Universiteit Gent
Academiejaar 2010-2011

SEINHUIZEN ARCHITECTURAAL
EEN TYPOLOGISCHE STUDIE

DEEL I - TEKSTGEDEELTE

Masterproef voorgelegd aan de Faculteit Letteren en Wijsbegeerte,
Vakgroep Kunst-, Muziek- en Theaterwetenschappen,
voor het verkrijgen van de graad van Master,
door Laura May
Promotor: prof. dr. L. Van Santvoort

WOORD VOORAF

Deze masterproef vond zijn aanzet reeds vorig academiejaar. In het kader van de bachelorproef werd toen dit onderzoek grondig voorbereid. Gedurende dit academiejaar is dan het eigenlijke onderzoek uitgevoerd. Dit alles is verwerkt in drie bundels. De eerste bundel bevat het tekstgedeelte, de tweede de afbeeldingen en bijlagen en de derde de uitgebreide inventaris.

Gezien het feit dat er zo goed als geen onderzoek bestond over de architectuur van seinhuizen en de informatie zeer verspreid is bewaard, was de medewerking van verschillende personen voor dit onderzoek onontbeerlijk. Hierbij denk ik aan Paul Heyerick, die me steeds met de juiste personen in contact bracht, aan Dirk Viaene, bij wie ik terecht kon voor uitleg met betrekking tot de technische kant van de zaak, en aan Antoine Auret, die me gedurende twee dagen begeleidde om het veldwerk tot een goed einde te kunnen brengen. Ook aan Peter Maes, Peter Naert, Eric Peirens en Nico Warnez ben ik dank verschuldigd voor hun begeleiding bij het veldwerk van seinhuizen te Merelbeke en te Brugge. Verder dienen ook André Cresens, Jozef Decelle, Filip Schaukens, Jan Schuermans en Jan Verhaeven bedankt worden voor de uitleg die zij verschaften en de bronnen die zij aanreikten. Ook het belang van foto's kan voor dit onderzoek niet onderschat worden. Vandaar ook dank aan Filip Caerels, André Cresens, Erik De Keukeleire, Baudouin Dieu, Pieter Michiels, George Rogge, Peter Van den Bossche, e.a. Uiteraard ben ik ook alle andere personen die op de een of andere manier hielpen met dit onderzoek zeer erkentelijk.

Verder wil ik ook Prof. Dr. Linda Van Santvoort bedanken voor de aanreiking van een geschikt onderwerp en de begeleiding tijdens het schrijven van deze masterproef. Tot slot wens ik ook mijn ouders, vrienden en vriend Michael Arens te bedanken voor hun steun.

INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf 3

Inhoudsopgave 4

Inleiding 1

Woordenlijst 4

Lijst met gebruikte afkortingen 9

Methodologie 10

Status quaestionis 10

Literatuur 11

Geschreven bronnen 13

Iconografische bronnen 14

Mondelinge bronnen 16

Monumentale bronnen & het veldwerk 17

Inventaris 19

Typologie 20

Terminologie 21

Seinhuizen architecturaal: een onderzoek 22

I. De historische evolutie van de seininrichting 23

I.1 Inleiding 24

I.2 Met vlag en bel 26

I.3 Mechanische seinhuizen 27

I.3.1 Saxby 27

I.3.2 Siemens 29

I.3.3 S8A en Jüdell 29

I.4 Elektromechanische en elektrische seinhuizen 30

I.4.1 Siemens & Hälske 30

I.4.2 ACEC 30

I.5 Al-relaisseinhuizen 32

I.6 De seinposten met geïnformatiseerde besturing 33

I.7 In cijfers 34

II. De seinhuizen op de lijn 50 (Brussel – Gent-Sint-Pieters) en een deel van de lijn 50A (Gent-Sint-Pieters – Oostende) 36
II.1 Een beknopte spoorweggeschiedenis 37
II.2 Lijn 50A (het deel Gent-Sint-Pieters – Oostende) 38
II.3 Lijn 50 (Brussel-Noord – Gent-Sint-Pieters): van privéconcessie naar staatsbeheer 39
II.4 De architectuur van de seinhuizen op een deel van de lijn 50A 42
II.4.1 Oostende – Brugge 42
II.4.2 Brugge – Gent 46
II.5 De architectuur van de seinhuizen op de lijn 50 53
II.5.1 Gent – Denderleeuw 53
II.5.2 Denderleeuw – Brussel-Noord 63
II.6 Typologisch overzicht van de besproken seinhuizen 70
II.6.1 Kenmerken 70
II.6.2 Seinhuizen volgens typeplan: A 73
II.6.3 Seinhuizen volgens typologie qua vorm: B 75
II.6.4 Seinhuizen volgens typologie qua ligging/relatie: C 80
II.6.5 Typologie? 82
II.7 Concluderend 84
III. Seinhuizen architecturaal internationaal 88
III.1 Groot-Brittannië 89
III.2 Nederland 93
III.3 Congo 96
III.4 Situering van België in internationaal kader 97
IV. Seinhuizen vandaag 99
IV.1 Industriële archeologie/ Industrieel erfgoed/ Industriecultuur 100
IV.2 Behoud? 106
IV.3 Seinhuizen vandaag internationaal 109
IV.4 Van beschermen tot afbreken 112
IV.4.1 Afbreken 112
IV.4.2 Documenteren 112

IV.4.3 Verplaatsen en musealiseren 113
IV.4.4 Herbestemmen 114
IV.4.4.(1) Denkoefening: mogelijke herbestemmingen 115
IV.4.5 Beschermen 117
IV.5 Casus: beschermde Saxby-seinhuizen in Neerpelt 119
IV.5.1 De 'ijzeren Rijn' te Neerpelt 119
IV.5.2 De Saxby-seinhuizen 120
IV.5.3 Beschermingsprocedure 120
IV.5.4 Mogelijkheden? 121
IV.6 Casus: beschermd seinhuis te Sint-Genesius-Rode 122
IV.6.1 Lijn 124 en het station te Sint-Genesius-Rode 122
IV.6.2 Het seinhuis 122
IV.6.3 Beschermingsprocedure 123
IV.6.4 Mogelijkheden? 124
Besluit 125
Bibliografie 127

INLEIDING

In Haslinghuis wordt een seinhuis gedefinieerd als een *"gebouw waar de seinen en wissels van een spoorwegnet worden bediend."*[1] Dat deze gebouwtjes vaak tot afbraak gedoemd zijn, wordt verder in de beschrijving gesteld: *"door de automatisering van het spoorwegbedrijf zijn de meeste seinhuizen verdwenen."*[2]
Ondanks de beperkte aandacht die er voor dit industrieel erfgoed bestaat kan de noodzaak ervan niet onderschat worden. Zonder de seininrichting loopt het spoorwegverkeer immers binnen de kortste keren in het honderd. In de overzichtswerken over seinen en seinhuizen wordt vooral dit aspect van veiligheid benadrukt. Gemotiveerd door een artikel[3] over een seinhuis te Maastricht dat me door Prof. Dr. Van Santvoort werd aangereikt, wil ik echter de architectuur van seinhuizen nader onderzoeken.
Hierover is nog geen onderzoek verricht, zodat er nog heel wat mogelijkheden openliggen. Ook in het buitenland handelen weinig studies over dit industrieel erfgoed. Enerzijds zorgt dit voor moeilijkheden aangezien een referentiekader ontbreekt, anderzijds kan dit onderzoek een aanzet vormen tot een verdere inventarisatie en een uitgebreidere typologische studie.

Als afbakening werd gekozen om geen chronologische grens te trekken maar om voor een geografische afbakening te kiezen. Het is immers de bedoeling om de verschillende seintechnieken in het onderzoek te betrekken, zodat een chronologische afbakening hier niet wenselijk is. Wel heeft dit onderzoek als begindatum 1867, toen de eerste seinhuizen in ons land werden geïntroduceerd. Wat de geografische afbakening betreft werd gekozen voor twee lijnen. Het gaat om de lijn 50, gelegen tussen Brussel-Noord en Gent-Sint-Pieters en een deel van de lijn 50A, namelijk gelegen tussen Gent-Sint-Pieters en Oostende. Het deel van de lijn 50A gelegen tussen Gent-Sint-Pieters en Brussel-Zuid werd niet onderzocht. In 1935 werd onder de lijn 50 overigens de spoorweg tussen Brussel-Noord en Oostende begrepen. De lijn die hier onderzocht werd is dus de lijn die in 1935 als lijn 50 werd benoemd; van Brussel-Noord over Aalst en Gent naar Oostende. Vandaag is dit dus de lijn 50 en een deel van de lijn 50A.
Verschillende zaken hebben meegespeeld in deze keuze. Zo stelt De Bot in de inleiding van zijn boek dat groep Gent een uitgebreid archief heeft wat plannenmateriaal van

[1] E.J., HASLINGHUIS, H., JANSE, *Bouwkundige termen. Verklarend woordenboek van de Westerse architectuur- en bouwhistorie*, Leiden, Primavera Pers, 2005, p. 429.
[2] Ibid., p. 429.
[3] VERWEIJ, M.S., *Sporadisch kleinood te Maastricht, een seinhuis naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn (1889-1983)*, in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, jg. 105, 2006, nr. 4, pp. 138-151.

stations betreft.[4] Ditzelfde geldt voor de plannen van seinhuizen. Bovendien kon ik hier rekenen op een zeer enthousiaste medewerking, welke voor dit onderzoek van groot belang is geweest. Daarnaast is er sprake van het samengaan van een lijn die door een privéconcessie is gebouwd (lijn 50) en een lijn door de staat aangelegd (lijn 50A). Ook dit aspect wordt kort uitgewerkt.

Na een uitweiding over de methodologische aspecten van dit onderzoek wordt in een eerste hoofdstuk de technische evolutie van de seininrichting kort uit de doeken gedaan. Dit is nodig om een goed zicht te krijgen op de ontwerpvoorwaarden die dergelijke gebouwen stellen. Wel moet benadrukt worden dat dit hoofdstuk niet pretendeert om een volledig en accuraat historisch en technisch overzicht te geven. Wel worden de verschillende technieken kort toegelicht en ligt de nadruk hierbij op de gevolgen van het technische op het architecturale.

Het tweede en grootste hoofdstuk richt zich op de inventarisatie van de betreffende lijnen en op een typologisch overzicht. In dit deel wordt de context van de spoorweggeschiedenis per lijn en per plaats kort samengevat. Per plaats worden vervolgens alle teruggevonden seinhuizen besproken. Naast de nog bestaande seinhuizen werden ook de seinhuizen die aan de hand van bronnenmateriaal zijn teruggevonden in de inventaris opgenomen. Op die manier kan een, weliswaar onvolledig, beeld gevormd worden van de geschiedenis van de seinhuizen langs de betreffende lijnen.
Aan deze inventaris werd, gezien het ontbreken van onderzoek naar dit onderwerp en de verspreidde bewaring van bronnenmateriaal, veel aandacht besteed. Aan de hand van deze inventaris is vervolgens getracht om een typologisch overzicht op te stellen. Hierna zijn enkele bijkomende onderzoeksvragen uitgewerkt. Zo is bekeken hoe de seintechniek van invloed is op de architectuur en of er chronologische en geografische conclusies kunnen getrokken worden.

Om dit onderzoek vervolgens te kaderen in een bredere context zijn ook buitenlandse seinhuizen onder de loep genomen. Seinhuizen hebben, omwille van hun functionaliteit, enkele kenmerken die de grenzen van ruimte en tijd overschrijden. Een element dat, tot enkele decennia terug, zo goed als altijd een basisvoorwaarde was bij de bouw van een seinhuis is de openwerking van de verdieping via een ramenstrook. Op die manier werd het zicht op de sporen gevrijwaard. Om echter een hinderlijke lichtinval te beperken, was vaak een luifel of overstekende dakrand aanwezig. Met de centralisering van de seininrichting zijn deze elementen echter niet meer van toepassing. Seinen en wissels

[4] H., DE BOT, *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002, p. 6.

worden van op grote afstand bediend vanuit één centraal seinhuis; ook het treinverkeer wordt er op verschillende computerschermen en grote optische schermen opgevolgd. Raamopeningen zijn dan eerder hinderlijk – denk maar aan lichtinval, inkijk, opwarming – zodat deze vaak beperkt worden tot bijruimtes.
Deze hierboven geschetste evolutie vond zowel in ons land als elders plaatst. In het derde hoofdstuk wordt dan ook kort bekeken hoe deze aspecten zich uiten in Britse en Nederlandse voorbeelden. Groot-Brittannië omdat het als eerste een spoorweg aanlegde en bovendien invloed uitoefende op de Belgische seininrichting. Nederland omdat het enkele opmerkelijke seinhuizen heeft, die op de onderzochte Belgische lijnen hun gelijke niet vinden. De nadruk ligt in dit hoofdstuk opnieuw op het typologische aspect. Ook wordt kort het voorbeeld van een seinhuis in Kinshasa aangehaald, maar dit is louter ter illustratie.

Het vierde en laatste hoofdstuk spitst zich toe op de mogelijkheden die er zijn voor in onbruik geraakte seinhuizen. Zoals eerder gezegd is dit immers een zeer afbraakgevoelig erfgoed dat bovendien door de verdergaande centralisatie steeds meer onder druk komt te staan. Het is niet mogelijk, noch wenselijk om alle seinhuizen te bewaren maar het kan wel nuttig zijn om de denkoefening te maken en verschillende mogelijkheden van naderbij te bekijken. Om dit alles te kaderen in de juiste context wordt eerst ingegaan op de geschiedenis van de industriële archeologie en op de verschillende mogelijkheden voor behoud. Ook wordt opnieuw naar het buitenland gekeken, en meer in het bijzonder naar de situatie in Groot-Brittannië en Nederland. Vervolgens worden verschillende mogelijkheden, van afbreken tot beschermen, dieper uitgewerkt. Hierbij wordt een voorstel voor herbestemming tot kunstenaarsatelier uitgewerkt. Afgesloten wordt met twee casussen; de twee beschermde seinhuizen te Neerpelt en het beschermde seinhuis te Sint-Genesius-Rode.

Dit onderzoek is dus tweezijdig. Enerzijds wordt een inventaris en typologisch overzicht opgesteld. Anderzijds worden de gebouwen bekeken vanuit een erfgoedblik.

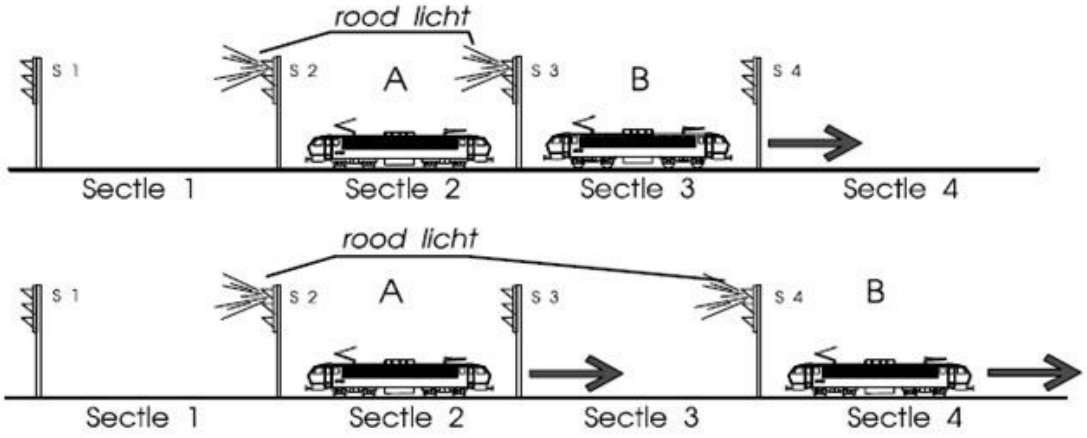
WOORDENLIJST[5]

BLOKPOST

Zie seinpost

BLOKSECTIE

Een bloksectie is een gedeelte van een spoorvak waarin zich - in normale omstandigheden - geen twee treinen tegelijk mogen bevinden.[6]



Figuur 1 illustratie bloksectie (D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 2. De hedendaagse seininrichting*, (onuitgegeven tekst, augustus 2010), pp. 42.)

BLOKSTELSEL

De afstand tussen twee bewegingen, in dezelfde zin op eenzelfde spoor, wordt verzekerd door de toepassing van de voorschriften van het blokstelsel. Het blokstelsel, dat kan worden vergeleken met het blokrijden op de autosnelweg, waarborgt dus de veiligheid van het treinverkeer door te beletten dat treinen, die in dezelfde richting op eenzelfde spoor rijden, elkaar inhalen en aanrijden.[7]

BUNDEL

Een bundel is een groep sporen die in een punt samenkomen en als dusdanig vermeld is op het SSP (Schematisch SeininrichtingsPlan).[8]

[5] Voor deze woordenlijst zijn fragmenten uit de teksten van Dirk Viaene, aangevuld met andere teksten, letterlijk overgenomen. Het gaat hier dus telkens om citaten, maar omwille van de leesbaarheid zijn deze hier niet zoals elders in de tekst (cursief en tussen aanhalingstekens) behandeld.
[6] D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 2. De hedendaagse seininrichting*, (onuitgegeven tekst, augustus 2010), p. 42.
[7] Ibid., p. 42.
[8] Ibid., p. 29.

ELEKTRONISCHE BEDIENINGSPOST (EBP)

Vanaf het begin van de jaren 1980 van vorige eeuw werd er bij de Belgische spoorwegen gezocht naar middelen om een seinpost computergestuurd te gaan bedienen. Zo ontwikkelde de toenmalige NMBS, in samenwerking met een team van Siemens, de elektronische bedieningspost (EBP). De bedieningszaal van de EBP is uitgerust met computers - werkposten genoemd – die zowel de vroegere bedieningslessenaar(s) als het optisch controlebord vervangen. Al deze werkposten zijn verbonden met een fouttolerante centrale STRATUS-computer. Deze computer is intern volledig dubbel uitgevoerd en blijft ook na het optreden van enkelvoudige hardwarefouten zonder storingen verder werken.[9]

INKLINKING

Met inklinking wordt bedoeld: het onmogelijk maken van elke ontijdige bediening tijdens het uitvoeren van bewegingen over een spoortoestel of een groep van spoortoestellen. Naargelang het type seinpost kan de inklinking mechanisch, elektrisch, magnetostatisch of softwarematig gebeuren.[10]

LICHTSEINSTELSEL

Bij het lichtseinstelsel worden de aanduidingen gegeven door lichteenheden die geplaatst zijn op een paneel met passende vorm. De lichteenheden kunnen rode, gele, groene of maanwitte lichten vertonen die, in voorkomend geval, verschillende combinaties kunnen vormen.[11]

POST MET GEPROGRAMMEERDE LOGICA (PLP)

De PLP werd door ACEC Transport ontwikkeld op basis van de technologie van de Britse spoorwegen. Dit systeem neemt alle traditionele functies van de klassieke relaiszaalinklinking over, en biedt bovendien de onmiskenbare voordelen van de elektronica.[12]

RANGEERBUNDEL

Bundel met meerdere (soms aan weerszijden samenkomende) rangeersporen, waarop kan gerangeerd worden en waarop ook goederentreinen kunnen gevormd worden.[13]

[9] Ibid., p. 129.
[10] Ibid., p. 77.
[11] Ibid., p. 83.
[12] Ibid., p. 131.
[13] Informatie verkregen via e-mailverkeer met Dirk Viaene op 14/05/2011.

RANGERING

Elke beweging die niet als trein wordt beschouwd, bijvoorbeeld het uitzetten en toevoegen van voertuigen aan de treinen of de verrichtingen voor het bedienen van de goederenkoeren, spooraansluitingen, werkplaatsen enz. Een trein en een rangering kunnen beide rijden als grote of als kleine beweging. De maximumsnelheid bij een rangering is echter 40 km/u (20 km/u bij opdrukbewegingen).[14]

REISWEG

Uit oogpunt seininrichting is de reisweg het wisselstraatgedeelte dat de spoortoestellen bevat en dat tussen de uiterste vrijmakingspunten van de wisselstraat gelegen is.
Uit oogpunt van de bestuurder is de reisweg de opeenvolging van stations en vertakkingen tussen het vertrek- en eindpunt.[15]

SECTIE

Een sectie is het spoorgedeelte tussen twee opeenvolgende stopseinen.[16]

SEINHUIS

Voor een juridisch betekenis: zie seinpost.
Een tweede betekenis die in dit werk gebruikt wordt is: gebouw waar de seinen en wissels van een spoorwegnet worden bediend.[17]

SEINONDERSTATION

Gebouw waarin de voedingsinstallaties voor de seininrichting zijn ondergebracht (dit zijn: 1000 Volt-kringen om de installaties langs de lijn te voeden en andere stroomkringen om het seinhuis te voeden). De voornaamste onderdelen van een seinonderstation zijn de batterijzaal, de aankomsten, de vertrekken en de diverse controlekringen voor diagnose op afstand. Een seinonderstation is meestal onderdeel van een groter gebouw, bvb. het stationsgebouw, een sectioneerpost van de bovenleiding, een tractieonderstation, enzovoort.[18]

SEINPOST

Een seinpost is een installatie die twee hoofdfuncties vervult:
• hij bedient van op afstand de seinen en de wissels;
• hij controleert permanent de veiligheidsvoorwaarden.

[14] D., VIAENE, *op. cit.*, p. 38.
[15] Ibid., p. 36.
[16] Ibid., p. 35.
[17] E.J., HASLINGHUIS, H., JANSE, *Bouwkundige termen. Verklarend woordenboek van de Westerse architectuur- en bouwhistorie*, Leiden, Primavera Pers, 2005, p. 429.
[18] Informatie verkregen via e-mailverkeer met Dirk Viaene op 14/05/2011.

Een seinpost bestaat uit een bedieningszaal, een technische zaal en externe apparatuur. Elke bediende installatie, die in het algemeen bestemd is voor de bediening van wissels en seinen, noemt men:

• seinpost, indien er gewoonlijk blokvoorschriften toegepast worden. Een seinpost is:
    - BLOKPOST, indien er het blokstelsel van de volle baan wordt toegepast (een blokpost komt tussen in de spatiëring van de treinen);
    - SEINHUIS, indien er enkel het stationsblokstelsel wordt toegepast (een seinhuis komt niet tussen in de spatiëring van de treinen);
• WISSELWACHTERPOST, indien er geen enkel blokvoorschrift dient toegepast (een wisselwachterspost bedient enkel seinen en wissels voor lokale bewegingen).[19]

SEINSTELSEL MET DRIE STANDEN

Bij het seinstelsel met drie standen worden de aanduidingen gegeven door seinarmen die links van de seinpaal geplaatst zijn, behalve op de lijnen waar er rechts gereden wordt en waar ze aan de rechterkant geplaatst zijn. De seinarmen kunnen om een horizontale as draaien en drie der volgende standen innemen: horizontaal, 45 ° schuin naar omhoog of verticaal. 's Nachts wordt er gebruik gemaakt van rode, gele, paarse en groene lichten die, in voorkomend geval, verschillende combinaties kunnen vormen om elke seinstand te bevestigen.[20]

STOPSEIN

Een stopsein is een vast of mobiel sein dat de verplaatsing van een beweging kan verbieden.[21]

VERWITTIGINGSSEIN

Een verwittigingssein geeft slechts inlichtingen over de seinbeelden, gegeven door het aangekondigde groot stopsein. Indien het aangekondigde groot stopsein een snelheidsvermindering signaleert, dan geeft het verwittigingssein er steeds een inlichting over en in sommige gevallen geeft het zelfs de waarde van het witte getal weer door middel van bijkomende aanduidingen.[22]

VORMING

Kan zijn: afkorting van vormingsstation, dit is een station waar goederentreinen worden gevormd. Bestaat soms uit een trieerinstallatie, en altijd uit een of meer aan weerszijden samenlopende bundels met sporen. Kan ook zijn: de vorming van de treinen zelf.[23]

[19] D., VIAENE, *op. cit.*, pp. 49-50.
[20] Ibid., p. 82.
[21] Ibid., p. 50.
[22] Ibid., p. 50.
[23] Informatie verkregen via e-mailverkeer met Dirk Viaene op 14/05/2011.

WISSEL

Een wissel verzekert de continuïteit tussen twee of heel uitzonderlijk tussen drie sporen en het gemeenschappelijk spoor dat ze verlengt. In het eerste geval is er sprake van een enkele wissel, in het tweede geval van een driewegwissel. Wissels kunnen in recht spoor of in boog worden aangelegd.[24]

WISSELSTRAAT

Een wisselstraat is het gevolgde traject van een beweging tussen twee opeenvolgende stopseinen.[25]

WISSELWACHTERPOST

Zie seinpost

[24] D., VIAENE, *op. cit.*, p. 18.
[25] Ibid., p. 35.

LIJST MET GEBRUIKTE AFKORTINGEN

ACEC	Ateliers de Construction Électrique de Charleroi
EBP	Elektronische Bediening Post
IF	Inventarisfiche
KNOB	Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS	Nederlandse Spoorwegen
PAR.	Parallel (wanneer de schilden van een zadeldak parallel met het spoor staan)
PLP	Post met geprogrammeerde logica
SIWE	Stichting voor Industrieel en Wetenschappelijk Erfgoed
SS	Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen
T.I.C.C.I.H.	The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage
TSP	Toerisme en Spoor Patrimonium
VIOE	Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed
VVIA	Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie

METHODOLOGIE

STATUS QUAESTIONIS

Aan het onderzoek naar de architectuur van seinhuizen in België moeten weinig woorden verspild worden; dit is immers onbestaande. Wel hebben enkele auteurs zich gebogen over de technische kant van de zaak. Toch geldt wat G. Finet in 1979 in *'Het Spoor'* aangaf nog steeds vandaag: "*De geschiedenis van de seininrichting, die helemaal niet zo spectaculair is als die van de locomotieven, inspireerde tot nog toe weinig historici*."[26] Ook de heer L. Carlier, hoofd van het documentatiecentrum van de NMBS-Holding, bevestigt dit ontbreken van onderzoek naar de architectuur van seinhuizen. Hij stelt dat in *'Het Spoor'*, het maandblad van de sociale werken van de NMBS, regelmatig artikels verschijnen in verband met de seininrichting maar dat dit steeds vanuit technisch oogpunt wordt bekeken.[27] Op de vraag waarom er zo weinig onderzoek is gevoerd naar seinhuizen bestaat geen pasklaar antwoord. Volgens G. Finet speelt naast de minder spectaculaire geschiedenis van de seininrichting ook de uitbatingen van ongeveer 2000 km lijnen door particulieren een belangrijke rol. Doordat elke maatschappij op een andere manier te werk ging, wordt het onderzoek bemoeilijkt.[28] Verder is het niet wonderbaarlijk dat de relatief jonge discipline van de industriële archeologie[29] zich aanvankelijk vooral richtte tot grotere complexen en industrieën zoals de mijnexploitatie en de textielnijverheid, twee industrietakken die voor België belangrijk zijn geweest. Toch is het een jammerlijke zaak dat er gedurende zo'n lange tijd, en in tegenstelling tot in Nederland en Engeland, zo weinig aandacht is geweest voor het spoorwegpatrimonium. Zeker gezien de rijke spoorweggeschiedenis van België, dat als eerste land van het Europese continent een spoorwegnetwerk uitbouwde.

In het buitenland wordt wel in bepaalde mate aandacht geschonken aan de architectuur van de seinhuizen, zoals het artikel van M.S. Verweij over Post T te Maastricht[30] demonstreert, maar een typologisch onderzoek is voor zover mij bekend nog niet gevoerd. Wel heeft zowel in Nederland als in Groot-Brittannië al decennia terug een inventarisatie plaatsgevonden, waardoor een typologisch onderzoek daar veel makkelijker zou kunnen verlopen. Ook een zoektocht via online databanken in A1-

[26] G., FINET, *Onze seininrichting*, in: *Het Spoor*, nov. 1979, p. 5.
[27] Informatie verkregen via e-mailverkeer met Leo Carlier op 04/05/10.
[28] G., FINET, *Onze seininrichting*, in: *Het Spoor*, nov. 1979, p. 5.
[29] In 1978 werd op een Internationale Conferentie in Zweden (Third International Conference on the Conservation of Industrial Monuments, 30 mei-5 juni 1978) een sluitende definitie van industrieel erfgoed geformuleerd en werd 'The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage' (T.I.C.C.I.H.) opgericht.
[30] VERWEIJ, M.S., *Sporadisch kleinood te Maastricht, een seinhuis naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn (1889-1983)*, in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, jg. 105, 2006, nr. 4, pp. 138-151.

tijdschriften leverde niets op. Dit toont nogmaals aan dat onderzoek naar seinhuizen nog onontgonnen gebied is. Als er niet snel gestart wordt met een onderzoek op landelijk niveau zal dit echter steeds onontgonnen gebied blijven, gezien de afbraakgevoeligheid van de seinhuizen.

LITERATUUR

De publicaties die als vertrekpunt fungeerden voor dit onderzoek zijn het hierboven vermelde artikel van M.S. Verweij over Post T te Maastricht, het boek verschenen ter ere van 175 jaar spoorwegen in België[31] en de boeken van H. De Bot over stationsarchitectuur in België.[32] Deze vormden een aanknopingspunt in de zoektocht naar lectuur over seinhuizen en seininrichting, over de stationsarchitectuur en over de Belgische spoorwegen in het algemeen. Verder zijn in de bibliotheek van de provincie Oost-Vlaanderen alle relevante boeken geraadpleegd over elk Oost-Vlaams dorp/stad op de lijn 50 en het betreffende deel van de lijn 50A. Deze publicaties waren vooral bruikbaar wat het iconografische betreft, doch zijn op die manier ook enkele werken opgedoken die handelen over de lokale spoorweggeschiedenis in Aalter, Aalst en Denderleeuw.[33] Ook in de West-Vlaamse provinciale bibliotheek werden verschillende publicaties geraadpleegd over de West-Vlaamse spoorweggeschiedenis.
Omdat er nog geen onderzoek is gevoerd naar de architectuur van seinhuizen in België is er specifiek hierover geen literatuur te vinden. Over de Belgische seininrichting zijn wel enkele publicaties verschenen maar deze behandelen enkel het technische aspect. Daarnaast werden er in '*Het Spoor*'[34] op regelmatige basis artikels gepubliceerd betreffende de seininrichting in België. Opnieuw geldt, zoals eerder gezegd, dat er hierbij met geen woord over de architectuur van de seinhuizen wordt gerept. Literatuur over de algemene geschiedenis van de Belgische spoorwegen behandelt het aspect van de seinhuizen over het algemeen zeer beknopt. Een uitzondering hierop is het overzichtswerk '*Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*' dat in 2001 verscheen onder redactie van B. Van Der Herten, M. Van Meerten en G. Verbeurgt. In dit lijvige boek is een volledig hoofdstuk, geschreven door A. Cresens, gewijd aan de

[31] VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001.
[32] DE BOT, H., *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002. en DE BOT, H., *Stationsarchitectuur in België. Deel 2: 1914-2003*, Turnhout, Brepols, 2003.
[33] respectievelijk HOSTE, I., BASTIAEN, F., SCARPHOUT, R., DE REUCK, D., THYS, M., *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nrs. 1-4, pp. 1-287., LEROUGE, W., *Het Noordstation te Aalst en de Oostvlaamse spoorlijn "Dender en Waas" van Jean-Pierre Cluysenaar*, in: *Kultureel Jaarboek Oost-Vlaanderen*, jg. 18, 1982, pp. 105-147. en VAN MELLO, J., *Van schiptrekker tot pendelaar. Geïllustreerd overzicht van Denderleeuw, Iddergem en Welle*, Denderleeuw, Van Mello, 1978.
[34] Dit tijdschrift is dan wel eerder vulgariserend te noemen, toch vormde het een belangrijke bron omdat dit het enige tijdschrift is waar regelmatig artikels in verband met de seininrichting in verschijnen.

technische evolutie van de seininrichting in België en in het buitenland.[35] Samen met de verschillende artikels in '*Het Spoor*' en de teksten van D. Viaene[36] geldt dit dan ook als belangrijkste bron voor het hoofdstuk over de evolutie van de seintechniek.

Naast literatuur in verband met de seininrichting zijn publicaties over stationsarchitectuur, over de geschiedenis van bepaalde lijnen en over industriële archeologie evenzeer relevant. Zo zijn de twee boeken van H. De Bot, die de stationsarchitectuur van België als onderwerp hebben, voor dit onderzoek zeker van belang. Enerzijds vormden de inleidende teksten in het eerste deel een leidraad voor het opstarten van het onderzoek, anderzijds heeft het boek ook een overzicht van de verschillende stations en hun architectuur. De algemene geschiedenis van de lijnen 50 en 50A kan dan weer afgeleid worden uit enkele oudere publicaties. Een overkoepelend werk over beide lijnen bestaat nog niet maar toch valt er voldoende contemporaine informatie terug te vinden. Zo besprak architect J.P. Cluysenaar in 1855 kort het ontstaan van de lijn van Brussel naar Gent (lijn 50), waarvoor hij verschillende stations en haltegebouwen ontwierp.[37] Daarnaast publiceerde A. De Laveleye in 1862 een boek waarin hij over alle toen bestaande spoorlijnen informatie verzamelde.[38]
Wat het buitenland betreft wordt in Groot-Brittannië en in Nederland[39] veel aandacht besteed aan de spoorwegarchitectuur. In deze buitenlandse publicaties wordt er naast het technische aspect vaak ook aandacht besteed aan de architecturale dimensie. Zo wordt er in het overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland van J.W. van Dal[40] en in dat van H. Romers[41] dieper ingegaan op de architectuur van enkele seinhuizen. Het al vermeldde artikel van M.S. Verweij over Post T te Maastricht van architect S. van Ravesteyn heeft dan weer een uitgebreide beschrijving van dit en andere beschermde seinhuizen in Nederland. Deze publicaties kunnen helpen om de Belgische seinhuizen te kaderen binnen een internationale context.
Het tweede luik van dit onderzoek richt zich op wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot buiten dienst gestelde seinhuizen. Verschillende publicaties over

[35] CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399.
[36] VIAENE, D., *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010). en VIAENE, D., *De Belgische seininrichting. Deel 2. De hedendaagse seininrichting*, (onuitgegeven tekst, augustus 2010).
[37] CLUYSENAAR, J.P., *Chemin de fer de Dendre-et –Waes (d'Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855.
[38] DE LAVELEYE, A., *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges*, Brussel, E. Guyot, 1862.
[39] Ook in sommige andere landen zoals Duitsland is dit het geval, maar in dit onderzoek ligt de focus op Groot-Brittannië en Nederland.
[40] VAN DAL, J.W., *Architectuur langs de rails. Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer, Kluwer Technische Boeken, 1981.
[41] ROMERS, H., *De spoorwegarchitectuur in Nederland. 1841-1938*, Zutphen, De Walburg Pers, 1981.

industriële archeologie, zowel in binnen-[42] als buitenland,[43] helpen bij het vormen van een gepast denkkader en het formuleren van een theoretische beschouwing.

GESCHREVEN BRONNEN

De Archiefdienst & Fototheek van de NMBS-Holding te Brussel gold als vertrekpunt voor het onderzoek naar bronnenmateriaal. Na een kort verkennend gesprek met J. Verhaeven bleek al snel dat hier voor dit onderzoek enkel foto's en plannen te vinden zijn. Verder kon ook de bibliotheek geraadpleegd worden. Geschreven bronnen in verband met seinhuizen zijn hier echter niet te vinden. Ook in andere archieven zou er hierover niets bewaard zijn.[44] Een geschreven bron die weliswaar deels bewaard is, maar door haar technische aard eerder onbruikbaar is, is het bestek. Bestekken van oudere datum kunnen sporadisch nog te vinden zijn bij bureau werken of in het tekenbureau van de NMBS-Holding te Gent. Van een systematische bewaring van de oude bestekken is er echter geen sprake. Geschreven bronnen die wel van nut waren zijn lijsten waarop de verschillende nog in dienst zijnde seinhuizen worden vermeld. Dit zowel voor 1979[45] als voor 2010.[46]

Voor het tweede luik van het onderzoek zijn verschillende geschreven bronnen gebruikt. De documentatiemap[47] die opgemaakt werd gedurende de beschermingsprocedure van de stationssite te Neerpelt omvat onder andere afschriften uit publicaties, kadasterplannen, tekeningen, een uitgebreid dossier en het ministerieel besluit tot bescherming. Ook de map betreffende de beschermingsprocedure van de stationssite te Sint-Genesius-Rode[48] bevat onder andere kadasterplannen, briefwisselingen, verscheidene nota's en het ministerieel besluit tot bescherming.

---

[42] o.a. DUVOSQUEL, J.-M., BRUWIER, M., *En toen kwam de machine. Ontmoeting met de industriële archeologie*, Veys, Tielt, 1975., LINTERS, A., *De wortels van Flanders Technology. Industrieel erfgoed. Industriële archeologie in Vlaanderen*, Leuven, uitgeverij Kritak, 1987. en VIAENE, P., SCHOLLIERS, P., *National report for Belgium*, in: *Patrimoine de l'industrie*, jg. 8, 2006, nr. 15, pp. 29-36.

[43] o.a. NIJHOF, P., *Monumenten van bedrijf en techniek. Industriële archeologie in Nederland*, Zutphen, De Walburg Pers, 1978., PALMER, M., NEAVERSON, P., *Industrial archeology. Principles and Practice*, Londen en New York, Routlegde, 1998., ORANGE, H., *Industrial archaeology: its place within the academic discipline, the public realm and the heritage industry*, in: *Industrial Archaeology Review*, jg. 30, 2008, nr. 2, pp. 83-95.

[44] Informatie verkregen via gesprek met Jan Verhaeven van de Archiefdienst & Fototheek van de NMBS-Holding op 15/02/2010. Tevens is hierover niets teruggevonden in P., VAN DEN EECKHOUT, G., VANTHEMSCHE (red.), *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België. 19de-21e eeuw*, Brussel, Koninklijke Commissie voor Geschiedenis, 2009, tweede druk, p. 610. en *Vlaamse archief- , bibliotheek- en documentatiegids. Adresboek van in Vlaanderen en Brussel gevestigde archieven, bibliotheken en documentatiecentra*, Antwerpen, Vlaamse Vereniging voor Archief- Bibliotheek- en documentatiewezen, 1993, p. 190.

[45] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

[46] GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304: lijst met seinposten, (01/03/2010).

[47] GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatie/ informatiemap met betrekking tot de beschermde seinhuizen II en IV te Neerpelt, (s.d.).

[48] GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatiemap Sint-Genesius-Rode – Spoorwegstation & seinhuis - DB2229, (s.d.).

ICONOGRAFISCHE BRONNEN

Het belang van iconografisch bronnenmateriaal kan voor dit onderzoek niet onderschat worden. Dit gezien het feit dat heel wat seinhuizen al onder de sloophamer zijn verdwenen. Om een beter zicht te krijgen op de verdwenen seinhuizen zijn foto's en plannen van cruciaal belang. Dit gegeven heeft ook de afbakening van dit onderzoek gestuurd. Volgens H. De Bot heeft de groep Gent immers een uitgebreid archief wat plannenmateriaal van stations betreft. Verder merkt hij op dat er, tenminste wat de stations betreft, meestal een periode van twee jaar zat tussen het tekenen van het plan en de in werking stelling van het gebouw.[49]

Foto's zijn, wanneer ze het seinhuis als onderwerp hebben, het meest geschikt omdat ze tonen hoe het seinhuis er heeft uitgezien. Uiteraard moet er steeds kritisch omgesprongen worden met deze bron; de hoek van waaruit de foto werd genomen kan immers een vervormd beeld geven. Jammer genoeg hebben de meeste foto's waarop een seinhuis te zien is dit meestal niet als onderwerp. Vaak staat dit er als het ware bij toeval op wanneer een beeld werd getrokken van het station en zijn omgeving. Sommige foto's zijn hierdoor niet bruikbaar voor een gedetailleerde beschrijving, maar dit is geen al te groot probleem aangezien dit onderzoek zich richt op een aantal algemene kenmerken, die meestal wel van de foto's kunnen afgelezen worden.
Zoals eerder gezegd zijn in de Archiefdienst & Fototheek van de NMBS-Holding foto's en plannen terug te vinden. De foto's zijn ontsloten via een computerprogramma en kunnen op die manier gemakkelijk opgezocht worden. Er zijn foto's te vinden van de seinhuizen in Oostende, Brugge, Gent-Sint-Pieters, Merelbeke, Aalst, Jette en Brussel-Noord. Dit betreft zowel oude als recente foto's van het exterieur en het interieur. Deze foto's hebben het seinhuis als onderwerp en zijn dus een geschikt hulpmiddel bij het beschrijven ervan. Vaak is er echter per seinhuis slechts één foto beschikbaar zodat het niet mogelijk is op basis van de foto's een volledig beeld te vormen. Een andere moeilijkheid zijn de beperkte gegevens die bekend zijn over de foto's. Heel wat foto's zijn ongedateerd zodat het niet altijd even gemakkelijk en soms onmogelijk is om het seinhuis in een bepaalde periode te plaatsen. Wel kan een relatieve datering opgemaakt worden wanneer er meerdere foto's beschikbaar zijn van eenzelfde gebouw. Dit kan onder meer door na te gaan of de elektrificatie al dan niet heeft plaatsgevonden. Verder beperken de foto's van seinhuizen in de Fotoheek zich voor lijn 50 en lijn 50A tot die seinhuizen gelegen in de grote(re) steden. Jette en Merelbeke zijn uitzonderingen hierop. Voor Merelbeke heeft dit misschien te maken met het feit dat er daar een werkplaats en belangrijke vorming was gelegen.

[49] H., DE BOT, *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002, p. 6.

Foto's van seinhuizen in de kleinere stations kunnen teruggevonden worden in publicaties en op het internet. Belangrijke bronnen zijn de verschillende reeksen die oude prentkaarten en foto's over een bepaalde gemeente bundelen.[50] In de meeste van die publicaties is er minstens één foto van het station opgenomen. Daar valt soms ook een seinhuis op te bespeuren. Op deze manier werden foto's gevonden van seinhuizen te Aalter, Bellem, Landegem, Drongen, Merelbeke, Melle, Wetteren, Schellebelle, Aalst en Denderleeuw. Deze foto's zijn niet zelden vergezeld van verdere informatie in verband met het station en/of seinhuis. Daarnaast werden ook foto's van seinhuizen teruggevonden in publicaties over de spoorwegen en in *'Het Spoor'*.
Foto's werden verder verkregen via contacten met heemkundige kringen en met verschillende personen. De Heemkring van Schellebelle stuurde foto's en gevelontwerpen van het station van Schellebelle door. Op één van de foto's, een oude prentbriefkaart, staat in de verte een seinhuis. Dit is dezelfde foto's die in de publicatie '*Zo was Schellebelle'* te vinden is.[51] Ook de Heemkring Bodeghave (Sint-Martens-Bodegem) stuurde een foto. Verder gaf de Heemkring Bos en Beverveld (Beernem) een foto door van het seinhuis aan overweg 46 te Beernem. Ook de Heemkundige kring Oostkamp en de Geschied- en Heemkundige Kring van Laken stuurden foto's. Hierbij ging het echter tweemaal om een bareelwachterwoning, welke hier niet behandeld worden. Ook speelden sommigen personen foto's uit hun collecties door. Hiervoor dank aan F. Caerels, A. Cresens, E. De Keukeleire, B. Dieu, P. Michiels, G. Rogge, P. Van den Bossche, e.a.
Een laatste bron voor foto's en prentkaarten was het internet. Enerzijds werden verschillende beeldbanken doorzocht, anderzijds werden foto's gevonden op fora, fotowebsites en liefhebbersites. Wat de online beeldbanken betreft is gezocht op de zoektermen *seinhui*, station en trein. Voor de beeldbanken van Gent, van Laken en van het VIOE leverde dit niets op. De zoektocht in de beeldbanken van Brugge en Oostende en de topografische collectie van de Universiteit Gent leverde wel resultaten op.[52]

Wat vervolgens de bouwplannen betreft zijn de tekenbureaus van de NMBS-Holding in Gent en in Brussel de belangrijkste vindplaatsen. De contactpersoon in Gent is P. Heyerick, voor Brussel is dit F. Schaukens. Vooral voor de afgebroken seinhuizen zijn gevelontwerpen en grondplannen van cruciaal belang. Ook plannen van nog bestaande seinhuizen zijn van nut omdat hieruit wijzigingen tussen het plan en de huidige toestand kunnen afgeleid worden. Er konden archiefdozen met plannen van Gent-Sint-Pieters,

[50] o.a. de reeks '*Dorpsbeelden uit het verleden'* en '*Stadsbeelden uit het verleden'* verschenen bij De Klaroen N.V. en de reeks verschenen bij de Europese bibliotheek waarin oude prentkaarten over een bepaalde gemeente zijn gebundeld.
[51] F., DUQUET, *Zo was Schellebelle*, s.l., Schellebelse Heemkundige Kring, 1984, p. 220.
[52] Al deze beeldbanken werden doorzocht op 13/04/2010.

Aalst, Denderleeuw en Liedekerke doorzocht worden. Hieruit resulteerden enkele plannen. Verder heeft P. Heyerick opzoekingen verricht en kon hij plannen bezorgen van seinhuizen te Oostende, Jabbeke, Brugge, Beernem, Denderleeuw, Merelbeke, Schellebelle en Aalst. Sommige oudere plannen van het district Noordwest liggen, indien ze niet meer aanwezig zijn in het tekenbureau van Gent, in de Archiefdienst en Fototheek van de NMBS-Holding te Brussel. Deze plannen zijn niet geïnventariseerd zodat alle dozen zijn doorzocht. Dit leverde vier verschillende plannen van blokpost 35/36 te Gent-Sint-Pieters, een niet uitgevoerd ontwerp voor blokpost 4 te Ternat en plannen voor de wijziging aan de stations van Ternat en Groot-Bijgaarden op. Vanuit het tekenbureau te Brussel werden de plannen van seinhuis III te Brussel-Noord en blokpost 2 te Jette digitaal verzonden.
Wat het tweede deel van het onderzoek betreft, bestaan er tekeningen van de beschermde seinhuizen in Neerpelt. Deze gevelplannen zijn opgemeten en getekend door Jan Schuermans op 17 november 1994.[53] Voor Sint-Genesius-Rode bestaan bouwplannen. Deze bevinden zich in het tekenbureau van Brussel.

Verder geven enkele kaarten inzicht in het ontstaan van de spoorwegen. Een nuttige kaart binnen dit onderzoek is in de kaartenzaal van de Koninklijke Bibliotheek te Brussel te vinden. Deze kaart vermeldt de verschillende Saxby-seinhuizen die in 1880 bestonden.[54]

MONDELINGE BRONNEN

Binnen dit onderzoek nemen mondelinge bronnen een belangrijke plaats in. Dit opnieuw omwille van het feit dat er slechts in beperkte mate over de seininrichting werd gepubliceerd. Verschillende personen van de NMBS-Holding, van de Heemkundige Kringen in de dorpen en steden waar de betreffende lijnen doorlopen en van de verschillende instanties die zich bezighouden met de bescherming van de seinhuizen in Neerpelt en Sint-Genesius-Rode, konden informatie geven.

De contacten met personen van de NMBS-Group zijn hierbij het meest waardevol. De persoon die in de aanvangsfase voor de contacten met de juiste mensen zorgde is P. Heyerick van het klassement van de plannen in het tekenbureau te Gent. Vragen betreffende het technische aspect werden door D. Viaene beantwoord. Deze persoon werkt voor de dienst seininrichting van Infrabel en schrijft in zijn vrije tijd aan een

[53] SINT HUIBRECHTS-LILLE, ARCHIEF JAN SCHUERMANS, Plannen, nr. 23: blokpost4 te Neerpelt, (17/11/1994). en SINT HUIBRECHTS-LILLE, ARCHIEF JAN SCHUERMANS, Plannen, nr. 24: seinhuis II te Neerpelt, (27/11/1994).
[54] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).

uitgebreide tekst over de Belgische seininrichting. In de tweede fase van mijn onderzoek was vooral de begeleiding bij het veldwerk door A. Auret belangrijk.

Ook voor het tweede luik van dit onderzoek zijn mondelinge bronnen van belang. J. Schuermans is hierbij de belangrijkste persoon aangezien deze sterk begaan is met de beschermde seinhuizen te Neerpelt. Verder hebben ook verschillende ambtenaren van het Provinciaal Centrum voor Cultureel Erfgoed te Limburg en van de dienst Ruimte en Erfgoed - Team industrieel Erfgoed, naast medewerkers van de NMBS, meer informatie verleend.

Daarnaast zijn verschillende personen met een grote kennis van de spoorwegen gecontacteerd. Meest waardevol was hierbij de bijdrage van A. Cresens, die niet enkel bronnen- en fotomateriaal aanleverde maar ook uitleg verschafte over de geschiedenis van de seininrichting in België.

MONUMENTALE BRONNEN & HET VELDWERK

Binnen elke architecturale studie is het onderzoek van het gebouw in situ van groot belang. Gezien de huidige centralisatie van de seinhuizen en de ontmanteling van een groot aantal spoorlijnen tussen 1952 en 1972[55] zijn heel wat seinhuizen reeds afgebroken. Aangezien er geen lijst bestaat van de nog niet afgebroken seinhuizen moest heel de lijn tussen Oostende en Brussel afgereden worden. Aan de hand van informatie die in de verschillende stations verkregen werd konden 26 seinhuizen op de betreffende lijnen teruggevonden worden. Zekerheid dat alle nog bestaande seinhuizen op de betreffende lijnen bezocht en gefotografeerd zijn is er niet, gezien de afhankelijkheid van de betrokken spoormedewerkers. Maar wellicht zijn zo goed als alle nog bestaande seinhuizen opgenomen in dit onderzoek. Dit gebeurde aan de hand van een veldwerkfiche die voor elk seinhuis werd ingevuld. Ook werden telkens foto's getrokken. Hieronder worden verschillende afspraken in verband met het veldwerk opgelijst, zodat misverstanden vermeden worden.

BLAD 1: LIGGING

- LIGGING: de groene pijl op de luchtfoto duidt het seinhuis aan.
- NAAM: meestal heeft het seinhuis geen naam meer; er wordt dan de naam vermeld die vroeger in zwang was. Bv.: blokpost 8 in Schellebelle bevindt zich nu in het station en het oude seinhuis heeft geen naam meer. Toch wordt dit oude seinhuis in de fiches en tekst blokpost 8 genoemd.

[55] *De spoorweg in Bodegem*, s.l., Heemkring Bodeghave vzw, 1994, p. 9.

- GELEGEN AAN: Wanneer het duidelijk is dat er vroeger een overweg langs het seinhuis lag wordt dit aangeduid, ook al bestaat de overweg vandaag niet meer.
- RELATIE:
    - *alleenstaand*: het seinhuis is een duidelijk te onderscheiden volume. Eventueel zijn op het gelijkvloers andere diensten gevestigd (meestal elektromechanica).
    - *in gebouw met andere functies*: Het seinhuis is geïncorporeerd in een gebouw waar ook andere diensten hun kantoren hebben. Het seinhuis is daarbij niet een duidelijk te onderscheiden volume maar situeert zich op de bovenverdieping van een groter gebouw waar het, gezien zijn karakteristieke elementen, wel opvalt.
    - *aan gebouw met andere functies*: Het seinhuis staat tegen een gebouw waar ook andere diensten zijn gevestigd. Het is echter wel een duidelijk te onderscheiden volume.
    - *in station*: Het seinhuis is geïncorporeerd in het station. De seinposten (meestal al-relais of EBP) die in een zaal van het station gesitueerd zijn, zonder dat hiervoor aan speciale architecturale voorwaarden voldaan is, zijn niet in de veldwerkfiches maar wel in de inventaris opgenomen.
    - *aan station*: Het seinhuis is aangebouwd aan het station maar wel als duidelijk te onderscheiden volume.

BLAD 2: ARCHITECTUUR & TECHNIEK

- NIVEAUS: Wanneer een seinhuis twee niveaus heeft waarvan het onderste echter minder hoog is, wordt dit als volgt vermeld: 1 (+ 1 lage onderzone)
- GEVELS: de gevel aan de spoorzijde wordt als voorgevel beschouwd
    - voorgevel (kant sporen) = VG
    - achtergevel = AG
    - linkerzijgevel (gezien van op het spoor) = LZG
    - rechterzijgevel (gezien van op het spoor) = RZG

Wanneer het seinhuis dwars op de sporen staat wordt de gevel richting Brussel als voorgevel beschouwd. Wanneer het seinhuis tussen de sporen staat wordt de meest beglaasde gevel als voorgevel beschouwd. Wanneer beide langsgevels even beglaasd zijn, wordt de kant langs waar het seingestel bediend wordt als voorgevel beschouwd.

- BUITENTRAP: Enkel wanneer de buitentrap een essentieel onderdeel uitmaakt van het gebouw, wordt deze vermeld. De buitentrappen aangebracht omwille van veiligheidsredenen worden dus niet opgenomen in de veldwerkfiche. Bovendien worden enkel die buitentrappen die naar de seinzaal leiden vermeld. Een kleine buitentrap van enkele treden in de technische ruimte wordt dus niet in de veldwerkfiche opgenomen. Een kleine buitentrap van enkele treden wordt weliswaar wel vermeld wanneer deze bij seinhuizen van één niveau ingang heeft tot de seinzaal.

- LUIFEL: Bij seinhuizen waar de seinzaal zich in een erker bevindt worden, bij de aanduiding van de luifel in de veldwerkfiche, de gevels van de erker en niet van het gebouw in zijn geheel bedoeld. Daarnaast wordt er enkel melding gemaakt van een luifel wanneer deze prominent aanwezig is. Een kleine dakoverstek wordt niet als luifel beschouwd.

BLAD 3: GEBRUIK & BEWARING

- GEBRUIK: slaat niet op gebruik als seinhuis, maar op alle gebruik (dus ook wanneer het bijvoorbeeld als kantoorruimte wordt gebruikt).

INVENTARIS

Voor alle seinhuizen die in II.4 en II.5 vermeld worden is een inventarisfiche opgemaakt, dit in volgorde van de tekst. Nummers in de tekst verwijzen naar de betreffende inventarisfiche. Hierop wordt, indien beschikbaar, een foto getoond en worden verschillende basisfeiten vermeld. Dit zijn de spoorlijn, de gemeente, de naam van het seinhuis, de architect en de datering. Vaak zijn deze twee laatste niet gekend. Verder wordt het typenummer (zie II.6) vermeld en een beschrijving, met focus op de typerende karakteristieken, gegeven. Tot slot worden ook literatuur en bronnen opgegeven. Wanneer het seinhuis nog bestaat is achter de inventarisfiche de veldwerkfiche bijgevoegd. Verder zijn in sommige gevallen nog extra foto's of plannen achter de inventarisfiches toegevoegd. Op die manier is per seinhuis een beknopt dossier opgesteld. Dit kan gebruikt worden bij het lezen van hoofdstuk II.
Hieronder worden enkele opmerkingen en afspraken in verband met de inventarisfiche opgesomd, opnieuw om misverstanden en onduidelijkheden te vermijden.

- SPOORLIJN: Hier wordt ofwel 50 of 50A vermeld ook al lopen er soms nog andere lijnen of heeft de lijn, zoals in Brussel-Noord, een andere naam. Voor Gent wordt '50 en 50A' geschreven aangezien beide lijnen er samenkomen, ook al wordt Gent-Sint-Pieters in sommige lijsten als horende bij de lijn 50A vermeld.

- NAAM: Wanneer een seinhuis (in de betekenis van het gebouw) wordt afgebroken of buiten functie wordt gesteld, blijft de naam meestal bestaan. Om die reden komt er dus bijvoorbeeld meerdere keren blokpost 8 te Schellebelle voor.

- ARCHITECT: Deze is meestal onbekend. Soms staat deze echter vermeld op het plan, al is dit niet altijd leesbaar. Het gaat hierbij steeds om medewerkers van de NMBS-Holding.

- TYPOLOGIE: Hier wordt het nummer vermeld van de betreffende typologie, zoals die in II.6 is uitgewerkt

- BESCHRIJVING: Er wordt geen uitputtende beschrijving gegeven maar een beknopte vermelding van de verschillende beeldbepalende elementen. De nadruk ligt hierbij op het aantal niveaus, vorm van het dak, en het al dan niet aanwezig zijn van een luifel en/of buitentrap. Materiaal en ramen worden enkel vermeld wanneer hier iets bijzonder mee is (bijvoorbeeld hout, terwijl meestal baksteen voorkomt, bijvoorbeeld kleinere ramen dan elders). Een schouw wordt, hoewel dit is opgenomen in de veldwerkfiche, niet vermeld, omdat deze zo goed als altijd aanwezig is. Wanneer er geen iconografisch materiaal beschikbaar is beperkt de beschrijving zich tot een vermelding van de seintechniek, indien deze gekend is.

- LITERATUUR EN BRONNEN: Hier worden alle bronnen vermeld, zowel literatuur, geschreven bronnen, iconografisch materiaal en internetbronnen.

TYPOLOGIE

Alle informatie die via de hierboven vermelde methodologie kon verzameld worden, werd aangewend om een typologisch overzicht op te stellen. Hiervoor werden alle inventarisfiches waarop een bruikbare afbeelding stond naast elkaar gelegd. Er werd vervolgens gezocht naar clusters van seinhuizen die wat volume en gevels betreft overeenkomsten vertonen. Gezien de grote diversiteit van de teruggevonden seinhuizen was dit niet altijd even gemakkelijk. Daarom werd een basisonderscheid gemaakt tussen seinhuizen volgens typeplan (A), seinhuizen volgens typologie qua vorm (B) en seinhuizen volgens typologie qua ligging/relatie (C). Op die manier konden drie types volgens typeplan onderscheiden worden, elf volgens type qua vorm en vier volgens type qua ligging/relatie. Acht seinhuizen behoren tot de eerste groep, 48 seinhuizen tot de tweede en negentien tot de derde vierde groep. Seinhuizen volgens type qua vorm vormen dus het merendeel van de verzamelde seinhuizen.
Uiteraard kunnen andere typologische overzichten opgemaakt worden. Gezien het feit dat het hier gaat om een typologie van twee lijnen (waarvan de ene slechts voor de helft werd onderzocht) en gezien het feit dat het beschikbare materiaal niet altijd even kwalitatief is, kan deze typologie niet als definitief beschouwd worden. Er is hier voornamelijk getracht om clusters van seinhuizen met gemeenschappelijke kenmerken op te stellen. Hierbij werd vertrokken vanuit een aantal basiskenmerken die in het betreffende hoofdstuk worden toegelicht.

TERMINOLOGIE

Een moeilijkheid binnen dit onderzoek is het gebruik van een correcte terminologie. Gezien de techniciteit van sommige begrippen is een verklarende woordenlijst opgesteld. Hiervoor werden voornamelijk de teksten van D. Viaene gebruikt. De grootste problemen op terminologisch vlak hebben echter betrekking op het belangrijkste woord in dit onderzoek; namelijk seinhuis. Volgens Haslinghuis betekent dit: *"gebouw waar de seinen en wissels van een spoorwegnet worden bediend* (…)*"*.[56] Dit is ook de betekenis die in dit onderzoek van toepassing is. Om echter ook technisch correct te zijn wordt bij de benaming van specifieke seinposten wel onderscheid gemaakt tussen blokposten en seinhuizen. Maar wanneer het over het gebouw en zijn architectuur gaat wordt steeds de term seinhuis gebruikt, ook wanneer er een blokpost wordt besproken.[57]

Verder dient ook opgemerkt te worden dat er ook binnen de archiefdocumenten soms onduidelijkheid bestaat. Zo zijn de meeste mechanische seingestellen gemoderniseerd zodat er eigenlijk sprake is van elektromechanische seinposten. Soms blijven deze echter geboekt staan als mechanisch, soms wordt dit als elektromechanisch neergeschreven. Ook was er vaak sprake van mengelingen van verschillende technieken, zoals dit onder andere in Merelbeke voorkwam. Ook werden lokale varianten uitgewerkt van bijvoorbeeld Siemensgestellen. Gezien de bronnen niet altijd even duidelijk zijn is er hier gekozen om enkel in algemene termen (dus mechanisch, elektromechanisch, al-relais…) over de seininrichting te praten en niet dieper in te gaan op alle varianten.[58] Het gaat hier immers in de eerste plaats om de architectuur van de gebouwen en in veel minder mate om de technische aspecten.

[56] E.J., HASLINGHUIS, H., JANSE, *Bouwkundige termen. Verklarend woordenboek van de Westerse architectuur- en bouwhistorie*, Leiden, Primavera Pers, 2005, p. 429.
[57] Voor een uitgebreide woordverklaring zie woordenlijst.
[58] Buiten enkele uitzonderingen waarover wel informatie te vinden was. Deze zijn wel vermeld.



Seinhuis IV - Oostende, (eigen foto, 15/02/2011).

I. DE HISTORISCHE EVOLUTIE VAN DE SEININRICHTING

Na een algemene inleiding wordt kort de geschiedenis van de verschillende seintechnieken uitgewerkt. De nadruk ligt hierbij niet op het technische maar op de gevolgen van dit technische voor de architectuur van de seinhuizen.

I.1 INLEIDING

De seininrichting kan als volgt gedefinieerd worden:

> *"Alle middelen die nodig zijn om de personeelsleden langs het spoor of op de treinen op een eenduidige manier te informeren en bevelen te geven ten behoeve van de veiligheid en de snelheid van de treindienst."*[59]

Doorheen de jaren hebben zich verschillende technieken en methodes ontwikkeld. Deze worden hieronder kort uit de doeken gedaan. Immers, om een goed begrip te hebben van de architectuur van de seinhuizen is een inzicht in de seintechniek van belang. Deze heeft immers een invloed op het ontwerp van de gebouwen.
Seinen regelen enerzijds de opeenvolging van treinen volgens de principes van het blokstelsel en anderzijds de dekking van gevaarlijke plaatsen (wissels, overwegen, kruisingen, bruggen, …).[60]
Voor 1903 werd er uitsluitend met mechanische bediening gewerkt. Soms werd dit gecombineerd met een integraal blokstelsel met gekoppelde elektromechanische toestellen. Deze systemen waren eenvoudig en steunden op het principe van het afdekken door een voorsein gevolgd door een ander sein, die beide niet overschreden mochten worden wanneer ze zich in gesloten stand bevonden.[61] Vanaf 1903 verving men stelselmatig de mechanische door een elektrische bediening. Daarnaast werd het systeem van voorseinen vervangen door verwittigingseinen die wel overschreden mochten worden waardoor de snelheid alsmede de rijveiligheid werd verbeterd.[62]
Finet onderscheidt in de geschiedenis van de seininrichting zes periodes:

- 1835-1855: aanvangsperiode.
- 1855-1875: telegrafische mededelingen van station tot station.
- 1875-±1900: eerste mechanische Saxby-seinhuizen, het primitieve blokstelsel met bel, het blokstelsel door middel van de met seinen gekoppelde toestellen van de types Hodgson, Siemens en Hälske, en met de mechanische en daarna elektromechanische Siemens-seinhuizen.
- 1900-1920: eerste elektrische Siemens-seinhuizen, telefoonnet, gele waarschuwingsseinen.
- 1920-1950: seininrichting met drie standen, elektrische seinhuizen type ACEC, lichtseinen.

[59] A., CRESENS, *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, p. 380.
[60] M., COLLE, E*en baanbrekende verwezenlijking: de centrale verkeersleiding op de lijn 37 (Luik-Herbesthal)*, in: *Het Spoor*, jg. 7, jan. 1962, p. 15.
[61] P., PASTIELS, *De elektriciteit in dienst van de veiligheid*, in: *Het Spoor*, nov. 1978, p. 11.
[62] Ibid., p. 11.

- 1950-1980: al-relaisseinhuizen, centrale verkeersleiding, knooppuntseinhuizen.[63]

De meest recente evolutie is de overstap naar een computergestuurde en gecentraliseerde seininrichting.

De technologische evolutie in België verliep grotendeels parallel met de ons omringende buurlanden; van de eenvoudige seinmiddelen in de aanvangsperiode 1835-1866, via de Saxby-seinhuizen, de (elektro)mechanische, de elektrische en de al-relaisseinhuizen naar de elektronische seinhuizen.[64]

Door de elektrificatie - in 1935 werd de lijn Brussel – Antwerpen als eerste geëlektrificeerd - kon gewerkt worden met controleborden. Hierdoor was een rechtstreeks visuele controle op de treinbewegingen en de seinen niet meer noodzakelijk.[65]

De seininrichting in België volgde grotendeels de evoluties in Engeland. Gedurende de Tweede Wereldoorlog braken de Duitse bezetters de seininstallaties af en vervingen deze door de Duitse systemen. Na de Tweede Wereldoorlog werd deze seininrichting op de lijn Brussel – Gent – Oostende opnieuw aangepast naar een vereenvoudigde versie van het Engelse systeem.[66]

Een seinpost heeft twee hoofdfuncties; ten eerste de bediening van seinen en wissels en ten tweede de controle van de veiligheidsvoorwaarden. Een seinpost bestaat uit drie delen; een bedieningszaal, een technische zaal en de externe apparatuur. De externe apparatuur omvat de seinen, de bediening- en controle-inrichting van de wissels, de kabels en de relaiskasten en de detectie- en controlesystemen.[67]

Kort samengevat stelt D. Viaene het als volgt:

> *"De basiswerking van een seinpost is vrij eenvoudig. De seingever of bedienaar legt een denkbeeldige reisweg aan voor de treinbeweging. Hij plaatst hiervoor alle te berijden spoortoestellen in de juiste stand. Daarna wordt het ontijdig bedienen van deze spoortoestellen verhinderd door de reisweg 'in te klinken' (dit kan mechanisch, elektromechanisch, elektrisch, of softwarematig gebeuren).* (…) *Op die manier ontstaat er een strikt veiligheidsverband tussen wissels en seinen. Na doorrit wordt de inklinking terug opgeheven en kunnen de spoortoestellen opnieuw worden bediend om eventueel een nieuwe reisweg aan te leggen."*[68]

[63] G., FINET, *Onze seininrichting*, in: *Het Spoor*, nov. 1979, p. 5.
[64] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 381.
[65] Ibid., pp. 396-97.
[66] Ibid., p. 395.
[67] D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 2. De hedendaagse seininrichting*, (onuitgegeven tekst, augustus 2010), p. 49.
[68] Ibid., p. 13.

I.2 MET VLAG EN BEL

Bij de eerste seintechnieken zijn er twee soorten te onderscheiden; de optische en de akoestische of geluidsseinen. Tijdens de Belle Epoque werd wat de laatste categorie betreft zowel de hoorn als klokken gebruikt. Het nadeel van de hoorn was de beperkte draagwijdte. De klokken, van Oostenrijkse of Duitse oorsprong, werden door elektrische stroom aangedreven. Ze werden voor het eerst toegepast in 1862 op de lijn Namen - Givet en werden gebruikt om gecodeerde boodschappen over te brengen.[69] De optische seinen die men in deze periode gebruikte waren vlaggen en 's nachts lantaarns. Op maximum twee kilometer van elkaar bevonden zich baanwachters die op deze manier boodschappen overbrachten.[70] Men werkte hierbij enerzijds met een afstandssein of voorsein bij gevaarlijke punten, wat weliswaar de snelheid belemmerde maar de veiligheid ten goede kwam. Anderzijds werkte men ook met stopseinen.[71] Het systeem van de optische telegraaf bestond al maar werd aanvankelijk enkel gebruikt voor communicatie tussen het grondpersoneel. Later werd het ook aangewend om gecodeerde boodschappen (seinen) naar de machinisten door te geven.[72]
In Brussel werd er in de aanvangsperiode van het treinverkeer gewerkt met een voorloper met een bel, vlag of lantaarn. Deze liep voor de trein en waarschuwde op deze manier de voorbijgangers voor de aankomende trein.[73]

[69] P., PASTIELS, *De elektriciteit in dienst van de veiligheid*, in: *Het Spoor*, nov. 1978, p. 8.
[70] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 387.
[71] P., PASTIELS, *De elektriciteit in dienst van de veiligheid*, in: *Het Spoor*, nov. 1978, p. 9.
[72] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 382.
[73] D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), p. 4.

I.3 MECHANISCHE SEINHUIZEN

Een probleem bij de oude seinsystemen was echter dat de wissels en de seinen onafhankelijk van elkaar werden bediend. Dit noopte tot een koppeling van beide om de veiligheid te kunnen vrijwaren. Bovendien werd het blokstelsel, waarbij er zich in elke sectie slechts één trein mocht bevinden, in 1842 door de Engelsman Cooke uitgevonden.[74] De trein werd hierbij achteraan afgedekt totdat hij door een afgebakende zone was gereden. De communicatie tussen de verschillende posten gebeurde via een wijzertelegraaf.[75] De eerste proeven met het bloksysteem in België vonden wellicht tijdens de jaren 1850 tussen Gent en Oostende plaats.[76] Tussen Melle en Oostende werd in 1874 vervolgens het eerste blokstelsel van Siemens & Halke geïnstalleerd. In België werd gebruik gemaakt van het absolute bloksysteem waarbij de trein voor een gesloten bloksein moest stoppen. Na 1880 werden de bloksystemen over het Belgische spoorwegnet verspreid.[77]

Wat de bediening van de seinen en wissels betreft werd aanvankelijk gebruik gemaakt van stangbediening[78] (afb. 1). Het werk was hierdoor zeer zwaar en bovendien kon men slechts een beperkte afstand overbruggen. Later werkte men met draadbediening[79] (afb. 2) wat in minder zwaar werk en een grotere actieradius resulteerde. In 1926 waren veel mechanische seinhuizen nog uitgerust met stangen om de wissels te bedienen.[80] In de periode tussen 1926 en 1959 werden ongeveer 320 mechanische seinhuizen met dubbele staaldraad in dienst gesteld ter vervanging van de oudere seinhuizen met stangbediening.[81]

Bovendien werkten verschillende Engelse firma's inklinkingssystemen uit om de wissels en seinen te bedienen. Stevens bouwde in 1843 de eerste geconcentreerde bediening, maar het was J. Saxby die het grootste commerciële succes behaalde.[82]

I.3.1 Saxby

J. Saxby, een timmerman met een voorliefde voor de seininrichting, verbeterde in 1856 het mechanisme dat de Fransman Vignier een jaar eerder had gebouwd. Volgens dit mechanisme konden de wissels slechts bediend worden indien de andere sporen die in conflict zouden kunnen treden met de rijdende trein, door een sein waren afgesloten.

[74] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 384.
[75] P., PASTIELS, *De elektriciteit in dienst van de veiligheid*, in: *Het Spoor*, nov. 1978, p. 10.
[76] A., CRESENS, *op.cit.*, p. 390.
[77] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 392.
[78] De verbinding tussen de seinen en wissels en de handels in het seinhuis werd hierbij via metalen stangen gemaakt.
[79] Hier werd de verbinding gemaakt door dubbele staaldraad.
[80] E.J.F., DERYCKERE, *De veiligheid*, in: *Treinen*, 1959, nrs. 3 en 4, p. 61.
[81] Ibid., p. 63.
[82] A., CRESENS, *op. cit.*, pp. 384-85.

Het systeem van Saxby (afb. 3) bouwde hierop voort maar bood meer zekerheid. Op 24 juni 1856 werd het door een octrooi gewaarborgd. De bestellingen volgden elkaar in sneltempo op. J.S. Farmer, de directeur van de 'London Brighton and South Coast Railway Company' waar J. Saxby vroeger had gewerkt, sprong mee op de kar en de firma 'Saxby en Farmer' was geboren. Het toestel werd door de Belg M. Uytbork voorgesteld op de Wereldtentoonstelling van 1867 te Parijs, waar het een gouden medaille behaalde.[83] Het jaar erop werd het Saxby-stelstel in België, na een testperiode, officieel in werking gesteld. Aanvankelijk werden de Saxby-posten vooral toegepast op vertakkingen, vanaf 1873 ook in stations. In 1879 waren 84 knooppunten uitgerust met Saxby-seinhuizen, soms meerdere per punt. Toch waren nog 87 knooppunten niet beveiligd. De twee daaropvolgende jaren kwamen er opeenvolgend 61 en 53 Saxby-seinhuizen bij. Op 1 oktober 1881 waren er in België 282 Saxby-seinhuizen, waarvan bijna de helft in de regio Bergen - Charleroi. In 1887 waren echter alle oudste Saxby-seinhuizen, behalve dat van 1871 te Gent, buiten werking gesteld en vervangen door nieuwere types.[84] Tijdens de heropbouw na Wereldoorlog I werden nog veel Saxby-seinhuizen gebouwd, later kregen de Siemens-seinposten de overhand.[85]

Een doorsnee Saxby-seinhuis bestond uit een seinverdieping waar de seingever de handels in een bepaalde positie plaatste (afb. 4). Deze waren verbonden met stangen die de verbinding maakten met de wissels en de seinen. Bovendien was er een primitief veiligheidssysteem waarbij handels pas konden bewogen worden wanneer dit niet in conflict trad met een andere overgehaalde handel. Belangrijk was dat de seingever de treinen moest kunnen waarnemen. Dit had grote raampartijen en meerder seinhuizen per station tot gevolg. In sommige grote seinhuizen bevonden er zich soms honderden handels.[86] De eerste Saxby-types hadden zeer zware stangen waardoor het werk voor de seingevers zeer zwaar was.[87] Bovendien beperkte de actieradius zich tot 400 meter. Vanaf 1930 paste men de dubbeldraadgeleiding, die men toen al gebruikte voor de bediening van de seinen, ook toe voor de bediening van de wissels.[88] Hierdoor nam de actieradius toe en werd de lichamelijke arbeid minder zwaar.[89]

Afbeelding 5, een pagina uit een NMBS-cursus, toont een typeontwerp voor een Saxby-seinhuis. Een gebouw van twee niveaus en een zadeldak, waarvan de schilden parallel met de sporen staan, biedt onderdak aan de Saxby-installatie. Deze is op het verdiep opgesteld. De bedieningszaal is bereikbaar via een binnentrap. Een balkon aan de

[83] P., DAMBLY, *De geschiedenis van de spoorwegen*, in: *Het Spoor*, jg. 8, 1963, nr. 88, p. 35.
[84] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.
[85] Ibid., p. 396.
[86] Ibid., p. 385.
[87] L., DEVILLERS, *De evolutie van de seinposten*, in: *Het Spoor*, p. 9.
[88] D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), p. 13.
[89] L., DEVILLERS, *De evolutie van de seinposten*, in: *Het Spoor*, p. 9.

voorgevel en zijgevels, bereikbaar via een deur in de voorgevel en linkerzijgevel zorgt er samen met de grote ramen voor dat een goed zicht op de sporen verzekerd is.

