste decennia van zijn bestaan werden de gevelstenen witgeschilderd.

²¹ André Bollaert en Erik De Keukeleire, *De Buurtspoorweg en de tram in het Land van Nevele*, in *Het Land van Nevele*, jg XLII, afl 4, pp. 9-10.

²² RAG, gemeentearchief Hansbeke, nr. 56.



Het eerste Hansbeekse station

De spoorweg scheerde in Hansbeke net ten zuiden van de dorpskern. Een zeer beperkt aantal huizen moest onteigend worden voor de aanleg van beide sporen. Een deel van de eigendom van de gemeente, met name de moestuin van de jongensschool, zat in de onteigeningsprocedure. Het schoolgebouw zelf bleef intact²³. Het strodak van de woning van de schoolmeester werd in 1839 door een pannendak vervangen omdat er volgens de gemeenteraad door voorbijrijdende stoomlocomotieven reëel brandgevaar was²⁴. Uit die periode bestaat het ongedateerd klad van een brief van Jean Baptiste Van Overbeke, *négociant* en Auguste Fobe, *agent d'affaires* beiden in Hansbeke. Hierin wordt discussie gevoerd over de waarde van perceel 713, sectie B van kadastraal plan. Dit perceel dient als tuin van de school en moet dus hoger vergoed worden²⁵.

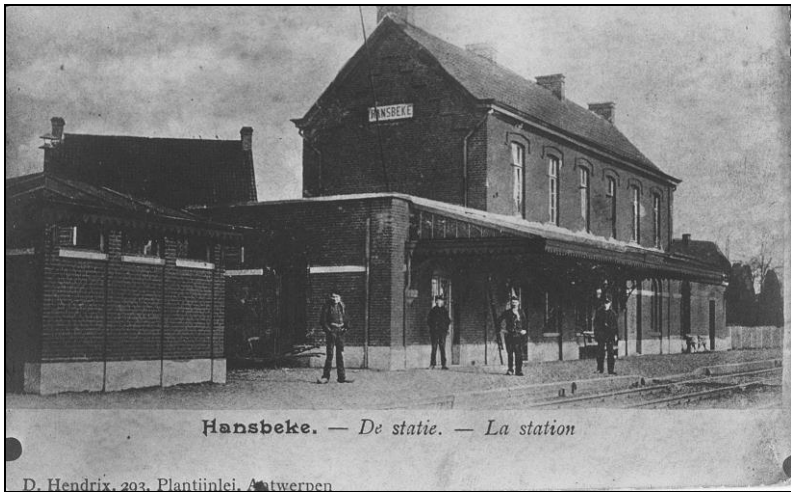
²³ Albert Martens, *Merkwaardige gebouwen in de dorpsstraat van Hansbeke*, uitgave Oud-Hansbeke, 2000, pp. 33-36.

²⁴ Albert Martens, *Het onderwijs te Hansbeke – van vroeger tot nu*, uitgave Oud-Hansbeke, 2008, pp. 34-35.

²⁵ RAG, gemeentearchief Hansbeke, nr. 56.

De eerste Hansbeekse gemeenteschool eindigde trouwens zijn bestaan als boltent en opslagplaats van het bedrijf en café, laatst uitgebaat door Gentil Vermeersch. Het werd gesloopt om de dorpsstraat te verbreden en een parking aan te leggen, vooral voor de pendelaars, in 1974.

Voor het stationsgebouw zelf werd, na de eerdere onteigening voor het aanleggen van de sporen, opnieuw wat grond van de gemeenteschool ingenomen.



Het stationsgebouw, geopend in 1854, had een gelijkvloers, een verdieping en onder het dak een zolder. Het oostelijk deel van de benedenverdieping, de bovenverdieping en een oostelijke aanbouw, behoorden tot de woning van de inwonende stationschef. Het eigenlijke dienstgebouw bestond uit het kantoor van de stationschef, de wachtzaal voor de 2^{de} en 3^{de} klasreizigers en in het meest westelijke deel de wachtzaal voor de reizigers 1^{ste} klas. Ten westen stond een afzonderlijk bijgebouw met toiletruimte voor dames en heren. Tegen het dienstgebouw was aan de spoorzijde een brede luifel om reizigers en dienstpersoneel te beschutten tegen gure weersomstandigheden tijdens het wachten op de naderende trein. De symmetrische noordgevel van het stationsgebouw (kant van het stationsplein) had twee deuren met een halfronde waaier, vier benedenvensters – één aan weerszijden van de buitendeuren – en zes bovenvensters met een gebogen bovenlicht. De buitenste vensters waren in feite blinde vensters. De weste-

lijke deur gaf toegang tot de wachtzaal 2^{de} en 3^{de} klasse, de oostelijke was de voordeur van de woning van de stationschef. De asymmetrische zuidgevel aan de kant van de spoorweg had zes bovenvensters met getoogd bovenlicht, drie deuren (de woning, het kantoor en de wachtzaal) en drie benedenvensters met halfronde waaier. De aanbousels, met plat dak, hadden eveneens vensters met halfrond bovenlicht, de wachtzaal 1^{ste} klas had een westelijke buitendeur met halfronde waaier, die toegang gaf tot het perron. In het stationsgebouw werd op 1 februari 1855 een uitreikingskantoor van de post ondergebracht dat Bellem, Hansbeke, Landegem, Merendree, Nevele en Poesele bediende²⁶.

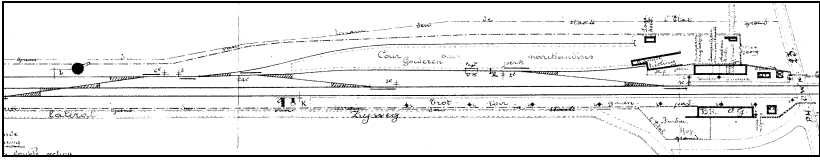
Na 1900 werd de zuidelijke gevel boven de luifel bepleisterd en geschilderd.

Aan de overkant van de sporen stond een bareelwachtershuisje van waaruit het open en dicht rollen van de baren gebeurde. Dit seinhuis, in de volksmond geheten *den blok*, werd gesloopt in 1974. Aan de zuidkant van de sporen werd rond 1860 een ‘emplacement’ aangelegd voor het opstellen, rangeren en stationeren van goederenwagens. Het was een breed gekasseid los- en laadterrein dat momenteel nog grotendeels zichtbaar is. Er was een verhoogd deel om het inladen van vee mogelijk te maken. Eén uitwijkspoor liep tot aan de overweg aan de Palestraat, het meest zuidelijke langs de Zandestraat was korter, tot ongeveer tegen het huis met nummer 13.

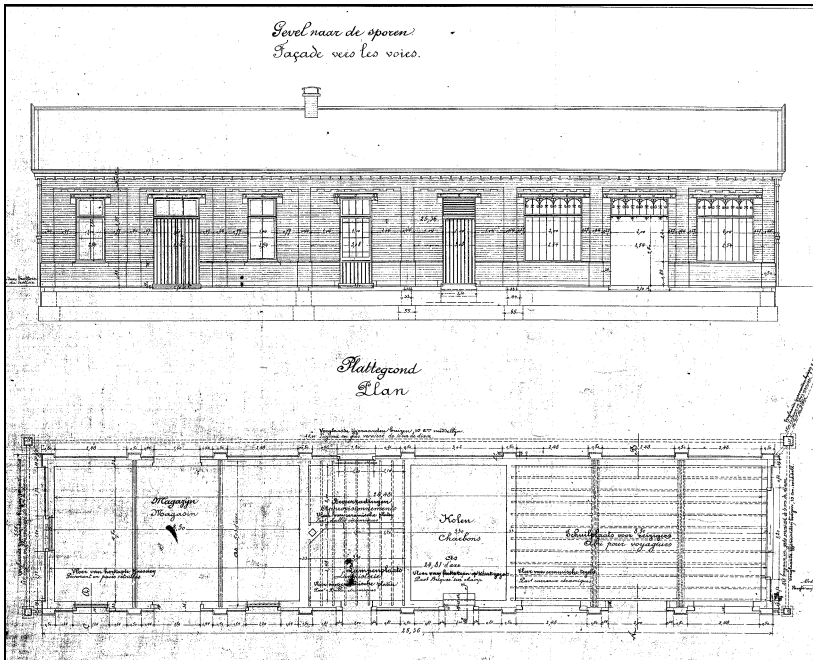
Albert Martens spreekt ook over een noordelijk uitwijk- of wisselspoor voor de treinen die uit de richting Brugge kwamen, dat hij zich ook herinnert uit zijn jeugdijaren. Dit uitwijkspoor liep vanaf de afspanning ‘In de Statie’, waar hij trouwens woonde, tot voorbij overweg 23bis aan de huidige Melkerijstraat²⁷. Bij navraag bij het archief van de NMBS-holding blijkt op de plannen van 1926, bij de eenmaking van de Spoorwegmaatschappij, daar geen aanduiding van te vinden. Op hetzelfde plan zijn zeven wissels aangeduid om het versporen van de treinen mogelijk te maken.

²⁶ André Bollaert, Een stukje lokale postgeschiedenis, in *Het Land van Nevele*, jg. XIV, afl. 2, p. 98.

²⁷ Albert Martens, *Merkwaardige gebouwen in de dorpsstraat van Hansbeke*, uitgave Oud-Hansbeke, 2000, p. 36.



Op 27 januari 1903 werd een plan van architect Mauritius Stasino goedgekeurd om aan de overzijde van het stationsgebouw een nieuw magazijn met bijgebouwen en schuilplaats voor reizigers richting Brugge op te richten.



Oostelijk was er een magazijn van 8,5 m lengte. Centraal waren een kleinere ruimte voor bevoorrading (achteraan), een lampenplaats met schoorsteen (vooraan) en een kolenhok over de volledige diepte. In de lampenplaats werd de petroleum bewaard om de lampjes op de seinen te bevoorraden. In het kolenhok lagen de briketten of cokes om o.a. de grote gietijzeren kachel met het opschrift 'État Belge' in de wachtzaal te stoken. Wes-

telijk lag de reizigersschuilplaats van eveneens 8,5 m lengte. Zij had geen buitendeuren en was verlicht door ramen in de noord- en westgevel, bestaande uit vensterglas in ijzersmeedwerk. In de westgevel was ten behoeve van de reizigers de stationsnaam 'Hansbeke' aangebracht. In elk geval was deze schuilplaats veel esthetischer dan de winderige schuilhokjes die er nu staan. In tegenstelling tot het hoofdgebouw overleefde dit bijgebouw van 1903 de Eerste Wereldoorlog maar mocht helaas geen honderd jaar worden.

Het station en de Grote Oorlog

Tijdens de aftocht van het Belgisch leger naar de IJzer kreeg het station een functie. Volgens het legerorder moest de 6^e LA (legerafdeling) in de nacht van 9 op 10 oktober vanuit station Hansbeke via de treinlijn Gent-Brugge-Torhout overgebracht worden naar Diksmuide. De grote verplaatsing van het leger vond plaats op zaterdag 10 oktober 1914. Vanuit Hansbeke vertrokken acht treinen: de eerste trein om 00.15 uur, de laatste heeft Hansbeke verlaten om 9.00 uur²⁸.

De spoorlijn Gent-Brugge die o.m. door de gemeenten Hansbeke en Landegem loopt, is militair-strategisch gezien van groot belang en wordt daarom door de Duitsers bewaakt. De gemeente Hansbeke moet begin 1915 de bewakers van de spoorlijn brandhout, licht en een onderkomen bezorgen. Nog in het begin van 1915 komt het bevel van de stationsoverheid dat alle overwegen op de lijn Gent-Brugge bediend en bewaakt moeten worden. De Duitse commandant Aegidi stuurt zijn richtlijnen aan de burgemeester van Hansbeke: *“Wanneer en voor zover volgens de mening van de gemeentelijke vertegenwoordiger sommige overwegen voor het vrachtverkeer helemaal kunnen worden gesloten, moet de voorkeur worden gegeven aan een bewaking en aan slagbomen. Binnen drie dagen moet worden meegedeeld welke overwegen op het grondgebied van Hansbeke er zijn, op welke manier de slagbomen en de bewaking van de overwegen door de gemeente zal geregeld worden en welke overwegen helemaal zullen gesloten worden”*. De commandant vraagt ook of de oude overwegbewakers de taak niet op zich kunnen nemen. Ook wil hij een onmiddellijk

²⁸ Jan Luyssaert, e.a., in *Het Land van Nevele*, 2008, afl. 4a, p. 20.

antwoord op zijn vraag aan welke overwegen er Duitse wachtposten staan²⁹.

Te oordelen naar zijn familienaam was de seingever in Hansbeke in februari 1917 een Duitser. Een zekere Ackermann was op weg naar het station zijn portefeuille verloren. Daarin stak ongeveer 100 Mark, een fietskaart, een legitimatiekaart en een reisticket voor stationspersoneel. De burgemeester moet onmiddellijk een onderzoek instellen³⁰.

Reeds op 29 januari 1917 is het zover: de gemeente Hansbeke moet op bevel van 'Hauptmann und Ortskommandant' Aegidi om 9 uur (Duitse tijd) een eerste hoeveelheid van 20.000 kg roggestro leveren aan het station van Hansbeke en om het laden vlot te laten verlopen de eerste wagen om 9 uur en de laatste om 10 uur. Het stro moet in bundels gebonden zijn. De gemeente moet 12 arbeiders, voorzien van vorken ter beschikking stellen. De burgemeester of de secretaris moeten tijdens het laden aanwezig zijn en een lijst van leveranciers en de geleverde hoeveelheden mee hebben. De burgemeester is verantwoordelijk voor de levering van perfect, lang roggestro. Elke boer die niet voldoende levert, krijgt een straf van 150 Mark (of gevangenisstraf) en zijn stro wordt geconfisceerd. Ook wie niet op tijd komt, mag op een straf rekenen. Als er grote onregelmatigheden voorkomen, krijgt de gemeente als straf een boete. Het stro moet bij regenweer afgedekt zijn met een zeil, zo niet volgt er een geldstraf. Tegen 1 februari 1917 moet de gemeente aangeven hoeveel kilo stro zij in het totaal reeds aan het Duitse leger heeft geleverd³¹.

Het stationsgebouw zelf werd op het einde van de oorlog in 1918 zwaar beschadigd door artillerievuur van de aftrekkende Duitsers.

In *De Landwacht* van 12 december 1918 verscheen een verslagje van een bezoek aan Hansbeke: "... *Het statiegebouw werd geheel vernield. Een deel van de wachtzaal van 2^{de} klas, waar men min of meer in 't droog is, doet dienst als bureel... In de statie is men bezig met het herstellen der helling voor het laden en lossen der Waggonen. Eene lijn van de spoorweg is her-*

²⁹ Jan Luyssaert, e.a., in *Het Land van Nevele, 2008*, afl. 4a, pp. 106-107.

³⁰ Jan Luyssaert, e.a., in *Het Land van Nevele, 2008*, afl. 4a, p. 107.

³¹ Jan Luyssaert, e.a., in *Het Land van Nevele, 2008*, afl. 4a, p. 125.

steld. Er rijdt een trein per dag van Brugge tot aan de Snepbrug en omgekeerd³²."



Onmiddellijk na de oorlog werden inbreuken tegen het volkerenrecht en op de wetten en gewoonten van het oorlogvoeren onderzocht. In uitvoering van de artikelen 228 en 230 van het Verdrag van Versailles, vroeg de Minister van Justitie aan de gemeenten een lijst op te stellen van de personen die zich *"plichtig hebben gemaakt van erge inbreuk op het volkerenrecht, op de wetten en gewoonten in het oorlogsvoeren. Tusschen die overtredingen komen voor: niet gerechtvaardigde opvoedingen, de gezamenlijke boeten en verschillende belastingen die aan de gemeenten werden opgelegd"*.

In Hansbeke werd de burgemeester door de Duitsers niet gevangen gezet en de gemeente Hansbeke heeft geen geldboeten moeten betalen. Aan veel landbouwers echter werden boetes opgelegd door de Duitsers en 'stationsoverste' Philemon Van Nieuwenburg werd naar Duitsland weggevoerd en veroordeeld tot 10 jaar gevangenisstraf³³.

³² Jan Luyssaert, e.a., in *Het Land van Nevele*, 2008, afl. 4a, pp. 201-203.

³³ Jan Luyssaert, e.a., in *Het Land van Nevele*, 2008, afl. 4a, p. 217.

In het gedachtenisprentje bij zijn overlijden op 11 november 1934 staat volgende tekst: *“O oorlog, wat is uw nasleep een eindeloos wee... Gedurende den oorlog diende hij zijn vaderland ten prijze van zijn leven. Gevangen genomen verbleef hij negen maanden in Duitschland. Doch tal van ontberingen hadden zijne gezondheid diep geschokt; hij kwam terug naar huis, maar geteekend met het merk der dood; zijne gezondheid was geknakt en geene zorgen konden ze herstellen.”*³⁴



Zijn honderdjarige schoondochter Mirella Martens wist zich nog goed te herinneren dat Philemon Van Nieuwenburg op een nacht door de Duitsers werd ontvoerd in zijn woning in de huidige Lindestraat nr. 4. Hij werd beschuldigd van spionage voor de Engelsen en werd op transport gezet naar het concentratiekamp in Görlitz³⁵ in Saksen aan de Neisse, op de grens met Polen, ongeveer 80 km ten oosten van Dresden. Volgens haar werd hij zelfs ter dood veroordeeld, maar kon ontsnappen per trein naar Frankrijk. Na het huwelijk van Mirella met zijn zoon, Julien Van Nieuwenburg op 27 juli 1934, overleed Philemon enkele maanden later ten gevolge van suikerziekte³⁶.

Het naoorlogse stationsgebouw

Voor de woning van de stationschef Philemon Van Nieuwenburg, stationschef tussen 1909 en 1930, werd getroffen. Nog andere stations langs de Belgische Spoorlijnen waren door het oorlogsgeweld zwaar beschadigd en moesten opnieuw gebouwd worden. Op de lijn tussen Gent en Brugge was Drongen eveneens in dat geval.

³⁴ Afdruk in *Het Land van Nevele*, 2008, afl 4b, p. 217

³⁵ Kamp nr. 481 volgens het *Verzeichnis der Konzentrationslager und ihrer Außenkommandos*, 1967.

³⁶ Getuigenis van Mirella Martens op 21 maart 2013.

Een nieuw station met enig protest...

In 1922 werden plannen getekend voor een nieuw station dat groter zou worden dan het sobere gebouw van 1854. De bouwmeester Aug. Desmet dagtekende zijn plan op 12 december en op 10 februari 1923 werd het voor de minister goedgekeurd namens de beheerder. De aannemer Th. De Clercx aanvaardde het plan op 22 juni 1923.

De Hansbeekse bevolking had echter bedenkingen bij de nieuwe plannen voor het station. Blijkbaar werden infrastructuurwerken van de Spoorwegmaatschappij toen ook al kritisch gevolgd door de Hansbekenaren.

Er werd gevreesd dat het ruimere gebouw te veel plaats zou innemen van het stationsplein. Als speelruimte voor de gemeentelijke jongensschool fungeerde het stationsplein al lang niet meer, sinds de school haar intrek nam in 1876 in de nieuwe, ruime gebouwen op de hoek van Dorpsstraat en Melkerijstraat (de huidige gemeentenzaal). Het stationsplein bleef wel een favoriete speelplek voor de dorpsjeugd en een plaats voor de attracties van de kleine kermis rond St.-Pietersdag (29 juni) en de grote kermis – met de schietspoeltaarten – in oktober.

Wie de reporter van het weekblad *'t Getrouwe Maldeghem* van uitgever Viktor De Lille, benaderde, kunnen we nu niet meer achterhalen met zekerheid. Er zijn sterke vermoedens dat het Leonard ('Naardje') Bocqaert was³⁷. In dit tijdschrift werden geregeld scherpe protesten uit Hansbeke vlakaf geformuleerd. Sommige Hansbekenaren wierpen zich zelfs op tot planoloog om hun dorpskern fundamenteel te hertekenen. *L'histoire se répète?*

³⁷ Mondeling interview met René Langeroot en Agnes Geiregat op 26 juni 2011.

26-02-1922

Dat eerlangs ons statiepleintje zal verdwijnen is zoo klaar als twee en twee vier is.

Dat is, op zichzelf maar een doodgewone en alledaagsche gebeurtenis. Toch is er een 'maar' bij, namelijk: Dat ons statiepleintje bij feest en kermis als dorpsplaats dienst deed. Daar stonden de paardjesmolen, de schietkramen kleine cirken, naast koek spek en taartenkramen. Daar konden onze aankomende jongens met een zwaren blokhamer aan een soort executiepaal, met graden geteekend, hunne krachten meten om na de kermisdagen aan hunne makkers, liefst nog als de meisjes het konden hooren, te vertellen hoeveel graden macht des lichaams zij bezaten.

Het bijzonderste echter, was den toeloop van volk dat van heinde en verre onze eeuwenoude taartenkermis kwam bezoeken en waarmee onze bakkers en herbergiers zoozeer in hun schik waren, en 't gebeurde wel meer dan onze neringdoeners aan de vier kermisdagen hun huispacht verdienen.

Te verwonderen is het, dus geenzins dat onze neringdoeners, nu zij, dank aan minister Theunis de belasting als Maartsche buiën op hun hoofd zien nederstorten; de verdwijning van ons statiepleintje met kommer te gemoet zien.

Immers waar geen dorpsplein is kunnen geen gemakkelikheden meer plaats grijpen en waar, bij feest of kermis, niets te zien is daar komt ook geen volk, en waar, -volgens Uilespiegel geen volk is, is geen nering.

Maar 't schoonste van de grap, - als we dat een grap mogen noemen, - is dat onze gemeenteraad daar op de gemakkelijkste wijze, met wat goeden wil kan in voorzien. Het eenige wat in den weg staat en ligt om een schoon dorpsplein aan te leggen, zijn de blinde muren rond de pastorij en den stukgeschoten puinhoop van het voormalige erf Gryspeirt. De glazen straat, toebehoorende aan Noomken De Meyer, waar toch geen huizen langs staan, zou door de gemeente kunnen onteigend worden, en in loten verdeel, als bouwgrond aan bijzonderen worden verkocht.

Daar zouden dan vlak voor de kerk, eene schoone rij burgershuizen oprijzen waarvan ieder een hofje of achterkoer zou bekomen palende aan den afgesloten eigendom van Mme Hanssens.

En de pastorie!

De pastorie, nu schoon hersteld, is maar gebouwd in 't midden der jaren veertig, van de voorgaande eeuw, dus nog te stevig en te goed om te verdwijnen. Men zou ze kunnen inrichten als gemeentehuis, met een schoone Secretarj en even schoone raadzaal voor gemeentebestuur. Verders eene boekerij, want boekerijen zullen er overal komen, en verdere doeleinden welke de gemeente aanbelangen.

En de nieuwe pastorie!

Die zou kunnen gebouwd worden in den hof van Vrouwe Elodie De Muynck en wel zoodanig dat ze slechts vijf en twintig meters van de kerk zou verwijderd zijn.

En dan zouden we eene der schoonste dorpsplaatsen hebben van gansch het vlaamsche land tusschen kerk en statie, de schoonste ligging die men wenschen kan.

Eene Ciosk in 't midden voor het uitvoeren van zang en muziek. Het gedenkteeken der oudstrijders aan de eene en den vrijheidsboom aan de andere zijde.

Wat een heerlijke groep!

Een schoone droom dus, en 't ware een geluk en een rijkdom voor onze gemeente als hij maar waarheid was.

Toekomende week het einde der litanie.

Spoorweg Sprokkels uit 't Getrouwe Maldeghem

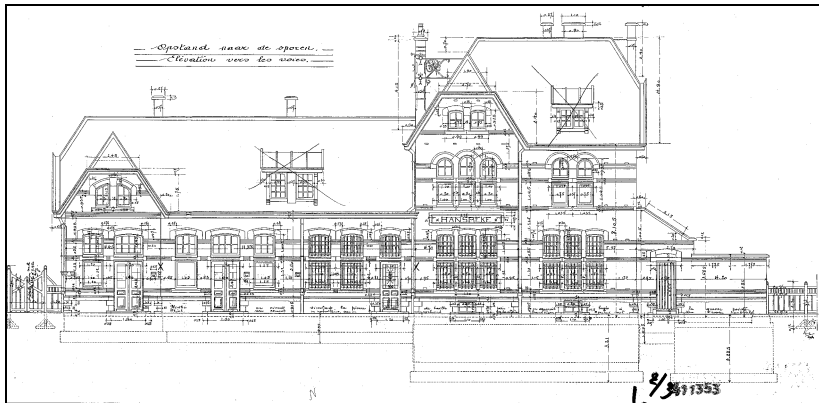
De pastorie bleef pastorie, het inbreidingsproject langs *D'haenens-straatje* (voorheen de glazen straat van bakker Noomke De Meyer) kwam er niet en het nieuwe station werd gebouwd en liet nog voldoende ruimte aan de kermisattracties tot op vandaag. Wat de nabije toekomst brengt, valt natuurlijk nog te bezien!

