

# — GESCHIEDENIS VAN — HET STATION VAN OOSTKAMP



- 11 en 12 augustus 1838**

De spoorlijn Brugge-Gent wordt plechtig ingereiden door koning Leopold I.
- 2 januari 1849**

Oostkamp krijgt zijn stopplaats op maandag en vrijdag.
- 13 september 1863**

Na een petitie naar de Koning komt de bevestiging dat de bouw van het station werd goedgekeurd.
- 1865**

In afwachting van het vastleggen van de nodige kredieten wordt een tijdelijk station gebouwd.
- 22 juni 1867**

Oostkamp krijgt uiteindelijk zijn vaste dagelijkse haltes.
- 21, 22 en 23 juli 1889**

Het nieuwe station, het rangeerspoor en de goederenkaai worden feestelijk ingehuldigd.
- 4 april 1997**

Het station van Oostkamp (luifel, dienstgebouwtje en wacht- of schuilhokje) wordt beschermd als monument.
- 5-20 juli 2018**

Het bestaande station moet wijken voor de aanleg van een derde en vierde spoor en de gebouwen worden gedemonteerd.
- najaar 2020**

Het gereconstrueerde stationsgebouw wordt ingehuldigd.

Waarom werd het station van Oostkamp in 2018 afgebroken en in 2020 honderd meter verder heropgebouwd? Dit heeft alles te maken met de status van beschermd monument die het stationsgebouw en het wachtklokaal op 3 januari 1997 verkregen, omdat het gaat om uitzonderlijk gaaf bewaarde stationsarchitectuur van het einde van de 19de eeuw.

Opvallend zijn ook de fraai bewaarde luifel op het perron en de uitgewerkte metalen sierstukken van het wachthokje.

Het werd al snel duidelijk dat deze site bedreigd werd door de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. De gebouwen werden afgebroken en het stationsgebouw en wachthokje werden in de buurt opnieuw opgetrokken.



ill. 1 De site van het station na de aanleg van het derde en vierde spoor.

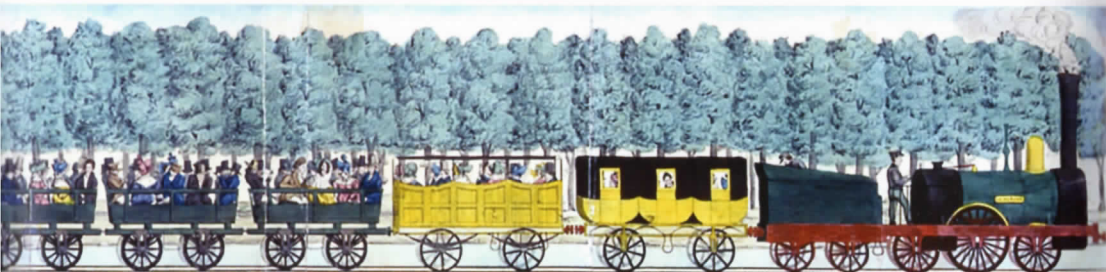
## DE SPOORLIJN BRUGGE-GENT

Op **1 mei 1834** ondertekende Koning Leopold I de wet voor de aanleg van een kruisvormig spoorwegnet met Mechelen als centraal knooppunt. De werken werden aangevat na enige discussie omtrent het al dan niet in exploitatie geven van de nieuwe spoorlijnen aan een privé-investeerder. Uiteindelijk viel de keuze op uitbating door de overheid. Zo kon men de treintickets betaalbaar houden en het gebruik van de trein voor de brede bevolking toegankelijk maken.

De werken gingen gepaard met de nodige ongerustheid over de impact van het nieuwe transportmiddel op de tewerkstelling. De bouw van een spoorlijn zou immers veel ondernemingen in gevaar brengen die rechtstreeks of onrechtstreeks afhankelijk waren van de bestaande transportmiddelen: voermannen, paardenfokkers, hoteliers, postmeesters, koetsenmakers, schippers, ...

Op **5 mei 1835** werd de eerste treinlijn tussen Mechelen en Brussel (die 20 kilometer lang was) ingereden. Koning Leopold I zette persoonlijk druk op een snelle realisatie van de lijn Gent - Oostende. Hij wilde immers in de zomer van 1838 Oostende op de lijn aangesloten krijgen om zo zijn geliefde badstad open te stellen voor het kusttoerisme vanuit de hoofdstad. De interesse van het hof voor de aanleg van de zogenaamde *Westenlijn* vanuit Mechelen richting kust zorgde ervoor dat de aanleg bijzonder snel vorderde.

iii. 2 De eerste treinrit tussen Mechelen en Brussel in 1835.



Het lastenkohier voor het traject Brugge - Gent werd door hoofdingenieur-directeur Gustaaf De Ridder op 6 september 1836 neergelegd. De werken voor de aanleg van het spoor werden toevertrouwd aan aannemer Borguet uit Luik die de nodige arbeiders leverde voor de uitvoering. Op **24 november 1836** volgde een afzonderlijke aanbesteding voor de te leveren *bullen, sparhout en eyken tronken, voor de fondatie van de spoorweg, railway, op het gedeelte van Gend tot aen Brugge*. De aanbesteding werd opgedeeld in tien secties. De negende - die van Oostkamp - werd toegewezen aan aannemer De Ridder-Dujardin.

Daarna werden landmeters aan het werk gezet om het tracé uit te zetten en om de kosten van de nodige onteigeningen vast te stellen. In februari 1837 waren de landmeters actief in Beernem en in Sint-Joris, vanaf maart 1837 tussen Brugge en Oostende. Op 26 augustus 1837 werden een aantal onteigeningen in de gemeenten Sint-Joris-Ten-Distel, Beernem, Oostkamp en Sint-Michiels afgekondigd in de lokale pers.

In **november 1837** waren de werken aan het spoor tussen Gent en Brugge al tot aan de wijk Bloemendale in Beernem gevorderd. Tijdens de winter van 1837-1838 werden de werkzaamheden tijdelijk stopgezet wegens het barre weer.

In **1838** werd in sneltempo verder gewerkt. Op 8 juni 1838 waren de grondwerken in Oostkamp, Sint-Michiels en Sint-Andries volop bezig. Op 20 juli 1838 waren de rails al aangebracht van Gent tot aan de stadsomwalling van Brugge. Op 11 en 12 augustus van datzelfde jaar werd de lijn Gent - Brugge door de koning en koningin ingereden. Eind augustus werd vervolgens het tracé naar Oostende feestelijk geopend. De verbinding vanuit het binnenland met de Noordzee en de ferry naar Engeland was zo een feit.

De lijn Gent - Brugge was een enkelspoor. Er werden drie tussenstations opgericht waar treinen elkaar konden kruisen: *Landeghem*, *Aeltre en Bloemendael* (Beernem). Er reden vier treinen in elke richting die 1 uur en 25 minuten over het volledige traject van zowat 40 kilometer deden.

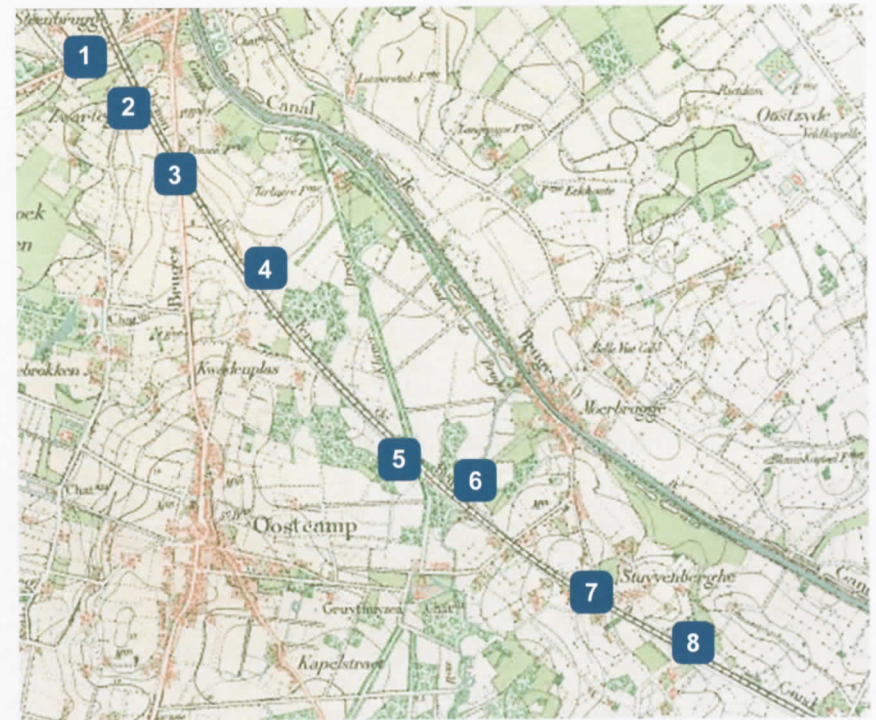
De spoorlijn liep over een afstand van 5,5 km over Oostkamps grondgebied. Waar de treinsporen een weg kruisten, kwam een bareel. Die werd bediend door een bareelwachter die bij de overweg woonde. Bij problemen op de lijn moest de bareelwachter naar de volgende bareel lopen om het bericht door te geven aan zijn collega. Die moest vervolgens het bericht aan de volgende bareelwachter doorgeven. Later werd overgeschakeld naar een systeem met seinvlaggen overdag en seinlampen 's nachts. Op het moment dat de telegraaf zijn weg langs de spoorlijnen vond, werd het makkelijker om snel de noodberichten door te geven.



## SPOORWEGOVERGANGEN

De komst van de spoorlijn Brussel - Oostende had een grote impact op de lokale mobiliteit. Het betekende immers dat heel wat bestaande (grote en kleine) transportassen door deze spoorlijn werden doorsneden.

Om vlot en veilig verkeer te garanderen, moest voor elk snijpunt een zo goed mogelijke aanpak van verkeersconflicten bedacht worden. Dit zorgde voor een grote diversiteit aan oplossingen én ook voor aanpassingen door voortschrijdend inzicht.



iii. 3 Topografische kaart uit 1861 met centraal het spoorwegtracé doorheen de gemeente Oostcamp. De overwegen in Oostcamp waren: 1. Heidelbergstraat, 2. Zwartgat (Wilgenbroekstraat), 3. Halfweg (Brugsestraat), 4. Kwadeplassstraat, 5. Klaverdreef, 6. Stationsstraat, 7. Gevaartsestraat en 8. 't Schotsgoed. Op overwegen 1, 3, 5, 6, 7 en 8 was een bareelwachterswoning voorzien.

De grootste kruising is die met de steenweg Brugge - Kortrijk. Deze plaats werd op dat moment *Halfweg* genoemd. In 1895 werd hier een brug over de spoorweg gebouwd. Door de aanleg van de zogenaamde *Rampe* liep de steenweg over de spoorlijn. Er kwam schot in dit dossier op het moment dat de plannen concreet werden om langs het tracé van de steenweg een tramlijn tussen Brugge en Zwevezele aan te leggen.



**iii. 4-5**

Deze twee foto's dateren van 1957. Ze tonen beide zijden van de *Rampe*. Boven de helling richting Oostkamp; onder de helling richting Brugge. De tramrails zijn al verdwenen. De steenweg is met kasseien geplaveid. Opvallend is de reclame voor Martini die aan de brug hangt. Deze brug is er samen met de verhoogde spoorwegberm rond 1936 gekomen. De vijvers zijn er gekomen omdat er ter plekke zand werd uitgegraven voor de aanleg van de verhoogde berm.



Op de meeste plaatsen dwarste de spoorlijn gewoon de wegen. Op bepaalde plaatsen werd in een bewaakte overweg voorzien. In de begindagen van het spoor betekende dit dat er op die plaatsen een bareel werd voorzien. Deze werd door de bareelwachter manueel gesloten op het moment dat een trein in aantocht was. Deze bareelwachter woonde in een bareelwachterswoning die speciaal voor dit doel nabij de overweg werd opgetrokken. In Oostkamp verwijst de Bareelstraat hier nog naar. We weten ook met zekerheid dat er een bareelwachter was aan het station, aan de Klaverdreef die loopt vanuit het kasteel van Gruuthuyse richting Brugge en aan de Heidelbergstraat (die toen nog Loppemsche Kalsijde werd genoemd).



**iii. 6**

Op dit schilderij van G. Wildemauwe staat de bareelwachterswoning langs de Klaverdreef in De Warande.



**iii. 7**

Deze 19<sup>de</sup> eeuwse bareelwachterswoning op de hoek van de Gevaartsestraat en de Bareelstraat werd afgebroken om de aanleg van het derde en vierde spoor te kunnen realiseren.

De bareelwachter aan de Heidelbergstraat was ook verantwoordelijk voor de spoorovergang aan de Wilgenbroekstraat. We lezen in oude kranten dat deze spoorovergang een gevaarlijk punt was waar op korte tijd enkele overstekende voetgangers verongelukten. Dit leidde er uiteindelijk toe dat deze overgang werd gesloten voor het wegverkeer.

De spoorlijn kruist ook de Rivierbeek. Hier werd in een (lage) brug voorzien. Dat legde een extra hypothec op het idee om de Rivierbeek te kanaliseren en zo een waterverbinding met Torhout en Roeselare te realiseren.