I.3.2 Siemens

De eerste mechanische Siemens-seinhuizen werden tussen 1890 en 1900 in dienst genomen. In tegenstelling tot het Saxby-systeem werden de handels hier niet van voor naar achteren maar van onder naar boven bewogen. Deze handels waren niet met stangen maar met dubbeldraadgeleidingen verbonden (afb. 6). Dit stelsel was niet alleen gebruiks- en onderhoudsvriendelijker maar bovendien minder onderhevig aan temperatuurschommelingen. Het kende ook een grotere actieradius.[90] De mechanische Siemens-seinposten waren dus gemakkelijker te bedienen dan de Saxby-seinhuizen en bovendien was de inklinkingstafel veel fijner uitgewerkt.[91]

I.3.3 S8A en Jüdell

Vaak werd er langs minder drukke lijnen of in rangeerbundels gebruik gemaakt van het S8A-seingestel (afb. 7). Dit stond dikwijls in openlucht opgesteld, met soms een klein schuilhuisje voor de seingever.[92] De actieradius beperkte zich tot 200 meter. Het systeem werkte zonder grendels en er werd niet gecommuniceerd met aangrenzende seinposten, dit in tegenstelling tot de uitgebreidere seinposten.[93]
Vanaf 1873 maakte de Duitse firma Max Jüdell & Company de Saxby-seinhuizen op grote schaal na.[94] Door de aanhechting van de Oostkantons aan België na de Eerste Wereldoorlog werden er meerdere Jüdell-seinhuizen in België gebouwd.[95]

[90] D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), p. 14.
[91] A., CRESENS, *op. cit*, p. 393.
[92] Ibid., p. 394.
[93] D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), p. 16.
[94] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 385.
[95] Ibid., p. 395.

I.4 ELEKTROMECHANISCHE EN ELEKTRISCHE SEINHUIZEN

Om het arbeidsgebied van een seingever exponentieel te kunnen vergroten en bovendien de werklast te verlagen werden versleten mechanische installaties stelselmatig vervangen door aanvankelijk elektromechanische en later elektrische seinhuizen (afb. 8). In 1926 waren er in België slechts 37 elektrische seinhuizen te vinden. In 1959 was dit aantal opgelopen tot 92.[96]

I.4.1 Siemens & Hälske

In 1893 startte het Duitse bedrijf Siemens & Hälske met experimenten voor een elektrische aandrijving van seinen en wissels. De benodigde ruimte was, net zoals de fysieke inspanning, veel beperkter.[97] Toch bevonden er zich nog heel wat mechanische onderdelen in de inklinkingstafel. De verbinding met de seinen en wissels werd echter door elektrische kabels gemaakt. Door de uitrusting van wissels en seinen met elektrische motoren verkregen deze kabelbundels indrukwekkende proporties.[98]
In 1903 werd in Antwerpen het, voor wat België betreft, eerste elektrische seinhuis geïnstalleerd (afb. 9 en 10). Een metalen geraamte was opgevuld met metselwerk en bekleed met marmeren platen. Niet veel later volgde onder andere Brussel-Noord en Gent-Zuid.[99] Tijdens de heropbouw na de Eerste Wereldoorlog werden nog heel wat Saxby-seinhuizen gebouwd maar later in het interbellum nam het aantal nieuw geplaatste mechanische of elektromechanische Siemens-seinposten toe.[100]

I.4.2 ACEC

Vanaf 1923 startte men met het vernieuwen van de seinposten in de grote stations. De oude systemen werden vervangen door ACEC-seinposten. Hierbij werden de wissels en seinen elektrisch bediend door de manipulatie van krukken die in een koppelingstafel mechanisch waren gekoppeld.[101] In 1936 werd het eerste elektrische seinhuis met wisselstraathandels in werking gesteld. Hierbij kon de seingever de gehele wisselstraat aan de hand van één kruk klaarmaken en werd bovendien het sein automatisch opengesteld. Een voorbeeld is het elektrisch seinhuis te Brussel-Zuid (afb. 11 en 12), dat in 1940 in dienst werd gesteld.[102] Dit seinhuis telde 13 gestellen die over een lengte

[96] E.J.F., DERYCKERE, *De veiligheid*, in: *Treinen*, 1959, nrs. 3 en 4, p. 63.
[97] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 385.
[98] Ibid., p. 386.
[99] Ibid., pp. 395-96.
[100] Ibid., p. 396.
[101] D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), p. 32.
[102] E.J.F., DERYCKERE, *De veiligheid*, in: *Treinen*, 1959, nrs. 3 en 4, p. 64.

van 26 meter stonden opgesteld zodat het seinhuis het op dat moment grootste van het land was.[103]

[103] R., WEBER, *Een kijk op de inrichtingswerken en exploitatievooruitzichten van de Noord-Zuidverbinding*, in: *Treinen*, jg. 1, juni 1951, nr. 2, p. 26.

I.5 AL-RELAISSEINHUIZEN

Het eerste al-relaisseinhuis, geleverd door Siemens, werd in België in 1951 in Heist-aan-Zee in werking gesteld. In 1954 startte, met de al-relaisseinpost van Aalst (afb. 13) als prototype, een hele generatie al-relaisseinhuizen.[104] Deze waren beperkter in aantal omdat door de elektrificatie van de lijnen en de invoer van het automatisch blokstelsel,[105] een groter gebied bestreken kon worden.[106] De al-relaisseininrichting werkt zonder mechanische inklinkingen. De veiligheidsvoorwaarden worden uitsluitend door elektrische contacten verwezenlijkt. De relais worden in een afzonderlijke ruimte ondergebracht.[107] Niet enkel kon men een groter gebied bestrijken; ook de veiligheid werd op deze manier vergroot.[108] De relais controleren de veiligheid, zetten het sein open en sluiten dit automatisch bij de doortocht van de trein; ook de wissels worden op deze manier bestuurd. De seinwachter kan hierbij alles controleren aan de hand van een optisch controlebord.[109] Hierdoor was een rechtstreeks zicht op de sporen niet meer noodzakelijk.[110] Vaak werden al-relaisseinposten in stationsgebouwen geplaatst.
Een al-relaisseinhuis bestaat uit drie delen: een seinzaal waar de bedieningslessenaars en het controlebord staan, de relaiszaal en het net van kabels die de buitenapparatuur en de relaiszaal met elkaar verbinden.[111]

[104] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 397.
[105] De trein bedient hierbij via speciale stroomkringen zelf de seinen. (bron: *Een nieuw seinhuis te Aarschot*, in: *Het Spoor*, okt. 1988, p. 5.)
[106] M., BIENFAIT, *De evolutie van de elektriciteit en seininrichting*, in: *Het Spoor*, aug. 1885, p. 17.
[107] *Modernisering van de seininrichting. Een voorbeeld: Charleroi-Zuid*, in: *Het Spoor*, jg. 3, 1958, nr. 22, pp. 18-19.
[108] M., COLLE, *een baanbrekende verwezenlijking: de centrale verkeersleiding op de lijn 37 (Luik-Herbesthal)*, in: *Het Spoor*, jg. 7, jan. 1962, p. 15.
[109] Ibid., p. 16.
[110] G., FERON, *De stationsarchitectuur van 1835 tot nu*, in: *Het Spoor*, okt. 1989, p. 30.
[111] *Een nieuw seinhuis te Aarschot*, in: *Het Spoor*, okt. 1988, p. 5.

I.6 DE SEINPOSTEN MET GEÏNFORMATISEERDE BESTURING

In samenwerking met Siemens werd de elektronische bedieningspost (EBP) uitgewerkt. Dit systeem wordt gestuurd vanuit een ontdubbelde centrale computer. Een moderne seinzaal heeft dan ook een heel ander uitzicht dan de vroegere exemplaren. Het moderne seinhuis bestaat uit een zaal vol computerschermen. Deze worden gekoppeld aan ofwel een klassieke relaiszaal of aan een post met geprogrammeerde logica (PLP). Dit laatste systeem is ontwikkeld door ACEC Transport en neemt alle functies van de klassieke relaiszaal over.[112] Door deze nieuwe techniek kan het aantal seinhuizen drastisch verminderd worden.[113]

[112] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 398.
[113] D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 2. De hedendaagse seininrichting*, (onuitgegeven tekst, augustus 2010), p. 129.

I.7 IN CIJFERS

Op 1 maart 2010 (bijlage I) waren er in België twee seinposten met elektrische bediening,[114] 208 al-relais- en statische seinposten,[115] 47 seinposten met mechanische en elektromechanische bediening[116] en 50 computer gestuurde seinposten.[117] In totaal waren er toen 307 seinposten. In 2005 waren dit er nog 368. Men wil tegen 2014 naar 31 seinposten gaan om dit aantal tegen 2020 te reduceren tot tien.[118] Dit slaat op het aantal seinzalen; met andere woorden, die ruimtes waarin de seinen worden bediend. Er zullen wel nog een groter aantal technische ruimtes zijn, die hun plaats vinden in sommige van de seinhuizen die buiten dienst zullen worden gesteld.
Met deze planning lopen de Belgische spoorwegen achter op andere Europese landen, zoals Duitsland, waar het treinverkeer nu al door slechts zeven seinhuizen wordt geregeld.[119]
Een tabel (bijlage II) en een grafiek (bijlage III) toont de evolutie van het aantal seinposten per techniek van 1966 tot 2010. Deze informatie werd verzameld uit het tijdschrift *'Het Spoor'*, uit het overzichtswerk '*Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar* NMBS' en voor wat 1979 en 2010 betreft uit archiefmateriaal. Voor 1979, 1999 en 2010 werden geen gegevens teruggevonden wat de elektronische seinposten betreft. Tussen 1971 en 1979 en tussen 1999 en 2010 werd geen informatie gevonden over het aantal seinhuizen per techniek zodat er hiertussen een groter verschil te merken is wat het aantal seinhuizen betreft. De meest donkere velden van de tabel tonen het grootste aantal seinhuizen aan, de lichtste het kleinste aantal. Op deze manier is duidelijk te zien hoe het aantal seinposten per techniek evolueerde vanaf het midden van de jaren 1960 tot heden. Het aantal mechanische seinposten ging vanaf het midden van de jaren 1960, en mogelijk al vroeger, in dalende lijn. In 1968 waren er het hoogste aantal elektrische seinhuizen.[120] Het hoogste aantal al-relais seinposten werd in 1993 bereikt. Vermoedelijk zijn er slechts een handvol elektronische seinposten in gebruik geweest. Het aantal computerbediende seinposten stijgt, de algemene tendens is echter die van een daling. En dit zal, zoals hierboven is gezegd, verder worden doorgezet.

---

[114] GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S151N, blad 1.1: *seinposten met elektrische bediening*, (01/03/2010).
[115] GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S152N, blad 5.5: *al relais- en statische seinposten*, (01/03/2010).
[116] GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S153N, blad 3.3: *seinposten met mechanische en elektromechanische bediening*, (01/03/2010).
[117] GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S154N, blad 2.2: *computer gestuurde seinposten*, (01/03/2010).
[118] Dit zijn: Brussel, Brugge, Gent, Antwerpen-haven, Antwerpen-Berchem, Hasselt, Luik, Namen, Charleroi en Bergen.
[119] Informatie verkregen op de Roadshow van de Directie I-Netwerk van Infrabel op 10/02/2011.
[120] Al zouden er in 1959 92 elektrische seinhuizen geweest zijn. Bron: E.J.F., DERYCKERE, *De veiligheid*, in: *Treinen*, 1959, nrs. 3 en 4, p. 63.

Toch is het opmerkelijk dat er ten opzicht van 1999, toen er in totaal 420 seinposten waren, in 2010 nog steeds 307 seinposten in werking waren. Aan dit tempo lijkt het moeilijk om de doelstellingen van 31 seinposten in 2014 en 10 in 2020 te halen.

II. DE SEINHUIZEN OP DE LIJN 50 (BRUSSEL – GENT-SINT-PIETERS) EN EEN DEEL VAN DE LIJN 50A (GENT-SINT-PIETERS – OOSTENDE)

In dit uitgebreide hoofdstuk ligt de focus op de seinhuizen op de lijn 50 (Brussel-Noord – Gent-Sint-Pieters) en een deel van de lijn 50A (Gent-Sint-Pieters – Oostende). Eerst wordt de geschiedenis van de spoorwegen in het algemeen en van de specifieke lijnen kort uitgewerkt. Vervolgens wordt per lijn, opgesplitst in twee delen omwille van de leesbaarheid, de geschiedenis van de seinhuizen gereconstrueerd. Alle seinhuizen die teruggevonden werden via veldwerk, in literatuur of op foto's, kaarten, lijsten of plannen worden vermeld en besproken. Hierbij ligt de nadruk niet op een exhaustieve architecturale beschrijving maar op de typologische karakteristieken. Tot slot wordt dit alles verwerkt in een typologisch overzicht van de besproken seinhuizen en worden enkele bijkomende vragen beantwoord.

Voor elk vermeld seinhuis is een inventarisfiche opgemaakt. Voor de nog bestaande seinhuizen is bovendien ook telkens een veldwerkfiche opgesteld. Zie hiervoor deel III.

II.1 EEN BEKNOPTE SPOORWEGGESCHIEDENIS

De spoorweginfrastructuur kan als het culminatiepunt van de industriële maatschappij beschouwd worden.[121] Niet alleen was ze zelf een toonbeeld van technische vernieuwing, ook bracht ze de ontwikkeling in andere industriële sectoren in een stroomversnelling. Op die manier hebben de spoorwegen gefunctioneerd als motor voor de Belgische (en buitenlandse) economie.[122]

Op 19 juni 1833 legde minister C. Rogier een wetsvoorstel op tafel met betrekking tot de uitbouw van een spoorwegnet met Mechelen als centraal knooppunt. Vier hoofdassen zouden vanuit dit centrum vertrekken. Na een jaar werd op 1 mei 1834 de wet gestemd en konden de werken van start gaan. Deze vorderden vlot zodat exact één jaar na de stemming van de wet de eerste trein tussen Brussel en Mechelen reed. Hiermee was België het eerste land op het Europese vasteland dat een spoorweg aanlegde.[123]

A. Linters onderscheidt drie ontwikkelingsfases in de Belgische Spoorwegen en, hieraan gekoppeld, de spoorwegarchitectuur. In een eerste periode van 1833 tot 1844 werd er 560 km staatsspoorlijn aangelegd volgens de hoofdassen. De meeste stations werden gebouwd volgens een standaardontwerp, al zijn er ook enkele uitzonderingen zoals het eerste station te Brugge van A. Payen. In een daaropvolgende periode van 1844 tot 1870 werd slechts 24 km staatsspoorlijn aangelegd tegenover 2545 km privélijnen. Deze private maatschappijen deden vaak beroep op gerenommeerde architecten om prestigieuze ontwerpen te maken. Goed voorbeeld zijn de stations van J.-P. Cluysenaar voor de 'Dender en Waas' lijn. Na 1870 kocht de Staat de privéconcessies terug en bouwde het stations in neostijlen en eclectisme.[124] Een voorbeeld is het station Gent-Sint-Pieters van L. Cloquet.
Vanaf 1 september 1926 nam de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, of kortweg NMBS, voor een periode van 75 jaar de exploitatie van het spoorwegnet over.[125] Op 22 oktober 1992 werd een nieuw beheerscontract ondertekend waardoor de NMBS beheersautonomie verkreeg en het statuut van naamloze vennootschap van publiek recht.[126]

---

[121] A., LINTERS, *Industria. Industriële architectuur in België*, Luik, Pierre Mardaga, 1986, p. 48.
[122] B., VAN DER HERTEN, M., ORIS, J., ROEGIERS (red.), *Nijver België, Het industriële landschap omstreeks 1850*, s.l., MIM/Gemeentekrediet, 1995, p. 42.
[123] *Op bezoek bij Robert Galle, stationschef te Schellebelle*, in: *Rond de stenen Linde*, jg. 8, 1983, p. 106.
[124] A., LINTERS, *De wortels van Flanders Technology. Industrieel erfgoed. Industriële archeologie in Vlaanderen*, Leuven, uitgeverij Kritak, 1987, p. 191.
[125] E., DE KEUKELEIRE, *Station Gent-Sint-Pieters. 1832-1940*, s.l., s.n., 2004, p. 12.
[126] *De spoorweg in Bodegem*, s.l., Heemkring Bodeghave vzw, 1994, p. 10.

II.2 LIJN 50A (HET DEEL GENT-SINT-PIETERS – OOSTENDE)

In maart 1836 werd een spoorlijn tussen Mechelen en Oostende gepland.[127] De werken gingen op 25 april 1836 van start.[128] Op 12 augustus 1838 werd het baanvak Gent – Brugge ingewijd; op 28 augustus het baanvak Brugge – Oostende.[129]
De afstand tussen Gent en Brugge bedraagt 44 km, die tussen Brugge en Oostende 24 km.[130] De spoorweg tussen Gent en Oostende telde bij de inwijding drie belangrijke stations; Aalter, Brugge en Oostende. Tussen Gent en Aalter was er nog een station gelegen te Landegem.[131] Tussen Brugge en Oostende was er zowel in Jabbeke als in Plassendaele (Oudenburg) een tussenstation gelegen.[132]
Vanaf 1845 werd een tweede spoor aangelegd; als eerste tussen Oudenburg en Oostende-Kaai. In 1849 tussen Gent-Sint-Pieters en Landegem, een jaar later tussen Landegem en Bellem. In 1852 volgde het spoor tussen Bellem en Maria-Aalter, het jaar erop tussen Maria-Aalter en Oostkamp. In 1857 vervolgens tussen Oostkamp en Brugge en in 1865 als laatste tussen Brugge en Oudenburg.[133]
In 1909 ging de ophoging van de spoorlijn Oostende – Brussel van start.[134] In 1925 werd de verbinding tussen Oostkamp en Brugge vernieuwd.[135] Op 26 juni 1954 was de lijn Gent-Sint-Pieters – Oostende geëlektrificeerd.[136] Nu zijn er werken aan de gang om naast de twee bestaande sporen nog twee sporen aan te leggen.[137]

---

[127] A., DE LAVELEYE, *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer Belges*, Brussel, A. Decq, 1862, p. 24.
[128] E., DE KEUKELEIRE, *Station Gent-Sint-Pieters. 1832-1940*, s.l., s.n., 2004, p. 5.
[129] A., DE LAVELEYE, *op.cit.*, p. 24.
[130] D., MATTHEEUW, *De spoorlijn Gent-Brussel via Aalst in de Belgische spoorwegpolitiek* (onuitgegeven licenciaatsverhandeling Universiteit Gent, Letteren en Wijsbegeerte, 1997), p. 50.
[131] I., HOSTE, F., BASTIAEN, R., SCARPHOUT, D., DE REUCK, M., THYS, *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4, p. 79.
[132] J., DE SMET, *De spoorlijn Aalter-Brugge-Oostende toeristisch bekeken*, in: *Biekorf*, jg. 73, 1972, p. 219.
[133] R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique*, onuitgegeven CD-rom, 2006, p. 281.
[134] A., VANWALLEGHEM, P., VAN VLAENDEREN, *De Inventaris van het Bouwkundige Erfgoed. Stationsgebouw van de N.M.B.S. (ID:77850)*, (s.d.), op de website van de inventaris van het onroerend erfgoed, http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/77850, geraadpleegd op 29/12/2010.
[135] R., DUMONT DE CHASSART, *op.cit.*, p. 281.
[136] H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *Gent op het spoor. Stations maken de stad*, Gent/Kortrijk, Snoeck, 2010, p. 179.
[137] Informatie verkregen van Antoine Auret tijdens veldwerk op 15/02/2011.

II.3 LIJN 50 (BRUSSEL-NOORD – GENT-SINT-PIETERS): VAN PRIVÉCONCESSIE NAAR STAATSBEHEER

De spoorverbinding tussen Gent en Schellebelle maakt deel uit van de al op 29 september 1837 ingehuldigde staatsspoorlijn Mechelen – Dendermonde – Gent.[138] Op 15 september 1837 werd de verbinding Schellebelle – Wetteren geopend, 28 september van hetzelfde jaar de verbinding tussen Wetteren en Gent-Zuid. In 1841 werd deze uitgerust met een tweede spoor.[139] Een kleine twee decennia na de opening van de lijn werd de verbinding tussen Brussel en Schellebelle gemaakt via een privéconcessie.[140]

In maart 1846 leverde ingenieur Desart een rapport in met betrekking tot de spoorlijn Gent – Brussel over Aalst.[141] Dit is de meeste logische verbinding aangezien Aalst bijna op een rechte lijn tussen beide steden ligt.[142] Ook Denderleeuw vormde een belangrijk station op de nieuwe lijn.[143] Daarnaast voorzag Desart nog twee kleinere stations, namelijk in Lede en in Ternat.[144]
Onder de benaming 'S.A. du Chemin de Fer de Dendre et Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost' (afb. 14) verkreeg enerzijds Richard J. en C^{ie} op 23 juni 1845 de concessierechten voor de spoorwegverbinding tussen Ath en Lokeren, ten behoeve van de industrie. Anderzijds verkregen op 4 mei 1852 de Brusselse bankier J.A. De Mot en de Waalse industrieel J.B. Gendebien de concessierechten voor de kortere verbinding tussen Brussel en Gent over Aalst.[145] De uitbating van de spoorlijn gebeurde door de Staat.[146] Ook de stations gebouwd langs deze lijn werden beschouwd als Staatseigendom.[147]
Op 1 december 1855 werd de verbinding tussen Aalst-Noord en Denderleeuw geopend. Op 1 mei 1856 was het de beurt aan de verbinding tussen Brussel-Noord en Denderleeuw. Het sluitstuk Aalst-Noord – Schellebelle volgde op de 15de van dezelfde maand.[148] De Staat verkreeg het recht om de concessie na 20 jaar exploitatie over te kopen.[149] Dit geschiedde dan ook op 1 mei 1876.[150]

---

[138] *Op bezoek bij Robert Galle, stationschef te Schellebelle*, in: *Rond de stenen Linde*, jg. 8, 1983, p. 106.
[139] R., DUMONT DE CHASSART, *op.cit.*, p. 287.
[140] *Op bezoek bij Robert Galle, stationschef te Schellebelle*, in: *Rond de stenen Linde*, jg. 8, 1983, p. 106.
[141] D., MATTHEEUW, *op. cit.*, p. 77.
[142] Ibid., p. 84.
[143] Ibid., p. 85.
[144] Ibid., p. 86.
[145] R., DUMONT DE CHASSART, *op. cit.*, p. 27.
[146] A., DE LAVELEYE, *op. cit.*, p. 97.
[147] Ibid., p. 98.
[148] R., DUMONT DE CHASSART, *op. cit.*, p. 281.
[149] F., LOISEL, *Annuaire spécial des chemins de fer belges (période de 1835 à 1865 inclus)*, Brussel/Parijs, Victor Devaux et C^{ie}/ Eugène Lacroix, 1867, p. 297.
[150] T., DEMEY, *Les gares Bruxelloises. Un patrimoine méconnu*, Brussel, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Dienst Monumenten en Landschappen, 1994, p. 37.

De elektrificatie verliep in verschillende etappes; op 17 oktober 1954 de verbinding tussen Aalst-Noord en de splitsing te Sint-Katherina-Lombeek en op 2 oktober 1955 de verbinding tussen Brussel-Noord en de splitsing te Laken.[151] Op 14 januari 1961 was de lijn volledig geëlektrificeerd.[152]
De lijn vertrekt in Brussel-Noord en loopt dan via Laken, Jette, Sint-Agatha-Berchem, Groot-Bijgaarden, Dilbeek, Sint-Martens-Bodegem, Ternat, Essene-Lombeek en Liedekerke naar Denderleeuw. Dit laatste station is een knooppunt waar meerdere spoorlijnen samenkomen; onder andere richting Aalst. In Aalst vertakt de spoorweg opnieuw, om via Lede en Serskamp aan te sluiten bij de staatspoorweg die van Schellebelle, via Wetteren, Kwatrecht, Melle en Merelbeke naar Gent liep. De afstand van Brussel tot Schellebelle bedraagt 41 km.[153] Opmerkelijk is dat er voor de spoorwegarchitectuur beroep is gedaan op de architect Jean-Pierre Cluysenaar. Hij ontwierp de meeste gebouwen op de lijn met uitzondering van de wachthuisjes en hangars; deze moesten immers volgens het typemodel van de Staatsspoorwegen worden gebouwd.[154] Hij streefde in zijn spoorwegarchitectuur naar een grote variëteit en een zeker eclectisme.

> *"La variété d'aspects et d'impressions, voilà ce que l'on recherche en voyage; trop souvent la monotonie est une cause d'ennui sur un chemin de fer dont les rails se prolongent identiques et dont les constructions se succèdent uniformes."*[155]

Deze combinatie van een totaalontwerp en grote variëteit maakt dat de spoorlijn 'Dender en Waas' als uniek in de Belgische spoorwegarchitectuur kan beschouwd worden.[156]
Verder streefde Cluysenaar naar een relatie tussen de gebouwen en hun omgeving. Hij werkte met rode Boomse papesteen, gebakken op sparrenhout, en gebruikte voor de plinten en banden arduin uit Soignies of Maffle.[157] Van de 18 stations en haltes die naar zijn ontwerp werden gebouwd bleven er in 1991 slechts vier over; namelijk Aalst, Zele, Ternat en Zandbergen. Twee hiervan bevinden zich dus op de lijn 50; deze bestaan

[151] R., DUMONT DE CHASSART, *op. cit.*, p. 281.
[152] H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *Gent op het spoor. Stations maken de stad*, Gent/Kortrijk, Snoeck, 2010, p. 179.
[153] A., TEMMERMAN, *Schellebelle en de spoorweg*, in: *Rond de stenen Linde*, jg. 16, 1991, p. 8.
[154] B., DE RAEDEMAEKER, *Negentiende – eeuwse spoorwegarchitectuur langs de lijn Dender-Waes, ontworpen door J.-P. Cluysenaar (1811-80)* (onuitgegeven licenciaatsverhandeling Vrije Universiteit Brussel, Kunstgeschiedenis en Archeologie, 1983), p. 34.
[155] J.P., CLUYSENAAR, *Chemin de fer de Dendre-et –Waes (d''Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855, p. 6.
[156] B., DE RAEDEMAEKER, *op. cit.*, p. 107.
[157] A., TEMMERMAN, *Een J.P. Cluysenaar spoorweggebouw te Schellebelle*, in: *Rond de stenen Linde*, jg. 16, 1991, p. 20.

vandaag nog. Ook het haltegebouw te Schellebelle (afb. 15) bestond begin jaren 1990 nog, echter verbouwd tot ambtswoning van de stationschef (afb. 16 en 17), maar dit is intussen afgebroken.[158]

Cluysenaar maakte onderscheid tussen landelijke en stadstations. Voorbeelden van de eerste categorie zijn: Lede (afb. 18), Denderleeuw (afb. 19), Ternat (afb. 20) en Zele (afb. 21). Van de zes stadstations die hij ontwierp bevond alleen dit te Aalst (afb. 22) zich op de lijn tussen Brussel en Gent.[159] Te Aalst ontwierp hij eveneens technische gebouwen zoals herstelplaatsen (afb. 23 en 24).[160] Ondanks het feit dat hij streefde naar een zekere diversiteit zijn er ook heel wat gelijkenissen tussen de verschillende gebouwen. Er is hier dus sprake van een totaalontwerp waarbij elk gebouw met variaties werd uitgewerkt.

Het is niet verwonderlijk dat Cluysenaar geen ontwerpen voor seinhuizen maakte aangezien de eerste seinhuizen pas in 1867 in ons land werden geïntroduceerd, terwijl de ontwerpen van Cluysenaar van voor 1855[161] dateren.

[158] Ibid., p. 26.
[159] H., DE BOT, *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002, p. 189.
[160] A., MONTEYNE, E., DEMOEN, *Architect J.-P Cluysenaar en de spoorlijn 'Dender en waas'*, in: *Tijdschrift voor geschiedenis van techniek en industriële cultuur*, jg. 3, 1985, deel 11-12, p. 18.
[161] Het jaar waarin een boek met zijn ontwerpen werd gepubliceerd (CLUYSENAAR, J.P., *Chemin de fer de Dendre-et –Waes (d''Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855.) en waarin een deel van de lijn al werd geopend (namelijk Aalst-Noord – Denderleeuw).

II.4 DE ARCHITECTUUR VAN DE SEINHUIZEN OP EEN DEEL VAN DE LIJN 50A

Per locatie wordt kort ingegaan op het ontstaan van de spoorweg in het desbetreffende dorp/stad. Vervolgens wordt, indien gekend, dieper ingegaan op de seinhuizen die er ooit stonden en er nu soms nog staan.

II.4.1 Oostende – Brugge

Tussen 1880 en 1882 bouwde architect F. Laureys een neogotisch station te OOSTENDE (afb. 25). Dit stadsstation was uitgerust met een hal met vier sporen.[162] In 1913 werd, op een afstand van slechts 130 meter, het station Oostende-Kaai, ontworpen door architecten P.J. Otten en F. Seulen, gebouwd (afb. 26). In het eerste station kwam het binnenlands verkeer toe, het tweede verzorgde de internationale treinen. In 1919 werd voor het eerst geopperd om het station Oostende-Stad op te heffen. Uiteindelijk duurde het nog een 15-tal jaar eer men dit opnieuw ernstig in overweging nam en nog tot 1956 eer het gebouw uiteindelijk werd afgebroken.[163]
In 1880 bevonden er zich in Oostende twee Saxby-seinhuizen (IF001).[164] Deze waren, indien ze tot het oudste type behoorden, in 1887 buiten dienst gesteld en vervangen door nieuwe Saxby-seinhuizen.[165]
Op een oude prentkaart, daterend uit 1908, is een seinhuis (IF002) te zien. Het gebouw heeft een rechthoekig volume, is bekroond met een schilddak met decoratieve dakrand en uitgerust met een balkon aan de voorgevel en rechterzijgevel. Wellicht liep dit door aan de linkerzijgevel.
Rond 1935 werd te Oostende een verhoogd elektrisch seinhuis (IF003) met 80 krukken gebouwd.[166] Het is mogelijk dat dit blokpost 63 (IF011) was, maar dit kan niet met zekerheid gesteld worden. In 1938 werd de elektrische blokpost 53 (IF004) van het ACEC-type Hasselt in werking gesteld. Het elektromechanische Siemensgestel in blokpost 60 (IF005) werd in 1956 in dienst genomen.[167] Het is mogelijk dat de gebouwen waarin deze seingestellen zich bevonden van oudere datum waren.
Vandaag bevinden er zich in Oostende nog zeven seinhuizen. Slechts één ervan is nog in werking. Het gaat om seinhuis V (IF006), een kleine seinpost in de vorming. In 1965 is in dit gebouw een elektromechanisch Siemensgestel in dienst gesteld.[168] Het is echter

[162] C., CAPPIAU, *La gare en images*, s.l., Rail Memories, 2004, p. 46.
[163] *Het samensmelten van beide Stations van Oostende*, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 8, p. 18.
[164] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[165] A., CRESENS, *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, p. 390.
[166] *Het samensmelten van beide Stations van Oostende*, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 8, p. 22.
[167] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[168] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

mogelijk dat het gebouw zelf ouder is. In 1997 werd het elektromechanisch seingestel vervangen door de huidige al-relaisseinpost.[169] De zes andere seinhuizen staan ofwel leeg of zijn herbestemd.

Vlak bij het station bevindt er zich een gebouw (IF007) dat vroeger als seinhuis fungeerde maar nu niet langer in het bezit is van de NMBS-Holding. De verdieping overkraagt het gelijkvloerse niveau en is met lange ramenstroken opengewerkt. Het platte dak heeft een kleine overstek, maar van een geprononceerde luifel is geen sprake.

Blokpost 8 (IF008) bevond zich in een gebouw waar ook andere diensten hun intrek hadden. De plannen (afb. IF008.2 en IF008.3) dateren uit 1994-95. Al in oktober 2006 werd de bediening echter overgenomen door blokpost 7 in Brugge (IF025).[170] De seinzaal lag op de derde verdieping en bevond zich deels in een erker. Er waren ramen in de linkerzijgevel en voorgevel. Ook in de rechterzijgevel van het overkragende deel van de seinzaal zat een raam. Op zich is dit een vreemd gegeven aangezien met de moderne seintechnieken – het was een EBP-seinpost – een direct zicht op het spoor niet meer noodzakelijk is. Bovendien is het zelfs zo dat in de meest recente seinhuizen zoals blokpost 7 te Brugge (IF025) zo weinig mogelijk ramen in de seinzaal worden geplaatst. Dit omdat de lichtinval hinderlijk kan zijn en om opwarming te voorkomen. Om dit laatste te vermijden werd er in blokpost 8 te Oostende gewerkt met isolerend dubbel glas en zonnewering. Een mogelijkheid is dat de architect, P. Demeulemeester, de typerende elementen van een seinhuis, namelijk langgerekte glaspartijen en een luifel, wou behouden. Bovendien draagt daglicht bij aan een aangename werkomgeving en kan het hinderlijke effect mits een goede plaatsing van de computerschermen tot een minimum beperkt worden.

Blokpost 61 (IF009), met elektromechanisch Siemensgestel in 1938 in werking gesteld,[171] staat in de vorming en wordt nu gebruikt als vergaderruimte. Mogelijk is het gebouw al van vroegere datum dan de indienststelling van het elektromechanisch seingestel. Het staat met zijn achtergevel tegen een kantoorgebouw. Het gebouw bestaat uit twee niveaus en telt veel ramen. Enkel het midden van de voorgevel is blind; ramen zijn daar niet van nut aangezien ze niet bijdragen aan een beter zicht op de sporen. De houten luifel met afgeronde hoeken is geel geverfd, een gegeven dat vaker voorkomt. In 1998 waren er op het gelijkvloers nog zes vensters te vinden; nu zijn deze met glasdallen ingevuld. De elektromechanische installatie is verwijderd.

Ook seinhuis VI (IF010), met elektromechanisch Siemensgestel in dienst sinds 1968,[172] wordt als kantoorruimte gebruikt. Opnieuw geldt dat het gebouw ouder kan zijn dan het jaar van de in dienst name van het elektromechanisch Siemensgestel. Het gebouw van

[169] GENT, INFRABEL I-I.304, S152N, blad 4.5: *al relais- en statische seinposten*, (01/03/2010).
[170] Informatie verkregen via e-mailverkeer met Dirk Viaene op 02/05/2011.
[171] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[172] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

één niveau, weliswaar met een halfhoog niveau onder de seinzaal, heeft een plat dak met een kleine dakoverstek. Opnieuw is de rand geel geverfd. Een kleine buitentrap leidt naar de vroegere seinzaal. De vroegere metalen ramen (afb. IF010.2) zijn vervangen door pvc-ramen met halfspiegelend glas.
Blokpost 63 (IF011), parallel aan blokpost 8, wordt niet gebruikt. Het gebouw telt drie niveaus die met elkaar verbonden zijn door een binnentrap. Het platte dak is langs alle kanten verlengd in een luifel met afgeronde hoeken. Omheen de rechterhoek loopt op de bovenste verdieping een balkon. Deze hoek is bovendien volledig opengewerkt met ramen en verlicht op die manier de trappenhal. Ook de voorgevel van de seinzaal en een deel van de linkergevel telt verschillende ramen. Een deel van de elektrische ACEC-installatie (afb. IF011.2) is nog aanwezig maar in een slechte staat. Het is mogelijk dat dit seinhuis dateert van circa 1935 (IF003) maar dit is louter hypothetisch.
Seinhuis IV (IF012), gelegen in de vorming en sinds 1938 uitgerust met een elektromechanisch Siemensgestel,[173] bezit nog een groot deel van zijn seininstallatie maar is in slechte staat. Het vertoont de typerende kenmerken van een seinhuis; een rechthoekig volume van twee niveaus met grote raampartijen en een overkragende luifel. Ook een buitentrap is aanwezig. Een opvallend element is het patrijspoortvenster in het trapvolume.
Een ongedateerd plan (afb. IF013.2) toont een ontwerp voor een seinhuis (IF013) voor dubbeldraadbediening voor 24 handels. Het verdwenen seinhuis, dat mogelijk nooit werd gebouwd, telde twee niveaus, met de verdieping opengewerkt door meerdere ramen. De luifel bevond zich vlak boven de ramen langs de voorgevel en beide zijgevels. Aan de achtergevel was er boven het bordes eveneens een kleine luifel voorzien. Een plat dak van gewapend beton bekroonde het geheel. Opmerkelijk is het feit dat de buitentrap zich niet aan één van de zijgevels maar aan de achtergevel bevond. Deze stond bovenaan in verbinding met een toilet – waar dit zich bij de andere seinhuizen steeds op de begane grond situeerde – en de bedieningsruimte. Een andere bijzonderheid was de trapleuning van gewapend beton waarin afgeronde rechthoeken en parallellogrammen waren uitgespaard.

De stopplaatsen tussen Oostende en Brugge werden omwille van de nabijheid van beide grote stations tussen 1984 en 1994 gesloten. De stopplaats te VARSENARE werd, net zoals deze in ZANDVOORDE,[174] gesloten in 1984.[175] OUDENBURG sloot op 29 mei 1994.[176]

[173] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[174] B., DIEU, J.-L., VANDERHAEGEN, W., PINET, *IC/IR. 1984-2004*, Brussel, TSP, 2004, p. 52.
[175] Ibid., p. 51.
[176] Ibid., p. 9.

Te VARSENARE stond aan het station en de overweg een seinhuis (IF014) van één niveau met een lage onderzone. De schilden van het zadeldak stonden parallel met de sporen. Een raam in voorgevel en zijgevels zorgde voor het nodige zicht. Er was geen luifel aanwezig.

Tot 1957 was een elektromechanische Siemensseinpost werkzaam te OUDENBURG.[177] Twee foto's van seinhuizen in Oudenburg werden teruggevonden. Wellicht toont de meest recente[178] foto (IF015) deze elektromechanische seinpost. Ook bij dit kleine seinhuis van één niveau op een sokkel zien we karakteriserende elementen terugkeren; grote raampartijen, een buitentrap en plat dak.
De oudste afbeelding (IF016) toont een ander seinhuis te Oudenburg. Het gebouw van één niveau werd door enkele palen van de grond opgegeven. De lage onderzone voor de technieken, die meestal door platen was dichtgemaakt, is hier opengelaten. Een houten buitentrap aan de rechterzijgevel leidde naar de seinzaal. In de voorgevel en zijgevels waren enkele ramen uitgespaard. Het zadeldak, met de schilden dwars op de sporen, was gemaakt uit golfplaat. Voor de gevels zijn betonpanelen gebruikt.
Blokpost 59 (IF017), uitgerust met een al-relaispost, bevond zich op de hoek van een groter gebouw, wellicht het ontvangstgebouw. Deze hoek was opengewerkt met ramen waarboven een luifel was aangebracht. Dit al-relaisseinhuis is op 4 juni 1957 in dienst genomen.[179]

De stopplaats te JABBEKE werd eveneens op 29 mei 1994 gesloten.[180] Het stationsgebouw (afb. 27), daterend uit 1892, vertoont grote gelijkenissen met de stations te Bellem, Kwartrecht en elders; het is gebouwd volgens een typeplan. Terugkerende elementen zijn de sterke geometrie en het gebruik van de rondboogstijl.[181] Het Jabbeekse station is gebaseerd op het zogenaamde 'Stationstype 1881'.[182] Blokpost 57 (IF018) is gelegen langs de spoorlijn op een korte afstand van het station en is als één van de weinige seinhuizen opgenomen in de vastgestelde inventaris.[183] Het verving een oude blokpost (IF019) aan de overkant van de sporen. Hoewel het seinhuis zich volgens

[177] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[178] Op deze foto heeft de elektrificatie al plaatsgevonden, op afb. IF016.1 nog niet.
[179] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[180] B., DIEU, J.-L., VANDERHAEGEN, W., PINET, *IC/IR. 1984-2004*, Brussel, TSP, 2004, p. 50.
[181] B., DE RAEDEMAEKER, *Negentiende – eeuwse spoorwegarchitectuur langs de lijn Dender-Waes, ontworpen door J.-P. Cluysenaar (1811-80)* (onuitgegeven licenciaatsverhandeling Vrije Universiteit Brussel, Kunstgeschiedenis en Archeologie, 1983), p. 103.
[182] Zie voor meer informatie hieromtrent DE BOT, H., *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002, pp. 74-83.
[183] Wanneer gezocht wordt op de typologie seinhuizen worden 16 resultaten gevonden. In slechts drie gevallen gaat het hierbij echter om een seinhuis, in de andere gevallen gaat het om wachterswoningen. Zie: *De Inventaris van het Bouwkundige Erfgoed. Relicten. Seinhuizen*, (s.d.), op de website van de inventaris van het onroerend erfgoed, http://inventaris.vioe.be/dibe/relicten?typologie=seinhuizen, geraadpleegd op 15/03/2011.

het VIOE kenmerkt door een interbellumstijl,[184] dateert het plan (afb. IF018.2) uit 1955. Het jaar erop werd het elektromechanisch Siemensgestel in dienst genomen.[185] Op de begane grond bevond zich naast de ondergestelzaal ook een toilet en was- en kleedruimte. Het seingestel bevond zich op de verdieping. Op het plan was een zinken schilddak voorzien maar het seinhuis zoals het er nu staat heeft een plat dak. Het is niet duidelijk of het seinhuis volgens plan en dus met schilddak is uitgevoerd en later werd verbouwd, of dat er wijzigingen zijn aangebracht tijdens de bouw. Ook de vorm van de schouw komt niet helemaal overeen. Verder zien we typerende elementen zoals het rechthoekige volume, de twee niveaus, het baksteengebruik, de buitentrap, de schouw, de vele ramen en de luifel; hier langs drie zijden vlak boven de ramen aangebracht. In 1977 werd het elektromechanisch seinhuis afgeschaft en vervangen door een al-relaispost in het station (IF020).[186]

II.4.2 Brugge – Gent

In de tijdspanne van één eeuw zijn er in BRUGGE drie stations gebouwd. De twee oudste stations werden gebouwd aan het Zand, in het centrum van de stad. A. Payen ontwierp in 1838 het eerste, neoclassicistische station (afb. 28). Dit zou in de periode 1879-1886 naar Ronse (afb. 29) zijn verplaatst.[187|188] Het tweede, neogotische stationsgebouw (afb. 30) werd in 1948, niet zonder enig protest, afgebroken.[189] Het was in 1879 ontworpen door architect J. Schadde en werd in 1886 ingehuldigd.[190]
In 1871, dus ten tijde van het eerste station, werd Brugge als één van de eerste steden in België met een Saxby-seinhuis (IF021) uitgerust.[191] Dit was in 1887 buiten functie gesteld en vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis.[192] Mogelijk was dit nieuwe seinhuis blokpost 53 (IF022) aan overweg 66. Dit houten seinhuis bestond uit twee niveaus, en was uitgerust met een buitentrap. Een zinken schilddak bekroonde de

[184] E., HOOFT, *De Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed. Voormalig stationsgebouw van Jabbeke op de lijn Brugge-Oostende (ID: 88757)*, (s.d.), op de website van het de inventaris van het onroerend erfgoed, http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/88757, geraadpleegd op 29/12/2010.
[185] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[186] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[187] W., LEROUGE, *Het Noordstation te Aalst en de Oostvlaamse spoorlijn "Dender en Waas" van Jean-Pierre Cluysenaar*, in: *Kultureel Jaarboek Oost-Vlaanderen*, jg. 18, 1982, p. 110.
[188] Leen De Meyer stelt echter dat enkel 20ste eeuwse bronnen hierover melding maken en dat er nog geen bronnen zijn teruggevonden uit de 19de eeuw die dit staven. (L., DE MEYER, *De aanleg van de spoorlijn in het eerste station te Brugge*, in: *Van middeleeuwen tot heden. Bladeren door Brugse kunst en geschiedenis*, Brugge, Jong Kristen onthaal voor toerisme, 1983, p. 155.)
[189] L., DE MEYER, *De aanleg van de spoorlijn in het eerste station te Brugge*, in: *Van middeleeuwen tot heden. Bladeren door Brugse kunst en geschiedenis*, Brugge, Jong Kristen onthaal voor toerisme, 1983, p. 149.
[190] P., PASTIELS, *Stations van weleer*, Brussel, NMBS, 1984, p. 25.
[191] A., CRESENS, *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, p. 390.
[192] Ibid., p. 390.

beglaasde verdieping. Een prominente luifel was hier niet aanwezig. Later werd op dezelfde plek een nieuw seinhuis gebouwd (IF023). Ditmaal werd gebruik gemaakt van baksteen en beton. Het rechthoekige volume bleef behouden maar werd nu bekroond door een plat dak. Ook fungeerde de korte dakoverstek als kleine luifel om het binnenvallende zonlicht te beperken.

Het meest recente station (afb. 31), dat gebouwd werd in 1939, bevindt zich buiten het centrum van de stad[193] en fungeert ook vandaag nog als reizigersstation. De onteigeningen voor de werken gingen al in 1912 van start en ook de wedstrijd werd toen uitgeschreven. Josse van Kriekinge en zijn zoon Maurice kwamen hierbij als winnaars uit de bus. Door de Eerste Wereldoorlog duurde het echter nog tot 1936 eer de werken werden aangevat.[194] Waar het station een zekere monumentaliteit bezit (afb. IF024.2), is blokpost 52 (IF024), in 1939 in dienst genomen,[195] eerder elegant te noemen. Elementen zoals de afgeronde hoeken en de patrijspoortvensters doen denken aan de bootstijl. Karakteristiek zijn de lange horizontale ramenstrook en de overkragende luifel. In tegenstelling tot vele andere seinhuizen staat het gebouwtje hier niet op zich, maar is het verbonden met het station. Dit uit zich ook op stilistisch vlak en in de materiaalkeuze. De helder getinte baksteen van de kust en de hardsteen van Zinnik zijn dezelfde als deze die in het station gebruikt zijn.[196] Het seinhuis onderscheidt zich door deze nauwe band met het station van de meeste andere seinhuizen. Het seinhuis heeft doorheen de jaren enkele wijzingen ondergaan ten opzichte van de oorspronkelijke toestand (afb. IF024.3). Naast de om veiligheidsredenen aangebrachte metalen brandtrap is de rand van de luifel met metaal bekleed. De muurdammen op de eerste twee niveaus waren vroeger met tegels bekleed, maar deze zijn later verwijderd.[197] Ook de indeling van de ramen aan de linkerhoek is aangepast.

Blokpost 52 was bij zijn ingebruikname in 1939 een van de meest moderne blokposten van België.[198] Het ACEC-seinhuis was uitgerust met 20 km geïsoleerde draad en 80 km kabels aangelegd in de sporen voor de bediening van de wissels en seinen.[199] Sinds 2005 is het niet meer in gebruik en worden de seinen en wissels bediend vanuit blokpost 7 (IF025).

---

[193] L., DE MEYER, *op. cit.*, p. 149.
[194] A., VANWALLEGHEM, P., VAN VLAENDEREN, *De Inventaris van het Bouwkundige Erfgoed. Stationsgebouw van de N.M.B.S. (ID:77850)*, (s.d.), op de website van de inventaris van het onroerend erfgoed, http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/77850, geraadpleegd op 29/12/2010.
[195] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[196] *Het nieuw station van Brugge*, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 3, pp. 7-8.
[197] A., VANWALLEGHEM, P., VAN VLAENDEREN, *De Inventaris van het Bouwkundige Erfgoed. Stationsgebouw van de N.M.B.S. (ID:77850)*, (s.d.), op de website van de inventaris van het onroerend erfgoed, http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/77850, geraadpleegd op 29/12/2010.
[198] L., JANSSENS (red.), *Magazine Locpost. Station Brugge* (exclusieve uitgave), s.l., s.n., 2005, p. 22.
[199] *Het nieuw station van Brugge*, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 3, pp. 7-8.

Deze is gelegen aan de centrumzijde van het station en staat, samen met het nieuwe seinhuis van Luik, model voor de toekomst van de seininrichting in België. [200] Het grote verschil met blokpost 52 is de beglazing. In het oude seinhuis biedt een lange glasstrook, die doorloopt over de afgeronde hoeken, zicht op de sporen. Dit is, gezien het bereik – een groot deel van West-Vlaanderen – en de hinderlijke lichtinval op de computerschermen vandaag niet meer wenselijk. Hierom en omwille van het vermijden van inkijk en van zonnewarmte werden de weinige ramen achter een scherm van horizontale inoxbuisjes geplaatst, dat ondersteund wordt door schuine inoxprofielen. De gevel is bekleed met een vlakke zinken gevelbekleding.[201] De ruimtes binnenin zijn modulair en kunnen in een korte tijdspanne in een andere opstelling worden geplaatst. In de seinzaal worden de seinen en wissels van een groot gebied bediend via computers en opgevolgd op een groot optisch scherm. Ook de speakers die omroepen in de verschillende stations hebben er hun stekje.
Enkele honderden meters van het station ligt richting Gent seinhuis V (IF026). Het plan (afb. IF026.2) dateert uit 1954, het jaar erop werd de seinpost in dienst genomen.[202] Dit mechanische seinhuis verving een oude post maar hergebruikte de bedieningshandels die in openlucht waren opgesteld. Deze zijn verwijderd. Het gebouw is slechts één niveau hoog maar beschikte verder over de typerende elementen zoals verschillende ramen, een luifel en een buitentrap, weliswaar slechts drie treden hoog.
In 1938 werden plannen (afb. IF027.2) ontworpen door architect Hannart om een Saxby-seinhuis (IF027) te bouwen aansluitend op een bestaand gebouw voor verschillend gebruik. Een buitentrap gaf toegang tot de verdieping waar het Saxby-gestel stond opgesteld. Ramen in de voor- en zijgevels zorgden voor het nodige licht. Het zinken schilddak met kleine hellingsgraad werd langs alle gevels in een luifel verlengd. De begane grond werd deels ingenomen door de trekstangen. Verder bevond er zich een kleedkamer, een toilet en een ketel- en kolenhok.
In 1938 werd eveneens de elektromechanische blokpost 51 (IF028), uitgerust met een Siemensgestel, in dienst gesteld.[203]

Langs het baanvak tussen Brugge en OOSTKAMP bevond er zich in 1880 een Saxby-seinhuis (IF029).[204] Als dit een seinhuis van het oudste Saxby-type was dan was het in 1887 buiten functie gesteld en vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis.[205] In 1953

[200] L., JANSSENS (red.), *op. cit.*, p. 36.
[201] Ibid., p. 41.
[202] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[203] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[204] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL*: Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[205] A., CRESENS, *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, p. 390.

werd een elektromechanische Siemensgestel in blokpost 49 (IF030) te Oostkamp in dienst genomen.[206]

Blokpost 47 (IF031) te BEERNEM bestond uit twee niveaus; het onderste echter slechts halfhoog. Een buitentrap leidde naar de seinzaal. Enkele kleine ramen zorgden voor het nodige zicht. Een zadeldak, met de schilden parallel met de sporen, bekroonde het geheel.
Een plan (afb. IF032.2 en IF032.3) daterend uit 1953, toont de verbouwing van een schuilplaats tot seinhuis (IF032). Het bestaande seinhuis gelegen aan de overweg werd afgebroken (afb. IF032.1). Ter vervanging werden drie gestellen van 10, 14 en 24 handels ondergebracht in een deel van de verbouwde schuilplaats. De seinzaal bevond zich hierbij op het niveau van de begane grond. In de voorgevel en de rechterzijgevel werden houten ramen geplaatst. De dorpels van de ramen en de deuren waren van blauwe hardsteen. Een betonnen luifel moest hinderlijke lichtinval vermijden. Deze elektromechanische blokpost werd in 1968 afgeschaft en op 26 maart van dat zelfde jaar vervangen door een al-relais installatie.[207]
Afbeelding IF033.1 toont de schuilplaats voor de verbouwingen. Ervoor stond, aan overweg 46, blokpost 47 (IF033), een gebouw van hetzelfde type als de andere blokpost 47 (IF031). Deze foto dateert van voor afbeelding IF031.1, want de elektrificatie had nog niet plaatsgegrepen. Wellicht is het deze blokpost die rond 1953 werd afgebroken. De ander blokpost 47 (IF031) werd immers nog gefotografeerd in de jaren 1980. Een mogelijkheid is dat de al-relaispost die in 1968 in dienst werd genomen niet in de verbouwde schuilplaats maar in dit seinhuis (IF031) werd ondergebracht. Aangezien deze echter in 1981 niet langer als seinhuis functioneerde[208] en er tot enkele jaren terug in het station een al-relaisgestel (IF034) werd bediend, is dit gestel wellicht eind jaren 1970 van dit seinhuis naar het station verplaatst.

Op 4 augustus 1886 werd in MARIA-AALTER een stilstandplaats in dienst gesteld; elke vrijdag stopten er vier treinen. Vanaf 14 februari 1887 hielden er elke dag treinen stil. In 1896 verkreeg de gemeente een halte.[209] Twee jaar later werd de aanvraag voor een volwaardig station goedgekeurd maar het duurde nog tot 1901 eer het station werd gebouwd. Drie jaar later volgde een uitbreiding.[210] In 1965 verloor het zijn statuut als

[206] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[207] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[208] TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 47328: blokpost 47 te Beernem, (08/07/1981).
[209] J., CAMERLINCKX, *Herinneringen aan het station van Sint-Maria-Aalter*, in: *Land van de Woestijne*, jg. 4, 1981, nr. 4, p. 34.
[210] Ibid., pp. 35-37.

goederenstation en in 1972 werd het opnieuw een stilstandplaats. In 1980 werd het tenslotte afgebroken.[211]
Op 20 januari 1905 werd over de gehele lijn Gent – Oostende een nieuwe seininrichting in werking gesteld. Eén van de vier tussenblokposten op deze lijn daterend uit 1906, namelijk blokpost 34bis (IF035), werd in de omgeving van overweg nr. 40 te Maria-Aalter gebouwd.[212]
Blokpost 45 (IF036) stond aan een overweg te Maria-Aalter. Het seinhuis op afbeelding IF036.3 stond aan overweg nr. 40, en aangezien het wellicht om hetzelfde seinhuis als op afbeelding IF036.1 gaat, was blokpost 45 de opvolger van blokpost 34bis. Waarschijnlijk gaat dit gebouw immers niet terug tot 1906, tenzij gewoonweg de naam van blokpost 34bis naar blokpost 45 werd veranderd. Het gebouw bestond uit één niveau met een lage onderzone en had een zadeldak waarvan de schilden dwars op de sporen stonden. Een raam van 4 x 4 ruiten in de voorgevel zorgde voor voldoende daglicht. In de linkerzijgevel was een kleiner raam van 2 x 3 ruiten uitgespaard. Het seinhuis is uit zeer eenvoudige materialen opgebouwd; golfplaten voor het dak en betonplaten voor de wanden.

Het station van AALTER werd in het Belgisch Staatsblad van 11 augustus 1838 als één van de drie belangrijke stations tussen Gent en Oostende aangeduid; de andere waren Brugge en Oostende zelf.[213] Aan het uiteinde van het perron langs de kant van het spoor richting Gent stond blokpost 43 (IF037). Dit seinhuis was van het mechanische Siemens type en werkte met manuele metalen hefbomen.[214] Het kleine gebouw van baksteen had een zadeldak en een beperkt raamoppervlak. Via een kleine buitentrap kon de bedieningsruimte bereikt worden. In het station zelf stond eveneens een seingestel van het Siemens-type.[215] De oude blokpost 43, die trouwens meerdere keer werd verplaatst,[216] is later vervangen door een moderner gebouw (IF038). Dit ACEC-seinhuis van het type Hasselt is in 1954 in dienst genomen.[217] De seinzaal bevond zich op de bovenste verdieping, waar meerdere ramen waren uitgespaard. Het geheel werd door een schilddak bekroond.

[211] Ibid., p. 39.
[212] I., HOSTE, F., BASTIAEN, R., SCARPHOUT, D., DE REUCK, M., THYS, *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4, pp. 251-252.
[213] Ibid., p. 79.
[214] Ibid., p. 164.
[215] Ibid., p. 173
[216] Ibid., p. 77.
[217] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

Het station in BELLEM (afb. 32) werd in 1895 gebouwd en was net zoals het station van Jabbeke van het stationstype 1881.[218] Het werd in 1956 in naam afgeschaft en omgevormd tot stopplaats.[219] In 1975 werd het gebouw gesloopt.[220] Vlak aan het station aan overweg 29 bevond zich blokpost 42 (IF039). Dit eenvoudige en klein gebouw werd wellicht in 1912 vernieuwd (IF040).[221] Later werd het, net zoals het station, gewit (afb. IF040.2). Het gebouw bestaat uit een klein volume met zadeldak en beperkt raamoppervlak. In de kleinere stations was het verkeer immers minder druk, zodat een permanent zicht op de sporen minder noodzakelijk was.

Al in het begin van de jaren 1840 werd HANSBEKE met een station uitgerust.[222] Blokpost 41 stond er recht tegenover het station (IF041). Opnieuw was dit een klein bakstenen gebouw met zadeldak en beperkt raamoppervlak. Deze elektromechanische Siemenspost werd in 1967 afgeschaft.[223]

LANDEGEM was bij de aanvang van de spoorlijn in 1838 het enige tussenstation tussen Gent en Aalter.[224] Blokpost 40 (IF042 en IF043) lag er tegenover het station. Afbeelding IF042.1 dateert uit 1920 en toont een gebouw met een zadeldak met de schilden dwars op de sporen en een klein raam in de zijgevel. Afbeelding IF043.1 uit 1936 toont dan weer een seinhuis zoals dit ook in Varsenare, Beernem, Aalter, Bellem en Hansbeke voorkwam. Afbeelding IF043.2 uit 1981 toont wellicht hetzelfde gebouw, ditmaal in het wit geverfd en schijnbaar met een kleiner raam in de rechtergevel. In het gebouw stond een elektromechanische Siemensgestel, in 1954 in functie gesteld.[225]

De stopplaats te HALEWIJN werd op 1 oktober 1885 geopend. Een kleine eeuw later, op 3 juni 1984, stopte de laatste trein er.[226]

Het eerste stationsgebouw te DRONGEN was gemaakt van hout en werd in 1842 vervangen door een stenen gebouw (afb. 33).[227] Andere bronnen opperen dan weer dat dit in 1861 gebeurde.[228] Dit station werd in november 1918 vernietigd door het Duitse

[218] H., DE BOT, *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002, p. 74.
[219] I., HOSTE, F., BASTIAEN, R., SCARPHOUT, D., DE REUCK, M., THYS, *op. cit.*, p. 205.
[220] Ibid., p. 211.
[221] Ibid., p. 190.
[222] Ibid., p. 183.
[223] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[224] I., HOSTE, F., BASTIAEN, R., SCARPHOUT, D., DE REUCK, M., THYS, *op. cit.*, p. 79.
[225] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[226] H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *Gent op het spoor. Stations maken de stad*, Gent/Kortrijk, Snoeck, 2010, p. 181.
[227] C., GOEMÉ, *Drongen in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1981, foto nr. 18.
[228] H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *op. cit.*, p. 181.

leger. Architect A. Desmet ontwierp in 1921 een nieuw station (afb. 34), dat vanaf 3 juni 1984 het statuut van stopplaats kreeg. In de loop van 2011 zal het gebouw gesloopt worden.[229] Aan de overkant van de sporen stond ooit een seinhuis (IF044), wellicht blokpost 38. Opnieuw eenzelfde type zoals dit ook op andere plaatsen op deze lijn voorkwam; zadeldak dwars op het spoor, 1 niveau met eronder een halfhoog niveau voor de technieken en kleine ramen.
In 1954 werd een elektromechanisch Siemensgestel in blokpost 38 in dienst gesteld.[230] Het is niet duidelijk of dit in hetzelfde gebouw was of in een nieuw gebouw.
Ook werd er tot 1984 in het station een seinpost (IF045) bediend.[231]

[229] Ibid., p. 181.
[230] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[231] Informatie verkregen via e-mailverkeer met Willy Herteleer, voorzitter Heemkundige Kring Dronghine, op 16/04/2010.

II.5 DE ARCHITECTUUR VAN DE SEINHUIZEN OP DE LIJN 50

Per locatie wordt kort ingegaan op het ontstaan van de spoorweg in het desbetreffende dorp/stad. Vervolgens wordt, indien gekend, dieper ingegaan op de seinhuizen die er ooit stonden en er nu soms nog staan.

II.5.1 Gent – Denderleeuw

Het eerste GENTSE station was Gent-Zuid. Het opende in 1837 en werd elf jaar later al gesloopt. Het tweede station Gent-Zuid (afb. 35) dateert van 1848 en is van de hand van A. Payen.[232] Op de lijnen 50 en 50A ontwierp deze architect eveneens de stations van Wetteren en Oostende-Stad, het tweede station te Brugge en vermoedelijk ook het oude station van Aalter.[233] Op 5 december 1881 werd het eerste Sint-Pietersstation in dienst gesteld.[234] In 1887 werd een ontwerp uitgewerkt ter uitbreiding van het station.[235] Twee jaar later werd een halte ingericht langs de lijn Brussel – Oostende op de plek waar nu het Parkplein is gelegen. Een eenvoudig houten paviljoen (afb. 36) bood bescherming tegen weer en wind.[236] Dit werd in 1908 gesloten en twee jaar later gesloopt. Ter vervanging werd een voorlopig gebouw opgetrokken aan de Prinses Clementinalaan. Dit sloot in 1912.[237] Het huidige Sint-Pietersstation (afb. 37) werd tussen 1909 en 1912 gebouwd door architect L. Cloquet.[238] Het station Gent-Zuid werd in 1928 gesloten en het daaropvolgende jaar gesloopt.[239] Daarop werd het station Gent-Sint-Pieters ingrijpend verbouwd om de grotere stroom treinen te kunnen verwerken.[240] Het gebouw werd in 1995 beschermd.[241]

In 1871 werd in Gent één van de eerste Saxby-seinhuizen (IF046) geïnstalleerd. Dit was het enige van de eerste generatie Belgische Saxby-seinhuizen die in 1887 nog niet buiten dienst was gesteld.[242] Bovendien kreeg het station Gent-Zuid in 1874 als één van

---

[232] H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *op. cit.*, p. 184.
[233] Ibid., p. 50.
[234] E., DE KEUKELEIRE, *Station Gent-Sint-Pieters. 1832-1940*, s.l., s.n., 2004, p. 7.
[235] Ibid., p. 7.
[236] J., DECAVELE, J., VAN DE WIELE, *Het Sint-Pietersstation te Gent*, in: *Toerisme in Oost-Vlaanderen*, jg. 33, 1984, p. 10.
[237] H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *op. cit.*, p. 183.
[238] J., DECAVELE, J., VAN DE WIELE, *op. cit.*, p. 10.
[239] H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *op. cit.*, p. 184.
[240] E., DE KEUKELEIRE, *Station Gent-Zuid en het Gentse Zuidkwartier. Deel 2: 1911-1940*, s.l., s.n., 2004, p. 9.
[241] H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *op. cit.*, p. 183.
[242] A., CRESENS, *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, p. 390.

de eerste Belgische stations een Saxby-seinhuis (IF047).[243] Dit was in 1887 buiten dienst gesteld en vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis.[244] Afbeelding IF048.1 toont het interieur van een Saxby-seinhuis (IF048) te Gent-Zuid. Het is een houten seinhuis; misschien op een bakstenen basis. Gezien de vele handels gaat het hier om een redelijk groot seinhuis.

Op het baanvak tussen Gent en Merelbeke stonden er in 1880 nog twee Saxby-seinhuizen (IF049).[245] Beide waren, indien ze tot de oudste Saxby-seinhuizen behoorden, in 1887 buiten dienst gesteld en vervangen door nieuwe Saxby-seinhuizen.[246] In het eerste decennium van de 20ste eeuw werd Gent-Zuid uitgerust met een elektromechanisch seinhuis (IF050).[247]

Op afbeelding IF051.1 is blokpost 6 (IF051) te zien. Een plan (afb. 38) toont eenzelfde seinhuis in Wondelgem, weliswaar met enkele kleine wijzigingen. Ofwel stond het seinhuis op afbeelding IF051.1 niet in Gent maar in Wondelgem; ofwel gaat het hier om een typeplan. Dit laatste is zeker mogelijk aangezien ook te Leuze (afb. 39) een zeer gelijkaardig houten seinhuis stond. Blokpost 6 is, net zoals de seinhuizen te Wondelgem en te Leuze, een volledig houten gebouw, daar waar vaker een houten bovenzone op een stenen basis voorkwam. Op de eerste verdieping bevond zich de volledig met ramen opengewerkte bedieningszaal waar de mechanische seinpost stond opgesteld. Twee deuren aan de voorgevel gaven uit op een balkon vanwaar de treinbewegingen beter gevolgd konden worden. Houten of metalen schoren ondersteunden het overkragende schilddak dat zodoende als luifel functioneerde.

Circa 1912 werd te Gent-Sint-Pieters een elektrisch seinhuis (IF052) gebouwd. Een gemetste sokkel van bakstenen uit Zandvoorde vormde de basis voor een metaalskelet dat deels met mat en deels met helder glas werd ingevuld. Een metalen trap aan de gevel richting Oostende leidde naar het balkon dat omheen alle gevels liep. Het zinken zadeldak, met een zeer lage hellingsgraad, had een kleine dakoverstek. Deze werd ondersteund door stalen consoles met rozetmotief. De ramen op het gelijkvloers waren door segmentbogen bekroond. Enkele ramen op verdieping hadden bovendien een decoratief roedenpatroon. Een zekere aandacht voor het decoratieve ontbrak dus niet. Mogelijk had dit te maken met de wereldtentoonstelling die een jaar later in Gent plaatsvond en de zichtbare locatie van het seinhuis vlak aan de perrons. Het seinhuis werd uiteindelijk wellicht door een brand verwoest (afb. IF052.2). Op dezelfde plek werd in 1942 een nieuw seinhuis gebouwd (zie verder blokpost 35/36).

---

[243] Ibid., p. 390.
[244] Ibid., p. 390.
[245] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[246] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.
[247] D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), p. 25.

Afbeelding IF053.1 toont seinhuis I (IF053). Het plan dateert uit 1955 maar heeft betrekking op de installatie van centrale verwarming; het gebouw zelf dateert dus van voor 1955. Het elektromechanische seinhuis I is in 1920 in dienst gesteld, maar het is niet zeker of het gebouw zelf ook van dat jaar dateert of het om een latere verbouwing of nieuwbouw gaat. De elektromechanische seinpost werd in 1977 afgeschaft en vervangen door een al-relaispost, mogelijk in hetzelfde gebouw.[248] Bovenop de traphal stond een rechthoekig volume met driehoekige erker. Hier lag de bedieningszaal van het seinhuis. Deze was zoals steeds opengewerkt door verschillende ramen. Een luifel was vlak boven de ramen aangebracht. Een plat dak bekroonde het geheel. Het gebouw lag tussen perron 8 en 9 (afb. IF054.1).

In 1945 werd het elektrische seinhuis II (IF054) van het ACEC-type Hasselt in dienst genomen.[249] Het gebouw dateert echter al van voor 1945 en stond tussen perron 7 en 8 (afb. IF054.1).

Tot het begin van de jaren 1990 stond, eveneens tussen perron 7 en 8, blokpost 35/36 (IF055). Een plan uit 1991 (afb. IF055.4) toont de toestand vlak voor de afbraak. Een betonskelet was ingevuld met baksteen. Op de bovenste verdieping, waar de seinzaal lag, bevonden zich tussen de betonnen pijlers grote raampartijen. Deze bovenste verdieping overkraagde beide langsgevels. Een luifel vormde de scheiding tussen het schilddak en de seinzaal. Op het gelijkvloers bevonden zich een eetkamer, stookplaats, kleedkamer, toilet, paswerkerij en traphal. De relaiszaal bevond zich op de eerste verdieping; deze kon via een draaitrap en een bordestrap bereikt worden. De ingang naar de seingeverszaal op de tweede verdieping kon bereikt worden via diezelfde bordestrap en via een betonnen, exterieure bordestrap (afb.IF055.1). Afbeelding IF055.1 is de oudste foto van dit seinhuis. De elektrificatie heeft hier, in tegenstelling tot beide andere foto's (afb. IF055.2 en IF055.3) nog niet plaatsgevonden; er werd nog met armseinen gewerkt en er zijn geen elektriciteitsdraden zichtbaar. Op het moment dat de foto werd getrokken stond aan de gevel richting Brussel een kleine aanbouw. Op de foto's van na de elektrificatie was deze verdwenen. Een plan uit 1951 (afb. IF055.5) toont de aanbouw aan blokpost 35/36, toen seinhuis I en II genoemd,[250] van de brede travee waarin de binnentrap zich bevond. De volledige gevel richting Brussel werd daarbij, net zoals het dak, vernieuwd; het was wellicht om deze reden dat de kleine aanbouw werd afgebroken. Het plan op afbeelding IF055.6 dateert dan weer van 1946 en dus van voor de aanbouw van de trapkoker. Enkele kleine veranderingen zoals een nieuwe schouw en aanpassingen aan enkele ramen en deuren werden toen samen met de installatie van centrale verwarming doorgevoerd. Op deze plannen wordt de later aan te

[248] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[249] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[250] Op de plannen is seinhuis I en II doorstreept en vervangen door blokpost35/36. Vandaar wordt ook hier deze benaming gebruikt.

bouwen travee al vermeld. Blokpost 35 en blokpost 36, beide van het ACEC-type Hasselt werden in 1945 in dienst genomen.[251] Het eerste plan (afb. IF055.7) dateert echter al uit 1942 en is opgemaakt voor het optrekken van blokpost 35/36 op het gestoelte van een afgebrand seinhuis, wellicht het elektrische seinhuis uit 1912 (IF052).
De huidige blokpost 6 (IF056) situeert zich op de bovenste verdieping van een gebouw waar ook verschillende andere diensten hun intrek hebben genomen. De al-relaisseinpost is sinds 1986 in dienst.[252] In 1995 werd deze gekoppeld aan EBP.[253] Afbeelding IF056.2 toont het seinhuis voor de recente verbouwing. Het seinhuis bevindt zich in het linkse volume. Vandaag de dag zijn de ramen aan de kant van de sporen verduisterd. Zo kan het daglicht niet hinderlijk invallen op de computerschermen. Op dit moment is men de verhuis naar de nieuwe seinzaal die zich onder het golvende dak bevindt (afb. IF056.1) aan het voorbereiden.

Het eerste station te MERELBEKE werd geopend op 7 juni 1874 en vernield op 10 april 1944. Een tweede station werd in 1956 gebouwd.[254]
In 1880 bevond er zich één Saxby-seinhuis (IF057) te Merelbeke.[255] Als dit een seinhuis van de eerste generatie was dan was dit in 1887 buiten dienst gesteld en vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis.[256]
Een prentkaart (afb. IF058.1) die in 1914 is afgestempeld, toont een seinhuis te Merelbeke (IF058). Het gebouw bestond uit twee niveaus, had een zinken schilddak en een balkon langs de voorgevel en beide zijgevels. De eerste verdieping was door grote ramen in de voorgevel en de zijgevels opengewerkt. Een geprononceerde luifel ontbrak; wel was de dakrand decoratief afgewerkt. Het gebouw vertoont grote gelijkenissen met een gelijktijdig seinhuis in Oostende (IF002) weliswaar met kleine variaties. Zo lijkt het seinhuis te Merelbeke minder ramen op de gelijkvloerse verdieping te hebben.
Een oude foto (afb. IF059.1) toont een kleine seinpost (IF059) waarbij de handels in de openlucht stonden opgesteld. Wellicht ging het om het S8A-type. Het kleine gebouw met zadeldak diende dan als schuilplaats voor de seingever. Om die reden was het gebouw niet in de hoogte uitgewerkt en waren er bovendien geen grote raampartijen aanwezig.
Vandaag bevinden er zich in Merelbeke nog enkele seinhuizen; namelijk seinhuis VIII en blokpost 29 en in de oude vorming seinhuis I, II, III en IV.

[251] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[252] GENT, INFRABEL I-I.304, S152N, blad 4.5: *al relais- en statische seinposten*, (01/03/2010).
[253] GENT, INFRABEL I-I.304, S154N, blad 1.2: *computer gestuurde seinposten*, (01/03/2010).
[254] H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *op. cit.*, p. 186.
[255] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[256] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.