Een station met klasse(n)

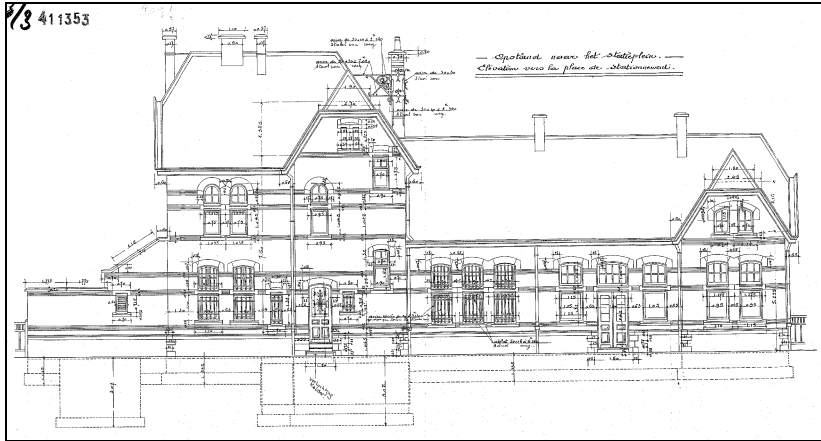
Het oude station werd in 1923 afgebroken en het nieuwe op dezelfde plaats opgetrokken vanaf september 1923. Funderingen en ruime kelder-verdieping werden volgens het nieuwe plan uitgevoerd.

Duitsland had de oorlog verloren en moest ook instaan voor de oorlogschade, zowel aan de gebouwen als aan het rollend materiaal. Er werd een nieuw stationsgebouw getekend en er werd naar geen frank gekeken. Wel werden alle stenen van het vroeger station gebruikt. In de gevels werden geelkleurige lagen façadesteen verwerkt en plinten en raamomlijstingen werden in arduin uitgevoerd³⁸.

Het gebouw is bijna identiek aan het station van Drongen (afgebroken in 2011) en valt met zijn typische architectuur van het interbellum op, in de rij van de stations langs de lijn.



³⁸ Adolf Van de Sompel, *Ze staat der nog, de stoussie*, in *Vlakaf*, tweede reeks, jg. 4, nr. 5, p. 17.



De dienstgebouwen voor het spoorwegpersoneel en de wachtzalen bevinden zich op het gelijkvloers van het westelijk deel, onder een zadeldak dat afgewolfd is (d.i. een uiteinde van de nok van het zadeldak is afgeschuind). Het oostelijk woonhuis heeft twee verdiepingen en een zolder onder het zadeldak. Beide zoldergedeelten, op de verschillende niveaus, hebben een raam op het zuiden en een dakkapel. Boven het woongedeelte zijn er ook twee ramen naar het oosten en één naar het noorden, die de zolder licht geven.

Er werden geen kosten gespaard, om met ornamenten in het metselwerk en veel arduin rond de ramen, het gebouw een stevige en statische aanblik te geven. Een paleis werd het genoemd, met zijn hoge, maar slecht te verwarmen ruimtes.

Zeer karakteristiek zijn de blauw witte emailtegels met de naam 'HANSBEKE' in de westelijke, zuidelijke en oostelijke gevel. In Drongen stond er 'DRONGEN-TRONCHIENNES' en dat moest overschilderd worden omwille van de taalwetgeving. In Hansbeke kenden we dat probleem gelukkig niet. Hansbeke is blijkbaar onvertaalbaar...

Het gebouw is vooral imposanter dan de eerste versie, niet zozeer door een veel groter vloeroppervlak maar wel omdat het hoger is. De aanbouwen van weleer kregen nu ook een afgewolfd zadeldak aan de westkant of een lessenaardak aan de oostkant.

23-09-1923

Deze dagen zijn de bouwwerken begonnen aan ons nieuw statie-paleis. We misgunnen de gemeente noch de spoorwegen een schone statie, verre van, maar dat de nieuwe statie op dezelfde plaats komt der vernielde, vinden we met spijt dat de oersterke grondvestingen onder den hamer en het breekijzer der werklieden verdwijnen. En dan die vier-vijf meter hoge wachtzalen en bureelen.

Waartoe nodig! Wat doet men met die overgrootte plaatsruimte boven de hoofden. Openbare gezondheid! Och kom, de reizigers blijven in de statie niet tronen, hoe eer ze eruit zijn hoe liever. Met twintigduizend franks minder kon die statie even ... zijn als nu. En dat nog in den tijd dat men het 'Sparen' van de daken schreeuwt.

En al 't volk dat alles ziet, dan haalt het minachtend de schouders op terwijl het mompelt: Wij, we zouden moeten sparen en grijs brood eten terwijl de regeering het geld bij duizenden nutteloos verkwist! Wat kluchtspel zegt het volk en hét volk heeft gelyk.

Spoorweg Sprokkels uit: 't Getrouwe Maldegem



Er zijn in de noordergevel twee toegangsdeuren, tot het woonhuis van de stationschef en tot de wachtzaal 3^{de} klasse. Reizigers met 1^{ste} en 2^{de} klasse gebruikten dezelfde deur aan het statieplein, kochten hun ticket en spoedden zich dan door een binnendeur naar de eigen wachtzaal. In de zuidergevel, aan de kant naar de sporen zijn er vier deuren: één tot de aanbouw onder lessenaardak van het woongedeelte, één naar de burelen, één als uitgang voor de wachtzaal 3^{de} klasse en één naar de wachtzaal 1^{ste} én 2^{de} klasse. De reizigers kochten toentertijd inderdaad een ticket voor 1^{ste}, 2^{de} of 3^{de} klasse en de Hansbeekse notabelen konden gescheiden van de 'gewone' reizigers op hun trein wachten. De Belgische Werklieden Partij ontstond in 1885, Paus Leo XIII schreef de encycliek Rerum Novarum in 1891, de Russische arbeiders riepen de revolutie uit in 1917... Deze feiten beïnvloedden de geesten in het landelijke Hansbeke en de proletariërs bestookten blijkbaar 't Getrouwe Maldeghem met hun maatschappijkritiek. Of lokte het weekblad het weer zelf uit?

25-10-1925

Sedert 4n October loopt 's avonds weer de werkmanstrein uit Gent St Pieters om de zeshonderd werklieden uit Brugge en tusschenliggende gemeenten na 't gedane werk te Gent, huiswaarts te brengen. Of onze werklieden tevreden zijn, dat laat zich begrijpen. En de wachtzaal in de St Pietersstatie te Gent, die vroeger 's avonds niet slecht aan een varkenshok geleek, waar brave menschen met hunne kinderen niet meer dierven ingaan, is nu weer in een deftige wachtzaal veranderd. En daarom nogmaals dank, mijnheer de minister.

Er is nog iets.

In de 3^e klas wachtzaal, ter statie alhier, ontbreekt nog een zitbank.

In de 1^e-2^e klas wachtzaal staan er drie zitbanken te veel, omdat er geen 1^e-2^e klas-reizigers zijn. Na enkele jaren zullen die overtollige zitbanken opgevreten zijn door de motten en vermolmd uiteen vallen. Zou het niet mogelijk zijn, mijnheer de minister, eenen van die onbenuttigde zitbanken in de 3^e klas wachtzaal over te plaatsen!

*'s Meesters voeten beteren 't land! zeggen de boeren, en wat waar is voor de boeren is ook waar voor de ministers, vooral voor deze van spoorwegen. Moest ge eens komen zien, mijnheer de minister we durven wedden dat de gevraagde verplaatsing der banken onmiddellijk en in uw bijzijn zou geschieden, en ten andere Hansbeke is maar 'n loopje van Gent met den trein. 't Zou maar 'n uurtje tijd vergen. Een nuttig besteed uurtje.
Spoorweg Sprokkels uit: 't Getrouwe Maldeghem*

Ten westen van het station stond nog steeds het bijgebouw, met toiletten, van het vorige station. Toen dit moest verdwijnen in 1969 voor een kleiner gebouw met bedieningsapparatuur voor de elektrische slagbomen, kwamen de toiletten in de wachtzaal 1^{ste} en 2^{de} klas. De N.M.B.S. had immers ondertussen de laagste klasse afgeschaft en iedereen mocht samen solidair wachten in één ruimte. In dezelfde periode verdwenen het magazijn en de schuilplaats van 1903 op het perron naar Brugge. Het perron naar Brugge werd helemaal ten westen van de overweg aangelegd om het verkeer op gewestweg N437 en alle Hansbekenaren zo kort mogelijk te kwellen met gesloten slagbomen.

Opmerkelijk is dat het stationsgebouw bij het instellen van het beschermd dorpszicht van Hansbeke, net buiten dat aangeduide gebied gelaten werd. Het gebouw werd ook niet opgenomen in de lijst van de beschermde monumenten, zoals met het stationsgebouw in Oostkamp wél gebeurde in 1997, waarna het grondig gerenoveerd werd in 2006. Toch is het gebouw in Hansbeke volgens ons een wezenlijk onderdeel van het mooie dorpszicht. Wellicht zijn de beleidsvoerders vooruitziend geweest en wilden zij een moeilijke onteigeningsprocedure vermijden als het derde spoor zal aangelegd worden. Wat in Oostkamp mogelijk was voor een gebouw uit 1854, kon helaas niet voor het 'paleis' van 1923 in Hansbeke.

Ondertussen staat het mooie gebouw te verkommeren. De dakkapellen zijn al lang verwijderd, toiletten zijn al decennialang gesloten, dakgoten lekken, gebroken ramen worden dichtgetimmerd, verf bladert af... Klap op de vuurpijl was het afsluiten van de wachtzaal, zogezegd om vandalisme te vermijden. Dit gebeurde in mei 2006 een week nadat erfgoedvereniging Wende de wachtzaal uitkoos om er een persconferentie te houden over de teloorgang van de Hansbeekse pastorie en de bedreiging van het beschermd dorpszicht. Toeval bestaat natuurlijk...

Sindsdien staan de Hansbeekse reizigers letterlijk in de kou en wacht het station een trieste afbraak.

Leven in het station

Het station van Hansbeke werd in 1923-24 volledig nieuw opgebouwd, na de beschietingen op het einde van de Eerste Wereldoorlog. Stationschef Philemon Van Nieuwenburg kon zijn tijdelijke woonplaats, met huidig adres Lindestraat 4, verlaten en terug in 'zijn' station gaan wonen³⁹. Het nieuwe station nam de bedrijvigheid over van het oude.

Een tewerkstellingsplaats in de dorpskern

De inwonende stationschefs kwamen vanaf het openstellen van een station in Hansbeke in 1854 uit diverse lokaliteiten in België. Ze verbleven er een aantal jaren, tot ze een promotie konden maken naar een groter station of tot de lokroep van de heimat, dikwijls in Wallonië, hen terug riep. Een stationschef was een man van aanzien, iemand met een officiële functie en een grote verantwoordelijkheid. Velen hadden een andere politieke en/of religieuze overtuiging dan de overwegend katholieke bewoners van het Vlaamse platteland. Op die wijze vonden nieuwe opvattingen ingang in het buitengebied. De stationschef behoorde immers tot de notabelen van het dorp⁴⁰.

Meer en meer kwamen er ook stationschefs uit de regio of één enkele keer van Hansbeke zelf, Miel Onderbeke van 1958 tot '63. Zij stonden aan de leiding van een ploeg medewerkers. Er was een onderstationschef, want de stationschef kon geen 24 uur op 24 werken, zeven dagen lang, of was ook al eens ziek. Naast dit duo waren er een drietal bedienaars van *den blok*, het seinhuis van waaruit de slagbomen geopend en gesloten werden. Deze mensen moesten voor een permanente bewaking zorgen. Hansbeke naar Albert Bruneel was een der laatsten, vóór alles geautomatiseerd

³⁹ Getuigenis op 19 februari 2013 van de honderdjarige Mirella Martens (*3 februari 1913), schoondochter via huwelijk met Julien Van Nieuwenburg, zoon van Philemon.

⁴⁰ Informatie verstrekt door Jan Luysaert tijdens de rondleiding door het station van Hansbeke op Open Monumentendag 12 september 2010.

werd. Daarnaast was er een manoeuvreman die de wissel moest bedienen om een goederentrein op het zijspoor aan de loskaai te rangeren. Wachtzaal, loketten, toiletten moesten onderhouden worden. Het perron werd onkruidvrij gehouden en een geëngageerde stationschef zorgde al eens voor een verzorgd uitzicht van de stationsomgeving met een bloemenperk. Aan het loket werden de tickets of de abonnementen uitgereikt. Bovendien werden de vervoerbewijzen gecontroleerd bij het verlaten van de wachtzaal. De deur naar het perron was gesloten en de reizigers richting Brugge werden tijdig begeleid naar de overkant. Er lag een oversteekplaats met dwarsliggers tussen de sporen tegenover de wachtzaal deur naar het bijgebouw met wachtplaats, gebouwd in 1903, aan de overkant. Het beroep van stationschef was niet zonder risico, zoals in onderstaand bericht te lezen is.

26-07-1903

Ongeval

Zien dat er een mensch door zijn dwaasheid gaat verongelukken, hem ter hulpe schieten en zelf doodblijven dat is het lot geweest van den jongen statieoverste alhier, den beminnelijken Leo Sengier. Zondag voordien noen. Het was Dobbelaere van aan de Kraanpoel die aldus de oorzaak was van het smertelijk ongeval. Hij is nog al eens dronken, zegt men en er zijn er die meenen dat hij kan aangesproken worden voor schadevergoeding te betalen. De chef was 33 jaar en laat een jonge weduwe en drie kinderen achter. Dit ongeluk heeft gansch de streek ontroerd. De chef was de zoon van den secretaris van Wyngene en getrouwd met een meisje van Aalter. Hij is doodgeslagen door het deurken van den stilstaanden trein dat oversloeg door den trok van den wind. Hij hield zich aan het rijtuig vast om niet te vallen, want gij weet dat men zoo dicht een voorbijvliedenden sneltrain niet kan rechte blijven. Maar hij dacht aan het deurken niet, hij moest een voet verder gestaan hebben.

Spoorweg Sprokkels uit: 't Getrouwe Maldeghem



06-06-1920

*Dezer dagen is de heer Philemon Van Nieuwenburg, statie-overste alhier, vereerd met de ridderorde – der kroon – als beloning voor bewezene diensten aan de bondgenoten tijdens de duitsche bezetting. We sluiten ons ten volle bij de eerbewijzing der regering aan. Ze is niet meer dan verdiend.
Spoorweg Sprokkels uit: 't Getrouwe Maldeghem*

Een centrum voor communicatie

De Spoorwegmaatschappij legde een telegraafverbinding langs haar lijnen voor de interne communicatie. Karakteristiek op oude foto's van de spoorweglijnen zijn de hoge houten palen, geïmpregneerd met carbolinum, met witte porseleinen isolatoren met de telegrafiedraden. Vanaf 1850 was telegrafie mogelijk op de lijn Mechelen-Gent-Oostende. Al vlug werden deze lijnen eveneens gebruikt voor externe communicatie. De stationsgebouwen werden tegelijk telegraafkantoren. Hierover is correspondentie tussen de Spoorwegmaatschappij en de gemeentelijke overheid. In een brief van 14 november 1871 wordt beloofd dat een telegrafie-apparaat zal geplaatst worden in het station van Hansbeke open voor het

publiek, van 9 tot 12 en van 2 tot 7 uur. In een brief van 12 juli 1872 dankt de gemeente Hansbeke voor de inrichting van een telegraafkantoor⁴¹.

Bij elk station behoorden één of meerdere telegrambestellers die de binnengekomen berichten aan huis bezorgden. Het spreekt vanzelf dat vooral de notabelen van het dorp de eerste gebruikers van deze nieuwe media waren. In de beginperiode kostte het verzenden van een telegram van maximaal twintig woorden één Belgische frank, het dagloon van een arbeider. De karakteristieke hoge houten palen verdwenen bij het elektrificeren van de spoorlijn in het midden van de jaren '50. De eerste elektrische trein reed door Hansbeke op 26 juni 1954⁴².

19-03-1905

Woensdag namiddag is de bliksem nabij de statie op de telegraaf draden gevallen en voortgelopen naar het bareelhuisje. De genaamde Van Houke die bezig was met de seinen te doen werken werd met geweld tegen den muur geworpen.

20-02-1921

Tot onderstatie overste alhier, werd benoemd heer Edmond D'haenens. Edmond is een jongen uit de lagere volksklasse. Na zijn eerste Communie, kwam hij als telegramdrager, in de statie. Zijn vrijen tijd gebruikte hij, om alle diensten tot in de kleinste bijzonderheden te leeren en zoo voldeed hij aan al de hem opgelegde proeven met onderscheiding. De officiële klak heeft hem niet met grootheidswaanzin geslagen. Het goedige en gediensige karakter uit de kinderjaren is hem bijgebleven. Bij deze volle goedkeuring zijner benoeming bieden wij ook, hem onze hartelijkste gelukwenschen, benevens zijn oude ziekelijke vader, wien wij toevoegen: Kamiel g'haalt er alle eere van!

Spoorweg Sprokkels uit: 't Getrouwe Maldeghem

Het oudere communicatiemedium, de brief, kreeg een nieuwe dynamiek door de komst van spoorlijnen en stations vanaf 1835. Postkoetsen werden meer en meer vervangen door vervoer van post per trein. Het spoorweg-

⁴¹ RAG, gemeentearchief Hansbeke, nr. 56.

⁴² Brochure *Open Monumentendag Import-Export Hansbeke 10 september 2006*, p. 3.

net ging al vlug de ruggengraat vormen voor het vervoer van brieven, kranten, postpakketten... In de stationsgebouwen werd dan een postkantoor ondergebracht van waaruit de postbedeling gebeurde. Zo ook in Hansbeke waar het stationsgebouw een regionale functie had. Het uitreikingkantoor werd op 1 februari 1855 geopend en bediende de post van Bellem, Hansbeke, Landegem, Merendree, Nevele en Poesele.

Er is enige onduidelijkheid of het eerste uitreikingkantoor ook in het stationsgebouw ondergebracht werd. Het postwezen was sinds 1850 in Hansbeke op zoek naar een geschikte locatie. Het feit dat het station geopend werd in 1854, gaf alleszins een opportuiniteit.

De onderstaande lijst van de verantwoordelijken⁴³ is te vergelijken met de lijst van de stationschefs, verder in dit artikel. Adolf Richard Fob(b?)e werd geboren op 14 juli 1828 in Zomergem. Reeds op 17-jarige leeftijd verbleef hij te Hansbeke als 'distributeur de la poste'. Het bevolkingsregister van 1867 vernoemt hem als 'statieoverste'. Hij vertrok op 12 maart 1869 naar Gingelom en overleed te Gent op 8 maart 1898.⁴⁴ Was het eerste postkantoor misschien bij hem thuis?

Periode	Naam	Graad	opmerkingen
1856 tot 1858	A. Fobbe	Uitreikingkantoor	Op 01-02-1855
1859 tot 1867	A. Fobbe	Station-ontvangerij	Op 28-12-1858
1868 tot 1872	J. de Meuldre	Station-ontvangerij	
1873 tot 1876	A. Drisse	Station-ontvangerij	
1877	V. Delhaye	Station-ontvangerij	
1878 tot 1879	E. Wauters	Station-ontvangerij	
1880	J. Cuvelier	Station-ontvangerij	
1881	F. Arnauts	Station-ontvangerij	
1882 tot 1900	L. Leclercq	Station-ontvangerij	Tot 14-07-1900
1900 tot 1903	L. Seugier	Station-ontvangerij	Van 14-07-1900 tot 19-07-1903
1903	Waegenaere	Station-ontvangerij	Van 19-07-1903 tot 17-10-1903
1903 tot 1908	C. Vermeylen	Station-ontvangerij	Van 17-10-1903 tot 27-07-1908
1908	F. Derthos	Station-ontvangerij	Van 27-07-1908 tot 08-08-1908
1908 tot 1908	A. Van Loocke	Station-ontvangerij	Van 08-08-1908 tot 22-06-1909
1909 tot 1914	P. Van Nieuwenburg	Station-ontvangerij	Vanaf 22-06-1909

⁴³ Uit: Willy Vande Wiele, *Lijst van de directeurs, percepteurs en distributeurs van de Oost-Vlaamse postkantoren tot 1914*, Sist-studie nr. 51, 1996.

⁴⁴ Albert. Martens, Hansbeke in vroegere eeuwen - De Stationschefs van Hansbeke, in *Vlakaf*, tweede reeks, jg. 17, nr 5, p. 13, reeds eerder verschenen als Komen en gaan. De stationschefs van Hansbeke, in *De Levensboom*, jg. 11, 1998, nr. 4, pp. 76-86.

Verzamelaars van postzegels botsen op oude zegels, soms afgestempeld te Hansbeke, waaruit de verbodenheid tussen Postbedrijf en Spoorwegmaatschappij duidelijk blijkt⁴⁵.



Tussen de twee wereldoorlogen werd de post in Hansbeke gedurende een ruime periode bedield door twee postbodes: August Langerart en Achiël Van de Sompel. Gust Langerart (°27 augustus 1885) kwam in dienst bij het postwezen op 6 juli 1908. Hij werd trouwens tijdens het uitvoeren van zijn

⁴⁵ André Bollaert, De vroegste postbedeling en de eerste poststempels in *Het Land van Nevele*, jg. XXX, afl. 4, p. 264. De vroegste spoorwegstempel van Hansbeke in zijn bezit dateert van 1905, van Aalter is dat 1903.

postronde aangereden bij het uitrijden van de Molenstraat (de huidige Melkerijstraat), toen hij de dorpsstraat dwarste. Een vrachtwagen van de Nevelse cichoreifabriek Buysse-Loveling raakte hem op de dinsdag na de oktoberkermis van 1933 en hij overleed aan de opgelopen verwondingen op 21 oktober '33⁴⁶. Hij is één van de weinige ernstige verkeersslachtoffers die er ooit vielen in de dorpsstraat. Hij werd als postbode opgevolgd door Georges D'haenens, genoemd Bocqaert naar zijn pleegvader Naardje Bocqaert, die we hoger vermeld hebben als vermoedelijke Hansbeekse schrijver van de stukjes in 't Getrouwe Maldeghem. Georges Bocqaert werd oorlogsburgemeester onder de Duitse bezetting. Hierdoor had hij minder tijd voor zijn dienst en zocht hij ondersteuning bij kleermaker Leon Speybroeck, die hem assisteerde bij de postbedeling⁴⁷. Na de oorlog verdween de oorlogsburgemeester van Hansbeke en kwam Leon in vast dienstverband. Hij vervoegde zijn neef Omer Langerart, zoon van Gust, die na zijn vlucht naar Frankrijk, met veel jongeren uit de regio, tijdens het eerste deel van WO II, in dienst kwam van de Belgische Post. Leon Speybroek was postbode nr. 1 voor het deel benoorden de spoorweg, Omer Langerart droeg nr. 2 op de kepie en bediende het zuiden van de spoorweg. Omer en Leon waren op hun zware fiets met bagagedragers voor- en achteraan, hun zwarte fietstassen, decennia lang een vertrouwd zicht in het Hansbeekse straatbeeld. De ronde van Omer was iets groter, maar Leon had dagelijks de taak om de administratie van de Hansbeekse post naar Aalter te brengen. Hij reed dan 's namiddags per fiets langs het servituedepad, rakelings langs de sporen! Op het einde van hun carrière moesten ze naar Landegem gaan werken.

In het station was er ook lange tijd een postbediende die de bevolking voorzag van postzegels, overschrijvingen aanvaardde, pensioenen uitbetaalde enz. Deze taak werd in het station o.a. uitgevoerd door Elza Van Nieuwenburg, zus van de stationschef en later lange tijd door Maria De Muynck, zus van Margriet en Irma, die een textielwinkel tegenover het station uitbaatten (nu Bloemenwinkel Lilium, Hansbekedorp 2).

⁴⁶ Mondeling interview met zoon René Langerart en Agnes Geiregat op 19 augustus 2011 en 31 maart 2013.

⁴⁷ Mondeling interview met weduwe Elsie Dobbelaere en dochter Elsje Speybroek op 14 juli 2011.



Omer Langerart



Leon Speybroeck

In het postkantoor werden niet alleen brieven verstuurd, ook postpakketten die soms leven in het station brachten, zoals onderstaand document bewijst.

Het (Franstalig) spoorwegdocument gaat over het vervoer van een 'levende duif' verstuurd op 12 mei 1951 door A. Van Wynsberghe uit Zande naar Marcel De Clercq uit Zegelsem, kostprijs 12 frank. Voor de frankering gebruikt de beambte de speciale postpakket-zegel van 11 frank die in juli 1948 werd uitgegeven. Maar vermist het tarief 12 frank is kleefte hij er een spoorwegzegel van 1 frank bij.⁴⁸

⁴⁸ Document in het bezit van André Bollaert.