— **Schrikkelijk ongeluk.** — Een schrikkelijk ongeluk is donderdag noene gebeurd op den ijzerenweg bij Brugge : een meisje van 9 jaar, dochtertje der echtgenooten Lambert, herbergiers te Steenbrugge, is gedood toen het over de barriere ging die tusschen Oostcamp en Brugge gelegen is. Het is de gewone trein van Gent naar Brugge die alhier om 12 ure aankomt, die dit ongeluk veroorzaakt heeft.

Het kind kwam van schole; het was aan de barriere blijven staan om eenen koopwagentrein door te laten die naar Gent reed. Onmiddellijk nadat deze trein voorbij was, wilde het meisje zijnen weg voortzetten. Het ging dus over den ijzerenweg, niet ziende dat er, in tegenovergestelde richting, een reizigerstrein aankwam. Men moet weten dat deze barriere niet bewaakt wordt. Zij is geplaatst aan den aardeweg genaamd « Wulgebrouckenstraat » en het is de barrièrewachtster, geplaatst aan den doorgang der Lophemsche kalsijde, die gelast is de barriere bij middel van een ijzerdraad open en toe te doen.

Onnoodig zeker erbij te voegen dat het arm kind, — dochterke uit *Halfweg*, — op den slag gedood werd.

De machinist zag het ongeluk gebeuren, en hield den trein staan; maar 't was natuurlijk te late. Het hoofd van het kind, door eender stuikers van 't lokomotief getroffen, was afzichtelijk om zien. Wij moeten niet zeggen of de ouders van 't arm schaap verdriet hebben; stelt u in 't zelfde geval.

De trein is te Brugge aangekomen met eene vertraging van 20 minuten.

Ter gelegenheid van dit ongeluk schrijft men ons :

« Men vraagt zich af wanneer er eindelijk eenen bareelwachter zal komen op die zoo gevaarlijke plaats langs eenen grooten buurtweg waar er toch zooveel beweging heerscht.

Het is te hopen dat het gemeentebestuur van Oostcamp zich de zaak zal aantrekken en het zal den dank genieten van iedereen.»

In de loop van de jaren dertig werd het spoorweginet op het Oostkampse grondgebied wat herschikt. Dit heeft alles te maken met de bouw van het nieuwe Brugse station. Enkele jaren voor de Tweede Wereldoorlog werden de sporen richting Brugge net voorbij de Rivierbeek ontdubbeld. Één spoor werd de hoogte in geleid en liep (en loopt) boven de Brugsestraat. Hiervoor werd een brug gebouwd. Om de verhoogde bedding te maken was heel wat zand nodig. Hiervoor werden de putten gegraven die aan de Rampe tussen de spoorlijnen liggen.

### iii. 8

Dit artikel verscheen op 13 januari 1900 in de *Gazette van Brugge* en geeft een duidelijk zicht op de situatie waar de spoorweg de Wulgenbroeken kruist.



iii. 9 De brug over de Rivierbeek werd onlangs verbreed voor de aanleg van het derde en vierde spoor. Zowel links als rechts van de bestaande brug werd een bijkomende constructie voorzien.



iii. 10 Op het einde van de Tweede Wereldoorlog vernielden terugtrekkende Duitse troepen de spoorwegbrug in de Brugsestraat. Op die manier maakten ze trein- én wegverkeer onmogelijk.



iii. 11 De situatie ter hoogte van de splitsing vlak voor de Brugsestraat in 1961.

De gelijkbermse spoorovergang tussen wat we nu kennen als de Stationsstraat en de Patersonstraat werd begin de jaren zestig vervangen door een hoge brug over de spoorweg. Hierdoor kon de bareel aan het station verdwijnen. Er kwam een voetgangerstunnel onder het spoor. Ook in het verlengde van de Gevaartsestraat was dit het geval.

De eerste treinen hadden vier klassen. In de eerste klasse *berline* met luxe uitvoering zaten de reizigers op banken met kussens. Dit type rijtuig werd al in 1839 buiten dienst gesteld omdat het verschil qua luxe met de gewone eerste klasse onvoldoende groot was. De *diligence* was de gewone eerste klasse. De overdekte *chars-à-bancs* waren de tweedeklasserijtuigen. De reizigers zaten er op gewone banken, beschermd door zijschotten tot op borsthoogte en door zeildoeken die aan het dak waren bevestigd en op stangen schoven. Dit was echter niet voldoende om de passagiers te beschermen tegen roet, stof en regen. Tenslotte waren er open wagons met houten banken en zonder deuren in de derde klasse. Ze waren tijdens de reis enkel afgeschermd door een borstwering en de passagiers waren dus volledig blootgesteld aan regen en wind. Het klassenverschil tussen de reizigers en hun rijtuigklasse komt goed tot uiting in dit citaat van een reiziger uit die tijd: 'De eerste klasse beledigt

het treinpersoneel, de tweedeklasreizigers beledigen elkaar en in de derde klas beledigt het personeel de reizigers.'

In 1839 kostte een rit van Brugge naar Gent 3,50 frank voor de *berline* klasse, 3 frank in *diligence*, 2 frank in de *chars-à-bancs* en 1,25 frank in een gewone wagon. Ter vergelijking: in het midden van de 19de eeuw lag het gemiddelde dagloon van een arbeider ongeveer op 1,5 frank. In 1956 werd de derde klasse afgeschaft en bleven alleen nog *diligence* en *chars-à-bancs* over.

Ook in die tijd morden de treinreizigers over de veelvuldige vertragingen, onder meer door de vele ongevallen die op de spoorlijn gebeurden. Wachttijden die opliepen tot zeven uur waren op de lijn Brugge - Gent geen uitzondering. Van informatie voor reizigers was er toen nog geen sprake. Toen vanaf 1851 de stations op het telegraafnet werden aangesloten, verbeterde de dienstverlening. Maar er zou zich een nog grotere verbetering aandienen ...

Op 21 april 1852 werden de eerste aanbestedingen uitgeschreven voor de aanleg van een dubbelspoor op de lijn Brugge - Gent. Het duurde nog tot mei 1855 vooraleer het tweede spoor een feit was. Vanaf toen liep het spoorwegverkeer tussen de provinciale hoofdsteden een stuk vlotter. Nadien werden verschillende werken aan de lijn uitgevoerd die de snelheid nog sterk verbeterden. De belangrijkste hiervan was de introductie van de elektrische trein. Die werd op zaterdag 26 juni 1954 op de lijn Gent - Brugge - Oostende ingereden.



iii. 12-13-14 In het Nederlandse Spoorwegmuseum staan reconstructies van de eerste spoorrijtuigen. Van links naar rechts de *diligence*, de *char-à-bancs* en de wagon.

De eerste onderzoeken naar de haalbaarheid en impact van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge werden al in 1998 uitgevoerd. Op piekdagen rijden immers zo'n 300 treinen op deze lijn. De komende jaren zal de vraag naar goederenvervoer van en naar de zeehaven van Zeebrugge en de bijkomende druk van reizigers naar de kust alleen maar stijgen. Investeren in een duurzaam transportmiddel door het realiseren van extra sporen was dus noodzakelijk. Vanaf 2011 werden de werken voor de aanleg van twee bijkomende sporen tussen Gent en Brugge in verschillende fases opgestart. Het tracé tussen Beernem en Oostkamp is het laatste te realiseren deel van dit traject. De heraanleg van de Oostkampse stationsbuurt moet eind 2020 gerealiseerd zijn.



## GESCHIEDENIS VAN HET STATION VAN OOSTKAMP

Op 2 januari 1849, elf jaar na de opening van de spoorlijn Brugge - Gent, kreeg Oostkamp zijn eigen stopplaats. Toen werd via een ministerieel besluit vastgelegd dat er op maandag en vrijdag twee treinen uit Oostende (om 7u30 en 12u30) en twee uit Gent (om 6u15 en 13u00) zouden stoppen. Tien dagen later werd de maandagstop al vervangen door een stop op zaterdagen. Deze dienstaanpassing was vooral bedoeld om handelaars toe te laten met hun goederen naar de vroegmarkten te gaan. Deze gingen op vrijdag in Gent en op zaterdag in Brugge door.

YZEREN WEGEN.		YZEREN WEG VAN DEN STAET.		'S morgens.		'S namiddags.	
		u.	m.	u.	m.	u.	m.
VAN OOSTENDE.							
Voor Brugge en Gent.	. . . . .	6 15	7 15	11 20	3 00	6 43	8 00
VAN BRUGGE							
Voor Gent . . . . .		6 55	7 40	11 55	3 40	7 10	8 40
Voor Oostende . . . . .		7 35	10 50	11 55	2 10	5 40	8 35
Voor Dendermonde, Mechelen,							
Brussel en Antwerpen, . . . . .		6 55	7 40	11 55	3 40	7 10	
Voor Leuven, Luyk en Verviers, . . . . .		7 40	11 55		7 10		
<i>Tusschen Oostende en Gent. — Te Aelter, Landeghem, Jabbeke, Bloemendaele en Plasschendaele. blijven staen al de convooyen, behalve deze vertrekkende 1° van Gent ten 9 h. 55 m. 's morg. en ten 4 h. 45 m. namiddag; 2° van Oostende ten 7 u. 15 m. 's morg. en ten 6 u. 45 m. namid. — Te Oostcamp blijven staen, de vrydagen en zaterdagen, de convooyen vertrekkende van Oostende ten 6 u. 15 m. 's morg., 3 u. namidd. en 8 u. 's avonds; van Gent ten 6 u. 15 m., 10 u. 40 m. 's morg. en ten 7 u. 10 m. 's avonds.</i>							

ill. 15 De uurregeling van de ijzeren wegen in *De Standaard van Vlaanderen* van 27 augustus 1853. Zowel op vrijdag als op zaterdag hielden zes treinen halt in Oostkamp.

Op 30 juni 1855 richtte de liberale minister van Openbare Werken en Transport Emile Van Hoorebeke een brief aan de burgemeester van Oostkamp met de mededeling dat de jaarlijkse opbrengst van 500 frank van de halte daar de laagste was van alle haltes in het land.

Omwille van financiële redenen zouden de twee stops per week worden geschrapt, tenzij men een jaarlijkse opbrengst van 1 500 frank kon garanderen. Gesteund door een petitie bij haar bevolking en handelaars probeerde de gemeente de twee stops per week opnieuw in te voeren, wat uiteindelijk in augustus van dat jaar lukte.



iii. 16 De spoorwegovergang (barrière 54) aan het station met links de oude bareelwachterswoning onder zadeldak. Bemerkt ook de gekasseide oversteekplaats.

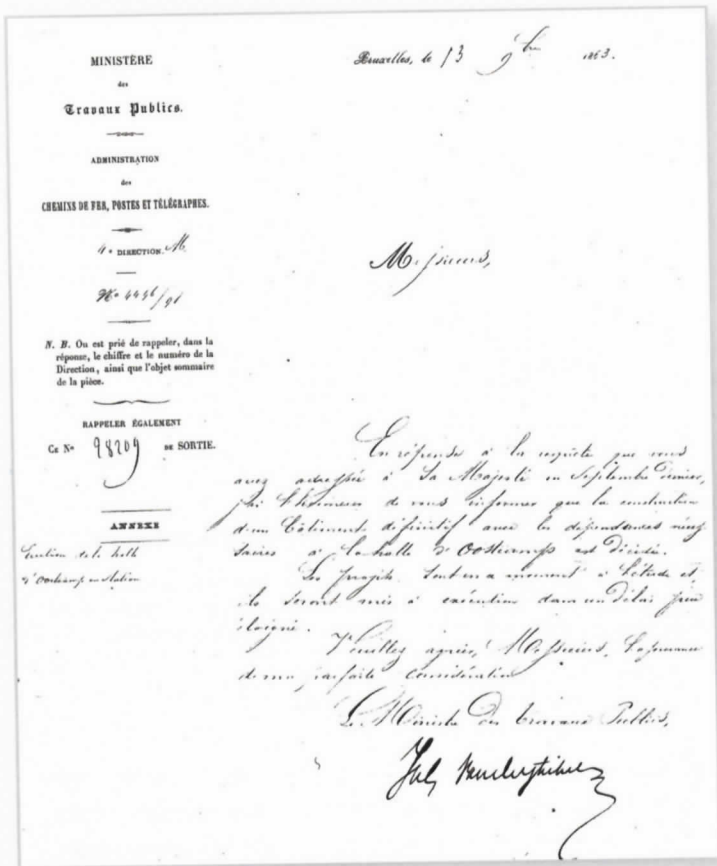
OOSTCAMP.-La Gare.

De halte van Oostkamp had op dat moment nog geen stationsgebouw. De stopplaats lag ter hoogte van *barrière* of overweg 54. Deze overweg lag op de plaats waar het spoor de onverharde aardeweg kruiste die het centrum van Oostkamp met Moerbrugge verbond. Bij die overweg was een bareelwachterswoning opgetrokken. Deze woning wordt volgens het kadaster voor het eerst in 1859 geregistreerd. Het gebouw lag langs het spoor aan de zijde van de huidige Patersonstraat en de toegang lag ter hoogte van de sporen. Het was een klein bakstenen huis met twee traveeën en anderhalve bouwlaag onder een zadeldak.