Seinhuis VIII (IF060) is het enige dat nog in werking is. Een foto (afb. IF060.2) toont hoe het gebouw er voor enkele kleine verbouwingen uitzag. Naast het feit dat er een ander gebouw is aangebouwd werden ook enkele kleinere aanpassingen doorgevoerd. Zo is een hoekraam in de seinzaal dichtgemetseld en is er op het gelijkvloers een deur ingevoegd. Om veiligheidsredenen werd bovendien een metalen brandtrap geplaatst. Verschillende ramen in de bovenste verdieping verzekeren het zicht op het spoor. Een betonnen luifel, aangebracht vlak boven de ramen, verhindert dan weer een storende lichtinval. De Siemensinstallatie is nog steeds aanwezig en in gebruik, samen met een kleine al-relaispost. De Siemensseinpost is in 1956 in dienst genomen.[257]
Rond die periode zijn er verschillende elektromechanische Siemens-seinhuizen in Merelbeke in werking gesteld. Seinhuis I, II en III in 1955, seinhuis V (IF064), VI (IF065), VII (IF066) en, zoals gezegd, VIII in 1956. Seinhuis IV volgde in 1957.[258]
Seinhuis I (IF061), II (IF062) en III (IF063) zijn duidelijk ontworpen volgens een typeplan, al zijn er ook enkele onderlinge verschillen. De seinhuizen bestaan uit één niveau, met daaronder een lage ruimte waar de kettingen en draden die de verbinding maken met de seinen en de wissels, lopen. Ze hebben een zadeldak, met de schilden parallel met de sporen. Enkel beide zijgevels hebben een luifel. De achtergevel is telkens blind gelaten, de andere gevels zijn met grote raampartijen opengewerkt. De deur zit steeds in de rechterzijgevel. Binnenin zijn de seingestellen nog aanwezig. In elk van de seinhuizen staat het mechanisch gestel in de hoek van de voorgevel en de linkerzijgevel. Het elektromechanische gestel staat in de hoek van de achtergevel en rechterzijgevel. Zowel aan de voorgevel als aan de rechterzijgevel zijn openingen en goten aangebracht langs waar de kettingen en kabels lopen. Naast de gebouwtjes staat telkens een kleine betonnen schuilbunker die mogelijk dateert van de Tweede Wereldoorlog, toen de Merelbeekse vorming fel gebombardeerd werd.[259] Als dit inderdaad zo is betekent dit dat er voor 1955 op dezelfde plekken seinhuizen stonden, en dat deze laatste datum slaat op de in gebruik name van de elektromechanische seininstallatie. Wellicht werden deze seinhuizen, net zoals het station en blokpost 29, tijdens de oorlog vernield en in 1955 vervangen door de huidige gebouwen. Zowel aan seinhuis II als aan seinhuis III is er aan de rechterzijgevel een toiletruimte bijgebouwd. De kleine aanbouw aan de achtergevel is bij alle drie de gebouwen aanwezig en diende om de smeerolie in op te bergen. Seinhuis II heeft in tegenstelling tot I en III geen schouw, al was die er vroeger, gezien de aanwezigheid van een kachel, wel. Seinhuis III is dan weer langer dan seinhuis I en II. Het telt in plaats van drie ramen van 1 x 3 ruiten,

[257] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[258] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[259] Informatie verkregen via informeel gesprek met Dirk Viaene en Christiaan Van Laeken op 14/04/2011.

vier ramen van 1 x 3 ruiten. Vooral het gestel in de linkse hoek is veel groter dan in beide andere seinhuizen.
Seinhuis IV (IF067) dateert van twee jaar na de seinhuizen I, II en III maar vertoont er geen vormelijke gelijkenissen mee. Hier is geen schuilbunker aanwezig. Opnieuw is er sprake van één niveau, al is de onderliggende zone voor kettingen en kabels hoger dan in vorige seinhuizen. Er is dan ook een kleine buitentrap van enkele treden aanwezig aan de rechterzijgevel. Het gebouw is zeer smal en heeft een plat dak, dat niet in een luifel is verlengd. Ook boven de ramen is er geen luifel aangebracht. Wel zijn de venster van de bovenramen in het wit geverfd. Binnenin staan er opnieuw twee gestellen. Het eerste staat aan de ingang, parallel met de voorgevel. Het tweede staat verder van de ingang dwars op de voorgevel. Via een luik en een korte ladder kon de technische ruimte betreden worden.
Blokpost 29 (IF068), waar het elektromechanische Siemensgestel op 15 september 1965 in dienst werd gesteld,[260] is niet langer in functie, al is de Siemens- en de later bijgevoegde al-relais installatie nog aanwezig. Het bakstenen gebouw bestaat uit twee niveaus met schilddak. Een betonnen luifel is aan de voorgevels en de zijgevels vlak boven de ramen aangebracht. Een buitentrap aan de linkerzijgevel heeft toegang tot de seinzaal. Een plan daterend uit 1948, is opgemaakt voor de heropbouw van het seinhuis. Wellicht werd het gedurende de Tweede Wereldoorlog verwoest. Het plan toont in de gecementeerde plint aan de voorgevel vijf rechthoekige openingen langs waar de kabels naar buiten kwamen (afb. IF068.2). Deze zijn nu dichtgemaakt. Ook het trapvolume is aangepast. In plaats van dwars op staat deze nu parallel met de sporen. Ook aan de achtergevel (afb. IF068.3) werden enkele aanpassingen doorgevoerd; een deur werd ingepast en een afdakje toegevoegd. Ook werden de ramen aan de linkerkant dichtgemaakt. Aan de rechterzijgevel werd een deur en een raam dichtgemetseld (afb. IF068.4).
Blokpost 28 (IF069) is enkele maanden geleden afgebroken. Hiervan zijn wel plannen (afb. IF069.2, IF069.3 en IF069.4), daterend uit 1953, bewaard. Een langgerekt bakstenen gebouw met twee niveaus en een volgens plan zinken schilddak met een lage hellingsgraad, maar op de foto plat dak, huisvestte de seininrichting. Net zoals bij blokpost 35/36 overkraagde ook hier de bovenste verdieping langs beide kanten de langsgevels. Een buitentrap parallel met de sporen gaf toegang tot de seinzaal op de verdieping. De raampartijen werden door een betonnen luifel, die er net boven was aangebracht, in de schaduw geplaatst. Op het gelijkvloers was er zowel een onderseinzaal als een relaiszaal aanwezig. Siemens en al-relais werden hier gecombineerd.

[260] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

Bij de aanleg van de spoorlijn Mechelen – Gent in 1837 werd eveneens het station te MELLE opgericht. In 1870 werd het vergroot.[261] Als één van de eerste Belgische stations kreeg Melle in 1871 een Saxby-seinhuis (IF070).[262] Dit stond er nog steeds in 1880,[263] maar was in 1887 buiten functie gesteld en vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis.[264] Afbeelding IF071.1 toont een seinhuis (IF071) dat stilistische gelijkenissen vertoont met de kleine seinhuizen in Varsenare, Beernem, Aalter, Bellem, Hansbeke en Landegem. Een klein bakstenen volume met zadeldak en een buitentrap. Het gebouw lijkt wel hoger uitgewerkt en grotere raampartijen te hebben.
Afbeelding IF071.2 toont het interieur van een (elektro)mechanisch Siemensseinhuis te Melle. Mogelijk gaat het om hetzelfde gebouw als op afbeelding IF071.1.
Hoewel blokpost 27 (IF072), waar de al-relaisinstallatie in augustus 1963 in dienst werd gesteld,[265] al in 2008 zou afgebroken worden[266] staat het gebouw er vandaag nog steeds. Dit seinhuis bestaat uit een rechthoekig bakstenen volume met zinken schilddak en buitentrap. Aan de rechtergevel staat een kleine aanbouw. Een luifel ontbreekt, maar deze bevond zich vroeger misschien vlak onder de dakrand.

In KWATRECHT werd, wellicht tussen 1882 en 1890, een station van het stationstype 1881 gebouwd.[267] Over seinhuizen te Kwatrecht werd geen informatie teruggevonden.

Het neoclassicistische station te WETTEREN (afb. 40) werd ontworpen door architect A. Payen.[268] Afbeelding IF073.1 toont een seinhuis (IF073) met gelijkaardige kenmerken zoals de kleine seinhuizen in Varsenare, Beernem, Aalter, Bellem, Hansbeke, Landegem en Melle. Het seinhuis was hier wel groter en hoger uitgewerkt en had, net zoals het seinhuis te Melle (IF071), grotere raampartijen. Via een buitentrap kon de seinzaal bereikt worden. Een zadeldak bekroonde het geheel.

De eerste treinen die SCHELLEBELLE passeerden, stopten hier niet aangezien haltes en stations oorspronkelijk voornamelijk in steden, en slechts bij uitzondering in kleinere plaatsen, werden geopend. Bovendien lag de spoorlijn te ver van de dorpskern.[269] Door de toenemende industrie en de opkomst van het pendelverkeer kreeg ook Schellebelle

[261] G., DEGRAEUWE, *Dorpsbeelden uit het verleden. Melle-Gontrode*, Nazareth, De Klaroen n.v., 1994, p. 51.
[262] A., CRESENS, *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, p. 390.
[263] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[264] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.
[265] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[266] TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 138602: blokpost27 te Melle, (15/07/2008).
[267] H., DE BOT, *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002, p. 74.
[268] C., CAPPIAU, *La gare en images*, s.l., Rail Memories, 2004, p. 44.
[269] A., TEMMERMAN, *Schellebelle en de spoorweg*, in: *Rond de stenen Linde*, jg. 16, 1991, p. 9.

een station. Het eerste station naar ontwerp van J.-P. Cluysenaar (afb. 15) functioneerde later als woonst voor de stationschef (afb. 16 en 17).[270] In 1910 werden de perrons vergroot en werd er een nieuw station gebouwd.[271]
In 1880 stond hier een Saxby-seinhuis (IF074).[272] Dit was, indien het tot de eerste generatie Saxby-seinhuizen behoorde, in 1887 buiten dienst gesteld en vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis.[273] Mogelijk is één van deze seinhuizen het gebouw (IF075) dat op afbeelding IF075.1 te zien is. De beide zijgevels van dit seinhuis van twee niveaus onder een zadeldak waren op de verdieping bijna volledig met ramen, met een segmentboog, opengewerkt. Dit in tegenstelling tot de courante praktijk om in de zijgevels één of twee ramen en in de voorgevel enkele ramen gescheiden door vaak brede muurdammen te plaatsen. Over de beglazing van de voorgevel kan hier echter geen uitsluitsel gegeven worden.
Het gebouw waarin vroeger blokpost 8 (IF076) was ondergebracht, bestaat nog steeds. Ook de al-relaisinstallatie is nog aanwezig. De seinen worden nu bediend vanuit een al-relaispost in het station (IF077). Het plan (afb. IF076.2) voor de bouw van blokpost 8 dateert uit 1960. In september van dat jaar werd de al-relaisinstallatie in dienst gesteld.[274] Op het gelijkvloers zijn naast het seinonderstation ook ruimtes voor de telefonie en de elektromecanicien, een inkom, kolenbergplaats, stookplaats en toiletten ingericht. Op de eerste verdieping ligt aan de spoorzijde een kleine seinzaal en aan de straatkant een relaiszaal. In de voorgevel en zijgevels ter hoogte van de seinzaal bevinden zich meerdere metalen ramen. Een betonnen luifel is vlak boven de ramen aangebracht. Opmerkelijk detail zijn de rode stootvoegen en witte lintvoegen. Het hierdoor beoogde horizontale effect wordt door de vervuilde toestand van de gevel echter tenietgedaan. Het gebouw heeft ten opzichte van het plan geen zichtbare wijzigingen ondergaan.

De situatie in SERSKAMP is onbekend. In LEDE bouwde architect J.-P. Cluysenaar een landelijk station (afb. 18), waarbij de belangrijkste gevel naar het spoor was gericht.[275] Het station, gebouwd in 1860,[276] werd in 1976 gesloopt.[277] Informatie over seinhuizen te Lede werd niet teruggevonden.

---

[270] Ibid., p. 10.
[271] Ibid., p. 11.
[272] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[273] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.
[274] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[275] B., DE RAEDEMAEKER, *Negentiende – eeuwse spoorwegarchitectuur langs de lijn Dender-Waes, ontworpen door J.-P. Cluysenaar (1811-80)* (onuitgegeven licenciaatsverhandeling Vrije Universiteit Brussel, Kunstgeschiedenis en Archeologie, 1983), p. 27.
[276] F., LORIE, M., DE WAELE, *Dorpsbeelden uit het verleden. Lede*, Nazareth, De Klaroen, 1993, p. 96.
[277] B., DE RAEDEMAEKER, op. cit., p. 35.

In 1852 werd besloten tot de aanleg van de spoorweg AALST - Dendermonde. In 1853 kocht de 'Compagnie du chemin de fer Dendre et Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost' de benodigde grond. Op 6 juli 1856 werd, samen met het station,[278] de rechtstreekse lijn Brussel – Aalst – Gent ingehuldigd, net zoals de lijn Ath – Aalst – Dendermonde.[279] J.-P. Cluysenaar was aangesteld als architect voor de gebouwen langs deze lijnen. Slechts weinig van de gebouwen van zijn hand zijn bewaard gebleven. Eén hiervan is het station van Aalst (afb. 22), dat van het stedelijke type was.[280] Tussen 1905 en 1910 werd het reizigersstation vergroot en verhoogd.[281] Het station en zijn omgeving werd beschermd bij KB van 19 juni 1978.[282]

In 1880 bevond er zich zowel in Aalst (IF078) als op het baanvak tussen Aalst en Erembodegem (IF079) een seinhuis van het Saxby-type.[283] Beide waren, indien ze tot de oudste Saxby-seinhuizen behoorden, in 1887 buiten functie gesteld en vervangen door nieuwe Saxby-seinhuizen.[284]

In het kader van de Wereldtentoonstelling in 1913 te Gent werden er in 1906/07 verbeteringen aangebracht aan het spoor.[285] Zo werd er in Aalst boven de sporen twee en drie een overbruggend seinhuis aangebracht (IF080).[286] Dit seinhuis vertoonde dezelfde decoratieve dakrand als seinhuizen in Oostende (IF002) en Merelbeke (IF058). Ook het zinken schilddak en het balkon, hier langs alle gevels, komt terug. Het is mogelijk dat het een elektrisch seinhuis was aangezien er in Aalst voor 1914 een elektrisch seinhuis werd gebouwd.[287] Het gebouw werd in 1954 afgebroken.[288]

Ter vervanging werd er aan de Denderstraat blokpost 15 (IF081), een al-relais seinpost, gebouwd.[289] Deze seinpost gold als een prototype van het systeem B[290] en werd op 15 juni 1954 in dienst genomen.[291] Ook nu wordt nog steeds gebruik gemaakt van dezelfde seininstallatie, al wordt deze wellicht binnen de termijn van twee jaar buiten functie gesteld. Op de bovenste verdieping van het gebouw waar ook andere diensten zijn

---

[278] J., VAN DEN STEEN, *Stadsbeelden uit het verleden. Aalst*, Nazareth, De Klaroen, 1994, p. 26.
[279] F., COURTEAUX, A., VAN LUL, *Aalst. Een eeuw evolutie*, in: *Het land van Aalst*, jg. 8, 1956, p. 180.
[280] B., DE RAEDEMAEKER, *op. cit.*, p. 27.
[281] J., GHYSENS, *Aalst in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1972, tweede druk, nr. 26.
[282] B., DE RAEDEMAEKER, *op. cit.*, p. 35.
[283] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[284] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.
[285] W., LEROUGE, *Het Noordstation te Aalst en de Oostvlaamse spoorlijn "Dender en Waas" van Jean-Pierre Cluysenaar*, in: *Kultureel Jaarboek Oost-Vlaanderen*, jg. 18, 1982, pp. 132-133.
[286] FOSSELLE, *Aalst en 150 jaar spoorweg in België*, in: *Mededelingen van de VVAK*, jg. 13, 1986, nr. 2, p. 27.
[287] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 396.
[288] D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), p. 25.
[289] FOSSELLE, *op. cit.*, p. 30.
[290] G., FINET, *Onze seininrichting*, in: *Het spoor*, dec. 1979, pp. 7-8.
[291] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

gevestigd, bevindt zich de seinzaal. Een doorlopende ramenstrook zorgt voor voldoende zicht op de sporen. De betonnen luifel met afgeronde hoeken is vlak boven de ramen aangebracht.
Richting Gent bevindt zich het eveneens nog werkzame seinhuis IV (IF082). Het plan (afb. IF082.2) voor de op te richten seinpost met 34 handels dateert uit 1956. De elektromechanische Siemensinstallatie werd een jaar later in dienst genomen.[292] Niet alle 34 handels zijn bewaard gebleven; het gebouw zelf behield echter wel zijn oorspronkelijk uitzicht; een bakstenen volume van één niveau met plat dak en een kleine buitentrap van drie treden. De voorgevel en zijgevels zijn opengewerkt met ramen. Enkel de voor- en rechterzijgevel hebben elk een aparte luifel. De linkerzijgevel heeft geen luifel wat gezien zijn zuidoostelijke oriëntatie toch enigszins vreemd is. Het gebouw is zeer gelijkaardig aan seinhuis V te Brugge (IF026); beide zijn wellicht volgens een typeplan ontworpen.
In 1965 werd bovendien in Aalst (Oost) seinhuis III (IF083), een elektromechanische Siemensinstallatie, in dienst genomen.[293]
In Aalst-Oost bevonden zich op 1 maart 2010 twee S8A-seinposten, Post P (IF084) en Post U (IF085)[294] Post P bestaat vandaag nog, en bevindt zich in een gebouw dat niet als seinhuis is ontworpen. Wat Post U betreft, werd geen verdere informatie teruggevonden, maar mogelijk bestaat ook deze nog.

De eerste passage van een trein in EREMBODEGEM vond plaats in mei 1855, toen de lijn Denderleeuw – Brussel was voltooid.[295] Het station, gebouwd in 1862, werd afgebroken in 1972.[296] Langs het baanvak tussen Erembodegem en Denderleeuw stond er in 1880 een Saxby-seinhuis (IF086).[297] Opnieuw geldt dat dit, indien het tot de eerste generatie Saxby-seinhuizen behoorde, in 1887 buiten functie was gesteld en was vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis.[298] Tegenover het station, aan de overweg, stond een klein seinhuis (IF087) zoals dit ook elders op de onderzochte lijn voorkwam. Een zadeldak, met de schilden dwars op het spoor, bekroonde het seinhuis van één niveau. Ramen in voor- en zijgevels zorgden voor het nodige zicht. Er was geen luifel aanwezig.

[292] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[293] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[294] GENT, INFRABEL I-I.304, S153N, blad 3.3: *seinposten met mechanische en elektromechanische bediening*, (01/03/2010).
[295] J., GHYSENS, *Erembodegem in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1972, foto nr. 15.
[296] J., VAN DEN STEEN, W., BUYL, *Dorpsbeelden uit het verleden. Erembodegem*, Nazareth, De Klaroen, 1995, p. 13.
[297] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[298] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.

II.5.2 Denderleeuw – Brussel-Noord

DENDERLEEUW is een belangrijk knooppunt omdat hier de lijnen Brussel – Gent, Denderleeuw – Geraardsbergen en Denderleeuw – Kortrijk samenkomen.[299] Door de invoering van de elektrische en dieselfractie werd het station in 1958 omgevormd van vormingsstation tot aanlegstation.[300]

In 1854-55 bouwde J.-P. Cluysenaar in Denderleeuw een landelijk station (afb. 19), waarbij de belangrijkste gevel naar het spoor was gericht.[301] In 1868 werd dit station te klein bevonden en werd er een nieuw gebouwd.[302] Dit werd tijdens de Eerste Wereldoorlog meermaals gebombardeerd maar nadien hersteld,[303] zodat het nog tot 1962 duurde eer het vervangen werd door het huidige gebouw van architect F. Verbeemen (afb. IF093.2).[304] Dit werd gebouwd op de plaats van het tweede station en was, voor die tijd, modern opgevat, met grote raampartijen.[305]

In 1873 werd het station van Denderleeuw als eerste in België uitgerust met een Saxby-seinhuis (IF088).[306] Dit stond er in 1880 nog steeds. Ook langs het spoor richting Essene-Lombeek stond er toen een Saxby-seinhuis (IF089).[307] Het eerste was, aangezien het tot de eerste generatie Saxby-seinhuizen behoorde, in 1887 buiten functie gesteld en vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis. Het is niet duidelijk of ook het tweede Saxby-seinhuis toen werd vervangen door een nieuw seinhuis.[308]

In 1935 werd een plan opgemaakt voor het plaatsen van een tweede gestel en het vergroten van de zichtbaarheid van seinhuis IV (IF090). Het is niet duidelijk wanneer het seinhuis werd gebouwd. Het bestond uit een houten bovenbouw, bekroond met een zadeldak, op een stenen onderbouw. Het zadeldak was ietwat verlengd en vormde op die manier een kleine luifel. Rondom de seinzaal was een metalen balkon aangebracht. De verbetering van de zichtbaarheid hield in dat de bestaande ramen gevoelig vergroot werden. Dit was zeker het geval voor de gevel naar het vormingsstation (afb. IF090.2 en IF090.3). Het plan maakt ook melding van een seinhuis III te Denderleeuw (IF091), dat er mogelijk gelijkaardig uitzag.

---

[299] CORNELIS, M., *Denderleeuw in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1972, foto nr. 9.
[300] VAN MELLO, J., *Van schiptrekker tot pendelaar. Geïllustreerd overzicht van Denderleeuw, Iddergem en Welle*, Denderleeuw, Van Mello, 1978, p. 290.
[301] B., DE RAEDEMAEKER, *Negentiende – eeuwse spoorwegarchitectuur langs de lijn Dender-Waes, ontworpen door J.-P. Cluysenaar (1811-80)* (onuitgegeven licenciaatsverhandeling Vrije Universiteit Brussel, Kunstgeschiedenis en Archeologie, 1983), p. 27.
[302] VAN MELLO, J., *op. cit.*, p. 281.
[303] Ibid., p. 283.
[304] H., DE BOT, *Stationsarchitectuur in België. Deel 2: 1914-2003*, Turnhout, Brepols, 2003, p. 125.
[305] *Nog meer over de stationsgebouwen*, in: *Het Spoor*, jg. 8, 1963, nr. 85, p. 18.
[306] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.
[307] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[308] A., CRESENS, *op.cit.*, p. 390.

Afbeelding IF092.1 toont seinhuis I en II op een prentkaart uit de jaren 1950. Het gebouw (IF092) had drie niveaus en een plat dak. Dit dak was verlengd in een kleine luifel om te vermijden dat door de vele ramen het licht hinderlijk zou binnenvallen.
Blokpost 5[309] (IF093), in gebruik sinds augustus 1965,[310] bevindt zich nu nog op de bovenste verdieping van het stationsgebouw, maar zal binnenkort verhuizen naar een veel ruimere seinzaal in het nieuwe gebouw (IF094) aan de overkant van de sporen. Het huidige seinhuis is zeer krap. De bedieningszaal zit deels in de erker. De ramen en de betonnen luifel zijn schuin geplaatst om een hinderende lichtinval nog beter te verhinderen. Achter de seinzaal is de relaiszaal gelegen. Op de onderliggende verdiepingen bevindt zich onder andere de bureau van de stationschef.
De seinzaal in het nieuwe gebouw (IF094) ligt op de derde verdieping, achter het lichtgrijze volume, dat met zink is bekleed.
Aan de splitsing Sint-Katherina-Lombeek, in de omgeving van Denderleeuw werd op 17 december 1963 blokpost 5 (SAT.)[311] (IF095), een al-relaispost, in dienst gesteld.[312]

De halte LIEDEKERKE werd geopend op 1 oktober 1889.[313] ESSENE-LOMBEEK al op 15 augustus 1869.[314] Het haltegebouw (afb. 41), dat er in 1895 werd gebouwd, is in tegenstelling tot verschillende andere gebouwen op de sectie Brussel – Schellebelle niet ontworpen door J.-P. Cluysenaar[315] maar door de Staat volgens het haltetype 1893. Een ingenieur van de Belgische Spoorwegen stond hierbij in voor het ontwerp. Ook de haltegebouwen van Varsenare, Zandvoorde, Groot-Bijgaarden en Liedekerke zijn van dit type. [316] In 1993 werd het station gedegradeerd tot stopplaats zonder bediening.[317] Het gebouw werd in 2009 afgebroken. Voor beide plaatsen werd geen informatie betreffende seinhuizen teruggevonden.

TERNAT opende op 1 mei 1856.[318] J.-P. Cluysenaar bouwde hier een landelijk station (afb. 20).[319] In het verbouwde station bevindt zich vandaag nog blokpost 4 (IF096), een al-relaispost. Het plan (afb. IF096.1) voor de aanpassing van het ontvanggebouw dateert

[309] De al-relaispost heet B 5, de EBP-post B.CD 6. Hier wordt de benaming blokpost5 gebruikt.
[310] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[311] Sat. is de afkorting van satelliet. Begin jaren 1980 werd een project uit gewerkt om kleinere stations van op afstand te bedienen. Dit werd telebediening genoemd. Dit is stil gevallen met de opkomst van EBP. Blokpost5 (SAT.) te Sint-Katharina-Lombeek was een lokale seinpost die bediend werd vanuit blokpost5 te Denderleeuw. Informatie verkregen via e-mailverkeer met Dirk Viaene op 14/05/2011.
[312] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[313] *De spoorweg in Bodegem*, s.l., Heemkring Bodeghave vzw, 1994, p. 15.
[314] Ibid., p. 15.
[315] J.P. Cluysenaar overleed immers in 1880 terwijl er pas in 1895 een haltegebouw werd gebouwd te Essene-Lombeek.
[316] H., DE BOT, *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002, p. 106.
[317] *De spoorweg in Bodegem*, s.l., Heemkring Bodeghave vzw, 1994, p. 26.
[318] Ibid., p. 15.
[319] B., DE RAEDEMAEKER, *op. cit.*, p. 27.

uit 1959. Een kleine beglaasde aanbouw verzekerde er het zicht op de sporen. De bedieningslessenaar staat nu echter in de naastliggende bureau. Achter de kleine seinzaal bevindt zich, in de oude wachtzaal tweede klasse, de relaiszaal welke met gewapend glas beveiligd is.
Opmerkelijk is dat een plan uit 1958 (afb. IF097.1 en IF097.2) een ontwerp voorstelt voor de bouw van blokpost 4 (IF097), een nieuw al-relaisseinhuis. Op het gelijkvloerse niveau was onder andere het seinonderstation en het lokaal van de elektromecanicien getekend. De verdieping werd op plan volledig ingenomen door de bedieningszaal en de relaiszaal. Een buitentrap aan de linkerzijgevel gaf toegang tot deze verdieping. Grote ramen in de voorgevel en rechterzijgevel gaven zicht op de sporen. Een luifel was vlak boven de ramen aangebracht. Dit plan werd wellicht nooit uitgevoerd.

SINT-MARTENS-BODEGEM werd als stopplaats geopend op 1 september 1864 en 13 maanden later bevorderd tot station. Het gebouw (afb. 42), dat pas begin jaren 1880 werd gebouwd, is gebouwd volgens een standaardtype van de groep Aarlen. Ook de stations te Dilbeek en Sint-Agatha-Berchem zijn van hetzelfde type.[320] Op 1 februari 1967 vertrok de laatste stationschef en kwam het station onder het beheer van de zonechef van Ternat.[321] In 1993 is het station gedegradeerd tot stopplaats zonder bediening.[322]
Het seinhuis (IF098) stond tegenover het bareelwachtershuis. Het werd afgebroken in 1960.[323] Het was een klein bakstenen gebouw van één niveau met relatief kleine getoogde ramen, bekroond met een zadeldak, dat dwars op de sporen was gericht.

DILBEEK, met een stationsgebouw van hetzelfde type als in Sint-Martens-Bodegem en Sint-Agatha-Berchem, werd geopend op 1 januari 1864.[324] GROOT-BIJGAARDEN op 1 april 1888.[325] Een plan (afb. IF099.1) uit 1959 toont de wijziging van het ontvangstgebouw te Groot-Bijgaarden om er blokpost 3 (IF099), een al-relaisseinpost, in onder te brengen. Het bureau van de stationschef verhuisde hierbij naar het magazijn, waar een extra raam werd ingebracht. De relaiszaal werd in de oude bureau van de stationschef ondergebracht. Op 31 juli 1960 werd deze al-relaispost in dienst genomen.[326]

[320] H., DE BOT, *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002, p. 65.
[321] *De spoorweg in Bodegem*, s.l., Heemkring Bodeghave vzw, 1994, p. 19.
[322] Ibid., p. 26.
[323] Ibid.,, p. 19.
[324] Ibid., p. 15.
[325] Ibid., p. 15.
[326] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

Op 7 augustus 1864 werd de halte in SINT-AGATHA-BERCHEM geopend. Het ornamentloze, neoclassicistische station is van hetzelfde type als de stations in Sint-Martens-Bodegem en Dilbeek en is in dienst sinds 1880.[327]

Op 20 september 1858 werd er in JETTE een stopplaats gemaakt. Het eerste station, uit 1861, had stilistische gelijkenissen met boerderijen. Het tweede werd ontworpen door F. Seulen in een eclectische stijl, en dateert uit 1892 (afb. 43).[328]
In 1880 bevond er zich langs het baanvak richting Laken een seinhuis (IF100) van het Saxby-type.[329] In 1887 was dit, als het deel uitmaakte van de eerste generatie Saxby-seinhuizen, buiten dienst gesteld en vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis.[330]
Blokpost 2 te Jette (IF101) situeert zich aan het uiteinde van het station richting Aalst. Dit elektrisch seinhuis verving in 1930 een oud mechanisch seinhuis (IF102),[331] dat enkele meters verderop stond. Op 28 november 1960 werd het elektrische gestel vervangen door een al-relaisgestel,[332] weliswaar in hetzelfde gebouw. In de jaren 1980 werd de bediening overgenomen door de elektrische seinpost te Laken. Deze is op zijn beurt in 1999 overgenomen door Brussel-Noord.[333]
Het bakstenen gebouw heeft drie niveaus en een schilddak. Een metalen trap van enkele treden leidt naar het tweede niveau; het onderste niveau is deels ondergronds gelegen. De gehele bovenverdieping is opengewerkt met ramen. Ramen van 1 x 3 ruiten worden van elkaar gescheiden door een enkele, een dubbele en opnieuw een enkele deur. Deze deuren leiden naar het balkon dat zowel langs de linkergevel als langs de voorgevel loopt. In de rechterzijgevel bevindt zich bovendien een beglaasde erker. Boven alle ramen en deuren is een glasstrook van verschillende naast elkaar geplaatste rechthoekige ruiten, in de vorm van een raamwerkligger, aangebracht. Een houten luifel loopt langs de zijgevels en voorgevel ter hoogte van de dakrand. Het gebouw zoals het er vandaag staat sluit redelijk nauw aan bij de plannen (afb. IF101.3 en IF101.4). Wel zijn er enkele kleine wijzigingen zoals het ontbreken van de twee middelste ramen op grondniveau. De twee kleine ramen op grondniveau in de rechterzijgevel zijn dichtgemetseld. Ook de schouw heeft een andere vorm dan op plan getekend. Bovendien is er een tweede schouw toegevoegd. De ramen en deuren op de verdieping

[327] T., DEMEY, *Les gares Bruxelloises. Un patrimoine méconnu*, Brussel, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Dienst Monumenten en Landschappen, 1994, p. 40.
[328] Ibid., p. 37.
[329] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[330] A., CRESENS, *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, p. 390.
[331] *Le rail bruxellois en images*, Brussel, P.F.T., 1994, p. 111.
[332] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[333] TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 133202: blokpost2 te Jette, (06/10/2005).

zijn nu dichtgemaakt met houten platen. Heel wat graffiti ontsiert bovendien het gebouw.

Op 20 februari 1872 werd er in LAKEN een halte ingericht. In 1880 werd het gebouw ingewijd.[334] In 1982, een goede eeuw later, werd het station gesloten en vervangen door de vlakbij gelegen halte Bockstael.[335]
In 1871 werd in Laken een Saxby-seinhuis (IF103) gebouwd.[336] In 1880 bestond dit nog steeds en bevonden er zich bovendien twee Saxby-seinhuizen (IF104) langs het spoor richting Brussel-Noord.[337] Het eerste seinhuis (IF103) was in 1887 buiten dienst gesteld en vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis. Het is niet duidelijk of hetzelfde geldt voor beide andere seinhuizen.[338]
In 1932 werd te Laken blokpost 1L (IF105) in dienst genomen. Deze was van het ACEC-type Hasselt.[339] Deze elektrische blokpost werd vervangen door een al-relaispost in het station zelf (IF106). In 1999 nam de elektronische blokpost te Brussel-Noord de bediening over.[340] Het seinhuis bestaat uit een seinzaal en een lage technische ruimte. Het betonnen plat dak heeft een kleine dakoverstek, maar van een echte luifel is geen sprake. Een metalen trap, die in verbinding stond met het station, gaf toegang tot de seinzaal. Beide gevels die uitkijken over de sporen zijn opengewerkt met metalen ramen. Beide zijgevels zijn blind.

Het eerste station in BRUSSEL-NOORD (afb. 44) werd door architect F. Coppens ontworpen.[341] De eerste steen werd door koning Leopold I op 27 september 1841 gelegd. De officiële inhuldiging, ondanks het feit dat het gebouw nog niet was voltooid, volgde op 15 juni 1846. Het gebouw bleef gedurende 110 jaar bestaan.[342] Het huidige station (afb. 45) van architecten P. Saintenoy en zoon J. Saintenoy, met afwerking door architect J.H. van den Bosch, werd voltooid in 1956.[343] Opmerkelijk detail is dat de Saintenoys uit een familie van spoorwegarchitecten stamden. De vader van Paul Saintenoy, Gustave, maakte het ontwerp voor het station Brussel-Leopoldswijk. De

[334] T., DEMEY, *Les gares Bruxelloises. Un patrimoine méconnu*, Brussel, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Dienst Monumenten en Landschappen, 1994, p. 37.
[335] B., DIEU, J.-L. VANDERHAEGEN, W., PINET, *IC/IR. 1984-2004*, Brussel, TSP, 2004, p. 7.
[336] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.
[337] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[338] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.
[339] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[340] B., DIEU, J.-L. VANDERHAEGEN, W., PINET, *op. cit.*, p. 49.
[341] C., CAPPIAU, *La gare en images*, s.l., Rail Memories, 2004, p. 97.
[342] P., PASTIELS, *Stations van weleer*, Brussel, NMBS, 1984, p. 23.
[343] *De spoorweg in Bodegem*, s.l., Heemkring Bodeghave vzw, 1994, p. 15.

grootvader van Paul was Jean-Pierre Cluysenaar, die hierboven al meermaals aan bod kwam.[344]

In 1877 kreeg het station Brussel-Noord een Saxby-seinhuis (IF107). Brussel-Noord had op dat moment één van de belangrijkste seininstallaties op het Europese vasteland.[345] In 1880 bevonden er zich twee Saxby-seinhuizen (IF108).[346] Deze drie seinhuizen werden in 1887 mogelijk buiten functie gesteld en vervangen door nieuwe Saxby-seinhuizen.[347] Een foto uit 1890 (afb. IF109.1) toont een Saxby-seinhuis (IF109). Het seinhuis stond dwars over enkele sporen; een metalen constructie ondersteunde het geheel. Beide langsgevels waren volledig met ramen opengewerkt, mogelijk de kopgevels ook. Het zinken schilddak had een kleine dakoversteek maar van een echte luifel was geen sprake. Een schouw is niet zichtbaar maar was wellicht wel aanwezig. Een buitentrap aan de zijkant van de sporen leidde naar de seinzaal. De kabels die de verbinding vormden tussen het Saxby-gestel en de wissels en seinen bevonden zich wellicht in de metalen constructie.

In 1905 werden in Brussel-Noord twee seinposten (blokpost I (IF110) en blokpost III (IF111)) van het Siemens en Hälske type geïnstalleerd.[348]

Het plan (afb. IF114.1 en IF114.4) voor het elektrische seinhuis III (IF114) [349] van het wisselkruk, seinkruk, wisselstraatkruk-type[350] dateert uit 1932. Het werd gebouwd vlak bij het veel kleinere seinhuis IV (IF112), dat afgebroken diende te worden. In 1963 werd een nieuw seinhuis IV (IF113) uitgerust met een elektromechanisch Siemensgestel.[351]

De lange seinzaal van seinhuis III (IF114) stond op vijf smalle betonnen pijlers. De ruimte tussen de twee buitenste pijlers was zowel links als rechts dichtgemaakt en ingevuld met een stookplaats en toilet. Tijdens de ophoging van het station Brussel-Noord werd het verplaatst zonder buitendienststelling van het seinhuis (afb. IF114.2).[352] Later werd de onderzone volledig dichtgemaakt (afb. IF114.3). De seinzaal, die langs beide langsgevels ver overkraagde, was bereikbaar via een buitentrap. Een zinken schilddak met zeer lage hellingsgraad was verlengd in een gebogen luifel langs de

[344] H., DE BOT, *Stationsarchitectuur in België. Deel 2: 1914-2003*, Turnhout, Brepols, 2003, p. 115.
[345] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.
[346] BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).
[347] A., CRESENS, *op. cit.*, p. 390.
[348] G., FINET, *Onze seininrichting*, in: *Het spoor*, dec. 1979, p. 7.
[349] Eigenlijk was dit een blokpost en geen seinhuis aangezien het tussenkwam in de blokverbindingen op de hoofdlijnen. Aangezien Brussel-Noord voor de Noord-Zuidverbinding echter een kopstation was, was de term seinhuis toen wel correct. Later bleef men echter spreken over seinhuis III, af en toe echter ook blokpostIII. (Informatie verkregen via informeel gesprek met Jozef Decelle op 08/04/2011.)
[350] Dit houdt in dat eerst de wisselkruk, dan de wisselstraatkruk en tot slot de seinkruk moet bediend worden om een reisweg aan te leggen en het sein open te stellen.
[351] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[352] *Noord-Zuidverbinding. Werken tot ophooging van het station Brussel-Noord*, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 1, p. 12.

voorgevel en zijgevels. Deze plaatste de grote raamoppervlakken in de schaduw. Ook in de achtergevel waren zes ramen aanwezig. Een balkon liep langs de voorgevel en zijgevels. Het gebouw is in 2010 afgebroken.

Seinhuis I en II (IF115), beide van het type FBM, een plaatselijke variant van de elektrische seininstallatie van het wisselstraathandeltype, dateren respectievelijk van 1946 en 1954.[353] De twee seinposten, waarmee met één kruk een hele reisweg kon worden vastgelegd,[354] werden in een zaal van het ontvangstgebouw geplaatst.[355] Langs de deur zichtbaar op de foto (afb. IF115.1) kon men via een trap de seinzaal betreden. Ook achter de gestellen was een deur aangebracht. In de gevel aan de spoorzijde waren enkele ramen uitgespaard. Het linkse gestel is seinhuis I, het rechtse seinhuis II. Het seinhuis brandde in 1995 uit.[356]

Afbeelding IF116.1 toont een seinhuis (IF116) dat net zoals het Saxby-seinhuis (IF109) over de sporen staat. Het smalle en lange rechthoekig volume van de seinzaal werd door een metalen constructie ondersteund. Tussen de seinzaal en het zinken schilddak was een luifel aangebracht. Een balkon liep omheen de seinzaal. Over de gehele hoogte van de gevels zijn afgeronde rechthoeken aangebracht (afb. IF116.2). Dit gaf het seinhuis een zekere levendigheid. Aangezien de elektrificatie nog niet is gebeurd, dateert de foto in ieder geval van voor 1935. Toen werd Brussel-Noord immers geëlektrificeerd.[357] Wel werd er al gewerkt met het driestandenstelsel. De foto's dateren dus van na de Eerste Wereldoorlog.[358]

Afbeelding IF117.1 toont opnieuw een seinhuis (IF117) dat over de sporen staat. Beide gevels dwars op de sporen waren volledig met ramen opengewerkt. Opnieuw was er een balkon aanwezig. Een geprononceerde luifel is niet zichtbaar op de foto; mogelijks overkraagde het plat dak voldoende om als luifel te fungeren. Opnieuw dateert de foto van voor 1935 aangezien de elektrificatie ook op deze foto nog niet heeft plaatsgevonden. Een meer precieze datering is aan de hand van deze foto niet mogelijk. Mogelijk toont afbeelding IF117.2 het interieur van het seinhuis. Een lange elektrische ACEC-post stond in de seinzaal opgesteld.

De huidige blokpost 8 (IF118) bevindt zich in de oude Koninklijke Salon in het stationsgebouw. Deze computer gestuurde seinpost werd in 1997 in dienst genomen.[359] Gezien de moderne seintechnieken kan men op gelijk welke plek een seinzaal inrichten en zijn er geen bijzondere architecturale voorwaarden vereist.

---

[353] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[354] D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), p. 36.
[355] H., LIEKENS, *De seinwerken der Noord-Zuidverbinding*, in: *Treinen*, jg. 2, dec. 1952, nrs. 11-12, p. 21.
[356] Informatie verkregen via informeel gesprek met Jozef Decelle op 08/04/2011.
[357] Informatie verkregen via e-mailverkeer met Dirk Viaene op 02/05/2011.
[358] Informatie verkregen via e-mailverkeer met Dirk Viaene op 02/05/2011.
[359] GENT, INFRABEL I-I.304, S154N, blad 1.2: *computer gestuurde seinposten*, (01/03/2010).

II.6 TYPOLOGISCH OVERZICHT VAN DE BESPROKEN SEINHUIZEN

Op basis van de seinhuizen op de betreffende lijnen[360] waar iconografisch materiaal van is teruggevonden, zijn verschillende types te onderscheiden. Een aantal kenmerken, die eerst algemeen besproken worden, bieden hierbij een houvast.
Er kunnen drie grote groepen onderscheiden worden. Als eerste de seinhuizen die zeer duidelijk volgens een typeplan zijn gebouwd, aangezien er meerdere, weliswaar met kleine variaties, van bestaan.
Een tweede, en grotere groep seinhuizen zijn niet elkaars exacte spiegelbeeld maar vertonen grote vormelijke gelijkenissen en kunnen dus als een typologie qua vorm beschouwd worden.
De derde groep zijn de seinhuizen die een gelijkaardige inplanting vertonen. Dit is typologie qua ligging/relatie.

II.6.1 Kenmerken

Bij het bepalen van deze typologieën dienden enkele kenmerken als vertrekpunt. Op zich zou MATERIAALGEBRUIK een goed kenmerk kunnen zijn voor het opstellen van een typologie, maar aangezien het overgrote merendeel van de verzamelde seinhuizen uit baksteen in combinatie met beton en/of natuursteen is gemaakt, is dit hier niet opportuun. In een meer overkoepelende studie zou een basisonderscheid echter kunnen vertrekken vanuit dit materiële. Vier groepen kunnen dan onderscheiden worden; volledig houten seinhuizen, seinhuizen met een houten bovenzone op een stenen sokkel, bakstenen seinhuizen en seinhuizen in andere materialen. Het gaat hierbij vooral om het beeldbepalende materiaal en minder om het constructieve aspect. Zo is bijvoorbeeld het gebruik van een zinken gevelbekleding bij blokpost 7 te Brugge beeldbepalend; het constructief gebruik van beton is dit niet.

Een tweede kenmerk zou de BEGLAZING kunnen zijn. Alle seinhuizen, behalve de drie meest recente, blokpost 7 te Brugge (IF025), de nieuwe seinzaal aan blokpost 6 te Gent-Sint-Pieters (IF056) en de toekomstige blokpost 5 te Denderleeuw (IF093), zijn uitgerust met ramen. Sommige kleinere seinhuizen hebben slechts zeer kleine ramen. Het merendeel van de seinhuizen heeft echter steeds in de zijgevels en voorgevel verschillende grote ramen. Meestal gaat het om één raam in elke zijgevel, met in één zijgevel ook nog een, vaak beglaasde, deur. De voorgevel telt meestal meerder ramen van elkaar gescheiden door muurdammen. Soms komen ook volledig beglaasde voorgevels voor waarbij geen muurdammen aanwezig zijn. Ook lopen de ramen soms

[360] Vanaf hier wordt de term seinhuizen gebruikt. Hiermee worden steeds de seinhuizen op de onderzochte lijnen bedoeld.

over de hoeken door, zodat er van zijgevel tot zijgevel één grote glasstrook, weliswaar met verschillende roeden, loopt. Af en toe zijn er ook in de achtergevel ramen aangebracht. Dit is zeker het geval bij seinhuizen die tussen of over de sporen staan.

Een volgend kenmerk is de LUIFEL. Ramen waren vroeger noodzakelijk om een goed zicht op de sporen te hebben. Te veel zonlicht kon echter hinderlijk zijn, waardoor een luifel noodzakelijk was. Sommige seinhuizen hadden dit echter niet; vooral bij vroegere exemplaren of bij kleinere seinhuizen was dit het geval. Een tussenoplossing is een korte dakoverstek. Er is dan niet echt sprake van een prominente luifel, maar toch wordt het zonlicht al in beperkte mate tegengehouden. Prominente luifels bevinden zich ofwel ter hoogte van de dakrand, bij platte daken gaat het dan om een verre dakoverstek, ofwel vlak boven de ramen. Meestal loopt de luifel over de hoeken door, soms is deze per gevel apart aangebracht. Sommige luifels hebben afgeronde hoeken. De meeste luifels zijn in beton, soms ook in hout uitgevoerd.

Een volgend kenmerk, dat aansluit bij de zichtbaarheid, is het al dan niet aanwezig zijn van een BALKON. Veel voorbeelden zijn hiervan niet te vinden op de betreffende lijnen. Daar waar balkons toch voorkomen zijn ze steeds uit metaal en lopen meestal rond de voorgevel en zijgevels, soms ook langs de achtergevel. Deze balkons waren bereikbaar via een buitentrap en/of één of meerder deuren in de seinzaal.

Ook het AANTAL NIVEAUS is een belangrijk kenmerk, dat opnieuw betrekking heeft op de zichtbaarheid. Standaard heeft een seinhuis twee niveaus; een bovenste niveau waar de seingestellen bediend worden en een onderste niveau waar de technieken zich bevinden. In dit onderste niveau zijn openingen aangebracht langs waar de kettingen en draden, die de verbinding maken tussen het seingestel en de seinen en wissels, lopen. Vaak zijn er op het gelijkvloers ook ruimtes voor nutsvoorzieningen, zoals een toilet, een kleedkamer, een stookplaats, enzovoort onderbracht. Vanaf de opkomst van de elektromechanische seinposten hebben de meeste seinhuizen ook een ruimte voor de elektromechaniciens op het gelijkvloers. Bij sommige seinhuizen, vooral op plaatsen met weinig wissels en seinen, beperkt het onderste niveau zich tot een kruipkelder. Andere seinhuizen hebben dan weer meer dan twee niveaus, meestal zijn het er dan drie. Mogelijke redenen hiervoor zijn het verhogen van de zichtbaarheid en de mogelijkheid om er andere secundaire ruimtes in onder te brengen.

Het aantal niveaus is verbonden met het kenmerk van het al dan niet aanwezig zijn van een BUITENTRAP. Bij seinhuizen met een lage of half onder de grond verzonken onderzone is deze slechts enkele treden hoog. Bij seinhuizen van twee of meer niveaus is er vaak een buitentrap, meestal een bordestrap, aanwezig. Zo goed als altijd is deze te

vinden aan één van beide zijgevels, bij één voorbeeld (IF013) echter aan de achtergevel. Soms is de seinzaal echter enkel bereikbaar via een binnentrap, al zijn er vaak omwille van veiligheidsredenen later metalen brandtrappen toegevoegd.

De VORM VAN HET DAK is dan weer een kenmerk dat geen betrekking heeft op de zichtbaarheid maar wel beeldbepalend is. De dakvormen die voorkomen zijn een plat dak, een schilddak en een zadeldak. De nieuwe seinzaal aan blokpost 6 te Gent-Sint-Pieters (IF056) heeft een golvende dakvorm, de oude blokpost 8 te Oostende (IF008) heeft dan weer een bol gebogen dakvorm. Bij de zadeldaken zijn er twee types te onderscheiden; een zadeldak met de schilden parallel met de sporen en een zadeldak met de schilden dwars op de sporen.

Ook het BOUWVOLUME kan als een beeldbepalend kenmerk beschouwd worden. Meestal zijn seinhuizen opgebouwd uit één rechthoekig volume. Soms komen overkragingen voor of wordt er met erkers gewerkt. In bepaalde gevallen is het seinhuis opgebouwd uit meerdere volumes.

Een element dat steeds aanwezig is maar dat in dit typologisch overzicht achterwege wordt gelaten is de SCHOUW. Dit aangezien zo goed als elk seinhuis uitgerust was met een schouw.

Tot slot kan ook de RUIMTELIJKE RELATIE van het seinhuis een kenmerk voor het opstellen van een typologie zijn. De meeste seinhuizen zijn alleenstaande gebouwen en als dusdanig gemakkelijk als seinhuis te erkennen. Sommige seinhuizen zijn aangebouwd aan een ander gebouw, andere bevinden zich in een gebouw waar ook andere diensten zijn ondergebracht. Nog andere zijn dan weer aangebouwd aan het station of bevinden zich in het station. Tot slot is er ook een groep seinhuizen die dwars over de sporen zijn geplaatst.

II.6.2 Seinhuizen volgens typeplan: A

TYPE A1: 1 NIVEAU,[361] PLAT DAK, LUIFEL BOVEN RAMEN, MIDDELSTE RAAM IN VOORGEVEL MINDER HOOG

De seinhuizen op de betreffende lijn van dit type zijn seinhuis V te Brugge (IF026) en seinhuis IV te Aalst (IF082). Beide dateren uit dezelfde periode, namelijk midden jaren 1950. Beide seinhuizen staan bovendien in de vorming. Aangezien er hier voornamelijk seinen en wissels worden bediend in de onmiddellijke omgeving van het seinhuis is een beter zicht door een verhoogd niveau niet echt noodzakelijk. Beide seinhuizen tellen dus slechts één niveau, weliswaar met een lage zone voor de kettingen en draden onder de seinvloer. Een buitentrap van drie treden is aan de linkerzijgevel geplaatst. De luifel bevindt zich niet in het verlengde van het plat dak maar is vlak boven de ramen aangebracht. De luifel loopt in Aalst niet over de hoek door, in Brugge wel. De linkerzijgevel heeft bij beide seinhuizen geen luifel. In Brugge is deze linkerzijgevel op het noorden gericht en bovendien is er in deze gevel enkel een deur te vinden, een luifel is hier dus niet nodig. In Aalst bevindt er zich in de linkerzijgevel naast een beglaasde deur ook een raam. Bovendien is deze gevel hier op het zuidoosten gericht. Toch is er niet voor een luifel geopteerd.

Andere elementen die bij beide seinhuizen identiek zijn is het gebruik van een natuurstenen plint en de locatie van de schouw in de rechtse hoek aan de achtergevel. Ook de dakrand en het materiaalgebruik zijn identiek. Beide seinhuizen hebben vlak onder de dakrand een rollaag.

Verschillend zijn dan weer de vorm van de schouw en de opening voor de draden die zich in Aalst in de voorgevel en in Brugge in de achtergevel bevindt. Naast de aanwezigheid van een raam in Aalst in de linkerzijgevel terwijl dit er in Brugge niet is, is ook de aanbouw aan de linkerzijgevel verschillend. In Aalst beperkt dit zich tot een kleine toiletruimte, waar er in Brugge naast een toiletruimte ook een kleine opslagruimte aanwezig was. Wellicht is dit de reden waarom er in Brugge geen raam is aangebracht in de linkerzijgevel, of dat dit later is dichtgemaakt. Beiden toiletruimtes hebben een blauwe deur en een klein raampje.

Het belangrijkste verschil tussen beide seinhuizen is echter de grootte van de gebouwen. Het seinhuis in Brugge is kleiner dan dit in Aalst. Brugge telt drie ramen van 2 x 2 ruiten, met het middelste iets minder hoog. In Aalst telt het seinhuis twee ramen van 2 x 3 ruiten, van elkaar gescheiden door een raam van 2 x 2 ruiten, dat bovendien net zoals in Brugge iets minder hoog is. De ramen in de rechterzijgevel zijn wel even groot. De raamkozijnen zijn bij beide seinhuizen wit geverfd. Aalst is uitgerust met een groter

[361] Eigenlijk gaat het hier om twee niveaus. Aangezien het onderste niveau zich echter beperkt tot een zeer lage ruimte, wordt dit niet meegerekend. Dit om een duidelijk onderscheid te kunnen maken met de seinhuizen die wel twee volwaardige niveaus hebben. Dit geldt ook voor de volgende types waarbij slechts één niveau wordt aangegeven, tenzij anders vermeld.

gestel en heeft eveneens een kleine relaiszaal, vandaar het verschil in grootte tussen beide gebouwen.
Het seinhuis te Brugge staat leeg, dit in Aalst is nog in gebruik.

TYPE A2: 1 NIVEAU, ZADELDAK (PAR.), LUIFEL AAN ZIJGEVELS

De seinhuizen van dit type bevinden zich allemaal in de vorming van Merelbeke. Het gaat om seinhuis I (IF061), II (IF062) en III (IF063). Wellicht dateren deze alle drie uit 1955. Net zoals bij type A1 hebben deze seinhuizen ook slechts één niveau, weliswaar met een lage onderzone waar de kettingen en draden lopen. Dit heeft opnieuw te maken met hun ligging in de vorming. De seinhuizen liggen hier dicht bij elkaar en bestrijken geen al te groot gebied. Verder zijn ze echter heel verschillend van de seinhuizen van type A1. Ze hebben een zadeldak met de schilden parallel met de sporen, enkel luifels aan de zijgevels en geen buitentrap. Wel zijn ze ook met baksteen, die aan de voorgevel en zijgevels wit is geverfd, opgebouwd. Cement in plaats van natuursteen accentueert hier de sokkelzone. De deur zit hier in de rechterzijgevel, bij seinhuis I en II geflankeerd door links een enkel raam en rechts een dubbel raam. Bij seinhuis III bevindt de deur zich aan de hoek en is ze aan de rechterzijde geflankeerd door een dubbel en enkel raam. De voorgevel is bij seinhuis I en II opengewerkt met drie ramen van 1 x 3 ruiten, van elkaar gescheiden door smalle muurdammen. Seinhuis III is langer en heeft in de voorgevel vier ramen van 1 x 3 ruiten. Alle drie de seinhuizen hebben in hun linkerzijgevel een raam van 1 x 3 ruiten geflankeerd door een enkel raam. Bij seinhuis III is de roedeverdeling echter aangepast en is het enkel raam door twee horizontale roeden in drie delen verdeeld. Ook is de linkse ruit van het raam van 1 x 3 ruiten aangepast door de toevoeging van een opengaande ruit.
Aan de achtergevel bevindt zich aan de hoek met de linkerzijgevel bij alle drie de seinhuizen een kleine aanbouw. Bij seinhuis II en III is ook aan de rechterzijgevel een kleine aanbouw geplaatst. Deze aanbouw is bij seinhuis II iets lager en breder uitgewerkt. Bovendien is de aanbouw hier bepleisterd, in tegenstelling tot bij seinhuis III.
De kachels zitten bij alle drie de seinhuizen op dezelfde plaats, namelijk in de hoek tussen de linkerzijgevel en achtergevel. Bij seinhuis II is de schouw verdwenen.
Seinhuis III is groter omdat het gestel in de hoek tussen de voorgevel en linkerzijgevel heel wat groter is dan dit in seinhuizen I en II. Het andere gestel bevindt zich in alle drie de seinhuizen in de hoek tussen de achtergevel en de rechterzijgevel. Via openingen in de voorgevel en rechterzijgevel lopen de draden via goten naar de seinen en wissels.

TYPE A3: 2 NIVEAUS, ZINKEN SCHILDDAK, DECORATIEVE DAKRAND, BALKON

De seinhuizen volgens dit type zijn een anoniem seinhuis te Oostende (IF002), te Merelbeke (IF058) en te Aalst (IF080). Het seinhuis te Aalst, dat dwars over de sporen

staat, is gebouwd in het kader van de wereldtentoonstelling te Gent en dateert van circa 1906-07. Het seinhuis te Merelbeke dateert van voor juli 1914, aangezien de prentkaart dan is afgestempeld. De foto van het seinhuis te Oostende dateert uit 1908.
Gezien zijn positie dwars over de sporen is het seinhuis te Aalst het buitenbeentje binnen dit type. De foto's geven geen uitsluitsel over het aantal niveaus, maar wellicht bleef dit beperkt tot één niveau, met daaronder een lage zone voor de technieken. Beide andere seinhuizen hebben twee niveaus. Vermoedelijk hebben deze twee seinhuizen geen buitentrap. Het zinken schilddak met decoratieve dakrand komt bij alle drie de seinhuizen terug. Ook de grote raampartijen en het balkon kenmerken de drie seinhuizen. De seinhuizen te Oostende en te Aalst hebben een schouw, op de foto van het seinhuis te Merelbeke is er geen schouw te zien, maar wellicht was er wel één aanwezig. Ook in het gelijkvloerse niveau zijn er ramen aangebracht, waarbij er in Oostende mogelijk meer ramen in de voorgevel aanwezig waren. De rechterzijgevel van het Oostendse seinhuis heeft in beide niveaus een deur. De onderste om wellicht via een binnentrap de seinzaal te bereiken, de bovenste om het balkon te kunnen betreden. Wellicht was dit in Merelbeke ook het geval.
Ondanks het feit dat het seinhuis te Aalst over de sporen staat, kan het toch beschouwd worden als ontworpen volgens een typeplan. De vormelijke gelijkenissen met de seinhuizen te Oostende en Merelbeke zijn immers zeer groot.

II.6.3 Seinhuizen volgens typologie qua vorm: B

Deze worden gerangschikt van types met de meeste vormelijke gelijkenissen tot types met de minste vormelijke gelijkenissen.

TYPE B1: 1 NIVEAU, ZADELDAK (PAR.), KLEINE RAMEN, GEEN LUIFEL

Seinhuizen volgens dit type zijn blokpost 42 te Bellem (IF039) en een anoniem seinhuis te Merelbeke (IF059). Mogelijk zijn beide seinhuizen ook ontworpen volgens een typeplan maar gezien de onduidelijke foto van blokpost 42 kan dit niet met zekerheid gesteld worden. Zeker is dat ze grote gelijkenissen vertonen. Ze zijn opnieuw opgebouwd uit één niveau. Aangezien de foto van het seinhuis te Merelbeke toont dat de handels buiten stonden opgesteld was er hier geen lage onderzone nodig. Tenzij er in het gebouw zelf nog een seingestel stond. Voor blokpost 42 te Bellem is het niet duidelijk. Mogelijk bevond het seingestel zich achter of in het gebouw. De locatie van beide seinhuizen is hier wel verschillend. Het seinhuis in Merelbeke lijkt in de vorming te staan. Blokpost 42 te Bellem stond echter aan het station zelf. Aangezien er wellicht slechts weinig wissels en seinen te bedienen waren, was een groot seinhuizen van twee niveaus hier niet noodzakelijk. Beide gebouwen hebben een zadeldak met de schilden parallel met het spoor. De deur in de kopse gevel is wellicht in beide gevallen uitgerust

met een raam. De foto van het seinhuis te Merelbeke toont bovendien een klein raam in de langsgevel. Wellicht was dit voor blokpost 42 eveneens het geval.

TYPE B2: 1 NIVEAU, ZADELDAK (DWARS), KLEINE RAMEN, GEEN LUIFEL

Zes seinhuizen kunnen onder dit type geplaatst worden; een anoniem seinhuis te Oudenburg (IF016), blokpost 45 te Maria-Aalter (IF036), blokpost 40 te Landegem (IF042), blokpost 38 te Drongen (IF044), een anoniem seinhuis te Erembodegem (IF087) en blokpost 4 te Sint-Martens-Bodegem (IF098). Dit type seinhuis vertoont grote gelijkenissen met het vorige type maar heeft een zadeldak met schilden die dwars op de sporen staan in plaats van parallel ermee. Bovendien is er hier wel degelijk sprake van een lage onderzone, waar dit bij het vorige type niet het geval leek te zijn. Op vier van de zes foto's is geen buitentrap zichtbaar maar wellicht was er aan één van de gevels een kleine buitentrap te vinden. Aan het seinhuis te Oudenburg bevond er zich aan de rechterzijgevel een houten buitentrap. De onderzone werd hier bovendien open gelaten. Blokpost 45 te Maria-Aalter had eveneens een houten trap aan de rechterzijgevel.

Blokpost 4 te Sint-Martens-Bodegem springt wat deze seinhuizen betreft het meest uit de boot. Het is het enige waar bakstenen zijn gebruikt en de ramen getoogd zijn met een segmentboog. Gezien de slechte kwaliteit van de foto van het seinhuis te Drongen kan niet met zekerheid gezegd worden welk materiaal hier werd gebruikt. Het zou dan ook kunnen dat dit ook een bakstenen seinhuis was, weliswaar wit geverfd. Ook de vier andere seinhuizen waren wit geverfd en tonen onderling grote gelijkenissen. Allen waren ze gemaakt met betonplaten. Het seinhuis te Erembodegem had als dakbedekking leien. Het seinhuis te Oudenburg, blokpost 45 te Maria-Aalter en blokpost 40 te Landegem hadden een dak van golfplaten. De vorm van de ramen, zesruiters, komt zowel in Maria-Aalter als in Erembodegem en Landegem terug. Ook hebben deze drie seinhuizen een zwart geverfde plint.

TYPE B3: 1 À 2 NIVEAUS, ZADELDAK (PAR.), BUITENTRAP, GEEN LUIFEL

Verschillende seinhuizen van dit type waren op de desbetreffende lijnen terug te vinden. Het ging hierbij om een anoniem seinhuis te Varsenare (IF014), blokpost 47 te Beernem (IF031) en (IF033), blokpost 43 te Aalter (IF037), blokpost 42 te Bellem (IF040), blokpost 41 te Hansbeke (IF041), blokpost 40 te Landegem (IF043), een anoniem seinhuis te Melle (IF071) en een anoniem seinhuis te Wetteren (IF073). Een anoniem seinhuis te Schellebelle (IF075) kan à la limite ook nog tot dit type behoren, al kan van de foto niet afgeleid worden of er een buitentrap aanwezig was. Ook is het seinhuis heel wat breder en heeft het zeer grote raampartijen in de zijgevels. Wel heeft het een zadeldak met de schilden parallel met de sporen, bestaat het uit twee niveaus en beschikt het niet over een luifel, zodat het alsnog bij dit type kan opgenomen worden.

De meeste andere seinhuizen hebben kleinere raampartijen. Ze hebben allen twee niveaus, maar weliswaar geen twee even hoge niveaus. Wel is het onderste niveau hier bij de meeste seinhuizen hoger dan bij de twee vorige types. De buitentrappen aan deze seinhuizen tellen dan ook heel wat meer treden. Al varieert de hoogte van deze onderzone tussen de verschillende seinhuizen. Zo is dit bij blokpost 42 te Bellem en bij blokpost 47 te Beernem (IF033) eerder laag, zoals ook bij de vorige types voorkwam, waar de andere seinhuizen toch een hogere onderzone en dito buitentrap hebben. De seinhuizen hebben een zadeldak met de schilden parallel met de sporen. De ramen waren bij de meeste seinhuizen eerder klein te noemen. Wellicht om deze reden waren er geen luifels aanwezig.
Het seinhuis in Wetteren was groter dan de andere gebouwen, het seinhuis in Schellebelle buiten beschouwing gelaten. Zo heeft het in de rechterzijgevel naast een deur ook een raam van 1 x 3 ruiten. Bij beide blokposten 47 te Beernem, bij blokpost 43 te Aalter en blokpost 40 te Landegem is dit telkens slechts een enkel raam. Blokpost 42 te Bellem was wel met een groot raam, namelijk van 2 x 4 ruiten, uitgerust, maar was zoals gezegd het laagste seinhuis van de zeven. Blokpost 42 te Hansbeke lijkt over een dubbel raam te beschikken en ook bij het seinhuis bij Melle lijkt dit zo te zijn, al is het bij dit laatste niet helemaal duidelijk of dit wel aan de kant van de deur is gelegen.

TYPE B4: TWEE NIVEAUS, PLAT DAK, LUIFEL VLAK BOVEN RAMEN, BUITENTRAP

De seinhuizen volgens dit type zijn een anoniem seinhuis te Oostende (IF013), blokpost 57 te Jabbeke (IF018) en het voorontwerp voor de nooit gebouwde blokpost 4 te Ternat (IF097). Kenmerken die bij alle drie de seinhuizen terugkomen zijn de twee niveaus, het gelijkaardig volume, het plat dak, de buitentrap en de vlak boven de ramen aangebrachte luifel. Opmerkelijk is de positie van de buitentrap bij het anonieme seinhuis te Oostende. Als enige van de verzamelde seinhuizen loopt de buitentrap hier langs de achtergevel, in plaats van aan één van beide zijgevels.

TYPE B5: 2 NIVEAUS, VEEL RAMEN, BALKON

De seinhuizen van dit type zijn blokpost 6 te Gent (IF051), een anoniem seinhuis in Gent-Sint-Pieters (IF052), en seinhuis IV te Denderleeuw (IF090). De seinhuizen hebben eenzelfde volume, twee niveaus, een balkon en een grote raamoppervlakte gemeen. Ook heeft geen enkel van de seinhuizen een prominente luifel; wel beschikken ze allen over een dakoverstek. De grote ramen van seinhuis IV te Denderleeuw zijn bij een verbouwing rond 1935 aangebracht. Zowel bij blokpost 6 te Gent-Sint-Pieters als bij seinhuis IV te Denderleeuw is er gebruik gemaakt van hout. Bij het eerste seinhuis zowel op het gelijkvloers als op de verdieping. Bij het tweede seinhuis gaat het om een houten verdieping op een stenen gelijkvloers niveau. Het andere seinhuis te Gent is opgebouwd uit staal, ingevuld met baksteen en glas. Dit laatste seinhuis heeft een

buitentrap die naar het balkon leidt. In Denderleeuw gaat het om een kleine buitentrap van enkele treden naar het gelijkvloerse niveau. Op de foto van blokpost 6 is er geen buitentrap te zien. Mogelijk bevond deze zich aan de linkerzijgevel of achtergevel, of was er enkel een binnentrap aanwezig. De gelijkenissen tussen deze drie seinhuizen zijn niet verregaand genoeg om van een typeplan te kunnen spreken. Mogelijk is blokpost 6 te Gent echter wel volgens een typeplan ontworpen. Een plan voor een seinhuis te Wondelgem (afb. 38) en een foto van een seinhuis te Leuze (afb. 39) toont immers gelijkaardige gebouwen.

TYPE B6: 2 À 3 NIVEAUS, PLAT DAK, LUIFEL TER HOOGTE VAN DAKRAND

Zowel blokpost 61 (IF009), blokpost 63 (IF011) en seinhuis IV (IF012) te Oostende als een anoniem seinhuis te Denderleeuw (IF092) en blokpost 2 te Jette (IF101) kunnen onder dit type samengebracht worden. Blokpost 63 te Oostende, het anonieme seinhuis te Denderleeuw en blokpost 2 te Jette tellen elk drie niveaus, de twee andere seinhuizen tellen er twee. Alle seinhuizen hebben een luifel ter hoogte van de dakrand. De luifel van blokposten 61 en 63 te Oostende is afgerond, bij blokpost 2 te Jette zijn de hoeken afgesneden. Zowel de luifel van blokpost 61 te Oostende als blokpost 2 te Jette is van hout. De drie andere seinhuizen hebben een betonnen luifel. Blokpost 2 te Jette heeft een kleine buitentrap om het tweede niveau te kunnen bereiken, seinhuis IV heeft een grote buitentrap die naar het bovenste verdiep leidt. De andere seinhuizen hebben een binnentrap. Blokpost 2 te Jette heeft net zoals het anonieme seinhuis te Denderleeuw en blokpost 63 te Oostende een balkon. Te Jette en te Denderleeuw loopt dit langs de voor- en zijgevel, te Oostende enkel rond de rechterhoek.

TYPE B7: 2 NIVEAUS, SCHILDDAK, BUITENTRAP

De seinhuizen van dit type zijn de oudste blokpost 53 te Brugge (IF022), een anoniem seinhuis te Brugge (IF027), blokpost 29 te Merelbeke (IF068) en blokpost 27 te Melle (IF072). Blokpost 53 te Brugge is als enige uit hout gemaakt, maar vertoont verder gelijkaardige kenmerken, zoals het schilddak en de buitentrap. Zowel het anonieme seinhuis te Brugge als blokpost 29 te Merelbeke hebben een prominente luifel. Bij de eerste bevindt deze zich ter hoogte van de dakrand, bij de tweede vlak boven de ramen. Beide Brugse seinhuizen hebben veel ramen. Blokpost 29 te Merelbeke heeft vier ramen van 1 x 4 ruiten in de voorgevel, van elkaar gescheiden door muurdammen. Blokpost 27 te Melle heeft in de voorgevel twee ramen van 1 x 3 ruiten, welke door een brede muurdam van elkaar zijn gescheiden.

TYPE B8: OVERKRAGING LANGS BEIDE LANGSGEVELS, SCHILDDAK, BUITENTRAP

Zowel blokpost 35/36 te Gent (IF055) als blokpost 28 te Merelbeke (IF069) en seinhuis III te Brussel (IF114) behoren tot dit type. Alle drie kenmerken ze zich door een

overkragende seinzaal en dit langs beide langsgevels. Seinhuis III te Brussel was hierbij in zijn oorspronkelijk uitzicht het meest verregaand; de seinzaal stond hier op vijf betonnen pijlers, waarbij de ruimte tussen de twee buitenste weliswaar op het gelijkvloerse niveau was dichtgemaakt. De seinzaal overkraagde langs alle zijden de betonnen ondersteuning. Later is de zone onder de seinzaal echter volledig dichtgemaakt. Hiermee verdween ook de overkraging aan de langsgevels. Enkel aan één kopse gevel overkraagde de seinzaal nog steeds de onderzone.
Alle drie de seinhuizen hadden eveneens een schilddak en een buitentrap die naar de seinzaal leidde. Blokpost 28 te Merelbeke had als enige een luifel vlak boven de ramen aangebracht. Bij de andere twee seinhuizen was de dakoversteek voldoende groot om als luifel te kunnen functioneren.

TYPE B9: 1 À 2 NIVEAUS, PLAT DAK, GEEN LUIFEL, ENKEL KLEINE DAKOVERSTEK

Een anoniem seinhuis te Oostende (IF007), de recentere blokpost 53 te Brugge (IF023), en blokpost 1L te Laken (IF105) vallen onder dit type. De eerste twee seinhuizen hebben twee niveaus, blokpost 1L te Laken bestaat uit anderhalf niveau; één niveau voor de seinzaal met eronder een halfhoog niveau voor de technieken. Blokpost 53 en blokpost 1L hebben gemeen dat de betonnen structuur zichtbaar is. Alle drie de seinhuizen hebben een kleine dakoverstek, die echter niet voldoende is om over een luifel te kunnen spreken. Blokpost 53 te Brugge telt veel ramen, net zoals het seinhuis te Oostende, dat is uitgerust met een lange ramenstrook die over de hoeken doorloopt. De raamoppervlakte van blokpost 1L is, met zijn twee blinde kopgevels, eerder beperkt te noemen.
Aangezien de seinzaal van het seinhuis te Oostende slechts langs één langsgevel overkraagt en deze overkraging bovendien zeer miniem is, wordt dit seinhuis niet opgenomen bij type B8.

TYPE B10: 1 NIVEAU, PLAT DAK, GEEN LUIFEL

Seinhuizen van dit type zijn seinhuis V te Oostende (IF006), seinhuis VI te Oostende (IF010), blokpost 59 te Oudenburg (IF015) en seinhuis IV te Merelbeke (IF067). Alle seinhuizen buiten seinhuis V te Oostende hebben een kleine buitentrap. Deze seinhuizen hebben onder het niveau van de seinzaal dan ook nog een lage onderzone. Deze drie seinhuizen hebben bovendien ook verschillende ramen, waar seinhuis V slechts weinig ramen heeft. Geen van de seinhuizen heeft een luifel. Seinhuis VI te Oostende en blokpost 59 te Oudenburg hebben wel een kleine dakoverstek, maar die is niet groot genoeg om als luifel te kunnen functioneren.

TYPE B11: BOUWVOLUME OPGEBOUWD UIT VERSCHILLENDE BLOKKEN, (PLAT DAK, LUIFEL VLAK BOVEN RAMEN)

De seinhuizen die onder dit type vallen zijn seinhuis I te Gent (IF053), seinhuis VIII te Merelbeke (IF060), blokpost 8 te Schellebelle (IF076) en blokpost 15 te Aalst (IF081). De kenmerken die deze seinhuizen met elkaar verbinden zijn hun plat dak, de luifel vlak boven de ramen aangebracht en het feit dat het volume uit verschillende blokken is opgebouwd. In tegenstelling tot de meeste andere seinhuizen gaat het hier niet om een rechthoekig bouwvolume maar om een samenspel van meerdere rechthoeken, en bij seinhuis I te Gent een driehoekige erker. De twee eerste en het laatste seinhuis tellen drie niveaus, blokpost 8 te Schellebelle twee niveaus.

Blokpost 43 te Aalter (IF038) is eveneens opgebouwd uit twee verschillende blokken, maar heeft een schilddak in plaats van een plat dak en een luifel ter hoogte van de dakrand. De belangrijkste karakteristiek van dit type is echter de opbouw uit verschillende blokken zodat dit seinhuis toch hierbij kan geplaatst worden.

II.6.4 Seinhuizen volgens typologie qua ligging/relatie: C

TYPE C1: SEINPOST IN STATIONSGEBOUW OF ANDER GEBOUW

Heel wat seinposten zijn ondergebracht in een ruimte in het ontvangstgebouw. Op de betreffende lijnen zijn dit blokpost 59 te Oudenburg (IF017), blokpost 57 te Jabbeke (IF020), blokpost 47 te Beernem in de schuilplaats (IF032) en in het station (IF034), een anoniem seinpost in het station van Drongen (IF045), blokpost 8 te Schellebelle (IF077), blokpost 4 te Ternat (IF096), blokpost 3 te Groot-Bijgaarden (IF099), blokpost 1L te Laken (IF106), seinhuis I en II te Brussel-Noord (IF115) en blokpost 8 te Brussel-Noord (IF118). Post P te Aalst (IF084) is ondergebracht in een ander spoorweggebouw, dat echter niet als seinhuis is ontworpen, noch aanpassingen heeft ondergaan om een betere zichtbaarheid te creëren.

Meestal ging dit echter wel gepaard met enkele aanpassingen aan het oorspronkelijke gebouw. Deze aanpassingen werden voornamelijk in functie van de zichtbaarheid gemaakt; invoegen van extra ramen, toevoegen van een beglaasde erker en/of van een luifel. Deze aanpassingen werden echter niet altijd gemaakt. Zo heeft er bijvoorbeeld voor de onderbrenging van blokpost 8 in het station van Schellebelle geen verbouwing plaatsgevonden. Bij de recente seintechnieken is dit verhoogde zicht ook niet meer nodig. Blokpost 8 te Brussel-Noord bevindt zich dan ook in het oude Koninklijk Salon van het station, zonder dat hiervoor uitwendige verbouwingen zijn gebeurd.

TYPE C2: SEINZAAL IN GEBOUW MET ANDERE FUNCTIES

De seinhuizen van dit type zijn allen van recentere datum. Het gaat om blokpost 8 te Oostende (IF008), blokpost 7 te Brugge (IF025), blokpost 6 te Gent (IF056) en de

toekomstige blokpost 5 te Denderleeuw (IF094). Blokpost 6 te Gent is het oudst en dateert wellicht van 1986, enkele jaren terug is er echter een nieuwe seinzaal bijgebouwd. Opvallend verschil hierbij is dat de oude seinzaal nog opengewerkt is met ramen, die nu weliswaar verduisterd zijn, terwijl de nieuwe seinzaal bijna geen ramen heeft. Ook blokpost 8 te Oostende heeft nog ramen. Dit is niet het geval bij de twee recentere seinhuizen blokpost 7 te Brugge uit 2005 en de toekomstige blokpost 5 te Denderleeuw, waarvan de plannen uit 2006 dateren. De seinzaal is bij beide seinhuizen niet langer geaccentueerd door grote raamoppervlakten maar overkraagt wel de onderliggende niveaus. Op die manier blijft de seinzaal toch als aparte entiteit herkenbaar.

TYPE C3: SEINHUIS DWARS OVER DE SPOREN

Drie anonieme seinhuizen te Brussel-Noord vallen onder dit type; (IF109), (IF116) en (IF117). Alle drie de foto's zijn getrokken voor de elektrificatie wat er op wijst dat de seinhuizen dateren van voor 1935. Het oudste seinhuis (IF109) dateert al van voor 1890 en overkraagt niet alle sporen. Beide andere seinhuizen staan wel over alle sporen. Alle drie bestaan ze uit één niveau dat ondersteund wordt door een metalen constructie. De eerste twee seinhuizen hebben een schilddak, het derde een plat dak. Het tweede en het derde seinhuis hebben een balkon, het eerste lijkt dit niet te hebben. Alle drie de seinhuizen hebben aan hun langsgevels veel ramen, enkel het tweede seinhuis (IF116) heeft een luifel.