D. C. 1985

Lotissement **423**

Etiquettes **8550 121**

Destination : *Gorumsbergen*

Destinataire *M. Marcel de Blery* via

Leobersbaum 48

Hegelsberg

Remboursement (1)

Compte chèques post. N°

Valeur de

Valeur assurée à la C

(1) En toutes lettres.

Expéditeur : *Van Woudenberg A*

Reinold

Hansbeke

En cas de non-livraison, prière de

Nature de la marchandise (pour envois FRAGILES ou PERIS-
SABLES) :

Kg. *0.500/c*

Colis reçu - Colli ondato

le *11/11* à *16/11*

de om

8446
12
De Blery
Marcel

Dantime, Strée 5395-5-50 (3.000.000)

Door een samenwerkingsakkoord tussen de Belgische Post en de Algeme-
ne Spaar- en Lijfrentekas, werden spaarverrichtingen via het postkantoor
mogelijk gemaakt. De ASLK als parastatale organisatie, koos veel later dan
de private banken voor regionale zetels en plaatselijke kantoren. De ASLK
maakte in eerste instantie jarenlang gebruik van het netwerk van de post.
Vóór en na de Tweede Wereldoorlog leerde de schoolgaande jeugd decen-
nia lang schoolsparen en werd het geld naar het postkantoor gebracht. Zo
bouwde de ASLK een breed cliënteel op. In 1973 scheidden de wegen van
de NMBS en de post. Het postkantoor begon een zwerftocht door de
dorpstraat: nr. 5 naast toenmalig café De Nieuwe Maalderij, nr. 24 bij Café
Onder de Toren, nr. 10A naast het vroegere politiesecretariaat. Uiteindelijk
sloot het officiële postkantoor in 2008 om geïntegreerd te worden als
Postpunt in Gamma, Hansbekedorp 2A en recent 't Pestelijntje, Hansbeke-
dorp 4.

Een plek voor het uitgangseven

De stationsbuurt was net zoals in steden en vele andere gemeenten een plek waar het uitgangseven floreerde. Niet alleen tijdens de kermisweek-ends was het stationsplein een attractiepool, maar het jaar door. Tijdens de werkweek dronken de pendelaars zich 's morgens moed in om de dag-taak te beginnen, terwijl ze 's avonds kwamen uitblazen in de cafés in de stationsomgeving: In de Statie, Boldershof, Sint-Cecilia, Sportwereld, Huis D'haenens... en aan de overkant van de spoorweg Café Derby en 't Bareel-tje. In de weekends werd in de cafés een kaartje gelegd en werden zon-dagsreizigers bewonderd. De werknemers van spoorweg en post waren ook al eens op café te vinden. Zo gaat het verhaal dat Eleken De Clercq, die in het aloude huis van de huidige Tien Gemeten woonde, haar echtgenoot Gust Langeriaert kwam zoeken in de boltent van café 'Boldershof' (op de huidige stationsparking). Het avondeten stond klaar en acht kinderen wachtten op de thuiskomst van vader. Gust stelde heel resoluut de vraag wie er thuis bij de kinderen was, terwijl zijn Eleken hem kwam zoeken. Op het beduusd antwoord "Niemand...", volgde een resoluut "Neemt gij dan mijn krulbol, dan zal ik voor de kinderen gaan zorgen". Eleken is haar echtgenoot-brievenbesteller geen tweede keer gaan opzoeken. Een ander volksverhaal gaat over de uitbaters Maurice Martens van café 'In de Statie' en Richard Raes (Codde) van "t Boldershof". Toen er wat weinig klanten in hun cafés zaten, gingen ze met hetzelfde stuk van 1 frank over en weer naar hun cafés om er telkens een druppel te drinken. Of hun winst hiermee de hoogte inging valt te betwijfelen, maar de omzet steeg in alle geval, samen met hun enthousiasme!

De Hansbeekse stationschefs

Als leidinggevende had de stationschef een belangrijke functie. De taak van de chef was veelomvattend: leiding geven, de administratie en briefwisseling doen, biljetten en abonnementen afleveren, telegrammen versturen en ontcijferen met het morsetoestel, pakjes versturen, *kopkes* (postzegels) verkopen, spaargeld ontvangen of een spaarboekje starten, spoedbestel-lingen voor de post in orde brengen, leiding geven aan de *manoeuverman* als goederentreinen op de wijksporen binnenreden om goederenwagons los of aan te koppelen, toezicht houden op de perrons als een reizigers-

trein binnenreed en toelating geven aan de treinwachter om te vertrekken⁴⁹. Zoals al vermeld, werden bepaalde taken naar ander personeel gedelegeerd, maar de eindverantwoordelijkheid lag bij de chef. In 1935 gold nog het stelsel van de 48-urenweek: de chef en onderchefs b.v. hadden dienst van 5 tot 13 uur en van 13 tot 21 uur, zeven dagen per week. De 'blokmannen' werkten in een stelsel van 3 X 8 uur, dus een etmaal rond, om de bewaking van overweg en signalen een permanent karakter te geven.

Tweëntwintig en een halve namen van chefs

Albert Martens zocht de namenlijst van alle stationschefs in Hansbeke. Hij trachtte te achterhalen waar ze geboren werden, hoe hun carrière verliep, hoe hun gezin was samengesteld. Hij zocht dit op in de bevolkingsregisters van Hansbeke, berustend in het rijksarchief van Gent en het gemeentearchief van Nevele⁵⁰. De laatste naam had het statuut van werkmans bij de NMBS, ging op 11 november 1965 in het station wonen en werd toen ingeschreven als bediende NMBS. Vanaf 23 mei 1993 werd Hansbeke opnieuw een eenvoudige stopplaats, omdat er geen bediening meer was.

Willem Wittebroodt	1854-1862(?)
Adolf Fobe	1862(?) -1867
Jan De Meuldre	1867-1872
Leopold Rogge	1872-1872
Adolf Drisse	1873-1876
Victor Delhay	1876-1877
Eduard Wauters	1877-1879
Jules Cuvelier	1879-1880
Frans Arnauts	1880-1881
Emiel Noël	1881-1881
Leopold Leclercq	1881-1900
Leon Lengier (<i>wellicht Sengier</i>)	1900-1903

⁴⁹ Adolf Van de Sompel, Ze staot der nog, de stoussie, in *Vlakaf*, tweede reeks, jg. 4, nr. 5, p. 18.

⁵⁰ Albert. Martens, Hansbeke in vroegere eeuwen - De Stationschefs van Hansbeke, in *Vlakaf*, tweede reeks, jg. 17, nr 5, pp. 12-16, reeds eerder verschenen als *Komen en gaan. De stationschefs van Hansbeke*, in *De Levensboom*, jg. 11, 1998, nr. 4, pp. 76-86.

Cornelis Vermeylen	1903-1908
Alfred Van Loocke	1908-1909
Philemon Vannieuwenburg ⁵¹	1909-1930
Prosper Dobbelaere	1930-1931
Emile De Vleeschauwer	1931-1933
Jules Van Daele	1933-1944
Achiel Teirlinck	1944-1952
Maurice Vermeire	1952-1958
Emiel Onderbeke	1958-1963
Roger Steenbrugge	1963-1965
Roger Van Campe	1965-1980



*Jules Van Daele, gestorven op 59 jaar en
Emiel Onderbeke, de enige echte Hansbeekse chef.*

⁵¹ Albert Martens schrijft deze familienaam in al zijn publicaties in één woord, zoals ook vermeld op het bidprentje bij zijn overlijden op 11 november 1934. In de kiezerslijst 1929-30 vinden we in het gedeelte van de mannelijke bevolking van Hansbeke Van Nieuwenburg (cfr. vader Phil. °Beernem 24 mei 1875, zijn broer August °Beernem 4 december 1884 en zijn zonen Charles °Landegem 12 januari 1904 en Juliaan °Landegem 11 april 1905), in het gedeelte met de vrouwelijke inwoners Vannieuwenburg (cfr. dochter Elza °Landegem 30 september 1907). De rechtstreekse nazaten schrijven in elk geval 'Van Nieuwenburg', zie ook *Vlakaf*, tweede reeks, jg. 19, nr. 5, maart 2013, pp. 34-37, *De tachtigers*, Mirella Martens (n.a.v. haar 100^{ste} verjaardag).

Ter illustratie en verificatie van wat we in dit artikel schreven, gingen we naar Drongen, op bezoek bij de oudste nog levende stationschef van Hansbeke, Maurice Vermeire⁵². Hij werd geboren op 17 februari 1921 in Drongen. Hij huwde met Anna van Helleputte (°31 maart 1922) en kreeg drie kinderen, Julie (°25 maart 1946), Etienne (°1 augustus 1947) en Marie-Louise (°22 juni 1951).

Maurice Vermeire: een leven in dienst van de spoorweg.

In 1940 werd zijn klasse voor het leger niet meer opgeroepen omdat de oorlog uitgebroken was. In 1941 deed hij als twintigjarige een jaar stage in het station van Landegem. Daarna werkte hij in meerdere stations als assistent om het vast personeel verlof te laten nemen: Bellem, Landegem, Hansbeke, Moortsele, Gijzegem... Dat duurde ongeveer twee jaar. Onmiddellijk na de bevrijding moest hij onder de wapens. Als staatspersoneel bij de Belgische Spoorwegen kreeg hij een halve soldij. Na zijn diensttijd werd hij assistent in het station van Landegem in de plaats van Maurice Brackeneer die, als pas gepensioneerde, burgemeester werd. Na twee jaar deed hij examen voor onderstationschef 2^{de} klas en slaagde. Van 1947 tot 1950 was hij in dienst in Merelbeke. In die periode woonde hij al in Hansbeke, in de Zandestraat 16. Dit karakteristiek huis werd gebouwd door oud-stationschef Philemon Van Nieuwenburg. Na een tussenstop in Bissegem kwam hij als stationschef 4^{de} klas naar Hansbeke in 1952. Daar bleef hij tot 1958 want hij had meegedaan aan een examen voor onderstationschef 1^{ste} klas. Zijn eerste standplaats was Brussel-Zuid, waar hij zeven jaar werkte. Daarna kwam hij dichterbij, naar Gent St.-Pieters, om er tot aan zijn pensioen in 1981 onderstationschef te zijn. Zijn opvolger in het station te Hansbeke, Emiel Onderbeke kende trouwens een gelijklopende carrière. Toen Maurice stopte als stationschef in Hansbeke bouwde hij een mooi huis dichtbij de spoorweg in zijn geboortedorp Drongen. Hij vertelt met veel vuur over zijn beroep en over zijn band met Hansbeke.

De oorlog bedreigt de spoorweg

De spoorwegen waren tijdens de Tweede Wereldoorlog een gewild doel voor de beschietingen van de geallieerden. Zij trachtten het Duitse

⁵² Gesprek op 14 oktober 2011.

transport van goederen en militair materieel ongedaan te maken. Bij zo'n beschieting door Engelse vliegtuigen tegen het einde van de oorlog aan, werd de machinist van een stoomtrein dodelijk geraakt tussen Bellem en Hansbeke. De stoker viel van de rijdende trein ter hoogte van het routehuis aan de Palestraat. De stoomtrein bleef maar doorrazen... In Drongen sprong de stationschef op het rijdende gevaarte om het tot stand te brengen aan Sneppebrug over de Leie. De man verbrandde zijn handen heel erg. Ondertussen was de stoker gekwetst binnengebracht in het routehuis, waar het laatst Emile Van de Sompele woonde. De chef van Landegem reed er naartoe en nam de jonge Maurice als stagiair mee. Terwijl de gewonde stoker met paard en koets afgevoerd werd, siste de Hansbeekse oorlogsburgemeester Georges Bocqaert de omstaanders toe: "Dat heb je van je vrienden...". Hierop repliceerde Maurice: "Dat ze maar snel komen om ons te bevrijden!", waarop de Landegemse chef hem een por tussen zijn ribben gaf, om zijn mond te houden. Het treinverkeer was door de oorlogsomstandigheden danig gehinderd. Na de oorlog hernam de economie en bloeide reizigers- en goederenverkeer opnieuw op.

Een stationschef leidt het station

Maurice maakte de grote bloeitijd van de Belgische Spoorwegen in het Hansbeekse station mee in de periode 1952 tot 1958. Lijn 50A werd in die periode geëlektrificeerd. Door de opgedreven snelheid van de elektrische locomotieven tegenover de stoomtreinen, verkortte de reistijd. Er kwam een verbeterde dienstregeling met extra treinen voor scholieren en werkvolk. In Hansbeke werden 400 tot 450 reizigers per dag geteld. Maurice reikte als stationschef tickets en abonnementen uit in de voormiddag. 's Namiddags nam de onderhoudswerkman die taak over. Die medewerker was Antoine Mullier uit Beernem. Hij poetste het station en zorgde voor de wissels, die volgens de inspectie het best van de hele lijn onderhouden waren. Als zijn dienst erop zat, nam hij de laatste trein naar huis. De band tussen beide mannen was heel goed, met het gevolg dat Antoine in 1958, toen Maurice naar Brussel-Zuid ging werken, zijn overplaatsing naar Oostkamp aanvroeg. Maurice werkte ook samen met een telegrambesteller en met de drie mannen die op het seinhuis (*den blok*) de slagbomen bedienden: iemand voor de vroege dienst, *den laten* en de nacht. In het stationsbureel was tevens de post ondergebracht. Het loket aan de zuidkant was voor de spoorreizigers bedoeld, het noordelijk voor de postbediening. Maurice werkte samen met postbodes Achiel Van de Sompele, Omer Lan-

geraert en Leon Speybroeck. Hun leidinggevende was Maria De Muynck. Een anekdote... Er kwam inspectie van de post en twee aangetekende zendingen waren bezorgd op de ronde van Achiel, zonder dat de bestemming had afgetekend. De inspecteur maakte hier een duidelijke opmerking over aan de plichtsbewuste Maria. Toen Achiel na zijn ronde binnenkwam, kreeg hij de volle laag. Achiel, die enigszins een spraakgebrek had, repliceerde echter furieus met verwijten die niet voor publicatie geschikt zijn. Het kwam nooit meer goed tussen die twee. Toen Achiel overleden was, liet Maria het maar al te graag aan stationschef Maurice over om naar de begrafenis van hun collega te gaan en zorgde zij voor de permanentie in het station.

Ongevallen zijn de schrik voor een stationschef

Het zwaarste ongeval dat Maurice meemaakte, gebeurde aan de overweg aan de Kippendonkstraat. Een vrachtwagen uit Sleidinge die meel leverde, negeerde de knipperlichten en werd gegrepen. Bakker Denis De Buck was toevallig in de buurt en had de jonge chauffeur nog gewaarschuwd, maar wellicht dacht die dat het armgezwaai als groet bedoeld was. De internationale trein Oostende-Brussel boorde zich in de vrachtwagen, het omliggende akkerland zag wit door de bloem. Vanuit het station zag Maurice de stofwolk en spoedde zich ter plaatse, terwijl de chef van Aalter het spoorverkeer verder regelde. Er was een enorme vertraging op de lijn. Veldwachter Albert Maenhout verzamelde geldstukken en persoonlijke bezittingen van de jongeman, die net voor zijn huwelijk stond. Tot diep in de nacht moest er gewerkt worden met branders om het spoor terug vrij te maken. Dit alles gebeurde tijdens de laatste maand dienst van Maurice in Hansbeke. Hij kreeg van zijn oversten felicitaties over zijn aanpak, maar het drama was helaas geschied. Tijdens zijn Hansbeekse periode maakte hij nog twee dodelijke ongevallen mee. Een zekere Depoortere werd per fiets gegrepen aan de Palestraat na zijn dagtaak op een herenboerderij langs het Schipdonkkanaal. De weduwe De Dapper verongelukte aan de overweg aan de Melkerijstraat in de mist na de zondagsmis. Twee buurvrouwen in haar gezelschap konden gelukkig de dans ontspringen. De onbewaakte overwegen zijn inderdaad altijd een risico geweest, waar de Spoorwegmaatschappij komaf wil mee maken.

Een stationschef leeft mee met zijn dorp

Maurice heeft duidelijk heel graag deelgenomen aan het dorpsleven in Hansbeke. Hij kent nog tientallen namen, en citeert vlot verschillende gebeurtenissen. 's Zondags trok hij graag naar de Rowijk waar de buurt samenkwam om te bollen bij Antoine Carrette. Hij noteerde al de namen van de Robolders op een briefje. Na Maurice Vermeire staan: Antoine en Kamiel Carrette, Oscar Goethals, Maurice en Cyrille Cleppe, Kamiel Heyde, Car De Vriendt, André De Schepper, René Semaesse en zoon Roger, Remy en Adolf Heyerick, de gebroeders Van der Venet, Sylvère Verhelst, Adolf D'Hondt, Achiel Oosterlynck, Hilaire D'haenens, Adiel Peltyn... Maurice was in Hansbeke betrokken bij de oprichting van Milac door onderpastoor Luciaan Lammens en de onderwijzers Albert De Craene en Robert Leenknecht. Er werd huis aan huis geld gevraagd om de soldaten in België of Duitsland te verwennen met enkele geschenken. Toen er na verloop van tijd nog geld in de kas zat en iedereen toch terug op bedeltocht moest, haakte hij af. Bij de oud-strijders was onze stationschef eveneens in het bestuur als ondervoorzitter. Zijn twee zonen Julien en Etienne waren onder pastoor Willem Van de Putte misdienaars. Maurice had ook goede vrienden in Hansbeke. Nog een laatste anekdote... Fien Van Hove, een buur uit de periode dat hij op Zande woonde einde jaren veertig, speelde samen met Maurice op de voetbalpronostiek PRIOR. Dit wil zeggen Fien vulde als voetbalkenner de uitslagen in en ze betaalden samen de inleg. Op een zondagavond kwam Fien in het station aanbellen terwijl Maurice een kaartje aan het leggen was in familiekring. Hij had heugelijk nieuws: de voetbaluitslagen op de radio hadden hem de zekerheid gegeven van twaalf juiste uitslagen! Ze zouden een bom geld krijgen... Maurice bekeek de uitslagen aandachtig en vond die in de lijn van de verwachtingen. Het nieuws verspreidde zich echter door het dorp en op maandagmorgen wenste menige reiziger aan het loket Maurice proficiat. Maurice wou zelfs een weddenschap afsluiten met iemand voor duizend frank: hij wou zijn winst gerust in de plaats geven van die duizend frank. Zo zeker was hij van zijn stuk dat er die week heel veel winnaars zouden zijn op de pronostiek. Toen de winst aan Fien en Maurice uitgekeerd werd, bleken ze elk een schamele 348 frank uitgekeerd te krijgen!



Maurice heeft nog steeds contacten met Hansbenaren en blik gelukkig terug op zijn periode in het Hansbeekse station. Op 9 januari 2009 overleed zijn vrouw Anna Van Helleputte, na een huwelijk van meer dan 63 jaar. Zoals het interview bewijst, is hij nog van alles haarfijn op de hoogte. Als we voor een foto naar zijn geliefde spoorweg stappen, heeft de fotograaf enige moeite om de snelle tred bij te houden. In Drongen ligt de bedding voor het derde en vierde spoor klaar, het station is afgebroken. Hansbeke volgt!

De doodstrijd van het station

De glorie tijd van het station deemsterde weg tegen het einde van het tweede millennium. Wie vandaag op het perron op de trein wacht of in de buurt rondwandelt, kan alleen maar een bepaalde *tristesse* voelen.

Minder dienstverlening voor de reizigers

In de nasleep van het groots opgezette IC-IR-plan van de NMBS in 1984 was er sprake van een verminderde dienstverlening in het station van

Hansbeke. Het gemeentebestuur ontving op 30 september 1992 een brief van de Bond voor Trein-, Tram en Busgebruikers, die een mogelijke afschaffing van de treinbediening in het station van Hansbeke in het vooruitzicht stelde. Uit tellingen in 1991 bleek dat er op weekdays 433 opstapende reizigers waren, ruim boven de norm van 150. Tijdens het weekend werd de norm van 75 reizigers per dag niet gehaald: op zaterdag 66 en op zondag 31. Er werd gevreesd dat de NMBS zich in de toekomst voor Hansbeke zou baseren op artikel 13 van het toenmalig beheerscontract waarin stond dat de NMBS elke werkdag de minimumbediening van stations met een lokaal statuut waarborgt met vier treinen per dag in elke richting. Hiertegen kwam Hansbeke in actie. Vooral op initiatief van schooldirecteur Guido Van der Vennet organiseerden de voorzitters van de Hansbeekse verenigingen een huis-aan-huispetitie waarop ruim 1500 mensen tekenden voor de oproep 'Station Hansbeke moet blijven!'.

De frequentie van de stoptreinen, ook in het weekend, werd uit de brand gesleept. De dienstregeling optimaliseerde zelfs. Naast de klokvaste L-treinen (stoptreinen) in beide richtingen, kwamen er tijdens de werkweek enkele P-treinen (piekurtreinen), 's morgens, 's middags en vooral in de vooravond meer. Een hele evolutie voor de vele reizigers, ook uit omliggende gemeenten, die in Hansbeke de trein nemen. De tijd dat het werkvolk 's avonds vooral de 'bomma van halfzeven' nam, ligt ver achter ons.

De bediening in het station werd echter afgeschaft. Op 22 mei 1993 werden de laatste treintickets verkocht. Een ontstemde treinreiziger uitte zijn ongenoegen bij gedelegeerd bestuurder Etienne Schouppe op zijn thuisadres in Liedekerke. De heer Schouppe antwoordde per brief van 8 juli 1993 dat in de verkoopspunten nieuwe verkoopsapparatuur werd geïnstalleerd maar dat die economisch niet meer gerechtvaardigd was voor een aantal stations, waaronder Hansbeke. Hij stelde wel dat de wachtzaal toegankelijk zou blijven tot er vervangende schuilgelegenheid werd opgesteld. De stopplaats Hansbeke zou ook uitgerust worden met *sonorisatie*, zodat de reizigers goed zouden ingelicht worden over het treinverkeer⁵³.

Voor de beloofde *sonorisatie*, moest Hansbeke wachten tot het nieuwe millennium. De mededelingen uit de luidsprekers op de perrons zijn trouwens gedurende bepaalde periodes een nachtelijke doorn in het oor voor

⁵³ Briefwisseling in het bezit van de auteur.

de omwonenden en in andere periodes onverststaanbaar voor de pendelaars.

De wachtzaal bleef nog steeds toegankelijk, zonder verwarming of ander comfort, tot ze in mei 2006 gesloten werd, uit schrik voor vandalisme. De beloofde vervangende schuilgelegenheid op het perron naar Gent was echter nog niet ten volle gerealiseerd, er stond één schuilhokje van amper 6 m². Dit werd aangeklaagd in de media⁵⁴ en het gemeentebestuur van Nevele drong aan op het opnieuw openen van de wachtzaal, het plaatsen van vuilnisbakken op de perrons en het vernieuwen van de fietsstallingen. Op het eerste, prioritaire verzoek ging de Spoorwegmaatschappij niet in, vuilnisbakken werden wel geplaatst en in het najaar van 2006 nieuwe schuilgelegenheid en zitplaatsen in open lucht⁵⁵. Na verloop van tijd kwamen zelfs nieuwe fietsstallingen, met een financiële inspanning van de gemeente Nevele voor het vloervlak. Dat deze nieuwe fietsstalling pal op het tracé van het nog aan te leggen vierde spoor ligt, is wellicht slechts een detail in het licht van de grootsheid van de komende infrastructuurwerken.

Verval van de stationswoning

Roger Campe bleef het station bewonen tot 1980. Na zijn verhuis, bleef de stationswoning een tijd lang ongebruikt.

Het woongedeelte werd na enige tijd verhuurd aan derden. Zo vond de kinderopvang 't Stationnetje', open gehouden door Sofie Leece er een onderkomen van begin 1996 tot 2001.

De laatste huurder is Koen Degroote. Deze fotograaf-kunstenaar nam meerdere initiatieven om terug leven in het station te brengen: tentoonstellingen, muziekoptredens, kindervertellingen, informatiesessies over de spoorwerken, acties om de stationsomgeving te herwaarderen... Zijn postkaartenreeks van december 2011 met foto's van twaalf verlichte huizen

⁵⁴ Zie o.a. *Het Laatste Nieuws* 22 mei 2006, p. 13 *Laat ons niet in de regen wachten op de trein – Reizigers verbolgen over sluiting wachtzaal*. Een interview met o.a. schepen Karel Van Renterghem die een oplossing wil.

⁵⁵ Briefwisseling in het bezit van de auteur.

langs de spoorweg, die met afbraak bedreigd zijn voor het derde en vierde spoor, sprak veel mensen aan.

Volgende huizen werden 's avonds gefotografeerd voor de reeks 50A Hansbeke-stationsbuurt:



1. Station (1923)
2. Huis Dorp 5 (vóór 1804)
3. Huis Merendreestraat 8 (1885)
4. Huis Merendreestraat 9 (1923)
5. Huis Merendreestraat 10 (1910)
6. Schuur (Magazijn) Merendreestraat 10 (1940)
7. Huis Merendreestraat 12 (1930)
8. Huis Reibroekstraat 15 (1927)
9. Huis Reibroekstraat 17 (1932)
10. Huis Reibroekstraat 2 (1924)
11. Huis Kerkakerstraat 10 (1782)
12. Huis Kerkakerstraat 1A (1763)

Een ander initiatief van Koen Degroote was het bedrukken van T-shirts en *marcellekes* met een afbeelding van het stationsgebouw, het NMBS-embleem of de naam Hansbeke zoals die op het station prijkt.