De geplande aanleg van een kasseiweg tussen Oostkamp en Moerbrugge gaf aanleiding tot een nieuwe petitie op 3 september 1863. Deze werd ditmaal aan de koning gericht. Er werd aangedrongen op een regulier station voor Oostkamp met dagelijkse haltes voor reizigers en goederen. Op 13 november 1863 laat de liberale minister van Openbare Werken Jules Vander Stichelen per brief aan de gemeente Oostkamp weten dat de bouw van een station werd goedgekeurd.

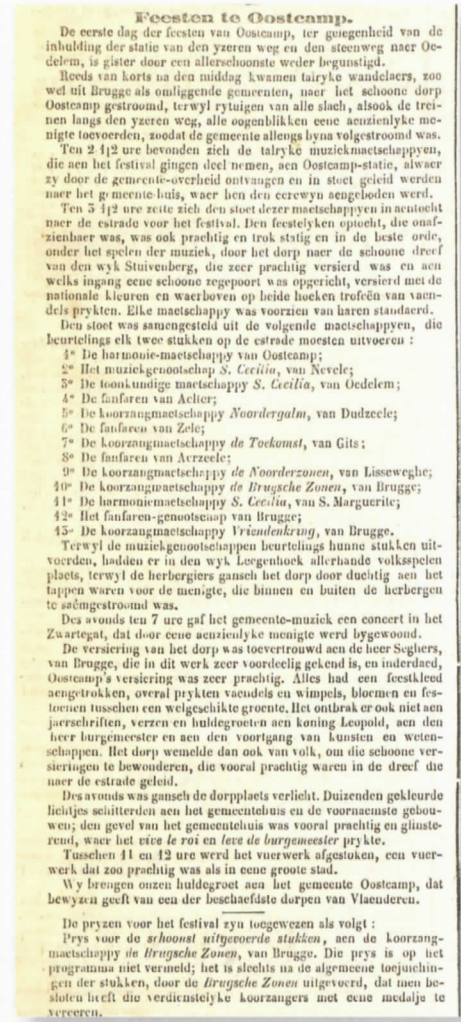


iii. 17 Brief van de minister van Openbare Werken Jules Vander Stichelen van 13 november 1863 waarin hij aan de gemeente laat weten dat bouw van een station werd goedgekeurd.



iii. 18 Aankondiging van de feestelijkheden in de gemeente Oostkamp naar aanleiding van de opening van het eerste stationsgebouw.

Het duurde echter nog tot 1865 voor Oostkamp haar eerste (voorlopig) station kreeg. Tussen 27 augustus en 5 september 1865 werden grote feestelijkheden door de gemeente georganiseerd, maar het station was toen nog niet af.



iii. 19 In het Burgerwelzijn van 28 augustus 1865 verscheen een uitgebreid verslag van de feestelijke opening.

## DE AANLEG VAN DE STATIONS- STRAAT

De komst van de spoorlijn en vooral de halteplaats in 1849 versnelde de aanleg van een met kasseistenen verharde weg tussen Oostkamp en Moerbrugge. In 1860 werd een subsidie toegekend voor de aanleg van deze kalsijde. De staat, de provincie en de gemeente droegen elk 1/3 van de kosten. De raming bedroeg 24 800 frank. De werken werden aan de Oostkampse aannemer Petrus Anseeuw toegewezen.

— Eene aanbesteding heeft eergisteren plaats gehad in het gemeentehuis van Oostkamp, voor de opmaking van eeneu kasseiweg gaende van dat dorp naer de Moerbrugge. Het bestek beliep tot 25,800 fr.

Hebben aangeboden: MM. P. Anseeuw, te Oostkamp, voor de som van 26,000 fr.; Dumon, Brugge, 27,500; Delacenserie, Brugge, 28,000; Rotsart, Oostkamp, 28,400 fr. M. Anseeuw is aanbestede benoemd geworden.

ill. 20

In *De Standaard van Vlaenderen* van 21 februari 1863 lezen we dat Petrus Anseeuw uit Oostkamp als goedkoopste aanbieder de opdracht heeft binnengehaald.

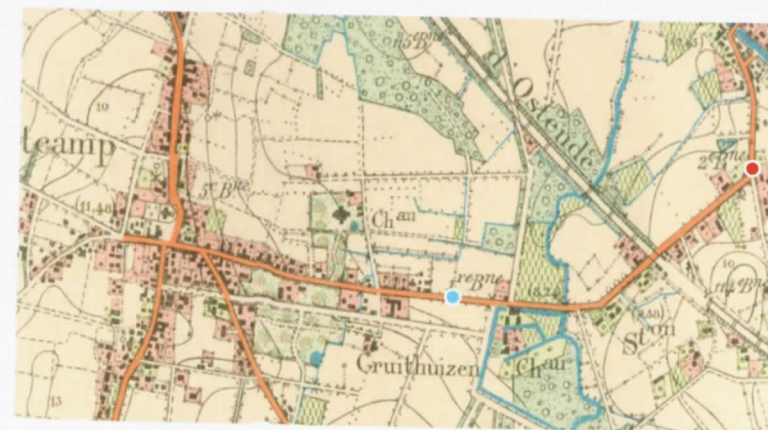
De nieuw aan te leggen weg volgde deels een bestaand tracé. Ter hoogte van het kasteeldomein Gruuthuyse werd echter een nieuw traject gevolgd. De nieuw aangelegde kasseiweg kruiste de spoorweg gelijkberms.



ill. 21 Dit fragment uit een topografische kaart van 1861 toont de situatie voor de aanleg van deze kalsijde. We zien links het centrum van Oostkamp. Buurtweg 4 loopt richting Moerbrugge. Ter hoogte van het kasteeldomein Gruuthuyse wordt voor een stuk de Hogedreef gevolgd.

ill. 22

Dit fragment uit een topografische kaart van 1884 toont de nieuw aangelegde weg. We kennen dit tracé tot op vandaag als de Stationsstraat (tussen Gemeenteplein en station) en Patersonstraat (tussen station en brug van Moerbrugge). Opvallend is de vermelding van twee kilometerpalen (bornes). Op de kaart worden ze als 1<sup>re</sup> B<sup>re</sup> (●) en 2<sup>re</sup> B<sup>re</sup> vermeld (●).



ill. 23

Langs de Stationsstraat ter hoogte van het kasteeldomein Gruuthuyse bevindt zich nog een authentieke kilometerpaal (●). Die paal geeft aan dat we ons op die plaats 1 km van het Gemeenteplein bevinden. De paal ter hoogte van de Gevaartsestraat is intussen verdwenen.

ill. 24

Deze optocht is gefotografeerd ter hoogte van de op dat moment nog gelijkbermse spoorwegovergang. Deze overgang verdween op het moment dat de brug over de spoorweg begin jaren zestig in gebruik werd genomen.





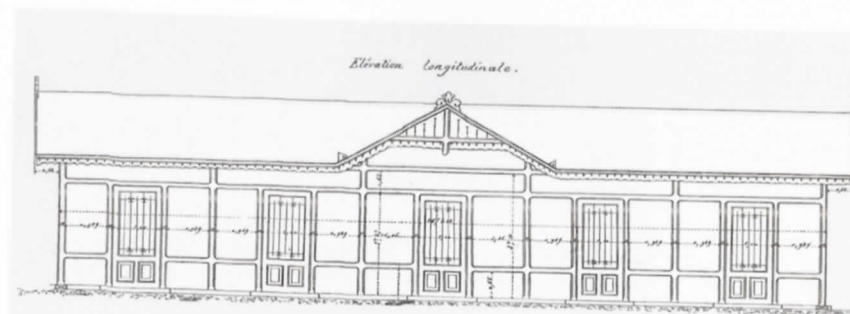
iii. 25 Op dit schilderij van Leo Vandekerckhove (1894-1986) zien we de bareel ter hoogte van het station in een winters decor. We kijken richting Moerbrugge. Het gebouw rechts is de bareelwachterswoning. Links zien we de hoek van de blokkeet.

De aanleg van de kasseiweg verliep moeizaam. De onteigeningen die moesten gebeuren, stootten op weerstand bij de eigenaars. De werken zelf vielen ook veel duurder uit. De totale kost (inclusief onteigeningen) bedroeg 37 913 frank. Er traden ook vrij snel verzakkingen op, met bijbehorende discussies rond verantwoordelijkheden.

Omdat de totale kost veel hoger lag dan voorzien, vroeg het gemeentebestuur de toelating om van deze weg een tolweg te maken. De hogere overheid stond dit eind 1865 toe. Eind 1866 werd het systeem van tolwegen echter bij wet afgeschaft. Het is niet duidelijk of deze weg in die korte tussenperiode ook effectief een tolweg is geweest.

De weg werd eind augustus 1865 officieel én feestelijk in gebruik genomen.

Het voorlopig stationsgebouw was een éénlaagse bakstenen constructie van vijf traveeën onder een zadeldak, gebouwd volgens een typologie en vorm die overal te lande gehanteerd werd voor de toenmalige tijdelijke stations.



iii. 26 Ontwerp van gevelplan van een gestandaardiseerd station dat in de beginperiode van de spoorwegen als tijdelijk station snel kon worden gebouwd in afwachting van de bouw van een definitief station. Het was een vakwerkbouw met bakstenen invullingen bestaande uit vijf traveeën met hoge vleugeldeuren en een centraal uitgewerkt fronton.

Het tijdelijk station werd langs de sporen gebouwd recht tegenover de woning van de bareelwachter (dus aan de zijde van de Stationsstraat) en had een gestandaardiseerde afmeting van twaalf bij vier meter. Het gebouw was voorzien van een kleine kelder met houten toegangsluik aan de zijde van het perron.

Aan de zijde van de sporen was het gebouw opgetrokken met bakstenen pilasters. Het had een opvallend centraal fronton, een rijk uitgewerkte houten sierkroonlijst, drie grote ramen met ijzeren tralies en houten pinakels op alle uiteinden van de daknokken. Aan beide kopsen zijden van het gebouw had het dak een kleine houten oversteek. Aan de straatzijde was de gevel eerder gesloten met een grote poort en twee kleinere raamopeningen.



ill. 27 Het gebouw op de voorgrond is het tijdelijke station van Oostkamp uit 1865 dat volgens het gestandariseerd ontwerp van de spoorwegen werd gebouwd.

Dit stationsgebouw omvatte een wachtruimte (uiterst rechts, bekeken vanaf de sporen – toegankelijk via een deur in de kopse gevel), een bureel voor de stationschef (centraal – bereikbaar via een deur aan het perron) en een magazijn (uiterst links – bereikbaar via grote poorten aan het perron en de straatzijde). In het gebouw was geen verwarming aanwezig.

In het tijdelijk station werd het eerste postkantoor van Oostkamp ondergebracht. In 1872 kwam er nog een telegraafpost bij.

**GROOTE GAESCHIETING**  
te **OOSTCAMP**, by Brugge.

**Zondag 5 Augusty 1866 (Kleene Kermis).**  
Vooruit op 5 Oppervogels fr. 350-00 c.  
Inleg 12 francs. — Terug 10 francs.  
De loting ten 11 ure, begiu der schieting ten 11 1/4, om te eindigen ten 6 ure 's avonds.  
Alle gemak voor de Schutters om met de spoortreinen in Oostcamp statie aen te komen en te vertrekken.  
Verdere conditien volgens programmen.

De Hoofdman.  
L. DE BIE.

De Griffier,  
C. VAN REYBROUCK.

ill. 28 Uit deze aankondiging van Oostkamp kermis in het Burgerwelzijn van 21 juli 1866 blijkt duidelijk dat het station als een troef werd gezien.

## POSTKANTOOR OOSTKAMP

In de negentiende eeuw kwam niet enkel het spoorwegnet tot ontwikkeling. Ook op vlak van communicatie werden erg grote stappen gezet. Er werd immers een netwerk van post- en telegraafkantoren uitgebouwd.

In 1830 waren er 11 postkantoren in heel West-Vlaanderen. In het buitengebied werden postbussen geplaatst die af en toe door een *facteur* werden gelicht. Oostkamp maakte deel uit van het postkanton Brugge. Om de twee dagen vertrok een postbode te voet vanuit Brugge om zijn bestelronde te doen. Hij leegde ook de brievenbus die in elke gemeente stond. Hij voorzag de brieven uit de Oostkampse bus van een stempel waarop AO stond, het merkteken van de rurale postdienst. 1866 kreeg Oostkamp een eigen postkantoor dat zich in het tijdelijk station bevond. De postmeester en stationschef waren één en dezelfde persoon. De brievenpost werd per trein aan- en afgevoerd. In het station konden ook pakjes aangeboden worden.



ill. 30 Brief die op 17 juli 1869 afgestempeld is in het postkantoor van Oostkamp. De brief draagt de AO-stempel van de rurale postdienst. Dit betekent dat hij niet in het postkantoor zelf is binnengebracht, maar uit de postbus op het Gemeenteplein werd gehaald.

ill. 29 Het post- en spoorwegpersoneel in het station van Oostkamp anno 1889.