Zowel een anonieme seinhuis te Aalst (IF080) als blokpost 1L te Laken (IF105) staan eveneens dwars over de sporen. Toch zijn beide seinhuizen hier niet opgenomen. Blokpost 1L te Laken is immers een klein volume dat bovenop een voetgangersdoorgang staat en het seinhuis te Aalst staat bovenop de perronoverkapping en overbrugt maar twee sporen. Hoewel het oudste van de hierboven vermelde seinhuizen (IF109) ook maar een beperkt aantal sporen overbrugt is er hier wel, net zoals bij de twee andere seinhuizen, sprake van een langgerekt volume dat ondersteund wordt door een metalen constructie. Aangezien dit gegeven ontbreekt bij zowel het seinhuis te Aalst als blokpost 1L te Laken en beide seinhuizen meer vormelijke overeenkomsten vertonen met de andere seinhuizen binnen hun type, zijn deze hier niet opgenomen.

TYPE C4: SEINHUIS ONTWORPEN SAMEN MET HET STATION

De seinhuizen die samen het station ontworpen zijn, zijn blokpost 52 te Brugge (IF024) en blokpost 5 te Denderleeuw (IF093). Deze seinhuizen verschillen van de seinhuizen van type C1 omdat ze niet later ingevoegd zijn in het stationsgebouw maar samen met het station ontworpen zijn.

Het seinhuis van Denderleeuw bevindt zich op de bovenste verdieping van het technische blok van het station. Een beglaasde erker markeert er het seinhuis. Blokpost 52 te Brugge is daarentegen een apart volume, weliswaar verbonden met het station. Beide seinhuizen vertonen stilistische overeenkomsten met het stationsgebouw, al is het Brugse seinhuis met zijn afgeronde hoeken eleganter uitgewerkt dan het eerder monumentale stationsgebouw. Dit seinhuis is één van de weinige voorbeelden, op de betreffende lijnen staat het alleen in zijn soort, waaraan een grote architecturale aandacht werd besteed. Het seinhuis is hier als een beeldbepalend element behandeld. Het technische werd omhuld door een elegante architectuur die uiting gaf van een zeker optimisme. Mogelijk heeft dit te maken met het feit dat de plannen dateren van 1912, en dus voor de Eerste Wereldoorlog, toen vooral de positieve effecten van de technologie belicht werden.

II.6.5 Typologie?

Het feit dat er in totaal 18 types kunnen onderscheiden worden, waarvan bovendien maar drie volgens een typeplan, wijst er op dat er heel wat variatie te vinden is binnen de architectuur van de seinhuizen op de betreffende lijnen.
Toch heeft men in bepaalde periodes een grotere aandacht gehad voor het werken met typeplans. Bij stations was dit een frequent voorkomend fenomeen,[362] maar ook voor andere soorten gebouwen werden soms typeplannen opgesteld. De drie seinhuizen van type A3 dateren allen van voor 1914. Mogelijk was er rond de eeuwwisseling een verhoogde aandacht voor standaardisering. Ook later kwam dit terug. Zo dateren de twee seinhuizen die onder type A1 zijn ondergebracht beide van 1955-56. De drie seinposten volgens type A2 zijn in diezelfde periode uitgerust met een elektromechanisch seingestel maar het is onduidelijk of de gebouwen ook in dat jaar gebouwd zijn of al ouder waren. Het feit dat de Merelbeekse stationsomgeving zwaar gebombardeerd werd aan het einde van de Tweede Wereldoorlog, lijkt erop te wijzen dat deze seinhuizen dateren uit 1955, ter vervanging van vroegere seinhuizen. Als dit inderdaad zo is, kan besloten worden dat er in het midden van de jaren 1950 een grotere aandacht was voor het werken met typeplannen. Dit had mogelijk te maken met de heropbouw na de Tweede Wereldoorlog. In het begin van de jaren 1970 was er opnieuw een heropleving van het gebruik van typeplannen. Er werd toen in het kader van rationalisering en economisering een formule, gebaseerd op modulen, uitgewerkt. De architect moest hierbij enkel nog een type-opmeting uitvoeren en een algemeen plan uitwerken.[363] De voordelen waren legio; er kon zowel in geld als in tijd bespaard

[362] Zie hiervoor: DE BOT, H., *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002. en DE BOT, H., *Stationsarchitectuur in België. Deel 2: 1914-2003*, Turnhout, Brepols, 2003.
[363] T., BIBAUW, *Een actueel facet van de bouw: de standaardisering*, in: *Het Spoor*, jg. 16, april 1971, nr. 176, pp. 7-8.

worden aangezien het bestek, de tekening en de begroting steeds gerecupereerd konden worden.[364] De typevoorbeelden die T. Bibauw in zijn artikel[365] echter voorstelt (afb. 46 en 47) zijn op de betreffende lijnen niet terug te vinden. Mogelijk was dit een evolutie uit het begin van de jaren 1970 die snel is doodgebloed. In de Archiefdienst van de NMBS-Holding bevindt er zich bovendien een map met als opschrift 'typeplans woningen/gebouwen'. Het enige plan van een seinhuis dat hier in zat betrof een ontwerp door A. Desmet voor een seinhuis te Tielt (afb. 48). Dit seinhuis telde twee niveaus, had een plat dak, een luifel vlak boven de ramen en een buitentrap. Volgens het hierboven vermeldde typologisch overzicht een seinhuis van het type B4. Op het plan zelf staat echter niets vermeld dat er op zou wijzen dat het wel degelijk om een typeplan gaat. Mogelijk is het onterecht in de map terecht gekomen.
Ondanks deze aanwijzingen dat er met types werd gewerkt zijn er toch maar acht[366] seinhuizen op de betreffende lijnen teruggevonden die volgens een typeplan zijn gebouwd. Uiteraard zijn er meer seinhuizen gebouwd dan de seinhuizen die in dit onderzoek worden vermeld, en zijn er ook in de rest van het land heel wat seinhuizen gebouwd. Toch kan uit de grote diversiteit geconcludeerd worden dat, zeker voor de betreffende lijnen, er veelal, vertrekkende vanuit bepaalde karakteristieken, een origineel plan werd opgesteld.
Binnen het gebouwtype van seinhuizen kan er dus moeilijk een overzichtelijke en beknopte typologie opgesteld worden.

Breder gezien maakt een seinhuis deel uit van een bepaald type gebouwen waaronder ook brugwachtershuisjes, verkeerstorens aan vliegvelden en vuurtorens behoren. Allen zijn in de hoogte uitgewerkt en beschikken over prominente glaspartijen en erkers. Bovendien zijn al deze gebouwtypes een vorm van utiliteitsbouw die instaan voor de veiligheid van een specifiek transportmiddel.[367] Seinhuizen verschillen wel van de meeste van bovenstaande gebouwen doordat ze meestal niet als toren zijn uitgewerkt maar veelal beperkt blijven tot een rechthoekig volume van twee niveaus. Soms is er van een uitbouw in de hoogte zelfs helemaal geen sprake en beperkt het seinhuis zich tot één volume.

[364] B., DE RAEDEMAEKER, *Negentiende – eeuwse spoorwegarchitectuur langs de lijn Dender-Waes, ontworpen door J.-P. Cluysenaar (1811-80)* (onuitgegeven licenciaatsverhandeling Vrije Universiteit Brussel, Kunstgeschiedenis en Archeologie, 1983), p. 99.
[365] T., BIBAUW, *Een actueel facet van de bouw: de standaardisering*, in: *Het Spoor*, jg 16, april 1971, nr. 176, pp. 6-9.
[366] In totaal werden 77 seinhuizen onder een bepaald type ondergebracht.
[367] M.S., VERWEIJ, *Sporadisch kleinood te Maastricht, een seinhuis naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn (1889-1983)*, in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, jg. 105, 2006, nr. 4, p. 141.

II.7 CONCLUDEREND

De TECHNICITEIT EN FUNCTIONALITEIT van seinhuizen heeft een zekere invloed op de architectuur van de gebouwen. De vereisten die dit met zich meebrengt verschillen afhankelijk van de gebruikte techniek. Voor mechanische seinhuizen is een ruimte nodig voor het gestel en, daaronder, een zone voor de kettingen en draden die het gestel en de wissels en seinen langs de sporen met elkaar verbinden. Soms is deze zone zeer laag, andere keren heeft dit dezelfde hoogte als de erboven gelegen seinzaal. Op drukke plaatsen is een uitwerking in de hoogte, omwille van de zichtbaarheid verreist; daar komen dan ook meestal seinhuizen met twee volwaardige niveaus voor. Om deze zichtbaarheid te verhogen zijn meestal grote ramen aangebracht. Soms is ook een balkon aanwezig. Een luifel kan dan een te hinderlijke lichtinval vermijden, al is niet elk seinhuis hiermee uitgerust.

Voor elektromechanische seinhuizen geldt ongeveer hetzelfde al valt op dat verschillende van deze seinhuizen zijn uitgerust met een ruimte voor de elektromechaniciens op hun gelijkvloerse verdieping. Soms hebben deze seinhuizen drie niveaus zodat voldoende plaats voor dergelijke secundaire ruimtes kan gecreëerd worden.

Met de komst van de elektrische en al-relaisseinhuizen werden andere eisen gesteld. Zo is hier een ruimte vereist waar de verschillende relais en elektrische kabels in onder gebracht kunnen worden. Deze is vaak op hetzelfde niveau van het gestel achter een glazen wand aangebracht. De elektrische kabels die de verbinding maken met de seinen en wissels langs het spoor worden via een kabelschacht naar de relaiszaal geleid.

Ook zijn verschillende al-relaisposten ondergebracht in een zaal van het stationsgebouw. Soms gaat dit gepaard met kleine verbouwingen, zoals het invoegen van ramen, maar dit is niet altijd het geval. Aangezien al-relaisseinhuizen een groter gebied kunnen bestrijken is een rechtstreekse visuele controle niet meer noodzakelijk en zijn ramen en een uitwerking in de hoogte geen absolute vereisten meer. Toch worden nieuwe al-relaisseinhuizen nog steeds uitgewerkt met grote raampartijen, zoals blokpost 15 te Aalst (IF081) illustreert.

De meest recente evoluties, namelijk EBP en de centralisatie, brengen opnieuw andere voorwaarden met zich mee. Moderne seinhuizen kunnen overal onderdak vinden. Zo bevindt blokpost 8 te Brussel-Noord (IF118) zich in het Koninklijk Salon van het station. Toch worden ook nog nieuwe seinhuizen gebouwd. De seinposten worden hierbij ondergebracht in grote gebouwen waar ook verschillende andere diensten hun kantoren hebben. Gezien de centralisatie is een rechtstreeks zicht op de sporen hier absoluut niet meer mogelijk. Bovendien kan de lichtinval storend zijn wanneer er met computerschermen wordt gewerkt. Om deze redenen heeft men ervoor gekozen om de drie meest recente seinzalen, namelijk blokpost 7 te Brugge (IF025), de nieuwe seinzaal

aan blokpost 6 te Gent-Sint-Pieters (IF056) en de toekomstige blokpost 5 te Denderleeuw (IF094), met zeer weinig tot geen ramen te ontwerpen. Het seinhuis staat hier niet meer op zichzelf en wordt bovendien niet langer gekarakteriseerd door lange ramenstroken en een prominente luifel. Toch kan de seinzaal nog als zodanig herkend worden door eenzelfde materiaalgebruik bij de drie gebouwen en een overkraging ten opzichte van de onderliggende niveaus bij blokpost 7 te Brugge en de toekomstige blokpost 5 te Denderleeuw.

Gezien veel foto's ongedateerd zijn en er weinig gedateerde plannen beschikbaar zijn is het moeilijk om een diepgaande CHRONOLOGISCHE ANALYSE te maken. Wel kunnen enkele algemene tendensen onderscheiden worden.
Uiteraard kan het chronologische aspect gekoppeld worden aan wat hierboven gezegd werd in verband met de seintechnieken. Ook op het vlak van materiaalgebruik zijn bepaalde chronologische evoluties te onderscheiden.
Zo komen in de aanvangsperiode veel gedeeltelijk of volledig houten seinhuizen voor. Voorbeelden zijn blokpost 53 te Brugge (IF022) en een anoniem seinhuis te Gent-Zuid (IF048), al kan voor beide niet met zekerheid gesteld worden dat deze van voor 1900 dateren. Ook in het begin van de 20ste eeuw werden nog houten seinhuizen gebouwd. Zo dateert het plan (afb. 38) voor het volledig houten seinhuis te Wondelgem uit 1924. In 1935 koos men er dan weer voor om geen nieuw seinhuis te bouwen in Denderleeuw maar het bestaande, en deels in hout uitgevoerde, gebouw aan te passen (IF090). Blokpost 6, wellicht gelegen te Gent (IF051) is eveneens van hout gemaakt en dateert vermoedelijk uit de 20ste eeuw.[368] Sommige houten seinhuizen zijn tot enkele jaren terug blijven bestaan. Voorbeelden zijn een seinhuis te Leuze (afb. 39) en te Quenast (afb. 49). Het gebruik van hout kan voor de betreffende lijnen gesitueerd worden tussen 1867 en de eerste decennia van de 20ste eeuw. In 1930 werd blokpost 2 te Jette (IF101) weliswaar nog uitgerust met een houten luifel maar de structuur van het gebouw is opgebouwd uit baksteen.
De meeste seinhuizen op de onderzochte lijnen zijn dan ook van baksteen, in combinatie met natuursteen of beton, gemaakt. Enkele seinhuizen zijn echter met betonplaten geconstrueerd, maar gezien een datering hier ontbreekt kunnen hier geen conclusies uit getrokken worden. Wel valt op dat deze allemaal, behalve één (blokpost 59 te Oudenburg (IF015)), onder type B2 behoren.
Voor de meest recente seinhuizen werd als gevelbekleding voor zink geopteerd. Dit is het geval bij blokpost 7 te Brugge (IF025), de nieuwe seinzaal aan blokpost 6 te Gent-Sint-Pieters (IF056) en de toekomstige blokpost 5 te Denderleeuw (IF094). Dit materiaal is echter niet eigen aan de recente periode aangezien dit al in de 19de eeuw

[368] Aangezien het plan voor een gelijkaardig seinhuis te Wondelgem uit 1924 dateert, lijkt het waarschijnlijk dat blokpost 6 ook uit de 20ste eeuw dateert.

werd gebruikt voor de daken van seinhuizen (IF109). Als gevelbekleding is het echter wel nieuw en het valt te verwachten dat men voor andere nieuwe seinhuizen wellicht voor eenzelfde materiaalgebruik zal opteren.

Wat vervolgens het GEOGRAFISCHE ASPECT betreft vallen enkele zaken op. Een eerste zaak is het voorkomen van drie quasi identieke seinhuizen in de vorming van Merelbeke. Vermoedelijk kwam dit vaker voor, en dan vooral wanneer er op hetzelfde moment verschillende seinhuizen op eenzelfde plek werden gebouwd. In Merelbeke was dit het geval, mogelijk na oorlogsschade van eerdere seinposten op dezelfde locatie. Ook in Neerpelt (zie verder) staan twee zeer gelijkaardige seinhuizen, die in dezelfde periode werden gebouwd. Verder kon op de onderzochte lijnen enkel in Oostende een dergelijke concentratie van seinhuizen op een beperkte oppervlakte gereconstrueerd worden. De seinhuizen zijn er niet identiek aan elkaar, want vaak ook op andere tijdstippen gebouwd. Toch kan opgemerkt worden dat drie van de negen in types ondergebrachte Oostendse seinhuizen onder type B6 kunnen geplaatst worden. Twee andere Oostendse seinhuizen behoren dan weer tot type B10.
Verder valt op dat seinhuizen van het type B3 voorkomen in de opeenvolgende plaatsen Beernem, Aalter, Bellem, Hansbeke en Landegem en Melle, Wetteren en Schellebelle. Men kan dus als het ware een lint van dergelijke seinhuizen langs de lijn 50A terugvinden. Een lint dat overigens al start in Varsenare waar zich ook een seinhuis van dat type bevond. Op de lijn 50 werden er geen seinhuizen van dit type teruggevonden.
Seinhuizen die over het spoor staan, zoals die onder type C3 geconcentreerd worden kwamen in dit onderzoek enkel voor in Brussel-Noord. Ook in Aalst en in Laken stond een seinhuis dwars op de sporen, maar niet op eenzelfde dramatische manier als de voorbeelden in Brussel.
De seinhuizen van het type C2 zijn allemaal van recentere datum en bevinden zich in de grote steden waarlangs de betreffende lijnen lopen. Het gaat hierbij om grote seinposten die door middel van EBP grote gebieden bestrijken. Deze te Oostende is echter al opnieuw afgeschaft, maar dit kadert uiteraard in de verdergaande centralisatie van de seininrichting.
Op het eerste zicht is het opmerkelijk dat er geen grote verschillen te merken zijn tussen de seinhuizen op de lijn 50, die via een privéconcessie werd aangelegd, en de seinhuizen op de lijn 50A, die vanaf het begin door de staat werd uitgebaat. Toch is dit niet onlogisch aangezien seinhuizen pas in 1867 in ons land werden geïntroduceerd en de lijn 50 al in 1876 en dus negen jaar later door de staat werd overgenomen. De weinige seinhuizen die in die periode langs de lijn 50 geplaatst werden, waren mogelijk

rechtstreekse kopieën van de Engelse Saxby-seinhuizen,[369] zodat er van een eigen stijl, zoals dit voor de meeste van de stations langs de lijn het geval was, geen sprake kon zijn.

Samenvattend kan gesteld worden dat de architectuur van seinhuizen voornamelijk bepaald wordt door technische evoluties en praktische overwegingen en slechts in zeer beperkte mate door stilistische bekommernissen.

[369] Hierover werd geen informatie teruggevonden maar het lijkt niet onwaarschijnlijk dat dit weldegelijk het geval was.

III. SEINHUIZEN ARCHITECTURAAL INTERNATIONAAL

Na gekeken te hebben naar de Belgische seinhuizen komen kort de seinhuizen in het buitenland aan bod. De nadruk ligt hierbij op Groot-Brittannië en Nederland, als respectievelijk het eerste land met een spoorweg en een buurland met enkele opmerkelijke seinhuizen. Ook wordt er zeer kort ingegaan op de architectuur van een seinhuis in Kinshasa (Congo), maar dit louter ter illustratie. Tot slot worden de Belgische voorbeelden gesitueerd tegenover hun Britse en Nederlandse tegenhangers.

III.1 GROOT-BRITTANNIË

In Engeland, de heimat van de spoorwegen, werd vanaf 1860 gewag gemaakt van blokposten. Het ging hierbij om gebouwen met een gesloten onderbouw, waarachter de mechaniek zat, en een door grote ramen opengewerkte bovenbouw waar de mechanische installatie bediend werd. Deze seinhuizen werden zowel in baksteen als in hout gebouwd, meestal in een combinatie van beide; een houten bovenbouw op een stenen basis. Een zadel- of schilddak bekroonde het geheel. Soms overkraagde het seinhuis de sporen of werd het gebouwd op een seinbrug. De seinhuizen varieerden in grootte, van amper enkele vierkante meters tot zeer grote gebouwen, waar meerdere seingevers nodig waren om alle stangen te bedienen.

Aangezien er in 1921, toen de 'Railways Act' werd ondertekend, nog steeds 123 spoorwegbedrijven waren in Engeland, Wales en Schotland, is het niet verwonderlijk dat er, wat bouwstijlen en types betreft, een grote diversiteit te vinden was. Dit was zeker voor seinhuizen het geval.[370] De meeste Britse spoorwegmaatschappijen werkten immers een eigen distinctieve architecturale stijl uit.[371] Wel vertonen de seinhuizen op stilistisch vlak gemeenschappelijke kenmerken en werden er regelmatig terugkerende types gebruikt.[372]

Zo werkte de 'London & South Western Railway' al in de jaren 1870 een standaard ontwerp uit. Een voorbeeld is het seinhuis te Instow (afb. 50) dat met zijn schilddak, hoge schuiframen met 2 x 4 ruiten en een gepotdekselde verdieping op een lage breukstenen basis typerend is voor de vroege seinhuizen van de 'London & South Western Railway'.[373]

Het seinhuis in Princes Risborough North (afb. 51) is dan weer exemplarisch voor de seinhuizen van de 'Great Western Railway' in het begin van de 20ste eeuw; een lang en hoog gebouw uit baksteen met schilddak. Typisch voor de 'Great Western Railway' was het gebruik van schuiframen bestaande uit een bovenraam met 1 x 3 ruiten en een onderraam met 1 x 2 ruiten.[374] In dit geval bestaat het onderraam echter uit 2 x 2 ruiten.

Een ander seinhuis uit die periode staat in Shrewsbury (afb. 52) en is het grootste bewaarde mechanische seinhuis. Het is opnieuw gebaseerd op een standaard modulair systeem, hier van 'London & North Western Railway', en bestaat uit drie niveaus met een zadeldak.[375]

---

[370] F.G., COCKMAN, *Railway architecture*, Aylesbury, Shine Publications, 1976, p. 29.
[371] B., TRINDER (red.), *The Blackwell encyclopedia of Industrial Archaeology*, Oxford, Blackwell Publishers, 1992, p. 689.
[372] G., BIDDLE, *Britain's historic railway buildings. An Oxford gazetteer of structures and sites*, Oxford, Oxford University Press, 2003, p. xxvii.
[373] Ibid., p. 150.
[374] Ibid., p. 73.
[375] Ibid., p. 313.

Het voordeel van deze standaardisatie is dat er gewerkt kon worden met prefabricatie. Zo konden seinhuizen van 'Midland Railway' (afb. 53) aan het einde van de jaren 1910 en het begin van de jaren 1920 op één dag gebouwd worden. Nadat de fundering klaar was moest men immers enkel nog de geprefabriceerde houten elementen samenstellen.[376]

Opvallend is dat er niet werd teruggedeinsd om historiserende stijlelementen te gebruiken. Zo vertoont het houten seinhuis in St. Neots (afb. 54) gotische elementen,[377] zoals de spitsboogvensters en de spitse makelaars.

Naast het gebruik van steen en hout deden geprefabriceerde betonnen elementen vanaf 1916 hun intrede in de spoorwegarchitectuur. Kort erna paste de 'Great Northern' beton toe voor seinhuizen, ter vervanging van de versleten houten exemplaren.[378]

Bij de elektrificatie van een deel van het spoorwegnet werden ook de seinhuizen gemoderniseerd. Zo ontwierp J.R. Scott voor de 'Southern Railway' een standaard seinhuis. Een voorbeeld is het seinhuis te Woking (afb. 55) uit 1937 waar bovenop een lang gerekt volume de eigenlijke seinzaal staat. Met hun afgeronde hoeken, ver overkragend betonnen plat dak en grote ramen met spiegelglas geven de gebouwen uiting aan de nieuwe technologieën, in dit geval de elektrificatie, die hun intrede doen binnen de spoorwegen, en hier specifiek binnen de 'Southern Railway'.[379] Een quasi identiek seinhuis staat in Wimbledon (afb. 56), maar ook in Horsham, Surbiton en elders zijn dergelijke seinhuizen te vinden.

In het begin van de jaren '50 van de 20ste eeuw, een periode van grote investeringen in de spoorwegen, werden enkele zeer kwalitatieve stations en seinhuizen gebouwd. Bovendien werden pogingen tot standaardisatie ondernomen. Niet lang erna verloor het spoorverkeer echter terrein op de auto en het wegtransport.[380]

L. Martin, lid van de 'Building Research Committee' van de 'London, Midland & Scottish Railway', zag de prefabricatie als een voortzetting van de traditionele spoorwegarchitectuur waarbij gebruik werd gemaakt van ijzer, glas en hout in gestandaardiseerde ontwerpen.[381] Eind jaren 1950, begin jaren 1960 werden verschillende stations en seinhuizen ontworpen. Hierbij werd vertrokken vanuit het concept van standaardisering en prefabricering, weliswaar met lokale variaties. Op deze manier werd een consistente stijl verkregen.[382] Afbeelding 57 toont het geprefabriceerde seinhuis te Wilmslow. Ook de seinhuizen te Manchester London Road (Piccadilly) (afb. 58) en Sandbach (afb. 59) werden volgens eenzelfde methode en in dezelfde periode

[376] Ibid., p. 410.
[377] M., BINNEY, D., PEARCE (ed.), *Railway architecture*, Londen, Bloomsbury Books, 1979, p. 20.
[378] F.G., COCKMAN, *Railway architecture*, Aylesbury, Shine Publications, 1976, p. 23.
[379] G., BIDDLE, *op. cit.*, p. 108.
[380] E., HARWOOD, *Reappraising British railways*, in: J., HOLDER, S., PARISSIEN (red.), *The architecture of British transport in the twentieth century*, New Haven, Yale University Press, 2004, p. 75.
[381] Ibid., p. 78.
[382] Ibid., p. 85.

gebouwd. Wat de stationsarchitectuur betrof werd gekozen om enkel voor kleinere stations gebruik te maken van serieontwerpen. Belangrijke stations en eindstations moesten een grote architecturale uitstraling vertonen.[383]
Door de technologische ontwikkeling, waarbij er met elektrische relais gewerkt werd, verkreeg men een grotere vrijheid in het ontwerp van de seinhuizen. Wel werden veiligheid en comfort steeds belangrijker. Zo werd een goede verwarming en ventilatie vereist. Ook op vlak van akoestiek, onderhoud en lichtinval moesten doordachte ontwerpen gemaakt worden.[384] Bovendien bleef het zicht op de sporen belangrijk; hiervoor zorgden de grote doorlopende raamstroken onder zonneschermen, die een krachtige sculpturaliteit gaven aan het geheel.[385] Er werd echter eveneens onderzocht of seinzalen zonder ramen mogelijk waren. Uit dit onderzoek resulteerde dat er qua zichtbaarheid van de seininstallatie geen verschillen waren. Wel waren er ventilatieproblemen en waren de medewerkers in het seinhuis ontevreden over het gebrek aan daglicht. Toch werd besloten om het aantal ramen gevoelig te verminderen.[386] De prototypes voor deze elektrische seinhuizen werden ontworpen door P. Hamilton en J. Bicknell. Het seinhuis in Hackney Downs (afb. 60) was typisch voor de stijl van 'Eastern Regio'. Naast deze kleine seinhuistypes werkten ze eveneens ontwerpen uit voor grotere seinhuizen. P. Hamilton verwoorde zijn visie met betrekking tot deze gebouwen als volgt:

> "*To hold their own visually the scale of the building should be as large as possible, the massing simple, the materials modest but sturdy-looking. Power signal boxes are key buildings and should attempt to express that fact.*"[387]

Verder bekritiseerde P. Hamilton het gebrek aan samenwerking tussen de architecten van de seinhuizen en de ontwerpers van de seininstallaties. Dit had tot gevolg dat het klimaat om tot succesvolle ontwerpen te komen ontbrak. Toch hebben sommige seinhuizen een krachtige uitstraling verkregen en bieden ze een voorbeeld van hoe nieuwe functies tot nieuwe vormen kunnen leiden.
Naast de vernieuwde vormentaal had de elektrificatie ook gevolgen voor het aantal seinhuizen. Zo verving de in 1964 gebouwde seinpost in Rugby (afb. 61) 22 oude mechanische seinposten.[388]
Volgens P. Hamilton is een volledige standaardisatie van seinhuizen niet mogelijk noch wenselijk aangezien deze gebouwen steeds moeten aangepast worden aan de specifieke

[383] Ibid., p. 87.
[384] P., HAMILTON, *The power signal box*, in: *Architectural Review*, vol. 138, 1965, nr. 825, p. 333.
[385] E., HARWOOD, *op. cit.*, p. 97.
[386] P., HAMILTON, *op. cit.*, p. 334.
[387] Ibid., p. 334.
[388] Ibid., p. 333.

omstandigheden. Wel is standaardisatie mogelijk wat betreft het uitwerken van standaard detaillering en van een standaard structuur.[389] Ook de basis elementen van een seinhuis zijn steeds dezelfde; een solide basis voor de technieken, een meestal transparante seinzaal en een verticale circulatie.[390]
Sommige seinhuizen werden, omwille van hun beperkte grondoppervlakte, in drie niveaus uitgewerkt (afb. 61). Het seinhuis te Birmingham New Street uit 1964 (afb. 62), van de hand van P. Hamilton en J. Bicknell, werd zelfs over vijf niveaus gespreid. Er werd intensief gebruik gemaakt van geprefabriceerd beton. Het beeld dat op die manier gecreëerd werd etaleerde kracht en stevigheid, passend bij het nieuwe spoortijdperk.[391]

Er werd dus wel degelijk gewerkt met typeplans, meer dan in ons land het geval was, maar dit verschilde sterk tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen. Bovendien is, zoals Hamilton stelt, een volledige standaardisatie niet mogelijk en moeten er steeds aanpassingen gebeuren naar gelang de specifieke context. Soms ging men hier verder in door en werden seinhuizen met bijzondere detaillering of vormen, die niet altijd een onmiddellijk praktisch nut hadden, ontworpen. Voorbeelden zijn de ongewone details, zoals het omgekeerde ojief tussen basis en overhangende seinzaal, van het seinhuis in Haltwhistle (afb. 63)[392] en de bijzondere vorm van het vijfhoekige seinhuis te Knaresborough (afb. 64), dat in 1873 aan een rij woningen werd aangebouwd.[393] Eveneens opmerkelijk is een seinhuis te Carnforth (afb. 65) uit 1882. Met zijn hoge schouw in Tudorstijl, rondlicht voor een klok in de rechterzijgevel,[394] spitsbogen in de voor- en linkerzijgevel en bas-reliëf in linkerzijgevel refereert het gebouw naar de neostijlen.

[389] Ibid., p. 334.
[390] Ibid., p. 334.
[391] E., HARWOOD, *op. cit.*, pp. 98-99.
[392] G., BIDDLE, *op. cit.*, p. 375.
[393] Ibid., p. 414.
[394] Ibid., p. 512.

III.2 NEDERLAND

Wat de situatie in Nederland betreft, vermeldt H. Romers zijn verwachting om types terug te vinden en zijn verwondering toen dit niet zo bleek te zijn. Wel hadden veel seinhuizen een stenen onderbouw en een houten bovenbouw en bevond er zich onder de seinvloer een schijvenkelder. Hierin stonden schijvenstoelen die verbonden waren via kettingen met de stangen in het seinhuis en via staaldraden met de wissels en de seinen zelf.[395] M.S. Verweij benadrukt de dubbele visibiliteit van een seinhuis; *"een seinhuis wordt gezien en stelt in staat te zien"*.[396]

Het KNOB-rapport '*Spoorwegmonumenten in Nederland*' uit 1985 onderscheidde verschillende types seinhuizen, gekoppeld aan een bepaalde periode, spoorwegmaatschappij en/of architect. Zo werden in de periode 1880-1920 door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) verschillende houten seinhuizen op stenen onderbouwen gebouwd (afb. 66).[397] Soms werden deze op ijzeren constructies geplaatst zodat er een spoor onderdoor gelegd kon worden (afb. 67). Er werden bovendien heel wat kleine seinhuisjes gebouwd. Ook was het de gewoonte om de seinhuizen te ontwerpen in de stijl van de andere gebouwen van het spooremplacement. Sommige seinhuizen werden op of boven de perrons gebouwd. Daarnaast zijn verschillende seinhuizen ontworpen door architect H.G.J. Schelling en architect S. van Ravesteyn.[398]

Een voorbeeld van een gebouw van deze laatste architect is Post T te Maastricht (afb. 68 en 69) uit 1935. Dit seinhuis heeft enkele opmerkelijk karakteristieken die de functie van het gebouw ondersteunen. Zo beperken het opvallende W-vormige dak en de hellende ruiten een hinderlijke lichtinval. Ook de locatie tussen de sporen heeft zijn gevolgen voor het ontwerp. Een zeer smalle en hoge onderzone zorgt ervoor dat de treinen vlot kunnen voorbijrijden. Het gebouw is ook bouwtechnisch gezien vernieuwend. De toepassing van gewapend beton in een dergelijke ranke constructie zorgde bij de bouwvakkers voor enige onrust, zodat een proefbelasting moest uitgevoerd worden.[399] Naast de hoge architecturale waarde, als enige restant van de bouwpraktijken van S. van Ravesteyn, heeft het seinhuis bovendien een opmerkelijke symbolische connotatie; de reiziger verplaatst zich vrij als een vogel, wat terugkeert in

[395] H., ROMERS, *De spoorwegarchitectuur in Nederland. 1841-1938*, Zutphen, De Walburg Pers, 1981, p. 320.
[396] M.S., VERWEIJ, *Sporadisch kleinood te Maastricht, een seinhuis naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn (1889-1983)*, in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, jg. 105, 2006, nr. 4, p. 141.
[397] J.G.C., VAN DE MEENE, P., NIJHOF, *Spoorwegmonumenten in Nederland*, Amsterdam, Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond, 1985, p. 35.
[398] Ibid., p.36.
[399] M.S., VERWEIJ, *op.cit.*, pp. 142-144.

de vorm van het dak.[400] Bovendien gold het seinhuis als een symbool voor de moderne tijd waarin reizen per trein schoner (geen roet, rook en stoom) en efficiënter zou zijn.[401]
Ook in 1937-38 werd in Utrecht een dergelijk hoog boven de sporen uittorenend seinhuis naar ontwerp van S. van Ravesteyn (afb. 70) gebouwd. Door de oorlog heeft het echter nooit als zodanig gefunctioneerd. Wel werd het na de oorlog tijdelijk gebruikt als noodwoning, tot het in de jaren 1950 werd afgebroken.[402] Opmerkelijk is de sculpturale uitwerking van de sokkel en de luifel en het gebruik van een bol dak. De patrijspoortvensters die ook in Post T voorkwamen, een terugkerend element in het oeuvre van S. van Ravesteyn,[403] zijn ook hier te vinden en verminderen het massieve karakter van het volume.
Een gelijkaardige sculpturale uitwerking is te vinden bij Post K te Utrecht (afb. 71). De afgeronde sokkel en de zeer grote luifel geven aan het seinhuis een zekere zwaarheid mee. Dit in tegenstelling tot de lichtheid van Post T te Maastricht.
Ook later werden dergelijke seinhuizen gebouwd. Post A werd in 1958 te Utrecht in dienst genomen (afb. 72). Ook hier een W-vormig dak met eronder grote schuin geplaatste raamstroken, weliswaar minder spectaculair opengewerkt dan Post T te Maastricht. Het seinhuis staat hier eveneens op twee, weliswaar minder hoge betonnen palen.
Niet alle seinhuizen van dit type zijn even interessant op architecturaal gebied, maar daarom niet minder spectaculair. Afbeelding 73 toont Post III te Delft, waar tussen de betonnen pijlers de draden lopen die de verbinding maken tussen de seininstallatie en de seinen en wissels. Het gebouw zelf is niet veel meer dan een rechthoekig volume, opengewerkt met ramen en uitgerust met een luifel en balkon, steunende op twee betonnen pijlers. Gezien de hoogte en de beperkte breedte van de pijlers spreekt het seinhuis hoe dan ook tot de verbeelding.
Dit betekent echter niet dat alle seinhuizen in Nederland volgens dit type zijn gebouwd. Zo zijn er ook heel wat voorbeelden te vinden van de “klassieke” seinhuizen met twee niveaus van hout en/of baksteen met schild- (afb. 74), plat (afb. 75) of zadeldak (afb. 76). Andere voorbeelden zijn de beschermde Post I en II te Simpelveld (afb. 77) die beide bestaan uit een houten bovenzone op een stenen onderste bouwlaag. Het dak is bij beide seinhuizen plat en heeft een lichte overstek.[404]
Een bijzonder seinhuis (afb. 78) bevindt zich onder de overkapping van het station te Haarlem, dat werd ontworpen door D.A.N. Margadant (afb. 79).[405] Bovenop een stenen

[400] Ibid., p. 147.
[401] Ibid., p. 139.
[402] *Het nieuwe seinhuis aan de noordwestzijde van het emplacement...*, (09/12/1940), op de website van Utrechts Archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten /1940-1950/76431, geraadpleegd op 04/04/2011.
[403] M.S., VERWEIJ, *op. cit.*, p. 142.
[404] Ibid., p. 149.
[405] C., GENDERS, *Monumenten van bedrijf en techniek in beeld*, Baarn, Bosch & Keuning, 1979, p. 63.

niveau staan twee houten constructies. De seinen werden wellicht bediend vanuit het hoogste volume. Grote raampartijen zorgen voor voldoende zicht. Gezien het feit dat het seinhuis onder de overkapping werd geplaatst is een luifel niet nodig. Aan de voorgevel is een balkon bevestigd, van waarop de aankomende treinen beter te zien zijn. Een glasdeur, geflankeerd door twee ramen geeft toegang tot het balkon. Ook in de rechterzijgevel wordt een glasdeur geflankeerd door twee ramen. Het bovenlicht van 3 x 3 ruiten is in beide gevels geflankeerd door bovenramen van meerdere ruiten, gevat onder een segmentboog.

Opmerkelijk is dat verschillende seinhuizen in eenzelfde stijl als het stationsemplacement werden gebouwd. M.S. Verweij vermeldt volgende beschermde seinhuizen: gebouw C te 's-Gravenhage, seinhuis B (afb. 80) en P (afb. 81) te Roosendaal van architect G.W. van Heukelom en een seinhuis van architect H.G.J. Schelling te Amsterdam (afb. 82). Ook zijn sommige seinhuizen ondergebracht in andere gebouwen. Het beschermde seinhuis te Geldrop is niet als zodanig herkenbaar maar bevindt zich in een dienstgebouw waar ook een wisselwachters- annex wachtlokaal is ondergebracht. [406]

Na 1940 werden heel wat seinhuizen hersteld. Daarnaast werden nieuwe seinhuizen volgens bepaalde types ontworpen. Zo werd er een type gebouwd met rode of gele baksteen en uitgerust met een gebogen dak, zoals er onder andere in Deventer (afb. 83) een voorbeeld stond.[407] Ook kleinere seinhuizen werden volgens bepaalde types gebouwd. Door de invoering van de al-relaisposten werden tussen 1956 en 1959 acht seinhuizen van een standaardtype gebouwd (afb. 84). Vanaf dan worden de meeste seinhuizen in grote gebouwen, waar ook andere diensten hun werkruimtes hebben, ondergebracht.[408]

[406] M.S., VERWEIJ, *op. cit.*, p. 148.
[407] J.G.C., VAN DE MEENE, P., NIJHOF, *Spoorwegmonumenten in Nederland*, Amsterdam, Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond, 1985, p. 37.
[408] Ibid., p. 38.

III.3 CONGO

Aangezien niet alle schepen de laatste 400 km van de Kongostroom konden bevaren werd vanaf 1887 nagedacht over de ontwikkeling van een spoorweg tussen Matadi en Leopoldstad (het huidige Kinshasa). Op 31 juli 1889 werd de Spoorwegmaatschappij van Congo opgericht; de werken gingen op 16 maart 1890 van start. Deze vorderden echter zeer traag en wanneer de spoorlijn in juli 1898 werd ingehuldigd, waren de onvolmaaktheden zeer duidelijk. Vanaf 1923 werd de lijn volgens een nieuw tracé herbouwd en werd de seininrichting gemoderniseerd. Deze werd over een sectie van 90 km geautomatiseerd en met lichtseinen uitgerust.[409] Ook in 1952 werden nog delen van de lijn uitgerust met lichtseinen die gebaseerd waren op lichtseinen van de Belgische NMBS. Rond die periode werd er in het toenmalige Leopoldstad een seinhuis (afb. 85) gebouwd vanwaar een seingever het treinverkeer kon controleren.[410] Voor de invoer van de lichtseinen werden de instructies voor de rangering van de treinen hier via een radio en luidsprekers doorgegeven.[411] Later konden de lichtseinen bediend worden door het eenvoudigweg indrukken van knoppen. De treinen, wissels en seinen konden gecontroleerd worden op een optisch controlebord. [412]

Het seinhuis vertoont bepaalde karakteristieken die we ook in de Europese seinhuizen terugvinden zoals de grote raampartijen en de verhoogde positie van de seinzaal. Andere kenmerken zoals de schuin geplaatste ramen en prominente luifels, het platte dak en de verluchtingsgaten zijn echter ingegeven door klimatologische omstandigheden. Opvallend is ook het gebruik van piloti en van beton.

[409] *De spoorweg van Matadi naar Leopoldstad (Otraco)*, in: *Het Spoor*, jg. 5, maart 1960, nr. 43, p. 16.
[410] C., BLANCHART, J., DE DEURWAERDER, G., NÈVE, M., ROBEYNS, P., VAN BOST, *Le rail au Congo Belge, tome III, 1945-1960*, Brussel, Blanchart, 2008, p. 122.
[411] B., TOULIER, J., LAGAE, M., GEMOETS, P., JACQUEMOT (red.), *Kinshasa. Architecture et paysage urbains*, Parijs, Somogy Editions d'art, 2010, p. 103.
[412] C., BLANCHART, J., DE DEURWAERDER, G., NÈVE, M., ROBEYNS, P., VAN BOST, *op. cit.*, p. 124.

III.4 SITUERING VAN BELGIË IN INTERNATIONAAL KADER

Gezien de beknoptheid van het onderzoek naar de Britse en Nederlandse seinhuizen kan er geen uitgebreide vergelijking gemaakt worden. Wel kunnen enkele algemeenheden opgemerkt worden.

Net zoals in GROOT-BRITTANNIË werd ook in België met typeplans gewerkt. Toch lijkt dit, toch wat de onderzochte lijnen betreft, op veel kleinere schaal gebeurd te zijn.
Wat prefabricatie betreft kunnen er linken gelegd worden tussen het station en het seinhuis te Denderleeuw (IF093) en geprefabriceerde Britse seinhuizen zoals dit te Wilmslow (afb. 57). Voor beide gebouwen werd gebruik gemaakt van geprefabriceerde betonplaten. Ook op stilistisch vlak zijn er overeenkomsten.
In tegenstelling tot enkele Britse voorbeelden is er bij de Belgische seinhuizen op de onderzochte lijnen weinig zin voor het decoratieve terug te vinden. Dit in tegenstelling tot verschillende Britse seinhuizen die met decoratieve detaillering en verwijzingen naar neostijlen zijn uitgewerkt. Uitzonderingen zijn een anoniem seinhuis te Gent-Sint-Pieters (IF052) dat gekenmerkt wordt door enkele decoratieve details en ook blokpost 52 te Brugge (IF024) kent een zekere architecturale elegantie. De dakrand van seinhuizen in Oostende (IF002), Merelbeke (IF058) en Aalst (IF080) is eveneens decoratief uitgewerkt. Toch kan dit niet vergeleken worden met de historiserende detaillering zoals die bij sommige Britse seinhuizen naar voor komt.

Wat NEDERLAND betreft werden verschillende seinhuizen staand op enkele pijlers of op een zeer smalle onderzone teruggevonden. Dit type komt op de onderzochte lijn slechts eenmaal voor; namelijk seinhuis III te Brussel (IF114). Ook elders in België zijn dergelijke seinhuizen te vinden. Een voorbeeld is blokpost 15 te 's-Gravenbrakel (afb.86), al is de onderzone hier dichtgemaakt. Bovendient vormt de seinzaal bij beide Belgische voorbeelden een langgerekt volume, waar dit bij de Nederlandse voorbeelden eerder kleinere, kubusvormige volumes zijn.
Seinhuizen die ontworpen zijn in de stijl van het emplacement komen eveneens minder frequent voor. Op de onderzochte lijn is er enkel bij blokpost 52 te Brugge (IF024) en blokpost 5 te Denderleeuw (IF093) een directe link tussen station en seinhuis te trekken. Beide werden dan ook samen met het station ontworpen en zijn er bovendien fysiek mee verbonden. Ook elders in België zijn seinhuizen met een stilistische link tussen station en seinhuis terug te vinden. Voorbeelden zijn seinhuis II en blokpost 4 te Neerpelt (zie verder) die net zoals het station met Lombardische boogfriezen zijn versierd. Een ander voorbeeld is het seinhuis te Halle (afb. 87) waar zowel voor het station als voor het seinhuis gebruik werd gemaakt van speklagen en van rondbogen.

Het decoratieve en de bijzondere volumewerking die in Groot-Brittannië aanwezig is, komt ook terug bij enkele Nederlandse seinhuizen zoals het beschermde seinhuis B te Roosendaal (afb. 80) en het seinhuis onder de overkapping in Haarlem (afb. 78). Zoals eerder gezegd is dit voor de onderzochte lijnen in België veel minder het geval.

IV. SEINHUIZEN VANDAAG

De vragen die in dit hoofdstuk behandeld worden, hebben betrekking op het al dan niet voortbestaan, en zo ja in welke vorm, van seinhuizen. Kortom: wat doen we met de oude seinhuizen?

Gezien het industriële karakter van seinhuizen zorgt een eerste deel over industriële archeologie voor een passende omkadering. Na een uitweiding over de verschillende mogelijke vormen van behoud wordt dieper ingegaan op internationale tendensen, met een focus op Groot-Brittannië en Nederland. Verder worden de verschillende mogelijkheden; van afbreken tot beschermen besproken. Tot slot worden kort de drie beschermde seinhuizen, twee te Neerpelt en één te Sint-Genesius-Rode belicht.

IV.1 INDUSTRIËLE ARCHEOLOGIE/ INDUSTRIEEL ERFGOED/ INDUSTRIECULTUUR

Recente studies hebben zich gericht op de oorsprong van de INDUSTRIËLE ARCHEOLOGIE. Daaruit blijkt de amateuristische grondslag van de discipline en het feit dat de term niet, zoals veelal gedacht, in 1950 door de Brit D. Dudley voor het eerst werd gebruikt, maar al in 1896 in een artikel van F.M. Da Sousa Viterbo in het Portugese tijdschrift *'O Archeologo Portugues'*. De term werd vervolgens door de amateur historicus M. Rix in 1955 in Engelstalige kringen verspreid. In de hier tussen gelegen periode van 60 jaar is er echter weinig gebeurd op het vlak van onderzoek of definiëring.[413]

De invloed van M. Rix was enorm en leidde onder andere tot de oprichting van een onderzoekscomité omtrent industriële archeologie door de 'Council for British Archaeology'. Er werden hevige discussies gevoerd over de afbakening van de discipline; zou men vertrekken vanuit een bepaalde periode, vanaf de industriële revolutie tot nu? Of vanuit het aspect van productie, zodat ook Neolithisch gereedschap bestudeerd kan worden binnen de discipline van de industriële archeologie?[414]

De publieke aandacht voor het industriële erfgoed groeide in de jaren 1960 en '70, maar op academisch niveau bleef de discipline in de periferie hangen. Industriële archeologie werd immers beschouwd als een discipline waar eerder het bewaren dan het onderzoeken centraal stond en waar bovendien vooral hobbyisten bij betrokken waren. Daarenboven kan ook de focus op de recente geschiedenis als een oorzaak voor dit gebrek aan interesse uit de academische hoek beschouwd worden; het lijkt immers geen echte archeologie. R.A. Buchanan stelde in 1980 dan ook voor om de discipline bij de geschiedenis onder te brengen.[415]

In de jaren 1990 vond een splitsing plaats binnen de Britse industriële archeologie; enerzijds het op het monument gefocuste onderzoek, anderzijds het socio-economisch gericht onderzoek. Tijdens diezelfde periode werd industriële archeologie geleidelijk aan opgenomen binnen de academische wereld. Toch bleef en blijft industriële archeologie hier slechts in beperkte mate aanwezig. Bovendien ligt de focus voornamelijk op het beschrijven van monumenten en veel minder op het socio-economisch onderzoek. Als gevolg hiervan wordt het onderwerp eerder als iets praktisch dan als een theoretische discipline beschouwd. Samengevat kan gesteld worden dat industriële archeologie een discipline is met vele gezichten waardoor het moeilijk serieus wordt genomen in de academische context.[416]

---

[413] H., ORANGE, *Industrial archaeology: its place within the academic discipline, the public realm and the heritage industry*, in: *Industrial Archaeology Review*, jg. 30, 2008, nr. 2, p. 84.
[414] Ibid., p. 84.
[415] Ibid., p. 84.
[416] Ibid., p. 85.

Binnen de erfgoedsector is industrieel erfgoed wel zeer belangrijk geworden. Zo zijn verschillende industriële sites beschermd en op de lijst van Werelderfgoed geplaatst. Vandaag zijn 74 industriële sites, waaronder twee in België,[417] opgenomen in deze lijst. Bovendien is de culturele betekenis van industrieel erfgoed veranderd; het wordt niet langer aanschouwd als een herinnering aan onacceptabele arbeidsomstandigheden maar als een icoon van ons innovatief industrieel verleden.[418]
In de aanvangsfase van de industriële archeologie, waarbij de focus voornamelijk op het behoud lag,[419] werd veel gewerkt rond de spoorwegen. De mislukte reddingsoperatie van de Dorische portico van het Euston station in 1962 heeft de industriële archeologie en het spoorwegerfgoed onder de publieke aandacht gebracht. In de jaren 1970 ontstond er dan ook een bloeiende erfgoedbeweging rond alles wat met spoorwegen, van treinen tot seinhuizen, stations en viaducten te maken had. Ondanks dit gegeven zijn er in het tijdschrift *'Industrial Archaeology Review'* slechts weinig artikels over dit erfgoed verschenen. Vaker lag de nadruk hier op de textielindustrie.[420]

Naar aanleiding van de 'Third International Conference on the Conservation of Industrial Monuments' werd in 1978 'The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage' (T.I.C.C.I.H.) opgericht. In hun definitie werden drie onderzoeksobjecten genoemd: alle onroerende en roerende goederen die getuigen van industriële activiteiten, alle geschreven, iconografische en andere documenten die betrekking hebben op industriële activiteiten en, indien deze essentieel zijn voor een goed begrip, ook de industriële producten zelf.[421] Deze drie onderzoeksobjecten werden gegroepeerd onder de term INDUSTRIEEL ERFGOED, in de plaats van de van oorsprong Britse term industriële archeologie. Deze laatste term is ook vandaag nog in zwang maar werd in 1978 als problematisch beschouwd. Door de grote verschillen tussen de industriële geschiedenissen van verscheidene landen kon deze immers niet meer eenduidig gedefinieerd worden. Deze terminologieverschuiving had verschillende implicaties voor de discipline: een uitbreiding van het onderzoeksdomein, methodologische aandacht voor iconografische en mondelinge bronnen en een omarming van de monumenten- en landschapszorg.[422] Ook het doel werd in vraag gesteld; eensgezindheid bestond over het feit dat studie van industriële relicten

[417] De Neolithische vuursteenmijnen in Spiennes en de vier scheepsliften op het centrumkanaal in de omgeving van La Louvière.
[418] H., ORANGE, *op. cit.*, p. 85.
[419] R., BAETENS , (red.), *Industriële archeologie in Vlaanderen. Theorie en praktijk*, Antwerpen, Standaard Uitgeverij, 1988, p. 13.
[420] M., NEVELL, *The archaeology of the rural railway warehouse in North-West England*, in: *Industrial Archaeology Review*, jg. 32, 2010, nr. 2, p. 103.
[421] R., BAETENS , (red.), *op. cit.*, p. 14.
[422] E., NIJHOF, P., SCHOLLIERS (red.), *Het tijdperk van de machine. Industriecultuur in België en Nederland*, Brussel, Vubpress, 1996, p. 13.

noodzakelijk is en dat behoud eventueel kan. Van belang voor dit laatste is het opstellen van werkbare criteria om selectief te conserveren.[423]
Dit laatste werd eveneens benadrukt door de Franse socioloog M. Augé, die waarschuwde voor een ondoordachte bescherming; volgens hem bestond het risico dat men alles onder de noemer van historische waarde zou willen beschermen. Hij zag het esthetische aspect evengoed als een belangrijk criterium.[424] Deze esthetische dimensie wordt samen met andere criteria zoals symbolische waarde, zeldzaamheidswaarde, gebruikswaarde, wetenschappelijke waarde, enzovoort door de Nederlander P. Nijhof vermeld als mogelijke argumenten voor behoud. Toch plaatst hij bij de esthetische waarde ook vraagtekens; immers wat is mooi en wat is lelijk? Hier kan volgens P. Nijhof de oorspronkelijke betekenis van een monument, namelijk een gedenkteken, soelaas bieden. Wanneer de waarde van gedenkteken aan een object kan gekoppeld worden doet het al dan niet mooi zijn er minder toe.[425]

Het begrip INDUSTRIECULTUUR, vooral in Duitstalige literatuur gebruikt, bekijkt de industrialisering op het niveau van de samenleving en onderzoekt hoe verschillende actoren hiermee omgaan en in welke uitingsvormen dit resulteert. Een heldere definitie ontbrak echter in de Duitse literatuur.[426] E. Nijhof en P. Scholliers stellen volgende voorlopige definitie voor: "*het geheel van uitingen van materiële en immateriële aard die kunnen worden opgevat als een reflectie van maatschappelijke actoren op de industrialisatie*."[427]
Cruciaal blijft echter om steeds een onderscheid te maken tussen industriecultuur als wetenschappelijk onderzoeksdomein, en de zorg voor het industriële erfgoed, wat een beleidsmatige en politieke bekommernis is.[428] Deze tweezijdigheid is ook wat M. Palmer in 2005 opmerkt; enerzijds de wetenschappelijke invalshoek die inzicht wil verwerven in de menselijke activiteiten in het verleden, anderzijds de monumentenzorg die gericht is op de beschrijving van individuele gebouwen. De scheiding tussen deze beide invalshoeken is cruciaal geweest binnen de voorzichtige aanvaarding van de industriële archeologie als een academische discipline. Als gevolg van deze tweespalt kampt de industriële archeologie echter ook met een identiteitscrisis; nog steeds zijn er moeilijkheden met betrekking tot de formulering van onderzoeksobjecten en doelen. Tegelijkertijd echter bloeit, vooral in Engeland, het industriële erfgoed als nooit te

[423] Ibid., pp. 14-15.
[424] L., VAN MALDEREN, L., CORIER, *Industriële archeologie. België*, Brussel, Éditions Racine, 2002, p. 24.
[425] P., NIJHOF, *Monumenten van bedrijf en techniek. Industriële archeologie in Nederland*, Zutphen, De Walburg Pers, 1978, p. 17.
[426] E., NIJHOF, P. SCHOLLIERS (red.), *op. cit.*, p. 17.
[427] Ibid., p. 18.
[428] Ibid., p. 19.

voren. Industrieparken worden opengesteld voor het publiek en industrieel erfgoed wordt veelvuldig onderwerp van studie.[429]

R. Baetens stelt dat door de uiteenlopende onderzoeksobjecten interdisciplinariteit noodzakelijk is. Enkel door een samenwerking tussen ingenieurs, architecten, geografen, industriële vormgevers, archeologen en historici kan een gedegen kennis over het industriële verleden bekomen worden. Enigszins sloganesk poneert H. Balthazar: "*de industrieel archeoloog bestaat niet*."[430] Hoewel R. Baetens hier de kunstwetenschapper niet expliciet vermeldt, dicht hij ook hen een belangrijke rol toe binnen de discipline van de industriële archeologie. Zo wordt de kunsthistoricus F.D. Klingender als één van de voorlopers beschouwd omdat hij "*het industriële uit zijn cultureel isolement haalde en van principiële lelijkheid bevrijdde*."[431]

Naast Engeland, dat een zeer rijke traditie heeft wat industrieel erfgoed en industriële archeologie betreft, heeft ook BELGIË een interessant industrieel verleden. België volgde immers Groot-Brittannië op als tweede geïndustrialiseerde land ter wereld en was bovendien het eerste land op het Europese vasteland dat spoorwegen aanlegde.[432]
In België werd op 7 augustus 1931 de wet in voege gesteld waardoor gebouwen en landschappen op basis van historische, artistieke of wetenschappelijke waarden beschermd konden worden. Industriële gebouwen kwamen hiervoor dus in aanmerking, al was dit tot begin jaren 1970 eerder een zeldzaamheid.[433] Tot die tijd waren wel enkele personen actief op het vlak van industriële archeologie, met R. Evrard als één van de pioniers, maar ontbrak het aan een systematische en overkoepelend aanpak.[434] Met de redding van Grand Hornu in 1968 kwam industriële archeologie prominenter in beeld. G. Van den Abeelen werd één van de drijvende krachten op academisch niveau en H. Balthazar werd voorzitter van een door J. Dhondt opgerichte 'Werkgroep Industriële Archeologie van de Rijksuniversiteit Gent' (WIARUG). Ook werd in 1975 het 'Centrum voor Industriële Archeologie' opgericht.[435] In datzelfde jaar maakte een tentoonstelling[436] het grote publiek warm voor het industriële erfgoed. Aan de tentoonstelling werd de publicatie *'En toen kwam de machine. Ontmoeting met de*

[429] H., ORANGE, *Industrial archaeology: its place within the academic discipline, the public realm and the heritage industry*, in: *Industrial Archaeology Review*, jg. 30, 2008, nr. 2, p. 83.
[430] R., BAETENS , (red.), *Industriële archeologie in Vlaanderen. Theorie en praktijk*, Antwerpen, Standaard Uitgeverij, 1988, p. 14.
[431] Ibid., p. 29.
[432] R., DE HERDT, *Een nieuwe wetenschap op zoek naar een eigen identiteit: de industriële archeologie*, Gent, 1979, p. 2.
[433] A., LINTERS, *De wortels van Flanders Technology. Industrieel erfgoed. Industriële archeologie in Vlaanderen*, Leuven, uitgeverij Kritak, 1987, pp. 276-277.
[434] J.-M., DUVOSQUEL, M., BRUWIER, *En toen kwam de machine. Ontmoeting met de industriële archeologie*, Veys, Tielt, 1975, p. 22.
[435] Ibid., p. 25.
[436] Tentoonstelling in de Passage 44 te Brussel van 29 november 1975 tot 4 januari 1976.

industriële archeologie' gekoppeld. Hierin werd veel aandacht besteed aan de methodologische aspecten van de discipline. In 1978 werd vervolgens door A. Linters de 'Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie' (VVIA) opgericht. Sindsdien heeft deze vereniging, die steunt op vrijwilligers, het onderzoek naar en de ontsluiting van industrieel erfgoed gestimuleerd. Dit onder meer als organisator van cursussen, co-uitgever van het Vlaams-Nederlands tijdschrift *'Industrieel Erfgoed in Vlaanderen'* en medeoprichter van E-FAITH (European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage).[437]

Ook op wetgevend gebied won de industriële archeologie aan belang. Op 3 maart 1976 werd immers een nieuwe wet gestemd volgens welke monumenten en stads- en dorpsgezichten beschermd kunnen worden volgens artistieke, wetenschappelijke, historische, volkskundige, industrieel-archeologische en andere sociaal-culturele waarden.[438] Industrieel-archeologische waarde werd hier dus expliciet in de waardebepaling opgenomen, wat op dat moment een vernieuwend initiatief was. Wel moet opgemerkt worden dat ongeveer de helft van de beschermde industriële monumenten molens zijn.[439] Bovendien stellen P. Viaene en P. Scholliers dat een wettelijke bescherming niet automatisch een goede bewaring tot gevolg heeft. Anderzijds is het zo dat niet-beschermd industrieel patrimonium aan een hoog tempo wordt afgebroken.[440]

In de inventaris van het bouwkundig erfgoed in Vlaanderen, opgestart in het begin van de jaren 1970, werden aanvankelijk zo goed als geen industriële gebouwen opgenomen. Pas vanaf de jaren 1980 sijpelen deze binnen in de inventaris. Deze gegroeide aandacht voor het industrieel erfgoed uit zich eveneens in de publicatie van enkele standaardwerken[441] in de tweede helft van de jaren 1980.[442] Sindsdien zijn echter slechts weinig kwalitatieve publicaties rond industriële archeologie uitgegeven. Wel

---

[437] *Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw*, (s.d.), op de website van Forum voor Erfgoedverenigingen, http://www.onroerenderfgoed.be/index.cgi?id=1031&nav=true, geraadpleegd op 09/05/2011.

[438] A., LINTERS, *De wortels van Flanders Technology. Industrieel erfgoed. Industriële archeologie in Vlaanderen*, Leuven, uitgeverij Kritak, 1987, pp. 276-277.

[439] Wanneer in de databank beschermd erfgoed gezocht wordt op industrieel erfgoed worden 1136 resultaten gegeven. Wanneer hierbinnen gezocht wordt op molens worden 624 resultaten getoond.

[440] P., VIAENE, P., SCHOLLIERS, *National report for Belgium*, in: *Patrimoine de l'industrie*, jg. 8, 2006, nr. 15, p. 31.

[441] VIAENE, P., DE HERDT, R., *Industriële archeologie in België*, Gent, Museum voor industriële archeologie en textiel, 1986., LINTERS, A., *De wortels van Flanders Technology. Industrieel erfgoed. Industriële archeologie in Vlaanderen*, Leuven, uitgeverij Kritak, 1987., BAETENS, R., (red.), *Industriële archeologie in Vlaanderen. Theorie en praktijk*, Antwerpen, Standaard Uitgeverij, 1988. en BERCKMANS, P., CHARLIER, G., DAELS, L., VERHOEVE, A., DE SCHEPPER, J., *Van industrie tot erfgoed*, Brussel, Stichting Monumenten- en landschapszorg vzw, 1989.

[442] F., BECUWE, e.a., *Industrieel erfgoed. Inventarisatie, onderzoek en ontsluiting*, (01/06/2010), op de website van Onderzoeksbalans Onroerend Erfgoed Vlaanderen, http://www.onderzoeksbalans.be /onderzoeksbalans/bouwkundig/ architectuurgeschiedenis/industrieel, geraadpleegd op 09/05/2011.

verschenen er heel wat gespecialiseerde artikels en brochures.[443] Ook in begin van de jaren 1990 bleef industrieel erfgoed bij ons populair. Zo werd er in september 1990 in Brussel het zevende T.I.C.C.I.H. georganiseerd.[444] Ook verschenen er verschillende publicaties, werden tentoonstellingen georganiseerd, nieuwe musea geopend en industrieel archeologische verenigingen opgericht. Dit alles werd gekoppeld aan een professionalisering. Zo werd in 1996 de Stichting voor Industrieel en Wetenschappelijk Erfgoed (SIWE) opgericht. Deze organisatie promoot het onderzoek naar en het bewaren van industrieel erfgoed.[445] In 2001 werd SIWE door de Vlaamse Overheid als Steunpunt voor de industriële archeologie in Vlaanderen en Brussel aangeduid. Dit maakte deel uit van de hervormingen van het erfgoedveld. Hierbij werd industrieel erfgoed expliciet opgenomen binnen het bredere veld van erfgoed. SIWE wil de aandacht richten op de geschiedenis van de technologie en de link leggen tussen technologie en maatschappij. Bovendien wil het de banden tussen amateurs in het veld en de academische wereld nauwer aanhalen.[446]

Wetenschappelijk onderzoek vanuit de academische hoek blijft echter beperkt. Aangezien enkel de Vrije Universiteit Brussel en de Hogeschool Antwerpen cursussen over industriële archeologie aanbieden, richten slechts weinig thesissen zich op dit onderwerp. Resultaat hiervan is een beperkte aantrekkingskracht van de discipline op jonge mensen en een vergrijzing van het Belgische industrieel archeologische veld.[447]

Ook in de onderzoeksbalans van het 'Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed' (VIOE) wordt de nadruk gelegd op de grote hiaten die in het onderzoeksveld aanwezig zijn. Heel wat industriële sectoren zijn slechts heel summier of zelfs niet onderzocht en ook het onderzoek naar productieprocessen staat nog in zijn kinderschoenen.[448] Deze onderzoeksbalans maakt per industriële sector een status quaestionis op. Opmerkelijk genoeg is dit niet gebeurd voor de spoorwegen, terwijl deze sector zowel binnen de industriële geschiedenis in het algemeen als in de industriële ontwikkeling van België van cruciaal belang is geweest.

---

[443] P., VIAENE, P., SCHOLLIERS, *National report for Belgium*, in: *Patrimoine de l'industrie*, jg. 8, 2006, nr. 15, p. 32.
[444] G., VANDERHULST (red.), *Industry, man and landscape. Industrie, homme et paysage*, Brussel, T.I.C.C.I.H.-Belgium, 1992, p. 14.
[445] P., VIAENE, P., SCHOLLIERS, *National report for Belgium*, in: *Patrimoine de l'industrie*, jg. 8, 2006, nr. 15, pp. 29-30.
[446] Ibid., p. 33.
[447] Ibid., p. 32.
[448] F., BECUWE, e.a., *Industrieel erfgoed. Inleiding*, (01/06/2010), op de website van Onderzoeksbalans Onroerend Erfgoed Vlaanderen, http://www.onderzoeksbalans.be/onderzoeksbalans/bouwkundig/architectuurgeschiedenis/industrieel, geraadpleegd op 09/05/2011.

IV.2 BEHOUD?

Op internationaal niveau zijn bepalingen in verband met het behoud en de restauratie van monumenten vastgelegd in het Charter van Athene uit 1931 en het Charter van Venetië uit 1964. Behoud door herbestemming komt in dit laatste charter aan bod. Het belang van een maatschappelijk nuttige bestemming wordt hierbij onderstreept. Dit mag echter niet ten koste gaan van de indeling en decoratie van de gebouwen.[449] Hieraan kan het belang van een degelijk onderhoud gekoppeld worden.[450] Een gebouw dat in gebruik is, en waar dit gebruik bovendien op een goede manier plaatsgrijpt, zal automatisch beter onderhouden worden. Verder wordt het belang van een monument als historische bron, naast de artistieke waarde, onderstreept.[451] Dit is een van de redenen waarom restauratie steeds een uitzondering moet blijven. Immers gaat daarbij steeds bepaalde informatie verloren. Het belang van archeologisch en historisch onderzoek in het geval van restauratie wordt dan ook benadrukt.[452]

In de Nederlandse context onderscheidt P. Nijhof, adjunct directeur van het 'Nederlandse Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting' (NIROV), twee vormen van behoud van industriële panden, elk met verschillende variaties: behoud ter plaatse en behoud door overplaatsing. Gezien de drievoudige opbouw van een monument - het fysieke object, de functie van het object en de omgeving – is deze laatste optie volgens P. Nijhof niet prefereerbaar.[453] De verschillende varianten worden door P. Nijhof geordend van meest ideaal tot laatste redmiddel. Behoud ter plaatse staat hierbij bovenaan. De verschillende varianten zijn het behoud in oorspronkelijke staat en in werking, het behoud door lichte aanpassingen, behoud in oorspronkelijke staat maar met een nieuwe niet-economische functie, behoud door functieverandering en een combinatie van verschillende van bovenstaande mogelijkheden. Vervolgens komen de verschillende vormen van behoud door overplaatsing aan bod. Hierbij wordt een complete overplaatsing met behoud van functie geprefereerd boven een complete overplaatsing met een buiten functie stelling, een (in)complete overplaatsing met functieverandering en de fragmentering en documentatie van het pand.[454]

[449] *Charter van Venetië*, (Nederlandse vertaling), Venetië, s.n., 1964, art. 5.
[450] Ibid., art. 4.
[451] Ibid., art. 3.
[452] Ibid., art. 9.
[453] P., NIJHOF, *Monumenten van bedrijf en techniek. Industriële archeologie in Nederland*, Zutphen, De Walburg Pers, 1978, p. 25.
[454] Ibid., pp. 26-33.

In '*Van industrie tot erfgoed*'[455] is een hoofdstuk gewijd aan het behoud van industrieel erfgoed. Hier wordt de nadruk gelegd op de documentaire waarde van de gebouwen en dienen de inspanningen van de overheid om industrieel erfgoed te beschermen gezien te worden als een poging om de bronnen voor kennis over ons industrieel verleden te bewaren. Het documentaire aspect van deze relicten is immers het meest relevant voor de maatschappij.[456] Het behoud van het materiële relict is hierbij belangrijk omdat bouwplannen, foto's of tekstuele bronnen minder objectieve bronnen vormen dan het gebouw zelf. Belangrijk is dat het behoud op een onderbouwde selectie berust. Hiervoor is het opmaken van een inventaris en het verzamelen van achtergrondgegevens van belang. Daarnaast moet met verschillende elementen rekening gehouden worden; de relatieve industrieel-archeologische waarde, de lokalisatie, de schaal en de toekomstperspectieven.[457]
Wat renovatie betreft worden verschillende opties onderscheiden. Ten eerste renovatie als hergebruik met grondige aanpassingswerken, dit wordt de onhistorische optie genoemd. Ten tweede renovatie als hergebruik met weinig aanpassingen. Het voordeel van deze optie is dat verval wordt tegengehouden. Het nadeel dat deze vormen van hergebruik slechts tijdelijk zijn en dat er van een echte renovatie geen sprake is, maar eerder van herstel. Een derde optie is renovatie als hergebruik met het oog op herbestemming met behoud van materiële verwijzingen naar het verleden van het gebouw.[458] Hierbij tracht men bestaande elementen te verzoenen met nieuwe elementen. Doch wordt hierbij vaker de nadruk op het decoratieve aspect gelegd en blijft het documentaire op de achtergrond. Tot slot de optie van renovatie als restauratie.[459] Hiermee wordt bedoeld:

> *"Het voorbereiden en uitvoeren van werken die tot doel hebben de culturele waarden, waaronder de documentaire, van een monument te behouden en/of te herstellen en/of te versterken. In dit geval zal het herstel van het gebouw als historisch gegeven voorrang kennen boven de aanpassing ervan naar een secundaire bestemming toe."*[460]

De werkgroep 'Hergebruik van industriële ruimten' van het VVIA ontwikkelde midden jaren 1980 een tentoonstelling rond dit onderwerp. Zij zagen in essentie vier mogelijkheden waarin het voortbestaan van een oud gebouw kon uitgewerkt worden.

[455] BERCKMANS, P., CHARLIER, G., DAELS, L., VERHOEVE, A., DE SCHEPPER, J., *Van industrie tot erfgoed*, Brussel, Stichting Monumenten- en landschapszorg vzw, 1989.
[456] P., BERCKMANS, G., CHARLIER, L., DAELS, A., VERHOEVE, J., DE SCHEPPER, *Van industrie tot erfgoed*, Brussel, Stichting Monumenten- en landschapszorg vzw, 1989, p. 96.
[457] Ibid., pp. 97-98.
[458] Ibid., p. 99.
[459] Ibid., p. 100.
[460] Ibid., p. 100.

Ten eerste het behoud van dezelfde functie, eventueel mits minimale aanpassingen naar veiligheid toe. Ten tweede het restaureren in plaats van renoveren wanneer de functie niet meer toepasbaar is maar wel als historisch relevant beschouwd wordt. Hier zit men in de sector van de monumentenzorg en het museumwezen. Een derde optie is van toepassing wanneer het gebouw zowel op stedenbouwkundig, beeldbepalend als economisch niveau belangrijk is. Hier kan de oorspronkelijke functie opnieuw tot leven worden gewekt, weliswaar aangepast aan de moderne marktstructuur. Een laatste optie, hergebruik, is mogelijk wanneer het pand stedenbouwkundig beeldbepalend is en een kosten-batenanalyse groen licht heeft. Hier dient op een creatieve manier gezocht te worden naar een passende nieuwe functie.[461] Dit laatste is van groot belang; minderwaardige herbestemmingen zijn immers veelal geen lang leven beschoren en bieden geen meerwaarde. Bovendien spelen meerdere aspecten mee in de haalbaarheid van een degelijke herbestemming. Zo zijn sommige gebouwtypes moeilijker te herbestemmen, gezien hun specifieke functie. Voorbeelden die genoemd worden zijn een oude rootput, een steenoven, een loodtoren, of een windmolen.[462]

Nochtans vermeldt P. Nijhof voorbeelden van herbestemde windmolens, al is hij hier niet enthousiast over, omdat dit vaak op een ondoordachte manier is gebeurd. Wel stelt hij dat er steeds moet vertrokken worden vanuit de gedachte dat niets onmogelijk is, weliswaar gekoppeld aan de gedachte dat niet alles wenselijk is.[463]

Herbestemming is bovendien niet iets modern, de gehele bouwgeschiedenis wordt gekenmerkt door continue aanpassingen aan nieuwe functies.[464] Juist daarom kan herbestemming als een legitiem proces beschouwd worden. Wil men echter een goede herbestemming verkrijgen dan is het belangrijk om ook de culturele en maatschappelijke context van een gebouw mee in rekening te brengen en verder te kijken dan puur economische motieven. Op deze manier kunnen er interessante dialogen ontstaan tussen het oude gebouw en zijn nieuwe functie en context. Goed doordachte herbestemmingen kunnen, zeker indien deze op grote schaal zijn uitgevoerd, nieuwe stedelijke dynamieken opwekken die bijdragen aan de sociale cohesie binnen een stadsgedeelte. Op die manier kan monumentenzorg in de brede zin van het woord gekoppeld worden aan een sociaal-maatschappelijke dimensie.

[461] DE WAELE, N., *Industriële archeologie: renovaties*, Brussel, Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie Vlaanderen, 1985, p. 7.
[462] Ibid., p. 9.
[463] P., NIJHOF, *Monumenten van bedrijf en techniek. Industriële archeologie in Nederland*, Zutphen, De Walburg Pers, 1978, p. 30.
[464] Ibid., p. 30.

IV.3 SEINHUIZEN VANDAAG INTERNATIONAAL

In ENGELAND zijn heel wat seinhuizen opgenomen in een lijst van waardevolle gebouwen.[465] Dit oplijsten werd opgestart in 1947 volgens de 'Town & Country Planning Act'. Gebouwen kunnen omwille van hun ouderdom, zeldzaamheid, architecturale kwaliteiten, technische of historische belangen opgenomen worden in deze lijst. Ook de historische of visuele eenheid van een groep wordt als een waardemeter gezien. Het doel van deze oplijsting is niet om elke verandering tegen te houden; wel biedt het een kader volgens welke aanpassingen kunnen geëvalueerd worden. Er wordt, net zoals in Wales, gebruik gemaakt van drie 'Grades'. Van 1 naar 3: gebouwen van uitzonderlijk belang, belangrijke gebouwen met meer dan bijzonder belang en gebouwen van bijzonder belang waardoor elke inspanning om hen te bewaren gerechtvaardigd is.[466]

Heel wat seinhuizen hebben de tweede graad verkregen. Zo ook het seinhuis te Instow (afb. 50) dat dateert uit 1870 en sloot in 1965. Het volledige interieur is gerestaureerd, alsof het seinhuis nog steeds in gebruik is.[467] Ook enkele seinhuizen in het 'Midland Railway Centre' in Butterley hebben die graad toegekend gekregen. In dit centrum, een deel van de oude 'Midland Railway' lijn, bevinden zich verschillende gebouwen, waaronder een station, meerdere seinhuizen en een spoorwegkerk[468], die van elders hierheen zijn verplaatst. Er worden workshops en tentoonstellingen georganiseerd, met bijzondere aandacht voor de 'Midland Railway' seinpraktijk.[469] Zo bestaan er in Engeland heel wat sites, die als museumspoorlijn zijn ingericht en waar gebouwen van elders naar toe verplaatst werden.