Om al die redenen kreeg Koen van de Hansbeekse Vlakafredactie de prijs 'Zjaloezigen Zjeraar' als verdienstelijke Hansbekenaar met belangloze inzet, op 21 oktober 2012. Een grote spandoek met zijn beeltenis en de tekst 'Koen dankt zijn kiezers' versierde een tiental dagen de westgevel van het stationsgebouw. Tot een hoge NMBS-functionaris deze vermeende verkiezingspropaganda opmerkte vanuit een voorbijrijdende trein en de redactie sommeerde om het spandoek onmiddellijk te verwijderen.



Koen Degroote als stationschef in blessuretijd.

Het huurcontract van Koen Degroote werd onlangs officieel verlengd tot 31 december 2013. Veel kans dat er in Hansbeke kort nadien een onbeschermd monument tegen de vlakke gaat.

Aanleg derde en vierde spoor, afschaffing van overweg 23

Omwille van een betere doorstroming van het reizigersverkeer, sneltreinen in combinatie met stoptreinen en in de hoop dat het goederenverkeer, vooral van en naar de haven van Zeebrugge, drastisch zal toenemen in de toekomst, vatte Infrabel het plan op om de sporen op de lijn Gent-Brugge te verdubbelen. Om dit mogelijk te maken moeten langswegen verlegd worden en een 25-tal huizen afgebroken worden. Even werd eraan gedacht de beide nieuwe sporen ten zuiden van de huidige sporen aan te leggen omdat dit voor de Spoorwegmaatschappij minder onteigeningen zou inhouden: de gronden van het vroegere uitwijkspoor en de loskaai waren reeds in haar bezit. In die optie zou zelfs het stationsgebouw kunnen behouden blijven. Een lichte knik in de sporen ter hoogte van Hansbeke, werd echter geen goed idee bevonden omdat dit een afremmen van de snelheid van de treinen zou betekenen. Infrabel voorziet in zijn plannen een nieuwe inrichting van de stopplaats, met brede perrons tussen de sporen, cfr. Landegem. Langs de spoorlijn komen ook geluidsmuren van 2,80 m boven het niveau van de sporen, overal waar bewoning is. Het spreekt vanzelf dat dit een visuele hindernis zal zijn tussen het noorden en het zuiden van de spoorlijn.

Tegelijk met het aanleggen van de bijkomende sporen diende Infrabel op 4 september 2012 een aanvraag in om overweg 23 (Nevelestraat-Hansbekedorp) te sluiten. Ter plaatse zal een tunnel voor voetgangers en fietsers komen, met trappen naar de perrons. De stationsomgeving wordt er verfraaid. Het gemotoriseerd verkeer zal omgeleid worden ten oosten van het dorp langs een rondweg, in de volksmond betiteld als 'de ring'. De rondweg verbindt de Nevelestraat, ter hoogte van *het Rattenkasteel* met het begin van de Vaartstraat, aan het tankstation van Garage Wille. Via een diepe tunnel onder de sporen kunnen ook zware vrachtwagens van het noorden naar de E40 en omgekeerd. Fietspaden worden hier niet voorzien, omdat fietsers door de dorpsstraat en de tunnel voor zwakke weggebruikers aan het station moeten rijden. Er worden nogal wat lokale wegen niet aangesloten op de rondweg, zodat de Hansbekenaren in de nabije toekomst heel wat rondjes zullen moeten rijden om winkel, school, kerk, gemeentezaal... te bereiken. In de loop van de laatste jaren werden, o.a. via hoorzittingen van Infrabel, al dan niet in samenwerking met het gemeentebestuur, al waardevolle suggesties gegeven om de plannen bij te sturen, bv. een aansluiting van de nieuw aan te leggen Merendreestraat langs de

spoorweg op de rondweg. De rondweg volgt een tracé dat al tientallen jaren uitgetekend werd (1976) op het gewestplan, op een moment dat de klemtoon gelegd werd op een snelle en efficiënte afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer. Ondertussen werden twee woonwijken gebouwd: zuidelijk van de spoorweg de Cardijnwijk, oostelijk van het tracé en ten noorden van de spoorweg De Cluyse, westelijk van de te realiseren rondweg.

Het dossier wordt in Hansbeke alert gevolgd. Er ontstonden meerdere actiegroepen die nieuwe ideeën aanbrachten, maar ook wel met elkaar in de clinch gingen. Zo werkte het Voordecomité een alternatief plan uit voor de rondweg, door ten zuiden het bestaande wegencracé van de Nevelestraat en de Kapellenstraat te benutten en ten noorden van de spoorweg een oostelijke afslag te voorzien naar de Merendreestraat. Dit zou natuurlijk inhouden dat er gekozen wordt voor een verdere doortocht van alle verkeer door Hansbekedorp, om ten noorden van de spoorweg waardevol agrarisch gebied, behorend tot het beschermd dorpszicht van Hansbeke te sparen. Werkgroep 'Leefbaar Hansbeke' vond dit maar een lullig voorstel en pleitte via een aantal vlugschriften vóór de rondweg, zodat de dorpsstraat een oase van rust zou worden en alle beschermde gebouwen beter tot hun recht zouden komen. Werkgroep 't Plankier' had de intentie in overleg te gaan met de gemeentelijke overheid en verzamelde informatie over het impact van het wegvallen van doorgaand verkeer op de lokale handelaars, over de geluidsmuren, over de herinrichting van de dorpskern en de stationsomgeving.

Het dossier werd op het lokale Nevelse vlak een heikele politieke kwestie die de gemeenteraad grondig verdeelde. Aanvankelijk werd de rondweg negatief geadviseerd (gemeenteraad 29 maart 2011), uiteindelijk werd een positief oordeel uitgesproken (gemeenteraad 30 oktober 2012). De beslissingen over de stedenbouwkundige aanvragen van Infrabel door Ruimte Vlaanderen van 21 december 2012 en 4 januari 2013 zijn voorwaardelijk gunstig. Op 2 oktober 2012 adviseerde Onroerend Erfgoed trouwens nog ongunstig omwille van de aantasting van het dorpszicht door de rondweg. Op 17 december 2012 besliste het Nevelse College van Burgemeester en Schepenen om een herwaarderingsplan voor de dorpskern op te stellen, in een poging om toch een gunstig advies te bekomen. In het voorwaardelijk gunstig advies van Ruimte Vlaanderen wordt veel belang gehecht aan een degelijk herwaarderingsplan voor de totaliteit van het beschermd dorps-

zicht (d.i. dorpskern én open ruimte waarin de rondweg komt), archeologische prospectie tijdens de werken, rigoureuze heropbouw van beschermd monument Kerkakkerstraat 1A en... organisatie van inspraak van de bevolking.

Als het stof is gaan liggen, wordt het uitgebreid beschrijven van de evolutie van deze infrastructuurwerken, misschien een interessant onderwerp voor een historisch artikel.

Frank Langeroot,
Hansbeke

Nawoord

Naast de mensen die vermeld zijn in de voetnoten om schriftelijke of mondelinge informatie te verstrekken, wil ik eveneens danken voor een bijdrage op een of andere manier: Julien De Baets, Luc Onderbeke, George Rogge en Paul Heyerick (NMBS-holding Gent), Nele Union, Dirk Van Dorpe, Jan Verhaeven (NMBS-holding Brussel)

STATIONSPROJECT HANSBEKE

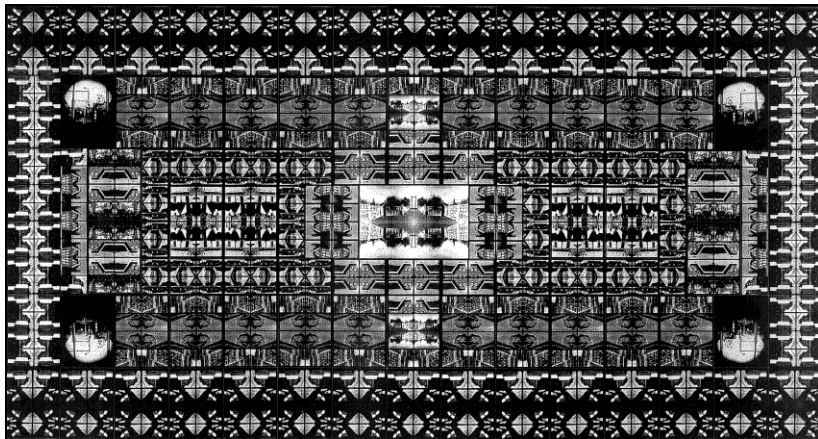
Ideeën over stationsbuurt- en dorpskernvernieuwing

MOTIVATIE

Beeldend kunstenaar en laatste stationsbewoner Koen Degroote heeft verschillende kunstwerken ontworpen of gerealiseerd m.b.t. de spoorlijn tussen Brugge en Gent en meer specifiek over de stationsbuurt te Hansbeke. De werken hebben hun oorsprong in zijn melancholische fantasiewereld en bezitten een romantische verheerlijking van het verleden.

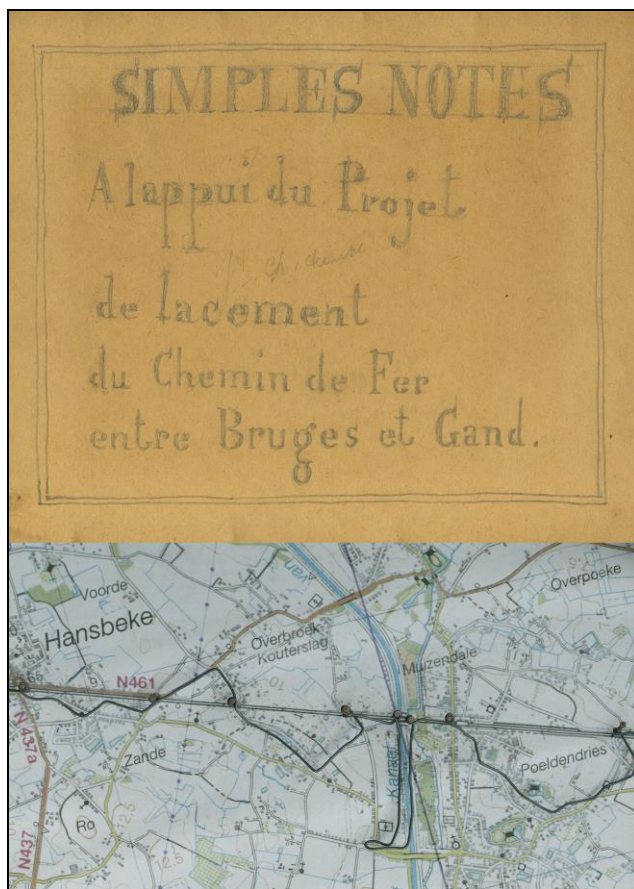
Toch is de aanleiding voor deze werken de concrete spoorwegverbreding op de lijn 50A tussen Brugge en Gent. Hieronder worden de verschillende werken in chronologische volgorde besproken. De bekommernis van Degroote, hoe het verdwenen patrimonium in de toekomst kan gecompenseerd worden, komt hier duidelijk naar voor.

STATIONSTAPIJT (2000) Digitale print op gaasdoek (450cmx240cm)



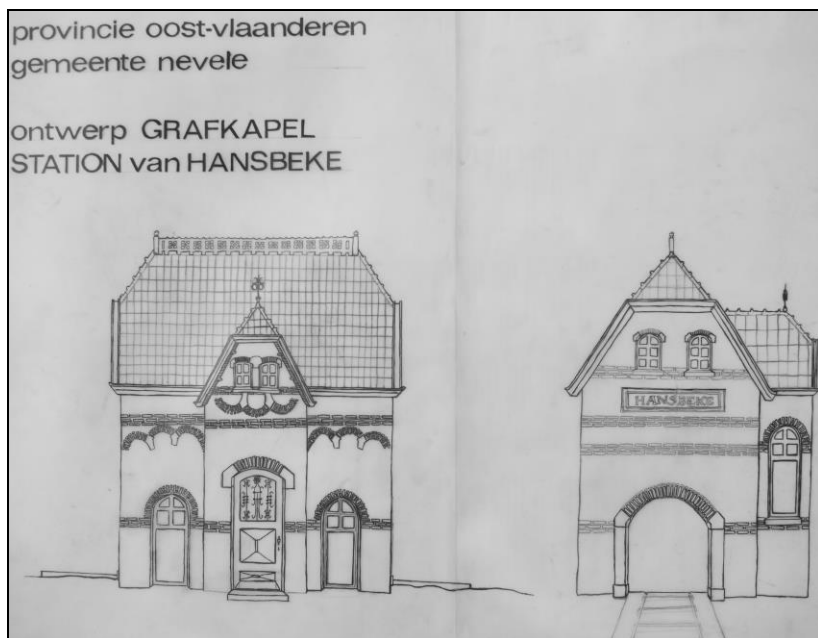
Dit is een fotomontage van een 700-tal repetitief gerangschikte beelden van het stationsgebouw van Hansbeke, die zich in hun totaliteit omvormen tot een tapijtenmotief. Met de steun van de gemeente Nevele is dit gerealiseerd en gepresenteerd n.a.v. Open Monumentendag op het stationsplein.

A L'APPUI DU PROJET DE (DEP)LACEMENT DU CHEMIN DE FER ENTRE BRUGES ET GAND (2001) Fietstocht en potloodtekeningen



Een oorspronkelijk pamflet uitgevaardigd door de stad Tielt om de spoorlijn te verplaatsen langs hun stad, verandert, door het weglaten van de eerste 3 letters van 'déplacement', het woord naar 'lacement', wat dichtsnoeren betekent. Tijdens een fietstocht worden alle overwegen, tunnels en bruggen op de lijn aangedaan. Op al deze punten wordt het nieuwe pamflet aangebracht. Op een bijhorende kaart toont de tocht zich als een route die de spoorlijn dichtsnoert.

GRAFKAPEL (2002) inkt op kalk (40cmx60cm)



Dit is een ontwerptekening voor een grafkapel ter herinnering aan het station van Hansbeke. De grafkapel is opgetrokken uit gerecupereerde bouwelementen van het gebouw.

TUSSEN BRUGGE EN GENT (2003) Acryl op hout (8ex. 24cmx24cm)



Schilderijenreeks van de acht stationsgebouwen, waarbij telkens het heden en verleden in één beeld worden gevat.

50A (2011) 12-delige postkaartenreeks (10cmx15cm)



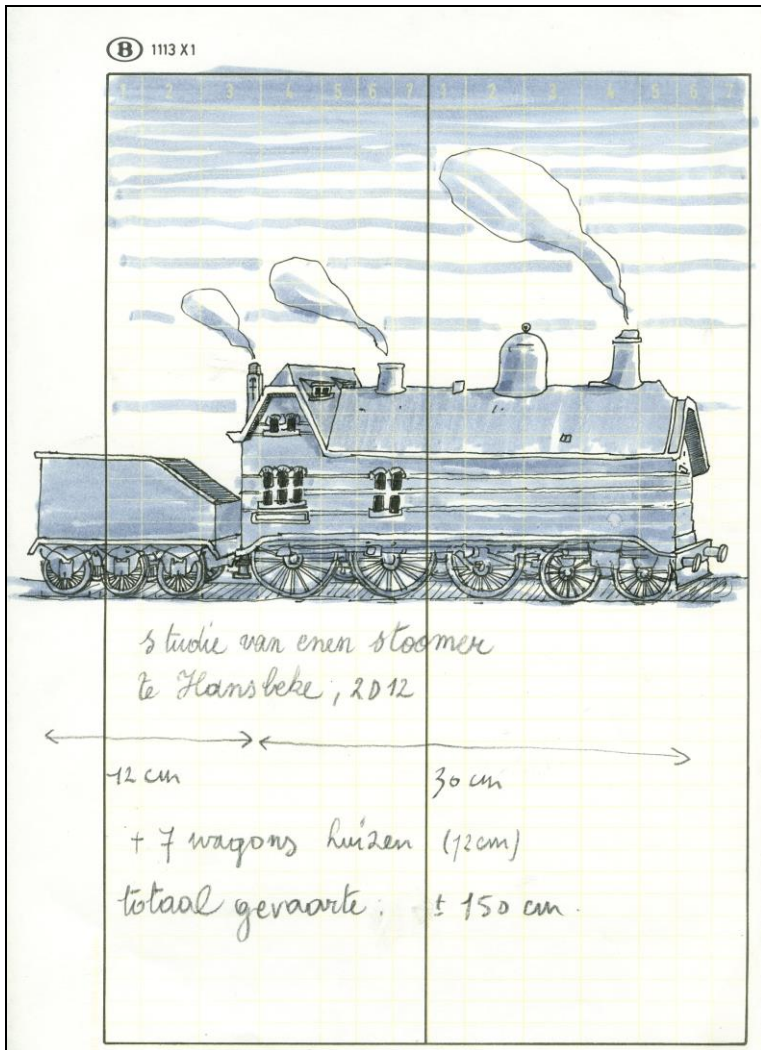
De afbeelding van twaalf historische panden die met de sloop zijn bedreigd of reeds zijn gesloopt, werden in een postkaartenreeks uitgegeven in eigen beheer. Uit een artikel in Het Nieuwsblad i.v.m. de postkaartenreeks door Olivier Scheir.

Degroote begon zijn project uit een soort van nostalgie om het dorp te vereeuwigen. "Ik wilde in de eerste plaats een herinnering aanbieden aan de mensen van het dorp. Ik fotografeerde de huizen met zoveel mogelijk lichten aan, een symbool van aanwezigheid. Als je langsgaat bij men-

sen, is immers het eerste waar je aan denkt als je aanbelt: *er brandt licht, dus er zal wel iemand thuis zijn.*"

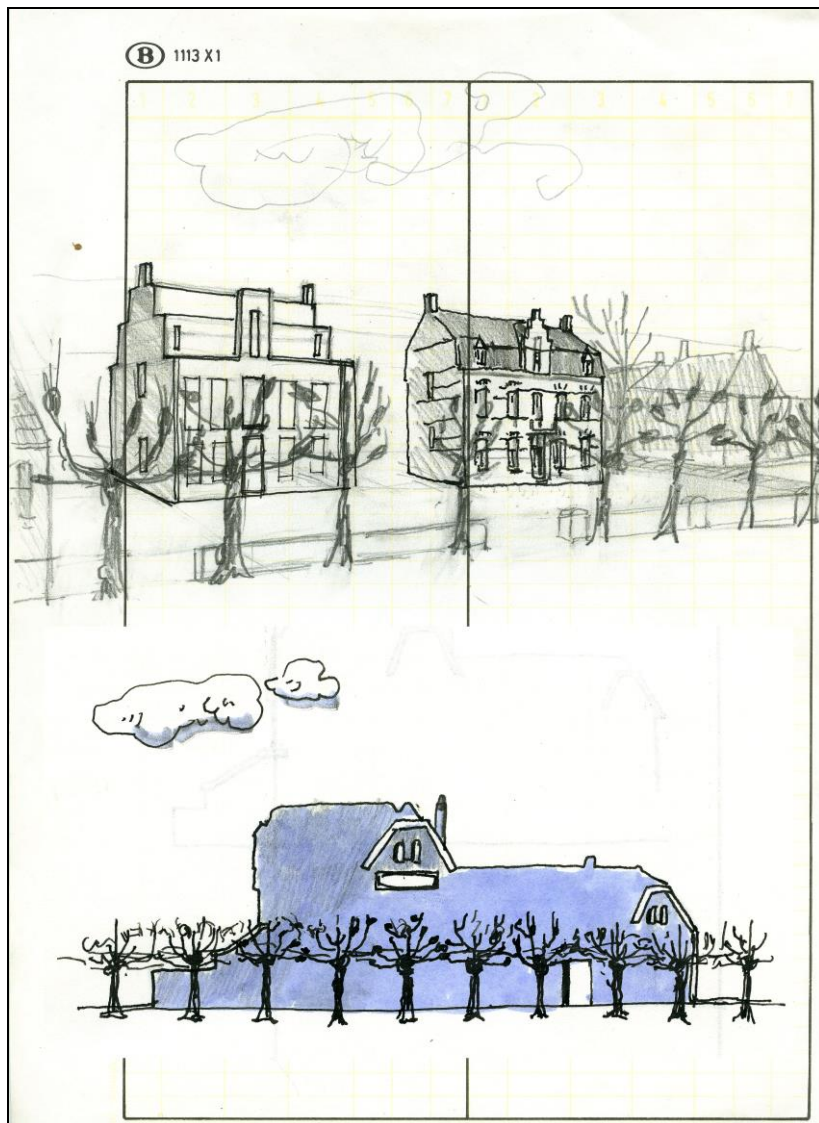
Deze beelden kunnen uiteindelijk in lichtbakken een plaats krijgen in de toekomstige tunnel ter hoogte van het dorp. De lichtbakken refereren aan de stad met zijn lichtreclame. Dit medium kan zich naadloos integreren in de nieuwe architectuur van de tunnel. De verwachte reclamebeelden worden echter ingevuld met landelijke architectuur.

ONTWERP MODELREIN HANSBEKE (2012) inkt op papier (21cmx29,7cm)



Dit is een ontwerp voor een (bronzen) beeld van een modeltreinenbaan dat het station als locomotief en enkele huizen als wagons voorstelt. Het beeld kan een plaats krijgen op het nieuwe stationsplein.

ONTWERP DORPSKERNVERNIEUWING HANSBEKE (2012) potlood op papier
(21cmx29,7cm)



Dit is een ontwerp met een heel concreet idee hoe de stationsbuurt en dorpskern er in de toekomst kunnen uitzien. Het uitbreidingsproject van de spoorwegen heeft een rechtstreekse invloed op de omgeving, omdat het er deel zal van uitmaken.

In 1981 werd het dorpsgezicht ten noorden van de spoorlijn, behalve het stationsgebouw, beschermd. De charme van Hansbeke is dat de 19^e- begin 20^e-eeuwse dorpsstraat vrijwel intact is gebleven. Met de sloop van de historische stationsbuurt zal er naar gestreefd worden dat deze omgeving aansluiting vindt door de zogeheten rooilijn te accentueren en door te trekken tot aan het stationsplein d.m.v. de aanplanting van platanen of linden.¹ In het dorp is deze manier van groenvoorziening reeds aanwezig in de dreef tussen het kasteel en de kerk en rond de oude pastorie. Het is een belangrijk kenmerk van het dorpsgezicht en reeds beschermd als houderig erfgoed. Vanaf de site van Hansbekedorp 12-14, rechtover de oude pastorie kan deze bomenrij de rooilijn vervangen, teneinde daar de bestaande woningen af te breken en een nieuw pand op te trekken met hetzelfde volume van Hansbekedorp 10, het Cultuurhuis.

UITVOERING

Reeds in juni 2012 organiseerde Koen Degroote met deze werken een expositie in de wachtzaal 'Building a future' tijdens de eerste editie van de statiekermis te Hansbeke. Het Land van Nevele verleende haar medewerking met een reeks ontwerpen van een toekomstvisie van de stationsomgeving, opgemaakt in 1974 door studenten van Sint-Lucasinstituut Gent. Tevens konden op dat moment de bezoekers van de expo hun mening uiten over hoe ons dorp er later zou kunnen uitzien. Hij ontving 25 concrete voorstellen.

Op 6 en 7 oktober 2012 werd de wachtzaal opnieuw opengesteld voor het publiek. Enkele burgers organiseerden daar een open bespreking en vrije inzage in de plannen van de stationsbuurt. Door middel van post-it notes kon iedere van de 130 bezoekers zijn mening, bedenking, suggestie bij de plannen klevan.

Deze ideeën werden opgenomen in het bezwaarschrift tegen de bouwplannen van de stationsbuurt te Hansbeke. Verschillende ideeën van Koen Degroote zullen opgenomen worden in de Europese subsidie-aanvraag

1 Met de aansluiting wordt de visuele en ruimtelijke link bedoeld tussen de nieuwe spoorweginfrastructuur en de historische dorpsstraat.

voor plattelandsontwikkeling (Leader-plan) van de gemeente Nevele.

Koen Degroote
Stationsgebouw Hansbeke

MOEDERLIEFDE IN MERENDREE TIJDENS DE EERSTE WERELDOORLOG

Begin van de oorlog

Bij het uitbreken van de oorlog op 4 augustus 1914 woonde te Merendree, Kerkwijk 54 (nu Veldestraat 47), het gezin Henri Luttens (°Landegem 1859), metselaarsbaas, zijn echtgenote Philomena De Brouwer (°Lovendegem 1858) en zeven van hun kinderen die nog thuis woonden. Hun oudste dochter Marie (°Merendree 1886) was een paar jaar daarvoor gehuwd met Alfred Andries en verhuisd naar Gent.