Al sinds 1850 werd in ons land een netwerk van telegraaflijnen aangelegd. Deze lijnen liepen in de regel langs de spoorlijnen. Dringende berichten werden telegrafisch doorgestuurd en door een postbediende te voet of met de fiets aan huis besteld. In 1868 vroeg het lokaal bestuur ook een telegraafdienst voor Oostkamp aan. Omdat er zich al een telegraafdienst in het station van Bloemendaele (op 5 kilometer afstand) bevond, werd de eerste aanvraag geweigerd. In 1872 kwam hier verandering in. De Brugse volksvertegenwoordiger Emile De Clercq kwam hiervoor in mei 1872 in het parlement tussen: *'A cette occasion, en parlant plus spécialement de l'arrondissement que j'ai l'honneur de représenter, je recommanderai instamment à M. le ministre des travaux publics l'établissement d'un bureau télégraphique dans la station d'Oostcamp, localité d'ailleurs très importante par son commerce et ses maisons de campagne.'* In 1874 bedroeg het aantal telegrammen van en naar Oostkamp ongeveer 500 (vooral tussen overheidsdiensten). In 1913 verhuisde het Oostkampse postkantoor naar de Kortrijksestraat en werden de functies van postmeester en stationschef ontdubbeld.



iii. 32

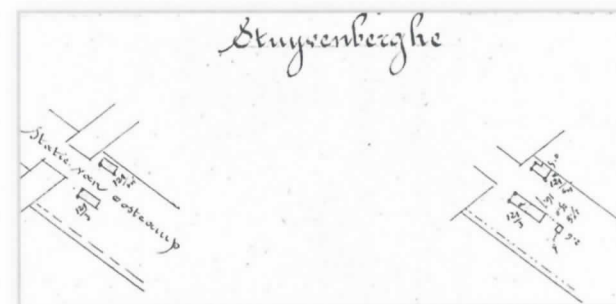
Staatstelegram aan de Oostkampse politiecommissaris op 20 maart 1901. Bemerkt de opvallende achthoekige vorm van de telegraafstempel.



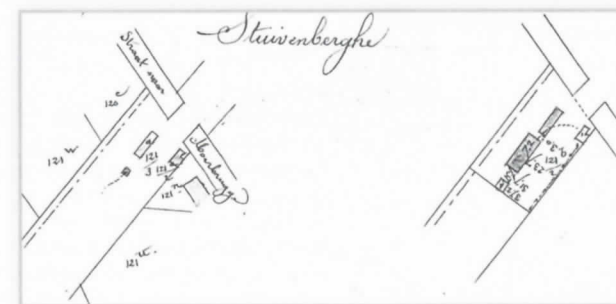
iii. 31

Het station van Oostkamp zijde Stationsstraat. Bemerkt de hoge torenstructuur links van het eerste station. Deze constructie getuigt van de ontwikkeling van het telefoonnetwerk in Oostkamp. Elke abonnee werd met de telefooncentrale verbonden. In het telegraafkantoor werden abonnees die elkaar opbelden met elkaar verbonden. We weten dat de Oostkampse gemeenteraad eind 1898 besliste om in het gemeentehuis een telefoon te voorzien. De daaropvolgende jaren groeide het aantal abonnees gestaag. De mast tussen het eerste en tweede station is wellicht een oudere mast die ook dienst deed voor telefonie en telegrafie.

In de volgende jaren werd de vraag naar een definitief station en de nood aan een bijkomend rangeerstation met de nodige laad- en loskades steeds groter. Er kwam echter geen beweging in het dossier, met uitzondering van de aanbouw van een kleine latrine naast het bestaande gebouw (richting Gent) en een uitbreiding van de woning van de bareelwachter (ca. 1877, aan de zijde van de Patersonstraat). Wellicht werd hier toen de woning van de stationschef voorzien.



iii. 33 Kadasterplan uit 1877 met links de bestaande toestand en rechts de nieuwe toestand. Bovenaan op het plan van de bestaande toestand zien we de bareelwachterswoning die volgens het kadaster in 1859 wordt geregistreerd. Onderaan op de bestaande toestand zien we het voorlopig station dat in 1865 werd geplaatst. In de nieuwe toestand zien we de uitbreiding en omvorming van de bareelwachterswoning, de uitbreiding van het voorlopige station met 19 m<sup>2</sup> en de bouw van latrines (in het verlengde van het voorlopig station richting Gent).



iii. 34 Kadasterplan uit 1889 met links de bestaande toestand en rechts de nieuwe toestand. Naast het voorlopig station komt het nieuwe station en aansluitend wordt een nieuwe latrine gebouwd.

Pas in augustus 1887 wordt *la construction d'un bâtiment des recettes* met bijhorende laad- en loskades definitief goedgekeurd door *architecte principal* Henri Fouquet. Het nieuwe station zal in het verlengde van het voorlopige station (richting Gent) worden gebouwd.

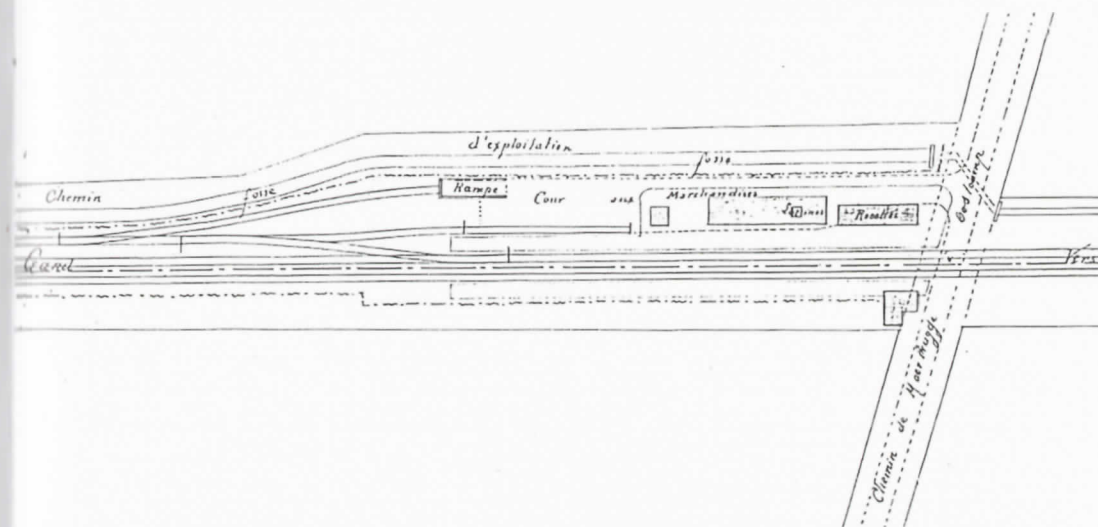
iii. 35

Het nieuwe stationsgebouw (uiterst rechts) werd in het verlengde van het oude tijdelijk station gebouwd. Bemerkt het gebouw links op de foto. Dit is de oude bareelwachterswoning die tot woning voor de stationschef werd omgevormd.



OOSTCAMP De Statie La Station

iii. 36 Ontwerpplan uit 1887 voor de nieuwe stationsomgeving. Op dit plan is naast de inplanting van het nieuwe station en latrinegebouw, de aanduiding van de bestaande bareelwachterswoning en het voorlopige eerste station, ook het ontwerp opgenomen van de goederenkaai en de aftakking van de zijsporen.



Bijkomend werd een grotere afzonderlijke latrine voorzien en twee zijsporen voor het plaatsen van goederenwagens, met aansluitend een verhard terrein voor het stapelen van goederen. Op de kop van het eerste zijspoor (het verst verwijderd van de sporen) werd een laadhelling ingetekend voor het laden en lossen van open goederenwagens. Langs het tweede zijspoor, in het verlengde van het perron voor reizigers, zou een verhoogd perron komen om goederen van gesloten wagons met zijdeuren te kunnen afhandelen. Er werd een nieuw verhoogd stenen perron voorzien en de *cour des marchandises* werd met kasseien afgewerkt.

## ARCHITECT

### HENRI JOSEPH FOUQUET (1825-1893)

Het neoclassicistische station van Oostkamp werd in opdracht van de Staatsspoorwegen ontworpen door architect Henri Joseph Fouquet.

Henri Joseph Fouquet werd op 10 maart 1825 in de gemeente Limbourg (provincie Luik) geboren. Hij is de zoon van Guillaume Joseph en Marie-Louise Sabatier. Hij huwde op 4 juni 1856 in Schaarbeek met Esther Guillaume (1828-1912). Henri Joseph overleed in Schaarbeek op 4 oktober 1893.

Al op zijn zestiende begon Henri Fouquet zijn loopbaan bij de *ijzerenweg*. Na de nodige opleidingen en het doorlopen van verschillende niveaus binnen de Staatsspoorwegen evolueerde hij tot ingenieur-architect. De benoemingen volgden elkaar in sneltempo op: in 1872 werd hij benoemd tot *chef de section en Service Général*, zeven jaar later werd hij bevorderd tot *chef de section principale au service Constructions des Voies et Travaux*, om uiteindelijk één jaar later in 1880 tot *Architecte principal* te worden aangesteld. Tot 1891 leidde hij samen met zijn collega De Blicck de dienst *Constructions*. Hij verliet de spoorwegen in 1891 op 67-jarige leeftijd.

We weten met zekerheid dat Fouquet de plannen van volgende stations getekend heeft:

- |      |   |
|------|---|
| 1877 | het tweede en huidige station van Leuven (monument)           |
| 1884 | het station van Nieuwpoort-Bad                                |
| 1887 | het huidige station (ontvangstgebouw) van Oostkamp (monument) |
| 1887 | het tweede station van Halle (afgebroken)                     |
| 1888 | het station van Zinnik (Soignies)                             |
| 1890 | het tweede station van Harelbeke (monument)                   |
| 1891 | het derde station van Oudenaarde (monument)                   |



iii. 37-38 Het station van Harelbeke en dat van Nieuwpoort-Bad zijn ook ontwerpen van Henri Fouquet.

Henri Fouquet hanteerde bij zijn ontwerpen in hoofdzaak de Vlaamse neorenaissancestijl met een sterk eclectische inslag, verwijzend naar de rijke geschiedenis van het jonge België. Zijn ontwerpen worden gekenmerkt door het veelvuldig gebruik van arduinen versieringen, puntgevels, kleine dakkapellen, speklagen, wapenschilden en het hanteren van een peperbustoren met peervormige spits. Het station van Oostkamp vormt een architecturale uitzondering op zijn stijl. Dit gebouw werd in een meer strakke Franse neoclassicistische stijl ontworpen, uniek voor zijn oeuvre.

In de ontwerpplannen is het wachthokje, dat gebouwd werd aan de andere zijde van de sporen tegenover het stationsgebouw, niet opgenomen. De exacte bouwdatum van dit wachthokje is niet gekend. Uit oude foto's is op te maken dat het niet samen met het stationsgebouw werd gebouwd, maar wellicht kort nadien.

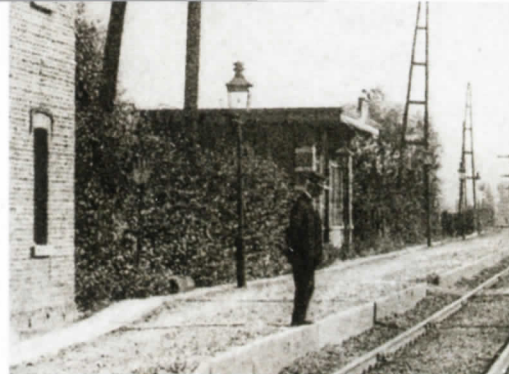


ill. 39 Links de oude bareelwachterswoning die in 1877 uitgebreid en heringericht werd en vanaf dan als woning van de stationschef dienst deed.

### VOLKSFEESTEN

**Oostcamp (Statie).** — Ter gelegenheid der opening der nieuwe Statie zullen er op Zaterdag 20, Zondag 21 en Maandag 22 Juli verschillende Vermakelijkheden en Volksfeesten plaats hebben, met de medewerking van het Muziekgenootschap der gemeente. 's Avonds groot en prachtig Vuurwerk en algemeene Verlichting der Statie en omtrek. — Alles volgens het programma.

ill. 42 Aankondiging in het *Burgerwelzijn* van de feestelijkheden bij de opening van het nieuwe stationsgebouw in 1889.



ill. 40 Detail uit de oude foto van de stationssite waarop het wachthokje duidelijk zichtbaar is. Opmerkelijk is dat de houten versierde dakrand een oversteek had die de reiziger beschermde tegen regen.