Ondanks het feit dat spoorwegarchitectuur specifiek ontworpen is voor een bepaald doel, namelijk het organiseren van het spoorwegverkeer, hebben verschillende spoorweggebouwen toch heel diverse reconversies ondergaan.[470] Volgens M. Binney is een herbestemming voor zo goed als elk soort spoorweggebouw mogelijk, weliswaar als aan praktische eisen zoals het financiële plaatje en een degelijke bouwfysische toestand is voldaan. Door hun vaak centrale positie in steden en dorpen zijn ze bovendien ideaal om een publieke functie te huisvesten. Het resultaat overstijgt vaak het louter bewaren van een interessant gebouw; creatieve herbestemmingen kunnen een meerwaarde bieden.[471] M. Binney vermeldt echter geen voorbeelden van herbestemmingen van seinhuizen.

---

[465] G., BIDDLE, *Britain's historic railway buildings. An Oxford gazetteer of structures and sites*, Oxford University Press, Oxford, 2003, p. xxvii.
[466] Ibid., p. xxxiii.
[467] Ibid., p. 150.
[468] De St. Saviour's Church die oorspronkelijk in het spoorwegdorp Westhouses stond.
[469] G., BIDDLE, *op. cit.*, p. 244.
[470] M., BINNEY, D., PEARCE (ed.), *Railway architecture*, Londen, Bloomsbury Books, 1979, p. 206.
[471] Ibid., pp. 228-229.

Ook in Nederland wordt men met de problematiek van buiten werking gestelde seinhuizen geconfronteerd. Gezien de beperkte afmetingen en vaak ongunstige ligging zijn heel wat seinhuizen gesloopt. Andere zijn dan weer naar museumspoorlijnen overgebracht.[472] Eén van de weinige nog op zijn oorspronkelijke plaats bewaarde seinhuizen bevindt zich in Maastricht en is van de hand van architect S. van Ravesteyn (afb. 68 en 69). Post T dateert uit 1935 en is het enige nog oorspronkelijke seinhuis ontworpen door deze spoorwegarchitect.[473] Hij ontwierp in de periode 1924-1958 heel wat spoorweggebouwen waaronder zeker vijftien seinhuizen.[474] Opmerkelijk is dat de inventaris door J.G.C. van de Meene en P. Nijhof uit 1985, die volgens M.S. Verweij vrijwel dekkend is, slechts een 70-tal seinhuizen voor heel Nederland vermeld. Ongeveer tien procent hiervan zijn ingevolge de Monumentenwet 1988 beschermd. Het merendeel daarvan is ontworpen door vermaarde spoorwegarchitecten en dateren van voor de Tweede Wereldoorlog.[475] Post T werd al in 1985 beschermd, wat wijst op een erkenning van dit erfgoed door de Nederlandse Rijksdienst voor Monumentenzorg. Bovendien doen ook de Nederlandse Spoorwegen heel wat inspanningen om hun erfgoed te behouden en te restaureren. Zo werd Post T te Maastricht tussen 1998 en 2003 gerestaureerd in opdracht van NS Stations Zuid Nederland. Hun bedoeling was om het oorspronkelijke ontwerp van S. Van Ravesteyn te herstellen. Bovendien noopte de zorgwekkende bouwfysische toestand van het gebouw tot handelen.[476] Het oorspronkelijke bouwmateriaal werd bij de restauratie zoveel als mogelijk gerespecteerd, zoals de Rijksdienst voor Monumentenzorg het vooropstelt. De later aangebrachte stalen luifel werd verwijderd, de raamkozijnen werden partieel hersteld. Ook de onveilige balustrade, die de opdrachtgever wenste te vernieuwen werd onder invloed van de Rijksdienst voor Monumentenzorg zoveel mogelijk behouden en hersteld, echter zonder dat de veiligheid hieronder leed. Ook het dak was in slechte staat en werd met maximaal behoud van oorspronkelijk materiaal hersteld.[477] Het gerestaureerde seinhuis draagt niet enkel een documentaire waarde maar ook een historische betekenis. Het belang van het behoud van het interieur en van de technische installaties kan hierbij niet onderschat worden. Ook zijn ligging aan het spoor en het behoud in situ geeft een bijkomende historische dimensie aan het geheel.[478]

---

[472] *Bronnen op het spoor. Gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland*, Utrecht, Matrijs, 2000, p. 34.
[473] J.W., VAN DAL, *Architectuur langs de rails. Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer, Kluwer Technische Boeken, 1981, p. 70.
[474] M.S., VERWEIJ, *Sporadisch kleinood te Maastricht, een seinhuis naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn (1889-1983)*, in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, jg. 105, 2006, nr. 4, p. 147.
[475] Ibid., p. 138.
[476] Ibid., p. 144.
[477] Ibid., p. 145.
[478] Ibid., p. 146.

Enkele andere beschermde seinhuizen in Nederland hebben nieuwe functies gekregen. Zo fungeert het seinhuis te 's-Gravenhage nu als toiletgebouw en als computer-instructieruimte voor de Nederlandse Spoorwegen. In seinhuis P te Roosendaal (afb. 81) is dan weer het onderkomen van de perrondienstleiding gevestigd.[479] Post I en II (afb. 77) te Simpelveld hebben een museale functie verkregen en maken deel uit van het stationsemplacement dat door de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) wordt uitgebaat.[480] Ook niet beschermde seinhuizen zijn soms bewaard gebleven. Vaak ging dit gepaard met een verplaatsing. Een voorbeeld is de houten Post T (afb. 88) die van Kesteren naar Hoorn werd overgebracht door de museumstoomtram Hoorn-Medemblik.[481]

[479] Ibid., p. 148.
[480] Ibid., p. 149.
[481] J.G.C., VAN DE MEENE, P., NIJHOF, *Spoorwegmonumenten in Nederland*, Amsterdam, Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond, 1985, p. 38.

IV.4 VAN BESCHERMEN TOT AFBREKEN

IV.4.1 Afbreken

De politiek van de NMBS-Holding is om in onbruik geraakte seinhuizen ofwel leeg te laten staan ofwel af te breken. Aangezien ook afbraak geld kost, gebeurt dit laatste meestal pas wanneer het seinhuis in de weg staat. Zo is recent een aanvraag ingediend om blokpost 57 te Jabbeke (IF018), nochtans als eens van de weinige opgenomen in de vastgestelde inventaris, af te breken om plaats te maken voor twee extra sporen.
Gezien hun positie vlak naast, of tussen de sporen staan seinhuizen bij aanpassingen aan het spoorwegtracé vaak in de weg; afbraak kan dan moeilijk vermeden worden. Heel wat seinhuizen zijn al afgebroken, maar gezien de verdere centralisatie en de daaraan gekoppelde buiten functie stelling van oude seinhuizen zullen er nog heel wat onder de sloophamer verdwijnen. Documentatie is dan cruciaal.

IV.4.2 Documenteren

Gezien de afbraakgevoeligheid van het erfgoed is documentatie vaak de enige manier waarop kennis bewaard kan worden. Er moet nagedacht worden over hoe dit het best kan gebeuren. Foto's en veldwerkfiches zijn alvast onontbeerlijk in dit proces. Gezien de onbereikbaarheid voor een buitenstaander van sommige seinhuizen, is medewerking van de NMBS-Holding bij deze inventarisatie noodzakelijk.
Bij sloop zou er bovendien steeds gedocumenteerd moeten worden aan de hand van foto's en veldwerkfiches. Op die manier wordt later onderzoek niet uitgesloten.
Ook met het bewaren van plannen moet beter omgesprongen worden. Soms worden oude plannen door de tekenbureaus naar de archiefdienst van de NMBS-Holding opgestuurd, maar dit gebeurt zeker niet op een systematische manier. Veel vaker verdwijnen ze gewoon in de papiermand. In het tekenbureau van Gent zijn er nog redelijk veel oude plannen te vinden, maar dit is niet in alle tekenbureaus het geval. Heel wat blijkt af te hangen van het engagement van de betrokken personen. Wanneer deze echter met pensioen gaan wordt de bewaartraditie vaak niet doorgezet. Soms komen deze archieven terecht bij geëngageerde buitenstaanders zodat de bronnen niet volledig verloren gaan.[482] Er is echter nood aan een systematische archivering binnen de bedrijfsstructuur. Indien men werk wil maken van een goed spoorwegmuseum is deze documentatie immers zeer belangrijk bij het voeren van wetenschappelijk onderzoek en bij het opstellen van tentoonstellingen.

[482] Op deze manier heeft André Cresens heel wat archiefmateriaal, waaronder overzichtslijsten van de bestaande seinhuizen in 1979, kunnen redden van de vuilnisbelt.

IV.4.3 Verplaatsen en musealiseren

Het verplaatsen van monumenten wordt in het Charter van Venetië afgeraden. Artikel 7 stelt dat dit enkel kan wanneer dit noodzakelijk is voor het voortbestaan van het monument of wanneer er zeer dringende redenen van (inter)nationaal belang zijn.[483] Toch worden heel wat seinhuizen, weliswaar niet altijd beschermde seinhuizen, in het buitenland naar museumspoorlijnen, toeristische spoorwegen of spoorwegmusea verplaatst. Wanneer het gaat om seinhuizen die op grote afstand staan van het station of van een wachtershuis, of waarbij er geen directe relatie is tussen station/wachtershuis en seinhuis kan dit een goede oplossing zijn voor waardevolle seinhuizen die anders afgebroken of verwaarloosd zouden worden. Bovendien kan het seinhuis aan een museumspoorlijn ook in gebruik genomen worden tijdens demonstraties. Dit biedt een meerwaarde, ook al moet het seinhuis daarvoor uit zijn oorspronkelijke context gehaald worden.

Verplaatsen van seinhuizen heeft dus enkel nut wanneer ook de seintechnieken nog (relatief) intact zijn. Het gaat hierbij dan in de eerste plaats om het industrieel-archeologische aspect en pas in de tweede plaats om het architecturale. Wanneer echter enkel het gebouw intact is gebleven lijkt verplaatsing niet opportuun. Aangezien hier het architecturale op de eerste plaats komt, is de relatie met de omgeving vaak te belangrijk om een verplaatsing te rechtvaardigen. Echter moet dit steeds geval per geval bekeken worden en moet verplaatsing steeds als laatste redmiddel kunnen dienen.

Zoals gezegd is het verplaatsen van seinhuizen in Engeland en Nederland een courante praktijk. Ook bij ons waren er rond 1980 plannen om de houten blokpost 42 van Antoing (afb. 89) te demonteren en in het spoorwegmuseum terug op te bouwen.[484] Het seingestel is inderdaad behouden, maar het is onduidelijk wat er met het gebouw is gebeurd. Wellicht is dit verloren gegaan. De Siemens seininrichting (afb. 90) van seinhuis V te Brugge (IF026) werd in 2009 dan weer overgeplaatst naar de museumspoorlijn te Maldegem.[485] Het seingestel werd er in een nieuw gebouwd seinhuis geplaatst.[486] Het gebouw van seinhuis V staat echter nog steeds op zijn oorspronkelijke plek in de vorming van Brugge. Ook in het spoorwegmuseum te Saint-Ghislain bevindt zich een gerecupereerd seingestel. Langs de spoorlijn van hetzelfde museum zal een seingestel geplaatst worden in een nieuw gebouw. Men heeft er ooit geprobeerd om het houten seinhuis van Leuze (afb. 39) te recupereren maar de kosten waren te hoog. Het seinhuis van Leuze is uiteindelijk in 2009 afgebroken om er een

[483] *Charter van Venetië*, (Nederlandse vertaling), Venetië, s.n., 1964, art. 6.
[484] G., FINET, *te Antoing een brokje geschiedenis*, in: *Het Spoor*, mei 1980, p. 9.
[485] *Volledige blokpost 5 Siemens uit Brugge St.-Michiels nu in Maldegem*, (03/11/2009), op de website van Stoomcentrum Maldegem, http://blog.stoomcentrum.be/, geraadpleegd op 07/04/2011.
[486] Informatie verkregen via e-mailverkeer met Rik Talloen van het Stoomcentrum Maldegem op 07/04/2011.

parking aan te leggen.[487] Verder zijn er onderhandelingen bezig om het houten seinhuis van Quenast (afb. 49) te demonteren en in het spoorwegmuseum in Saint-Ghislain her op te bouwen.[488]

IV.4.4 Herbestemmen

Voor de bouwfysische toestand van een gebouw kan gebruik belangrijk zijn. Een langdurig leegstaand gebouw bevindt zich immers vaker in een slechte staat, juist omwille van dit gebrek aan gebruik. Een herbestemming kan, wanneer de oorspronkelijke functie niet meer mogelijk is, hier een oplossing bieden. Een geslaagde herbestemming kan bovendien interessante dialogen opwekken tussen het oude gebouw en de nieuwe functie en op die manier een meerwaarde betekenen.

Zowel in binnen- als buitenland bestaan tal van voorbeelden van geslaagde herbestemmingen van industrieel panden.[489] Heel wat, vaak grotere, industriële structuren lenen zich hier perfect toe. Seinhuizen zijn, gezien het feit dat ze specifiek voor één functie zijn ontworpen, moeilijker te herbestemmen. Toch is het nuttig om deze denkoefening te maken. Uiteraard kan bij herbestemming enkel het exterieur van het seinhuis behouden worden; het interieur kan niet geconserveerd worden, gezien de beperkte oppervlakte van de seinhuizen. Wil men een seinhuis herbestemmen dan is de ontmanteling van de seininstallatie dus noodzakelijk om voldoende ruimte te creëren. Heel wat seinhuizen zijn echter al deels of volledig leeggehaald.

Sommige seinhuizen, op de onderzochte lijn een drietal te Oostende, worden door Infrabel als kantoorruimte gebruikt. Dit is een functie die zeker passend is. Andere seinhuizen, zoals het beschermde seinhuis te Sint-Genesius-Rode (zie verder), worden dan weer gebruikt als opslagruimte. Gezien de mooie ligging en omgeving van dit seinhuis is het jammer dat er niet is nagedacht over een interessantere herbestemming.
In Puurs werd het seinhuis lange tijd gebruikt als informatie- en toerismecentrum door de gemeente. Sinds 2007 wordt het echter door de vzw Belgische Vrienden van de Stoomlocomotief gebruikt als reizigersloket en archiefruimte voor hun museumspoorlijn. Ook A. Turtelboom (Open VLD) mengde zich in 2007 in het debat.

[487] Informatie verkregen via e-mailverkeer met Henk De Jonghe van Toerisme en Spoor Patrimonium (TSP) op 08/04/2011.
[488] Informatie verkregen via e-mailverkeer met TSP op 08/04/2011.
[489] o.a. DE WAELE, N., *Industriële archeologie: renovaties*, Brussel, Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie Vlaanderen, 1985. en *Built to last*, Washington D.C., The Preservation Press, National Trust for Historic Preservation, 1977.

Zij had een voorkeur voor het onderbrengen van een kleine commerciële activiteit in het seinhuis, maar dit voorstel werd niet weerhouden.[490]

IV.4.4.(1) Denkoefening: mogelijke herbestemmingen

Wanneer rekening wordt gehouden met verschillende aspecten zoals bouwtypologische kenmerken, locatie, symbolische waarde, historische betekenis en ontsluitingsmogelijkheden kunnen mogelijke herbestemmingen uitgewerkt worden.
Gezien de typologische kenmerken – grote vensteroppervlakken en een schaduw werpende luifel – kan een herbestemming als kunstenaarsatelier een mogelijkheid vormen. Kunstenaars hebben immers nood aan een goed verlichte ruimte, denk maar aan de grote atelierramen, weliswaar met een voorkeur voor noorderlicht. Dit is bij seinhuizen zeker niet altijd het geval, al zorgt de luifel wel voor een beperking van het invallende zonlicht. Gezien het feit dat seinhuizen geen dubbelhoge ruimtes hebben, is het eveneens niet geschikt voor kunstenaars die grote werken maken. Toch kunnen sommige seinhuizen voor heel wat kunstenaars een geschikte tijdelijke werk- en eventueel woonplaats vormen.
Ook de locatie vormt meestal geen probleem, en kan gezien de goede bereikbaarheid met openbaar vervoer, zelfs als een voordeel beschouwd worden. Heel wat overgebleven seinhuizen op de onderzochte lijnen staan immers aan een station of (oude) overweg en zijn dus goed bereikbaar. Bovendien kunnen er op die manier netwerken van kunstenaarsateliers, met elkaar verbonden door de sporen, ontstaan. Men zou een systeem van kunstenaarsresidenties kunnen uitwerken, waarbij kunstenaars gedurende een beperkte tijd hun intrek nemen in een seinhuis en na verloop van tijd eventueel naar een ander seinhuis kunnen verhuizen. Dit kan zeker interessant zijn wanneer dit gebeurd in samenwerking met een spoorwegmuseum naar het model van het museum Dr. Guislain, waarbij naast aandacht voor de geschiedenis van de spoorwegen ook plaatst is voor (moderne) kunst die in interactie treed met het concept spoorwegen.
De symbolische waarde van een seinhuis als een plek waar het spoorverkeer in goede banen wordt geleid en waar dus grote verantwoordelijkheden mee gemoeid zijn, kan een inspiratiebron vormen voor sommige kunstenaars. Daarnaast maakt een seinhuis het ook mogelijk dat de reizigers zich onbezorgd naar al dan niet verre bestemmingen kunnen laten voeren. Dit komt overigens vrij letterlijk terug in de architectuur van Post T te Maastricht waar de vorm van het dak, de vrije vlucht van een vogel, zijnde de reiziger,

[490] *Spoormannen verwerven seinhuisje*, (05/07/07), op de website van de Gazet van Antwerpen, http://www.gva.be/antwerpen/puurs/spoormannen-verwerven-seinhuisje.aspx, geraadpleegd op 07/04/2011.

symboliseert.[491] Bovendien wordt de fysieke reis in het seinhuis gecoördineerd, net zoals de kunstenaar ons meeneemt en begeleidt op een mentale reis.

Daarnaast is er ook een historische relatie te trekken; kunstenaars vestigden zich in de 19de eeuw aan de rand van Brussel met uitzicht op de sporen. Op die manier waren ze immers zeker dat er niet meer gebouwd zou worden tussen hun atelier en de sporen, zodat ze steeds over voldoende licht in hun atelier konden beschikken. Als gevolg hiervan hadden ze een goed zicht op de sporen en de voorbijrijdende treinen. Naast deze eerder locatiegebonden relatie is er ook een meer iconografische band te trekken. Aanvankelijk waren het vooral grafici die interesse toonden in de spoorwegen en prenten rond dit onderwerp ontwierpen. Niet alle kunstenaars stonden echter positief tegenover dit nieuwe fenomeen.[492] Van een echte spoorwegschilderkunst is overigens nooit sprake geweest al waren er heel wat kunstenaars die het motief van treinen, stations of reizigers in hun schilderkunst verwerkten. Voorbeelden zijn Henri Wolfers, Giorgio de Chirico, René Magritte en Paul Delvaux (afb. 91). De kunststijl waarin het meest positief werd gereageerd op treinen en stations was het futurisme, met hun fascinatie voor snelheid en moderniteit.[493] "*We shall sing* (…) *bloated railroad stations that devour smoking serpents* (…)"[494] Deze fascinatie werd later overgenomen door de Russische futuristen, die naast het ontwerpen van affiches ook treinen, die het communisme op het platteland moesten promoten, beschilderden.[495] In de jaren 1960 gaf de NMBS bovendien opdracht aan enkele vermaarde kunstenaars zoals Paul Delvaux om werken voor de TEE-rijtuigen te maken. Daarnaast was Henry Van de Velde jarenlang de esthetische adviseur van de NMBS, voor wie hij het B-embleem ontwierp.[496]

Daarenboven hoeft de inhoudelijke relatie zich niet te beperken tot de spoorwegen maar kan deze opengetrokken worden naar reizen en onderweg zijn in het algemeen. Het seinhuis is als het ware een atopische ruimte, een ruimte in-between. Dit alles maakt dat een seinhuis voor kunstenaars een inspirerende ruimte kan zijn, waarmee hij/zij aan de slag kan.

Ook qua ontsluiting biedt een dergelijke herbestemming mogelijkheden. Wanneer verschillende seinhuizen die niet te ver van elkaar verwijderd zijn tot kunstenaarsatelier/-residentie worden omgevormd kunnen kunstcircuits en tentoonstellingen worden georganiseerd.

---

[491] M.S., VERWEIJ, *Sporadisch kleinood te Maastricht, een seinhuis naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn (1889-1983)*, in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, jg. 105, 2006, nr. 4, p. 147.

[492] A., LINTERS, H., WATERSCHOOT, *De wereld van trein en station*, in: *OKV*, jg. 18, 1980, nr. 3, p. 104.

[493] Ibid., pp. 111-112.

[494] L., RAINEY, C., POGGI, L., WITTMAN (red.), *Futurism. An anthology*, New Haven & Londen, Yale University Press, 2009, p. 51.

[495] A., LINTERS, H., WATERSCHOOT, *op. cit.*, pp. 114-115.

[496] Ibid., p. 115.

Seinhuizen op de onderzochte lijnen die voor deze herbestemming in aanmerking komen zijn mijn inziens blokpost 63 te Oostende (IF011), blokpost 29 te Merelbeke (IF068), blokpost 27 te Melle (IF072), blokpost 15 te Aalst (IF081), blokpost 2 te Jette (IF101) en blokpost 1L te Laken (IF105).[497] Factoren zoals bereikbaarheid, grootte en gerichtheid op het noorden, al is dit laatste enkel het geval bij blokpost 63 te Oostende, blokpost 29 te Merelbeke, blokpost 27 te Melle en blokpost 2 te Jette, speelden hierbij een rol van belang. Zo heeft seinhuis IV te Oostende een zekere architecturale uitstraling en is het bovendien groot genoeg, maar is de ligging in de vorming niet geschikt voor een dergelijke herbestemming.

Maar naast deze artistieke invulling zijn ook andere, weliswaar minder op de culturele betekenis gerichte herbestemmingen mogelijk. Zo zouden sommige grotere seinhuizen, zoals blokpost 29 te Merelbeke als woning kunnen functioneren. Uiteraard zal er sprake zijn van geluidshinder, maar dit is voor de omwonenden niet anders. Wel zou er onderzocht moeten worden of het gebouw nog voldoende bestand is tegen de trillingen van de snel voorbijrijdende treinen, om comfortabel wonen toe te laten.
Ook een herbestemming tot bijvoorbeeld leescafé behoort tot de mogelijkheden. Hierbij is blokpost 52 te Brugge (IF024) een van de mogelijke kandidaten. Dit oude seinhuis, samen met het station ontworpen, heeft een zekere architecturale elegantie en verdient meer dan leegstaand te verkommeren. Een leescafé waarbij reizigers in de oude seinzaal kunnen zitten en waarbij de grote ramen voor voldoende daglicht en de grote luifel voor een beperkte zoninval zorgen, kan een waardevolle herbestemming zijn. In de twee onderste niveaus zouden dan een keuken en andere faciliteiten zoals toiletten ondergebracht kunnen worden. Bereikbaarheid kan via het station gecreëerd worden, al zal de fysieke toegankelijkheid moeilijk gegarandeerd kunnen worden, aangezien er geen plaats is voor een lift. Wel is het belangrijk om bij dergelijke herbestemmingen erover te waken dat het commerciële op een smaakvolle manier wordt verzoend met de erfgoedwaarde, zodat het gebouw niet binnen de kortste keren volgehangen wordt met ontsierende reclames. Gezien de bijzondere architecturale waarde van blokpost 52 en de relatief goede bewaring van de seininrichting zou een wettelijke bescherming in dit geval echter ook tot de mogelijkheden kunnen behoren.

IV.4.5 Beschermen

Het is niet mogelijk, noch wenselijk om alle seinhuizen te beschermen. Nochtans zou dit in theorie kunnen aangezien alle seinhuizen een industrieel-archeologisch waarde hebben. Zelfs die seinhuizen waarbij de technische installatie reeds verwijderd is,

[497] Alhoewel dit seinhuis nogal klein is, zou het wel een interessante dialoog kunnen aangaan met het ernaast gelegen ‘Cultureel Centrum Brussel Noord - Huis van de Creatie’. Bovendien zou het ingaan tegen het vandalisme die nu plaatsgrijpt.

beschikken nog over deze waarde als gebouwd relict van een industrieel verleden. Zo is het beschermde seinhuis te Sint-Genesius-Rode al decennia terug ontmanteld. Een tweede mogelijk waarde om bescherming van seinhuizen te bepleiten is de architectuurhistorische waarde. Opvallend is dat de drie beschermde seinhuizen[498] allen beschermd zijn samen met het station en andere spoorweginfrastructuur. Men heeft hierbij niet het gebouw an sich maar de combinatie van verschillende gebouwen en structurele elementen als waardevol en te beschermen erfgoed bestempeld. Hierbij heeft het criteria van ensemblewaarde een rol gespeeld. Andere criteria die gebruikt kunnen worden bij het selecteren van beschermingswaardige objecten zijn zeldzaamheid, gaafheid, authenticiteit, representativiteit en contextwaarde.[499] Zowel dit laatste criterium als de eerder vermelde ensemblewaarde vormen een brug tussen de oudere geografische benadering en de recentere thematische benadering. Bij een thematische benadering bestaat immers het gevaar dat de geografische context uit het oog wordt verloren. Opmerkelijk is de introductie van de criteria zeldzaamheid, gaafheid en authenticiteit. Wat het eerste criterium betreft kan een veel voorkomend en zeer typisch relict even waardevol zijn als een zeldzaam overblijfsel. Dit eerste zegt immers meer over de maatschappelijke context, juist omwille van het veelvuldig voorkomen zowel historisch gezien als in de huidige situatie. Het feit dat bepaalde relicten zonder tussenkomst van monumentenzorg of andere instanties bewaard is gebleven draagt immers een bepaalde betekenis. Dit betekent niet dat zeldzame relicten geen waarden en betekenissen kunnen dragen, wel dat zeldzaamheid moeilijk als criterium kan beschouwd worden. Gaafheid is eveneens een concept dat als criterium zowel in het algemeen, maar zeker wat de seinhuizen betreft, moeilijk te handhaven is. De historische gelaagdheid van een relict kan juist bijdragen aan de waarde ervan. Bovendien hebben de meeste seinhuizen wijzigingen ondergaan in hun seininrichting. Vaak werden mechanische installaties geleidelijk aan omgevormd tot elektromechanische seininstallaties of werden ze vervangen door modernere technieken zoals al-relais. Ook werd de seininstallatie dikwijls gedeeltelijk of volledig verwijderd. Ook authenticiteit ligt moeilijk, opnieuw omwille van dezelfde reden. Het feit dat een relict op alle criteria moet beoordeeld worden kan bovendien voor tegenstrijdigheden zorgen. Zeldzaamheid en representativiteit kunnen in bepaalde gevallen immers ingaan tegen elkaar waardoor verwarring kan ontstaan.
Deze criteria kunnen weliswaar als leidraad gebruikt worden bij het aanmaken van een selectie, maar kunnen dus niet als doorslaggevend argument functioneren.

[498] Twee Saxby-seinhuizen te Neerpelt en één seinhuis te Sint-Genesius-Rode. Zie verder.
[499] C*riterianota*, Ruimte & erfgoed.

IV.5 CASUS: BESCHERMDE SAXBY-SEINHUIZEN IN NEERPELT

IV.5.1 De 'ijzeren Rijn' te Neerpelt

Het station van Neerpelt is gelegen langs de oude 'ijzeren Rijn'. Deze verbindt Antwerpen met Mönchengladbach. In 1873 werd de maatschappij 'Grand Central Belge' door de concessieverlener uitgekozen om de spoorlijn aan te leggen.[500] Zij voegde zich in 1879 bij de Luik-Limburg maatschappij die in Neerpelt al een spoorweg en station had aangelegd. De 'Grand Central Belge' bouwde een nieuw station en een lampisterie en breidde het stationsterrein aanzienlijk uit. In 1883 werd het kleine stationnetje van Luik-Limburg maatschappij afgebroken.[501] Rond de eeuwwisseling nam de Staat de spoorlijn over.[502]

Net zoals vele andere Belgische spoorwegmaatschappijen koos de 'Grand Central Belge' voor standaardgebouwen. Ook het station van Neerpelt (afb. 92) was ontworpen volgens een dergelijke typeplan. Een lang laag gebouw met zadeldak strekt zich uit langs de sporen. Opvallend kenmerk is het Lombardische boogfries. Na de overname door de Staat werd het station van Neerpelt, net zoals andere stations op dezelfde lijn, tussen 1901 en 1905 vergroot. Er werd een verdieping toegevoegd zodat de woonruimte voor de stationschef aanzienlijk werd vergroot.[503]

Wellicht rond 1908[504] werden beide seinhuizen (afb. 93 en 94), elk gelegen aan een overweg in de buurt van het station, gebouwd.[505] Opmerkelijk is dat volgens de gegevens van Infrabel, de seinhuizen pas in 1920 in dienst zijn genomen.[507|506] Opvallend is opnieuw het gebruik van het Lombardisch boogfries. Dit lijkt er op te wijzen dat de Staat, die de seinhuizen heeft gebouwd, wel degelijk rekening hield met de bouwstijl van de 'Grand Central Belge'.

De Eerste Wereldoorlog stelde een einde aan de glorietijd van de spoorlijn. Na een opstoot van activiteit gedurende WO II werd het tracé in 1944 door de Duitsers vernield achtergelaten. De herstelling van de spoorlijn door de Amerikanen leidde echter niet tot een nieuwe bloeiperiode; in 1953 werd het reizigersvervoer tussen Mol en Hamont

---

[500] GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatie/ informatiemap met betrekking tot de beschermde seinhuizen II en IV te Neerpelt: Nota, (03/05/1994), p. 1.
[501] Ibid., p. 3.
[502] Ibid., p. 1.
[503] Ibid., p. 2.
[504] Dit wees kadasteronderzoek door Jan Schuermans uit. Aanvankelijk werd echter gedacht dat de seinhuizen in 1914 gebouwd werden, wat gezien het feit dat volgens Infrabel de seinhuizen pas in 1920 in dienst zijn genomen, een logischer jaartal zou zijn. In de meeste publicaties is het jaartal 1914 als bouwjaar overgenomen. Mogelijk waren de gebouwen pas in 1914 volledig afgewerkt en duurde het omwille van de Eerste Wereldoorlog nog tot 1920 eer ze ook daadwerkelijk in gebruik werden genomen.
[505] GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatie/ informatiemap met betrekking tot de beschermde seinhuizen II en IV te Neerpelt: Nota, (03/05/1994), p. 3.
[506] GENT, INFRABEL I-I.304, S153N, blad 2.3: *seinposten met mechanische en elektromechanische bediening*, (01/03/2010).

volledig afgeschaft. In 1978 werd dit echter opnieuw ingevoerd. Vandaag rijdt er, naast enkele goederentreinen, enkel nog een trein tussen Neerpelt en Antwerpen-Centraal.[507]

IV.5.2 De Saxby-seinhuizen

Beide seinhuizen zijn gelegen aan een overweg in de nabijheid van het station. Blokpost 4 (afb. 93) is groter dan seinhuis II (afb. 94) en eveneens dichter bij het station gelegen. De materialen waarin de seinhuizen zijn opgebouwd zijn roodbruine boomse steen voor het metselwerk, arduin voor de draagstenen en lekdrempels en zink voor het dak.[508] Beide seinhuizen bevinden zich in een nog bijna oorspronkelijke toestand. Wel waren beide vroeger uitgerust met een balkon aan de voorgevel en linker- en rechterzijgevel; de arduinen draagstenen (afb. 95) zijn daar nog een restant van. Ook het dak was vroeger met zink in plaats van met de huidige shingles bekleed. Binnenin werden bovendien enkele handels buiten functie geplaatst.[509] Vooral blokpost 4 is in minder goede staat; wegens de slechte toestand van de houten luifel zijn netten opgehangen. Ook de muren, en dan vooral de westelijke achtergevel, kunnen een opknapbeurt gebruiken (afb. 96). Aangezien seinhuis II sinds kort niet meer continu bemand wordt zal de bouwfysische toestand er ook daar niet op vooruit gaan. Met het oog op de naderende buiten werking stelling zal men actie moeten ondernemen.
De gelijkvloerse verdieping wordt ingenomen door de kettingen (afb. 97) die de verbinding maken tussen de seinen en wissels langs de sporen (afb. 98) en de handels op de eerste verdieping van het seinhuis. Het schilddak heeft een diepe dakoverstek, die als luifel fungeert. Het gebruik van een decoratief element zoals de Lombardische boogfriezen is eerder uitzonderlijk te noemen (afb. 99). Dit heeft mogelijk te maken met het zoeken naar een aansluiting met de bouwstijl van het station.

IV.5.3 Beschermingsprocedure

In 1994 werd, mede onder impuls van J. Schuermans, een beschermingsprocedure opgestart. Dit aangezien de stationssite te Neerpelt als één van de beste van het land bewaard was gebleven. Zowel het stationsgebouw, beide wachterswoningen, de lampisterie, de seinhuizen en de wisselhandels zouden *"omwille van het algemeen belang gevormd door de industrieel-archeologische waarde"*[510] beschermd worden. In juni 1994 werd de wachterswoning te Neerpelt echter gesloopt, de verderop gelegen

[507] GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatie/ informatiemap met betrekking tot de beschermde seinhuizen II en IV te Neerpelt: Nota, (03/05/1994), p. 1.
[508] ST. HUIBRECHTS-LILLE, ARCHIEF JAN SCHUERMANS, Plannen, nr. 23: blokpost4 te Neerpelt, (17/11/1994). en ST. HUIBRECHTS-LILLE, ARCHIEF JAN SCHUERMANS, Plannen, nr. 24: seinhuis II te Neerpelt, (27/11/1994).
[509] Informatie bekomen via gesprek met Jan Schuermans te Neerpelt op 08/03/2011.
[510] GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatie/ informatiemap met betrekking tot de beschermde seinhuizen II en IV te Neerpelt: Motiveringsverslag, (03/05/1994), p. 1.

wachterswoning bleef toen gespaard maar brandde in 1998 af. Ook de lampisterie werd in 1995 afgebroken.[511] Het beschermingsbesluit (bijlage IV) werd op 16 oktober 1997 genomen en verscheen op 22 januari 1998 in het Belgisch Staatsblad.[512] Opmerkelijk genoeg werd de lampisterie, die toen al afgebroken was, hierin nog vermeld als te beschermen. Uiteindelijk bleven over; het station, beide seinhuizen, de wachterswoning en de wisselhendels. De wachterwoning die wel nog opgenomen werd in het beschermingsbesluit maar die jammerlijk afbrandde was opmerkelijk genoeg niet diegene die in de onmiddellijke omgeving van het station stond en dus beeldbepalend was voor de stationsomgeving, maar een verderop gelegen gebouw. De wachterswoning in de onmiddellijke omgeving van het station werd immers al in 1994 afgebroken. Aangezien beide wachterswoningen en de lampisterie verdwenen zijn, kan gerust gesproken worden van een gemiste kans. Men had hier immers de unieke mogelijkheid om een gaaf bewaarde spoorwegsite te beschermen.

IV.5.4 Mogelijkheden?

Beide seinhuizen behoren tot de laatste nog werkende Saxby-seinhuizen in ons land. Binnenkort zullen zij echter buiten functie gesteld worden. Gezien de slechte staat van beide gebouwen zal een restauratie zich opdringen. De zoektocht naar een herbestemming verliep moeilijk, zelfs in die mate dat de gemeente afziet van de overname van beide gebouwen, zoals dit eerder was gepland (bijlage V).
Gezien de grote erfgoedwaarde van de Saxby-seininrichting kan een ontmanteling hier moeilijk gerechtvaardigd worden. Tegelijkertijd moet echter nagedacht worden over een mogelijke ontsluiting. Aangezien beide seinhuizen deel uitmaken van een spoorweggeheel en duidelijk stilistische verwijzingen inhouden naar het station is verplaatsing eveneens niet prefereerbaar. De enige mogelijkheid die dan nog rest is een museale ontsluiting voor kleine groepen op afspraak of op vaste dagen in de week. Mocht dit echter niet mogelijk blijken kan verplaatsing van of de seintechniek of het gehele gebouw alsnog overwogen worden. Het is en blijft immers een grote meerwaarde om de seintechniek in werking te zien. Iets wat enkel mogelijk is aan een spoorwegmuseum of een toeristische spoorlijn.

[511] D., PAUWELS, *Station (ID: 80290)*, (s.d.), op de website van de inventaris van het onroerend erfgoed: http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/80290, geraadpleegd op 11/03/2011.
[512] *Detailfiche Beschermd Erfgoed Neerpelt*, (s.d.), op de website van het onroerend Erfgoed: http://onroerenderfgoed.ruimte-erfgoed.be/Default.aspx?tabid=14603&language=nl-NL, geraadpleegd op 13/05/2011.

IV.6 CASUS: BESCHERMD SEINHUIS TE SINT-GENESIUS-RODE

IV.6.1 Lijn 124 en het station te Sint-Genesius-Rode

In 1873-74 werd door de staat lijn 124, een rechtstreekse lijn tussen Brussel en Charleroi, aangelegd. Het baanvak tussen Ukkel-Kalevoet en Sint-Genesius-Rode werd op 22 december 1873 geopend, het baanvak tussen Sint-Genesius-Rode en Waterloo volgde op 1 februari 1874.[513] Langs deze lijn werden, onder andere in Sint-Genesius-Rode, typestations in neo-Vlaamse renaissancestijl gebouwd.[514] Het station te Sint-Genesius-Rode (afb. 100) is echter sterk verbouwd; zo zijn de typerende trapgevels verdwenen.

IV.6.2 Het seinhuis

De plannen (afb. 101) voor het seinhuis (afb. 102), dat uitgerust was met een 'Siemensgestel 1594' van 14 handels, dateren uit 1930. Het seinhuis staat niet enkel op een andere plek, ook vormelijk hebben enkele wijzigingen ten opzichte van het plan plaats gevonden. Zo heeft de schouw een andere vorm en is de detaillering van de metalen balk onder het dak anders uitgewerkt. Daarnaast is recenter de lage deur in de linkerzijgevel dichtgemetseld (afb. 103). Het gebouw bestaat uit twee niveaus, waarvan het onderste half in de grond verzonken is. Beide niveaus zijn via een interne trap met kwart verbonden. Deze was bereikbaar via de hoofdingang aan de rechterzijgevel (afb. 104); een laag deurtje in de linkerzijgevel gaf via enkele treden uit in de technische ruimte. Een lange opening in de voorgevel op grondniveau maakte de verbinding tussen de seinen en wissels en het seingestel via draden mogelijk. De achtergevel (afb. 105) was op het niveau van de seinzaal volledig blind; de andere gevels waren wel met grote vensteroppervlakken opengewerkt. De grote ramen waren met spiegelglas ingevuld, de bovenramen met "waterdroppelglas".[515] Zoals vaak is ook hier een centrale bakstenen muurdam aanwezig in de voorgevel. Metalen balken tussen beide verdiepingen en tussen de bovenverdieping en het schilddak, dat door houten ojiefprofielen wordt ondersteund, zorgen voor extra stevigheid. Het dak werd na de bescherming gerestaureerd; ook kreeg de gevel een nieuwe verflaag (afb. 106). De kleuren werden hierbij behouden. Verder werden ook de ramen aan het gelijkvloers afgesloten met witte houten platen.

---

[513] R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique*, onuitgegeven CD-rom, 2006, p. 543.
[514] H., DE BOT, *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002, p. 35.
[515] BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 14167-41-5: *Statie St Genesius-Rhode. Gelijkgrondsch Siemens-seinhuis. 14 handels-gestel op 1.40 van de spoorstaaf. Plattegronden, gevel, doorsnede*, (01/01/1930).

Wat de seintechniek betreft werd op 5 juli 1964 blokpost 6, een al-relaisseinpost, in dienst genomen. Deze werd in 1971 vernieuwd.[516] Mogelijks bevond deze zich in het station en niet in het seinhuis.

IV.6.3 Beschermingsprocedure

Op 29 oktober 2003 werd een motiveringsnota opgesteld. Dit naar aanleiding van plannen van de NMBS om het station en seinhuis te Sint-Genesius-Rode af te breken en te vervangen door een nieuw station. Op 13 november werd het ontwerp van lijst gemaakt, de betekening volgde op 1 december 2003. Op 22 december 2003 diende de NMBS een bezwaarschrift in. Volgens een voorontwerp voor de verbreding met een derde en vierde spoor zou het station en seinhuis immers gesloopt worden. Vooral het seinhuis zou hierbij in de weg staan; er zou daar immers een overdekte toegang tot de perrons komen. Dit bezwaar werd echter weerlegd; het seinhuis is namelijk een zeldzaam bewaard voorbeeld en bovendien vormt de combinatie van een stationsgebouw en seinhuis een meerwaarde.[517] Het openbaar onderzoek liep van 15 december 2003 tot 19 januari 2004; er werden naast het bezwaar van de NMBS geen verdere bezwaren geformuleerd. De provincie Vlaams-Brabant gaf een gunstig advies maar liet op 17 februari 2004 enkele voorwaarden toevoegen. Zo mocht door de bescherming de aanleg van de nieuwe sporen en de optimalisatie van het spoorverkeer en het comfort van de reiziger niet gehinderd worden.[518] Het ministerieel besluit werd op 11 juni 2004 door Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken P. Van Grembergen ondertekend (bijlage VI). Op 19 november 2004 werd het in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd.[519]

Wegens de historische, in het bijzonder architectuurhistorische, en industrieelarcheologische waarde werden zowel het spoorwegstation, het gekasseide voorplein, het gekasseide perron, het seinhuis en de betonnen afsluiting te Sint-Genesius-Rode beschermd. De architectuurhistorische waarde van het seinhuis wordt gevormd door het feit dat het een zeldzaam overgebleven exemplaar uit het begin van de 20ste eeuw is en bovendien nog de typerende architecturale kenmerken vertoont *"die verwijzen naar het type in kwestie (volledig in baksteen opgetrokken, tentdak* (sic.) *met pannen[520], oorspronkelijk schrijnwerk, sterk overkragende dakgoot) als materiële*

[516] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[517] GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatiemap Sint-Genesius-Rode – Spoorwegstation & seinhuis - DB2229: Verslag openbaar onderzoek, (02/04/2004).
[518] GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatiemap Sint-Genesius-Rode – Spoorwegstation & seinhuis - DB2229: Adviezen, (s.d.).
[519] *Detailfiche Beschermd Erfgoed Sint-Genesius-Rode*, (s.d.), op de website van het onroerend Erfgoed: http://onroerenderfgoed.ruimte-erfgoed.be/Default.aspx?tabid=14603&ObjectID=OB001670, geraadpleegd op 13/05/2011.
[520] Volgens plan werd er oorspronkelijk gewerkt met vezelcement platen. Nu is het dak met shingles of kunstleien bedekt.

getuige van een bepaalde fase in de ontwikkeling van seinhuizen".[521] De seinuitrusting is daarentegen wel verdwenen. De industrieelarcheologische waarde wordt dan weer gevormd doordat het stationsgebouw, de betonnen afsluiting en het seinhuis getuigen van de evolutie die de spoorweginfrastructuur heeft ondergaan.[522]

IV.6.4 Mogelijkheden?

Gezien het feit dat de seininstallatie in dit seinhuis niet meer aanwezig is, zijn er hier veel meer mogelijkheden. Met de huidige bestemming als opslagruimte is op zich niets mis maar ook over andere herbestemming kan nagedacht worden. Opnieuw behoort de herbestemming tot kunstenaarsatelier hier tot de mogelijkheden. Maar ook meer commerciële functies zoals een klein (lees)café of een overnachtingsplek kunnen hier passende herbestemmingen vormen.

[521] GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatiemap Sint-Genesius-Rode – Spoorwegstation & seinhuis - DB2229: Ministerieel besluit, (11/06/2004).
[522] GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatiemap Sint-Genesius-Rode – Spoorwegstation & seinhuis - DB2229: Ministerieel besluit, (11/06/2004).

BESLUIT

Wat het eerste deel van dit onderzoek betreft, namelijk de inventaris en het typologisch overzicht, kan gesteld worden dat de opgestelde inventaris redelijk uitgebreid is. Er werden zeer veel en heel diverse bronnen geraadpleegd zodat voor de betreffende lijnen 118 fiches, met soms meerdere seinhuizen gebundeld in één fiche, konden opgesteld worden. Slechts 26 seinhuizen bestaan nog langs de betreffende lijnen, de andere 92 fiches werden opgesteld aan de hand van foto's, kaarten, plannen, literatuur en geschreven bronnen. In totaal konden er 77 seinhuizen onder een bepaald type ondergebracht worden. Voor de andere 41 fiches was dit niet mogelijk omdat er geen afbeeldingen beschikbaar waren. Voor deze 77 seinhuizen werden achttien types, verdeeld over drie categorieën,[523] onderscheiden. Dit toont de grote diversiteit van de seinhuizen langs de betreffende lijnen aan. Bovendien zijn slechts acht seinhuizen volgens een typeplan ontworpen, ondanks het feit dat men zou verwachten dat dit vaker voorkomt. Een mogelijke verklaring wordt door P. Hamilton aangereikt; de specifieke context is telkens te verschillend zodat standaardisatie enkel op een algemeen niveau mogelijk is.
Uiteraard moet opgemerkt worden dat dit typologisch onderscheid enkel van toepassing is op de seinhuizen van de onderzochte lijnen. Mocht een gebiedsdekkende inventaris bestaan en als basis dienen voor een nieuw typologisch onderzoek, dan zouden andere categorieën kunnen gevormd worden en een vollediger beeld bereikt worden. Op basis van dit onderzoek kan echter gesteld worden dat er in bepaalde periodes wel degelijk gewerkt werd met typeplans maar dat voor het merendeel toch originele ontwerpen, weliswaar telkens vertrekkende vanuit dezelfde karakteristieken, gemaakt werden.

Een bijkomende onderzoeksvraag die werd onderzocht heeft betrekking op de invloed van de techniek en functie van een seinhuis op haar architectuur. Deze invloed is er zeker. Elke nieuwe technische evolutie brengt immers andere voorwaarden met zich mee, die hun uiting vinden in de architectuur van de seinhuizen.
Een tweede vraag wil het chronologische aspect behandelen. Dit was niet evident gezien heel wat seinhuizen niet gedateerd konden worden. Slechts 27 seinhuizen, waarvan een afbeelding beschikbaar is, konden redelijk accuraat gedateerd worden. Dit was echter te beperkt om hier diepgaande conclusies te kunnen trekken. Wel konden enkele algemene bevindingen in verband met materiaalgebruik neergeschreven worden.
Een derde vraag richt zich op het geografische aspect. Opmerkelijk is dat er geen verschil blijkt te zijn tussen de seinhuizen langs de lijn die door een privéconcessie (deel van de lijn 50) werd aangelegd en de lijn die door de staat werd aangelegd (lijn

[523] Dit zijn: typeplans, type qua vorm en type qua ligging/relatie.

50A). Dit heeft te maken met het feit dat de eerste seinhuizen pas in 1867 in ons land werden geïntroduceerd. Aangezien de lijn tussen Brussel-Noord en Schellebelle al in 1876 werd overgenomen door de Staat zijn er dus slechts weinig seinhuizen gebouwd in de periode toen de lijn nog in privébezit was. Mogelijk werden de eerste seinhuizen bovendien overgenomen vanuit Engeland zodat er van een eigen stijl geen sprake kon zijn.

Wat het tweede deel betreft werd nagedacht over de verschillende mogelijkheden die er bestaan voor in onbruik geraakte seinhuizen. Vanuit een analyse van de karakteriserende kenmerken en de culturele en symbolische betekenissen die seinhuizen met zich meedragen werd een reconversie tot kunstenaarsatelier voorgesteld. Dit is uiteraard slechts een voorstel en moet nog verder onderzocht worden wat haalbaarheid betreft. Het kan echter duidelijk zijn dat, ondanks het feit dat seinhuizen als een "moeilijk" erfgoed beschouwd worden, er wel degelijk mogelijkheden zijn wat herbestemming betreft. Ook op gebied van beschermingen zijn er mogelijkheden, al beperkt dit zich mijn inziens op deze lijn tot één seinhuis.[524] Voor de andere seinhuizen lijkt de piste van herbestemming meer geschikt. Al zal ook afbraak van een groot aantal seinhuizen wellicht niet vermeden kunnen worden.

Uiteraard zijn er heel wat lacunes in dit onderzoek. Het is dan ook de eerste architecturale studie van seinhuizen in ons land. Ook wat het buitenland betreft werd een dergelijke typologische studie niet teruggevonden. Heel wat tijd werd dan ook besteed aan het verzamelen van informatie en het opstellen van de inventaris. Dit moet dan ook als de hoofdmoot van dit onderzoek beschouwd worden. Door de onvolledigheid van de teruggevonden informatie was het moeilijk om hier diepgaande conclusies uit te trekken. Het typologisch overzicht kan beschouwd worden als een eerste aanzet naar verder onderzoek. Het was met het beperkt aantal seinhuizen immers niet mogelijk om een accuraat typologisch overzicht te verkrijgen op landelijk niveau. Door de selectie van een aantal karakteristieken kan dit onderzoek echter wel als leidraad dienen bij verder typologisch onderzoek.
Ook de situering op internationaal niveau staat open voor verder onderzoek. Hier lag de focus immers enkel op Britse en Nederlandse seinhuizen, en bovendien werden deze seinhuizen enkel op basis van beperkte literatuur en fotomateriaal bestudeerd. Ook hier liggen dus nog mogelijkheden.
Uiteraard zal een eerste stap bij mogelijk verder onderzoek zich moeten richten op het opmaken van een gebiedsdekkende inventaris. Pas wanneer deze bestaat, kan kwalitatief onderzoek op landelijk niveau gevoerd worden.

[524] Blokpost 52 te Brugge (IF024).

BIBLIOGRAFIE

LITERATUUR

BAETENS, R., (red.), *Industriële archeologie in Vlaanderen. Theorie en praktijk*, Antwerpen, Standaard Uitgeverij, 1988.

BASTIAEN, F., *Groot-Aalter in oude foto"s. Deel 1: Aalter, Bellem, Lotenhulle en Poeke*, Eeklo, Taptoe, 1994.

BASTIAEN, F., *Groot-Aalter in oude foto"s. Deel 2*, Eeklo, Taptoe, 1995.

BERCKMANS, P., CHARLIER, G., DAELS, L., VERHOEVE, A., DE SCHEPPER, J., *Van industrie tot erfgoed*, Brussel, Stichting Monumenten- en landschapszorg vzw, 1989.

BIBAUW, T., *Een actueel facet van de bouw: de standaardisering*, in: *Het Spoor*, jg. 16, april 1971, nr. 176, pp. 6-9.

BIDDLE, G., *Britain's historic railway buildings. An Oxford gazetteer of structures and sites*, Oxford, Oxford University Press, 2003.

BIENFAIT, M., *De evolutie van de elektriciteit en seininrichting*, in: *Het Spoor*, aug. 1885, pp. 17-23.

BINNEY, M., PEARCE, D. (red.), *Railway architecture*, Londen, Bloomsbury Books, 1979.

BLANCHART, C., DE DEURWAERDER, J., NÈVE, G., ROBEYNS, M., VAN BOST P., *Le rail au Congo Belge, tome III, 1945-1960*, Brussel, Blanchart, 2008.

BOLLAERT, A., D"HOOGE, D., LIPS, C., HEYNSSENS, D., MICHIELS, M., SCHERPEREEL, J., *Groot-Nevele in oude foto"s. Deel 2*, Eeklo, Taptoe, 2001.

Bronnen op het spoor. Gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland, Utrecht, Stichting Matrijs, 2000.

BROOS, M., *De Spoorweg Antwerpen – Mönchengladbach (2)*, in: *Op de rails*, maart 1998, pp. 92-98.

Built to last, Washington D.C., The Preservation Press, National Trust for Historic Preservation, 1977.

CAMERLINCKX, J., *Herinneringen aan het station van Sint-Maria-Aalter*, in: *Land van de Woestijne*, jg. 4, 1981, nr. 4, pp. 34-39.

CANTACUZINO, S., *New uses for old buildings*, Londen, s.n., 1975.

CAPPIAU, C., *La gare en images*, s.l., Rail Memories, 2004.

CASSIMAN, P., *Dorpsbeelden uit het verleden. Drongen. Zo was het toen*, Nazareth, De Klaroen, 1992.

CASSIMAN, P., *Dorpsbeelden uit het verleden. Drongen. Deel 2*, Nazareth, De Klaroen, 1994.

CHABOTTAUX, J., *Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique. Tome 1: Les signaux "à main"*, Brussel, P.F.T. asbl, 1996.

Charter van Venetië, (Nederlandse vertaling), Venetië, s.n., 1964.

CLUYSENAAR, J.P., *Chemin de fer de Dendre-et–Waes (d"Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855.

COCKMAN, F.G., *Railway architecture*, Aylesbury, Shine Publications, 1976.

COLLE, M., *Een baanbrekende verwezenlijking: de centrale verkeersleiding op de lijn 37 (Luik-Herbesthal)*, in: *Het Spoor*, jg. 7, jan. 1962, pp. 14-17.

CORNELIS, M., *Denderleeuw in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1972.

COURTEAUX, F., VAN LUL, A., *Aalst. Een eeuw evolutie*, in: *Het land van Aalst*, jg. 8, 1956, pp. 170-207.

CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399.

DAMBLY, P., *De geschiedenis van de spoorwegen*, in: *Het Spoor*, jg. 8, 1963, nr. 88, pp. 35.

DE BOT, H., *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002.

DE BOT, H., *Stationsarchitectuur in België. Deel II: 1914-2003*, Turnhout, Brepols, 2003.

DE BOT, H. (red.), *150 jaar spoorwegen in de Kempen 1855-2005, De geschiedenis van de lijn Kontich-Turnhout*, Brepols, Turnhout, 2005.

DE BOT, H., DESEIJN, G., ROGGE, G., VAN DE PUTTE, F., VAN DOORNE, G., VAN RIJCKEGHEM, C., WELTER, H., *Gent op het spoor. Stations maken de stad*, Gent/Kortrijk, Snoeck, 2010.

DECAVELE, J., VAN DE WIELE, J., *Het Sint-Pietersstation te Gent*, in: *Toerisme in Oost-Vlaanderen*, jg. 33, 1984, pp. 9-13.

DEGRAEUWE, G., *Dorpsbeelden uit het verleden. Melle-Gontrode*, Nazareth, De Klaroen, 1994.

DE HERDT, R., *Een nieuwe wetenschap op zoek naar een eigen identiteit: de industriële archeologie*, Gent, 1979.

DE KEUKELEIRE, E., *Station Gent-Sint-Pieters. 1832-1940*, s.l., s.n., 2004.

DE LAVELEYE, A., *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer Belges*, Brussel, A. Decq, 1862.

DEMEY, T., *Les gares Bruxelloises. Un patrimoine méconnu*, Brussel, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Dienst Monumenten en Landschappen, 1994.

DE MEYER, L., *De aanleg van de spoorlijn in het eerste station te Brugge*, in: *Van middeleeuwen tot heden. Bladeren door Brugse kunst en geschiedenis*, Brugge, Jong Kristen onthaal voor toerisme, 1983.

DE MOL, D., *Wetteriana. 1882-1982*, Wetteren, Universa, 1986.

DE MUNCK, G., *Groot-Nevele in oude foto"s. Deel 1*, Eeklo, Taptoe, 2000.

DE RAEDEMAEKER, B., *Negentiende – eeuwse spoorwegarchitectuur langs de lijn Dender-Waes, ontworpen door J.-P. Cluysenaar (1811-80)* (onuitgegeven licenciaatsverhandeling Vrije Universiteit Brussel, Kunstgeschiedenis en Archeologie, 1983).

DERYCKERE, E.J.F., *De veiligheid*, in: *Treinen*, 1959, nrs. 3 en 4, pp. 61-82.

DE SMET, J., *De spoorlijn Aalter-Brugge-Oostende toeristisch bekeken,* in: *Biekorf*, jg. 73, 1972, pp. 219-224.

De spoorweg in Bodegem, s.l., Heemkring Bodeghave vzw, 1994.

De spoorweg van Matadi naar Leopoldstad (Otraco), in: *Het Spoor*, jg. 5, maart 1960, nr. 43, pp. 14-16.

DEVILLERS, L., *De evolutie van de seinposten*, in: *Het Spoor*, jg. 2, 1957, nr. 4, pp. 9-11.

DE WAELE, N., *Industriële archeologie: renovaties*, Brussel, Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie Vlaanderen, 1985.

DIEU, B., VANDERHAEGEN, J.-L., PINET, W., *IC/IR. 1984-2004*, Brussel, TSP, 2004.

DUMONT DE CHASSART, R., *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique*, onuitgegeven CD-rom, 2006.

DUMONT DE CHASSART, R., *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique,* onuitgegeven DVD, 2006.

DUQUET, F., *Zo was Schellebelle*, s.l., Schellebelse Heemkundige Kring, 1984.

DUVOSQUEL, J.-M., BRUWIER, M., *En toen kwam de machine. Ontmoeting met de industriële archeologie,* Veys, Tielt, 1975.

Een nieuw seinhuis te Aarschot, in: *Het Spoor*, okt. 1988, pp. 4-6.

Enkele statistieken (1968) over ons net, in: *Het Spoor*, jg. 14, 1969, nr. 160, pp. 23.

Enkele statistieken over ons net (1971), in: *Het Spoor*, jg. 17, 1972, nr. 195, pp. 27.

Enkele statistieken '83 over ons net, in: *Het Spoor*, dec. 1984, pp. 21.

Enkele statistieken '84 over ons net, in: *Het Spoor*, dec. 1985, pp. 20.

Enkele statistieken '85 over ons net, in: *Het Spoor*, dec. 1986, pp. 22.

Enkele statistieken '86 over ons net, in: *Het Spoor*, okt. 1987, pp. 30.

EVRARD, M.R., *Ergens… op een doodgewone lijn*, in: *Het Spoor*, jg. 6, maart 1961, nr. 55, pp. 20-21.

FERON, G., *De stationsarchitectuur van 1835 tot nu*, in: *Het Spoor*, okt. 1989, pp. 24-30.

FINET, G., *Onze seininrichting*, in: *Het Spoor*, nov. 1979, pp. 5-8.

FINET, G., *Onze seininrichting*, in: *Het spoor*, dec. 1979, pp. 7-10.

FINET, G., *Te Antoing een brokje geschiedenis*, in: *Het Spoor*, mei 1980, pp. 9.

FOSSELLE, *Aalst en 150 jaar spoorweg in België*, in: *Mededelingen van de VVAK*, jg. 13, 1986, nr. 2, pp. 25-30.

FRACCHIA, C.A., BRAGSTAD, J.O., *Tot woning veranderd*, s.l., Landshoff, 1976.

GENDERS, C., *Monumenten van bedrijf en techniek in beeld*, Baarn, Bosch & Keuning, 1979.

GHYSENS, J., *Aalst in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1972, tweede druk.

GHYSENS, J., *Erembodegem in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1972.

GOEMÉ, C., *Drongen in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1981.

HAMILTON, P., *The power signal box*, in: *Architectural Review*, vol. 138, 1965, nr. 825, pp. 333-337.

HASLINGHUIS, E.J., JANSE, H., *Bouwkundige termen. Verklarend woordenboek van de Westerse architectuur- en bouwhistorie*, Leiden, Primavera Pers, 2005.

HARWOOD, E., *Reappraising British railways*, in: HOLDER, J., PARISSIEN, S. (red.), *The architecture of British transport in the twentieth century*, New Haven, Yale University Press, 2004, pp. 75-104.

Het nieuw station van Brugge, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 3, pp. 7-10.

Het samensmelten van beide Stations van Oostende, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 8, pp. 18-22.

HOSTE, I., BASTIAEN, F., SCARPHOUT, R., DE REUCK, D., THYS, M., *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nrs. 1-4, pp. 1-287.

JANSSENS, A., *Groot-Nevele in oude prentkaarten*, Europese bibliotheek, Zaltbommel, 1995.

JANSSENS, L. (red.), *Magazine Locpost. Station Brugge* (exclusieve uitgave), s.l., s.n., 2005.

La nouvelle gare de Bruges. Archtitectes Josse et Maurice Van Kriekinge, in: *Bâtir*, jg. 8, april 1939, nr. 77, pp. 158-162.

LARIVIERE, P., *En de mijlpaal… hij reisde voort*, in: *Het Spoor*, sept. 1980, pp. 9- 12.

La transformation des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi en relation avec les travaux de la jonction Nord-Midi, in: *Bâtir*, jg. 8, dec. 1939, nr. 85, pp. 519-523.

LEBBE, F., *La voie ferrée - les règles de sécurité* (Au fil du rail, IV), Brussel, Office, 1946.

Le rail bruxellois en images, Brussel, P.F.T., 1994.

LEROUGE, W., *Het Noordstation te Aalst en de Oostvlaamse spoorlijn "Dender en Waas" van Jean-Pierre Cluysenaar*, in: *Kultureel Jaarboek Oost-Vlaanderen*, jg. 18, 1982, pp. 105-147.

LIBOIS, A., *Les archives de l''architecture conservées par l''état en Belgique* (Miscellanea Archivistica, VII), Brussel, Archives générales du Royaume, 1974.

LIEKENS, H., *De seinwerken der Noord-Zuidverbinding*, in: *Treinen*, jg. 2, dec. 1952, nrs. 11-12, pp. 21-26.

LINTERS, A., WATERSCHOOT, H., *De wereld van trein en station*, in: *OKV*, jg. 18, 1980, nr. 3, pp. 83-121.

LINTERS, A., *Industria. Industriële architectuur in België*, Luik, Pierre Mardaga, 1986.

LINTERS, A., *De wortels van Flanders Technology. Industrieel erfgoed. Industriële archeologie in Vlaanderen*, Leuven, uitgeverij Kritak, 1987.

LIPS, C., JANSSENS, A., *Beelden van toen. Nevele-Landegem-Hansbeke-Merendree-Poesele-Vosselaere*, s.l., s.n., 1986.

LOISEL, F., *Annuaire spécial des chemins de fer belges (période de 1835 à 1865 inclus)*, Brussel/Parijs, Victor Devaux et C^{ie}/ Eugène Lacroix, 1867.

LORIE, F., DE WAELE, M., *Dorpsbeelden uit het verleden. Lede*, Nazareth, De Klaroen, 1993.

MATTHEEUW, D., *De spoorlijn Gent-Brussel via Aalst in de Belgische spoorwegpolitiek* (onuitgegeven licenciaatsverhandeling Universiteit Gent, Letteren en Wijsbegeerte, 1997).

MEEKS, C.L.V., *The railroad station. An architectural history*, New Yersey, Castle Books, 1978.

Modernisering van de seininrichting. Een voorbeeld: Charleroi-Zuid, in: *Het Spoor*, jg. 3, juni 1958, nr. 22, pp. 18-19.

MONTEYNE, A., DEMOEN, E., *Architect J.-P Cluysenaar en de spoorlijn 'Dender en waas'*, in: *Tijdschrift voor geschiedenis van techniek en industriële cultuur*, jg. 3, 1985, deel 11-12, pp. 3-54.

NEVELL, M., *The archaeology of the rural railway warehouse in North-West England*, in: *Industrial Archaeology Review*, jg. 32, 2010, nr. 2, pp. 103-115.

NIJHOF, E., SCHOLLIERS, P. (red.), *Het tijdperk van de machine. Industriecultuur in België en Nederland*, Brussel, Vubpress, 1996.

NIJHOF, P., *Monumenten van bedrijf en techniek. Industriële archeologie in Nederland*, Zutphen, De Walburg Pers, 1978.

NIJHOF, P., *101 industriële monumenten*, Zwolle, Waanders Uitgeverij, 1996.

Noord-Zuidverbinding. Werken tot ophooging van het station Brussel-Noord, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 1, pp. 9-12.

Ons net. Enkele statistieken '89, in: *Het Spoor*, okt. 1990, pp. 15.

Onze maatschappij in 1993, in: *Het Spoor*, nov. 1994, pp. 9.

Onze maatschappij in 1994, in: *Het Spoor*, okt. 1995, pp. 17.

Op bezoek bij Robert Galle, stationschef te Schellebelle, in: *Rond* de *stenen Linde*, jg. 8, 1983, pp. 105-108.

ORANGE, H., *Industrial archaeology: its place within the academic discipline, the public realm and the heritage industry*, in: *Industrial Archaeology Review*, jg. 30, 2008, nr. 2, pp. 83-95.

PASTIELS, P., *De elektriciteit in dienst van de veiligheid*, in: *Het Spoor*, nov. 1978, pp. 8-11.

PASTIELS, P., *Stations van weleer*, Brussel, NMBS, 1984, pp. 25.

PAUWELS, D., *Bouwen door de eeuwen heen. Inventaris van het cultuurbezit in België. Architectuur. Deel 19n2. Provincie Limburg. Arrondissement Maaseik. Kanton Neerpelt*, Turnhout, Brepols, 2005.

RAINEY, L., POGGI, C., WITTMAN, L. (red.), *Futurism. An anthology*, New Haven & Londen, Yale University Press, 2009.

ROMERS, H., *De spoorwegarchitectuur in Nederland. 1841-1938*, Zutphen, De Walburg Pers, 1981.

SCHOLLIERS, P., *Industriële archeologie* (onuitgegeven cursus, Vrije Universiteit Brussel, 1989).

SILVESTRE, M., FINCOEUR, M.B., *Inventaire raisonné des collections cartographiques Vandermaelen* (Cartes de Belgique, I), Brussel, Bibliothèque royale Albert I^{er}, 1994.

TEMMERMAN, A., *Schellebelle en de spoorweg*, in: *Rond de stenen Linde*, jg. 16, 1991, pp. 1-18.

TEMMERMAN, A., *Een J.P. Cluysenaar spoorweggebouw te Schellebelle*, in: *Rond de stenen Linde*, jg. 16, 1991, pp. 19-26.

TIMMERMAN, F., *Dorpsbeelden uit het verleden. Merelbeke*, Nazareth, De Klaroen, 1992.

TIMMERMAN, F., *Dorpsbeelden uit het verleden. Merelbeke. Deel 2*, Nazareth, De Klaroen, 1994.

TOULIER, B., LAGAE, J., GEMOETS, M., JACQUEMOT, P. (red.), *Kinshasa. Architecture et paysage urbains*, Parijs, Somogy Editions d'art, 2010.

TRINDER, B. (red.), *The Blackwell encyclopedia of Industrial Archaeology*, Oxford, Blackwell Publishers, 1992.

VAN BOST, F., DESMET, G., *Archiefbeelden. Gent-Centrum*, Gloucestershire, The History Press, 2009, 6de herwerkte druk.

VAN BOST, F., DESMET, G., *Archiefbeelden. Gent-Centrum. Deel II*, Gloucestershire, The History Press, 2009, 5de herwerkte druk.

VAN DAL, J.W., *Architectuur langs de rails. Overzicht van de stationsarchitectuur in Nederland*, Deventer, Kluwer Technische Boeken, 1981.

VAN DE MEENE, J.G.C., NIJHOF, P., *Spoorwegmonumenten in Nederland*, Amsterdam, Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond, 1985.

VAN DEN EECKHOUT, P., VANTHEMSCHE, G. (red.), *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België. 19de-21e eeuw*, Brussel, Koninklijke Commissie voor Geschiedenis, 2009, tweede druk.

VAN DEN STEEN, J., *Stadsbeelden uit het verleden. Aalst*, Nazareth, De Klaroen, 1994.

VAN DEN STEEN, J., BUYL, W., *Dorpsbeelden uit het verleden. Erembodegem*, Nazareth, De Klaroen, 1995.

VAN DER EYCKEN, M., DE BOT, H., SCHUERMANS, J., *125 jaar spoorwegen in Noord-Limburg*, s.l., s.n., 1991.

VAN DER HERTEN, B., ORIS, M., ROEGIERS, J. (red.), *Nijver België, Het industriële landschap omstreeks 1850*, s.l., MIM/Gemeentekrediet, 1995.

VANDERHULST, G. (red.), *Industry, man and landscape. Industrie, homme et paysage*, Brussel, T.I.C.C.I.H.-Belgium, 1992.

VAN DOORSLAER, B. (red.), *Spoorwegen in Limburg*, s.l., s.n., 1993.

VAN MALDEREN, L., CORIER, L., *Industriële archeologie. België*, Brussel, Éditions Racine, 2002.

VAN MELLO, J., *Van schiptrekker tot pendelaar. Geïllustreerd overzicht van Denderleeuw, Iddergem en Welle*, Denderleeuw, Van Mello, 1978.

VERBEKE, A., DECAVELE, J., *Gent in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1972.

VERWEIJ, M.S., *Sporadisch kleinood te Maastricht, een seinhuis naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn (1889-1983)*, in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, v. 105, 2006, nr. 4, pp. 138-151.

VIAENE, D., *De seininrichting bij de NMBS* (onuitgegeven tekst, september 2005).

VIAENE, D., *De Belgische seininrichting. Deel 2. De hedendaagse seininrichting*, (onuitgegeven tekst, augustus 2010).

VIAENE, D., *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010).

VIAENE, P., DE HERDT, R., *Industriële archeologie in België*, Gent, Museum voor industriële archeologie en textiel, 1986.

VIAENE, P., *Industriële archeologie in België*, Gent, Stichting Mens en Kultuur, 1990.

VIAENE, P., SCHOLLIERS, P., *National report for Belgium*, in: *Patrimoine de l'industrie*, jg. 8, 2006, nr. 15, pp. 29-36.

Vlaamse archief- , bibliotheek- en documentatiegids. Adresboek van in Vlaanderen en Brussel gevestigde archieven, bibliotheken en documentatiecentra, Antwerpen, Vlaamse Vereniging voor Archief- Bibliotheek- en documentatiewezen, 1993.

WAEYAERT, F., *Sporend door Noordwest-Vlaanderen*, Brugge, Van de Wiele, 1988.

WAUTERS, A., *Atlas pittoresque de chemins de fer de la Belgique*, Brussel, Établissement géographiques de Ph. Vandermaelen, 1840.

WEBER, R., *Een kijk op de inrichtingswerken en exploitatievooruitzichten van de Noord-Zuidverbinding*, in: *Treinen*, jg. 1, juni 1951, nr. 2, pp. 9-37.

Wist u dat?, in: *Het Spoor*, jg. 15, nov. 1970, nr. 171, pp. 19.

BRONNEN

→ geschreven bronnen

GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S.103/0: kaart met de seinposten, (09/03/2010).

GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S151N: *seinposten met elektrische bediening*, (01/03/2010).

GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S152N: *al relais- en statische seinposten*, (01/03/2010).

GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S153N: *seinposten met mechanische en elektromechanische bediening*, (01/03/2010).

GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S154N: *computer gestuurde seinposten*, (01/03/2010).

TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

→ iconografische bronnen

➔ plannen

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41G01/74H: *Station Gent-Sint-Pieters. Optrekken van het elektrisch seinhuis I en II te bouwen op het gestoelte van het afgebrand seinhuis*, (09/03/42).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41.01/74H: *Station Gent Sint Pieters. Wijzigingen aan het elektrisch seinhuis I-II*, (19/02/1946).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41A/74H: *Station Gent-Sint-Pieters. Wijzigingen aan het elektrisch seinhuis I-II*, (17/04/1947).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41B/74H: *Station Gent Sint Pieters. Uitbreidingswerken aan het elektrisch seinhuis I-II*, (1951).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.059, nr. 102/94k: *Baan 50. Groot-Bijgaarden. Inrichting seinhuis "al relais". Wijzigen ontvanggebouw*, (24/01/1959).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.129, nr. 281, plan nr. 1: *Statie Thielt. Maken van twee seinhuizen voor bediening met dubbele draad. Grondplans, plattegronden, opstanden, doorsneden*, (12/02/1932).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.06.04.22.19, nr. 101/0: *Baan 50A. Ternat. Blokpost 4. Nieuw seinhuis (al relais). Voorontwerp*, (29/11/1958).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.059, nr. 102/94k: *Ternat. Baan 50. Wijzigen ontvanggebouw voor bouwen van een seinhuis type "al relais"*, (05/03/1959).

BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12005-41-1/21X: *Statie Brussel-Noord vertakking naar Gent en stelplaats. Optrekken van een electrisch seinhuis. Plattegronden, opstanden, doorsneden en details*, (29/12/1932).

BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12047-41-1/103D: *Station de Jette StPierre. Cabine électrique 60 leviers. Plans, coupes, élévations*, (02/08/1930).

BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12047-41-3/103D: *Station de Jette StPierre. Cabine électrique 60 leviers. Details divers*, (02/08/1930).

BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12047-41-6/103D: *Station Jette. Electrisch seinhuis. Gevels en doorsneden*, (s.d.).

BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 14167-41-5: *Statie St Genesius-Rhode. Gelijkgrondsch Siemens-seinhuis. 14 handels-gestel op 1.40 van de spoorstaaf. Plattegronden, gevel, doorsnede*, (01/01/1930).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. D34-2.41-34/0: *Station Aalst.Kerrebroek. Oprichten van gebouw voor seinpost en sanitaire instelling. Grondplan, gevels, doorsnede*, (1956).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34.23.41/1, plan nr. 1: *Station Beernem. Oprichten nieuw seinhuis in de bestaande schuilplaats. Algemeen plan*, (1953).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 1009.43A02/31H: *Station Brugge. Optrekken van een seinhuis "Saxby" voor 20 handels. Plans, gevels & doorsneden*, (20/06/1938).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-37-41 en 34/1: *Station Brugge. Nieuwe vorming. Oprichten van een gebouw voor seinpost en sanitaire instelling. Grondplan, doorsneden, details*, (1955).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 43/04/3/01/02, plan nr.020: *Brugge seinhuis. Gevel zijde stationsplein (oost)*, (13/03/2001).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 43/04/3/01/02, plan nr.021: *Brugge seinhuis. Gevel zijde sporen (west)*, (13/03/2001).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 43/04/3/01/02, plan nr.022: *Brugge seinhuis. Gevel zijde park (noord)*, (13/03/2001).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 43/04/3/01/02, plan nr.023: *Brugge seinhuis. Gevel zijde los- en laadzone de Post (zuid)*, (13/03/2001).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 5802-46-41, plan nr. 2: *Denderleeuw. Inrichten van de centrale verwarming in de elektrische seinhuizen I en II en in het gebouw van de electriciteitsdienst*, (s.d.).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 3108855/3: *Station Denderleeuw. Seinhuizen III & IV. Seinhuis IV. Veranderingswerken voor het plaatsen van een tweede gestel en tot het verbeteren der zichtbaarheid*, (27/09/1935).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 95802-41-01/AA-12/30: *Denderleeuw. Seinhuis + dienstgebouw. Verdieping 3*, (01/06/2006).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 95802-41-01/AA-20/30: *Denderleeuw. Seinhuis + dienstgebouw. Gevels*, (01/06/2006).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. C32454, plan nr. 3: *Station de Gand St. Pierre. Construction d'une cabine électrique. Elévation et coupes*, (13/06/1912).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, doos Gent St. Pieters, nr. 2007.41E, 411036: *Station Gent St. Pieters, seinhuis I, Installeren van centrale verwarming (warm water)*, (05/01/1955).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, doos Gent St. Pieters, nr. 3.2007.41.01: *Station Gent St. Pieters, Slopen van seinpost en schuilplaatsen*, (1991).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. D34-130-41/0: *Station Jabbeke. Bouwen van seinhuis B57. Grondplans, gevels, doorsneden*, (1955).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 71G/1.00, plan nr. 1: *Station Merelbeke. Heropbouw van een Siemens-Seinhuis Blokpost 29 aan O.W. nr 17. Gevels en doorsneden*, (1948).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-177.41/1: *Station Merelbeke. Blokpost 28. Bouwen van een seinhuis. Fundering, gelijkvloers en verdieping*, (1953).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-177.41/2: *Station Merelbeke. Blokpost 28. Bouwen van een seinhuis. Gevels*, (1953).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 1728.43.01/162: *Station Oostende-Z-V. Bouwen van een seinhuis voor dubbeldraad bediening voor 24 handels. Plattegronden, opstanden, doorsnede, details*, (s.d.).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 91702-41/4, plan nr. 4A: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Begane grond*, (30/08/1995).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 91702-41/5, plan nr. 5A: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Verdiep 1*, (30/08/1995).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 91702-41/6, plan nr. 6: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Verdiep 2*, (24/11/1994).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 91702-41/7, plan nr. 7A: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Doorsneden*, (30/08/1995).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 91702-41/8, plan nr. 8A: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Gevels*, (24/11/1994).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. D34-225.10/1: *Station Schellebelle. Oprichten van een seinhuis (al relais). Platte grond van het gelijkvloers en de verdieping, doorsnede en gevels*, (1960).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 3211.41.02/226, plan nr. 2: *Station de Wondelghem. Uitneembaar houten seinhuis voor 45 hefbomen. Gevels en doorsneden*, (19/02/1924).