Hun oudste zoon Cyriel (°Merendree 1890) werd reeds op 29 juli 1914 gemobiliseerd; hij was van de klas 1910 en had 21 maanden legerdienst vervuld bij de Artillerie (Vestinggeschut) in Antwerpen. In 1913 werd hij opnieuw opgeroepen voor twee maanden *manoeuvres*.

Zoon Emiel (°Merendree 1892), van de klas 1912, werd bij de keuring om medische reden uitgesteld. Bij het oversteken van de spoorweg aan het station in Landegem was hij zwaar ten val gekomen met als gevolg een gapende wonde aan zijn knie.

Hun derde zoon Jules (°Merendree 1894) werd in de zomer van 1914 ingelijfd bij de 2^{de} Jagers te Voet (Infanterie) en gekazerneerd te Bergen (Mons). Hij werd reeds na enkele maanden ingezet in de 'Slag van Buggenhout' op 26 en 27 september 1914.

Vlucht naar Nederland

Na de verovering van Antwerpen door de Duitsers op 9 oktober 1914 begon moeder Philomena De Brouwer te panikeren. Zij herinnerde zich de verhalen uit haar jeugd over de wreedheden van de Duitsers tijdens de Frans-Duitse oorlog van 1870. Zij besloot met haar twee dochters Judith

(°Merendree 1899) en Germaine (°Merendree 1904) en zoon Emiel te vluchten naar het vrije Nederland. Zij had toen al twee zonen aan het front. Ze vluchtte te voet en was vergezeld van haar man Henri; de bagage lag op een kruiwagen. De reisweg werd gepland langs het Schipdonkanaal tot in Strobrugge, waar zij het kanaal verlieten richting Nederland.

Op weg naar de grens kwamen ze in een stroom van mensen terecht, die allen de grens wilden oversteken.¹ Daar nam vader Henri afscheid van vrouw en kinderen in de hoop hen regelmatig te komen bezoeken. Hij spoedde zich huiswaarts waar nog twee kinderen op hem wachtten: Camiel (°Merendree 1897) en August (°Merendree 1902). Moeder en de oudere kinderen strandden na een dagmars van ± 27 km in het dorp Eede, (niet te verwarren met Ede bij Arnhem), waar een kamp voor Belgische vluchtelingen werd opgericht.²

De humanitaire inzet van de Nederlandse bevolking was groot in die eerste maanden, maar verzwakte naar het einde toe, doordat ze het maatschappelijk zelf moeilijker kregen in de eindjaren van de oorlog. Aan de geplande bezoeken van vader Henri aan zijn gezin in Nederland kwam abrupt een einde, doordat de Duitsers de grens afsloten met een versperring van prikkeldraad onder elektrische spanning van 2.000 volt.³ Het bezoek uit bezet gebied was hierdoor onmogelijk geworden.

Aanvankelijk logeerde de familie bij een Nederlands gezin, maar na korte tijd konden zij een huisje huren in het dorp Eede, omdat Emiel werk had gevonden in een betonfabriek en zij dus over een inkomen beschikten. Judith heeft in het dorp haar latere echtgenoot Rudolf van Rie (°Eede 1898 - †Brugge 1968) leren kennen. Germaine werkte haar lager onderwijs af in de plaatselijke dorpschool (zie foto).

¹ Een miljoen Belgen zijn gevlucht naar Nederland. Na verloop keerden velen terug, toch verbleven er in december 1918 nog altijd 124.000 Belgen in Nederland

² De Nederlandse overheid bouwde in Ede (Arnhem) een vluchtoord voor de Belgen. Op een terrein van 30 ha werden 40 barakken gebouwd in drie woonblokken; een vierde blok werd voorzien van een ziekenhuis, kerk en school. Het kamp was voorzien voor 10.000 Belgen, maar het zouden er nooit meer dan 5.000 worden. Het was voor die tijd een modelkamp.

³ In de volksmond 'den elektrijken draad' genoemd.



*Familie Luttens voor hun huis in Eede tijdens de oorlog 14-18.
V.l.n.r.: Germaine, Emiel en Judith. Zittend: Moeder Philomena.*

Thuiskomst

Eind november 1918 werd de familie Luttens met een familiefeest herenigd in Merendree.

De zonen keerden pas eind 1919 terug van het front. Cyriel werd in september gedemobiliseerd uit het 16^{de} Regiment Artillerie met eervolle vermeldingen: acht frontstrepen; oorlogskruis met palm; zegemedaille en herinneringsmedaille 14-18⁴ (zie foto). Hij had er een militaire dienstplicht opzitten van bijna negen jaar!!

⁴ Zie: 'Gulden boek der Vuurkaart', Brussel, jg. 37, blz. 341.



Cyriel Luttens

Jules werd gedemobiliseerd op 7 oktober uit het 2^{de} Regiment Jagers te Voet met de eervolle vermeldingen: zeven frontstrepes; oorlogskruis met palm; IJzerkruis; zegemedaille en herinneringsmedaille 14-18⁵. Hij kwam ontredderd terug na vier jaar ellende in de loopgraven. Hij werd na de oorlog invalide na amputatie van een been, misschien ten gevolge van loopgravenvoeten, volgens een artikel dat in de krant verscheen bij zijn overlijden in 1955.⁶

Roland Luttens
Merendree

⁵ Zie: 'Gulden boek der Vuurkaart', Brussel, jg. 37/38, blz. 373.

⁶ Loopgravenvoeten: het opzwellen, infecteren en afsterven van de voet door de vochtige en onhygiënische omstandigheden.

IN MEMORIAM ALBERT MARTENS

Op 11 januari 2013 overleed in Gent Albert Martens, voor zijn vrienden Berten genoemd. In de kringen van genealogen en heemkundigen was Berten een autoriteit. Zijn strenge wetenschappelijke opleiding als burgerlijk ingenieur weerhield er hem niet van om al heel vroeg het glibberige pad van de familiekunde in te slaan. Hij leerde het oud schrift ontcijferen en lezen en zonder franjes of fantasie stelde hij de lijst van zijn verre voorouders samen. Al vlug kwam hij tot het besef dat zo'n lijst toch maar een droge opsomming is van namen en data.



Berten wilde achterhalen wie deze mensen van vlees en bloed waren. Hij ging op zoek in andere archiefstukken dan de doop-, huwelijks- en overlijdensregisters. Hij ontdekte welke plaats en functie zijn voorouders bekleedden in de Hansbeekse dorpsgemeenschap, hij lokaliseerde hun woonplaats, hij kon gegevens vinden over hun financiële toestand, over hun successen en tegenslagen en zo kwam hij noodzakelijk in de heemkunde terecht. Zijn belangstelling voor vooral zijn Hansbeke was geboren.

Zijn allereerste artikel in 1971 in 'Het Land van Nevele' ging over Dorpsgebeurtenissen uit vroegere eeuwen¹ een artikeltje waarin de Hansbeekse Jan Martens in 1624 een belangrijke rol speelde. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat Albert in datzelfde jaar 1971 bestuurslid werd van de nog jonge heemkundige kring. Met een onderbreking, wegens beroepsactiviteiten, van 1975 tot 1987 bleef Berten tot 1995 een actief, inspirerend lid van het bestuur en vooral een vruchtbare auteur van heemkundige artikelen. Haast legendarisch waren de, met een klassieke typemachine, getikte teksten die bij de redactie van ons tijdschrift werden afgegeven met daarbij

¹ Het Land van Nevele, jg. 2 (1971), afl. 2, p. 70-77.

de nodige instructies voor de opmaak van het artikel, alles minutieus uitgekiend zodat hij zelf op voorhand wist hoe het artikel er bij publicatie zou uitzien.

Voor Het Land van Nevele schreef Berten zo'n 220 bijdragen waarvan meer dan 130 voor het tijdschrift 'Het Land van Nevele' en meer dan 80 voor het familiekundig tijdschrift 'Mensen van toen'. Naast de meer dan 100 bijdragen in de Hansbeekse dorpskrant 'Vlakaf' publiceerde hij ook in 'Ons Meetjesland', 'Het Land van de Woestijne', 'Heemkundige bijdragen uit het Meetjesland', 'De Levensboom', 'Vlaamse stam', 'De Belle', 'Oost-Vlaamse Zanten', 'Appeltjes van het Meetjesland' en gaf hij enkele werken uit in eigen beheer. Voor een volledige lijst van zijn publicaties verwijzen we naar onze website www.landvannevele.com.

Berten verklapte ons wel eens dat hij door zijn heemkundige publicaties jammer genoeg niet meer verder kon werken aan zijn familiegeschiedenis. En dat de familiekunde bij hem op de bovenste plan lag, bewees hij toen hij in de heemkundige kring pleitte voor de oprichting van een afzonderlijk familiekundig tijdschrift. In 1991 verscheen met een hoofdartikel van Albert Martens.

Na zijn afscheid in 1995 van het bestuur van de heemkundige kring, ging Berten zijn belangstelling voor het verleden van Hansbeke onafgebroken verder. Voor de culturele vereniging Oud-Hansbeke stelde hij vanaf het jaar 2000 elk jaar tegen de kermis een boek samen over een of ander facet van Hansbeke, o.m. over de gemeenteraadsverkiezingen, grondbezit en bewoning, herbergen en herbergiers, Hansbeekse doden in de Eerste Wereldoorlog; telkens wist Berten mensen uit het verleden in het heden tot leven te brengen en herkenbaar te maken.

De Hansbekenaren leerden hun dorp nog beter kennen door de korte bijdragen van Berten in de Hansbeekse dorpskrant "Vlakaf", waarin hij naar eigen zeggen een 100-tal bijdragen publiceerde, maar het kunnen er meer zijn. Hij stond er op dat al de artikelen die hij had geschreven voor Het Land van Nevele zeker zouden verschijnen in de loop van vorig jaar en in zijn herkenbaar handschrift nam hij eind 2012 persoonlijk afscheid van de lezers van 'Vlakaf'.

Als ultiem eerbetoon aan deze grote Meetjeslandse heemkundige verschijnt postuum bij Oud Hansbeke naar aanleiding van de aanstaande Hansbeekse juni-kermis, zijn laatste werk: *'Hansbeekse begijntjes en hun familiale status'*.

In januari 2013 vernamen we het overlijden van Berten.

Jan Luyssaert
Merendree

MEJSEN VAN TOEN

VIJFTIG JAAR GELEDEN VERDWEEN POESELE MOLEN (1574-1963)

Een stormwind ging voorbij en ...

Met teloorgang van de molen te Poesele verdween een stukje geschiedenis in 't land van Nevele

Het onvermijdelijke dat de inwoners van Poesele sinds een paar jaren met benepen hart hebben tegemoet gekeken is thans een bittere werkelijkheid geworden. De eeuwenoude molen wiens door de tands des tijds aangevreten wieken als het ware een beschermende hand boven 't land van Nevele uitstaken, is bezweken onder het beukend geweld van een stormwind.

... ..



De vernielde molen gefotografeerd door Jeroom Van Waetermeulen met v.l.n.r. Firmin De Volder, Jeanne De Vos, X, Christian Cocquyt en José De Volder.

Na zijn vele voorgangers kreeg Poesele's molen op zijn beurt een roemloos einde en valt het enkel te betreuren dat de nodige stappen die werden ondernomen om de molen te klasseren nimmer in vruchtbare aarde zijn gevallen want met de verdwijning van de oude reus is meteen een flink stuk van Poesele's geschiedenis voor altijd verloren gegaan!

(vnl) in Het Volk/De Landwacht van 27 juni 1963

De eerste molen in Poesele

Vele Poeselse gezinnen waren voor hun inkomen en hun bestaanszekerheid afhankelijk van hun landbouwbedrijf. De strenge winter van het voorjaar 1557 joeg de graanprijzen voor altijd de hoogte in, van 25 naar 50 à 100 stuivers per hl rogge. In 1566 werd heel Vlaanderen door de Beeldenstorm opgeschrikt: kerken en kloosters werden verwoest en op vele plaatsen werden calvinistische predicaties gehouden. Met de invasie van vele Spaanse troepen en ingehuurde vreemdelingen bezorgde hertog Alva onze bevolking harde tijden. Er volgden meerdere belastingheffingen (*penningkohieren*). Na het schrikbewind van de calvinisten onder Frans van Kethulle en Jan van Hembyze (1577-1584) zette landvoogd Alexander Farnese, hertog van Parma, zijn eindoffensief in.

Het laatste kwart van de 16^{de} eeuw was voor onze voorzaten (de dorpelingen) de meest dramatische periode ooit. De troepenverplaatsingen tijdens deze godsdienstoorlogen zorgden voor overlast en plunderingen en ongeremde wreedheden van de vele vrijbuiters. In deze chaotische tijd vluchtten vele inwoners naar versterkte steden, ook naar Noord-Nederland, anderen kwamen om door ziekte of hongersnood¹. Zoals in de meeste Vlaamse dorpen, zagen minder dan de helft van de Poeselse families hun verwilderde grond met de ruïnes na tien of meer jaren terug. Poesele telde in 1598 nog een 25-tal weerbare mannen die verdedigingsopdrachten uitvoerden tegen indringende Hollandse troepen².

¹ A. De Vos, *De strijd tegen de vrijbuiters binnen de kasselrij van de Oudburg (1584-1609)*, Gent, 1957 (Voorlichtingsreeks nr. 18 Oostvlaams Verbond van de Kringen voor Geschiedenis).

² A. Braet, *Monsterrollen van 1598: Nevele, Poesele en Lotenhulle*, in *Mensen van toen*, jg. 8 (1998), nr. 3, blz. 59-67.

Toch had Poesele in die catastrofale periode een ondernemende inwoner, Jacob Van Renterghem, zoon van Joos en Josina Coene, en echtgenoot van Isabelle de Cock. In 1575 had hij van de Rekenkamer te Rijsel toelating verkregen om er een windmolen op te richten, op de geriefelijkste plaats van zijn eigen grond (*sur son propre fond et place à sa meilleure commodité*). Hij betaalde hiervoor 24 ponden Vlaams aan de ontvanger-generaal van Oost-Vlaanderen³. De andere molens van het Land van Nevele, gelegen te Landegem, Sint-Jans-Lerne, Vinkt en Nevele waren nog vóór het jaar 1600 *verbrant ende ghedestruert*⁴.

Van Renterghem kocht een stuk land van Antoon Coene op een honderdtal meter van de weg van Nevele naar Lotenhulle (de huidige Bredeweg) langs het straatje dat de verbinding vormde tussen de straat die liep van Poeselekerk naar Poeke (de huidige Poekestraat) en de straat van Nevele naar Lotenhulle. Komende van de Bredeweg stond de molen langs de linkerzijde van het straatje. Vermits de grond geen natuurlijke verhevenheid vertoont, werd eerst een molenberg aangelegd waarop de molen werd opgericht.

Eén spoor van deze telg uit de molenaarsfamilie Van Renterghem vonden wij terug in een renteboek van 1570 als gebruiker van 450 roeden in *Sperrebulck* aan de noordkant van de *Calene* (Poekebeek). Hij bewam het van Josyne Coene (dochter van Jacob en echtgenoot van Joos Van Renterghem) die het had verkregen van *haeren vaedere Symoen braet comende van Ghyselbrecht vander cnocken*. Jacob en zijn kinderen gebruikten ook een gemet in de *Sperremeersch*⁵.

Het perceel Sperrebulk situeren wij beneden de Oudekerkstraat aan de samenloop van de Neerschuurbeek en de Poekebeek tegenover *Poesselwaele...daer de straete over loopt om door de beke te rijden ende den wegh omme te passeren over de brugge*⁶.

³ A.D. Nord, Lille, Registre aux chartres B.1627, fol. 76verso (moulin à Poesele, Jacques Van Renterghem dd. 27.4.1575).

⁴ RA.Gent, fonds Land van Nevele, nr. 1819 (procesbundels dd. 14 juli 1636 en oktober 1637): (punt 12) *Angesien vande voorgaende troublen ende oorloghen alle de meulenen vanden selven Lande verbrant ende ghedestruert zijn gheweest*. Volgens een andere bron was de molen te Nevele niet vernield (*P. Huys, Banmolens van de heer van Nevele omstreeks 1600. In *Molenecho's*, jg. 11 (1983) p. 283).

⁵ RA.Gent, Baronie Nevele, nr. 1471, fol. 97recto (en 100) anno 1570.

⁶ A. Bollaert en J. Luysaert, Poeselenummer, Perceelsreconstructie van Poesele in de 17^{de} eeuw met toponymie van de 15^e eeuw tot heden, blz. 137, en

In het Renteboek van Nevele staat de molen in 1578 vermeld. In het Poesels landboek van 1587 is er enkel nog sprake van een *stick lant groot llc roeden daer de meulene plach op te staene, noort het straeteken loopende naar Lootenhulle ...*⁷.



Fragment uit "kaart C" van het landboek van 1637.

Op het perceel 31 stond de eerste molen die door Jacob Van Renterghem werd opgericht. Op het perceel nr. 76 werd de tweede molen door Christiaen Braet opgericht. Rechts van dit perceel bevindt zich de smidse en bovenaan dit perceel de herberg Het Popelierken. De omwalde hoeve links bovenaan is het Goed ten Briele, de omwalde hoeve rechts bovenaan is het Walleken. De weg die horizontaal loopt is de huidige Bredeweg, de verticale weg is de Beentjesstraat, de diagonale weg die loopt tussen de percelen 31 en 76 is de vroegere Molenstraat (nu Poekestraat).

bijgevoegde kaart, perceelnummers 261 en 262, in *Het Land van Nevele*, jg. XII (1981), afl. 2-3.

⁷ R.A. Gent, Baronie Nevele, Poesele nr. 1552, Landboek van Poesele met aantekeningen 1587/1616.

De molen werd naar alle waarschijnlijkheid door de bosgeuzen, op één van hun plundertochten, neergehaald omstreeks 1580⁸.

Niet enkel de molen van Poesele werd door de rebellen neergehaald maar alle molens in het Land van Nevele waren verbrand of vernield zodat de inwoners verplicht waren hun graan te laten malen in Merendree, Deinze of zelfs Gent. Toen de rust langzamerhand terugkeerde in onze gewesten, werden de meeste molens heropgericht al dan niet op dezelfde plaats. In Poesele zou het wel meer dan 50 jaar duren eer een nieuwe molen zou worden opgericht.

De molenaarsfamilie Braet

Na de wederopbouw van het landelijke dorp bood Poesele in de 17^{de} eeuw met zijn waterlopen (de Poekebeek en de Neerschuurbeek), kouters en kleine landbouwbedrijven, her en der verspreid tussen weiden en graanvelden, beslist een kleurig schouwspel.

Onder wind en wolken ontbrak nog wel een eigen windmolen, zoals te Lotenhulle, Vinkt, Nevele en Sint-Maria-Leerne, alle na de verwoestingen binnen het Land van Nevele heropgericht.

Christiaen Braet

Het was Christiaen Braet, de vierde generatie van het molenaarsgeslacht Braet⁹, die in februari 1636 het volk van Poesele te hulp kwam en opnieuw

⁸ Notities Geschiedenis van Nevele door Sophie Derom, niet uitgegeven (Erfgoedcentrum Het Land van Nevele).

⁹ A. Braet, *Het geslacht Braet door de eeuwen heen (1295-1980)*, Erembodegem-Aalst, 1981, 279 blz.; Idem, Vijf eeuwen molenaars Braet in West- en Oost-Vlaanderen, in *Molenecho's*, jg. XXXV (2007), 3-4, blz. 353-357.

een octrooi van de Rekenkamer van Rijsel wist te bemachtigen¹⁰.

Zijn voorvaderen hadden te Deinze al molengeschiedenis geschreven. Eerst huurde Adriaen Braet (fs. Geerolf), afkomstig uit Lotenhulle, aldaar de Schoonbergmolen voor twee termijnen van zes jaar (1549-1555 en 1561-1567). Adriaens zoon, Christiaen (tweede generatie), maalde er op de Vrouwkensmolen (1572-1574) maar moeide zich al in 1580 met de Schoonbergmolen nadat molenaar Pieter Tuutschaever er door de vreemde legerbenden verjaagd was. Het jaar daarop plunderden de Duitsers en de Fransen zijn molen, terwijl Deinze en Petegem, en de omliggende molens, verwoest werden. Begin 1583 onderging de Schoonbergmolen, gelegen buiten de Brugse Poort, hetzelfde lot. Christiaen Braet liet in 1586 een nieuwe molen bouwen binnen de veiliger stadspoorten, op eigen kosten, ter waarde van minstens 1100 gulden. Na Christiaens overlijden vroeg zijn opvolger Pieter (derde generatie), in 1594 een regularisatie aan omdat zijn vader had nagelaten een vorstelijk octrooi aan te vragen voor die molen. Er werd ook een overeenkomst gesloten voor de overname van de molen, die aan *Zijne Majesteit* toekwam. Als afgaande pachter betwistte hij nog, samen met zijn broer Jacques, de datum waarop de sleutels werden overgedragen: 3 februari of 15 februari (Vastenavond) 1598¹¹.

De jeugdige molenaar Christiaen Braet (vierde generatie), geboren circa 1596 als zoon van Pieter en Margaretha Claeysens, huwde circa 1620 met Martijntje Daenens en liet het bruisende marktlevens met de gegoede burgerij van Deinze achter zich om negen jaar lang, van 1626 tot 1635, de molen van Sint-Maria-Leerne te bedienen¹². Daarna zouden zij hun verdere leven met de Poeselse bevolking delen. Zijn jongere broers bleven ook het ambacht trouw: Jacob, Petrus en Jan te Deinze, en Marcus (1615-1684) was

¹⁰ A.D. Nord, Lille, reg. des chartes B.1661, fol. 149 (autorisation de construire un moulin à Poesele chatellenie du Vieux Bourg de Gand, donnée par la chambre des comptes de Lille à Chriétien Braet, meunier) – beschadigd stuk.

¹¹ P. huys, De grafelijke Schoonbergmolen tot 1600, in *Bijdragen tot de Geschiedenis van Deinze en de Leiestreek*, jg. 64 (1997), blz. 49-72.

¹² De prijszchatting van de molen in 1635, bij het overlaten aan N. Gernay, bracht hem 17 ponden groot op. Hierover is een artikel door dr. L. Goeminne in voorbereiding voor het jaarboek 2013 van de *Bijdragen tot de Geschiedenis van Deinze en de Leiestreek*.

brouwer en molenaar te Nevele.

Familieleden in en rond Poesele waren goed bekend, temeer omdat hun verre voorouders in de 15^{de} eeuw al nederzettingen hadden te Poesele, Lotenhulle en Nevele-Veldeken en goed vertrouwd waren met de waterhuishouding in het Poekebeekbekken¹³. Zo was Symoen Braet, schepen van het Land van Nevele (in 1496) en van het Poekse (in 1500). Hij bewoonde te Poesele *De stede ter eecken op de houc ende keer vander straeten daermen comt vander kercken van Poessele naer Poessele te Waele*¹⁴. Zijn *Sperrebulck*stuk van 450 roeden aan de Poekebeek behoorde in 1570 aan voornoemde Poeselse molenaar Jacob Van Renterghem¹⁵. Aan de samenvloeiing van de Neerschuurbeek en de Poekebeek had hij een prachtig uitzicht op de omgeving. Als kerkmeester gaf Symoen op 14 april 1474 (na Pasen) aan de Gentse kunstschilderes Agnes van den Bossche opdracht tot het maken van een communiebank¹⁶. Zijn familiale en economische relaties met de families Van Renterghem, Coene, Brunckins en De Cock aldaar laten vermoeden dat hij molenaar was te Lotenhulle: op 's Muyncx molen *daermen van Loo naer Pousselwaert gaet* (einde 15^{de} eeuw) en op de Oudegoede-dorpsmolen (begin 1500).

Groot economisch nieuws over de komst van een nieuwe molen te Poesele werd in 1635-1637 allicht druk besproken in de Poeselse herberg *Het Populierken*, gelegen naast het *Goed ten Briele* en tegenover de molensite.

Christiaan Braet had op 26 april 1635 een aanvraag ingediend bij het Rekenhof te Rijsel tot het oprichten van een windmolen op zijn 100 roeden land, gelegen op het "klein kouterken" van het pachtgoed ten Briele, zuid palend aan het *Meulestraetken*, west Adriaen Braet, oost Cornelis Van Parijs en noord de weg naar Brugge. Dit was schuin over de plaats waar tevoren de molen van Jacob Van Renterghem had gestaan. Het octrooi

¹³ A. Braet, Den Braetshoek, een oud cultuurgoed, in *Het Land van Nevele*, jg. XXVI (1993), afl. 2, blz. 89-129; idem, De Braetroute, Erembodegem-Aalst, 1996, 192 blz. (met kaart).

¹⁴ RA.Gent, Schenking d'Hoop, charter P.73 dd. 8.3.1480; Baronie Nevele, nr. 141 (korenrente op leen-eigen grond van Poesele 1570-1594), fol. 100 verso; idem, nr. 12 (heerlijke renten 1512), fol. 331 (2 gemeten land te Poesele niet ver van de kerk en dwars over de stede van Symoen Braet) en idem, nr. 134 (*markgelden* anno 1482) fol. 1r/v.