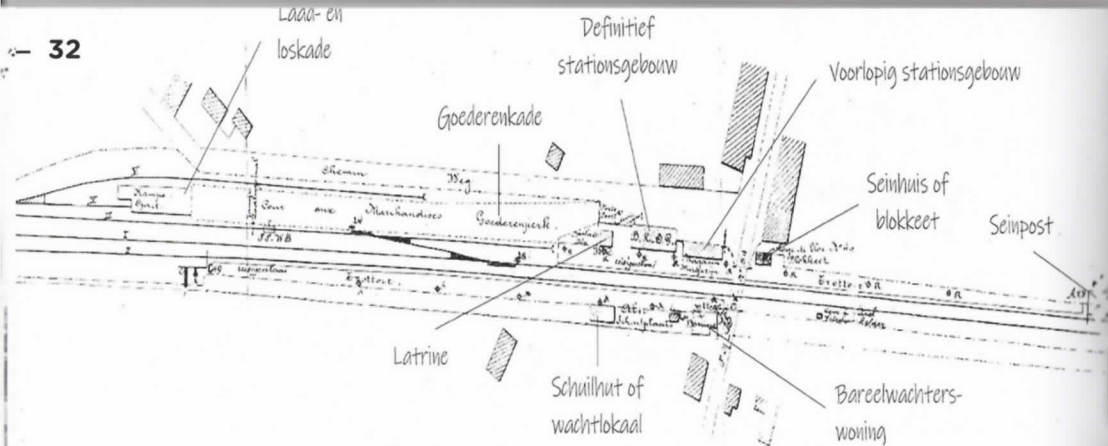


ill. 41 Duits stationspersoneel poseert in 1915. Bemerkt op de achtergrond het wachthokje met de sierlijk uitgewerkte houten kroonlijst en centraal het houten bord met opschrift 'Oostcamp' afgewerkt met een houten sierstuk.

Eén jaar later, in de zomer van 1888, kwam uiteindelijk de officiële bevestiging vanuit Brussel dat de nodige kredieten waren toegekend en dat de werken voor de bouw van het nieuwe station konden starten. Nog een jaar later, op 21, 22 en 23 juli 1889, werd het nieuwe stationsgebouw van de gemeente Oostkamp feestelijk ingehuldigd.

Het éénlaagse stationsgebouw in een neoclassicistische stijl is vrij uniek voor de regio. Dit zowel wat betreft haar stijl en vorm, als qua ruimtelijke indeling en kenmerken. De bijzondere architectuur van het gebouw toont aan dat men iets bijzonders wilde realiseren dat afweek van de toenmalige standaard. De nabijheid van Brugge en de aanwezigheid van een nieuwe stations-





ill. 43 Plan uit 1926 met aanduiding van de verschillende gebouwen op de stationsite.

wijk met riante buitenhuizen kan verklaren waarom zoveel aandacht werd besteed aan het ontwerp van dit station. Het gebouw kreeg een duidelijke ontvangsfunctie. Het gaf de reiziger een eerste indruk van de gemeente die hij aandeed. Het volume en de rijkdom van het gebouw weerspiegelden de economische bloei en activiteiten van de regio.

Op een plan uit 1926 staan alle gebouwen en infrastructuur nog opgetekend: het voorlopige en het definitieve stationsgebouw, het aansluitend toiletblok, de goederenkaai met laadzone en laadhelling, het wachthokje, de oude woning van de seinwachter en de blokkeet nr. 49 aan de rand van de spoorlijn ter hoogte van de spoorovergang zijde Stationsstraat richting Brugge.



ill. 44 Deze postkaart geeft een mooi overzicht van de verschillende gebouwen op de stationsite. Opvallend is hier ook dat er wagons op de goederenkaai staan.

## BLOKKEET OF SEINHUIS

In de beginjaren van het spoorverkeer werd op elke overweg een seinhuis gebouwd waar de seinwachter woonde. Hij bediende de barenen van de overweg en stond in voor de beveiliging van het treinverkeer. Bij een technisch probleem of ongeval moest de seinwachter door middel van een vlag, een lamp of een bel een bericht sturen naar de eerstvolgende seinwachter, die het dan op zijn beurt naar de volgende seinwachter moest doorsturen. Op die manier kon men een naderende trein op het gevaar wijzen en tot stilstand brengen.

Vanaf 1868 werd het eerste systeem van mechanische seinen voorzien langs de spoorlijn Brussel - Oostende. Het was het Engelse Saxby-systeem dat genoemd werd naar de uitvinder John Saxby (1821-1913). Hierbij werd langs de sporen een seinpaal geplaatst die met de stand van de beweegbare arm en een geluid aan de machinist kon aangeven of het spoor verderop vrij was of niet. De spoorlijn werd in 'blokken' van ongeveer 3 kilometer opgedeeld. Tussen elk blok werd een blokkeet met seinpalen geplaatst.



ill. 45 Beeld van het interieur van een Engels seinhuis waar de seinwachter de seinen en wissels bediende door middel van grote hendels. Dit was het eerste semi-geautomatiseerd seinsysteem genoemd naar haar Engelse uitvinder John Saxby. Dergelijk systeem werd ook in België geïntroduceerd.

De eerste blokketen of seinhuizen waren kleine éénlaagse gebouwtjes waarin zich de infrastructuur van de seinwerking bevond. Ze werden ook voor opslag gebruikt. Tegen het spoor richting Brugge, aan de overgang langs de Stationsstraat, stond vroeger blokpost nr. 49 die de seinvoorzieningen van blok 49 regelde. Dit gebouw had aan de zijde van het spoor opvallend grote ramen om zicht te hebben op de seininstallatie en de spoorlijnen. Onder het gebouw was een opslagruimte aanwezig.



iii. 46 Aan het station van Oostkamp werd seinhuis 49 gebouwd. Deze blokpost lag langs de overweg aan de zijde van de Stationsstraat. Deze foto is na de elektrificatie van de spoorlijn gemaakt. We zien links ook al het muurtje van de voetgangerstunnel die begin jaren zestig werd aangelegd.

De eerste systemen waren nog handbediend, waarbij de seingever hendels moest overhalen. Deze waren met stangen verbonden aan de wissels of seinen van het blok. Later werd het systeem aangepast. De bediening verliep dan via een elektrische kabel die werd gevoed door batterijen. Dit zorgde ervoor dat de sturing vlotter verliep. Bij het voorbijrijden van een trein werd het sein geactiveerd en werd aangegeven dat het spoor niet vrij was. Pas wanneer deze trein een volgende blokpost passeerde, werd het sein aangepast naar 'spoor vrij' en werd de strook van drie kilometer voor de volgende trein vrijgegeven.

Vanaf 1950 werden de seinen en wissels verder geautomatiseerd door elektronische relaisystemen die bediend werden in nieuwe grotere centrale seinhuizen. In 1963 werd het relaisysteem voor de bediening van de wissels en seinen voor blok 49 in het station zelf ondergebracht en werd het oude seinhuis afgebroken.



iii. 47 Het elektronisch relaisysteem was in het stationsgebouw van Oostkamp ondergebracht. Deze foto dateert van net vóór de afbraak van het gebouw.

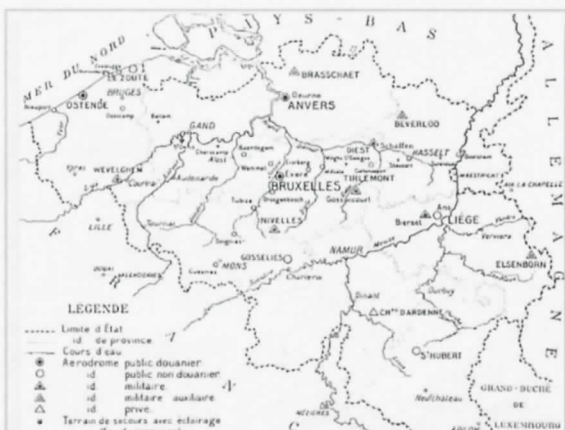


iii. 48 Het oude systeem van de sturing van de wissels en sporen dat vóór de afbraak van het station van Oostkamp nog aanwezig was in de lokettenzaal.

Omstreeks 1930 werd naast het latrinegebouw een hoge metalen pyloon met lichtbaken geplaatst voor het geleiden van luchtverkeer bij nacht. Dit lichtbaken lag op de route Brussel - Londen en werd gebruikt voor de nachtvluchten van Sabena.

## LICHTBAKEN

De Belgische vliegtuigmaatschappij Sabena begon op 23 mei 1923 met haar eerste vluchten vanuit vliegveld Haren nabij Brussel. Haar eerste commerciële vlucht was Brussel - Londen op 1 juli 1923. In de jaren nadien werden de commerciële vluchten sterk uitgebreid en kwamen er ook nachtvluchten richting Londen. Een traject van witte knipperlichten gaf de vluchtroute aan voor piloten op het traject Brussel - Londen.



iii. 49  
Kaart opgemaakt ca. 1930 met aanduiding van de inplanting van de verschillende lichtbakens op de vluchtroutes richting Parijs, Londen, Amsterdam en Berlijn. Men vindt op dit plan de aanduiding van de hoofd- en nevenlichtbakens. In Oostkamp stond een hoofdlichtbak. Het plan geeft ook alle bestaande publieke, private en militaire luchthavens weer.

iii. 50  
Detailplan met aanduiding van de locatie van het lichtbak gelegen in de gemeente Oostkamp. Deze lichtbakens werden meestal ingeplant bij het station waar men over een voldoende groot elektrisch vermogen beschikte om een dergelijke lamp te laten werken.



In 1930 werd in Oostkamp een hoofdlichtbak voor het vliegverkeer bij nacht gebouwd. Andere lichtbakens op de lijn Brussel - Londen waren opgesteld in Wemmel, Baardegem, Serskamp, Sint-Denijs-Westrem, Bellem, Varsenare en Oostende. Deze lichtbakens werden op metalen torens geplaatst. Het lichtbak in Oostkamp was 21 meter hoog. Het werd naast het latrinegebouw in de richting van Gent geplaatst. Volgens de *Guide des aérodromes Belges* uit 1931 straalde het elke vier seconden één lichtbundel uit gedurende 1/18<sup>de</sup> seconde. Na de Tweede Wereldoorlog verdween de functie van deze routelichten door de opkomst van radionavigatie.



iii. 51  
Op deze foto uit 1961 krijgen we een beeld van de laad- en loszone (met wijkspoor) die aan de zijde van de Everaertstraat ligt. Centraal op de foto staat het lichtbak op de hoge metalen pyloon. Het spoor is intussen geëlektrificeerd. Helemaal in de verte zien we de op dat moment nieuwe brug over het spoor.



iii. 52  
Detail van het lichtbak voor het vliegverkeer bij nacht.

Het voorlopige stationsgebouw bleef na de bouw van het definitieve station nog lange tijd in gebruik als stapelruimte en werd naar verluidt pas in 1953 afgebroken. Ook de oude seinwachterswoning en de blokkeet werden afgebroken bij het sluiten van overweg nr. 54 en na de aanleg van de voetgangerstunnel begin de jaren zestig van vorige eeuw.

## HET OOSTKAMPSE STATIONS- GEBOUW: EEN ARCHITECTONISCH PARELTJE

Met de komst van de *ijzerenweg* begin 19de eeuw moest een reeks nieuwe gebouwen voor haar diensten worden ontworpen: stations, wachthuisjes, loodsen, werkhuisen, seinhuisjes, viaducten, bruggen, watertorens ... De architecten van het eerste uur konden bij hun ontwerp niet teruggrijpen naar bestaande constructies ter inspiratie. Men kan het vernieuwend karakter van deze functionele spoorarchitectuur in de 19de eeuw niet genoeg benadrukken. Het zijn gebouwen die het geloof in de nieuwe techniek en kennis moesten uitstralen. Het zijn als het ware de visitekaartjes van het nieuwe industriële tijdperk. Getuige hiervan is onder meer dat de stationsarchitectuur als één van de eerste bouwstijlen ijzer gebruikte en dat de gebouwen in eerste instantie ontworpen en gebouwd werden onder leiding van ingenieurs.

Het definitieve station van Oostkamp kan men niet catalogeren onder één van de standaardontwerpen van stationsbouw voor kleinere stopplaatsen langs het Staatsspoorwegnet.

iii. 53

Foto van het station van Oostkamp genomen van de perronzijde.

## STANDAARDTYPOLOGIE VOOR PLATTELANDSSTATIONS

Vanaf 1870 gold een norm voor de bouw van stations op het platteland. Het omvatte een centrale hoofd vleugel met twee bouwlagen en drie tot vier traveeën onder een zadeldak. Aan één of twee zijden werd het geflankeerd door een lage vleugel onder een zadeldak of plat dak. De lengte kon aangepast worden volgens de noden van de ondergebrachte diensten. In een dergelijk stationsgebouw werd ook een woning voor de stationschef voorzien. Voorbeelden van dergelijke stations staan in Lichtervelde (1858), Steenbrugge (1863), Moere (1868) en Beernem (1893). Het nieuwe station van Oostkamp sluit qua stijl aan op een andere typologie die vooral in de provincie Henegouwen voorkwam, zoals in de stations van Bois-du-Luc en Bonne-Espérance.



iii. 54 Het oude station van Lichtervelde met de typische opbouw met een centraal hoog gedeelte met twee verdiepingen en een lage aanbouw aan beide zijden.



iii. 55 Foto van het reeds verdwenen station Bonne-Espérance in Henegouwen dat in een gelijkaardige architecturale stijl werd gebouwd als het station van Oostkamp.



iii. 58 De achterzijde van het stationsgebouw met vooraan het tijdelijke station in baksteen en achteraan het latrinegebouwtje.



iii. 56-57 Beide foto's zijn omstreeks 1970 gemaakt. Bemerkt op foto 56 de aanpassingen van het opschrift in de zijgevel waarbij 'C' uit de oude spelling van Oostkamp werd overschilderd door een 'K'. Op foto 57 zien we de nieuwe toegang naar het publiek sanitair.