SINT HUIBRECHTS-LILLE, ARCHIEF JAN SCHUERMANS, Plannen, nr. 23: blokpost 4 te Neerpelt, (17/11/1994).

SINT HUIBRECHTS-LILLE, ARCHIEF JAN SCHUERMANS, Plannen, nr. 24: seinhuis II te Neerpelt, (27/11/1994).

➔ foto's

BEERNEM, FOTOCOLLECTIE E. MATTHIJS, blok 47 te Beernem, (s.d.)

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03831c: seinhuis Aalst - interieur, (1954).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03832: seinhuis Aalst - exterieur, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03810: seinhuis Brugge – zicht richting station, (1953).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03854: seinhuis Brugge, (1953).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, L2809-50: *Seinpost Brugge*, (24/11/2005).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, L2836-29: *EBP-seinpost (B.7) in Brugge*, (10/02/2006).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z11628: seinhuis Brussel Noord - Saxby, (+/- 1890).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z02611a: seinhuis Brussel Noord – met klok, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z02611b: seinhuis Brussel Noord, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03864c: seinhuis Brussel Noord - interieur, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03865: *Seinhuis in Brussel-Noord*, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, L3510-03: *Seinpost (blokpost 6) station Gent-Sint-Pieters*, (16/12/2009).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z04024: seinhuis Gent St-Pieters – zicht richting perrons, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z04025: seinhuis Gent St-Pieters, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z04026: seinhuis Gent St-Pieters- zicht op de perronzijde en zijkant, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z04233b: seinhuis Gent St-Pieters – blokpost 6 voor verbouwing, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03916b: *Siemens-seinhuis in Jette*, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03955: seinhuis Merelbeke – blokpost 8, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03956a: seinhuis Merelbeke, (s.d.).

BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, L1679-16: *Seinpost Oostende*, (21/04/1999).

LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: seinhuis VI te Oostende, (s.d.).

LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: seinhuis te Varsenare, (s.d.).

LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: seinhuis te Oudenburg, (s.d.).

LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: blokpost 45 te Maria-Aalter, (s.d.).

LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: blokpost 42 te Bellem, (s.d.).

LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: blokpost 41 te Hansbeke, (s.d.).

LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: seinhuis te Erembodegem, (s.d.).

SCHELLEBELLE, HEEMKRING: voorgevel woning stationschef (s.d.)

SCHELLEBELLE, HEEMKRING: zijgevel woning stationschef (s.d.)

SINT-MARTENS-BODEGEM, FOTOCOLLECTIE HEEMKRING BODEGHAVE: foto seinhuis, (s.d.).

TIELT-WINGE, FOTOCOLLECTIE ANDRÉ CRESENS: seinhuis Leuze, (s.d.).

TIELT-WINGE, FOTOCOLLECTIE ANDRÉ CRESENS: seinhuis Quenast, (s.d.).

TIELT-WINGE, FOTOCOLLECTIE ANDRÉ CRESENS: blokpost 15 te ‘s-Gravenbrakel, (s.d.).

TIELT-WINGE, FOTOCOLLECTIE ANDRÉ CRESENS: seinhuis Sint-Genesius-Rode, (2002-2003).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 47226: blokpost 40 te Landegem, (08/07/1981).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 119923: blokpost 1L te Laken, (08/10/1999).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 1338117: blokpost 29 te Merelbeke, (24/06/2009).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 138909: blokpost 28 te Merelbeke, (15/07/2008).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 138602: blokpost 27 te Melle, (15/07/2008).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 133202: blokpost 2 te Jette, (06/10/2005).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 44021, blokpost 59 te Oudenburg, (15/04/1981).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 115840: blokpost 61 te Oostende, (19/10/1998).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 115828: interieur blokpost 63 te Oostende, (19/10/1998).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 115830: exterieur blokpost 63 te Oostende, (19/10/1998).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B DIEU, nr. 44005, blokpost 57 te Jabbeke, (15/04/1981).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B DIEU, nr. 44008: blokpost 57 in station van Jabbeke (15/04/1981).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B DIEU, nr. 133202, blokpost 2 te Jette, (06/10/2005).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B DIEU, nr. 106205, seinhuis III te Brussel-Noord, (08/06/1993).

TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B DIEU, nr. 44008, interieur blokpost 57 (al relais) te Jabbeke, (15/04/1981).

WONDELGEM, FOTOCOLLECTIE DENIS PIETERS, blokpost 6, (s.d.).

WONDELGEM, FOTOCOLLECTIE DENIS PIETERS, seinhuis Gent-Sint-Pieters, (s.d.).

➔ kaarten

BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).

GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, H-ST.NW.RE 3: Districtkaart Noordwest, (31/03/2010).

INTERNET

BECUWE, F., e.a., *Industrieel erfgoed. Inleiding*, (01/06/2010), op de website van Onderzoeksbalans Onroerend Erfgoed Vlaanderen, http://www.onderzoeksbalans.be /onderzoeksbalans/bouwkundig/architectuurgeschiedenis/industrieel, geraadpleegd op 09/05/2011.

De Inventaris van het Bouwkundige Erfgoed. Relicten. Seinhuizen, (s.d.), op de website van de inventaris van het onroerend erfgoed, http://inventaris.vioe.be/ dibe/relicten?typologie =seinhuizen, geraadpleegd op 15/03/2011.

Detailfiche Beschermd Erfgoed Neerpelt, (s.d.), op de website van de inventaris van het onroerend Erfgoed: http://onroerenderfgoed.ruimte-erfgoed.be/Default.aspx?tabid= 14603& language=nl-NL, geraadpleegd op 13/05/2011.

Detailfiche Beschermd Erfgoed Sint-Genesius-Rode, (s.d.), op de website van de inventaris van het onroerend Erfgoed: http://onroerenderfgoed.ruimte-erfgoed.be/Default.aspx?tabid=14603&ObjectID=OB001670, geraadpleegd op 13/05/2011.

Een toekomst voor de Neerpeltse seinhuizen, (28/06/2007), op de website van Neerpelt, http://www.neerpelt.be/content/press/record.php?ID=451, geraadpleegd op 26/10/2010.

Het nieuwe seinhuis aan de noordwestzijde van het emplacement..., (09/12/1940), op de website van Utrechts Archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/ fotografische_documenten /1940-1950/76431, geraadpleegd op 04/04/2011.

HOOFT, E., *De Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed. Voormalig stationsgebouw van Jabbeke op de lijn Brugge-Oostende (ID: 88757)*, (s.d.), op de website van het onroerend erfgoed, http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/88757, geraadpleegd op 29/12/2010.

PAUWELS, D., *Seinhuis, "Saxby-seinhuis" (ID: 80291)*, (s.d.), op de website van het onroerend erfgoed, http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/80291, geraadpleegd op 13/05/2010.

PAUWELS, D., *Station (ID: 80290)*, (s.d.), op de website van het VIOE: http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/80290, geraadpleegd op 11/03/2011.

Spoormannen verwerven seinhuisje, (05/07/07), op de website van de Gazet van Antwerpen, http://www.gva.be/antwerpen/puurs/spoormannen-verwerven-seinhuisje.aspx, geraadpleegd op 07/04/2011.

VANWALLEGHEM, A., VAN VLAENDEREN, P., *De Inventaris van het Bouwkundige Erfgoed. Stationsgebouw van de N.M.B.S. (ID:77850)*, (s.d.), op de website van het onroerend erfgoed, http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/77850, geraadpleegd op 29/12/2010.

Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw, (s.d.), op de website van Forum voor Erfgoedverenigingen, http://www.onroerenderfgoed.be/index.cgi?id=1031&nav =true, geraadpleegd op 09/05/2011.

Volledige blokpost 5 Siemens uit Brugge St.-Michiels nu in Maldegem, (03/11/2009), op de website van Stoomcentrum Maldegem, http://blog.stoomcentrum.be/, geraadpleegd op 07/04/2011.

Universiteit Gent
Academiejaar 2010-2011

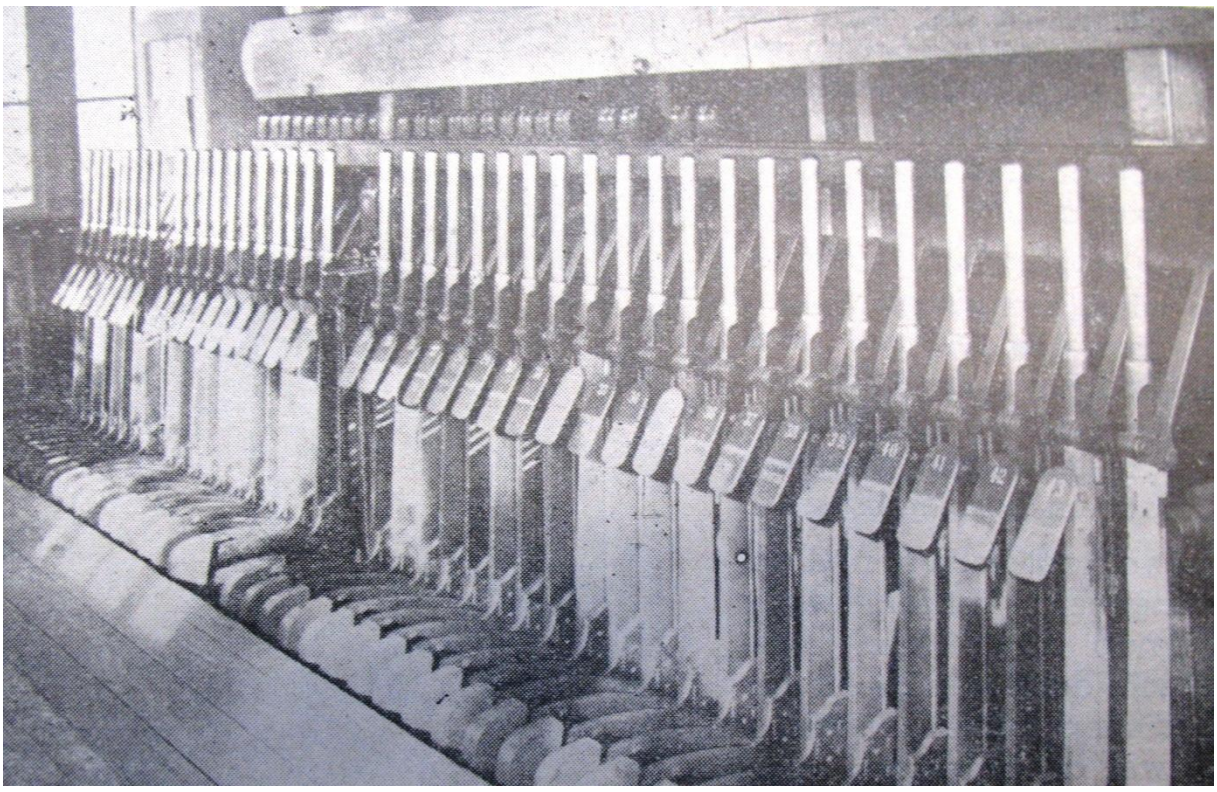
SEINHUIZEN ARCHITECTURAAL

EEN TYPOLOGISCHE STUDIE

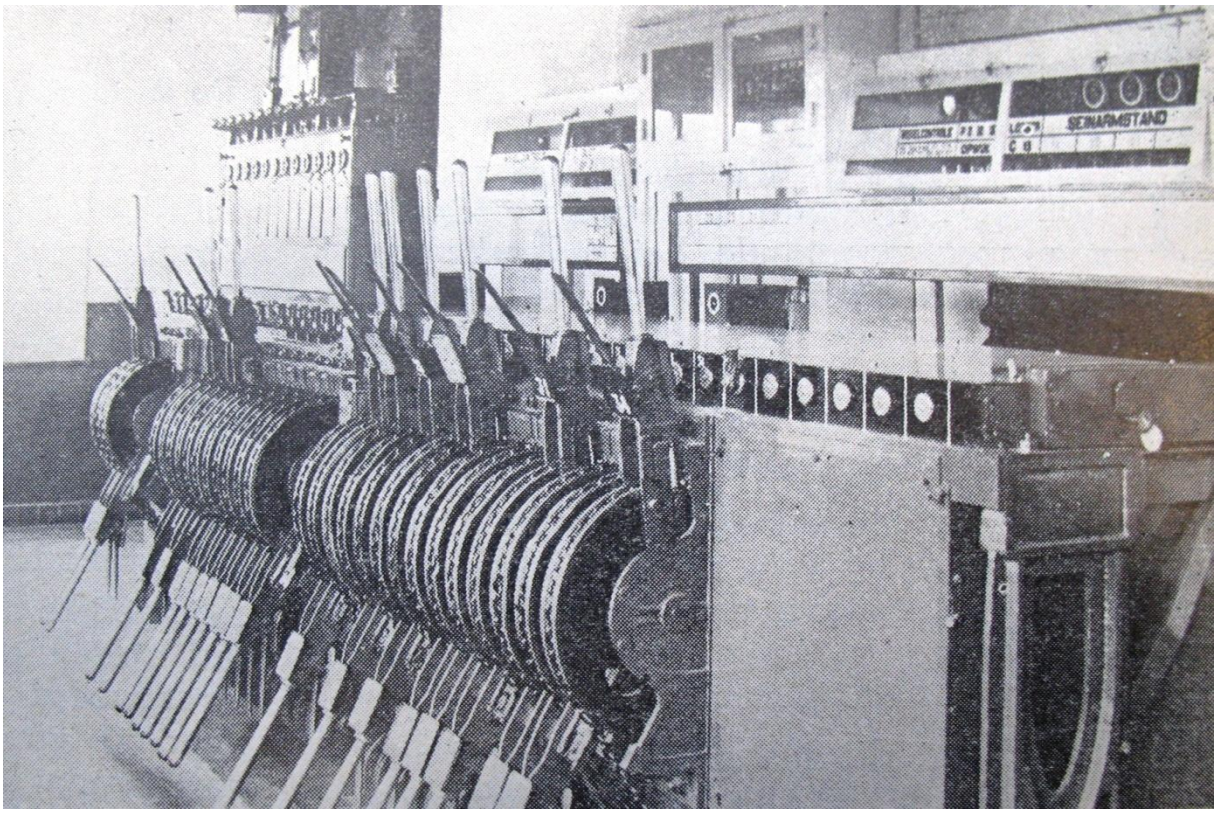
DEEL II – AFBEELDINGEN EN BIJLAGEN

Masterproef voorgelegd aan de Faculteit Letteren en Wijsbegeerte,
Vakgroep Kunst-, Muziek- en Theaterwetenschappen,
voor het verkrijgen van de graad van Master,
door Laura May
Promotor: prof. dr. L. Van Santvoort

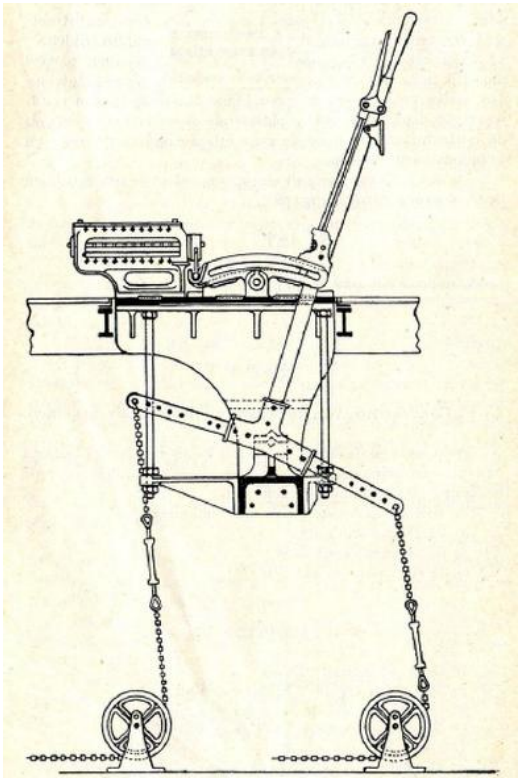
1. AFBEELDINGEN



afb. 1 Stangbediening, (E.J.F., DERYCKERE, *De veiligheid*, in: *Treinen*, 1959, nrs. 3 en 4, pp. 61).



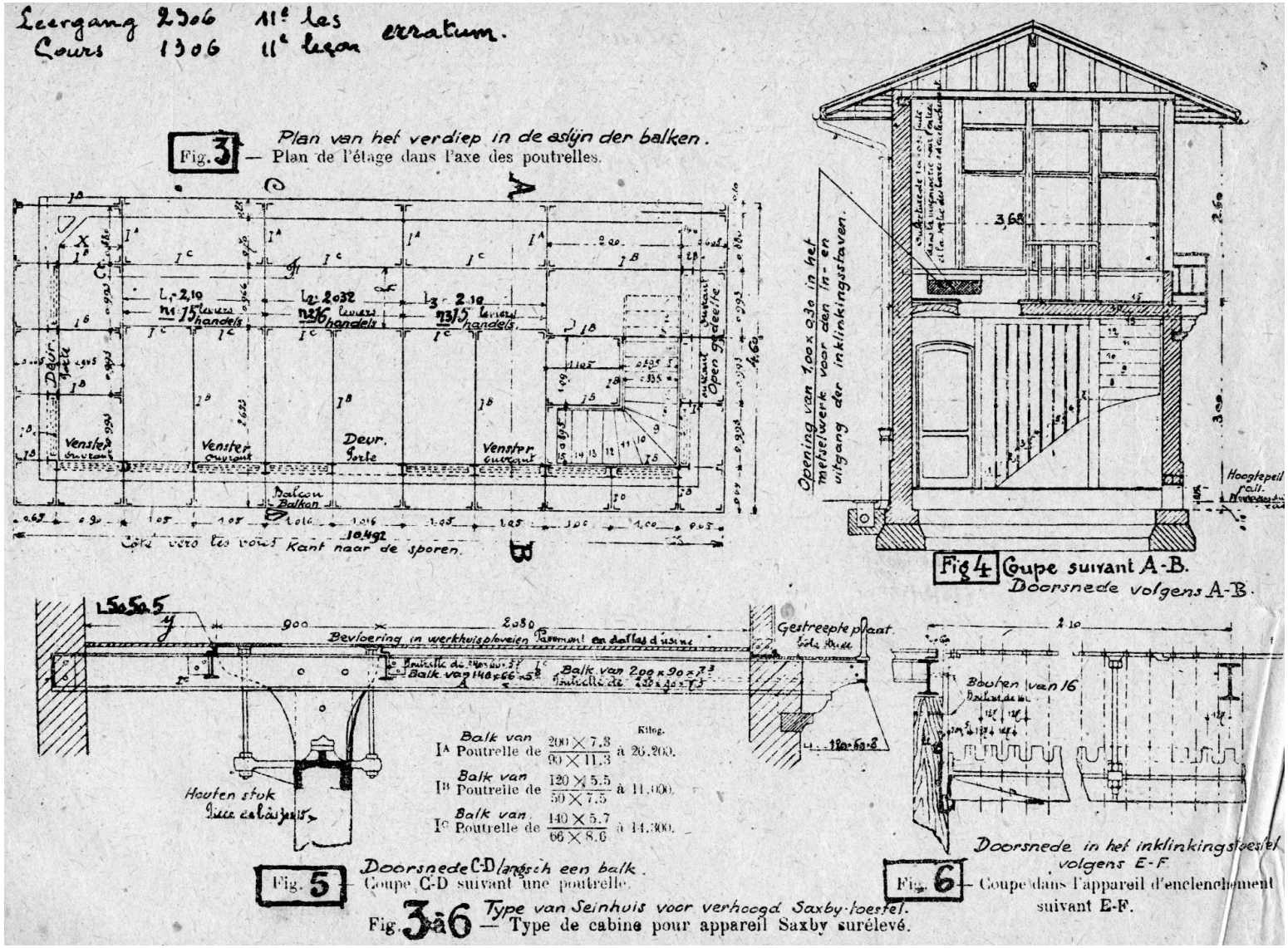
afb. 2 Draadbediening, (E.J.F., DERYCKERE, *De veiligheid*, in: *Treinen*, 1959, nrs. 3 en 4, pp. 62).



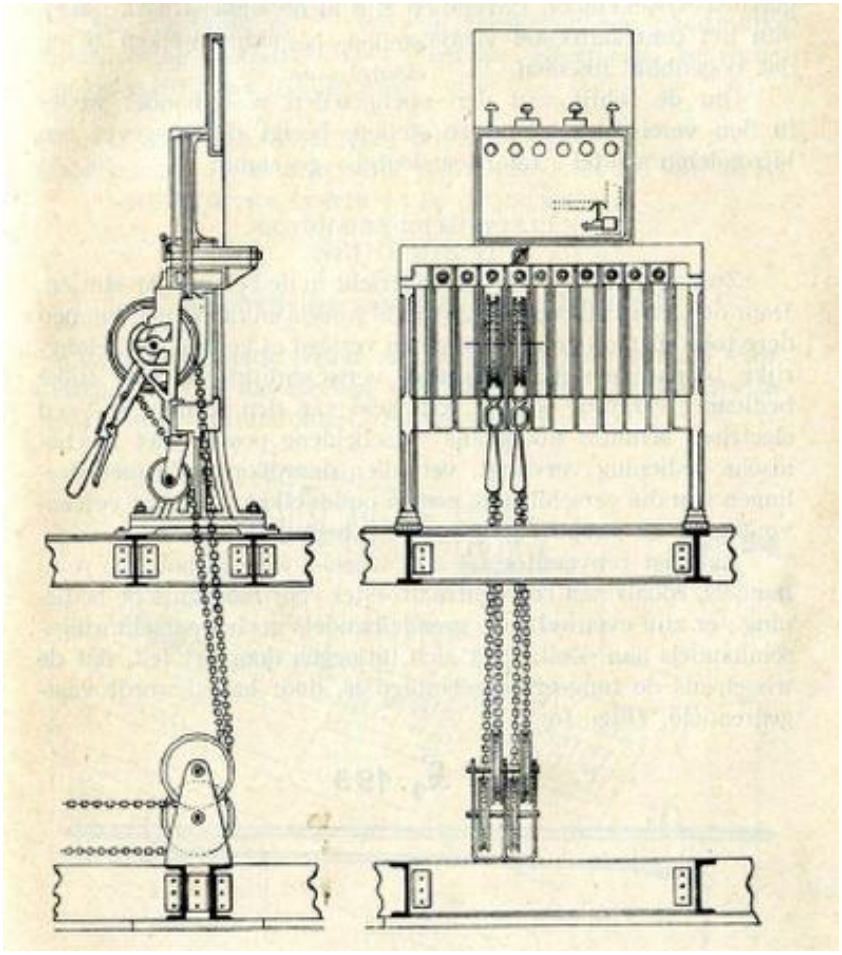
afb. 3 Saxby-systeem, (D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), pp. 13).



afb. 4 Interieur Saxby-seinhuis, (A., CRESENS, *De veiligheid op het spoor*, in VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 391)



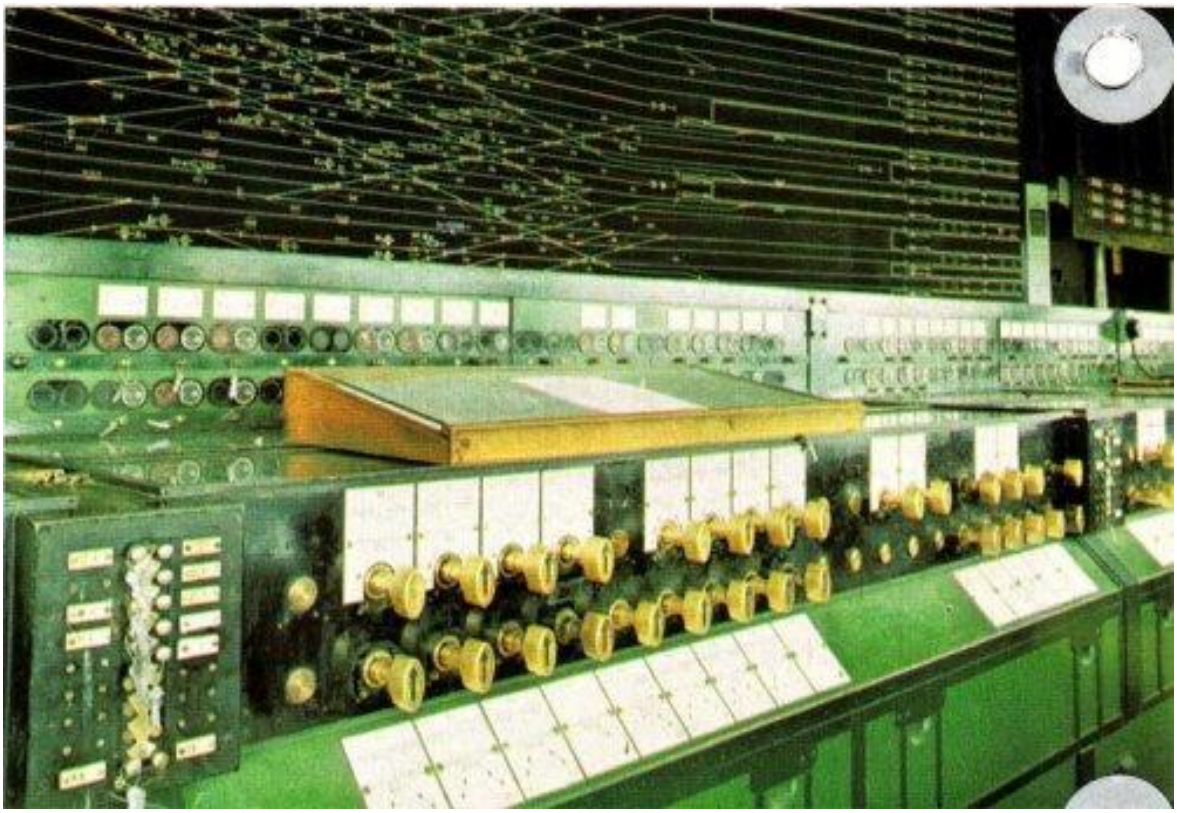
afb. 5 Schematische tekening Saxby-seinhuis, (TIELT-WINGE, FOTOCOLLECTIE ANDRÉ CRESENS: NMBS-cursus, (s.d.)).



afb. 6 Mechanisch Siemensgestel, (D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), pp. 15).



afb. 7 S8A-gestel, (D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), pp. 16).



afb. 8 Elektrisch seinhuis, (D., VIAENE, *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010), pp. 33).



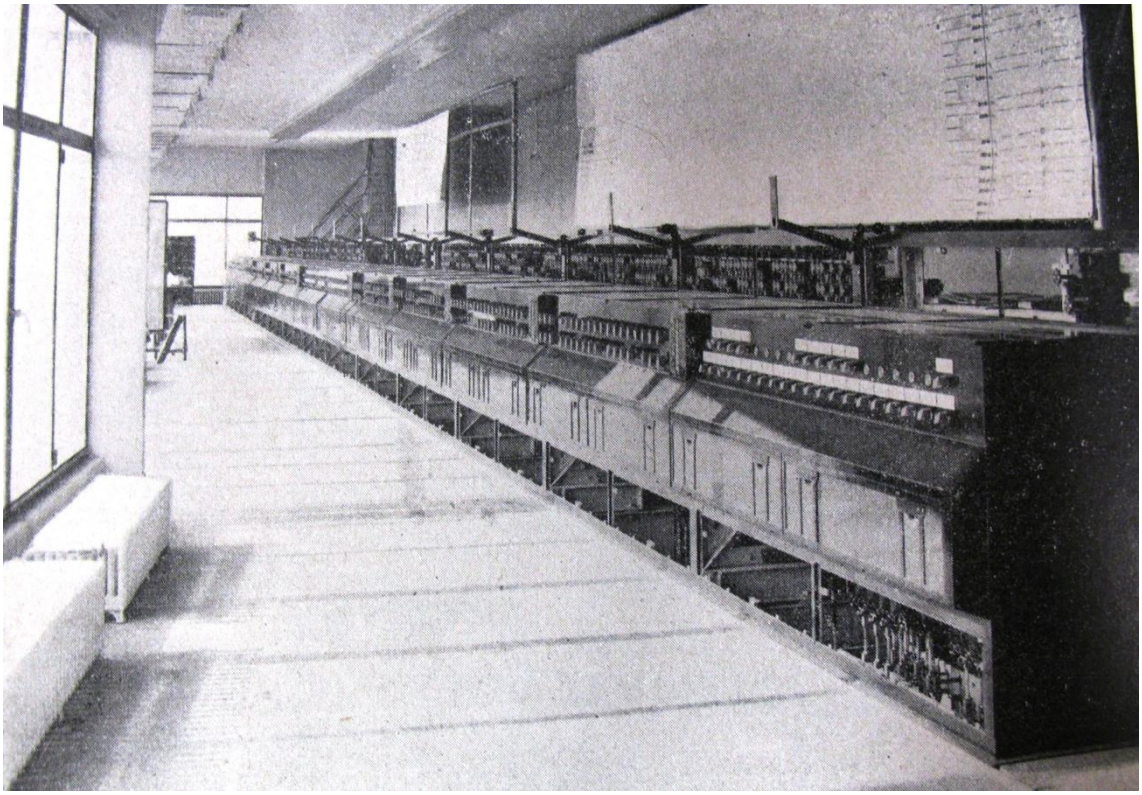
afb. 9 Exterieur elektrisch seinhuis Antwerpen, 1903, (G., FINET, *Onze seininrichting*, in: *Het Spoor*, nov. 1979, pp. 7).



afb. 10 Interieur elektrisch seinhuis Antwerpen, 1903, (A., CRESENS, De veiligheid op het spoor, in VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 396).



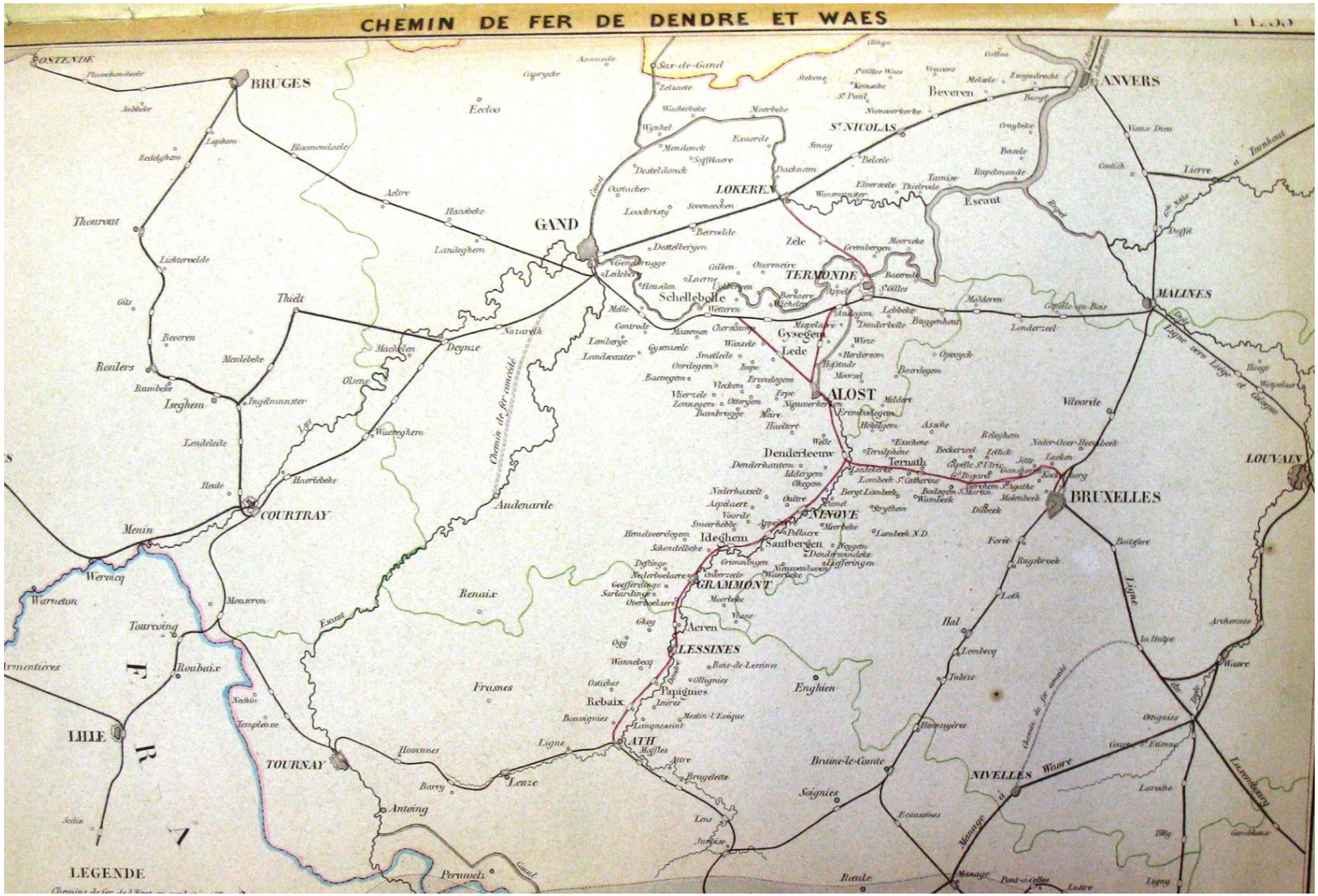
afb. 11 Exterieur elektrisch seinhuis Brussel-Zuid, 1939, (*Het electrisch seinhuis Nr 2 te Brussel (Zuid)*, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 5, pp. 12).



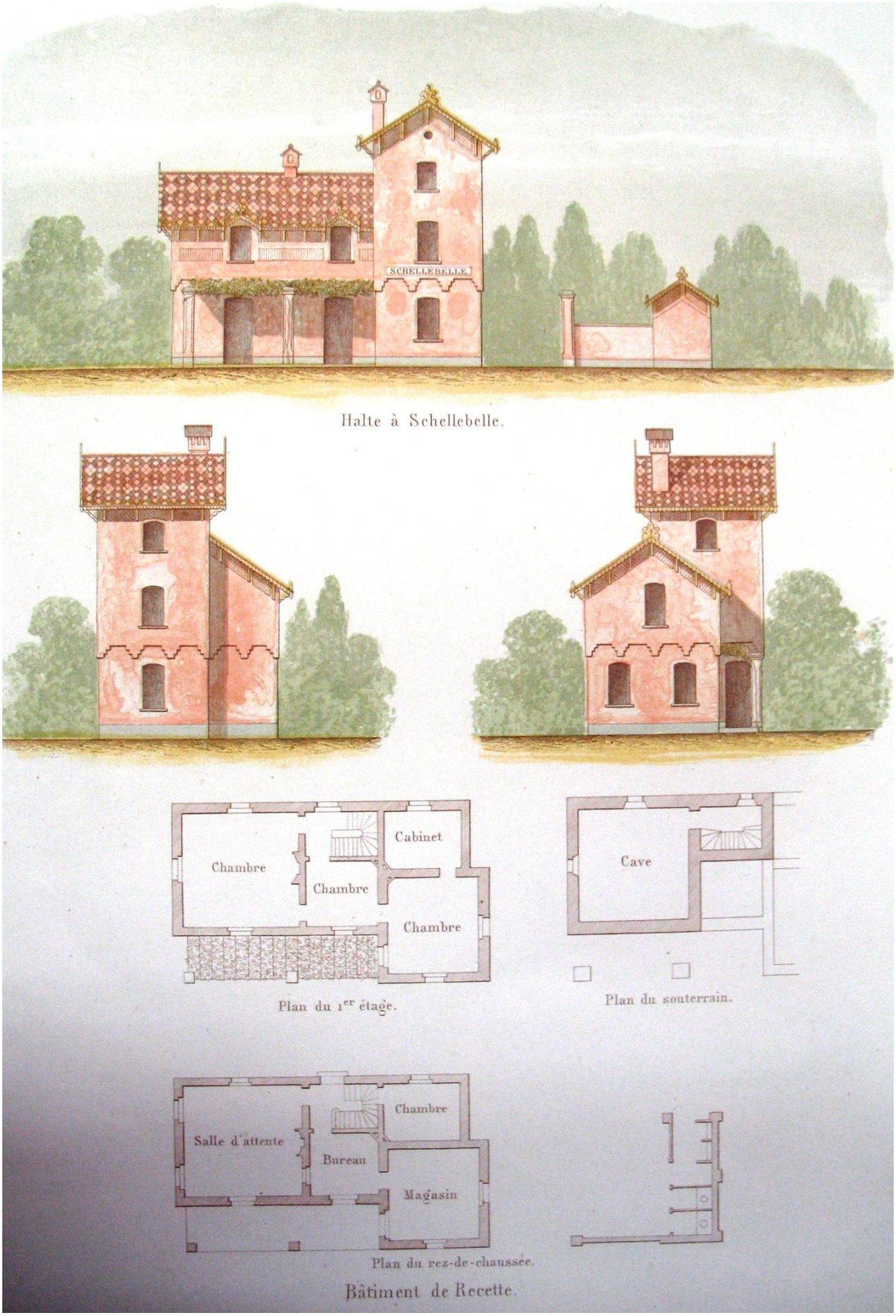
afb. 12 Interieur elektrisch seinhuis Brussel-Zuid, 1939, (Het electrisch seinhuis Nr 2 te Brussel (Zuid), in: Het Spoor, jg. 1, 1939, nr. 5, pp. 13).



afb. 13 Al-relaisgestel in blokpost15 te Aalst, 1954, (BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03831c: seinhuis Aalst - interieur, (1954)).



afb. 14 Spoorwegkaart met in het rood de spoorlijnen aangelegd door de 'S.A. du Chemin de Fer de Dendre et Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost', (J.P., CLUYSENAAR, *Chemin de fer de Dendre-et –Waes (d''Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855, plaat 33).



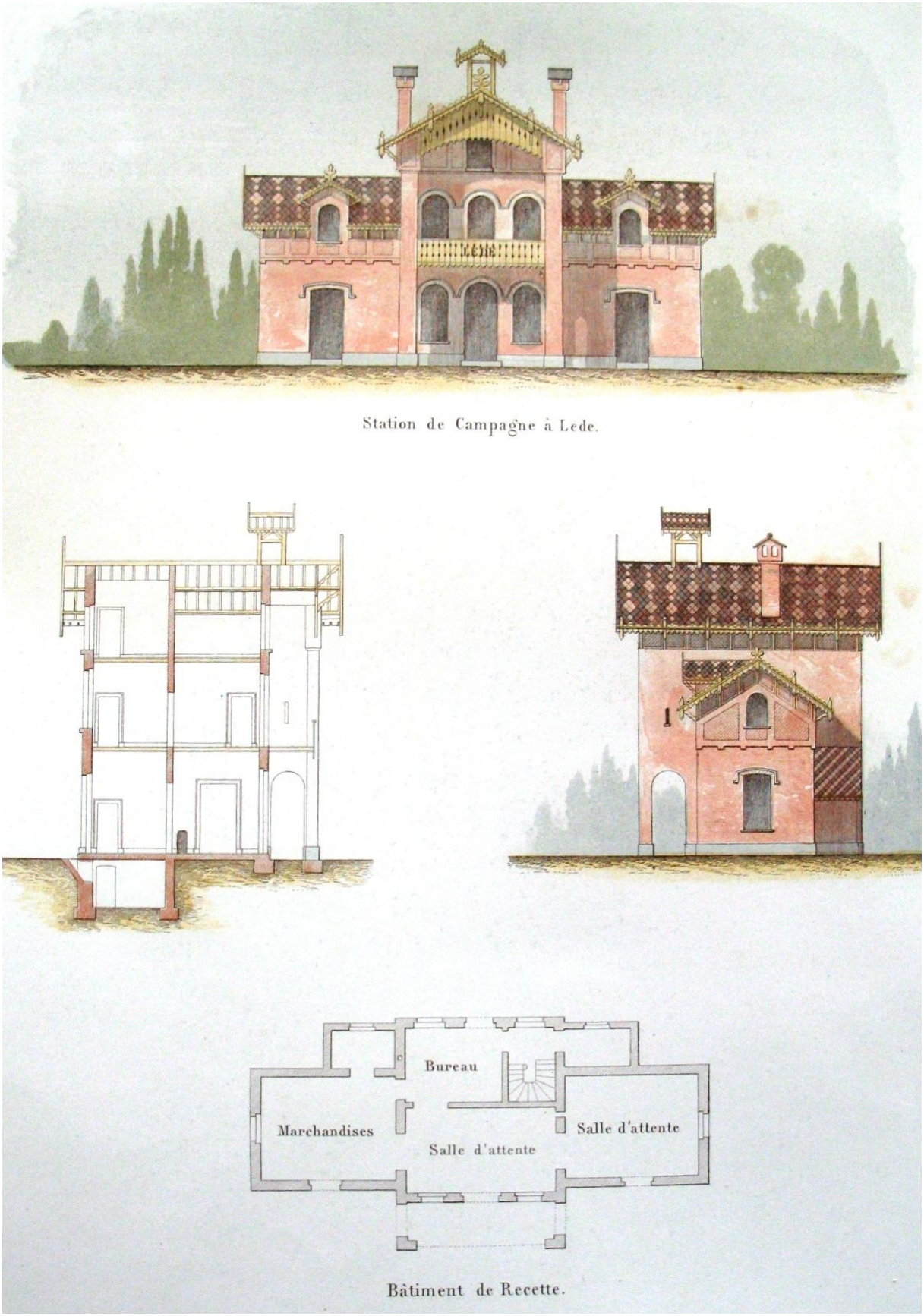
afb. 15 J.P., Cluysenaar, ontwerp haltegebouw Schellebelle, 1855, (J.P., CLUYSENAAR, *Chemin de fer de Dendre-et –Waes (d''Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855, plaat 11)).



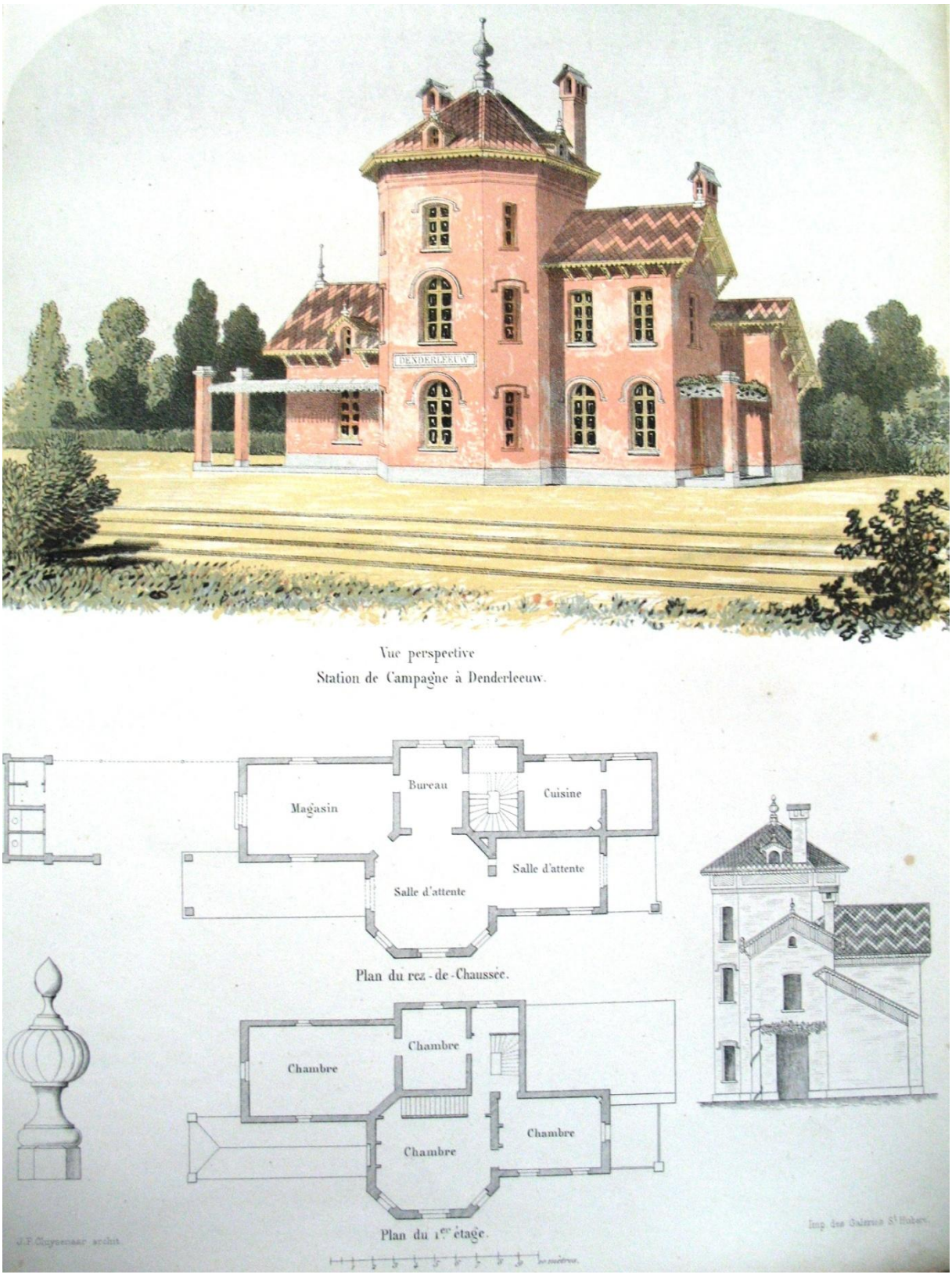
afb. 16 J.P. Cluysenaar, haltegebouw Schellebelle omgebouwd tot woning van stationschef, 1855, (SCHELLEBELLE, HEEMKRING: voorgevel woning stationschef (s.d.)).



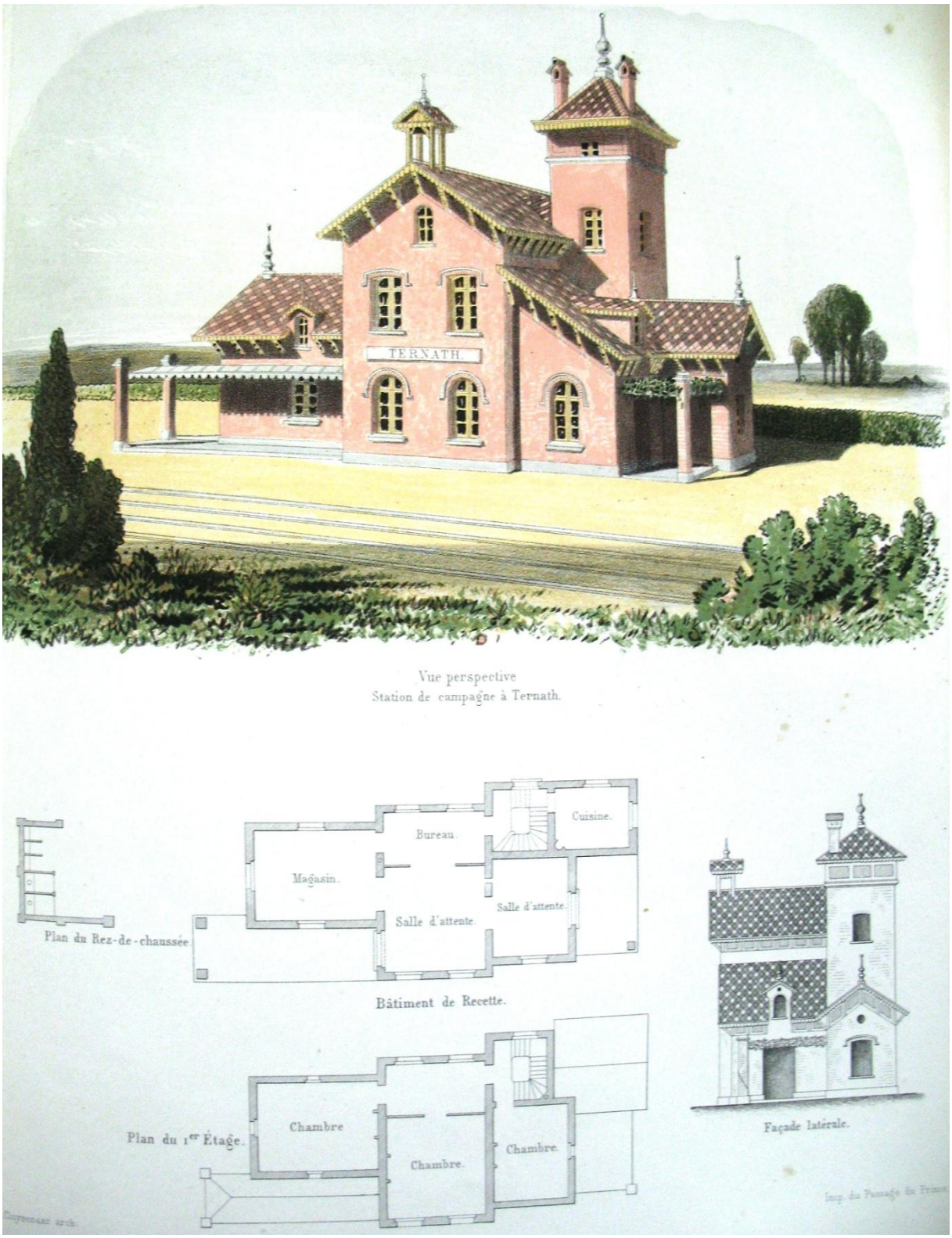
afb. 17 J.P. Cluysenaar, haltegebouw Schellebelle omgebouwd tot woning van stationschef, 1855, (SCHELLEBELLE, HEEMKRING: zijgevel woning stationschef (s.d.)).



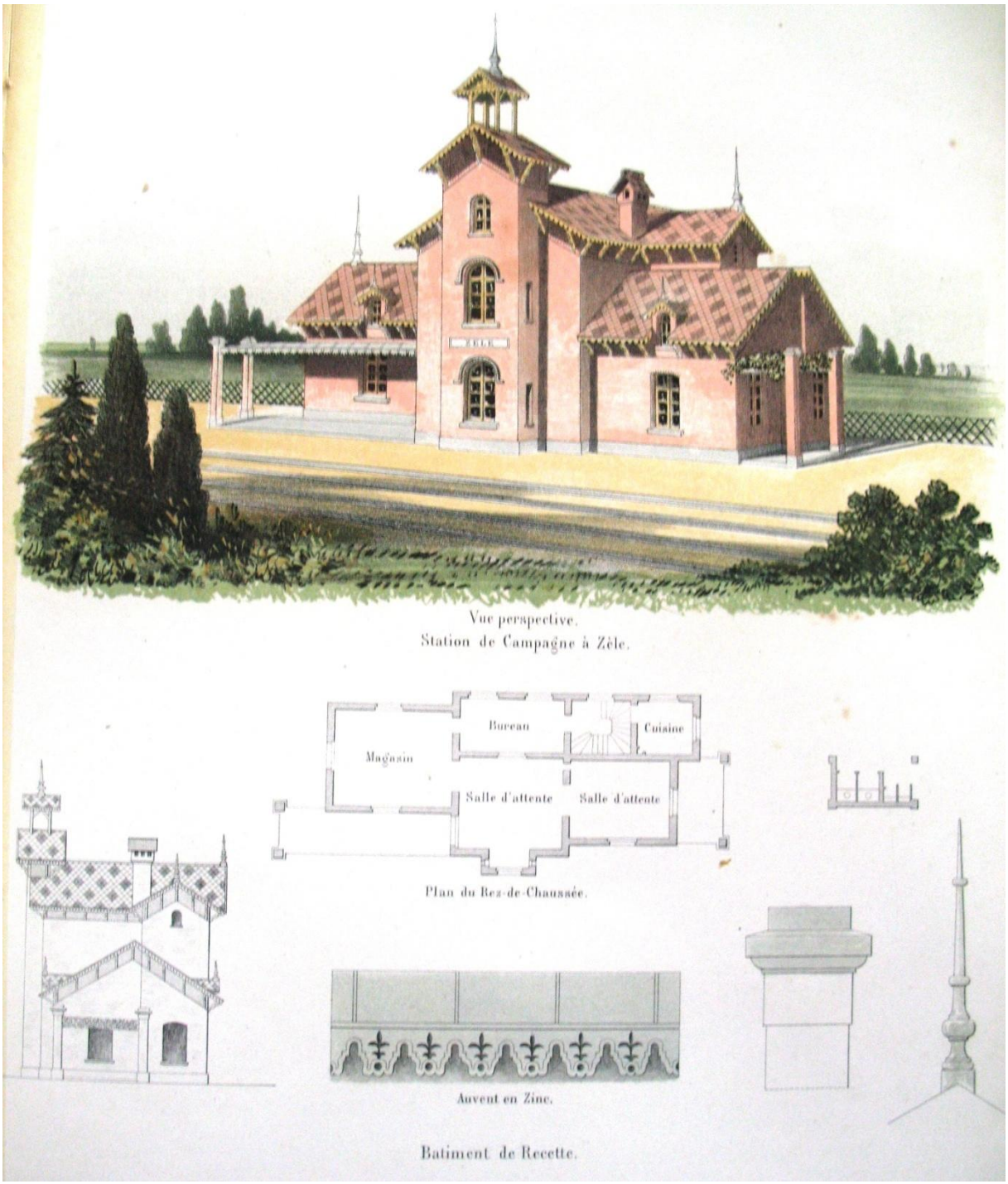
afb. 18 J.P., Cluysenaar, ontwerp station Lede, 1855, (J.P., CLUYSENAAR, *Chemin de fer de Dendre-et –Waes (d''Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855, plaat 17)).



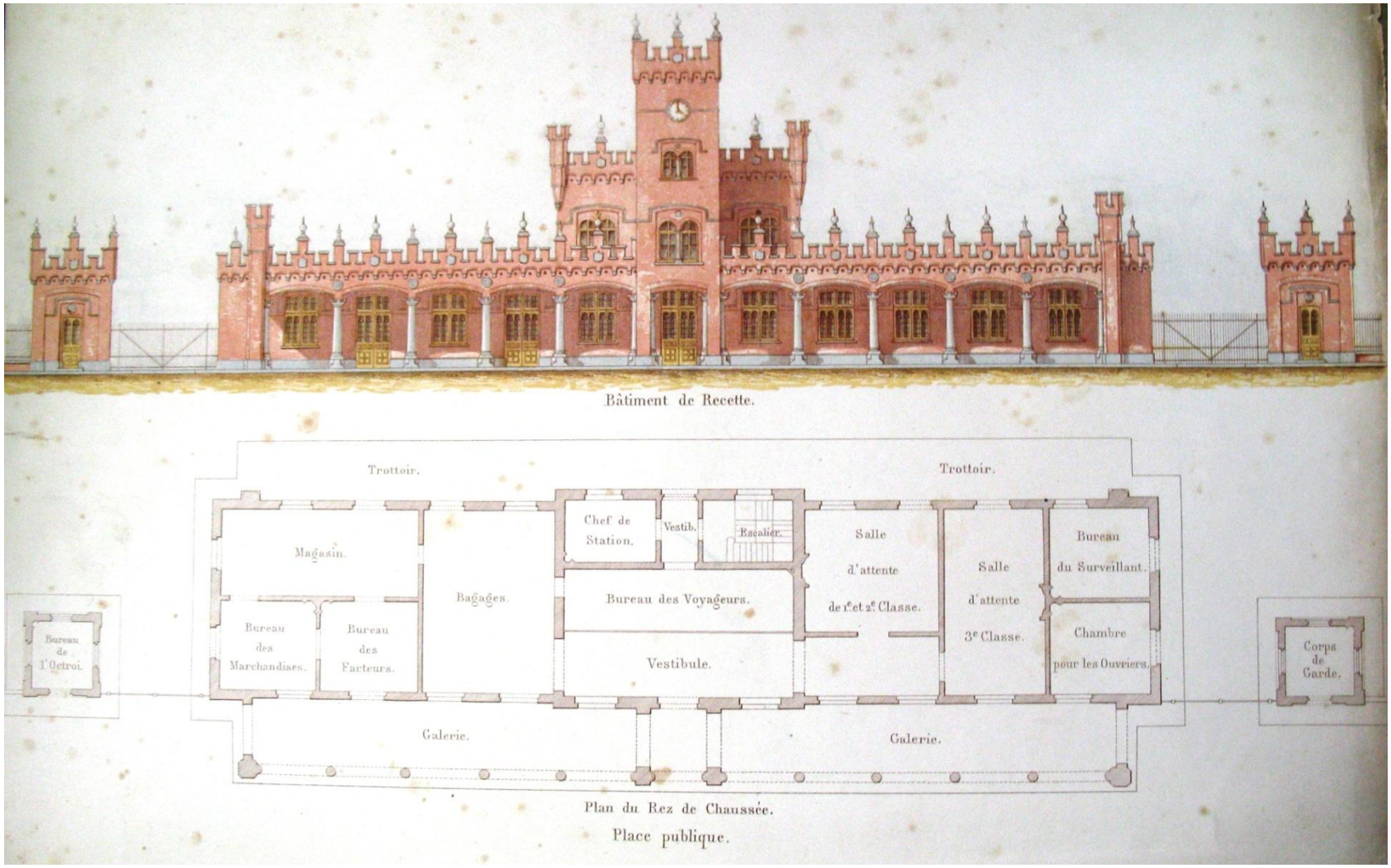
afb. 19 J.P., Cluysenaar, ontwerp station Denderleeuw, 1855, (J.P., CLUYSENAAR, *Chemin de fer de Dendre-et –Waes (d''Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855, plaat 16)).



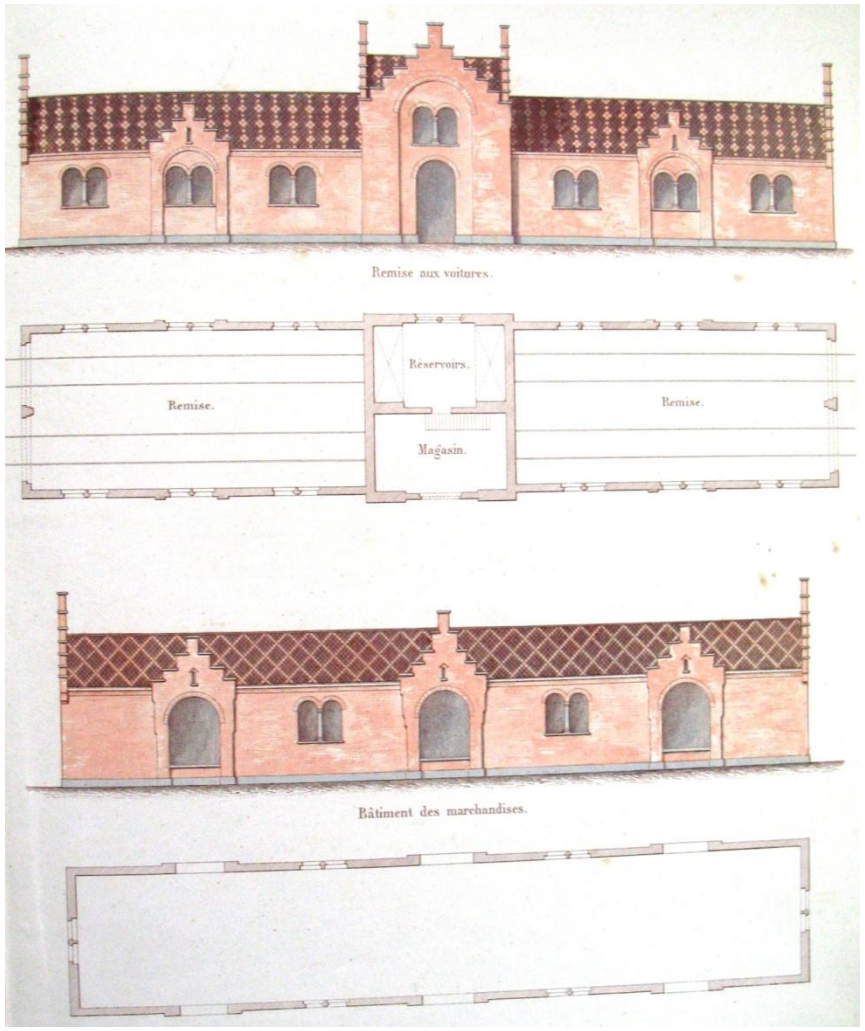
afb. 20 J.P., Cluysenaar, ontwerp station Ternat, 1855, (J.P., CLUYSENAAR, *Chemin de fer de Dendre-et – Waes (d''Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855, plaat 20)).



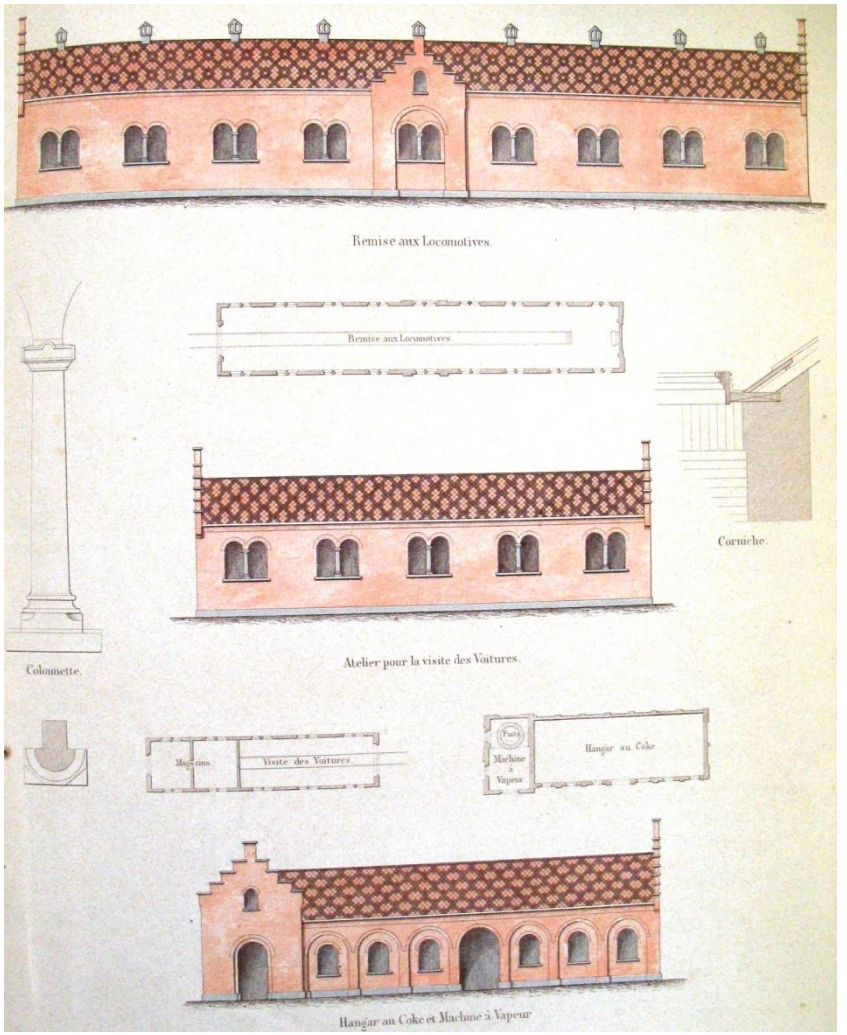
afb. 21 J.P., Cluysenaar, ontwerp station Zele, 1855, (J.P., CLUYSENAAR, *Chemin de fer de Dendre-et –Waes (d''Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855, plaat 18)).



afb. 22 J.P., Cluysenaar, ontwerp station Aalst, 1855, (J.P., CLUYSENAAR, *Chemin de fer de Dendre-et –Waes (d''Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855, plaat 25)).



afb. 23 J.P., Cluysenaar, ontwerp bijgebouwen Aalst, 1855, (J.P., CLUYSENAAR, *Chemin de fer de Dendre-et –Waes (d"Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855, plaat 27)).



afb. 24 J.P., Cluysenaar, ontwerp bijgebouwen Aalst, 1855, (J.P., CLUYSENAAR, *Chemin de fer de Dendre-et –Waes (d"Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maison de garde*, Brussel, B. Van Der Kolk, 1855, plaat 28)).



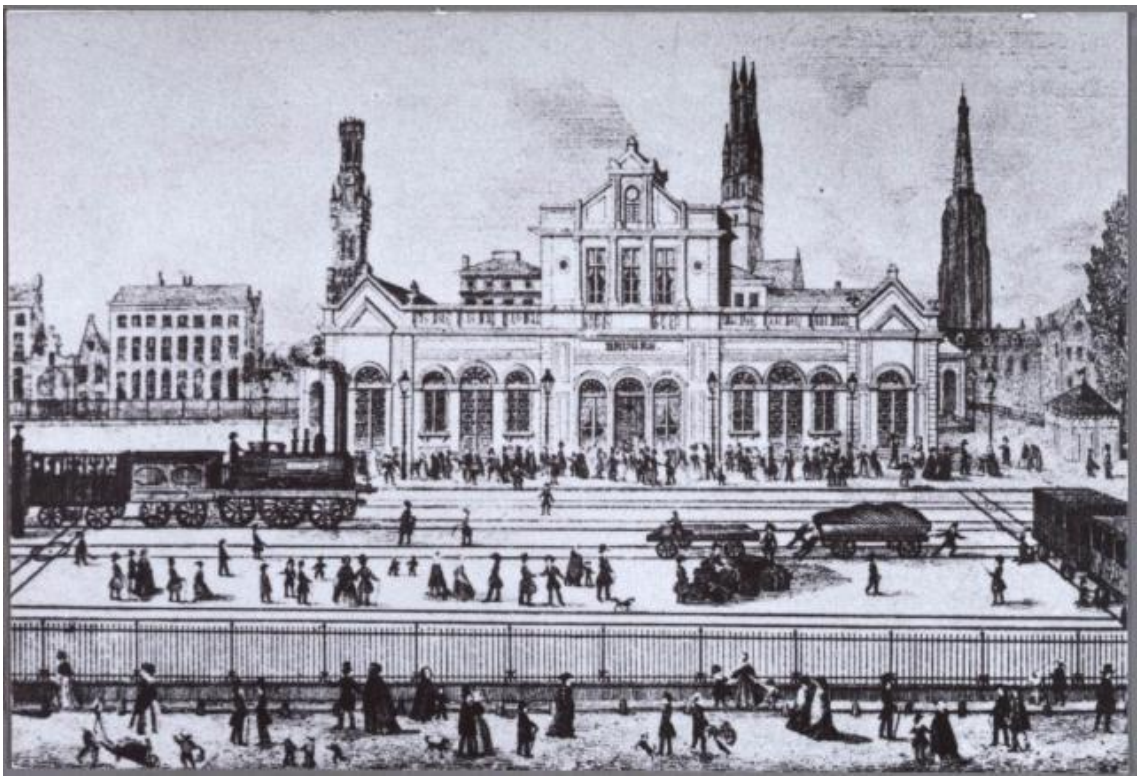
afb. 25 F. Laureys, station Oostende-Stad, 1882, (R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique*, onuitgegeven DVD, 2006, s.d.).



afb. 26 P.J. Otten en F. Seulen station Oostende-Kaai, 1907-13, (*Het samensmelten van beide Stations van Oostende*, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 8, pp. 19).



afb. 27 Station Jabbeke, 1892, (R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique,* onuitgegeven DVD, 2006, s.d.).



afb. 28 A. Payen, lithografie van het eerste station op 't Zand, 1838-41, (*Het eerste station op 't Zand*, (1846), op de website van beeldbank Brugge, http://www.beeldbankbrugge.be, zoeken op FO/A03091,[1] geraadpleegd op 16/05/2011).



afb. 29 A. Payen (?), eerste station te Brugge mogelijk heropgebouwd in Ronse, 1879-86, (*Het vroegere station aan 't Zand* (…), (1989), op de website van beeldbank Brugge, http://www.beeldbankbrugge.be/, zoeken op 'Het vroegere station aan't Zand' (vierde resultaat), geraadpleegd op 16/05/2011).

[1] Aangezien er bij de beeldbank Brugge geen aparte link is per zoekresultaat wordt dit op deze manier vermeld.



afb. 30 J. Schadde, tweede station 't Zand te Brugge, 1879-86, (R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique,* onuitgegeven DVD, 2006, s.d.).



afb. 31 J. en M. Van Kriekinge, huidig station te Brugge, 1939, (, (1939), op de website van beeldbank Brugge, http://www.beeldbankbrugge.be/, zoeken op G/D118/1 (vierde resultaat), geraadpleegd op 16/05/2011).



afb. 32 Station Bellem, 1895, (I., HOSTE, F., BASTIAEN, R., SCARPHOUT, D., DE REUCK, M., THYS, *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4, pp. 189., s.d.).



afb. 33 Station Drongen, 1842, (H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *Gent op het spoor. Stations maken de stad*, Gent/Kortrijk, Snoeck, 2010, pp. 181).



afb. 34 A. Desmet, station Drongen, 1921, (H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *Gent op het spoor. Stations maken de stad*, Gent/Kortrijk, Snoeck, 2010, pp. 181).



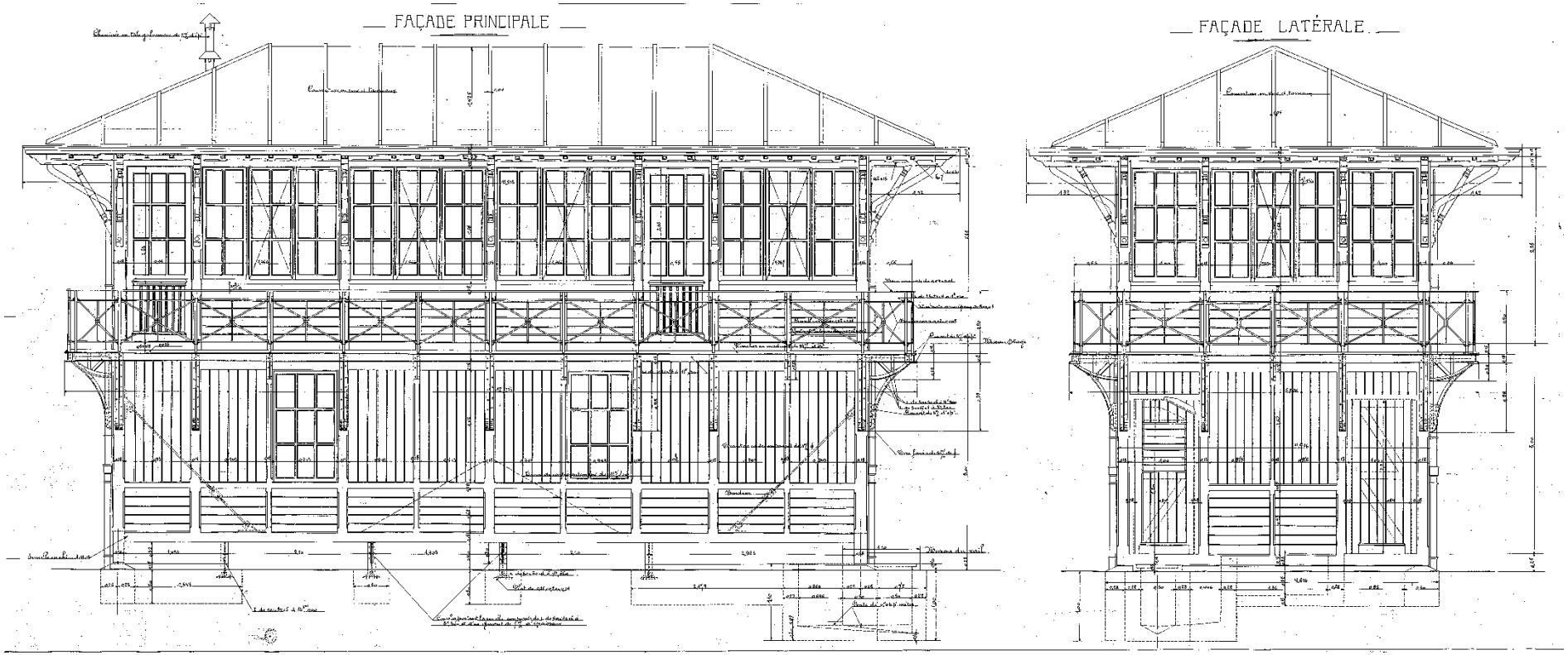
afb. 35 A. Payen, station Gent-Zuid, 1848 (R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique*, onuitgegeven DVD, 2006, s.d.).



afb. 36 Houten station aan Gent-Sint-Pieters, 1889, (H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, Gent op het spoor. Stations maken de stad, Gent/Kortrijk, Snoeck, 2010, pp. 183).



afb. 37 L. Cloquet, station Gent-Sint-Pieters, 1909-12, (R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique,* onuitgegeven DVD, 2006, s.d.).



afb. 38 Detail uit plan seinhuis te Wondelgem, voorgevel en zijgevel, 19/02/1924, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 3211.41.02/226, plan nr. 2: *Station de Wondelghem. Uitneembaar houten seinhuis voor 45 hefbomen. Gevels en doorsneden*, (19/02/1924)).



afb. 39 Seinhuis Leuze, (TIELT-WINGE, FOTOCOLLECTIE ANDRÉ CRESENS: seinhuis Leuze, (s.d.)).



afb. 40 A. Payen, station en perrons te Wetteren, 1837, (R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique*, onuitgegeven DVD, 2006, s.d.).



afb. 41 Haltegebouw Essene-Lombeek, 1895, (P., VAN DEN BOSSCHE, *Essene-Lombeek railway station*, (16/08/2007), op de website flickr, http://www.flickr.com/photos/lhoon/1139979763/in/photostream/, geraadpleegd op 16/05/2011).



afb. 42 Station te Sint-Martens-Bodegem, begin jaren 1880, (H., DE BOT, S*tationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002, pp. 67).