¹⁵ RA.Gent, Baronie Nevele, nr. 1471, fol. 97.

¹⁶ SA.Gent, reeks 301/62, fol. 71 verso.

werd hem op 10 februari 1636 verleend mits jaarlijkse betaling van 36 ponden *ten prijse van veertigh grooten Vlaems elck pont* aan de ontvanger-generaal van Oost-Vlaanderen *soo langhe als den staeck vanden selve meulen sal rechte staen*¹⁷.

Het zinde de achtbare heren van het Land van Nevele niet dat *den Prince* aan Christiaen Braet een octrooi had verleend¹⁸ zonder hun weet noch instemming. Het bleek ook dat drie inwoners van Poesele, met name Adriaen Braet (bewoner van het Goed ten Briele), Joos Van Doorne en Gilles Daneels, hun granen op de molens te Deinze hadden laten malen. Zij argumenteerden dat zij inwoners waren van de vrijeigen heerlijkheid Poesele *van niemant ghehouden ofte dependierende*.

Prompt beslisten heer Jan en jonker Jooris della Faille, als heren van *de Stede ende Lande van Nevele metten appendentien ende dependentiën van dien ende vande heerlicheit van Audegoede*, eens de puntjes op de i te zetten voor wat hun rechten te Poesele en hun maalrecht in het Land van Nevele betrof. Van hun gerechtelijke *démarche* bij de Raad van Vlaanderen tegen de voornoemde Poeselaars tijdens de jaren 1636-1639 is een breedvoerig verslag bewaard, opgemaakt door de deurwaarder *juge reverendaire*¹⁹ Pieter Beydens²⁰.

Met veel bewijsstukken wordt aangetoond dat de parochie Poesele *van allen auden tijden* deel uitmaakte van het Land van Nevele en dat de heerlijke bezitters er *van allen auden ende immemorialen tijde* hun wetten stellen en alle ordonnanties en plakaten en alleen maar aan de kerksteen te Nevele bekend maken. Komen als bewijsstuk aan bod:

¹⁷ RA.Gent, Baronie Nevele, bundel 1817 (Christiaen Braet contra Jan en Jooris della Faille), 1^e stuk dd. 10.2.1636.

¹⁸ In het verslag aldus geformuleerd: *pretensniew octroy dat onlanx soude vercregen hebben Christiaen Braet*.

¹⁹ De refendaris of verantwoordelijke binnen de rechterlijke orde voor de voorbereiding van de zitting en de stukken. Hij leest en vat dossiers samen en maakt beslissingen en uitspraken op voor de rechter.

²⁰ RA.Gent, Baronie Nevele, nr. 1817, idem nr. 1819 (procesbundel, akten dd. 14 juli 1636 en oktober 1637).

- a) het leenboek en een kopie van een akte van 12 september 1387 van de kasselrij van den Oudburg van Gent;
- b) een kopie uit 1482 van ontvangen *markgeld* te Poesele dd. 22 maart 1467;
- c) het transport van Vlaanderen waarin Poesele drie schellingen en 8 deniers parisis bijdraagt in het transport van het Land van Nevele, zijnde vier ponden en twee deniers parisis;
- d) een handboek van 1564 met opgave van Poeselenaren die hun jaarlijkse verplichte karweidag deden;
- e) een akte van 18 mei 1594 van baljuw en leenmannen van het kasteel en de Oudburg van Gent;
- f) vele getuigenissen van *ghequalifijerde auderlinghen* van Poesele, met name Jan Van Speybrouc, Joos De Meijere, Pieter Van Alsteyn, Gheeraert Vander Plaetsen, Jacques Mestach, Pieter Rubbens, Niclaes Baes, Christoffel De Clerck, Joos Loonckens, Bauduyn Braet, *de gheswooren Landtmeter der Stede van Ghendt Pieter Vander Meeren*, Jan Strijmeersch, Thomaes Lootens, Hercules Van Kerrebrouc, Loys Van Leeuwen, Jacques Verstraeten, Jan Gheysens, Jan Van Langheraert, Gheeraert Van Pamele, Elias Verlinden, Niclaeis Hemelsoete, Lauwereyns Van Hecke, Jan Vanden Putte, Olivier Temmerman, Jan Van Parijs, Jan Rijckaert, Daneel Vijt de jonge, Lieven Vanden Moere, Lievyne Coppens, Matthijs Schamp.

Zo blijkt dat alle lenen in Poesele wel afhingen van het leenhof te Nevele maar de inwoners ervan juridisch afhingen van *de wet vanden heerlickheit van nevele tot poussele*, ook de *laten onder tdistrict van seker coorenrente nu competerende Jonker Jan Sijmoens ende van seker evenrente competerende joncker Jacques Lautins*, twee lenen van voornoemd leenhof te Nevele met recht van *markgeld* (belasting op verkoop van goederen). Bewoners van Nevele-Binnen of Nevele-Vrijheid betaalden geen *markgeld* en waren geen *beste hoofd* of doodschuld verschuldigd.

Over de molens vernemen wij in dit 58-punten tellende verslag (*advertissemant* genoemd):

- a) dat de Poeselenaren geen eigen molen meer hadden sedert het verdwijnen van deze die Jacob Van Renterghem in het jaar 1575 had opgericht, hetgeen geen reden was om met hun granen naar de molens van Gent, Deinze of Merendree te trekken, met uitzondering van de

- oorlogsperiode (1580-1600) toen alle molens van het Land van Nevele *verbrant ende ghedestruert* waren en *de wet in noot gheen stede en heeft*. Het molenoctrooi van 1575 was door de Rekenkamer te Rijsel verkregen toen het Land van Nevele als geconfisceerd goed aan (zijne majesteit) de graaf van Vlaanderen toekwam;
- b) dat Christiaan Braet met zijn nieuw molenoctrooi alreeds op zijn verplichtingen jegens de heren della Faille was geweest;
 - c) dat de molen van Lotenhulle, binnen het Land van Nevele aan jonker Jooris della Faille toebehoorde als heer van de heerlijkheid Oudegoede aldaar, gehouden *vanden hove ende castele van nevele*, en die in vroegere tijd in leen was gegeven aan *wijlen mijnheer Jan van Poucques*;
 - d) dat volgens beweringen van de verweerders er *eenighe queerens ofte hantmeulens*²¹ te Poesele in gebruik waren, zonder echter hun namen bekend te willen maken;
 - e) dat het molenrecht uitsluitend aan de eiser toebehoort: *Ende te onsen Leene van nevele behooren vrije malderijen te winde ende te waetere te alsoo vele meulenen als wij setten willen binnen onsen voorseyden Lande, ende te dien meulenen moeten malen onse mannen onse manne mannen onse laten onser manne laten ende alle deghene die binnen den Lande van Nevele wuenen eyst binnen der vryheden ofte daer buyten*²²;
 - f) dat op enclaves binnen het Land van Nevele, zoals de heerlijkheid van Bellem, men had *doen afhalen de yzers van diversche queerens*;
 - g) dat Joos Braet te Nevele-Kerrebreek over een *kweern* beschikte en daarvoor door de baljuw van deze heerlijkheid, gehouden van de Gentse Sint-Baafsabdij, vervolgd werd;
 - h) dat de heer van Poeke enkele jaren eerder de bewoners van zijn heerlijkheid binnen Lotenhulle aanmaande om met hun granen naar zijn Poekse molen²³ te gaan in plaats van naar de Oudegoedemolen, waarvoor jonker Jooris della Faille prompt klacht indiende;

²¹ Een *kweern* is een korenmolen die met de hand wordt bediend. Op een liggende steen rust een ronde steen (de looper) die met een handvat wordt rondgedraaid.

²² Het betreft hier de opeenvolgende punten van de kennisgeving of Advertissemant van december 1637.

²³ Vermoedelijk betreft het hier de Eekhoutmolen te Kanegem die Jan Braet in bezit had maar windpacht verschuldigd was aan de baron van Poeke.



Enkele weken voor de molen omkantelde nam persfotograaf René Van de Walle uit Landegem nog deze foto. De verticale wiek rustte toen al op de grond.

- i) dat na het verdwijnen van de eerste Poeselse molen de inwoners opnieuw naar de heropgerichte molens in het Land van Nevele trokken, hetgeen Jacques Verstraeten, als pachter van de Oudegoedemolen te Lotenhulle, en Jan Vander Eecken, als pachter van de Nevelse molen, stellig beweerden;
- j) dat de huisvrouw van Huybrecht De Cloet uit Poesele *dede malen een bacte graens tot Deynse die sij daer ghecocht hadde nemaer dat haer die afghenomen wiert tot Severen bij Lieven Vyncke, officier aldaar;*
- k) dat Christiaen Braet met zijn nieuw opgerichte molen te Poesele probeerde profijt te halen uit de vele betwistingen en voorvallen.

Hoe dan ook, Christiaen Braet, schreef onrechtstreeks ook een stukje geschiedenis van Poesele en behield, ondanks alle heibel en rechterlijke tussenkomsten zijn maalrecht²⁴. Maar de drie heren, Adriaen Braet, Joos Van Doorne en Gillis Daneels, in overtreding met *het banrecht* van de heren della Faille, kregen een zware boete van 50 Carolus gulden aangesmeerd.

Het banrecht hield in dat de heren van het Land van Nevele hun eigen *heerlijke* (=van de heer) molens hadden waar de inwoners of onderhorigen tegen vergoeding hun granen moesten laten malen, ook de granen buiten de heerlijkheid aangekocht. Wind- of watermolens die aan derden toebehoorden waren normaliter wind- of waterpacht verschuldigd aan de grondheren met hoog justitierecht, in casu deze van Nevele.

Poesele was en bleef, net als Nevele-Binnen, *vrije eyghendom oft vrij-eyghen goet van niemant gehouden nochte revelerende als van godt en de sonne, en niet in leen gegeven*. Poesele had wel een eigen schepenbank, maar volgde de heren van het Land van Nevele die er heerlijke renten en doodkoop van de inwoners inden.

We zien de molen voor het eerst afgebeeld op een kaartje uit 1637 waarop de molens staan afgebeeld van het Land van Nevele, zes in totaal: Nevele, Landegem, Leerne, Lotenhulle, Vinkt en Poesele. Het werd op 16 november 1637 opgemaakt door Pieter Vander Meeren, landmeter van de kasselrij Gent²⁵. In het landboek van Poesele 17^{de} eeuw (zonder datum), dat destijds gedateerd werd 1638-1639, staat de molen (nog) niet vermeld in de perceelsbeschrijvingen en nog niet aangeduid op de figuratieve kaarten.

²⁴ RA.Gent, Baronie Nevele, nr. 1817, baljuw contra Christiaen Braet, molenaar te Poesele, 1635-1639.

²⁵ ARA. Brussel, T.459 (2e Reeks Kaarten en Plans - L. Janssens, 1997), nr. 680



*Schilderij (40,5 x 31 cm - olieverf op hout) van Poesele molen
door A.Verpoest uit Baarle.
Dit schilderij hing tot 1962 in het klaslokaal van de jongensschool
in de Beentjesstraat.*

Uit bovenvermelde nieuwe gegevens, vergeleken met de parochieregisters, blijkt dat het landboek moet zijn opgemaakt eind oktober, begin november 1637²⁶.

In 1644 werd molenaar Christiaan Braet ook met 50 Carolus gulden beboet *wegens jaere ende daeghe herewaerts* te weigeren met paard en wagen karweien uit te voeren voor de heer van Nevele²⁷.

Met pastoor Joost De Drijver leefde molenaar Braet in onmin. Tijdens zijn ambtsbezoek aan Poesele noteerde bisschop Triest op 4 september 1651 dat het niet goed botert tussen de pastoor en de molenaar, vandaar hun wederzijdse verdachtmakingen. Op 17 augustus 1654 bezocht de bisschop Poesele opnieuw en noteert hij: *“De pastoor heeft een goede reputatie bij de bevolking, maar hij komt nog niet overeen met de molenaar, een stijfkop en een lastpost voor de kerk.”*²⁸ Geschillen tussen molenaar en pastoor kwamen wel meer voor. Het had vooral te maken met het malen op zon- en feestdagen.

Het gezin Christiaan Braet-Martijntje Daenens telde zeven kinderen. Een ongeval met de draaiende wieken kostte het 10-jarige dochtertje Elisabeth het leven²⁹.

Dochter Livina (Braet) huwde naam- en dorpsgenoot Pieter Braet, zoon van de beboete Adriaen.

Dochter Martina huwde Livinus Dobbelaere uit Poeke.

Hun vier zonen oefenden ook het molenaarsberoep uit:

- Jan begon in 1658 te Waarschoot en pachtte vanaf 1661 de Pietendriesmolen te Knesselare;
- Guillelmus (eerst gehuwd met Francijntje Van Kerrebroeck en dan met Janneke De Neve) pachtte de Kruisstraatmolen te Zomergem, alwaar hij op 4 februari 1682 overleed;

²⁶ R.A.Gent, Baronie Nevele 105, Poesele 1562 – Landboek met kaarten 17^{de} eeuw.

²⁷ RA.Gent, Baronie Nevele, nr. 672 (wettelijke passeringen).

²⁸ A.Bollaert, Poesele doorgelicht tijdens de contrareformatie via de kerkrekeningen en de visitatieverslagen van bisschop Triest, in *Het Land van Nevele*, jg. XXIII (1992), blz. 185-186.

²⁹ A. Bollaert, 875 jaar Poesele 1121-1996 – een overzicht van de voorbije honderd jaar in foto's, in *Het Land van Nevele*, jg. XXVII (1996), afl. 3, p. 206-207.

- Christiaan junior pachtte de molen in de Kerkstraat te Waarschoot, alwaar hij in 1669 overleed.
- Petrus volgde in Poesele zijn vader op toen die op 30 augustus 1665 overleed.

Petrus Braet

Zoon Petrus, als jongste kind te Poesele geboren op 19 januari 1640, was inmiddels op 13 november 1664 te Nevele getrouwd met Judoca Meere (Meire) fa. Pieter³⁰.

Zij woonden in de Beentjesstraat, met uitzicht op hun molen in de Poekestraat³¹. Het werden moeilijke tijden. De belastingdruk was al toegenomen en de Franse veroveringsoorlogen (1667-1668 en 1672-1678) zorgden voor veel ellende.

Het echtpaar installeerde een *stamphuys* voor het persen van olie en verbouwde raapzaad (*eenich rapsaet ofte die ghenoeempt wordt rondtsaedt*³²) op een perceel achter het Goed ten Briele (*op velden daermen ghewoene is thiende te haelen*). Petrus was ook als houthandelaar en grondprijzer bedrijvig³³.

Op 38-jarige leeftijd overleed de mulder te Poesele op 23 maart 1678 en Judoca bleef met vijf jonge kinderen achter:

- Livina, geboren te Poesele op 19 maart 1667, huwde Judocus Hanssens (fs. Antonius);
- Jan, geboren te Poesele op 29 oktober 1669;
- Guillelmus, geboren te Poesele op 8 november 1671, huwde met Joanna

³⁰ Dit huwelijk staat ook ingeschreven in het huwelijksregister van Poesele.

³¹ RA.Gent, Baronie Nevele, nr. 2211 (renteboek Poesele 1660 e.v.), fol. 25 verso-26 recto (*Pieter Braet, 200 roeden den meulenwal, west Adriaen Braet*); S.A.GENT, Vreemde steden, Poesele nr. 76 (extrait renteboek heerlijke renten 1650-1702), nr. 48: hofstede 't Walleken 100 roeden – Petrus Braet en kinderen, later Adriaen Dhamere); A. Bollaert, Grondeigenaars en pachters te Poesele anno 1670, in *Mensen van Toen*, jg. I (1991), afl. 3, blz. 62. Voor de familie Braet 't Walleken betrok woonden ze in de Beentjesstraat tussen de kerk en de huidige Bredeweg, nu Beentjesstraat 30. 't Walleken is nu Bredeweg 18.

³² RA.Gent, fonds Bisdom-St.-Baafs, reeks B, nr. 3564: getuigenverklaring van de weduwe Joosyne Meere dd. 21.5.1682.

³³ A. Bollaert, Neringdoenders en ambachtshui in de baronie Nevele (II), in *Mensen van Toen*, jg. I (1991), afl. 3, blz. 50 en 58.

Cornelis en daarna met Joanna Vermeulen, en bewoonde *de Pereboomstede* in de Poekestraat te Poesele³⁴;

- Pieter junior, geboren te Poesele op 6 september 1673, huwde Petronella Van Maldeghem (fa. Lieven) en overleed te Hansbeke op 14 september 1724;
- Franchoys, geboren te Poesele op 24 november 1675.

Petrus Braet was een gefortuneerd man die zowat 365 ponden Vlaams tegoed had aan uitgeleend geld, onder meer 198 ponden Vlaams van de parochie Poesele en 67 ponden Vlaams van de parochie Vosselare. En met 8/13 van de Poesele windmolen, hofsteden en zaailanden te Poesele en Lotenhulle, zaailand te Poeke, heel wat rogge, tarwe, lijnzaad en vlas in voorraad en een veilige zolderkamer te Gent met kledij en 283 ponden Vlaams aan geld waren de kinderen ook reeds welstellend te noemen³⁵.

De molenaarsfamilie De Clercq

Lauwereys De Clercq

Met Lauwereys of Laurens De Clercq³⁶ als molenaar zette de weduwe Braet in 1682 haar leven verder en baarde nog drie kinderen: Anna Maria (°1685), Petronella (°1687) en Jacob De Clercq (°1682), die later het molenbedrijf te Poesele verder zette.

Het huwelijk van Lauwereys De Clercq met Josijntje Meire, zoals de weduwe Braet werd genoemd, verliep niet zonder problemen. De ondertrouw ging door op 24 juni 1679, met Joannes Braet en Judoca Meganck als getuigen. Hun huwelijk vond bijna drie jaar later plaats op 30

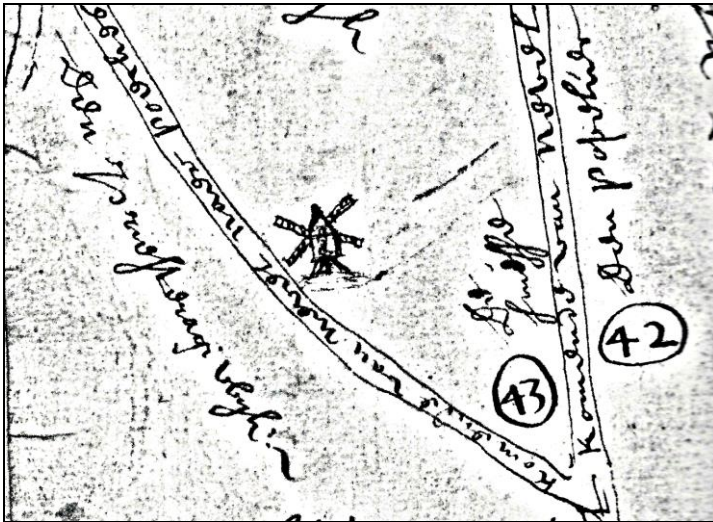
³⁴ Nu Poekestraat nr. 46.

³⁵ RA. Gent, Baronie Nevele, bundel 424, Staat van Goed dd .15.3.1679 (overlijden Petrus Braet).

³⁶ De familienaam De Clercq wordt in de diverse akten op drie verschillende manieren geschreven: De Clercq, De Clerck en De Klerk. Deze laatste schrijfwijze werd steeds gebruikt door de uit Nederland afkomstige Poeselse dorpsheer Paulus Leyten maar na zijn overlijden werd de naam opnieuw met 'ck' of 'cq' achteraan geschreven. Vermits de schrijfwijze De Clercq de meest voorkomende is en ook gebruikt wordt bij de nakomelingen van Laurens De Clercq zullen we het bij deze spelling van de familienaam houden.

april 1682, met Jacob Schollaert en Henricus Dhont als getuigen. Josijntje Meire was toen drie maand zwanger.

Lauwereys De Clercq overleed te Poesele op 10 november 1725. Hij was 72 jaar en werd in de kerk begraven. Judoca of Josijntje Meire of Meere bereikte eveneens een hoge leeftijd voor die tijd en overleed te Nevele op 17 juni 1727. Zij overleefde haar voorname zoon Pieter junior (1665-1724), baljuw en molenaar te Hansbeke en kende diens kinderen: Frans (molenaar te Hansbeke), Boudewijn (molenaar te Bassevelde), Jan (pachter van het Goed te Voorde te Hansbeke), Pieter en Ignatius (beiden handelaars te Bassevelde) en het begijntje, Marie-Rose te Gent.



Fragment uit de kaart die hoort bij de Status animarum van Poesele die in 1729 door pastoor Paulus Leyten werd opgemaakt.

Nr. 42 is Den Popelier, nr. 43 is De smesse.

Jacob De Clercq

Jacob De Clercq werd geboren te Poesele op 24 oktober 1682 als zoon van de voormelde Lauwereys en Josijntje Meire. Op 14 december 1709 huwde hij te Lotenhulle met Anna Maria Rutsaert.

Anna Maria Rutsaert was de weduwe van Jacob Cackaert (1670-1708)

baljuw van Oudegoede in Lotenhulle sinds 1692 in opvolging van zijn vader Martin tevens molenaar op de molen van Oudegoede. Volgens de staat van goed opgemaakt op 3 september 1709 hadden ze samen vijf kinderen: Marie-Isabelle, Joannes, Joanna Catherina, Martinus en Jacobus Cackaert.

Jacob De Clercq en Anna Maria Rutsaert hadden samen een dochter Anna-Maria³⁷. In 1711 en 1712 staat hij vermeld als schepen van Oudegoede. De Clercq was na het overlijden van zijn echtgenote op 7 mei 1715 afgaande pachter van de molen van Oudegoede. Hij werd er opgevolgd door Laurens Van de Voorde³⁸. Laurens Van de Voorde was gehuwd met Catharina Cackaert, dochter van Martin en zuster van de overleden Jacob.

In de staat van goed opgemaakt op 23 december 1715 staat de echtgenote van Jacob De Clercq vermeld als *Jo^o Anne Marie Roodtsaert* weduwe in eerste huwelijk van Sr. Jacobus Cackaert. Als voogd materneel staat *Mre. Charles Roodtsaert advocaet in den raede in Vlaenderen* vermeld.

Op 16 maart 1724 hertrouwt Jacob De Clercq te Poesele met Theresia Verbauwen, dochter van Pieter en Livijne Loontjens. De vader van de bruidegom en de moeder van de bruid traden op als getuige. In dit huwelijk werden nog negen kinderen geboren waarvan er drie voor hun derde levensjaar zouden overlijden.

Als De Clercq op 14 mei 1745, tijdens zijn 63^{ste} levensjaar overlijdt, zijn er naast zijn echtgenote zeven wettelijke erfgenamen: zes dochters waarvan er twee zijn gehuwd en één zoon Adriaen, vier jaar oud en te jong om zijn vader op te volgen.

Net als zijn vader wordt Jacob De Clercq in het Poeselse kerkgebouw begraven. De uitvaartdienst en de begrafenis kostten 7 ponden 14 schellingen en 5 grooten waarvan 1 pond 2 schellingen grooten aan de kerkmeester werd betaald voor het graf in de kerk.

In de staat van goed opgemaakt na dit overlijden op 26 oktober 1745³⁹

³⁷ Anna-Maria De Clercq huwde op 3 februari 1733 te Poesele met Pieter Van den Bulcke.

³⁸ L. Stocman e.a., *Geschiedenis van Lotenhulle*, Hfst. III Sociaal-economische evolutie, blz. 108. Laurens Van de Voorde werd zo de stamvader van de molenaarsfamilie Van de Voorde (1716-1918) mededeling van Daniël De Vleeschouwer.

³⁹ RA.GENT, Baronie Nevele, bundel 409; fol. 309 verso e.v., Staat van Goed dd.

lezen we dat De Clercq in Poesele de volle eigenaar was van *eenen cooren windt meulen stampcot met het meulenhuijs daer nevens ende een bulcxken landts ghenempt den auden meulewal* samen 495 roeden groot, een stuk land het *lochtinckbulcxken* 150 roeden groot en twee stukken land vroeger *het cauterken* genoemd 1274 roeden groot. Deze eigendommen waren voorheen voor $\frac{7}{8}$ in het bezit van de kinderen van Pieter Braet. Hij kwam in het bezit van deze eigendommen na drie uitkeringen (7 september 1729, 11 april 1730 en 5 mei 1737) aan de mede-erfgenamen en het verwisselen van gronden en delen van renten *volghens transactien ende bescheeden ten desen steirfhuijze berustende*.

In Nevele-Binnen was hij de eigenaar van een hofstede met stallingen en een oude smidse van 130 roeden groot die paalt aan de stenen brug over de Poekebeek en een stuk land beplant met bomen van 595 roeden groot langs de Poekebeek. In Nevele-Buiten bezat hij langs de molenkouter een stuk land van 520 roeden groot en op Braamdonk een bosje langs de Neerschuurbeek van 243 roeden groot. Via zijn vrouw was hij voor $\frac{1}{3}$ de bezitter van een hofstede en drie partijen land op Nevele- Veldeken.