Het stationsgebouw van Oostkamp heeft een aantal opvallende architecturale kenmerken die duidelijk afwijken van de gebruikelijke stationsarchitectuur op het platteland. Het gaat hier om een langwerpig éénlaags gebouwtje onder een zadeldak afgewerkt met rode, platte stormpannen. De bakstenen gevels zijn gepleisterd, wat ook sterk afwijkt van de traditie om de baksteen vrij te laten. Opvallend zijn ook de arduinen sier- en afwerkingselementen waaronder plinten, lijsten, dekplaten op de zijgeveltoppen, schouderstukken en topstukken aan de zijgevels en de dorpels.

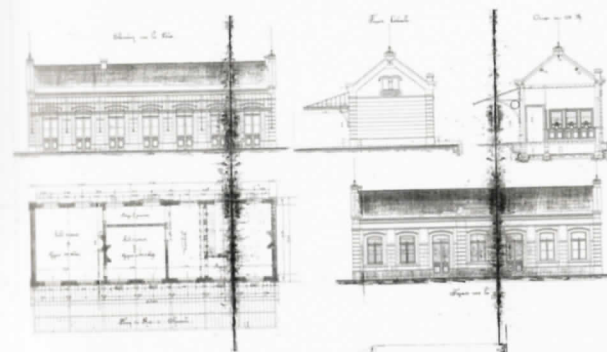
Verder bezit de voorgevel een middenrisaliet met fronton, benadrukt met geblokte pilasters. Identieke pilasters sieren de hoeken van het gebouw. De omlijste muuropeningen worden overspannen met segmentbogen, bovenaan afgewerkt met een gebogen geprofileerde gepleisterde sierlijst. Ook onder de kroonlijst was een horizontaal doorlopende sierlijst aanwezig. Op de beide puntgevels stonden vroeger sierlijke ijzeren topbekroningen als bliksemafleider opgesteld.

Aan de zijde van het perron zijn zeven gepaneelde en beglaasde vleugeldeuren voorzien. In de verdiepte zijgevels bevinden zich bovenaan gekoppelde

vensters afgescheiden door een arduinen pilaster. Bovenaan in de top werd een spoorwiel als symbool aangebracht. Dit is het teken van de Staatsspoorweg in de beginperiode. De gevel aan de straatzijde had in oorsprong een symmetrische opbouw met twee toegangen aan beide zijden van het middenrisaliet en vijf raamopeningen. Later werd de rechter vleugeldeur een travee opgeschoven. Het centraal risaliet aan de straatzijde was oorspronkelijk bovenaan afgewerkt met een sierfronton (nu verdwenen) met een in natuursteen uitgewerkt haltebord met de naam 'Oostcamp'.



iii. 59 Detailtekeningen op het ontwerpplan van het station van Oostkamp met de profileringen van de stukken in arduin. Bemerkt het detail van het arduinen haltebord.



iii. 60 Origineel ontwerpplan van het station van Oostkamp uit 1887.



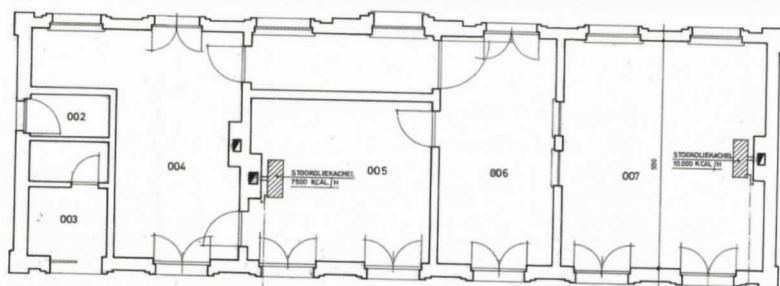
iii. 61 De voorzijde van het stationsgebouw. Op deze foto is het opschrift 'Oostcamp' op de zijgevel van het station al aangepast naar 'Oostkamp'. Aan de voorgevel werd de inkomdeur naar de wachtruimte van de derde klasse al dichtgemaakt en omgevormd naar een raam. Bemerkt centraal in de voorgevel het arduinen haltebord en de ijzeren topstukken op de dakpunten van de zijgevel.

De linkse deur gaf toegang tot de vestibule met aansluitend het *bureau des recettes* en de bagageruimte. Via de vestibule kon men de wachtzaal voor de eerste en tweede klasse bereiken. Rechts daarvan leidde een gang naar de *salle d'attente voyageurs 3<sup>ième</sup> classe*. De interieurafwerking van de twee wachtzalen geeft duidelijk het toenmalige klassenverschil weer. Er was in het station geen woonruimte voor de stationschef voorzien. Ook dit week af van andere stations.

De originele indeling van het interieur van het station werd in de loop van de jaren sterk verbouwd. In de wachtzaal van de derde klasse werd een nieuw sanitair blok ingericht, toegankelijk via een nieuwe inkom aan de zijkant van het gebouw. Verder werd een muur van de originele wachtzaal van de eerste en tweede klasse opengebrouwen om een grotere wachtzaal te creëren en het ontvangsbureel werd gedeeltelijk heringericht als relaisstation. Enkele sierlijsten, schouwstructuren en plafondrozetten bleven bewaard.

VERKLARING:

- 001: BERGING
- 002: LUKTORIJ DAMES
- 003: LUKTORIJ HEREN
- 004: BAGAGEDEPOT
- 005: WACHTKAMER
- 006: HAL
- 007: LUKKETTENKANTOOR



iii. 62 Ongedateerd grondplan van het station van Oostkamp met herindeling en aanpassingen van de originele ruimtes.



iii. 63 De ijzeren luifel aan het perron vóór de afbraak van het station.

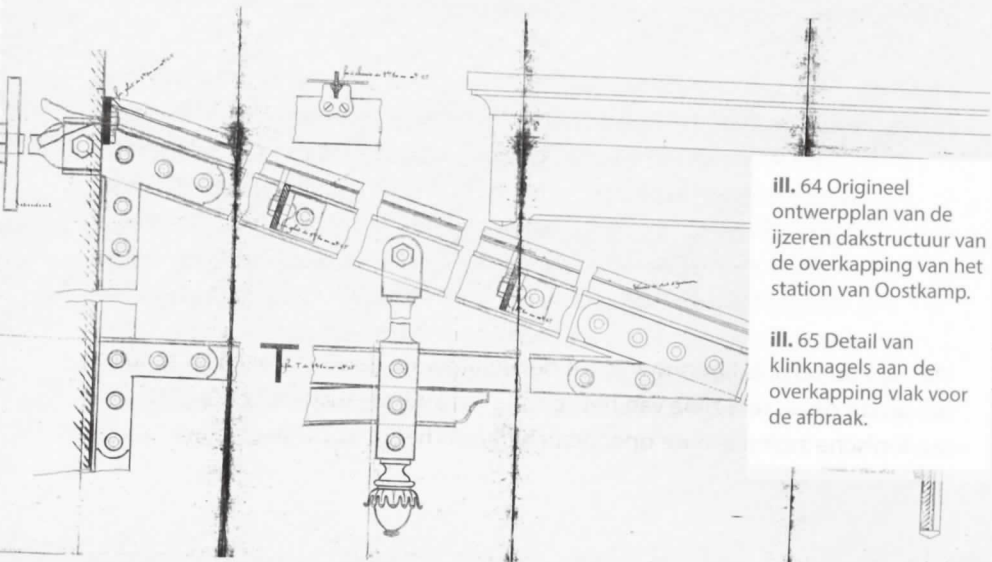
Om de reizigers te beschermen tegen weer en wind werden aan de stations enerzijds overkappingen voorzien en anderzijds éénlaagse schuil- of wachthuisjes toen het dubbelspoor werd aangelegd. Dit werd ook zo ingetekend op het ontwerp van het station van Oostkamp.

Tegen de gevel aan de zijde van het spoor werd een grote luifel gebouwd. Bij dergelijke constructies kwamen de lichte en stevige eigenschappen van ijzer goed van pas om grotere afstanden te overbruggen met een minimum aan steunpunten. Deze overkapping van het perron is vandaag nog identiek qua opbouw als in de oorspronkelijke ontwerpplannen van architect Fouquet. De ijzeren structuur rust op in de muur ingewerkte geprofileerde arduinen consoles. De spanten, die opgebouwd zijn uit geprofileerd gewalst ijzer, zijn versierd met gietijzeren cirkels en hebben centraal een verbindingsbeugel die onderaan afgewerkt is met een gietijzeren ornament. De verschillende onderdelen van de kapconstructie werden aan elkaar bevestigd met bouten of klinknagels.



## KLINKNAGELS

Klinknagels zijn ronde ijzeren staafjes met aan één van de uiteinden een zogenaamde *zetskop*. In de twee te verbinden ijzeren platen wordt eerst een overeenkomstig gat geponst. De klinknagel wordt op het vuur roodgloeiend opgewarmd en vervolgens in het daarvoor bestemde gat aangebracht. Tenslotte wordt aan het andere uiteinde van de nagel een zogenaamde *sluitkop* geplaatst. Dat gebeurt door te klinken, d.w.z. door de punt met een hamer plat te slaan of tot een kop om te vormen. Hiervoor wordt tegendruk aan de zetskop uitgeoefend. Nadat de kop is geklonken, koelt de nagel af waardoor hij krimpt. Door die krimp worden de twee platen op elkaar gedrukt waardoor een hechte verbinding tot stand komt.



iii. 64 Origineel ontwerpplan van de ijzeren dakstructuur van de overkapping van het station van Oostcamp.

iii. 65 Detail van klinknagels aan de overkapping vlak voor de afbraak.



iii. 66-67 Deze twee quasi identieke foto's van poserende Duitse soldaten tijdens de Eerste Wereldoorlog tonen mooi aan dat we soms veel geluk moeten hebben om details goed in beeld te kunnen brengen. Heel specifiek gaat het hier om de lampen die na het vallen van het duister moeten aangeven dat de trein zich in het station van Oostcamp bevindt. Op de bovenste foto zit deze lamp voor een stuk verborgen achter de rechtse soldaat. Op de onderste foto is de lamp helemaal zichtbaar.



iii. 68 Detail van de lantaarn. Bovenaan het glas is een band voorzien met 'Oostcamp'. Onder de luifel en in het wachthokje aan de andere kant van de sporen hangen dezelfde (gas)lantaarns.

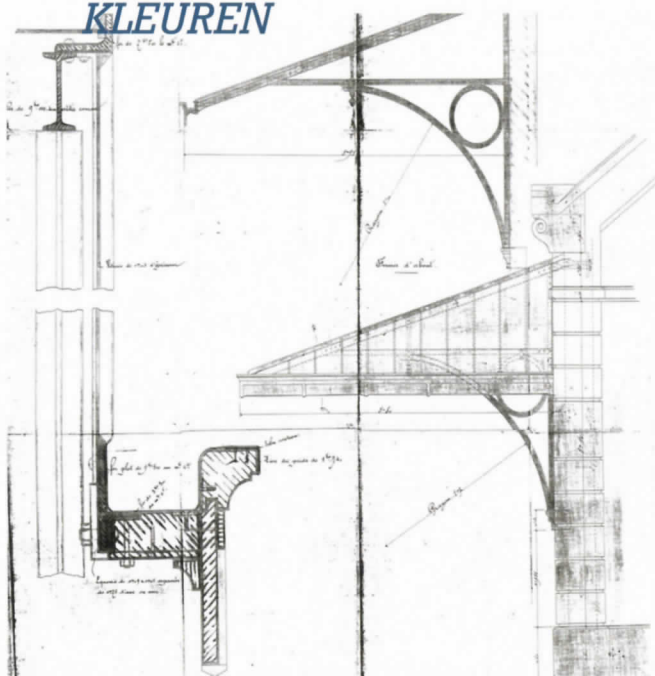
Aan deze overkapping van het station en het wachthokje werden de nodige lantaarns opgehangen. Ook op de gevels van de gebouwen en op palen werden gelijkvormige lantaarns geplaatst. Deze hadden aan de voorzijde bovenaan op het glas het opschrift 'Oostcamp'. Oude foto's en technische ontwerpplannen tonen aan dat de luifel van de overkapping aan de sporen aan de bovenzijde en de zijkanten afgewerkt was met glas en dat de structuur rondom een zinken sierlijst had. Deze elementen, noch de lantaarns, zijn vandaag nog aanwezig.

Ook opmerkelijk is het ontwerp en de architectuur van het wacht- of schuilhokje aan de andere zijde van het spoor. Vier sierlijke gecanneleerde gietijzeren Ionische zuilen aan de open voorzijde van het gebouwtje ondersteunen

er de dakstructuur. Aan beide zijden van de centrale doorgang zaten gietijzer sierstukken met krulmotieven en gestileerde leliemotieven tussen de zuilen boven een lage bakstenen keermuur. Bovenaan de zuilen zaten gebogen sierstukken opgebouwd uit cirkels en andreaskruisen (dergelijke kruisen worden ook gebruikt als aanduiding van spoorwegovergangen). Achter deze versieringen werd een gietijzeren raam geplaatst met rechthoekige indelingen versierd met knopmotieven. De achterzijde en zijkanten van het hokje waren bakstenen muren versierd met arduinen speklagen. Het hokje was oorspronkelijk niet geschilderd. In beide zijmuren was een grote raamopening aanwezig, ingevuld met gietijzer raamstructuren.