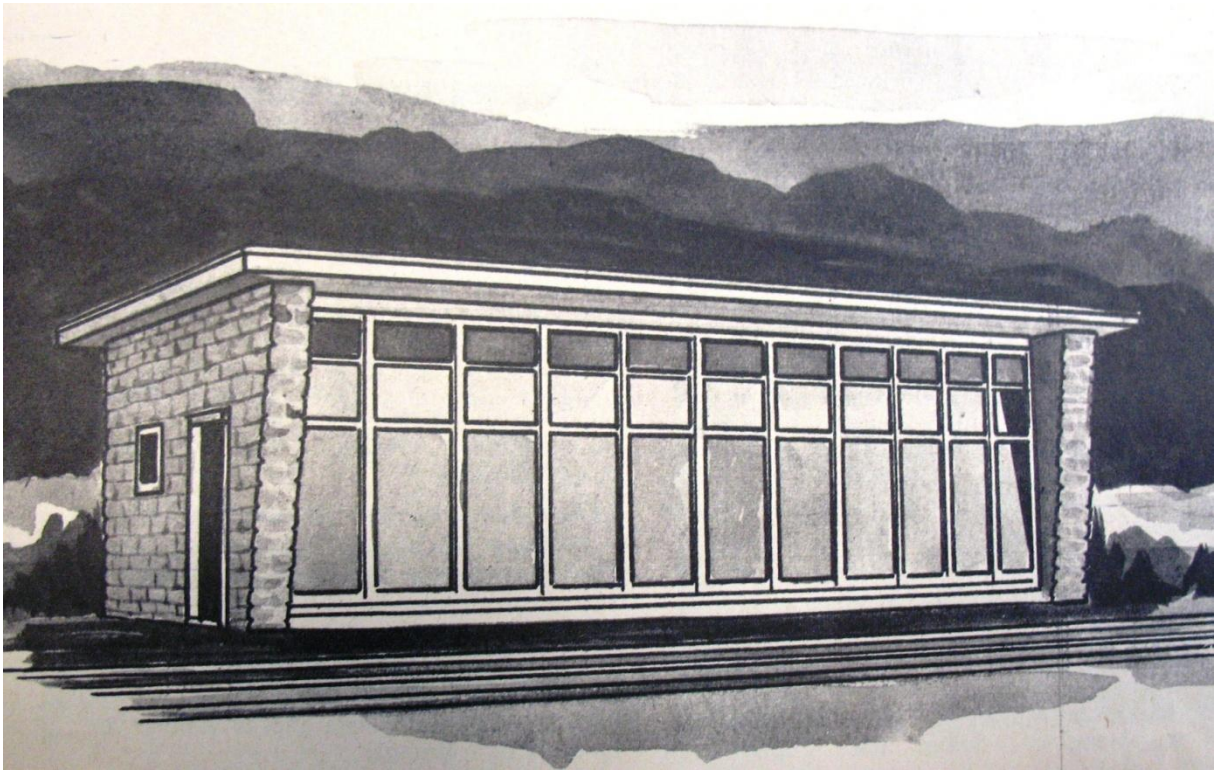
afb. 43 F. Seulen, station Jette, 1892, (R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique*, onuitgegeven DVD, 2006, s.d.)



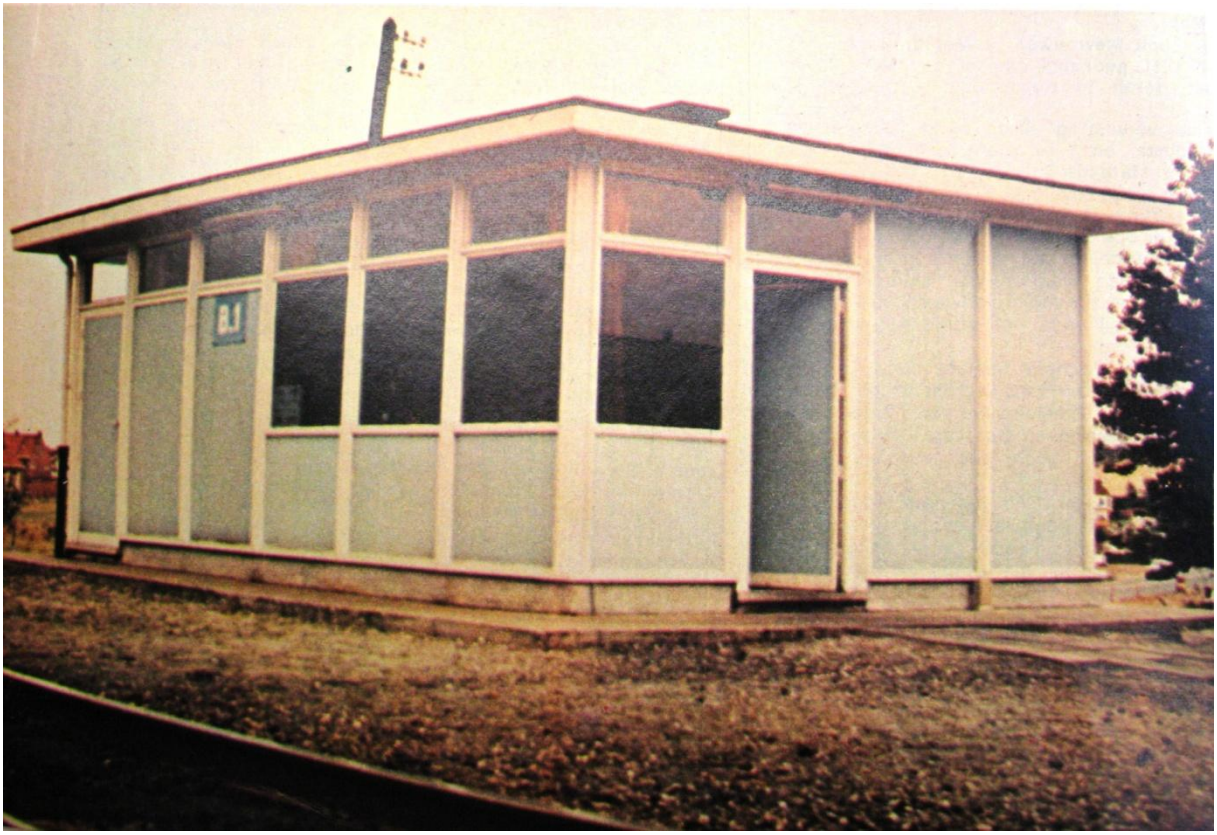
afb. 44 F. Coppens, station Brussel-Noord, 1846, (R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique*, onuitgegeven DVD, 2006, s.d.).



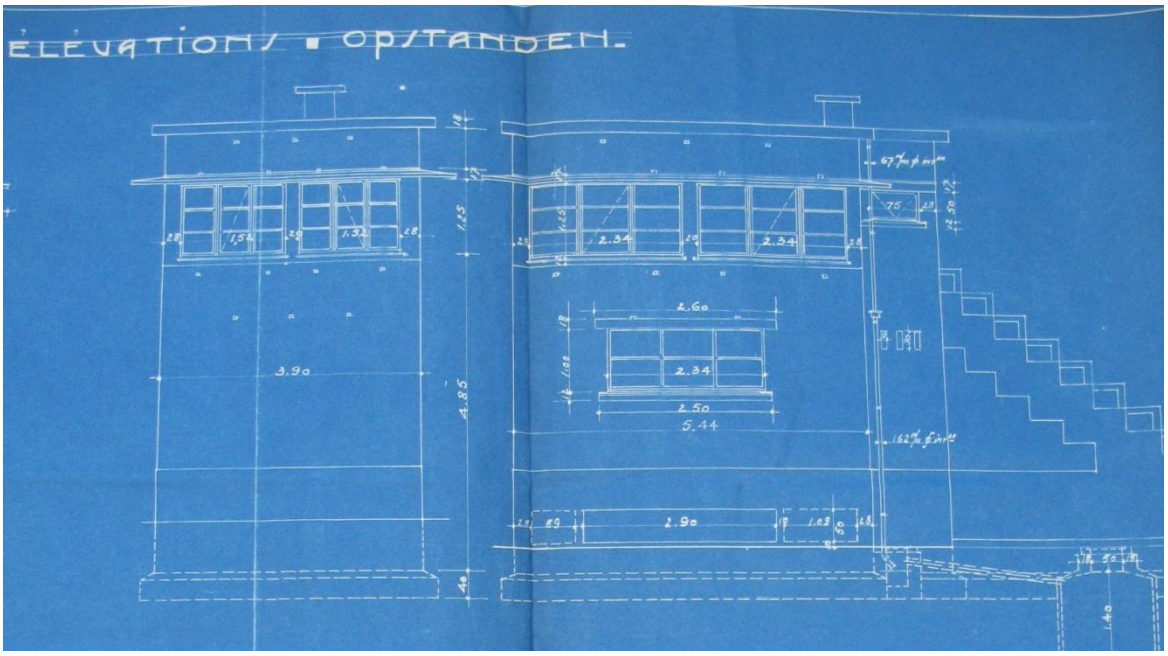
afb. 45 P. en J. Saintenoy, station Brussel-Noord, 1952-56, (R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique*, onuitgegeven DVD, 2006, s.d.).



afb. 46 Tekening typegebouw voor verscheidene functies (o.a. als seinhuis), s.d. (T., BIBAUW, *Een actueel facet van de bouw: de standaardisering*, in: *Het Spoor*, jg. 16, april 1971, nr. 176, pp. 9).



afb. 47 Voorbeeld typeseinhuis, s.d., (T., BIBAUW, *Een actueel facet van de bouw: de standaardisering*, in: *Het Spoor*, jg. 16, april 1971, nr. 176, pp. 6).



afb. 48 Detail uit het plan voor het seinhuis te Tielt, voorgevel en zijgevel, 12/02/1932 (origineel: BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.129, nr. 281, plan nr. 1: *Statie Thielt. Maken van twee seinhuizen voor bediening met dubbele draad. Grondplans, plattegronden, opstanden, doorsneden*, (12/02/1932)).



afb. 49 Seinhuis te Quenast, (TIELT-WINGE, FOTOCOLLECTIE ANDRÉ CRESENS: seinhuis Quenast, (s.d.)).



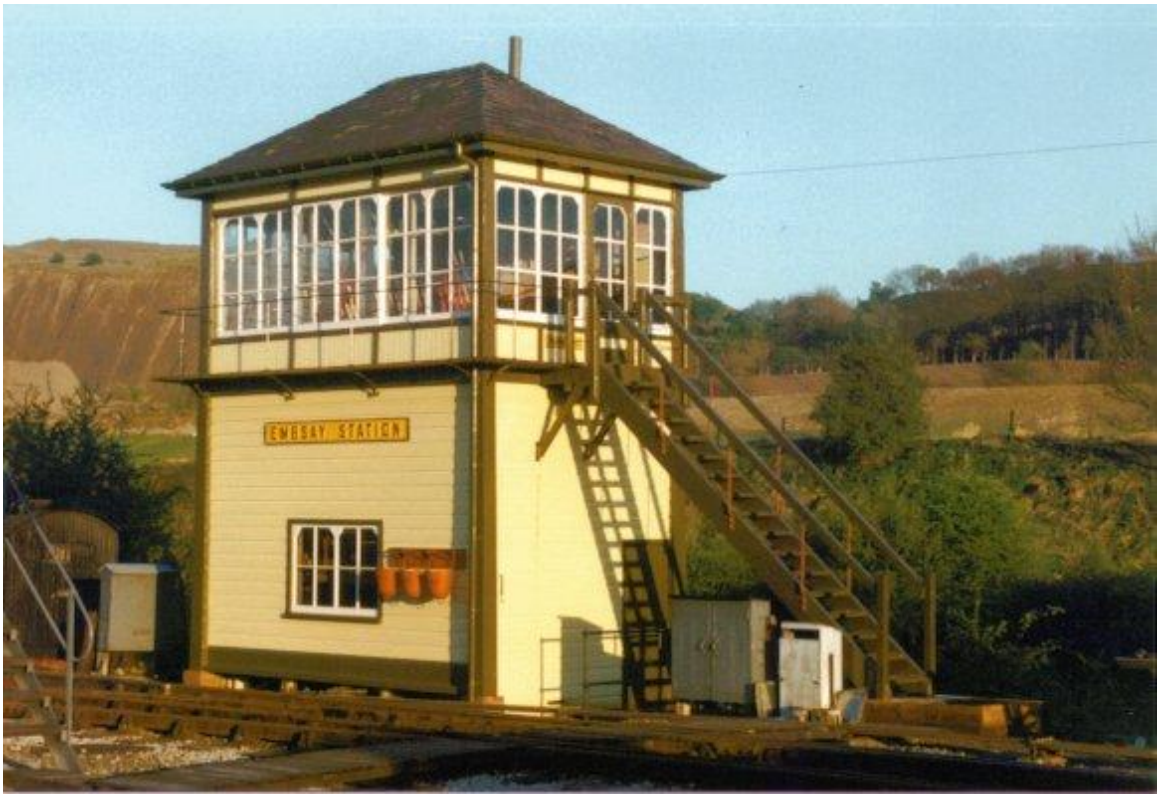
afb. 50 Seinhuis te Instow, (*Instow signal box*, (28/12/2006), op de website wikipedia commons, http://commons. wikimedia.org/wiki/File:Instow_Signal_Box.jpg, geraadpleegd op 04/04/2011.)



afb. 51 Seinhuis te Princes Risborough North, 1907, (*Princes Risborough*, (11/06/1982), op de website flickr, http://www.flickr.com/photos/ingythewingy/4192949965, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 52 Seinhuis Severn Bridge Junction te Shrewsbury, 1903, (*Severn Brigde Junction*, (18/09/2006), op de website van Roscalen, http://www.roscalen.com/signals/Shrewsbury/SevernBridgeJunction.htm, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 53 Seinhuis te Embsay, 1923, (*Embsay station*, (2009), op de website van Yorkshire Dales Railway Museum Trust, http://www.embsayboltonabbeyrailway.org.uk/embsayst2.html, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 54 Seinhuis St Neots, 20/04/1898, (*St Neots signal box*, (12/06/2010), op de website van UK railways 1970 till today, http://ukrailways1970tilltoday.me.uk/StNeotsbox.html, geraadpleegd op 12/05/2011).



afb. 55 J.R. Scott, seinhuis te Woking, 1937, (*Miscellaneous railway pictures*, (2010), op de website van Peter Boulter, http://pub.cixonline.com/starhunter/ppp/rail-misc.html, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 56 J.R. Scott, seinhuis te Wimbledon, (*Miscellaneous railway pictures*, (2010), op de website van Peter Boulter, http://pub.cixonline.com/starhunter/ppp/rail-misc.html, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 57 Seinhuis te Wilmslow, 1960, (foto seinhuis Wilmslow, (17/05/2008), op de website van John Tilly, http://tillyweb.biz/jhill/wilmslow1.jpg, geraadpleegd op 03/04/2011).



afb. 58 Seinhuis te Manchester Piccadilly, (foto seinhuis Piccadilly, (10/08/2008), op de website van John Tilly, http://tillyweb.biz/jhill/piccadilly1.jpg, geraadpleegd op 03/04/2011).



afb. 59 Seinhuis te Sandbach, (foto seinhuis Sandbach, (15/05/2008), op de website van John Tilly, http://tillyweb.biz/jhill/sandbach1.jpg, geraadpleegd op 03/04/2011).



afb. 60 P. Hamilton en J. Bicknell, seinhuis Hackney Down, 1960, (*Hackney Downs station, London*, 21/07/2010, op de website flickr, http://www.flickr.com/photos/normalfornorfolk/4825638566/, geraadpleegd op 03/04/2011).



afb. 61 P. Hamilton en J. Bicknell, seinhuis Rugby, 1964, (*Rugby signal box*, (29/04/2009), op de website wikipedia commons, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rugby_signal_box_-_geograph.org.uk_-_1277336.jpg, geraadpleegd op 03/04/2011).



afb. 62 P. Hamilton en J. Bicknell, seinhuis Birmingham, 1964, (*New street signal box, Birmingham*, (07/2006), op de website van wikipedia commons, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:New_Street_Signal_Box,_Birmingham.JPG, geraadpleegd op 03/04/2011).



afb. 63 Seinhuis Haltwhistle, 1896, (foto seinhuis Haltwhistle, (30/12/2006), op de website van John Tilly http://tillyweb.biz/gallery/hh/haltwhistleold2.jpg, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 64 Seinhuis Knaresborough, 1873, (foto seinhuis Knaresborough, (30/12/2006), op de website van John Tilly http://www.tillyweb.biz/gallery/kk/sigsk.htm, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 65 Seinhuis Old Furness Railway te Carnforth, 30/01/1882, (foto seinhuis Carnforth, (s.d.), op de website van John Tilly http://tillyweb.biz/gallery/cc/carnforthold1.jpg, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 66 Post T te Valkenburg, (*Het oude seinhuis bij het N.S.-station Valkenburg*, (07/1970), op de website van het Utrechts archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten/1970-1980/154744, geraadpleegd op 03/05/2011).



afb. 67 Seinhuis te Meerssen, (*Gezicht op het seinhuis bij het N.S.-station Meerssen te Meerssen*, (07/1970), op de website van het Utrechts archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische _documenten/1970-1980/154729, geraadpleegd op 03/05/2011).



afb. 68 S. van Ravesteyn, Post T te Maastricht, 1935, (*Het seinhuis Post T van de N.S. bij het N.S. –station van Maastricht*, (13/09/1953), op de website van het Utrechts Archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten/1950-1960/167249, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 69 S. van Ravesteyn, Post T te Maastricht, 1935, (M.S., VERWEIJ, *Sporadisch kleinood te Maastricht, een seinhuis naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn (1889-1983)*, in: *Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, jg. 105, 2006, nr. 4, pp. 138).



afb. 70 S. van Ravesteyn, seinhuis te Utrecht, 1937-38 (*Het seinhuis bij de Leidseveertunnel te Utrecht*, (24/02/1938), op de website van het Utrechts archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten/1930-1940/400060, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 71 S. van Ravesteyn, post K te Utrecht, (*Het seinhuis bij het N.S.-station Utrecht C.S. te Utrecht*, (12/1971), op de website van het Utrechts archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten/1970-1980/154769, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 72 Post A te Utrecht, 23/11/1958, (*Het nieuwe seinhuis post A op het tweede perron van …*, (12/1958), op de website van het Utrechts archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten/1950-1960/155178, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 73 Post III te Delft, (*Het seinhuis bij het N.S.-station Delft te Delft*, (1955-1966), op de website van het Utrechts archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten/1950-1960/154706, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 74 Post I te Boxtel, (*Het seinhuis Post I bij het N.S.-station Boxtel te Boxtel*, (07/1964), op de website van het Utrechts archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten/1960-1970/154702, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 75 Seinhuis te Elst, (Het seinhuis bij het N.S.-station Elst te Elst, (05/1966), op de website van het Utrechts archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten/1960-1970/154715, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 76 Seinhuis te Nieuweschans, (Het seinhuis bij het N.S.-station Nieuweschans te Nieuweschans, (10/1970), op de website van het Utrechts archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten/1970-1980/154728, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 77 Post II te Simpelveld, (*Klassieke seinhuizen*, (29/12/2010), op de website van klassieke beveiliging, http://www.klassiekebeveiliging.nl/Fotoseinhuis.htm, geraadpleegd op 03/05/2011);



afb. 78 Seinhuis te Haarlem, (*Haarlem NS satation* (sic.) *vm seinhuis*, (12/05/2008), op de website flickr, http://www.flickr.com/photos/arthur-a/2486380948/in/faves-bjornwitlox/, geraadpleegd op 04/04/2011).



afb. 79 D.A.N. Mardagant, station Haarlem, 1906-08 (*Station Haarlem Hoofdgebouw*, (31/08/2007), op de website wikipedia, http://nl.wikipedia.org/wiki/Bestand:Station_Haarlem_Hoofdgebouw.jpg, geraapleegd op 04/04/2011).



afb. 80 Seinhuis B te Roosendaal, (*Station Roosendaal, Seinhuis*, (30/04/2011), op de website van stationsweb, http://stationsweb.brinkster.net/afbeelding.asp?dir=roosendaal&num=95, geraadpleegd op 12/05/2011).



afb. 81 Seinhuis P te Roosendaal, (*Roosendaal, achter het stationsgebouw...*, (18/01/2010), op de website van stationinfo, http://www.stationsinfo.nl/Roosendaal5.htm, geraadpleegd op 12/05/2011).



afb. 82, H.G.J. Schelling, seinhuis te Amsterdam, (*Amsterdam Amstel*, (s.d.), op de website van Nico Spilt, http://www.nicospilt.com/AmsterdamAmstel1939.htm, geraadpleegd op 12/05/2011).



afb. 83 Post II te Deventer, (*Het seinhuis bij het N.S.-station Deventer te Deventer*, (03/11/1953), op de website van het Utrechts archief, http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/beeldmateriaal/fotografische_documenten/1950-1960/154705, geraadpleegd op 03/05/2011).



afb. 84 Seinhuis Hilversum, (*E-locs NS 1000*, (s.d.), op de website van Nico Spilt, http://www.nicospilt.com /index_Lok1000.htm, geraadpleegd op 03/05/2011).



afb. 85 Seinhuis Kinshasa, (*De spoorweg van Matadi naar Leopoldstad (Otraco)*, in: *Het Spoor*, jg. 5, maart 1960, nr. 43, pp. 16).



afb. 86 Blokpost 15 te ‘s-Gravenbrakel, (TIELT-WINGE, FOTOCOLLECTIE ANDRÉ CRESENS: blokpost 15 te ‘s-Gravenbrakel, (s.d.)).



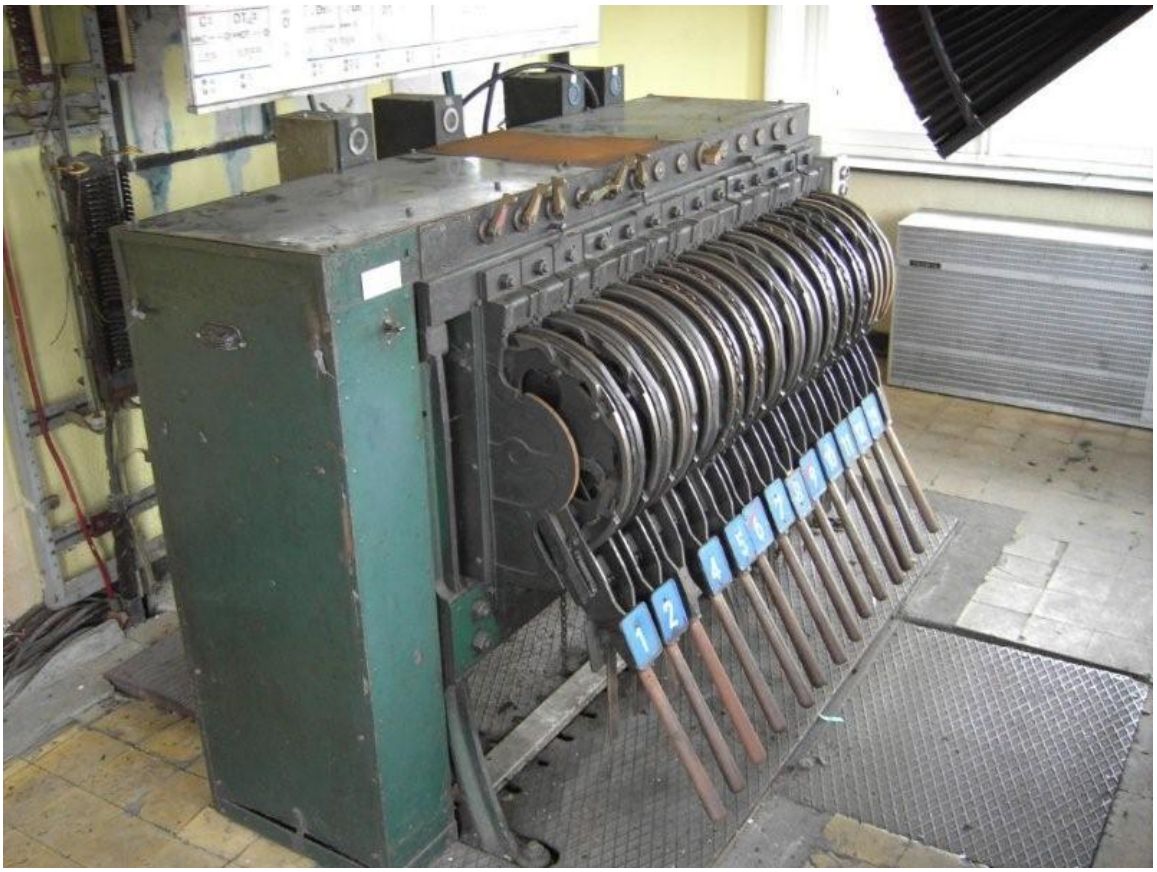
afb. 87 Seinhuis Halle, (*Het station van Halle - nostalgie*, (27/12/2010), op de website van Berichten uit het verleden, http://berichtenuithetverleden.wordpress.com/2010/12/27/het-station-van-halle-nostalgie/, geraadpleegd op 16/05/2011).



afb. 88 Post T uit Kesteren verplaatst naar Hoorn, (*SHM emplacement Hoorn*, (14/06/2006), op de website Wikipedia, http://nl.wikipedia.org/wiki/Bestand:SHM_emplacement_Hoorn.jpg, geraadpleegd op 16/05/2011).



afb. 89 Blokpost 42 te Antoing, (G., FINET, *Te antoing een brokje geschiedenis*, in: *Het Spoor*, mei 1980, pp. 9).



afb. 90 Seingestel te seinhuis V te Brugge, 1954-55 (*Relaisgestel voor seinhuis ontwikkelt zich verder*, (07/08/2009), op de website van stoomcentrum Maldegem, http://blog.stoomcentrum.be/, geraadpleegd op 07/04/2011).



afb. 91 P. Delvaux, Treinen bij avond, 1957, (A., LINTERS, H., WATERSCHOOT, *De wereld van trein en station*, in: *OKV*, jg. 18, 1980, nr. 3, pp. 121).



afb. 92 Station Neerpelt, +/- 1879, (H., DE BOT, *Stationsarchitectuur in België. Deel 1: 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002, pp. 164).



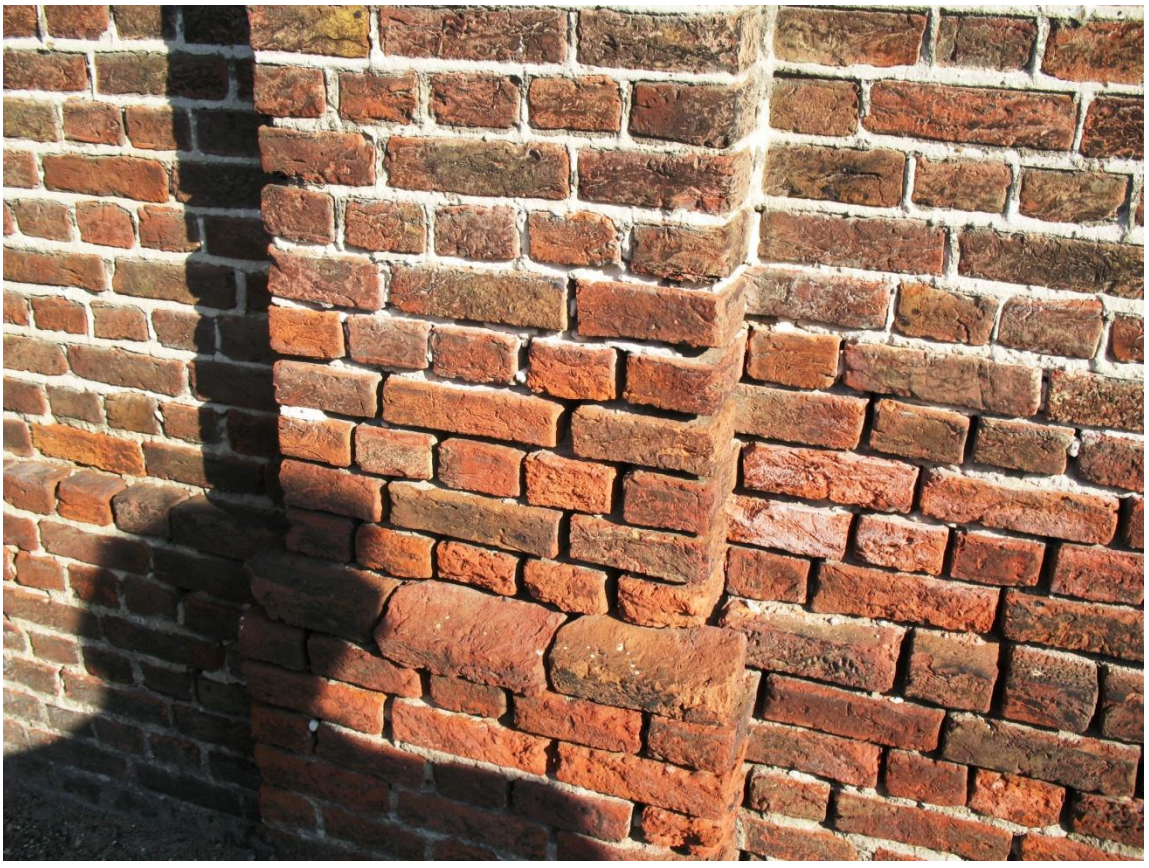
afb. 93 Blokpost 4 te Neerpelt, 1908 (eigen foto, 08/03/2011).



afb. 94 Seinhuis II te Neerpelt, 1908 (eigen foto, 08/03/2011).



afb. 95 Blokpost 4 te Neerpelt, arduinen draagsteen, 1908, (eigen foto, 08/03/2011).



afb. 96 Blokpost 4 te Neerpelt, slechte staat achtergevel 1908, (eigen foto, 08/03/2011).



afb. 97 Seinhuis II te Neerpelt, gelijkvloers, 1908, (eigen foto, 08/03/2011).



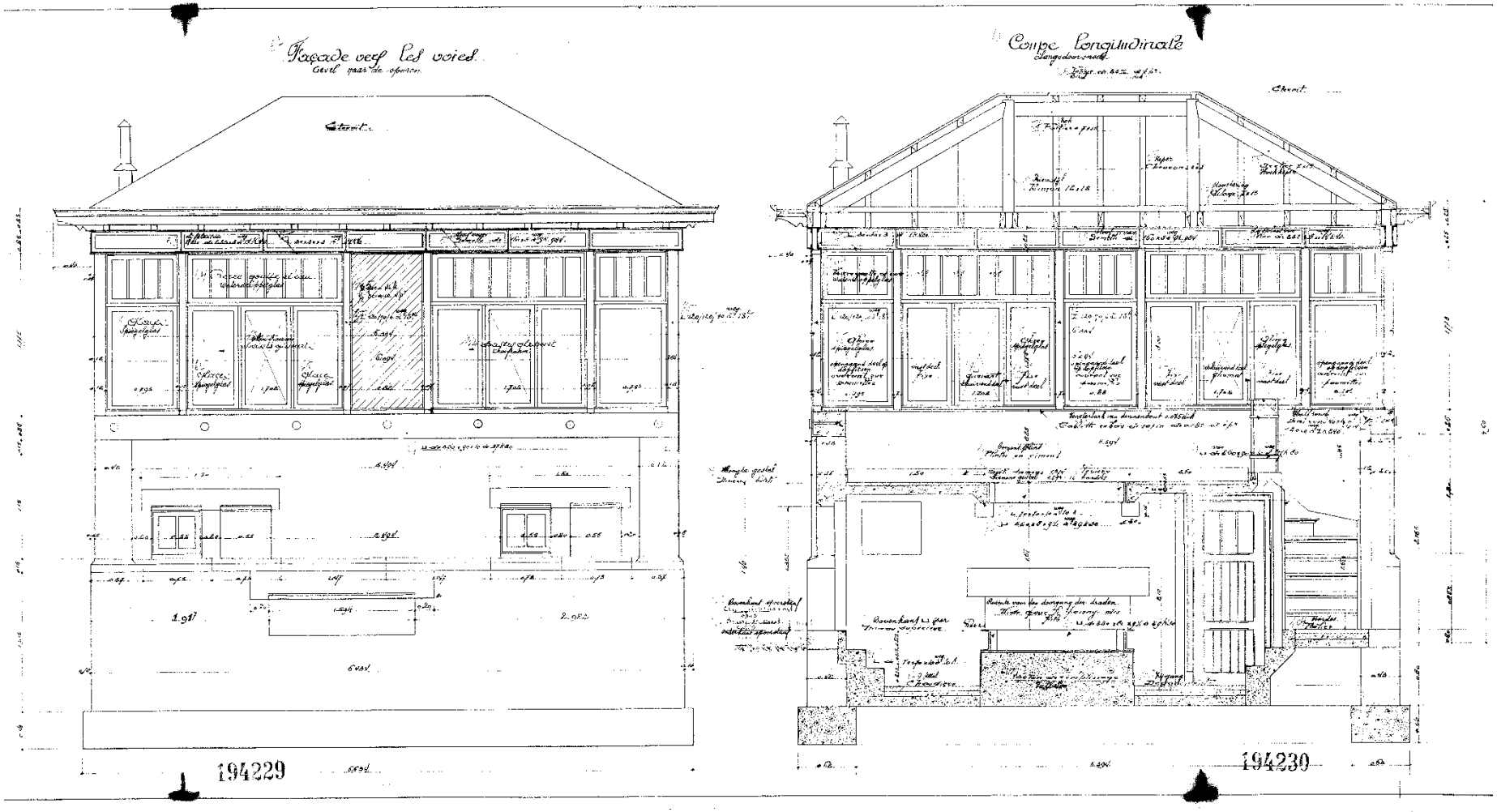
afb. 98 Kabels en kettingen langs de sporen aan blokpost 4 te Neerpelt, (eigen foto, 08/03/2011).



afb. 99 Seinhuis II te Neerpelt, 1908, (P. MICHIELS, *B- Neerpelt*, (05/04/2010), op de website flickr, http://www.flickr.com/photos/wandelaar030/4404455918/, geraadpleegd op 15/03/2011).



afb. 100 Station Sint-Genesius-Rode, (*Station Sint-Genesius-Rode*, (s.d.), op de website van stations in België, http://fotoalbum.seniorennet.be/twiggyke/stations_in_belgie/foto=172479, geraadpleegd op 25/05/2011).



afb. 101 Detail uit plan voor het seinhuis te Sint-Genesius-Rode, voorgevel en doorsnede, 01/01/1930, (origineel: BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 14167-41-5: *Statie St Genesius-Rhode. Gelijkgrondsch Siemens-seinhuis. 14 handels-gestel op 1.40 van de spoorstaaf. Plattegronden, gevel, doorsnede*, (01/01/1930).



afb. 102 Seinhuis te Sint-Genesius-Rode, voorgevel, 1930, (eigen foto, 29/04/2010).



afb. 103 Seinhuis te Sint-Genesius-Rode, linkerzijgevel, 1930, (eigen foto, 29/04/2010).



afb. 104 Seinhuis te Sint-Genesius-Rode, rechterzijgevel, 1930, (eigen foto, 29/04/2010).



afb. 105 Seinhuis te Sint-Genesius-Rode, achtergevel, 1930, (eigen foto, 29/04/2010).



afb. 106 Seinhuis Neerpelt voor restauratie, rechterzijgevel, 1930, (TIELT-WINGE, FOTOCOLLECTIE ANDRÉ CRESENS: seinhuis Sint-Genesius-Rode, (2002-03)).

2. BIJLAGEN

BIJLAGE I: tabel aantal seinposten 01/03/2010.....66
BIJLAGE II: tabel evolutie aantal seinposten volgens seintechniek 67
BIJLAGE III: grafiek evolutie aantal seinhuizen.....68
BIJLAGE IV: Beschermingsbesluit stationssite Neerpelt, 16/10/1997 70
BIJLAGE V: afdruk website gemeente Neerpelt.....71
BIJLAGE VI: Beschermingsbesluit stationssite Sint-Genesius-Rode, 11/06/2004.....74

AANTAL SEINPOSTEN 01/03/2010[2]		
elektrische bediening		2[3]
al-relais- en statische seinposten		208[4]
mechanische en elektromechanische bediening		47[5]
	Siemens	25
	Saxby	3
	S8A	19
	andere	0
computer gestuurde seinposten		50[6]
TOTAAL		307

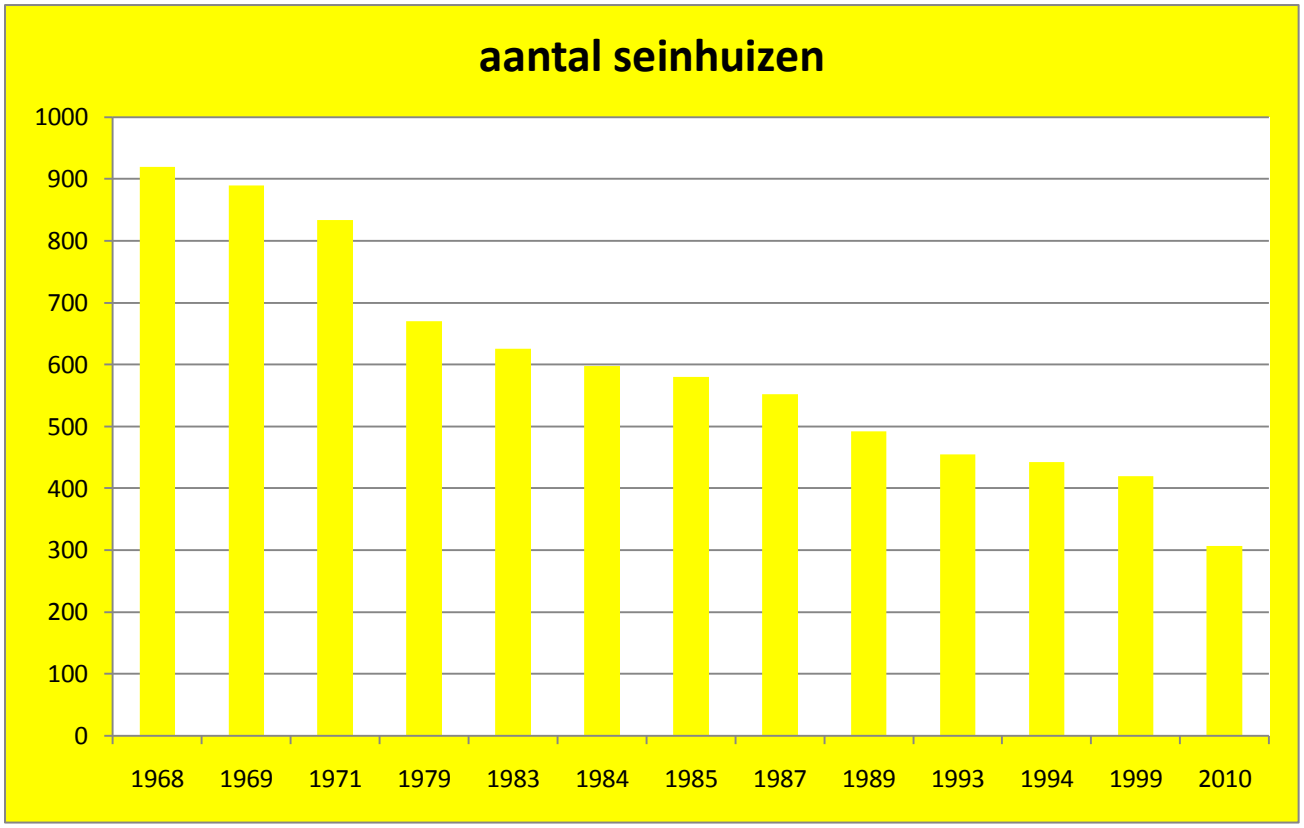
BIJLAGE I: tabel aantal seinposten 01/03/2010

[2] GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S151N: lijst met seinposten, (01/03/2010).
[3] GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S151N, blad 1.1: *seinposten met elektrische bediening*, (01/03/2010).
[4] GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S152N, blad 5.5: *al relais- en statische seinposten*, (01/03/2010).
[5] GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S153N, blad 3.3: *seinposten met mechanische en elektromechanische bediening*, (01/03/2010).
[6] GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S154N, blad 2.2: *computer gestuurde seinposten*, (01/03/2010).

EVOLUTIE AANTAL SEINPOSTEN VOLGENS SEINTECHNIEK														
	1966[7]	1968[8]	1969[9]	1971[10]	1979[11]	1983[12]	1984[13]	1985[14]	1987[15]	1989[16]	1993[17]	1994[18]	1999[19]	2010[20]
mechanische overbrenging	744	688	658	573	374	303	270	242	218	165	126	126	100	47
elektrische overbrenging	74	80	75	69	55	45	41	41	37	32	28	18	16	2
al-relais	127	152	157	191	240	275	283	293	293	291	295	292	283	208
elektronisch	/	/	/	1	1-3?	3	4	4	4	4	4	4	4+ (?)	4+ (?)
computerbediend	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	2	2	21	50
TOTAAL	945	920	890	834	670-672	626	598	580	552	492	455	442	420	307

BIJLAGE II: tabel evolutie aantal seinposten volgens seintechniek

[7] A., CRESENS, *De veiligheid op het spoor*, in VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 398.
[8] *Enkele statistieken (1968) over ons net*, in: *Het Spoor*, jg. 14, 1969, nr. 160, pp. 23.
[9] *Wist u dat?*, in: *Het Spoor*, jg. 15, nov. 1970, nr. 171, pp. 19.
[10] *Enkele statistieken over ons net (1971)*, in: *Het Spoor*, jg. 17, 1972, nr. 195, pp. 27.
[11] TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).
[12] *Enkele statistieken '83 over ons net*, in: *Het Spoor*, dec. 1984, pp. 21.
[13] *Enkele statistieken '84 over ons net*, in: *Het Spoor*, dec. 1985, pp. 20.
[14] *Enkele statistieken '85 over ons net*, in: *Het Spoor*, dec. 1986, pp. 22.
[15] *Enkele statistieken '86 over ons net*, in: *Het Spoor*, okt. 1987, pp. 30.
[16] *Ons net. Enkele statistieken '89*, in: *Het Spoor*, okt. 1990, pp. 15.
[17] *Onze maatschappij in 1993*, in: *Het Spoor*, nov. 1994, pp. 9.
[18] *Onze maatschappij in 1994*, in: *Het Spoor*, okt. 1995, pp. 17.
[19] A., CRESENS, *op. cit.*, pp. 398.
[20] GENT, INFRABEL, DIR. I-I.304, S151N: lijst met seinposten, (01/03/2010).



BIJLAGE III: grafiek evolutie aantal seinhuizen

3233

16/10/97

VLAAMSE REGERING

MINISTERIEEL BESLUIT HOUDENDE BESCHERMING ALS MONUMENT, STADS- EN DORPSGEZICHT

DE VLAAMSE MINISTER VAN CULTUUR, GEZIN EN WELZIJN,

Gelet op de wet van 7 augustus 1931 op het behoud van monumenten en landschappen ;

Gelet op het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten ;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij bijzondere wet van 8 augustus 1988, inzonderheid artikel 6, §1, I, 7° ;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 20 juni 1995 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse regering ;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 20 oktober 1992 tot delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse regering, gewijzigd bij de besluiten van de Vlaamse regering van 20 januari 1993 en van 7 oktober 1993 ;

Gelet op het ministerieel besluit van 2 februari 1996 houdende vaststelling van de ontwerplijst van voor bescherming vatbare monumenten, stads- en dorpsgezichten ;

Gelet op het advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van 5 juni 1997,

B E S L U I T :

Artikel 1. Wordt beschermd, overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3 maart 1976 :

Wegens zijn industrieel-archeologische waarde:
- als monument:
Het spoorwegstation met inbegrip van het stationsgebouw, lampisterie en seinhuizen II en IV, de wisselhendels gelegen te Neerpelt (Neerpelt), Stationsstraat ;
bekend ten kadaster:
Neerpelt, 2e afdeling, sectie C, perceelnummer(s) 619L, 698/2, 698M.

Wegens zijn industrieel-archeologische waarde:
- als monument:
De wachterswoning en aanhorigheden horende bij het spoorweg-station te Neerpelt, gelegen te
Overpelt (Overpelt), Donkerstraat ;
bekend ten kadaster:
Overpelt, 1e afdeling, sectie A, perceelnummer(s) 159E.

Art. 2.

De **industrieel-archeologische** waarde wordt als volgt omschreven :

de industrieel-archeologische waarde als een in goede staat en volledig bewaard voorbeeld van een klein station met wachterswoning en lampisterie, in 1879-80 gebouwd door een privé spoorwegmaatschappij nml. de zgn. "Grand Central Belge", aangepast in 1901 en van seinhuizen met Saxby-systeem voorzien in 1914, dit alles behorende tot de uitrusting van een belangrijke en voor de economie levensnoodzakelijke verbindingsweg tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied hierbij aanleiding gevend tot de vestiging van zware industrieën in de Kempen.

Met het oog op de bescherming zijn volgende erfdienstbaarheden van toepassing :

de beschikkingen van het besluit van de Vlaamse regering van 17 november 1993 tot bepaling van de algemene voorschriften inzake instandhouding en onderhoud van monumenten en stads- en dorpsgezichten (B.S. 10.03.1994).

Brussel, 16 OKT. 1997

Vlaamse minister van Cultuur, Gezin en Welzijn,

Luc MARTENS.

2

BIJLAGE IV: Beschermingsbesluit stationssite Neerpelt, 16/10/1997, (GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatie/ informatiemap met betrekking tot de beschermde seinhuizen II en IV te Neerpelt: *Ministerieel besluit houdende bescherming als monument, stads- en dorpsgezicht,* (16/10/1997)).

Een toekomst voor de Neerpeltse seinhuizen

Nieuwsbericht van 28-06-2007 **meer nieuws**



in 1997 erkende de Vlaamse Regering het NMBS-station met stationsgebouw, lampisterie, seinhuizen II en IV en wisselhendels als monument.

De Saxby-seinhuizen, zoals die in onze gemeente, zijn oerdegelijk. Dit blijkt uit het feit dat het de oudste seinhuizen in ons land zijn en er nooit noemenswaardige storingen optreden. Die seinhuizen van de NMBS zijn voor de gemeente belangrijk als historisch erfgoed.

Nochtans liggen ze er momenteel al te verwaarloosd bij, hetgeen voor vele mensen én de gemeente een doorn in het oog is.

Daarom wil de gemeente het voortouw nemen, ijveren voor het herstel van de seinhuizen en er een geschikte bestemming aan geven. Het gemeentebestuur nam hierover contact op met de NMBS. Zij verwachten dat de seinhuizen in de loop van 2009 vrijgegeven kunnen worden voor andere doeleinden, na het overhevelen van de seinactiviteiten naar het station van Mol.

In het kader van het overleg dat het college van burgemeester en schepenen had met de Heemkundige Kring van Neerpelt werd alvast afgesproken om een werkgroep gemeente – Heemkundige Kring op te richten die zal onderzoeken hoe de seinhuizen behouden kunnen blijven en opgewaardeerd kunnen worden.

Na de klassering in 1997 en het principieel fiat van de NMBS van dit jaar is deze afspraak met de Heemkundige Kring een volgende stap. Het einddoel is duidelijk: de twee seinhuizen als belangrijke getuigen van onze geschiedenis ook een duidelijk toekomstperspectief bieden.

Voor meer info:

Raf Drieskens
burgemeester
tel. + 32 11 80 97 40
raf.drieskens@neerpelt.be

Hilde Vandervelden
gemeentesecretaris
tel. + 32 11 80 97 43
hilde.vandervelden@neerpelt.be

meer nieuws

BIJLAGE V: afdruk website gemeente Neerpelt, 28/06/2007, (http://www.neerpelt.be/content/press/record.php?ID=451).

4288

11/6/04

MINISTERIEEL BESLUIT HOUDENDE
BESCHERMING ALS MONUMENT, STADS- OF DORPSGEZICHT

DE VLAAMSE MINISTER VAN BINNENLANDSE AANGELEGENHEDEN, CULTUUR, JEUGD EN AMBTENARENZAKEN,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij bijzondere wet van 8 augustus 1988, inzonderheid artikel 6, § 1, I, 7 ;

Gelet op het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten, gewijzigd bij de decreten van 18 december 1992, 22 februari 1995, 22 december 1995, 8 december 1998, 18 mei 1999, 7 december 2001 en 21 november 2003;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 10 juni 2003 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse regering, gewijzigd bij de besluiten van de Vlaamse regering van 29 augustus 2003, 24 oktober 2003 en 18 februari 2004;

Gelet op het ministerieel besluit van 13 november 2003 houdende ontwerp van lijst van voor bescherming vatbare monumenten, stads- en dorpsgezichten;

Gelet op het advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van 01 april 2004,

BESLUIT :

Artikel 1. Wordt beschermd, overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten, gewijzigd bij de decreten van 18 december 1992, 22 februari 1995, 22 december 1995, 8 december 1998, 18 mei 1999, 7 december 2001 en 21 november 2003:

Wegens de historische en industrieelarcheologische waarde:
- als monument:
Het spoorwegstation, het gekasseide voorplein, het gekasseide perron, het seinhuis en de betonnen afsluiting, gelegen te
Sint-Genesius-Rode (Sint-Genesius-Rode), Stationsplein 20;
bekend ten kadaster:
Sint-Genesius-Rode, 1e afdeling, sectie A, perceelnummers ZONDER NRS., 50M/2, 50R/2.

Art. 2. Het algemeen belang dat de bescherming verantwoordt, wordt door het gezamenlijk voorkomen en de onderlinge samenhang van de volgende intrinsieke waarden gemotiveerd:

Historische, in casu architectuurhistorische **waarde:** betreft één van beide in het Vlaamse gewest nog bewaarde exemplaren van het stationstype van de Staatsspoorwegen in neorenaissancestijl (trapgevelstations type 1873 met midden- en zijvolumes en een dakkapel boven de ingang), het enige exemplaar waarbij tevens de luifel (type met gietijzeren zuiltjes en plat houten afdak) alsook het seinhuis nog bewaard zijn.
Hoewel de trapgevels verdwenen zijn, bezit het gebouw nog voldoende oorspronkelijke kenmerken en bestaan er nog voldoende iconografische gegevens die de eventuele aanvulling met waardevolle verdwenen elementen mogelijk maken.
Het seinhuis uit het begin van de 20ste eeuw, waarvan de oorspronkelijke uitrusting verdwenen is, is een zeldzaam overgebleven exemplaar en bezit nog voldoende architecturale kenmerken die verwijzen naar het type in kwestie (volledig in baksteen opgetrokken, tentdak met pannen, oorspronkelijk schrijnwerk, sterk overkragende dakgoot) als materiële getuige van een bepaalde fase in de ontwikkeling van seinhuizen.

Industrieelarcheologische waarde: zowel het stationsgebouw, de betonnen afsluiting als het seinhuis zijn materiële getuigen van de evolutie en de diversiteit van de gebouwen en uitrustingen die deel uitmaken van de steeds verder uitdeinende spoorweginfrastructuur die het industrialiseringsproces ondersteunde.
De kasseibestrating en de betonnen afsluiting naast het station illustreren de wijze waarop het terrein rond het station begin 20ste eeuw werd ingericht.

Art. 3. Met het oog op de bescherming zijn van toepassing:

De beschikkingen van het besluit van de Vlaamse regering van 17 november 1993 tot bepaling van de algemene voorschriften inzake instandhouding en onderhoud van monumenten en stads- en dorpsgezichten (Belgisch Staatsblad 10 maart 1994).

Brussel, 11-06-2004

Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden,
Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken,

Paul VAN GREMBERGEN

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Administratie voor Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten
AFDELING voor MONUMENTEN en LANDSCHAPPEN

Ministerieel besluit tot bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten

Provincie : Vlaams Brabant	Plan nr. : 1/1
Gemeente(n) : Sint-Genesius-Rode 1e afd.	Ref. : V.L. 1848
Dossier nr. : DB 002229	

Omschrijving :
Het spoorwegstation, het gekasseide voorplein, het gekasseide perron, het seinhuis en de betonnen afsluiting, gelegen Stationsplein 20.

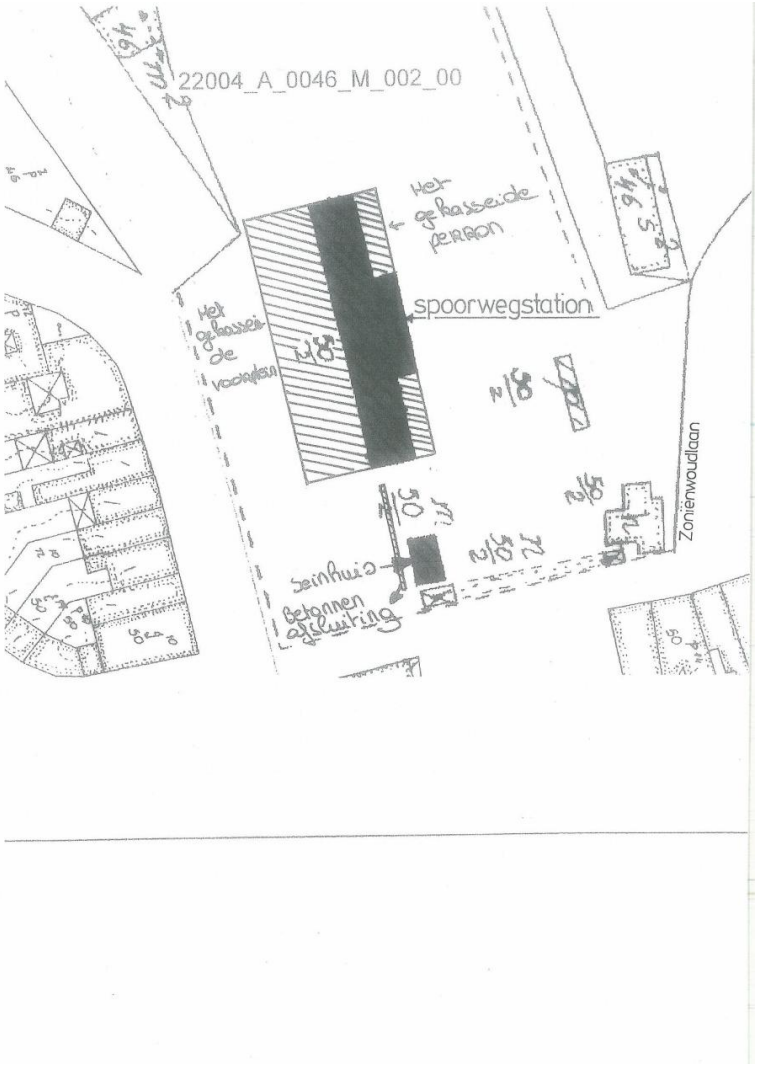
Monument : +	Sectie : A
	Schaal : 1/500

Mij bekend om gevoegd te worden bij het besluit van heden, nummer :

Brussel, 11-06-2004

Vlaams minister van
Binnenlandse Aangelegenheden,
Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken

Paul Van Grembergen



BIJLAGE VI: Beschermingsbesluit stationssite Sint-Genesius-Rode, 11/06/2004, (GENT, RUIMTE EN ERFGOED, Team Industrieel Erfgoed, Documentatiemap Sint-Genesius-Rode – Spoorwegstation & seinhuis - DB2229: *Ministerieel besluit houdende bescherming als monument, stads- en dorpsgezicht*, (11/06/2004)).

Universiteit Gent
Academiejaar 2010-2011



SEINHUIZEN ARCHITECTURAAL

EEN TYPOLOGISCHE STUDIE

DEEL III - INVENTARIS

Masterproef voorgelegd aan de Faculteit Letteren en Wijsbegeerte,
Vakgroep Kunst-, Muziek- en Theaterwetenschappen,
voor het verkrijgen van de graad van Master,
door Laura May
Promotor: prof. dr. L. Van Santvoort

INHOUDSOPGAVE

INVENTARISFICHE INV. NR. 001 1
INVENTARISFICHE INV. NR. 002 2
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 002 3
INVENTARISFICHE INV. NR. 003 4
INVENTARISFICHE INV. NR. 004 5
INVENTARISFICHE INV. NR. 005 6
INVENTARISFICHE INV. NR. 006 7
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 006 8
INVENTARISFICHE INV. NR. 007 12
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 007 13
INVENTARISFICHE INV. NR. 008 17
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 008 18
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 008 22
INVENTARISFICHE INV. NR. 009 24
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 009 25
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 009 29
INVENTARISFICHE INV. NR. 010 30
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 010 31
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 010 35
INVENTARISFICHE INV. NR. 011 36
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 011 37
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 011 41
INVENTARISFICHE INV. NR. 012 42
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 012 43
INVENTARISFICHE INV. NR. 013 47
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 013 48

INVENTARISFICHE INV. NR. 014 49
INVENTARISFICHE INV. NR. 015 50
INVENTARISFICHE INV. NR. 016 51
INVENTARISFICHE INV. NR. 017 52
INVENTARISFICHE INV. NR. 018 53
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 018 54
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 018 58
INVENTARISFICHE INV. NR. 019 59
INVENTARISFICHE INV. NR. 020 60
INVENTARISFICHE INV. NR. 021 61
INVENTARISFICHE INV. NR. 022 62
INVENTARISFICHE INV. NR. 023 63
INVENTARISFICHE INV. NR. 024 64
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 024 65
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 024 69
INVENTARISFICHE INV. NR. 025 71
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 025 72
INVENTARISFICHE INV. NR. 026 76
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 026 77
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 026 81
INVENTARISFICHE INV. NR. 027 82
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 027 83
INVENTARISFICHE INV. NR. 028 84
INVENTARISFICHE INV. NR. 029 85
INVENTARISFICHE INV. NR. 030 86
INVENTARISFICHE INV. NR. 031 87
INVENTARISFICHE INV. NR. 032 88

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 032 89
INVENTARISFICHE INV. NR. 033 91
INVENTARISFICHE INV. NR. 034 92
INVENTARISFICHE INV. NR. 035 93
INVENTARISFICHE INV. NR. 036 94
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 036 95
INVENTARISFICHE INV. NR. 037 96
INVENTARISFICHE INV. NR. 038 97
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 038 98
INVENTARISFICHE INV. NR. 039 99
INVENTARISFICHE INV. NR. 040 100
INVENTARISFICHE INV. NR. 041 101
INVENTARISFICHE INV. NR. 042 102
INVENTARISFICHE INV. NR. 043 103
INVENTARISFICHE INV. NR. 044 104
INVENTARISFICHE INV. NR. 045 105
INVENTARISFICHE INV. NR. 046 106
INVENTARISFICHE INV. NR. 047 107
INVENTARISFICHE INV. NR. 048 108
INVENTARISFICHE INV. NR. 049 109
INVENTARISFICHE INV. NR. 050 110
INVENTARISFICHE INV. NR. 051 111
INVENTARISFICHE INV. NR. 052 112
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 052 113
INVENTARISFICHE INV. NR. 053 114
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 053 115
INVENTARISFICHE INV. NR. 054 116

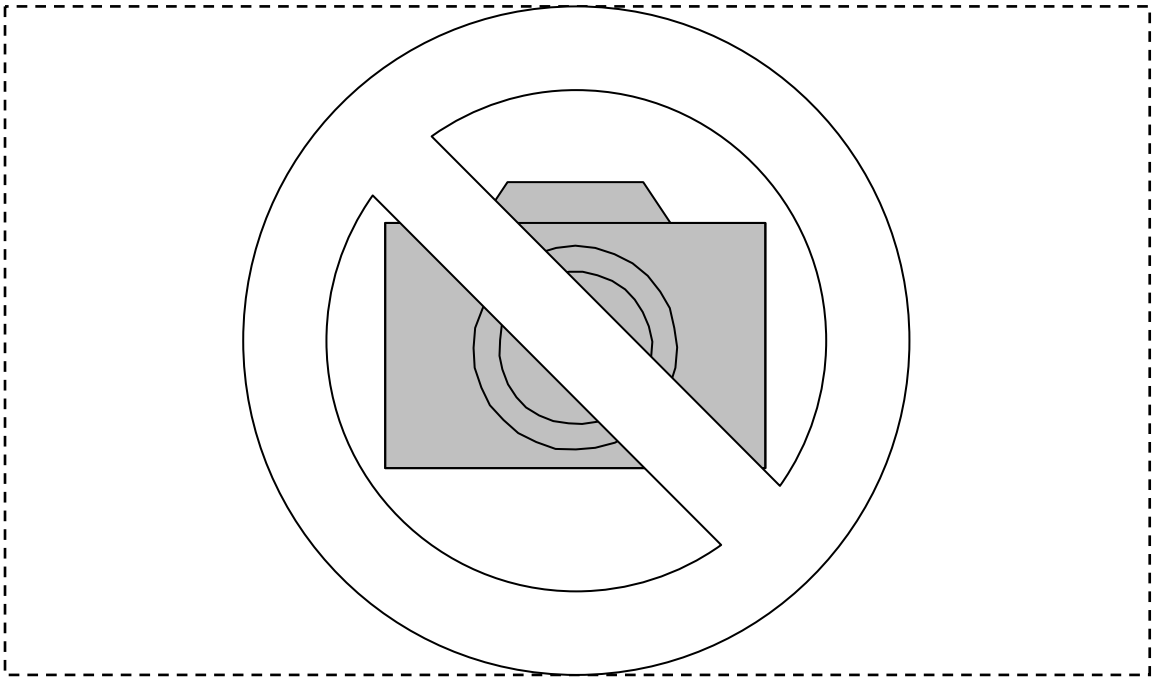
INVENTARISFICHE INV. NR. 055 117
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 055 118
INVENTARISFICHE INV. NR. 056 124
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 056 125
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 056 129
INVENTARISFICHE INV. NR. 057 130
INVENTARISFICHE INV. NR. 058 131
INVENTARISFICHE INV. NR. 059 132
INVENTARISFICHE INV. NR. 060 133
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 060 134
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 060 138
INVENTARISFICHE INV. NR. 061 139
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 061 140
INVENTARISFICHE INV. NR. 062 144
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 062 145
INVENTARISFICHE INV. NR. 063 149
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 063 150
INVENTARISFICHE INV. NR. 064 154
INVENTARISFICHE INV. NR. 065 155
INVENTARISFICHE INV. NR. 066 156
INVENTARISFICHE INV. NR. 067 157
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 067 158
INVENTARISFICHE INV. NR. 068 162
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 068 163
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 068 167
INVENTARISFICHE INV. NR. 069 170
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 069 171

INVENTARISFICHE INV. NR. 070 174
INVENTARISFICHE INV. NR. 071 175
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 071 176
INVENTARISFICHE INV. NR. 072 177
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 072 178
INVENTARISFICHE INV. NR. 073 182
INVENTARISFICHE INV. NR. 074 183
INVENTARISFICHE INV. NR. 075 184
INVENTARISFICHE INV. NR. 076 185
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 076 186
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 076 190
INVENTARISFICHE INV. NR. 077 191
INVENTARISFICHE INV. NR. 078 192
INVENTARISFICHE INV. NR. 079 193
INVENTARISFICHE INV. NR. 080 194
INVENTARISFICHE INV. NR. 081 195
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 081 196
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 081 200
INVENTARISFICHE INV. NR. 082 201
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 082 202
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 082 206
INVENTARISFICHE INV. NR. 083 207
INVENTARISFICHE INV. NR. 084 208
INVENTARISFICHE INV. NR. 085 209
INVENTARISFICHE INV. NR. 086 210
INVENTARISFICHE INV. NR. 087 211
INVENTARISFICHE INV. NR. 088 212

INVENTARISFICHE INV. NR. 089 213
INVENTARISFICHE INV. NR. 090 214
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 090 215
INVENTARISFICHE INV. NR. 091 217
INVENTARISFICHE INV. NR. 092 218
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 092 219
INVENTARISFICHE INV. NR. 093 220
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 093 221
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 093 225
INVENTARISFICHE INV. NR. 094 226
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 094 227
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 094 231
INVENTARISFICHE INV. NR. 095 232
INVENTARISFICHE INV. NR. 096 233
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 096 234
INVENTARISFICHE INV. NR. 097 236
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 097 237
INVENTARISFICHE INV. NR. 098 238
INVENTARISFICHE INV. NR. 099 239
INVENTARISFICHE INV. NR. 100 240
INVENTARISFICHE INV. NR. 101 241
VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 101 242
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 101 246
INVENTARISFICHE INV. NR. 102 249
INVENTARISFICHE INV. NR. 103 250
INVENTARISFICHE INV. NR. 104 251
INVENTARISFICHE INV. NR. 105 252

VELDWERKFICHE – LIGGING INV. NR. 105 253
INVENTARISFICHE INV. NR. 106 257
INVENTARISFICHE INV. NR. 107 258
INVENTARISFICHE INV. NR. 108 259
INVENTARISFICHE INV. NR. 109 260
INVENTARISFICHE INV. NR. 110 261
INVENTARISFICHE INV. NR. 111 262
INVENTARISFICHE INV. NR. 112 263
INVENTARISFICHE INV. NR. 113 264
INVENTARISFICHE INV. NR. 114 265
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 114 266
INVENTARISFICHE INV. NR. 115 269
INVENTARISFICHE INV. NR. 116 270
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 116 271
INVENTARISFICHE INV. NR. 117 272
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 117 273
INVENTARISFICHE INV. NR. 118 274

INVENTARISFICHE INV. NR. 001



Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Oostende
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	< 1880 (mogelijk in 1887 vervangen door nieuwe Saxby-seinhuizen)
Typologie	/
Beschrijving	- twee Saxby-seinhuizen
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL*: Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2),* (1880).

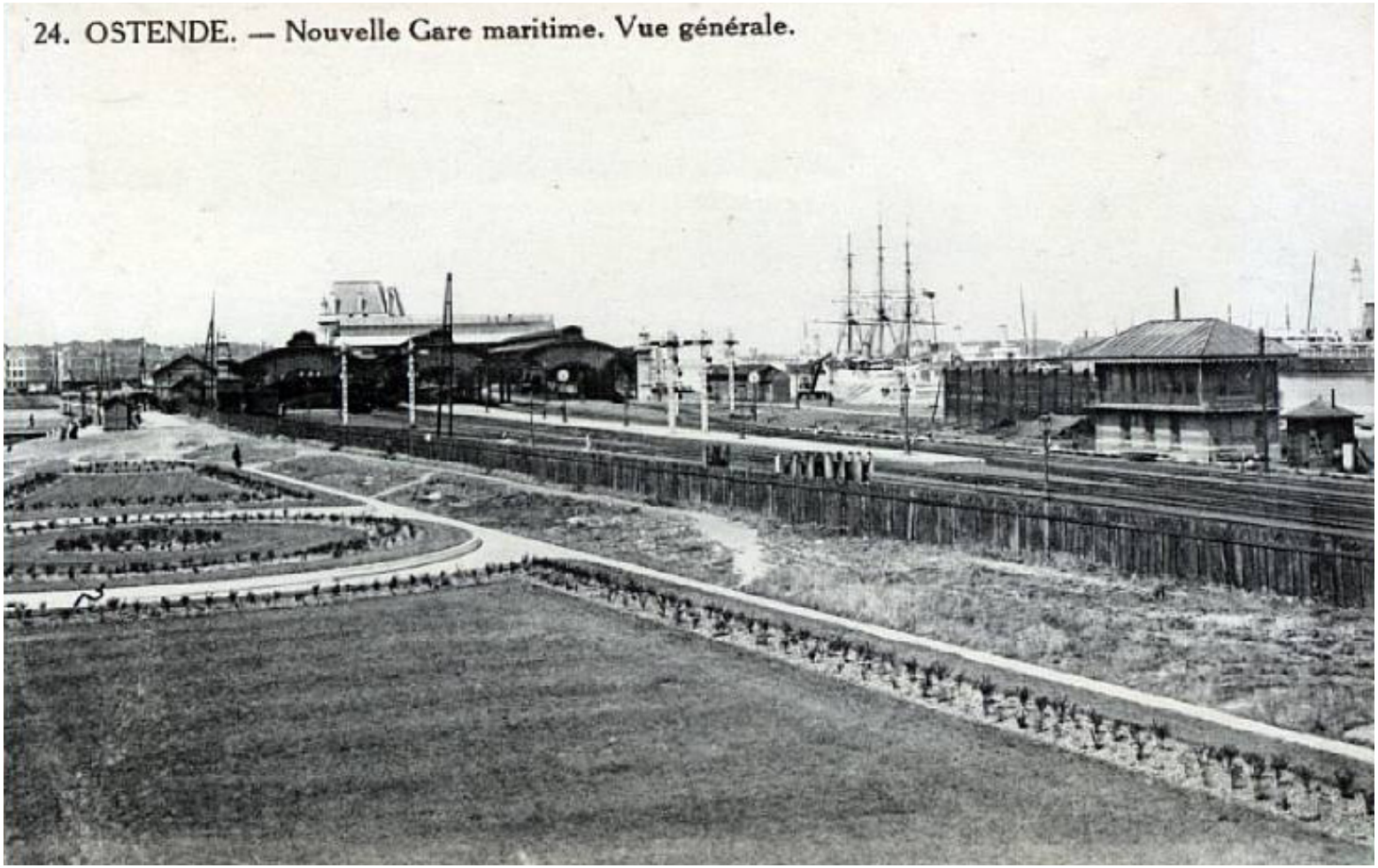
INVENTARISFICHE INV. NR. 002



IF002.1 seinhuis Oostende-Kaai, (R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique,* onuitgegeven DVD, 2006, s.d.).

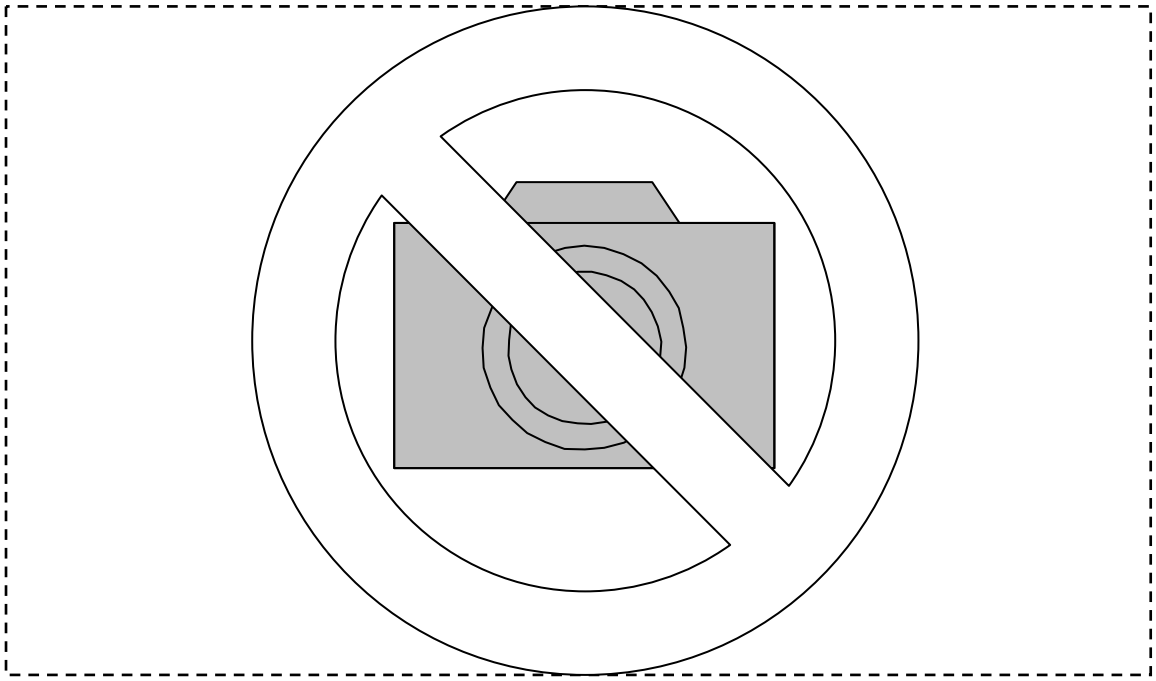
Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Oostende onbekend
Architect	onbekend
Datering	< 1908 (datum foto)
Typologie	A3
Beschrijving	- 2 niveaus - zinken (?) schilddak - geen luifel, wel dakoverstek - balkon
Literatuur en bronnen	- *Ostende: nouvelle gare maritime vue générale*, (eind 19de – begin 20ste eeuw), op de website van de universiteitsbibliotheek Gent, http://search.ugent.be/meercat / x/images-view?q=location%3ABRKZ.TOPO+ 759-I-00010_2004_0001_AC+++&start=0&filter=&sort=&rec=rug01:001013552, geraadpleegd op 18/02/2011. - *Zicht op de sporen aan de achterkant van het zeestation*, (1908), op de website van beeldbank Oostende, http://beeldbank.oostende.be/?tabid=56&id=12716&pg=1, geraadpleegd op 18/02/2011. - R., DUMONT DE CHASSART, *Atlas historique des lignes et des gares de chemin de fer de Belgique,* onuitgegeven DVD, 2006.

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 002



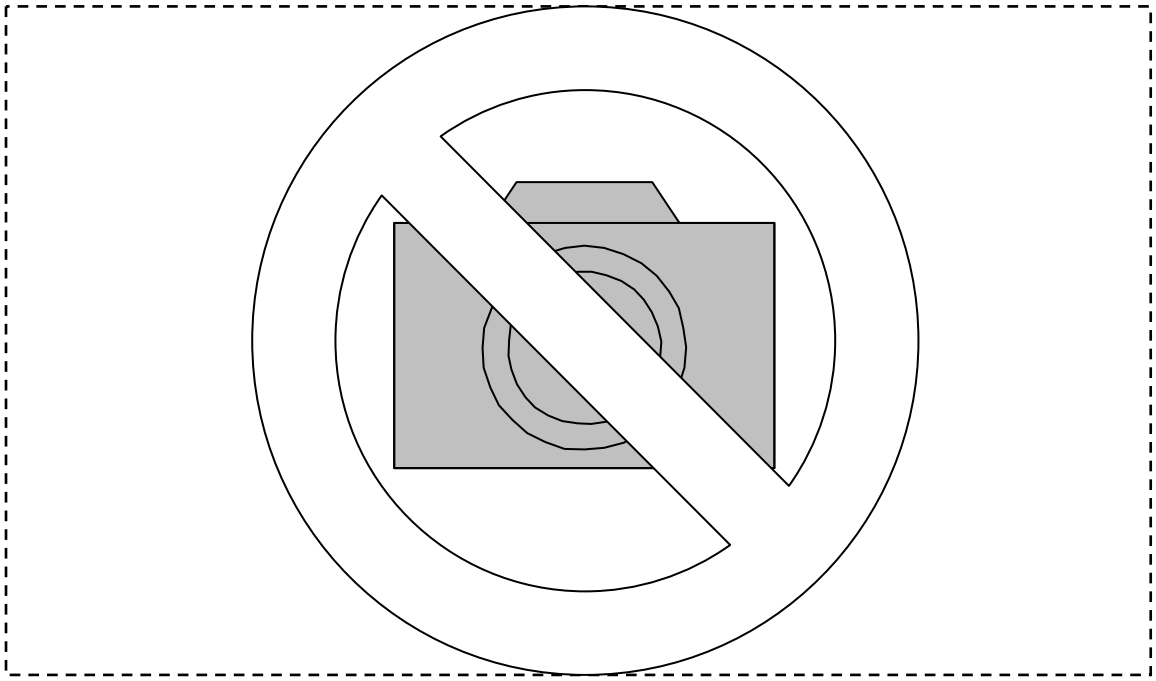
IF002.2 seinhuis te Oostende, (*Ostende: nouvell gare martime vue générale*, (eind 19de – begin 20ste eeuw), op de website van de universiteitsbibliotheek Gent, http://search.ugent.be/meercat/x/images-view?q=location%3ABRKZ.TOPO+759-I-00010_2004_0001_ AC+++&start=0&filter=&sort=&rec=rug01:001013552, geraadpleegd op 18/02/2011).