Als we de *baeten* van het sterfhuis doornemen dan stellen we vast dat De Clercq en zijn familie over heel wat comfort beschikken in vergelijking met hun dorpsgenoten. Zo bezit de familie heel wat koperen en tinnen gebruiksvoorwerpen. Ze slapen in een *spiessen coetse*⁴⁰ met een *bedde hoofdpulm kussens slaepplaeckens met een wollen saergje...* . Op hun slaapkamer is er een haard, er is *een oorlogie met het slag* en naast de klederen vond men er ook gezwingeld vlas, lijnwaad, een tafel en stoelen. In de andere kamer bevindt zich een *streckoetse met slaepinghe*⁴¹ en bewaren ze o.a. een *fusieke*⁴². Op de voute bevindt zich ook een bed met hoofdpeluw, slaaplakens en een wollen deken. Met vierhonderd houtblokken in de stallingen en 650 bussen hout op het hof was er aan brandhout geen gebrek. In de stal stonden twee koeien, twee kalveren en drie zwijnen. Er was ook nog een *wintmeuleken* dat geschat werd op 1 pond 10 schellingen grooten.

26.10.1745 (overlijden Jacob De Clerck).

⁴⁰ Eikenhouten bedstede.

⁴¹ Verplaatsbaar bed met slaapgerief.

⁴² Geweer.

Dat de molenaar noodzakelijke schikkingen trof voor de toekomst blijkt nog uit het volgende. In de beste kamer lag *een laecxken de linghamde van vierensestigh ellen dienende tot een meuseseijl met de seelen en stringhgen*. Op het hof lag *eenen eecken boom dienstigh tot eenen meulensteirt en op het stucxken bachten t'huijs met nogh eenen boom ligghende in het waeter bij het hof dienende tot eenen pestel aenden meulen*.

En er was ook nog *eenen schoonen eecken boom staende op de landen van Adriaen Van Hecke dienstigh tot een meulenhase die den overledenen in sijn leven vanden selven Van Hecke ghekocht ende betaelt heeft welcken boom magh blijven staen groeijen ten proffijtte van dit steirfhujs midts aenden eergheseijden Van Hecke alle jaeren te betaelen tot eenen gulden*.

Het was een woelige periode in het Land van Nevele omwille van de Oostenrijkse Successieoorlogen (1740-1748). Poesele, Nevele en Meigem ontsnapten ternauwernood aan een treffen tussen de Franse en de Oostenrijkse troepen maar de gemeenten in het Land van Nevele kregen af te rekenen met zware opeisingen, plunderingen en vernielingen door de Fransen. Vooral de wijk Kerrebroek in Poesele, Nevele en Meigem kreeg het zwaar te verduren⁴³. De windmolen werd gespaard maar de molenaar had toch enkele voorzorgen genomen. Zo had De Clercq 76 pond koperen vaten, 68 pond tinnen vaten en twee ijzeren potten in veiligheid gebracht bij procureur Lammens in Gent. Bij een niet nader omschreven persoon in Gent stonden 8 zakken tarwe, een wafelijzer en een graanmaat.

In 1746 wordt de windwijzer vernieuwd. Op de staak van de windwijzer stonden de letters F.V.H. aangebracht wat verkeerdelijk de indruk wekte dat de molen toen opnieuw zou zijn opgericht⁴⁴.

Op 1 juli 1745 gaf Theresia Verbauwen de molen, het stampkot, het molenhuis en de omliggende grond in pacht aan Jacobus De Ridder voor een periode van 3, 6 of 9 jaar tegen een jaarlijkse pachtprijs van 25 ponden 10 schellingen grooten per jaar en de eventuele belastingen op de molen.

⁴³ A. Bollaert, De Franse bezetting te Nevele, Meigem en Poesele in 1744, in *Het Land van Nevele*, 1994, jg. XXV, afl. 3, p. 202-216.

⁴⁴ A. Janssens, De windmolen van Poesele, in *De Belgische Molenaar*, 1958, blz. 150/151. Janssens A., De windmolens van Nevele en randgemeenten, *Bijdragen tot de geschiedenis der stad Deinze en van het land aan de Leie en Schelde*, jg. XXVI, 1959, blz. 115.

De molen werd door Vercruijse, *ghesworen meulenprijser tot Deijnse*, geschat op 357 ponden 1 schelling 6 grooten waarvoor de pachter een waarborg (*recouvre van eenen staende seker*) schuldig was van 30 ponden grooten. Daar de schatting door de pachter betwist werd, laat Theresia Verbauwen *omme in geen questien te vallen* de molen op 25 oktober 1745 herschatten door Caerel Van Damme die de waarde van de molen op 313 ponden 2 schellingen 4 grooten schat. Naast de molen is er ook nog *een blommeulen die oock is ghepresen door den voorseijden meulenpreijser die is bedraeghende tot vier ponden grooten die den meergheseijden pachter oock in de voorenstaende aenveirdinghe vande meulen mede aenveirt*.

De bruto-opbrengst voor de weduwe De Clercq bij deze verpachting, gebaseerd op de schatting van molenschatter Van Damme, bedroeg 8,14 % (7,14 % gebaseerd op de eerste schatting). Als we bijvoorbeeld dit vergelijken met de bruto-opbrengst van de molen van Oudegoede in Lotenhulle in 1723 dan was het rendement voor de eigenaar van deze laatste molen nagenoeg het dubbele. Het onderhoud en het herstel van het draaiend werk van de molen viel ten laste van de huurder (bij de Oudegoedmolen was dit goed voor 36 % van de totale waarde van de molen). Het waren vooral deze onderdelen die bloot stonden aan erosie, slijtage en breuk. Een molenaar-huurder nam dus steeds een ernstig financieel risico bij het afsluiten van een pachtcontract⁴⁵.

Voordien was de molen ook al verhuurd geweest. In 1739 aan Adriaen Verplaetsen en in 1741 aan Joannes De Dobbelaere. Jacobus De Ridder doet zijn volledige negen jaar uit. In 1753 wordt hij als pachter opgevolgd door Pieter Paelynck, gehuwd met Maria Anna De Loor.

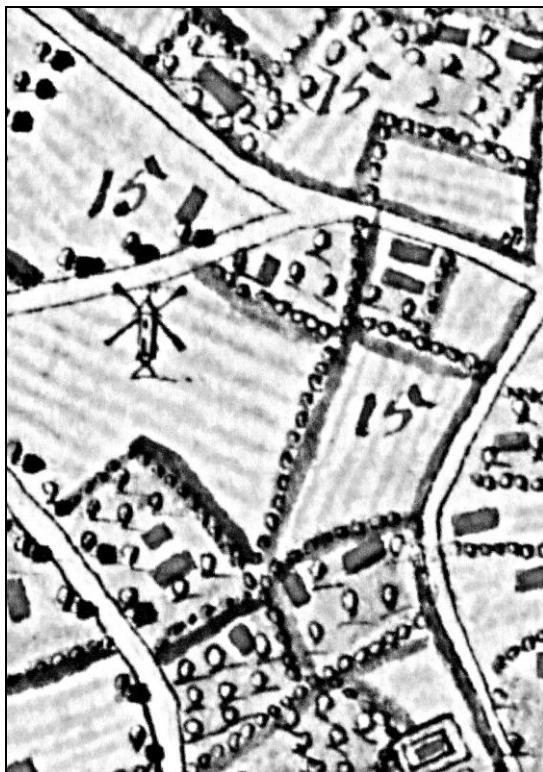
In 1758 is het de weduwe Gillis Meganck, m.a.w. Theresia Verbauwen, die de molentiende betaalt. Adriaen De Clercq is dan 18 jaar oud en vermoedelijk klaar om de nieuwe molenaar te worden.

Op 26 oktober 1745 was Verbauwen al hertrouwd met Gillis (Egidius) Meganck. Hij overlijdt te Poesele op 28 april 1755 in de leeftijd van 62 jaar. Zij overlijdt op 1 juli 1777 op 78 jarige leeftijd.

⁴⁵ Goeminne L. Dr., Prijsschatting en verpachting van de Oudegoede windmolen te Lotenhulle in 1716. *Bijdragen tot de geschiedenis der stad Deinze en van het land aan de Leie en Schelde*, jg. L, 1983, blz. 160.

Adriaen De Clercq

Adriaen De Clercq werd geboren in Poesele op 27 november 1740. Hij was het achtste en voorlaatste kind van Jacob De Clercq uit zijn tweede huwelijk met Theresia Verbauwen. Bij het overlijden van zijn vader in mei 1745 was hij vier jaar en de enige jongen nog in leven. Hij erft samen met zijn vijf zussen en zijn halfzus uit het eerste huwelijk van zijn vader één zevende van al zijn bezittingen.



Op de Ferrariskaart van 1777 staat de molen langs de verkeerde kant van de weg afgebeeld. Hij staat ten onrechte afgebeeld op de plaats waar ooit de eerste molen van Jacob Van Renterghem stond.

Op 7 januari 1777 huwt hij met Maria-Theresia Van de Voorde uit Lotenhulle. Zij werd aldaar geboren op 5 mei 1746 als oudste van de tien kinderen van Jan Van de Voorde en Maria-Theresia Lauwaert. Jan of Joannes Van de Voorde was van 1772 tot 1782 schepen van de heerlijkheid Oudegoede en van 1755 tot 1788 burgemeester (of eerste schepen) van de heerlijkheid Sint-Donaas. Hij was ook eigenaar van het Proosdijgoed dat hij eind 1754 had gekocht voor 905 ponden grooten. Tijdens de periode 1770-1773 was hij armmeester in Lotenhulle⁴⁶.

In het gezin De Clercq-Van de Voorde werden vier dochters geboren: Anna-Coleta (1777-1802), Carolina-Josepha (1780-1781), Johanna-Catharina (1783-1806) en Barbara-Francisca, geboren in mei 1786. Enkele weken na de geboorte overlijdt het wichtje en elf dagen later, op 26 juni 1786 overlijdt Maria-Theresia Van de Voorde op 41-jarige leeftijd.

In de staat van goed opgemaakt na haar overlijden lezen we in het eerste kapittel van de inkomsten het volgende: *“Gronden van erfven ghecommen van s'overledens sijde, bij dien schuldig te volghen aen de weesen met last van s'hauders recht van bijleve & het gonne hier van voorders verclaert, Te weten tot twee hondert roeden landt op den westcant van eene meerdere partije genaemt het Cauterken sorterende onder de heerlyckhede van de proosdye van Sinte Donaes tot Brugghe, ghelegghen binnen de prochie van Lootenhulle, paelende de selve 200 roeden, noord den herwegh van poucques naer Nevel west de Clijttestraete, oost & suijsd Sieur Joannes Van de Voorde, welcke 200 roeden landt aen de overledene is toeghecommen bij advancement van successie t'haeren proffijte ghedaen door haere voornoemde ouders volghens den act dannof sijnde gepasseert voor den notaris Jan Francois Van Melle tot Nevel residerende den 16e 7bre 1783 waartoe gherefereert wordt*
Ghevende den hauder te kennen dat hij constant huwelijck met de overledene op de voorseijde twee hondert roeden landt heeft gebauwen eenen graen en olie wind meulen, alsmede een stenen huijs gedeckt met pannen, welcken meulen met alle de staende ende draeiende wieken op den 4e augustij 1786 is gepresen door J, Hoste meester meulenmaeker tot Ruijsseleede in prijs van amelioratie ten somme van ses hondert achttien ponden neghen shillingen en vier grooten courant, ende het voorsijde nieuw huys is ten voornoemden daghe gepresen door Jan Francois Van

⁴⁶ Stocman L. e.a., *Geschiedenis van Lotenhulle*, blz. 54, 56, 95, 184, 200.

*Melle gesworen prijsers tot Nevel residerende in prijs van amelioratie alsvooen ter somme van twee hondert acht ponden ses schellingen en acht grooten courant, de selve prijsije respectievelijck gedaen ter presentie & interventie vanden hauder & deelvoogt volghens de acten dannof sijnde dus tot de tottalle amelioratie bedragt de somme van £ 826"16" courant daer van de weesen aen den hauder d'hilft moeten vergoeden t'gonne alhier dient voor M(emorie)."*⁴⁷

Het ging mulder De Clercq op zakelijk vlak goed voor de wind. Naast zijn eigen molen te Poesele was hij kort vóór het overlijden van zijn echtgenote ook de eigenaar van de nieuw gebouwde Proosdijmolen van Lotenhulle. In het proces-verbaal van afpaling van de gemeente Lotenhulle van 25 april 1811 wordt het bruto-inkomen van de molen geschat op 375,00 fr. Na aftrek van een derde voor onderhoud en reparaties wordt de uiteindelijke schatting bepaald op 250,00 fr. Als eigenaar staat Adriaan De Clercq vermeld met een molen van klasse 2 gelegen in de sectie C van de gemeente met het nummer 283⁴⁸.

Het was oorspronkelijk een open staakmolen die later werd omgebouwd tot een torenkotmolen (een typisch West-Vlaamse constructie) als graan- en oliewindmolen met dubbele kruisplaten. In 1948 werd hij afgebroken⁴⁹. Na het overlijden van Maria-Theresia Van de Voorde hertrouwt Adriaen De Clercq met Anne-Theresia Boone.

In 1809 staat Poesele-molen als bouwvallig vermeld en hetzelfde jaar brandt hij af. In 1811 wordt de houten staakmolen op teerlingen heropgericht door Adriaen De Clercq.

⁴⁷ RA. Gent, Baronie Nevele, Staten van Goed, bundel 418, blz. 395.

⁴⁸ *Kultureel jaarboek voor de provincie Oost-Vlaanderen*, 1961. Inventaris van de wind- en watermolens in de provincie Oost-Vlaanderen, blz. 114-115. Hierin wordt ten onrechte vermeld dat de molen werd opgericht in 1785 en toebehoorde aan de Proosdij van Sint-Donaas te Brugge.

⁴⁹ Goeminne L., Dr., *Prijsschatting en verpachting van de Oudegoed windmolen te Lotenhulle in 1716. Bijdragen tot de geschiedenis der stad Deinze en van het land aan de Leie en Schelde*, jg. L, 1983, blz. 151.

Lot Secretelijc van het
Jaargelijde geordonneert byt. stammet
olografische gemaakt by mijne
overleden dogter Catherinde Clercq
den 4 maente 1806 geinregistraert
Aot quid den 16 Julij 1806 f. 106
reeds sal 3 ten prijse in het gebude
van Deyen Frans 70 cent. bij
s. quaaten gev. i. k. Voor hypothe-
que mijne maente en grond groot
28 are 66 centiares geleguet tot
Lootenhulle approbuet word
sal hier voorn. s. k. wille en
pretende dat men mijn overlijden
dit mijn testament zije volle
nigtwerkinge sal hebben onder
v. l. v. van desocatie ten gebude
offe Dale.

Fragment uit de laatste wilsbeschikking van Adriaen De Clercq waarin hij de
Proosdijmolen van Lotenhulle als onderpand geeft voor de uitvoering van
de kerkelijke stichting van zijn overleden dochter Catherine.

Als De Clercq zijn einde voelt naderen laat hij *malade de corps mais saint d'esprit mémoire* op 14 april 1812 een laatste wilsbeschikking opmaken door notaris Martin Charles Van Hulle, *Notaire Impérial admis pour l'arrondissement de la Justice de Paix du canton de Nevel résidant en la commune de Nevel* in het bijzijn van vier getuigen: Nestor Madou, Jan-Baptist Verplaetse (timmerman), Joannes Onderbeke en Joannes Frans Herpels. Op het document staat hij vermeld als landbouwer, voorheen mulder. Vermoedelijk werkte Adriaen De Clercq niet zelf op de molen. Ofwel verhuurde hij de molen ofwel had hij een molenaar in dienst. Zo staat in 1800 in de registers van de burgerlijke stand van Poesele, Jacobus De Vos oud 31 jaar en gehuwd met Maria Anne Vlaemynck vermeld als molenaar.

In zijn laatste wilsbeschikking laat De Clercq noteren dat hij wil begraven worden op het kerkhof van Poesele met de hoogste dienst. Op de dag van zijn uitvaart dient aan de aanwezige armen een hectoliter tarwe, gebakken in broden, te worden uitgedeeld. Nog op de uitvaart dienen al zijn familieleden gevraagd samen met *de mans en de vrouwen van de commune van Poesel en dat naer den dienst hun sal gegeven worden een eerlijcke maelteijd en drijncken naer proportie*.

Eeuwigdurend dient elke maand een gezongen mis gecelebreerd waarvan de twaalfde mis zal doorgaan als jaargetijde. Na deze dienst zal voor een waarde van 12 frank en 69 centiemen tarwebrood aan de aanwezige armen worden uitgedeeld.

Tot delging van de kosten van de missen en het jaargetijde schenkt hij een stuk grond van 7 are 46 ca gebruikt en bebouwd door Nestor Madou ten titel van cijnspacht⁵⁰.

Nog in zijn testament wil hij de uitvoering van de eeuwigdurende schenking aan de kerk van Poesele van zijn dochter Catharina (†1806) verzekeren door de Proosdijmolen van Lotenhulle als onderpand te geven⁵¹.

⁵⁰ Kerkarchief Poesele: Extrait ofte Copie getrocken uijt den moercavel gemaect ten sterfhuijse van Sieur A. De Clercq overleden binnen de Commune van Poessel de 3 Januari 1813 in den ouderdom van 72 jaeren van sijne dispositie ofte uijtersten wille omme te déposeren in de archieven der Kercke der voorseijde Commune van Poessel voor Memorie.

⁵¹ Bollaert A., De gestichte diensten in de St.-Laurentiuskerk van Poesele ... een verdwenen stukje lokale kerkgeschiedenis, in *Het Land van Nevele*, jg. XLIV, 2013, afl. 1, blz. 86.



Op zondagvoormiddag 8 juli 1945 nam dorpsmid Aviel Afschrift deze foto van de versierde molen met het rustaltaar voor de Donatusprocessie die in de namiddag door de straten van het dorp trok.

Adriaan De Clercq overleed op 72-jarige leeftijd in zijn woning te Poesele op 3 januari 1813. De aangifte bij de ambtenaar van de burgerlijke stand gebeurde door Emanuel Comparé *agent d'affaires* en neef van de afgestorvene en Nestor Madou, metser en gebuur.

In het proces-verbaal van afpaling van de gemeente Poesele van 30 juli 1812 staat een zekere Jean-Baptiste De Clercq vermeld als eigenaar van de in 1811 nieuw opgerichte korenwindmolen die hij zelf uitbaat.

Vermoedelijk gaat het hier om een vergissing en was de molen nog steeds eigendom van Adriaan De Clercq. De beëdigde schatter lijkt mild voor De Clercq. Het bruto-inkomen van de nieuwe molen wordt maar geschat op 270.00 fr. Omwille van zijn geringe uitgestrektheid en het geringe belang van de gemeente Poesele is het rendement van de molen veel minder dan dat van een molen in een meer bevolkte gemeente hetgeen ook zijn invloed zal hebben bij het verhuren van de molen⁵².

De molenaarsfamilie Van de Voorde

Florent Van de Voorde

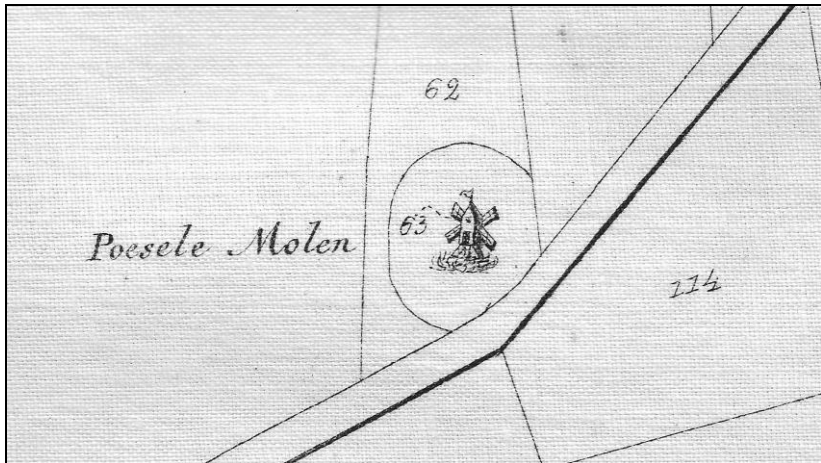
Na de familie De Clercq kwam Poesele-molen in het bezit van Florent Van de Voorde. Hij was de zoon van Carel-Francies en Isabella De Suttere uit Lotenhulle. Carel-Francies was in Lotenhulle eigenaar en molenaar op de molen van Oudegoede, waar hij zijn vader Martinus had opgevolgd.

Carel Francies had twee zonen met een bijna gelijke naam: Florentinus geboren op 20 mei 1783, werd bakker in Landegem; Florent (Florentius), geboren op 27 oktober 1778, werd molenaar in Poesele.

Florent Van de Voorde huwde met Anna Maria Van Nevel (°Landegem 04.01.1788), dochter van Petrus en Maria Francisca Standaert, landbouwers op de Heirenthoek in Landegem en vestigt zich te Poesele. Uit dit huwelijk worden 5 kinderen geboren die allen te Poesele het levenslicht zagen: Pieter (1813-1816), Charlotte (1814), Petrus (1816-1855), Charles

⁵² *Kultureel jaarboek voor de provincie Oost-Vlaanderen*, 1961. Inventaris van de wind- en watermolens in de provincie Oost-Vlaanderen, blz. 151. – Op 11 mei 1802 huwt Jan-Baptist De Clercq, hoefsmid, afkomstig van Vinkt, met Maria-Theresia Dharte uit Poesele. We vonden geen andere JB De Clercq terug in deze periode wat ons doet twijfelen aan de juistheid van deze gegevens. Het volledige testament van Adriaan De Clercq zou hier uitsluitel kunnen geven.

Martin (1818-1818) en Ursula (1820-na1868). Anna Maria Van Nevele overleed te Poesele in de Bredestraat op 6 april 1822.



Op de oorspronkelijke kadastrale kaart van Poesele opgemaakt door P.C. Popp (1850) staat de molen geregistreerd als het nr. 63, sectie A.

Nog hetzelfde jaar, op 9 augustus 1822, hertrouwt hij te Landegem met de bijna twintig jaar jongere Francisca Bisschop (°Landegem 21.03.1796), dochter van Petrus en Anna-Maria Speekaert. Zijn twee broers Petrus Leopold en Florentinus, beiden bakkers in respectievelijk Merendree en Landegem, traden op als getuige bij deze echtverbintenis. In dit huwelijk werden 5 kinderen geboren: Rosalie-Nathalie (1824), Leander (1826), Bernard (1828), Leo (1830) en Jan-Baptist (1832).

Florent Van de Voorde overlijdt op 5 juni 1836, hij was 57 jaar. Zijn echtgenote Francisca Bisschop overleed enkele maanden later op 23 maart 1837 op 41-jarige leeftijd.

Zo kwam het muldersambt zeer vroeg op de schouders te rusten van zijn zoon Petrus (°Poesele 10.05.1816). Misschien is hier wel de reden te zoeken waarom hij ongehuwd bleef. Volgens het bevolkingsregister van 1846 waren er toen twee knechten en een meid bij de familie Van de Voorde in dienst. Petrus is 38 jaar wanneer hij op 14 januari 1855 in Poesele overlijdt.

Rosalie-Nathalie Van de Voorde (°Poesele 14.07.1824 †Gent Begijnhof St.-

Elisabeth 30.01.1900) huwt te Lotenhulle met olieslager Bruno Minnens, zoon van Pieter en Rosalie Meganck, cijnspachter van de Sprietmolen in Nevele.

Bernard Van de Voorde (*Poesele 20.05.1828 en †na 1860 in Markegem) was achtereenvolgens bakker in Poesele, landbouwer in Drogen en molenaar in Baarle.

Jan-Baptist Van de Voorde

Hij werd op 23 juli 1832 te Poesele geboren als zoon van Florent en Francisca Bisschop. Hij liep school te Poesele en was intern in het Sint-Jozef-Klein-Seminarie in Sint-Niklaas. Op 25 april 1855 huwt hij te Poesele zijn buurmeisje Ursula De Waele, geboren te Poesele op 8 augustus 1836, dochter van Jan-Frans (schepen en later burgemeester van Poesele) en Maria-Theresia Cackaert de uitbaters van het historische Goed ten Briele. Bij dit huwelijk werd een huwelijksovereenkomst opgemaakt ten kantore van notaris Bernard Dierick in Nevele.



De mechanische maalderij met hoge schouw in 1912.

Jean-Baptiste Van de Voorde wordt in 1855 eigenaar van de molen. Om het inkomstenverlies bij windstilte op te vangen, laat hij in 1863 op een aanpalend stuk land, tussen de molen en de Bredeweg, een gebouw oprichten waarin een korenstoommolen wordt ondergebracht. In de volksmond werd dit toestel, eigenlijk een atmosferische stoommachine, een *vuurmachien* genoemd.