In oorsprong was het wachthokje één open ruimte met een centrale inkom waarin een grote gaslantaarn was opgehangen; de tussenmuren zijn later aangebracht. Rondom het gebouw was een dubbele houten versierde kroonlijst aanwezig en centraal boven de inkom zat een houten fronton met een naambordje 'Oostkamp' als versiering. Vandaag is die houten opbouw echter verdwenen. Het plat dak van het hokje had een gesloten houten opbouw.

## KLEUREN



ill. 69  
Origineel ontwerpplan van de overkapping aan de zijde van de sporen van het station van Oostkamp



ill. 70-71 Het wachthokje voor en tijdens de afbraak.



ill. 72-73 Detail van de smeedijzeren structuur van het zijraam van het wachthokje en de gietijzer zuiltjes voor de afbraak.



ill. 74  
Duitse troepen poseren tijdens de Eerste Wereldoorlog voor het wachthokje.



Naar aanleiding van de restauratie werd een stratigrafisch onderzoek uitgevoerd op enkele originele delen van het stationsgebouw. Zo probeerde men de oorspronkelijke kleuren achterhalen.

Uit het onderzoek blijkt dat de originele verflagen van de gevels bij de laatste grondige renovatie volledig werden verwijderd.

Er werden wel tien verflagen teruggevonden op de ijzeren structuur van de overkapping van het perron. De oudste teruggevonden kleur was lichtgroen. Op het origineel schrijnwerk werden dertien verflagen gevonden. Er zijn indicaties dat de buitendeuren in oorsprong een afwerking in houtimitatie hadden. Wellicht werd deze afwerking al vrij snel overschilderd met een donkergrijze kleur waarbij de panelen met een lichtere grijze kleur werden ingevuld. Deze kleurcombinatie vinden we terug op één van de oudere foto's van het gebouw.

De zuilen en het de metalen sierstukken van het wachthokje hadden in oorsprong een zwarte kleur. Gezien deze zwarte kleur niet terug te vinden was op het ijzerwerk van de luifel van het station, kan dit aantonen dat het wachthokje niet gelijktijdig met het stationsgebouw werd gebouwd.

Tenslotte werd op de zijgevel van het station ook de oude belettering 'OOSTCAMP' teruggevonden. Dit waren zwarte letters op een witte achtergrond. Deze belettering werd opgetekend om na de reconstructie opnieuw op de gevels aan te brengen.

iii. 75

Kleuronderzoek uitgevoerd op het originele schrijnwerk van de vleugeldeuren aan de perronzijde van het stationsgebouw. De oudste (en dus wellicht originele) kleur was oranje/geel. Er werden in totaal meer dan 10 verschillende kleurlagen teruggevonden met als hoofdtonen grijs, blauw en groen.



## HET STATION TIJDENS DE WERELDOORLOGEN

Het operationeel houden van het spoorwegennet was één van de eerste bekommernissen van de Duitse invaller in 1914. Het was immers een belangrijke bevoorradingslijn voor haar militaire inspanningen aan het westelijk front. Langs de spoorlijn Brussel - Oostende stelde de *Landsturm* reservetroepen op leeftijd beschikbaar om de sporen, stations, bruggen en viaducten te bewaken. De *Militär-Eisenbahn-Direktion 1* met hoofdkantoor in Rijsel was verantwoordelijk voor de uitbating. In het stationsgebouw zaten Duitse ambtenaren om het lokale verkeer te beheren. Ze beschikten hiervoor over een telefoonnetwerk.



iii. 76

Duits stationspersoneel poseert in de loop van de Eerste Wereldoorlog op het perron.

Er was weinig bewegingsvrijheid en het vervoer van militair personeel had absolute voorrang. Op het vlak van personenvervoer was Oostkamp ondergeschikt aan Brugge en Beernem. Zelfs Duitse fronttroepen op rust in Oostkamp kwamen over het algemeen te voet aan vanuit aan Oostkamp palende stations. Heel uitzonderlijk deed een *Badezug* het station van Oostkamp aan. Dat is een mobiel badhuis waarin Duitse soldaten een warme douche konden nemen.

Op het vlak van goederenverkeer was Oostkamp een multimodaal logistiek centrum. Aan de goederenkoer van het station liep een vertakking naast het hoofdspoor naar een munitiedepot op de akkers van Stuivenberge. Het munitiedepot kreeg een nieuw vertakt lokaal spoornet naar de verschillen-



ill. 77  
Het klein station of *Kleinbahnhof* dat door de Duitse bezetter bij het munitiedepot op de wijk Stuivenberge werd gebouwd.

de opslagplaatsen. Het werd ook verbonden met de buurtspoorweg Brugge-Zwevezele. De aansluiting bevond zich ter hoogte van de Daele. Later werd nog een aansluiting richting Loppem toegevoegd. Bouwmateriaal dat langs het kanaal aangevoerd werd, kon op het zogenaamde *Pionierpark* op Stuivenberge verladen worden. Ook hiervoor bestond een spooraansluiting naar het kanaal. De uitbreiding en het onderhoud van de sporen werd door *Eisenbahnbau* eenheden uitgevoerd. Zij werden hierin bijgestaan door burgerlijke arbeiders. Verschillende eenheden verbleven meer dan een jaar in Oostkamp om dat nieuwe spoornet aan te leggen, met een nieuw perron en een klein gebouw van waaruit het lokale spoorverkeer geregeld werd. De Duitsers noemden dit het *Kleinbahnhof* (klein station).

Na de bevrijding in 1918 nam het Belgische leger het munitiedepot en de nieuw aangelegde spoorinfrastructuur over. Het gemeentebestuur mocht overschotten van de dagelijkse leveringen voor de militairen in het station ophalen. Daar zaten soms diepvrieswagons met vlees bij. De aansluiting naar het kanaal raakte in onbruik en werd in 1921 opgeheven. Ook het munitiedepot werd dan ontruimd, maar de sporen bleven liggen. Wanneer het duidelijk was dat er geen toekomst voor militair gebruik meer zou zijn, werd dat lokale spoornet in 1924 opgebroken en werden de resterende Duitse barakken verkocht.

In de loop van de Tweede Wereldoorlog herhaalde dit scenario zich niet. Er was immers geen front in de buurt dat dagelijks uitzonderlijke vervoerscapaciteit vereiste.

## BELANGRIJKE AANPASSINGEN AAN HET STATION IN DE NAOORLOGSE PERIODE

Om het doorgaand verkeer vanuit het centrum van Oostkamp richting Moerbrugge (en omgekeerd) ter hoogte van het station te verbeteren, werd rond 1960 beslist om een nieuwe weg aan te leggen, de huidige Moerbrugsestraat. Deze kreeg zowel een vaste betonnen brug over de Rivierbeek als een betonnen boogbrug over de spoorweg. Hierdoor kon men de twee bestaande overwegen bij het station van Oostkamp zelf (overweg 54 ter hoogte van de Stationsstraat en de Patersonstraat en overweg 55 ter hoogte van de Gevaartsestraat en de Everaertstraat) definitief sluiten. Ter hoogte van beide overwegen werden nieuwe tunnels onder de sporen aangebracht voor voetgangers en fietsers. Zo kreeg de stationsomgeving de inrichting die we tot aan de recente verbouwingswerken kenden.

ill. 78  
Luchtfoto uit 1952 met de oude overwegen ter hoogte van het station.



ill. 79  
Luchtfoto uit 1979 met de nieuw aangelegde Moerbrugsestraat.



## EEN NIEUWE TOEKOMST VOOR HET STATIONSGEBOUW

Naar aanleiding van de aanleg van het derde en vierde spoor werd de volledige stationsomgeving aangepast binnen een nieuw ruimtelijk ontwerp. In deze plannen werd ook een nieuwe plaats voorzien voor het beschermde stationsgebouw en wachthokje.

De werkzaamheden startten reeds in 2017 met de bouw van een nieuwe boogbrug en de afbraak van de betonnen brug langs de Moerbrugsestraat. Daarna startte men met de afbraak van de bestaande stationsgebouwen en de aanleg van de twee nieuwe sporen.



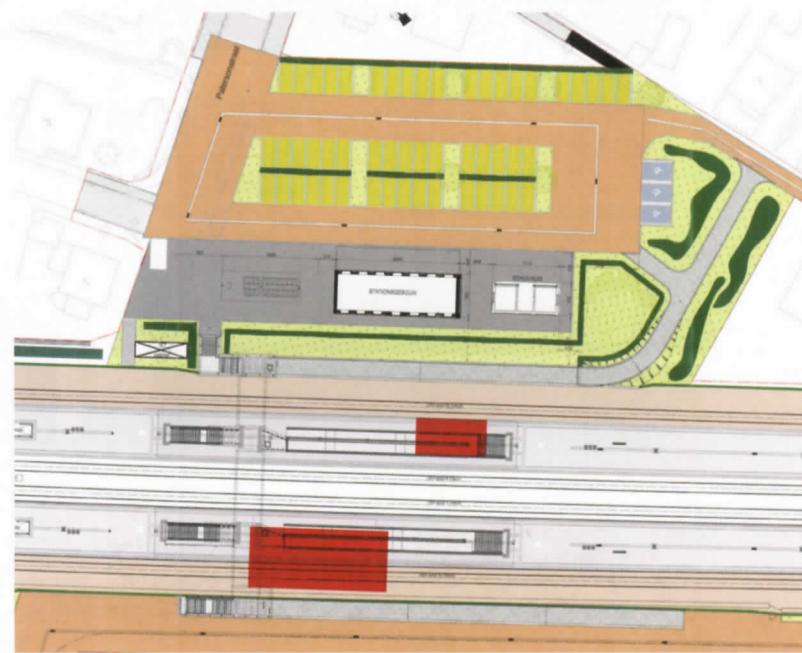
iii. 80-81

De bovenste foto toont de aanleg van de brug over de spoorweg in 1961. De onderste foto toont de nieuwe brug die in 2018 geopend werd.

Omwille van het beschermde statuut van de stationsgebouwen werd naar een nieuwe locatie gezocht voor twee van de drie beschermde panden. Zowel het stationsgebouw als het wachthokje kregen een nieuwe plaats aan de zijde van de Bareelstraat en de Patersonstraat. Ze werden tegen de sporen aan gereconstrueerd en staan naast een nieuwe parking. Beide gebouwen zijn nu anders georiënteerd ten opzichte van de sporen dan oorspronkelijk het geval was.

De voorgevel van het stationsgebouw wordt richting sporen geplaatst waardoor de ijzeren luifel die vroeger reizigers beschermde tegen regenweer op het perron nu naar de nieuwe parking gericht is. Ook het wachthokje wordt met de opening richting parking geplaatst. Het derde beschermd dienstgebouw, waarvan men de historische functie niet kon achterhalen en die geringe erfgoedwaarden bezat, werd na sloop niet heropgebouwd.

iii. 82  
Ontwerpplan voor de herinrichting van de stationsomgeving na aanleg van het derde en vierde spoor. Centraal het gereconstrueerde stationsgebouw met rechts het herplaatste wachthokje. De rode rechthoeken geven de plaats aan waar beide gebouwen voorheen stonden.



Zowel het stationsgebouw als het wachthokje werden voor de afbraak in detail opgemeten en onderzocht. De arduinen onderdelen van het station, zoals plinten, dorpels, schouderstukken, afdeklijsten, ... werden gerecupereerd en hergebruikt bij de reconstructie op de nieuwe locatie. De bakstenen van de muren, de dakstructuur en de dakbedekking werden niet behouden, maar zijn vernieuwd naar originele vorm en afmeting. De ijzeren onderdelen van de overkapping van het station en het wachthokje werden per onderdeel genummerd bij de demontage en zijn gerecupereerd in de heropbouw.



iii. 83 Opmetingsplan van de bestaande toestand van de voor- en rechterzijgevel van het stationsgebouw van Oostkamp.

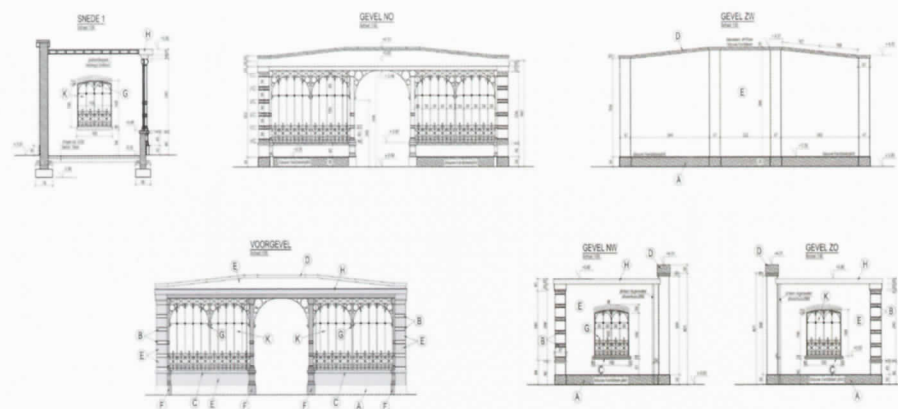


iii. 84 Reconstructieplan van de voor- en rechterzijgevel van het stationsgebouw van Oostkamp. Het oude haltebord, de originele schoorstenen, de ijzeren topstukken en de originele indeling werden gereconstrueerd volgens origineel model.

De voorgevel van het station werd naar originele indeling en vorm gereconstrueerd. De symmetrische opbouw met twee toegangsdeuren in de derde en vijfde travee werd opnieuw toegepast zoals in het oorspronkelijke ontwerp.

Ook specifieke sierelementen zoals de ijzeren sierpinakels op de dakpunten van de zijgevels, het centrale fronton met het opschrift 'Oostkamp' en de verdwenen schoorstenen werden gereconstrueerd naar oorspronkelijk model. Hierbij werden de originele plannen van het station als basis gehanteerd om een dergelijke gedetailleerde reconstructie mogelijk te maken.

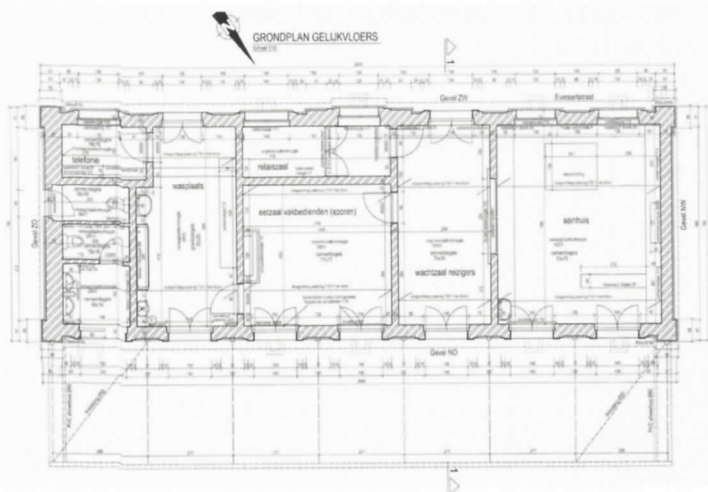
Ook het houten schrijnwerk werd gereconstrueerd naar oud model op basis van de nog aanwezige originele ramen en deuren en een analyse van oude foto's van de panden.



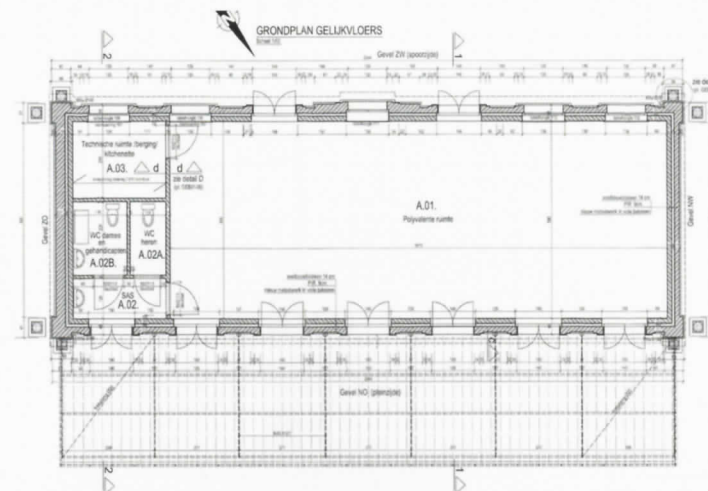
iii. 85 Reconstructieplan van de gevels van het wachthokje van Oostkamp.

Op basis van het uitgevoerde kleuronderzoek kregen de gevels, het schrijnwerk en de ijzeren onderdelen opnieuw hun oorspronkelijke kleuren.

De basisstructuur van de gebouwen werd met moderne materialen heropgebouwd, wat niet zichtbaar is omdat de gevels opnieuw hun oorspronkelijke pleisterafwerking krijgen. Van het interieur van het stationsgebouw werd niets gerecupereerd. De oorspronkelijke ruimtelijke indeling van de wachtzalen voor de diverse klassen (1<sup>ste</sup>, 2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> klasse reizigers) en de oude vestibule werd niet hernomen. In het nieuwe ontwerp is de ruimte binnenin één geheel. Enkel op de kopse zijde werden twee toiletten, een technische zone



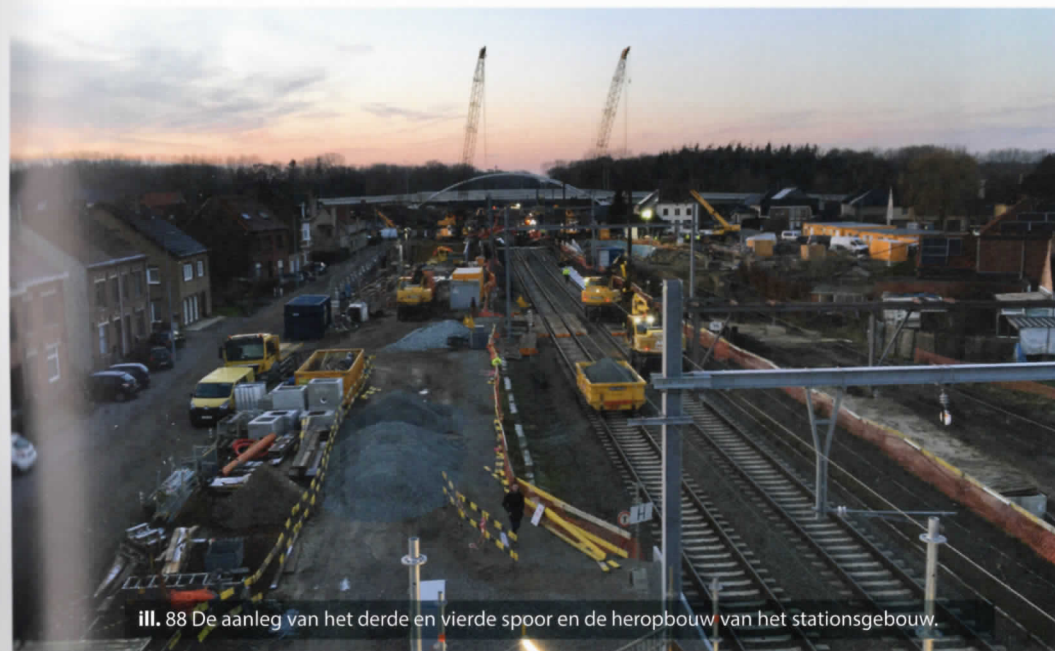
iii. 86 Opmetingsplan van het stationsgebouw van Oostkamp voor de afbraak. De oorspronkelijke ruimtelijke indelingen zijn nog gedeeltelijk herkenbaar op het plan.



iii. 87 Het nieuwe grondplan van het stationsgebouw na reconstructie op de nieuwe locatie.

en een berging/kitchenette voorzien.

In de loop van 2020 werden zowel het stationsgebouw als het wachthokje opnieuw opgetrokken. Vroeger waren ze gescheiden door sporen, nu staan ze brederlijk naast elkaar. De voorzijde van beide gebouwen is in de nieuwe setting weg van de sporen gericht.



iii. 88 De aanleg van het derde en vierde spoor en de heropbouw van het stationsgebouw.

## DE RECONSTRUCTIE VAN HET BESCHERMDE STATION EN HET WACHTHOKJE VAN OOSTKAMP



iii. 89 April 2020: Bij de reconstructie van de basisstructuur van het stationsgebouw werden nieuwe bouwmaterialen en -technieken toegepast. De voor- en de achtergevel met de vele gevelopeningen werden met betonnen elementen opgebouwd. De zijgevels en de nieuwe binnenmuren zijn met blokken van lichte cellenbeton opgebouwd.



iii. 90 Juni 2020: Reconstructie van de houten dakstructuur van het stationsgebouw. Het dak van het nieuwe stationsgebouw werd met platte rode stormpannen afgewerkt (conform het originele dak). Onderaan de gevels werd de originele arduinen plint van het oude stationsgebouw herplaatst. Ook de originele arduinen schouderstukken, muurlijsten en topstukken zullen nog worden herplaatst. In de gevels en de dakstructuur werd de nodige isolatie geïntegreerd om een duurzaam gebouw te kunnen realiseren. De nieuwe muren werden hierdoor dikker en het gebouw kreeg een veel bredere gootafwerking dan het origineel gebouw. De gevels krijgen nog een nieuwe imitatie bepleistering.



iii. 91 -Aug. 2020: Ook het wachthokje werd gereconstrueerd naar origineel model. In de voorgevel werden de originele gerestaureerde gietijzeren zuilen en de oude gietijzeren ramen teruggeplaatst. Bemerkt uiterst rechts de reconstructie van de hoekpilasters met speklagen (afwisselend gebruik van baksteen en natuursteen). Ook de arduinen plinten werden gerecupereerd uit het oorspronkelijk gebouw.



iii. 92 Nov. 2020: Reconstructie van de metalen luifel tegen de voorgevel van het stationsgebouw. De originele metalen spanten werden gerestaureerd en aangevuld met nieuw metalen stukken. De dakluifel werd nieuw gemaakt volgens origineel model. Ook het nieuwe schrijnwerk werd geplaatst naar oorspronkelijke profilering en indeling. De donkergrijze kleur van de vleugeldeuren en de groene kleur van de luifelstructuur werden gekozen op basis van de oudste terug gevonden kleuren uit het onderzoek van verschillende verflagen op de originele elementen. De sierlijsten op de gevel en rond de deuropeningen en de geblokte hoekpilasters zijn afgietsels van de originele elementen en werden als prefab elementen op de gevel gelijmd.

## COLOFON

Tekst: Christophe Soulliaert (m.m.v. Wim Deneweth en Sebastian Vande Ginste)

## FOTOVERANTWOORDING

Adam Freddy: 47, 48, 55, 70	Lapislazul: 75
Bouljon Bert: 66	Plasschaert Dirk : 10
Caerels Filip: 31, 37, 38, 44, 46, 51, 52, 54, 58, 67, 68	Smessaert Georges: 27, 30, 32
Cartesius: 3, 21, 22, 78, 79	Soulliaert Christophe: 17, 63, 72, 73
Fam. Claeys: 74	Fam. Standaert: 41, 76
De Bot Hugo: 26	Trainworld: 2, 36, 43, 56, 57, 59, 60, 62, 64, 69
Demulder Jan: 7	Vandekeere Estella: 77
Heemkundige Kring Oostkamp: 4, 11, 16, 18, 24, 29, 35, 39, 40, 53, 61, 80	Vande Ginste Sebastian: 1, 9, 23, 65, 71, 81, 88
Hopff Paul: 49, 50	Van de Caveye Luc: 25
Infrabel/Tucrail: 82, 83, 84, 85, 86, 87	Viaene Dirk: 45
Kadaster (archieff) : 33, 34	Fam. Wildemauwe: 6
Fam. Kindt: 4, 5	

## GERAADPLEEGDE BRONNEN

- Agentschap Onroerend Erfgoed van de Vlaamse Gemeenschap, archief buitendienst West-Vlaanderen, *Dossier Station van Oostkamp* (ID87879).
- Claeys Georges, *Kroniek van Oostkamp*, 1985.
- Declercq Frans & Bouvyn Patrick, *Station van Harelbeke heen en terug*, Waregem: Poort van de Stad v.z.w. Meersblomme, 1996.
- Decraene Steven & Hopff Paul, *Overview, A history of Air Traffic Management in Belgium*, Tiel: Lannoo Publishers, 2020.
- Deneweth Wim, *Oostkamp en Hertsberge in de Eerste Wereldoorlog*, Oostkamp: Heemkundige Kring Oostkamp, 2017.
- Gemeente Oostkamp, *Briefwisseling over het stationsgebouw*.
- Heemkundige Kring van Oostkamp, Fototheek.
- Jan De Nul NV, *Inventarisfiches van het stationsgebouw en wachthokje*, 2018.
- La Mémoire de Bordeaux Contrôle, *Les phares aéronautiques: France, Allemagne, Etats-Unis*, Parijs: Mémoire de l'aviation civile, 2018.
- Lapislazul, *Kleuronderzoek station Oostkamp*.
- Raakvlak, *Fotoarchieff*, Brugge
- Smessaert Georges, *Postgeschiedenis van Oostkamp*, 1989.
- Trainworld, *Archieven en fototheek*, Brussel.
- Viaene Dirk, *De seinrichting bij de NMBS*, niet gedateerd.
- Waeyaert Frans, *Sporend door Noordwest-Vlaanderen*, Brugge: Marc Van de Wiele, 1998.

## TAALCORRECTIE

Jan Demulder  
Wim Deneweth  
Alexander Soetaert

## VORMGEVING

Michel Vandesande (Infrabel - Communicatiedienst)

## DRUK

Drukta

## UITGEGEVEN DOOR

Heemkundige Kring Oostkamp  
Korte Kwadeplassstraat 8  
8020 Oostkamp

D/2020/9249/1



**INFRABEL**