Doodsprentjes van het molenaarsechtpaar Joannes Baptist Van de Voorde - Ursula De Waele.

Zijn echtgenote overleed te Poesele op 27 april 1869. Hij overleed na een langdurige ziekte op 23 juli 1875.

Blijkbaar waren de kinderen, allemaal geboren tussen 1856 en 1866, te jong en nog te onervaren om het molenaarsbedrijf van hun ouders verder te zetten en ze besloten om de molen te verkopen en naar Lotenhulle, Dorp 35 te gaan wonen.

Nochtans was begin de jaren 1870 heel wat hulp beschikbaar. Er waren een inwonende dienstmeid (Marie-Thérèse Vertriest) en twee inwonende

dienstknachten (Karel Deweyer en Charles Decagnie) en een muldersgast (Petrus Vermeire) die in de Beentjesstraat woonde. Decagnie wordt in 1868 vervangen door Louis Claerhout uit Ruiselede maar keert in 1872 terug als muldersknecht en gaat met vrouw en kind wonen in de Bredeweg nr. 18.

Vanaf molenaar Petrus Braet tot en met de molenaars Van de Voorde werd steeds hetzelfde molenhuis bewoond. Het was de hofstede *het Walleken*, zoals de naam laat vermoeden een oude omwalde hoeve bereikbaar langs de Bredeweg en langs de Beentjesstraat op zo'n 300 meter van de molen⁵³.

De molenaarsfamilies Van der Vennet en Van Laecke



*Doodsprentje van de
Lootse moleneigenaar
Karel Lodewijk Van der Vennet.*

⁵³ Nu Bredeweg nr. 18.

Als de molen in 1876 wordt verkocht, wordt het echtpaar Charles-Louis Van der Vennet (°Lotenhulle 27.07.1839) – Augusta De Coster (°Poeke 30.05.1840-†Lotenhulle 24.05.1894), olieslagers uit Lotenhulle, de nieuwe eigenaar. De familie Van der Vennet baatte de olierosmolen uit in de Seishoek in Lotenhulle. Rond 1910 werd deze molen volledig afgebroken.⁵⁴ Na het overlijden van Van der Vennet op 7 maart 1882 worden zijn weduwe en kinderen Angelica, Henri, Gentil en Jules de eigenaars. De Van der Vennets bleven in Lotenhulle wonen en het was eerst Charles Decagnie (tot 1879) en daarna Jan-Francies Van Wanzele die als *muldersgast* tewerkgesteld werden op de molen. Van Wanzele was geboren te Poesele op 16 mei 1833 en woonde in de periode 1880-1890 met zijn zuster Francisca en zijn moeder Marie-Thérèse Succaet (†Poesele 15.08.1886) in de Poekestraat nr. 4. Na het overlijden van zijn zuster in 1896 trok hij naar het klooster (rustoord) in Baarle waar hij twee jaar later overleed. In 1890 verkopen de weduwe en de kinderen Van der Vennet de molen aan Theophiel Van Laecke.

De molenaarsfamilie De Smet

Van Laecke houdt de molen nauwelijks enkele maanden in zijn bezit. In 1892 verkoopt hij hem voor de som van 12.140 frank aan Aloïs De Smet uit Ruisselede.

Aloïs De Smet werd geboren in Ruisselede op 6 maart 1862 als zoon van Louis en Julie Stofferis. Om de werklust te kunnen bijhouden bij windstille laat hij in 1912 een tweede stoomketel plaatsen in de mechanische maalderij naast de molen.

In het Poeselse bevolkingsregister 1900-1910 staat hij in de Poekestraat ingeschreven als *eigenaar, mulder meester, landbouwer*. Er is een inwonende meid, Sophie Blancke, afkomstig uit Nevele, en een knecht Petrus De Paepe, afkomstig uit Zomergem. Vanaf november 1903 komt er een tweede knecht bij, Baziel Lampaert (°Ruisselede 17.03.1879). Als De Paepe begin 1907 vertrekt wordt hij vervangen door de 18-jarige Arthur Verhaeghe uit Ruisselede.

⁵⁴ Goeminne L., Dr., Prijsschatting en verpachting van de Oudegoed windmolen te Lotenhulle in 1716. *Bijdragen tot de geschiedenis der stad Deinze en van het land aan de Leie en Schelde*, jg. L, 1983, blz. 150.



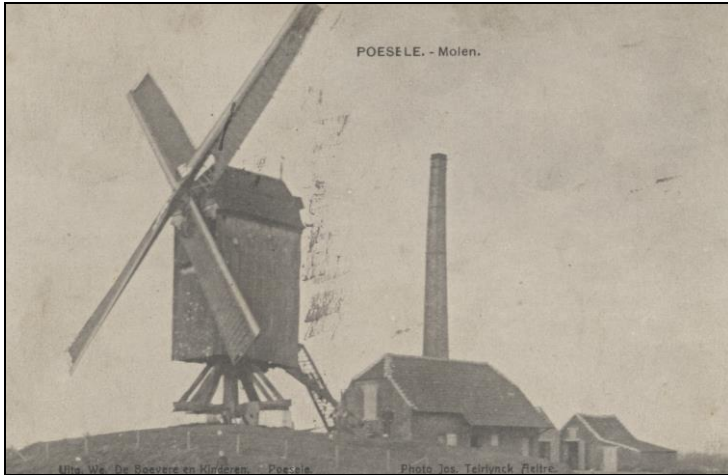
*Doodsprentje van
molenaar Alois De Smet.*

Baziel Lampaert zal tot aan het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog de muldersknecht zijn van Alois De Smet. Voor hij in Poesele aankwam, werkte hij in de Veldhoekstraat in Lotenhulle. Op 16 oktober 1912 huwt hij in Poesele met Maria-Theresia Dryoel (°Nevele 27.01.1879). Het jaar daarop werd hun zoon Omer geboren. Ze woonden in de Poekestraat 10bis waar ook het gezin Camiel De Groot-Marie Mathilde Heyerick en hun zeven kinderen woonden. Kort na de Wapenstilstand, op 15 november 1918, verlaat de familie Lampaert Poesele en vestigen ze zich op de wijk Axpoele in Ruiselede.



Muldersknecht Baziel Lampaert.

In de molen bevonden zich drie koppels stenen: een van 1,70 m, een van 1,40 m en een van 1 meter doorsnede. De grootste stenen waren ingevoerd uit Frankrijk, de andere waren aangekocht bij O. Braet in Oostkamp. De wieken hadden een lengte van 10,85 meter.



Postkaart van de molen en mechanische maalderij in 1912.

In 1922 wordt de molen grondig hersteld door molenmaker Adams⁵⁵. De boezem, dit is de houten vergaring van balken waarop de molen draait en die op de staak rust, wordt vernieuwd en het houten stuk vervangen door een stuk in gietijzer dat 180 kilogram woog. De vernieuwde windas was deze die vroeger aan Steyaerts Molen in Nevele werd gebruikt.

Een windas aan de molentrap werd gebruikt om de molen te kruien. Aan de windas werd een ketting aangebracht die aan het uiteinde rond een *ossekop* werd geslagen. Deze *ossekoppen* stonden op enige afstand van elkaar rond de molenberg opgesteld⁵⁶. De *vange*, een houten blok die op

⁵⁵ Verdere gegevens over deze molenmaker ontbreken ons. Er was een molenmakersfamilie Adams op het dorp in Machelen bij Deinze. Ze woonden in de herberg 'In de Leeuw'.

⁵⁶ Een *ossekop* is een kruipaal. (Ons destijds medegedeeld door wijlen Antoine Janssens van het Museum Rietgaverstede) Er zijn er twaalf in totaal. Het zijn in de grond gestoken stijlen met koppen boven een inkeping waaraan de kruiket-

de molenas aangespannen werd om de wieken in ruststand te houden, was afkomstig van de molen van Landegem Wilde.

René De Smet vertelde destijds aan Antoine Janssens dat er zo'n vijfentachtig jaar geleden vanop de molen van Poesele niet minder dan 22 molens te zien waren. Vanop de ouderlijke molen zag hij in 1932 de bovenkruier van de stenen molen van Kruiswege in Meigem afwaaien. In 1958 was Poesele molen de laatste van de eerder geciteerde molens die nog overeind stond.

Een beschadigde houten wiek werd in 1933 vervangen door een ijzeren. Het werd de laatste grote herstelling die aan de molen werd uitgevoerd. De familie De Smet nam na de Eerste Wereldoorlog zelf al het molenaarswerk voor haar rekening. Zelden werd er nog een beroep gedaan op een knecht. De vergoeding van de molenaar werd voldaan met meel, het *multer* genoemd, wat neerkwam op 5 % van de hoeveelheid gemalen meel. Voor het wegen van de zakken werden *mulderscijfers* gebruikt (zie bijlage 1).

Als Aloïs De Smet op 27 april 1932 in zijn woning in Poesele overlijdt, komt de molen in handen van zijn broer Theoduul. Zijn andere broer Henri wordt in Nevele de nieuwe molenaar op de Sprietmolen. Theoduul zal voortaan samen met zijn zoon René de molen in gebruik nemen⁵⁷.

Theoduul De Smet werd geboren in Ruiselede op 16 januari 1871 als zoon van Louis en Julie Stofferis. Hij huwde tweemaal. In zijn eerste huwelijk met Rosalie Hanssens werd op 8 oktober 1903 in Nevele hun zoon René geboren. Na het overlijden van zijn echtgenote hertrouwt hij te Nevele op 19 februari 1920 met Maria Emerentia Maerschallck. Hij overleed in zijn woning te Poesele op 29 januari 1948.

ting wordt vastgelegd. (Bauters P., Pouw G., *Geïllustreerd molenwoordenboek*, uitg. Provincie Oost-Vlaanderen, Gent 2002, blz. 86).

⁵⁷ Janssens A., De windmolen van Poesele, in *De Belgische Molenaar*, 1958, blz. 150/151. Janssens A., De windmolens van Nevele en randgemeenten, *Bijdragen tot de geschiedenis der stad Deinze en van het land aan de Leie en Schelde*, jg. XXVI, 1959, blz. 114/118.

✠

Met Christus geleden hebbende op aard,
moge met Hem in den Hemel verenigd worden

DE ZIEL VAN ZALIGER
THEODUUL DE SMET
Weduwnaar van Rosalie Hanssens,
Echtgenoot van Emmerence Maerschcalck.

Geboren te Ruiselede den 16 Januari 1871 en, gesterkt door al de genademiddelen van den H. Godsdienst, zachtjes in den Heer ontslapen te Poesele den 29 Januari 1948.

De man, over wiens afsterven wij treuren, was een brave echtgenoot, een uitmuntende vader en een goed en rechtschapen burger.

De Heer beproeft dien Hij liefheeft.

Smartvolle maanden en droeve nachten heeft onze overledene gekend; maar gedurende zijn ziekte was hij een voorbeeld van moed, geduld en heilige onderwerping aan Gods aanbiddelijken Wil; er kwam geen klacht over zijn lippen; maar hij hoopte dat zijn lijden-met-liefde hem het eeuwig geluk zou geven.

Midden zijner dagen van gedwongen rust, was hij gelukkig en fier zijn molenheuvel, de plaats van zijn arbeidsveld, te laten gebruiken tot heerlijke rustplaats van O. L. Heer bij de grootste H. Donatusfeesten.

Op zijn ziekbed was hij gevoelig aan elk bezoek van familie of vriend. Voor wien hem hielp of bijstond, toonde hij zich dankbaar.

Thans gedenken wij zijn laatste wenschen :

Beminde Echtgenote, wees niet bedroefd om onze scheiding: zijts van korten duur. Uw onverpoosde hulp, met die van onzen goeden René gedurende mijn ziekte, zal door God niet onvergeld blijven. In al den last van het leven, zoekt uwen troost bij Jezus.

En gij, mijn beminde Kinderen, hebt dank voor uwe liefde en zorgen. Eert Moeder al de dagen van uw leven. Vergaet niet wat zij, samen met mij, voor U heeft gedaan, toen zij uwe te jong ontslapene moeder heeft vervangen.

Vergeet niet de laatste raadgevingen van uwen stervenden vader; en vooral bidt voor mij.

Mijn Jezus, barmhartigheid I (100 d. aff.)
Men bidde de 4 akten. (7 j. en 7 q.)

Uitg. B. De Boever, Poesele.

De kinderen en kleinkinderen van wijlen Mijnh. Theoduul DE SMET;
De Familien DE SMET, HANSSSENS en MAERSCHALCK

BEDANKEN U

voor uwe gebeden en bliken van deelneming, in de rouw die hen komt te treffen.

Doodsprentje van molenaar Theoduul De Smet.



Poesele molen midden de jaren dertig van vorige eeuw.

Op 25 november 1941 maalde de molen voor het laatst. Daarna viel hij ten prooi aan de grillen van de natuurelementen. Pogingen van enkele lokale erfgoedvrienden om de molen te redden vielen bij de overheid in dovemansoren.

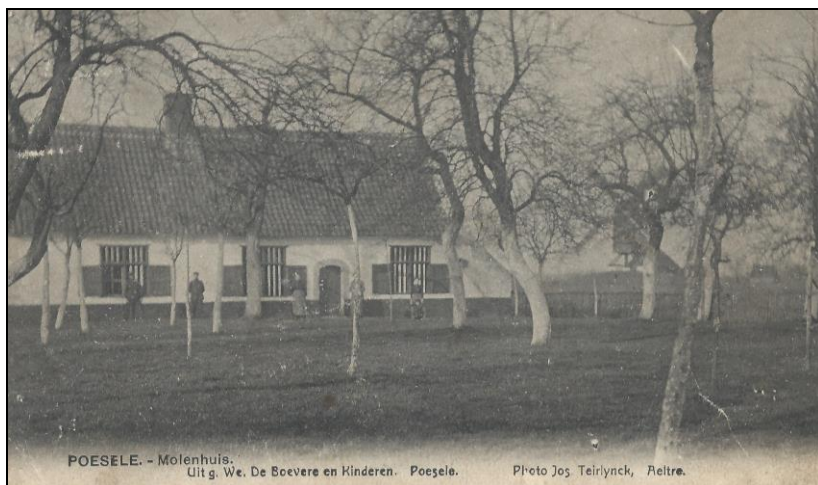


De molen vernielde in zijn val op 25 juni 1963 ook het gebouw van de mechanische maalderij. Op deze foto van Antoine Janssens herkennen we, met pet, o.a. Jules Bollaert en Gerard De Boever.



Ook de volgende dagen bleef de vernielde molen een aantrekkingspool. Op deze foto van Antoine Janssens herkennen v.l.n.r. Norbert De Keyser, X, André Bollaert, José De Volder en Ivan Cocquyt.

Tijdens een geweldig onweer, op dinsdag 25 juni 1963, om 18u25 kantelde de molen en kwam hij op de gebouwen van de oude stoommaalderij terecht die eveneens totaal werd verwoest. Nauwelijks een maand later, op 23 juli 1963, werd het molenwrak weggehaald door de firma H. Van Staelemeersch uit Ruddervoorde voor de oude eik⁵⁸.



De molenaarswoning in 1912 met de familie De Smet en knecht Baziel Lampaert met vrouw en kind. Rechts in de achtergrond zien we de molen.

Met de komst van de familie De Smet was het molenhuis verhuisd naar de Poekestraat. Van achter de woning van de molenaar liep een weg naar de molenberg. Na het overlijden van de laatste mulder, René De Smet, werd de molenaarswoning afgebroken en werd op dezelfde plaats een nieuwe woning opgericht⁵⁹.

André Bollaert André Braet
Poesele Waregem

⁵⁸ Notities van wijlen Antoine Janssens, Museum Rietgaverstede Nevele.

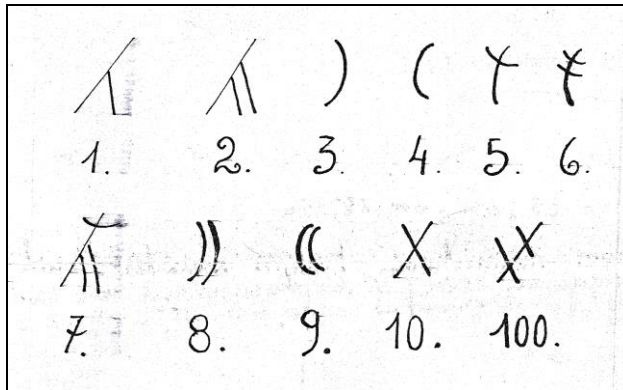
⁵⁹ Nu Poekestraat 24.



De herstellingswerken in 1922.

Met dank aan de heer Daniël De Vleeshouwer uit Semmerzake voor de vele tips en nuttige inlichtingen betreffende de familie Van de Voorde.

Bijlage 1: **Van mulderstekens, ook mulderscijfers⁶⁰ genoemd, bestonden allerlei varianten gebaseerd op enkele tekens. De tekens van Poesele molen waren diagonale en gebogen lijnen.**



Mulderstekens.

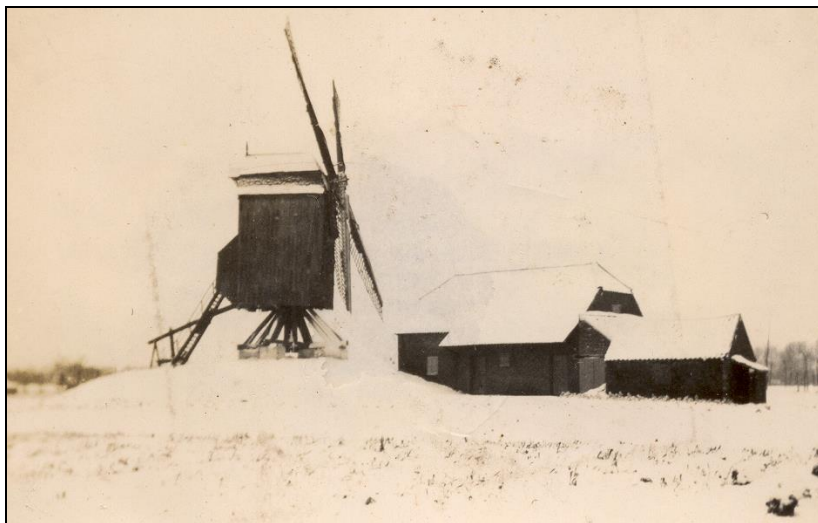
Bijlage 2: **Monika van Paemel en de molen van Poesele**

De Vlaamse schrijfster Monika van Paemel werd geboren in Poesele in de Poekestraat (nu nr. 29) rechtover het molenhuis van de familie De Smet (nu nr. 24). In het werk van van Paemel bekleedt de molen van Poesele een aparte plaats. Het was voor haar niet alleen een herkenningspunt als ze haar geboortedorp bezocht maar de molen was vooral voor haar het symbool van het dorp. Het was een monument waar ze als kind bewonderend naar opkeek, een monument dat ze koesterde en dat haar later steeds doet terugdenken aan haar vroegste kinderjaren.

De molen komt meerdere keren in haar werk voor zoals in haar eerste roman 'Amazone met het blauwe voorhoofd' uit 1971, 3^{de} druk, blz. 7.

⁶⁰ De mulderstekens of molenaarstekens van Poesele molen en de andere molens in het Land van Nevele werden destijds opgetekend door wijlen Antoine Janssens van het Museum Rietgaverstede.

Het is zover. Poesele zonder molen. Essen zonder dreef. Maar ik ben er nog. Nog altijd. Dat zou ik niet kunnen missen, zeg je, of zonder die mens kan ik niet leven. Maar evengoed daar zit je nog.



Sneeuwlandschap met molen midden de jaren dertig van vorige eeuw gefotografeerd door dorpsmid Aviel Afschrift.

Naar aanleiding van de tentoonstelling 'Toen Poesele nog POESELE was', in september 1983 schreef ze:

En ik herinner mij nog goed de dag dat ik automatisch gas gevend (toen was de tram al vervangen door een autobus, een stadion dat ik oversloeg) Poesele naderde en er een gat in de hemel zat. De molen was weg. Onvergefelijk blijf ik het vinden.

In 'De vermaledijde vaders' uit 1985 lezen we op blz. 280:

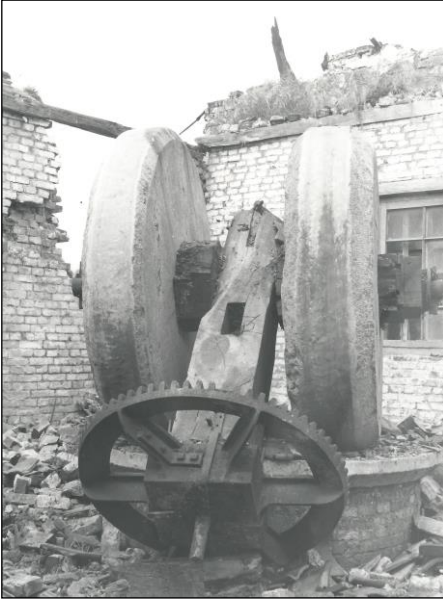
De stemmen achter de hagen zingen in een taal die ik nu nooit meer de mijne durf te noemen. Daar stond de molen, daar staat het huis nog, en alles wordt mij vreemd, alsof de geesten ontrouw zijn. Deze verdoemde delta, veroordeeld tot verdwijnen, langs de kanalen worden de bomen gekapt, het vuil stapelt zich op, de mensen dringen tegen elkaar als bange konijnen. Het was zo mooi, het land waarover ik schrijf.



Het was zo mooi, het land waarover ik schrijf.

Ook in de Monumentenkrant van 1992 verwijst ze naar 'haar' molen:
In de Mortierstraat (toen een kasseibaantje) halverwege de molen en de school ben ik geboren. De molen sprak tot de verbeelding, ik zal het die van Poesele niet vlug vergeven dat ze hem hebben afgebroken. Er zit daar een gat in het landschap.

En in 'Het verschil' uit 2000 lezen we op blz. 56:
Ik was in de schaduw van een molen geboren, die leek zoveel indrukwekkender dan de kerk, maar de molen was afgebroken terwijl de, vrij banale, dorpskerk op de monumentenlijst stond.



De puinen van de mechanische maalderij. Op een van de molenstenen stonden de letters A.D.S. (Alois De Smet) gegrift.

Vooral in 'De koningin van Sheba' een roman uit 2008 waarvan het grootste deel van het verhaal zich afspeelt in de Poekestraat, komen de molen en een molenaarsfamilie veelvuldig aan bod. In tegenstelling tot de levenswandel van de echte molenaar wordt van de molenaar in de roman geen al te fraai beeld geschetst. Op blz. 9 en 10 van de roman beschrijft de auteur de molen als volgt:

Bezijden de weg, op de molenheuvel, staat de molen, je kan de wieken wijd en zijd zien. Aan de voet van de molen, verscholen, in het groen, staat het witgekalkte molenhuis. Het gebeurt dat de molenaar een zak meel op zijn schouder van de molenheuvel draagt en aan de kant van de weg zet. Hij is er ook zo een, die probeert in je armen of billen te knijpen. Hij grijnst en zegt: Zo kunt ge er alvast al aan gewennen! De zak meel is dikwijls lek, het meel stroomt eruit en de muizen doen zich te goed. Dat maakt de molenaar woest, maar volgens oom Firmijn is hij niet met zijn hoofd bij zijn werk. Dat is te verstaan, na wat er is voorgevallen, zegt oom Oscar. En Moetje: God mag weten wat er in die man omgaat. Voor de bocht van de weg haal ik diep adem en ren vervolgens in één ruk voorbij de molen. Die molenaar krijg ik nog wel! ...



Wat nog restte van de molen en de maalderij in de meimaand 1982.

Herkomst afbeeldingen

Robert Bockaert, 49.

André Bollaert, 47, 50, 82, 108, 110, 112, 115, 118-126.

Laura Bracke, 62.

Julien De Baets, 8, 26, 27, 32, 39, 43.

Margo De Clercq, 53.

Koen Degroote, 61, 66-72.

Erfgoedcentrum Het Land van Nevele, 92, 113.

Kerkarchief Poesele, 106.

André Lampaert, 115.

Frank Langeroot, 11, 12, 15, 18, 33, 53, 58.

Carlos Lips, 111, 116.

Roland Lutten, 77-78.

Familie Martens, 79.

Jos Mestdach, 94.

NMBS holding Brussel, 29.

NMBS holding Gent, 29, 37, 38.

Prentenkabinet Brussel, 103.

Willy Quintyn, 5, 49.

Rijksarchief Gent, 85, 98.

Peter Van de Velde, 3.

SINKSENKERMIS NEVELE

Onze leden zijn van harte uitgenodigd op
de plechtige opening van de tentoonstelling

NEVELE IN OUDE KAARTEN

op **zondag 19 mei 2013 om 11 uur** in de vroegere
cichoreifabriek Buysse-Loveling in de Cyriel Buyssestraat



De tentoonstelling is open op zondag 19 mei van 14 tot 19 u en op
maandag 20 tot en met donderdag 23 mei van 14 tot 18 u
en op afspraak

De toegang is gratis!!