INVENTARISFICHE INV. NR. 003



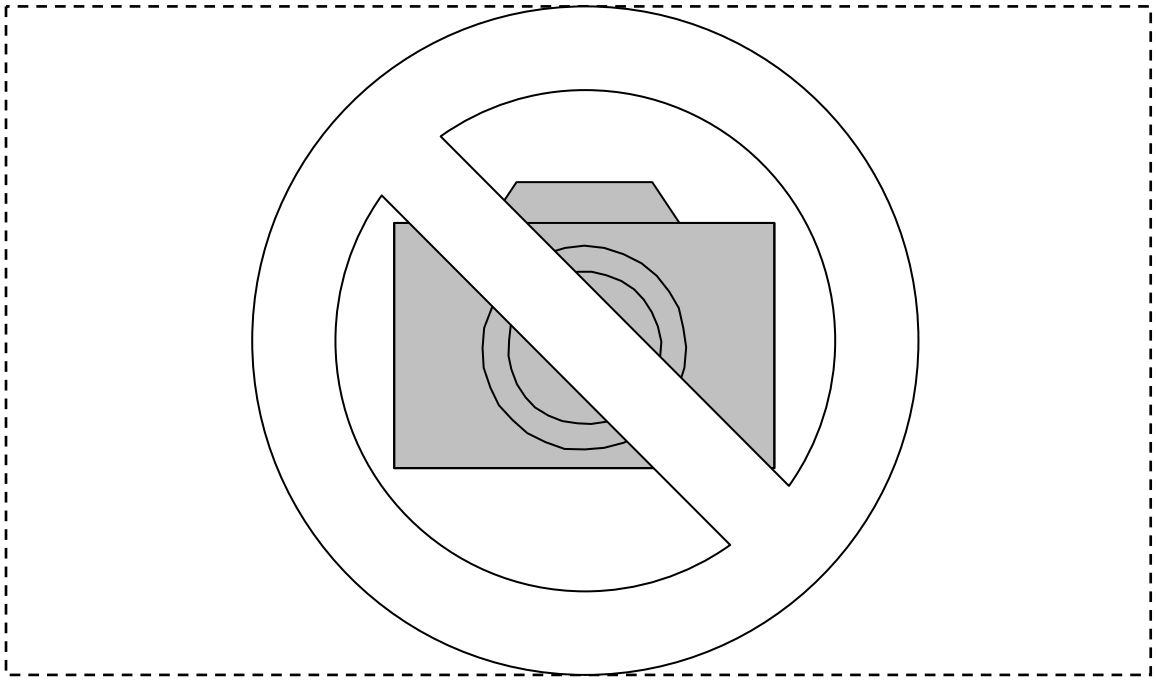
Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Oostende
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	+/- 1935
Typologie	/
Beschrijving	- verhoogd - 80 krukken (elektrisch) - mogelijk blokpost 63 (IF011)
Literatuur en bronnen	- *Het samensmelten van beide Stations van Oostende*, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 8, pp. 18-22.

INVENTARISFICHE INV. NR. 004



Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Oostende
Naam	blokpost 53
Architect	onbekend
Datering	1938 (in dienst name elektrisch seingestel)
Typologie	/
Beschrijving	- elektrisch (ACEC-type Hasselt)
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 005



Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Oostende
Naam	blokpost 60
Architect	onbekend
Datering	1956 (in dienst name elektromechanisch seingestel)
Typologie	/
Beschrijving	- elektromechanisch (Siemens)
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 006



IF006.1 seinhuis V te Oostende, 1965 (?), (eigen foto, 15/02/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Oostende
Naam	seinhuis V
Architect	onbekend
Datering	1965 (in dienst name elektromechanische seinpost)
Typologie	B10
Beschrijving	- 1 niveau - plat dak - geen luifel (enkel afdakje boven ingang) - weinig ramen
Literatuur en bronnen	- GENT, INFRABEL I-I.304, S152N, blad 4.5: *al relais- en statische seinposten*, (01/03/2010). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 006



Ligging seinhuis V - Oostende (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	
Station	Oostende			
Naam	seinhuis V			
Coördinaten	N: 51.216276 E: 2.95058			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 006

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	1											
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▩	andere:			
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak					
buitentrap	VG		LZG		RZG		AG		materiaal: /			
luifel	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /			
schouw	aantal: 1		materiaal: metaal (met wellicht baksteen onder)									
materiaal	baksteen	▩	beton/cement		hout		metaal (niet geïdentif.)	▩				
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:							
kleurgebruik	witgeverfde baksteen (interieur), witte metalen bekleding											
opmerkingen	Kleine ramen											

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik	▩	aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: De kleine al-relaispost wordt gebruikt om de seinen en wissels in de vorming te bedienen.					

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 006

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	Het gebouw wordt gebruikt als seinpost				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: /					

Opmerkingen

/

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 006

foto nr.: 1- voorgevel	foto nr.: 2 – interieur
datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
	

fiche ingevuld op 15/02/2011

INVENTARISFICHE INV. NR. 007



IF007.1 seinhuis te Oostende, (eigen foto, 15/02/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Oostende onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B9
Beschrijving	- 2 niveaus - plat dak - kleine dakoverstek, geen echte luifel - veel ramen in voorgevel en beide zijgevels, ook hoeken opengewerkt - verdieping overkraagt gelijkvloers langs voorgevel
Literatuur en bronnen	/

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 007


N34
Leopold III laan
Graaf de Smet de Naeyerlaan
Slimmersdreef
Vaartstraat
Sluisstraat
Gedempte Zeedijk
Vindictivelaan
Jubileumstraat
Stuivenbergstraat
Vijfwegenstraat
Gedempte Stadsgracht
Wapenplein
Sijpenstraat
Sijpenkaaiweg
Vandammestraat
Lindrakaarsstraat
Parkstraat
Gedempte Zeedijk
Graaf de Smet de Naeyerlaan
Leopold III laan
Slimmersdreef
Vaartstraat
Sluisstraat
Vindictivelaan
Jubileumstraat
Stuivenbergstraat
Vijfwegenstraat
Sijpenkaaiweg
Wapenplein
Gedempte Stadsgracht
Gedempte Zeedijk
Vandammestraat
Lindrakaarsstraat
Parkstraat
Sijpen

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 007

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	2													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▩	andere:					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG		LZG		RZG		AG		materiaal: /					
luifel	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /					
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton											
materiaal	baksteen	▩	beton/cement	▩	hout		metaal (niet geïdentif.)							
	natuursteen (niet geïdentif.)	▩	blauwe hardsteen		andere:									
kleurgebruik	geelbruine baksteen, gebroken wit voor betonnen structurele elementen													
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, metalen ramen, natuurstenen plint, kleine overstek van verdiep en van het plat dak													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	▩
Beschrijving: Onbekend.					

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 007

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	Het gebouw wordt gebruikt als elektriciteitscabine.				

Bewaringstoestand

goed		redelijk	▒	slecht	
Schadebeeld: /					

Opmerkingen

Het gebouw is niet meer in het bezit van de NMBS.

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 007

foto nr.: 1- voorgevel	foto nr.: 2 – voorgevel en rechterzijgevel	foto nr.: 3 – voorgevel en linkerzijgevel
datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – achtergevel	foto nr.:	foto nr.:
datering: 15/02/2011	datering:	datering:
fotograaf: eigen foto	fotograaf:	fotograaf:
		

fiche ingevuld op 15/02/2011

INVENTARISFICHE INV. NR. 008



IF008.1 P. Demeulemeester, blokpost 8 te Oostende, 1995, (BRUSSEL, Archiefdienst en Fototheek NMBS-Holding, nr. L1679-16, *Seinpost Oostende,* 21/04/1999).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Oostende
Naam	blokpost 8
Architect	P. Demeulemeester
Datering	1995
Typologie	C2
Beschrijving	- 3 niveaus - gebogen dak, seinzaal plat dak - seinzaal in erker, veel ramen in voorgevel en linkerzijgevel
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, Archiefdienst en Fototheek NMBS-Holding, nr. L1679-16, *Seinpost Oostende,* 21/04/1999. - GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 91702-41/4, plan nr. 4A: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Begane grond*, (30/08/1995). - idem, nr. 91702-41/5, plan nr. 5A: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Verdiep 1*, (30/08/1995). - idem, nr. 91702-41/6, plan nr. 6: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Verdiep 2*, (24/11/1994). - idem, nr. 91702-41/7, plan nr. 7A: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Doorsneden*, (30/08/1995). - idem, nr. 91702-41/8, plan nr. 8A: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Gevels*, (24/11/1994).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 008



Ligging blokpost 8 - Oostende (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	
Station	Oostende			
Naam	blokpost 8			
Coördinaten	N: 51.224867 E: 2.929487			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/~~aan~~ gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 008

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	3											
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▩	andere: bol gebogen dak			
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak					
buitentrap	VG		LZG		RZG		AG		materiaal: /			
luifel	VG:	▩	LZG:	▩	RZG:	▩	AG:		materiaal: aluminium			
schouw	aantal: 2		materiaal: metaal									
materiaal	baksteen	▩	beton/cement		hout		metaal (niet geïdentif.)	▩				
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:							
kleurgebruik	grijs en rood metselwerk, rode raamkozijnen											
opmerkingen	metselwerk (waarschijnlijk betonsteen) in halfsteens verband, metalen raam- en deurkozijnen, seinzaal deels in erker											

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	▩	aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: De seinzaal is leeggemaakt. De computerzaal met de PLP-apparatuur is echter nog steeds aanwezig.					

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 008

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	Het gebouw wordt gebruikt als kantoor				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: /					

Opmerkingen

/

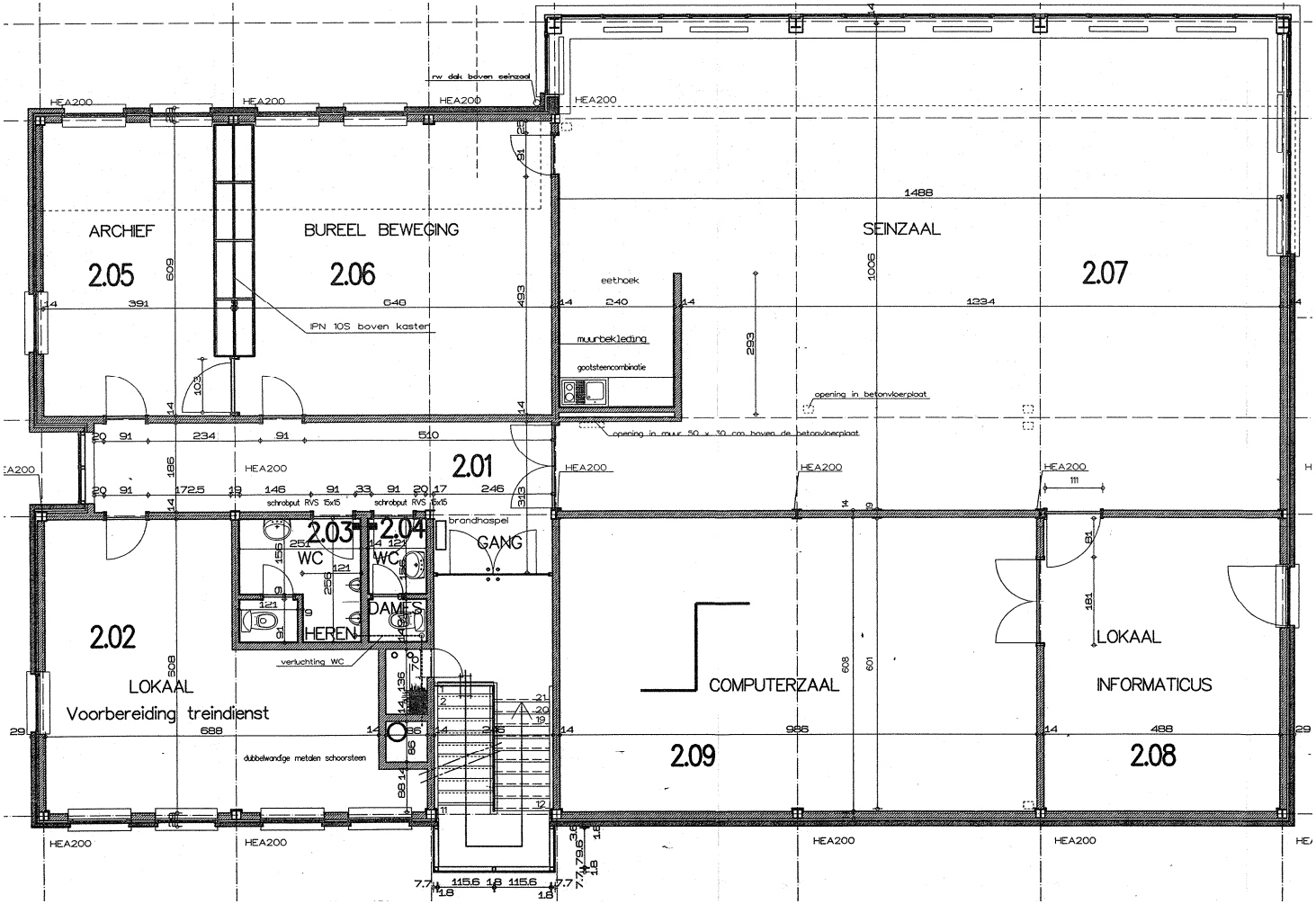
VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 008

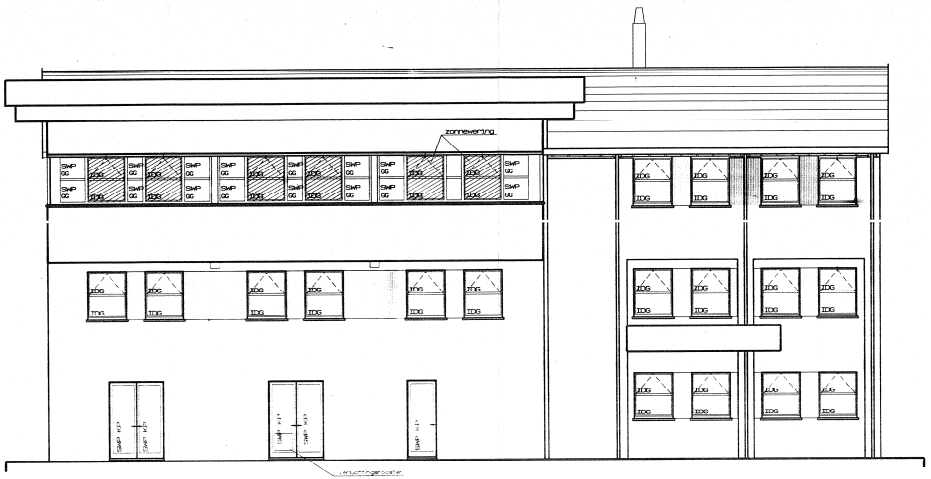
foto nr.: 1- achtergevel en rechterzijgevel	foto nr.: 2 – voorgevel en rechterzijgevel
datering: 15/02/2011	datering: 21/04/1999
fotograaf: eigen foto	fotograaf: onbekend, Fototheek NMBS L1679-16
	

fiche ingevuld op 15/02/2011

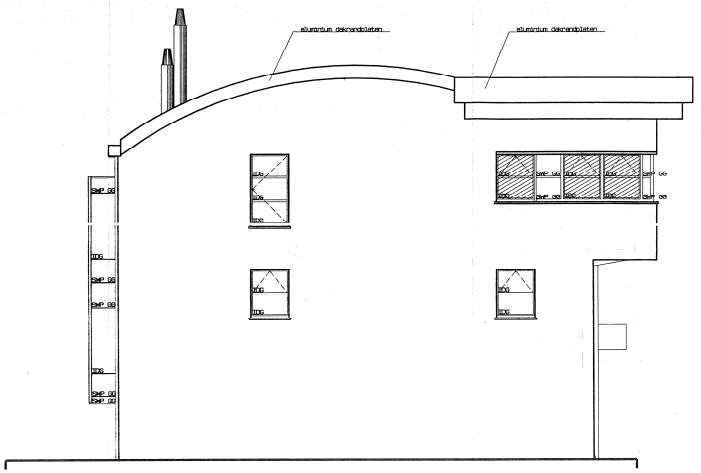
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN — INV. NR. 008



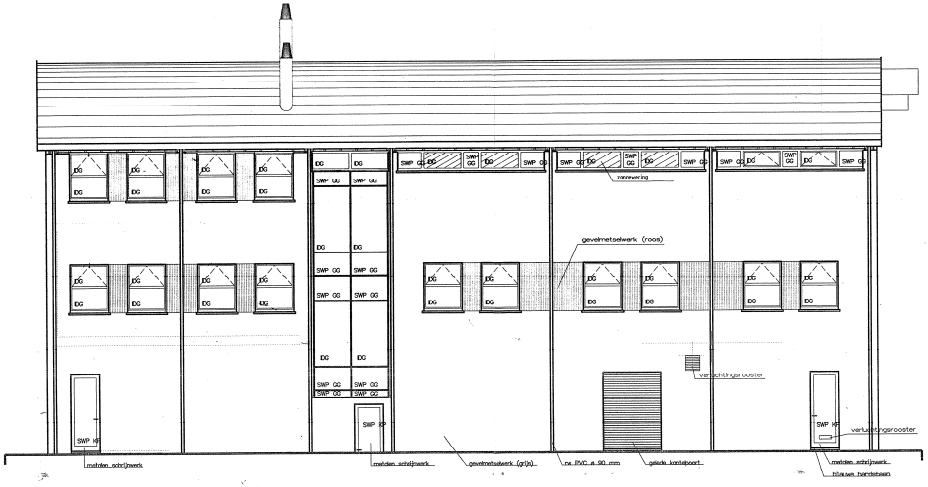
IF008.2 plan blokpost 8 te Oostende, grondplan tweede verdieping, 24/11/1994, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 91702-41/6, plan nr. 6: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Verdiep 2*, (24/11/1994)).



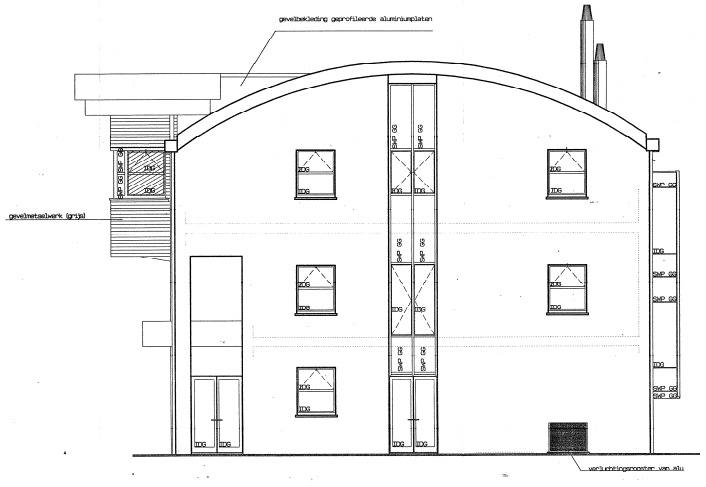
GEVEL KANT SPOREN



GEVEL KANT BRUGGE



GEVEL KANT CENTRUM VOOR WEGVERVOER



GEVEL KANT OOSTENDE

IF008.3 plan blokpost 8 te Oostende, gevels, 24/11/1994, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 91702-41/8, plan nr. 8A: *Station Oostende. Nieuw seinhuis. Gevels*, (24/11/1994)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 009



IF009.1 blokpost 61 te Oostende, 1938 (?), (eigen foto, 15/02/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Oostende blokpost 61
Architect	onbekend
Datering	1938 (in dienst name elektromechanisch Siemensgestel)
Typologie	B6
Beschrijving	- 2 niveaus - plat dak - houten luifel met afgeronde hoeken - ramen (vernieuwd) in zijgevels en voorgevel
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979). -TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 115839: interieur blokpost 61 te Oostende, (19/10/1998). -TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 115840: exterieur blokpost 61 te Oostende, (19/10/1998).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 009



Ligging blokpost 61 - Oostende (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	▨
Station	Oostende			
Naam	blokpost 61			
Coördinaten	N: 51.216333 E: 2.947131			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming		▨	
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	~~in/~~aan gebouw met andere functies		▨	
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 009

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	2												
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▨	andere:				
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak						
buitentrap	VG		LZG		RZG		AG		materiaal: /				
luifel	VG:	▨	LZG:	▨	RZG:	▨	AG:		materiaal: hout				
schouw	aantal: 1		materiaal: metaal										
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout	▨	metaal (niet geïdentif.)						
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:								
kleurgebruik	rode baksteen, witte luifel met gele rand												
opmerkingen	Metselwerk in halfsteens verband. Sommige deuren en ramen dichtgemetseld. Raamopeningen op gelijkvloers aan voorgevel ingevuld met glasdallen. Gecementeerde plint. Betonnen zitbank aan voorgevel en linkerzijgevel. Ramen zijn vernieuwd.												

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	▨

Beschrijving:
Foto nr. 4 (zie afbeeldingen) toont de versteviging aan het plafond van de oude technische ruimte. Hierop stond het seingestel.

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 009

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	in gebruik als bureau/vergaderzaal				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: Houten luifel is verweerd.					

Opmerkingen

/

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 009

foto nr.: 1- linkerzijgevel	foto nr.: 2 –rechterzijgevel en voorgevel	foto nr.: 3 – voorgevel
datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – interieur (versteviging plafond)	foto nr.:	foto nr.:
datering: 15/02/2011	datering:	datering:
fotograaf: eigen foto	fotograaf:	fotograaf:
		

fiche ingevuld op 15/02/2011

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 009



IF009.2 blokpost 61 te Oostende, 1938 (?), (TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 115840: exterieur blokpost 61 te Oostende, (19/10/1998)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 010

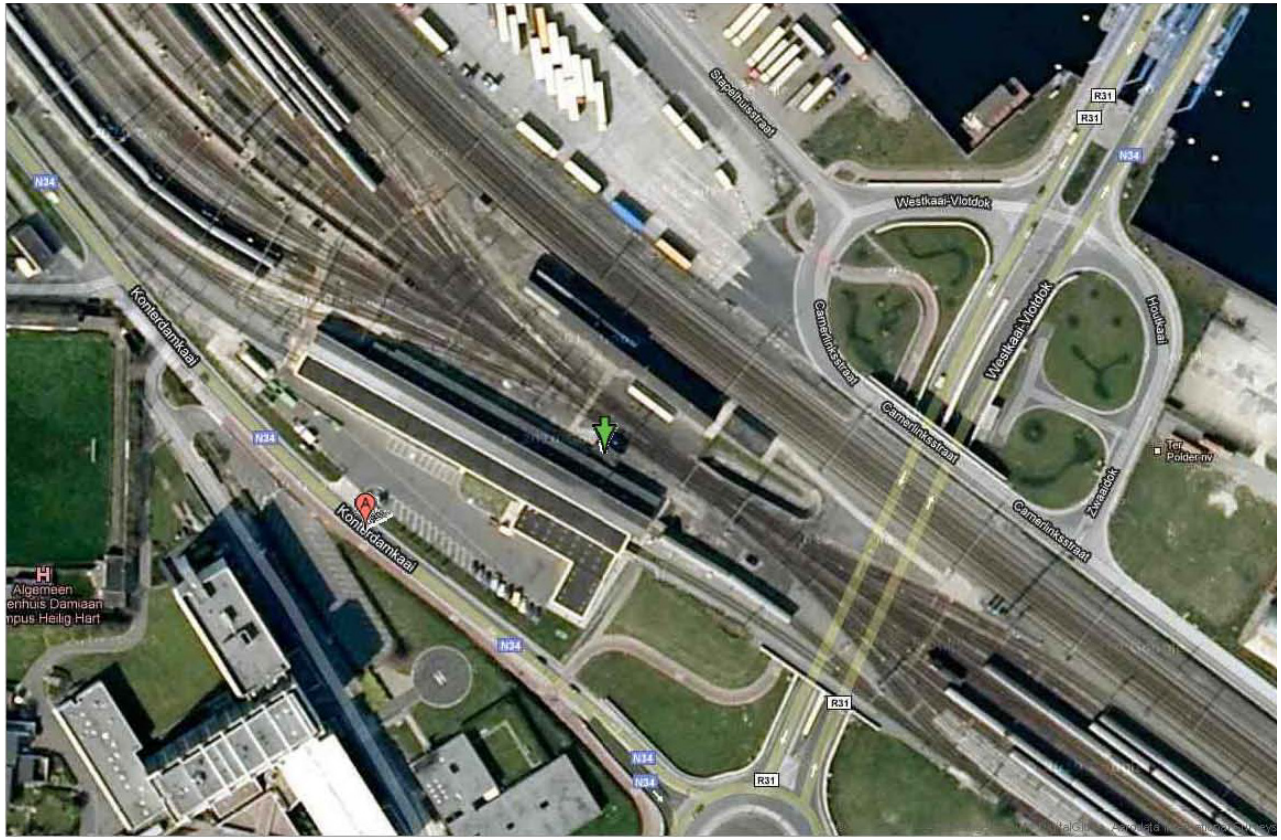


IF010.1 seinhuis VI te Oostende, 1968 (?), (eigen foto, 15/02/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Oostende
Naam	seinhuis VI
Architect	onbekend
Datering	1968 (in dienst stelling elektromechanisch Siemensgestel)
Typologie	B10
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - plat dak met kleine dakoverstek, geen luifel - ramen (vernieuwd) in zijgevels en voorgevel - buitentrap aan rechterzijgevel
Literatuur en bronnen	- LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: seinhuis VI te Oostende, (s.d.). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 010



Ligging seinhuis VI - Oostende (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	▨
Station	Oostende			
Naam	seinhuis VI			
Coördinaten	N: 51.219347 E: 2.936102			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	bundel			▨
Relatie	alleenstaand			▨
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 010

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	1 (+ 1 lage onderzone)													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▨	andere:					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG		LZG		RZG	▨	AG		materiaal: betonnen treden, metalen leuning					
luifel	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /					
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton											
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)							
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:									
kleurgebruik	bruine baksteen, gele dakrand en rand van de trap, gekleurd glas													
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, metalen ramen zijn vervangen door pvc-ramen													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	▨

Beschrijving:
Het elektromechanisch seinsysteem dat zich hier bevond is verwijderd.

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 010

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	in gebruik als kantoorruimte				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: /					

Opmerkingen

/

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 010

foto nr.: 1- voorgevel en linkerzijgevel	foto nr.: 2 –rechterzijgevel	foto nr.: 3 – achtergevel en rechterzijgevel
datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 - interieur	foto nr.:	foto nr.:
datering: 15/02/2011	datering:	datering:
fotograaf: eigen foto	fotograaf:	fotograaf:
		

fiche ingevuld op 15/02/2011

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 010



IF010.2 seinhuis VI te Oostende, 1968 (?), (LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: seinhuis VI te Oostende, (s.d.)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 011

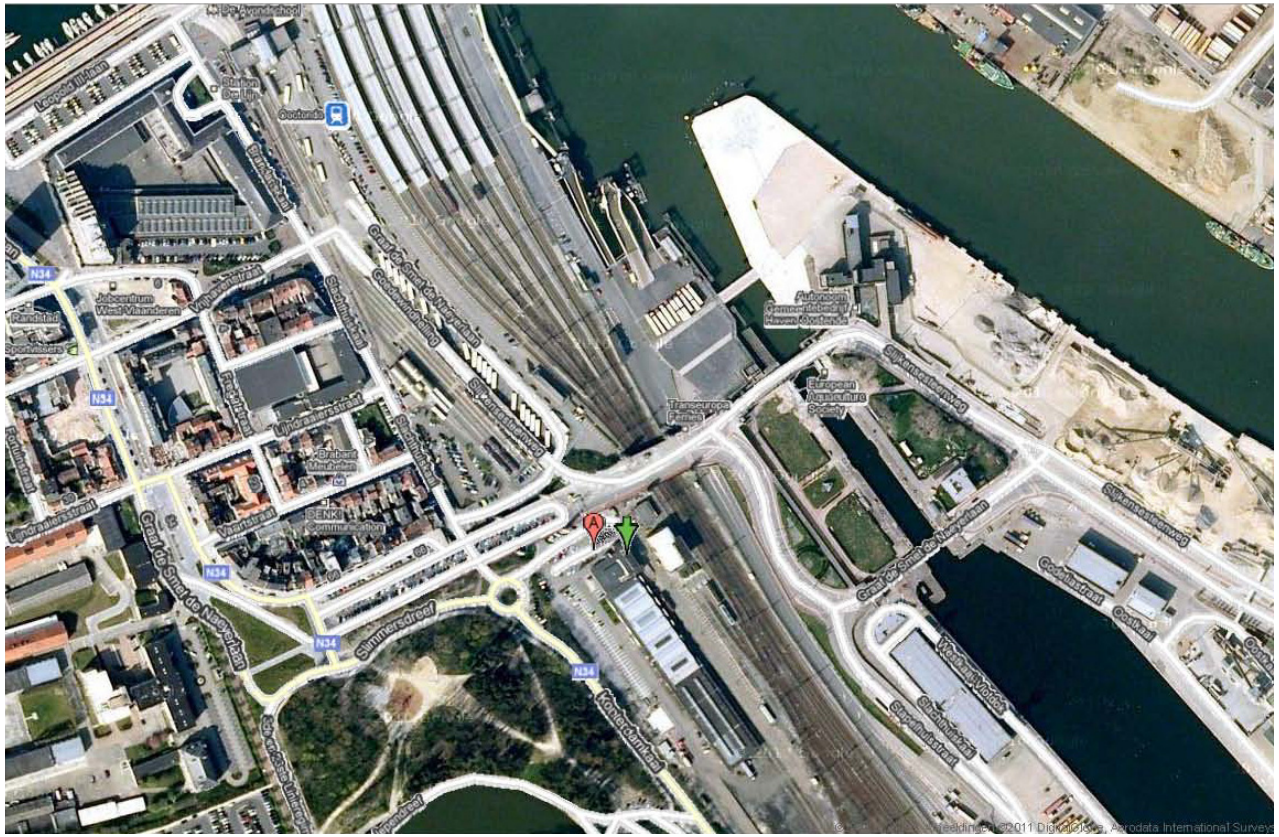


IF011.1 blokpost 63 te Oostende, +/- 1935 (?), (eigen foto, 15/02/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Oostende
Naam	blokpost 63
Architect	onbekend
Datering	mogelijk +/- 1935 (zie IF003)
Typologie	B6
Beschrijving	- 3 niveaus - overkragend plat dak, met afgeronde hoeken, functioneert als luifel - ramen in linkerzijgevel, voorgevel en rondom rechterhoek - balkon aan rechterhoek
Literatuur en bronnen	- OOSTENDE, BEELDBANK, FT/C4822, *Gebouwen, goederenstation in de haven*, (s.d.). - TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 115828: interieur blokpost 63 te Oostende, (19/10/1998). - TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 115830: exterieur blokpost 63 te Oostende, (19/10/1998).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 011



Ligging blokpost 63 - Oostende (Bron: Google Maps)

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	▨
Station	Oostende			
Naam	blokpost 63			
Coördinaten	N: 51.22486 E: 2.928886			
Gelegen aan	station		▨	
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	~~in/~~aan gebouw met andere functies		▨	
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 011

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	3												
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▩	andere:				
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak						
buitentrap	VG		LZG		RZG		AG		materiaal: /				
luifel	VG:	▩	LZG:	▩	RZG:	▩	AG:	▩	materiaal: beton				
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton										
materiaal	baksteen	▩	beton/cement	▩	hout		metaal (niet geïdentif.)						
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:								
kleurgebruik	rode baksteen, witte raamkozijnen, paarse ruiten												
opmerkingen	metselwerk in staand verband, metalen balkon rondom de rechterzijgevel, houten raamkozijnen, gecementeerde plint												

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	▩	aanwezig en in slechte staat	▩
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	▩
Beschrijving: Een deel van de elektrische ACEC-installatie is nog aanwezig maar in slechte staat.					

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING INV. NR. 011

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

Bewaringstoestand

goed		redelijk		slecht	
Schadebeeld: Gebroken ruiten, afbladerende verf en bepleistering, verrot hout (raamkozijnen)					

Opmerkingen

/

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 011

foto nr.: 1- voorgevel en rechterzijgevel	foto nr.: 2 – achtergevel en rechterzijgevel	foto nr.: 3 – linkerzijgevel
datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 - traphal	foto nr.: 5 – seinzaal	foto nr.: 6 – seinzaal
datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

fiche ingevuld op 15/02/2011

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 011



IF011.2 interieur blokpost 63 te Oostende, (TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 115828: interieur blokpost 63 te Oostende, (19/10/1998)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 012



IF012.1 seinhuis IV te Oostende, 1938 (?), (eigen foto, 15/02/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Oostende
Naam	seinhuis IV
Architect	onbekend
Datering	1938 (in dienst name elektromechanisch Siemensgestel)
Typologie	B6
Beschrijving	- 2 niveaus - overkragend plat dak functioneert als luifel - ramen in zijgevels en voorgevel - buitentrap, met patrijspoortvenster, aan rechterzijgevel
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 012



Ligging seinhuis IV - Oostende (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	
Station	Oostende			
Naam	seinhuis IV			
Coördinaten	N: 51.214364 E: 2.959936			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 012

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	2													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▨	andere:					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG		LZG		RZG	▨	AG		materiaal: baksteen, beton (treden), metaal (leuning)					
luifel	VG:	▨	LZG:	▨	RZG:	▨	AG:		materiaal: beton					
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton											
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)							
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:									
kleurgebruik	rode baksteen, gele rand van de luifel en trap, witte raamkozijnen													
opmerkingen	metselwerk in staand verband, metalen raamkozijnen, patrijspoortvenster in trapvolume aan voorgevel, gecementeerde plint													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	▨	aanwezig en in slechte staat	▨
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Er bevindt zich nog een redelijk intact mechanisch seingestel, weliswaar in slechte staat (verroest).					

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 012

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

Bewaringstoestand

goed		redelijk		slecht	
Schadebeeld: Gebroken ruiten, scheuren (bijvoorbeeld aan trap), betonrot (aan luifel), binnenin afbladerend pleisterwerk, roestend metaal.					

Opmerkingen

Gezien zijn locatie in de vorming en de slechte staat waarin het gebouw zich bevindt, zal het wellicht afgebroken worden.

fiche ingevuld op 15/02/2011

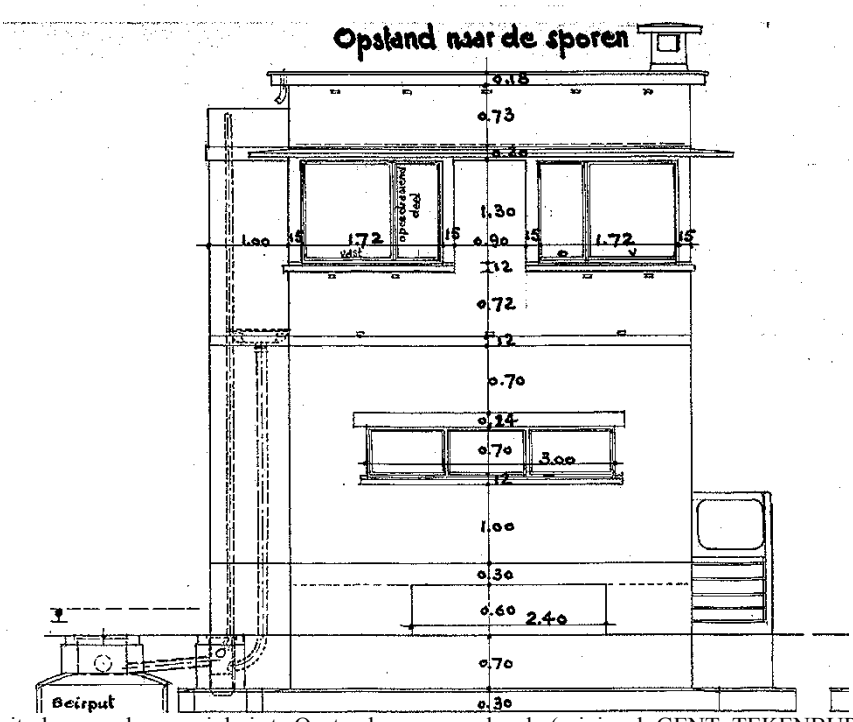
VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 012

foto nr.: 1- voorgevel en linkerzijgevel	foto nr.: 2 – voorgevel en rechterzijgevel	foto nr.: 3 – achtergevel
datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – interieur (technische ruimte)	foto nr.: 5 – interieur (seinzaal)	foto nr.: 6 – detail: slechte staat trap
datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

fiche ingevuld op 15/02/2011

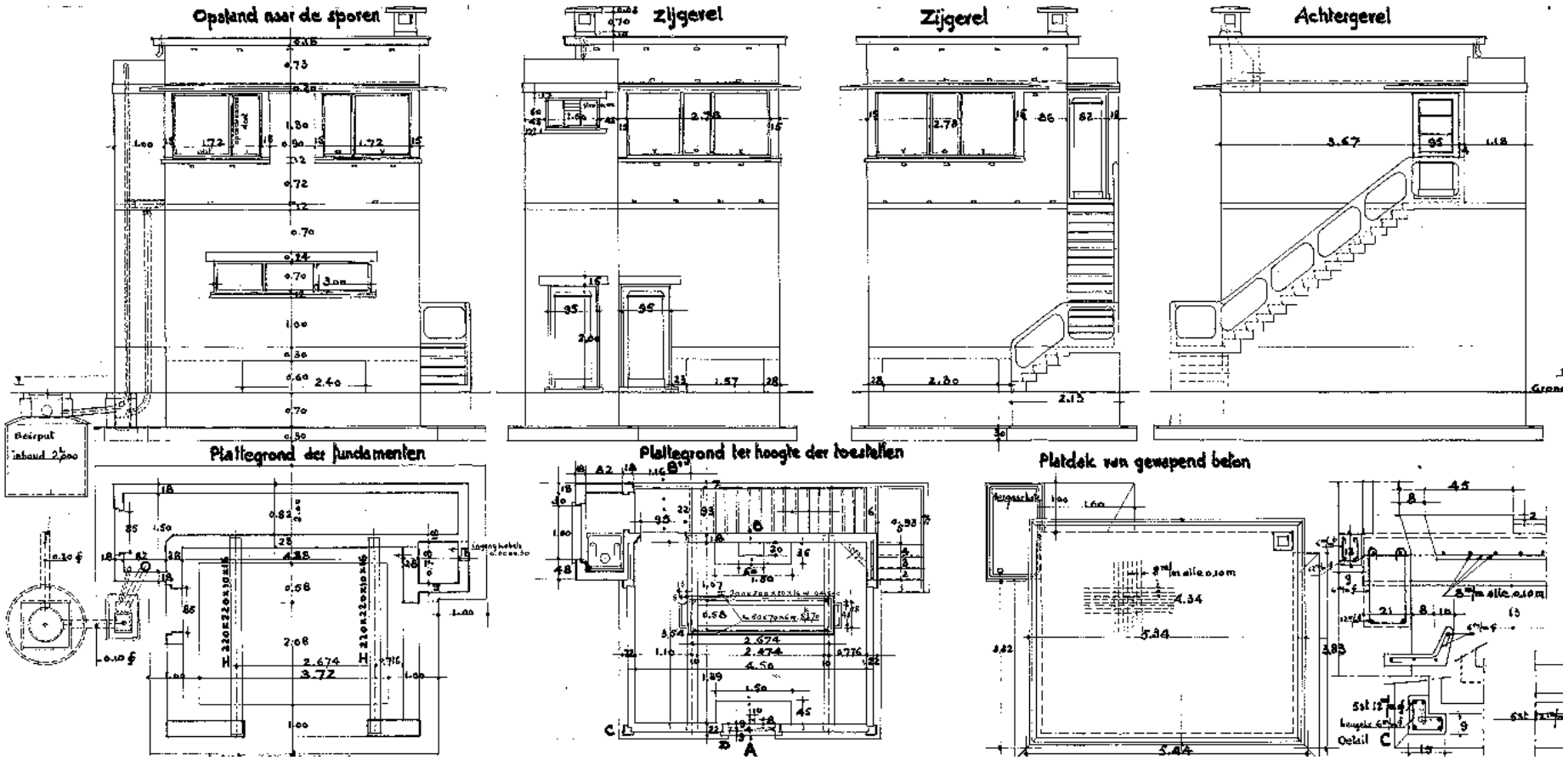
INVENTARISFICHE INV. NR. 013



IF013.1 detail uit plan voor bouw seinhuis te Oostende, voorgevel, s.d., (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 1728.43.01/162: *Station Oostende-Z-V. Bouwen van een seinhuis voor dubbeldraad bediening voor 24 handels. Plattegronden, opstanden, doorsnede, details,* (s.d.)).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Oostende onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B4
Beschrijving	- 2 niveaus - plat dak - ramen in zijgevels en voorgevel, luifel vlak boven ramen - buitentrap aan achtergevel
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 1728.43.01/162: *Station Oostende-Z-V. Bouwen van een seinhuis voor dubbeldraad bediening voor 24 handels. Plattegronden, opstanden, doorsnede, details,* (s.d.).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 013



IF013.2 plan voor bouw van een seinhuis te Oostende, gevels en plattegronden, s.d., (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 1728.43.01/162: *Station Oostende-Z-V. Bouwen van een seinhuis voor dubbeldraad bediening voor 24 handels. Plattegronden, opstanden, doorsnede, details,* (s.d.)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 014



IF014.1 seinhuis te Varsenare, (LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: seinhuis te Varsenare, (s.d.)).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Varsenare onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B3
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - middelgroot raam in voorgevel en beide zijgevels - geen luifel
Literatuur en bronnen	- LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: seinhuis te Varsenare, (s.d.).

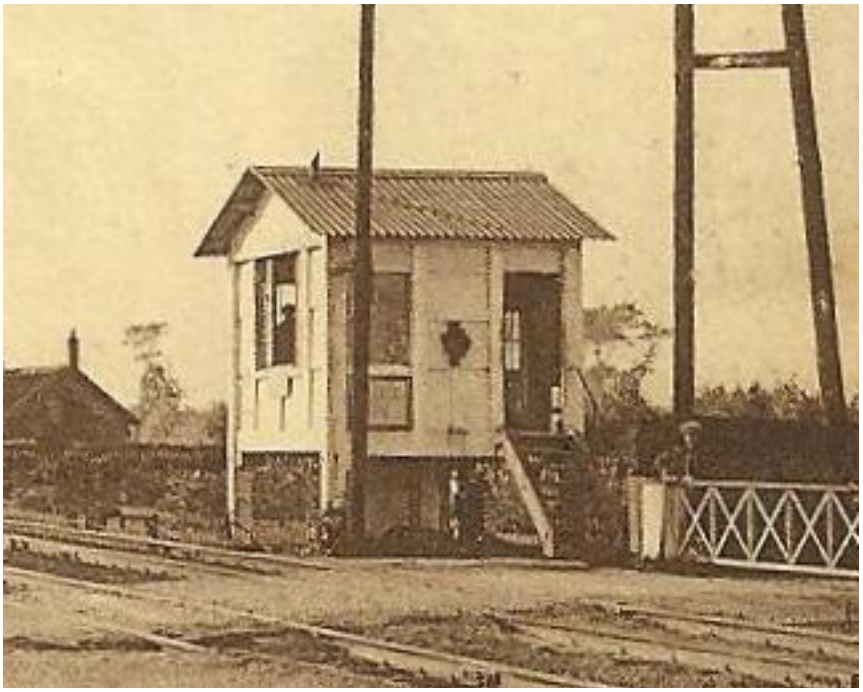
INVENTARISFICHE INV. NR. 015



IF015.1 blokpost 59 te Oudenburg, (B., DIEU, J.-L., VANDERHAEGEN, W., PINET, *IC/IR. 1984-2004*, Brussel, TSP, 2004, pp. 51, s.d.).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Oudenburg
Naam	blokpost 59
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B10
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - plat dak - kleine buitentrap aan linkerzijgevel - staat op sokkel - grote raampartijen in beide zijgevels (en wellicht ook voorgevel)
Literatuur en bronnen	- DIEU, B., VANDERHAEGEN, J.-L., PINET, W., *IC/IR. 1984-2004*, Brussel, TSP, 2004. - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 016



IF016.1 seinhuis te Oudenburg, (LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: seinhuis te Oudenburg, (s.d.)).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Oudenburg onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B2
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone, hier aan alle kanten open gelaten) - zadeldak (schilden dwars op de sporen) - kleine buitentrap aan de rechterzijgevel - kleine raampartijen in beide zijgevels en voorgevel
Literatuur en bronnen	- DIEU, B., VANDERHAEGEN, J.-L., PINET, W., *IC/IR. 1984-2004*, Brussel, TSP, 2004. - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 017



IF017.1 blokpost 59 te Oudenburg, 04/06/1957, (TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 44021, blokpost 59 te Oudenburg, (15/04/1981)).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Oudenburg blokpost 59
Architect	onbekend
Datering	04/06/1957 (in dienst name al-relaispost)
Typologie	C1
Beschrijving	- seinhuis op hoek van bestaand gebouw - luifel vlak boven ramen aangebracht
Literatuur en bronnen	- DIEU, B., VANDERHAEGEN, J.-L., PINET, W., *IC/IR. 1984-2004*, Brussel, TSP, 2004. - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979). - TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 44021, blokpost 59 te Oudenburg, (15/04/1981).

INVENTARISFICHE INV. NR. 018



IF018.1 De Groote, blokpost 57 te Jabbeke, 1955, (eigen foto, 15/02/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Jabbeke blokpost 57
Architect	De Groote
Datering	1955 (datum plan, in 1977 afgeschaft, gebouw zal binnenkort gesloopt worden)
Typologie	B4
Beschrijving	- 2 niveaus - plat dak - ramen in zijgevels en voorgevel, luifel er vlak boven aangebracht - buitentrap aan rechterzijgevel
Literatuur en bronnen	- http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/88757 - GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. D34-130-41/0: *Station Jabbeke. Bouwen van seinhuis B57. Grondplans, gevels, doorsneden*, (1955). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 018



Ligging blokpost 57 - Jabbeke (bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	▨
Station	Jabbeke			
Naam	blokpost 57			
Coördinaten	N: 51.199949 E: 3.090511			
Gelegen aan	station			▨
	overweg			▨
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			▨
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 018

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	2													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▨	andere:					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG		LZG		RZG	▨	AG		materiaal: baksteen, beton (treden), metaal (leuning)					
luifel	VG:	▨	LZG:	▨	RZG:	▨	AG:		materiaal: beton					
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton											
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)							
	natuursteen (niet geïdentif.)	▨	blauwe hardsteen		andere:									
kleurgebruik	geelbruine baksteen													
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, houten raamkozijnen, natuurstenen vensterbanken													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	▨

Beschrijving:
Elektromechanisch. De plaats waar vroeger het seingestel stond is nu dichtgemaakt (foto nr. 5). De versteviging van het plafond van de technische ruimte (foto nr. 6) diende om het zware gestel te kunnen dragen.

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 018

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

Bewaringstoestand

goed		redelijk		slecht	
Schadebeeld: Gebroken ruiten, afbladerende verf, betonrot (aan de luifel), roestende leuning aan trap					

Opmerkingen

Er is een sloopprocedure opgestart.

fiche ingevuld op 15/02/2011

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 018

foto nr.: 1 – achtergevel en linkerzijgevel	foto nr.: 2 - rechterzijgevel	foto nr.: 3 - voorgevel
datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011	datering: 01/01/2006
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: Hooft Elise, ©Vlaamse Gemeenschap
		
foto nr.: 4 – interieur (seinzaal)	foto nr.: 5 – vloer seinzaal	foto nr.: 6 – plafond technische ruimte (gelijkvloers)
datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011	datering: 15/02/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

fiche ingevuld op 15/02/2011

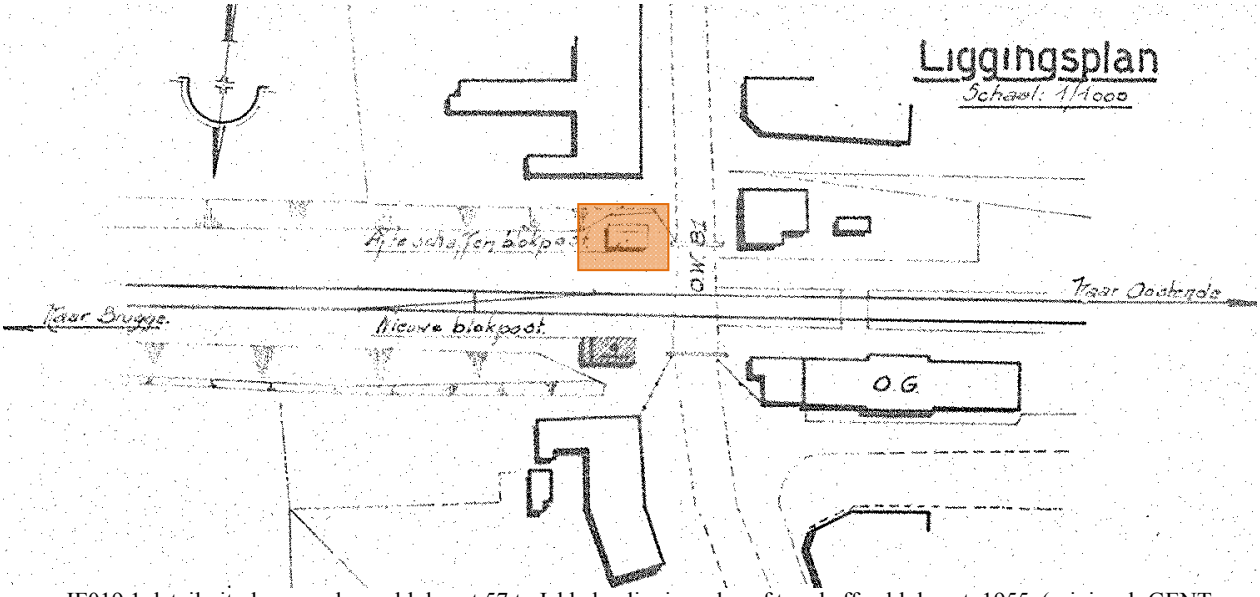
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN

INV. NR. 018



IF018.2 plan voor blokpost 57 te Jabbeke, gevels, 1955, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. D34-130-41/0: *Station Jabbeke. Bouwen van seinhuis B57. Grondplans, gevels, doorsneden*, (1955)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 019



IF019.1 detail uit plan voor bouw blokpost 57 te Jabbeke, liggingsplan af te schaffen blokpost, 1955, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. D34-130-41/0: *Station Jabbeke. Bouwen van seinhuis B57. Grondplans, gevels, doorsneden*, (1955)).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Jabbeke
Naam	blokpost 57 (?)
Architect	onbekend
Datering	na 1955 afgebroken
Typologie	/
Beschrijving	/
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. D34-130-41/0: *Station Jabbeke. Bouwen van seinhuis B57. Grondplans, gevels, doorsneden*, (1955).

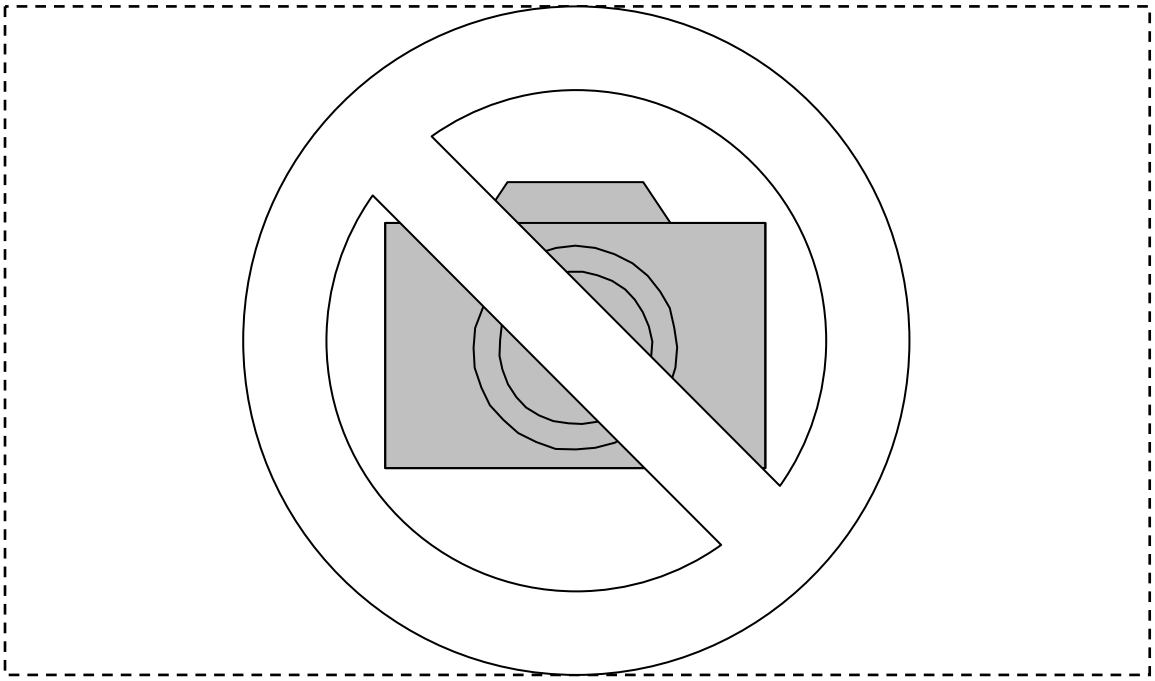
INVENTARISFICHE INV. NR. 020



IF020.1 blokpost 57 te Jabbeke, 1977, (TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B DIEU, nr. 44008, interieur blokpost 57 (al-relais) te Jabbeke, (15/04/1981)).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Jabbeke
Naam	blokpost 57
Architect	onbekend
Datering	1977
Typologie	C1
Beschrijving	- al-relaispost in de ontvangstzaal van het station
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979). - TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B DIEU, nr. 44004, nr. 44005, nr. 44008 en nr. 4410, (15/04/1981).

INVENTARISFICHE **INV. NR. 021**



Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Brugge
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	1871 (in 1887 vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399.

INVENTARISFICHE INV. NR. 022



IF022.1 blokpost 53 te Brugge, (*Bruges: la gare*, (eind 19de- begin 20ste eeuw), op de website van de universiteitsbibliotheek Gent, http://search.ugent.be/meercat/x/images-view?q=location%3ABRKZ.TOPO+BRKZ.TOPO .0750.N+ 00006_2004_0001_AC&start=0&filter=&sort=&rec=rug01:001013219, geraadpleegd op 18/02/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Brugge blokpost 53
Architect	onbekend
Datering	mogelijk +/- 1887 (toen was er in Brugge een nieuw Saxby-seinhuis geplaatst)
Typologie	B7
Beschrijving	- hout - 2 niveaus - buitentrap aan rechterzijgevel - zinken (?) schilddak (geen luifel) - ramen in voor- en zijgevels
Literatuur en bronnen	- CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399. - GENT, TOPOGRAFISCHE COLLECTIE UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK, BRKZ.TOPO.0750.N., 00006_2004_0001_AC: *Bruges: la gare*, (eind 19de-begin 20ste eeuw).

INVENTARISFICHE INV. NR. 023



IF023.1 blokpost 53 te Brugge, (*Zicht op het 2de station op t Zand*, (1938), op de website van beeldbank Brugge, http://www.beeldbankbrugge.be/, zoeken op FO/A08163 (eerste resultaat), geraadpleegd op 18/02/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Brugge blokpost 53
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B9
Beschrijving	- 2 niveaus - overkragend plat dak functioneert als (kleine) luifel - ramen in voorgevel, achtergevel en zijgevels
Literatuur en bronnen	- BRUGGE,STADSARCHIEF, FO/A08163: *Zicht op het 2de station op ''t Zand*, (1938).

INVENTARISFICHE INV. NR. 024

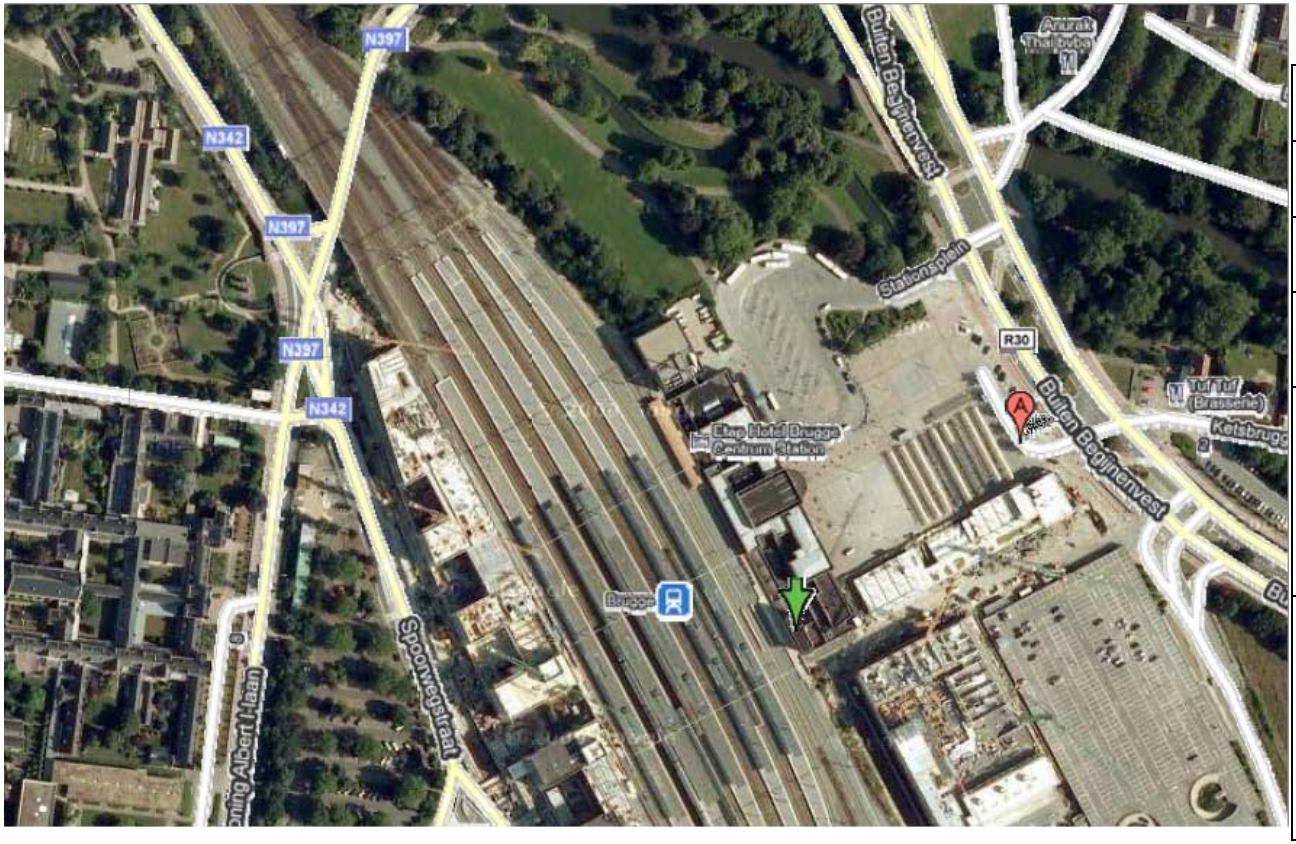


IF024.1 J. en M. van Kriekinge, blokpost 52 te Brugge, 1939, (eigen foto, 22/11/2010).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Brugge blokpost 52
Architect	J . van Kriekinge en M. van Kriekinge
Datering	1939 (in 2005 buiten functie gesteld)
Typologie	C4
Beschrijving	- 3 niveaus - plat dak - ramen in voorgevel, zijgevels en aan de afgeronde hoeken - luifel met afgeronde hoeken vlak boven ramen aangebracht - patrijspoortvensters in zijgevels
Literatuur en bronnen	- *Het nieuw station van Brugge*, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 3, pp. 7-10. - JANSSENS, L., (red.), *Magazine Locpost. Station Brugge* (exclusieve uitgave), s.l., s.n., 2005. - http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/77850 - BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, L2809-50: *Seinpost Brugge*, (24/11/2005). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 024



Ligging blokpost 52 - Brugge Centraal (bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	
Station	Brugge Centraal			
Naam	blokpost 52			
Coördinaten	N: 51.197102 E: 3.218061			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/aan gebouw met andere functies			
	~~in/~~ aan station			

fiche ingevuld op 22/11/2010

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 024

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	3													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▨	andere:					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG		LZG		RZG		AG		materiaal: /					
luifel	VG:	▨	LZG:	▨	RZG:	▨	AG:		materiaal: beton met metalen bekleding					
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton											
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)							
	natuursteen (niet geïdentif.)	▨	metaal (niet geïdentif.)		andere:									
kleurgebruik	gele baksteen, witte erker en witte luifel met gele rand													
opmerkingen	metselwerk in Noors verband, plint in natuursteen, raamkozijnen in beton, patrijspoortvensters in LZG (1) en RZG (2), afgeronde hoeken aan voorgevel													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	▨	aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	▨

Beschrijving:
Elektrisch ACEC-seinhuis. Later ook kleine al-relaispost toegevoegd. Het grootste deel van de infrastructuur is nog aanwezig en in relatief goede staat. Het merendeel van de relais zijn echter verwijderd, wellicht om elders te hergebruiken. Tot 2005 werd de infrastructuur nog gebruikt.

fiche ingevuld op 22/11/2010

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 024

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik	▒▒▒	met afbraak bedreigd	
opmerking:	Sinds 2005 niet meer in gebruik.				

Bewaringstoestand

goed	▒▒▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: Afbladerende verf, gebroken ruiten					

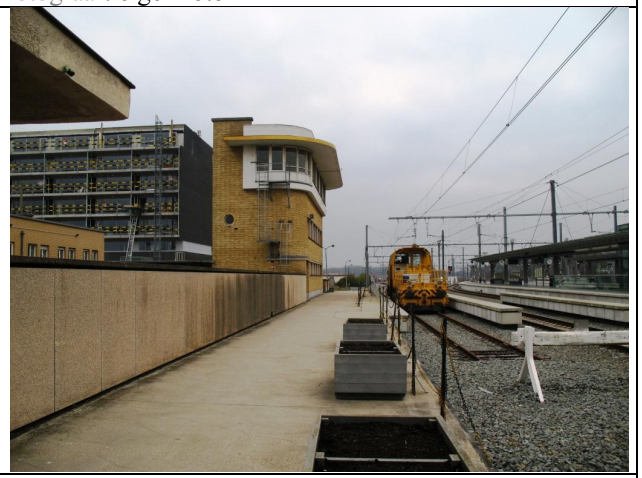
Opmerkingen

Het seinhuis kan gezien zijn industrieel-archeologische (als seinhuis met relatief intact bewaarde seininrichting) en architectuurhistorische (als één van de weinige seinhuizen ontworpen samen met het station) waarden in aanmerking komen voor een wettelijke bescherming.

fiche ingevuld op 22/11/2010

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 024

foto nr.: 1 – omgeving	foto nr.: 2 – voorgevel	foto nr.: 3 – linkerzijgevel
datering: 22/10/2010	datering: 22/10/2010	datering: 22/10/2010
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – rechterzijgevel	foto nr.: 5 – achtergevel en rechterzijgevel	foto nr.: 6 – interieur (seinzaal)
datering: 22/10/2010	datering: 22/10/2010	datering: 22/10/2010
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

fiche ingevuld op 22/11/2010

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 024



IF024.2 J. en M. van Kriekinge, station en blokpost 52 te Brugge, 1939, (*Zicht op de achtergevel en het seinhuis van het 3de station*, (1946), op de website van beeldbank Brugge, http://www.beeldbankbrugge.be/, zoeken op FO/A08399, geraadpleegd op 18/02/2011).



IF024.3 J. en M. van Kriekinge, blokpost 52 te Brugge, 1939, (BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03854: seinhuis Brugge, (1953)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 025

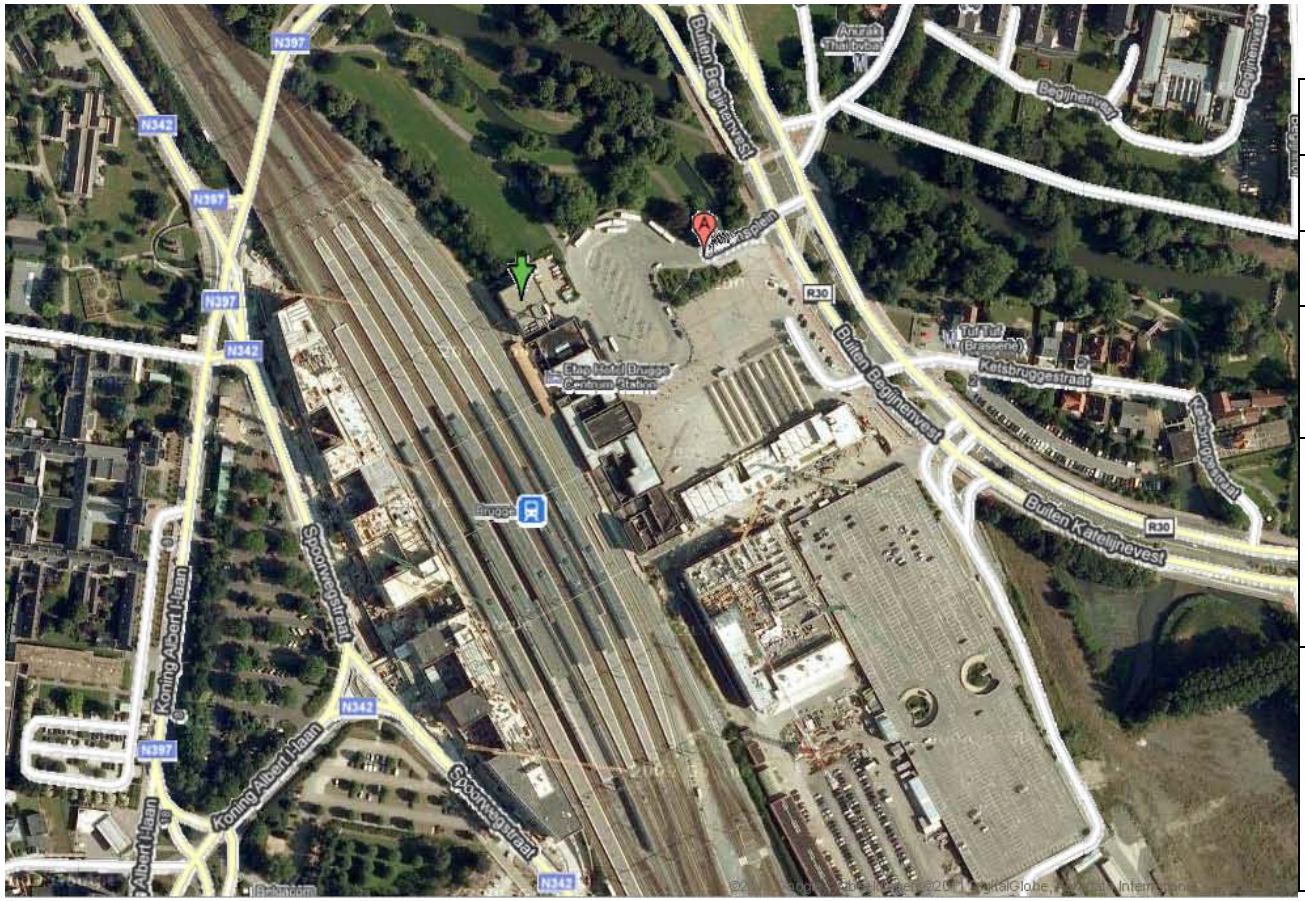


IF025.1 J. Voncke, blokpost 7 te Brugge, 2005, (eigen foto, 22/11/2010).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Brugge blokpost 7
Architect	J. Voncke
Datering	2005
Typologie	C2
Beschrijving	- 5 niveaus - plat dak - weinig ramen in seinzaal - zinken gevelbekleding
Literatuur en bronnen	- JANSSENS, L., (red.), *Magazine Locpost. Station Brugge* (exclusieve uitgave), s.l., s.n., 2005. - BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, L2836-29: *EBP-seinpost (B.7) in Brugge*, (10/02/2006). - GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 43/04/3/01/02, plan nr.020: *Brugge seinhuis. Gevel zijde stationsplein (oost)*, (13/03/2001)., GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 43/04/3/01/02, plan nr.021: *Brugge seinhuis. Gevel zijde sporen (west)*, (13/03/2001)., GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 43/04/3/01/02, plan nr.022: *Brugge seinhuis. Gevel zijde park (noord)*, (13/03/2001). en GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 43/04/3/01/02, plan nr.023: *Brugge seinhuis. Gevel zijde los- en laadzone de Post (zuid)*, (13/03/2001).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 025



Ligging blokpost 7 - Brugge Centraal (bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	▨
Station	Brugge Centraal			
Naam	blokpost 7			
Coördinaten	N: 51.198312 E: 3.217138			
Gelegen aan	station			▨
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/~~aan~~ gebouw met andere functies			▨
	in/aan station			

fiche ingevuld op 22/11/2010

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 025

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	5													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▩	andere:					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG		LZG	▩	RZG		AG		materiaal: metaal					
luifel	VG		LZG		RZG		AG		materiaal: /					
schouw	aantal: 2		materiaal: metaal											
materiaal	baksteen		beton/cement	▩	hout		metaal (niet geïdentif.)	▩						
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:									
kleurgebruik	donkergrijze gevelbekleding													
opmerkingen	verschillende terrassen (behalve aan RZG), modulair interieur													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik	▩	aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: EBP, volledig computergestuurd					

fiche ingevuld op 22/11/2010

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 025

Gebruik

in gebruik	▒	leegstand		met afbraak bedreigd	
opmerking:	in gebruik als seinpost				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: /					

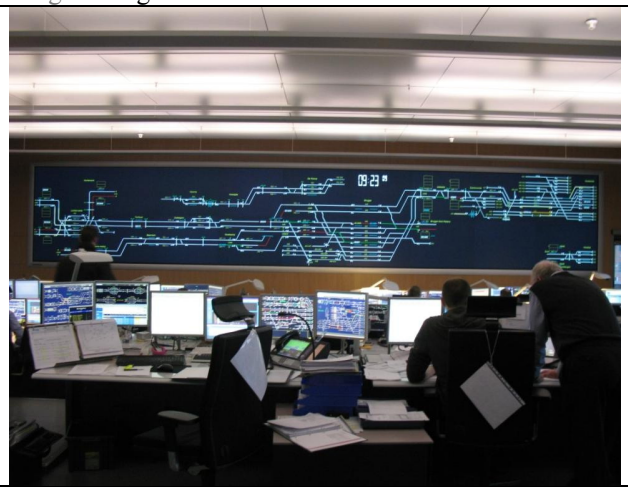
Opmerkingen

Blokpost 7 is als een modelseinhuis opgevat. Dit zowel qua seintechniek, het EBP-systeem, als qua veiligheid (brandveiligheid, ontdubbelde computer, onvatbaar voor elektriciteitsstoringen, …). Daarnaast is het één van de weinige seinhuizen in België waar gebruik wordt gemaakt van een modern optisch scherm waarop het treinverkeer gevolgd kan worden.

fiche ingevuld op 22/11/2010

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 025

foto nr.: 1 – omgeving	foto nr.: 2 – achtergevel	foto nr.: 3 – voorgevel en rechterzijgevel
datering: 22/11/2010	datering: 22/11/2010	datering: 22/11/2010
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – voorgevel en linkerzijgevel	foto nr.: 5 – interieur met modern optisch scherm	foto nr.:
datering: 22/11/2010	datering: 22/11/2010	datering:
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf:
		

fiche ingevuld op 22/11/2010

INVENTARISFICHE INV. NR. 026



IF026.1 De Groote, seinhuis V te Brugge, 1955, (eigen foto, 25/03/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Brugge
Naam	seinhuis V
Architect	De Groote
Datering	1955 (datum plan)
Typologie	A1
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - plat dak - ramen in voorgevel, en zijgevels - luifel vlak boven ramen aangebracht (niet aan linkerzijgevel) - kleine buitentrap aan linkerzijgevel
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-37-41 en 34/1: *Station Brugge. Nieuwe vorming. Oprichten van een gebouw voor seinpost en sanitaire instelling. Grondplan, doorsneden, details*, (1955). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 026



Ligging seinhuis V - Brugge Centraal (bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	▨
Station	Brugge Centraal			
Naam	seinhuis V			
Coördinaten	N: 51.187649 E: 3.224187			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			▨
	bundel			
Relatie	alleenstaand			▨
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/aan station			

fiche ingevuld op 25/03/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 026

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	1												
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▩	andere:				
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak						
buitentrap	VG:		LZG:	▩	RZG:		AG:		materiaal: beton				
luifel	VG:	▩	LZG:		RZG:	▩	AG:		materiaal: beton				
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton										
materiaal	baksteen	▩	beton/cement	▩	hout		metaal (niet geïdentif.)						
	natuursteen (niet geïdentif.)	▩	blauwe hardsteen		andere:								
kleurgebruik	roodbruine baksteen, witte luifel, witte raamkozijnen, blauwe deuren, gele rand aan trap												
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, houten ramen, natuurstenen plint												

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard	▩	verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Het mechanisch Siemensgestel is naar het Stoomcentrum te Maldegem verplaatst.					

fiche ingevuld op 25/03/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 026

Gebruik

in gebruik		leegstand		met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

Bewaringstoestand

goed		redelijk		slecht	
Schadebeeld: Kleine barst in achtergevel, graffiti, afbladerende verf.					

Opmerkingen

/

fiche ingevuld op 25/03/2011

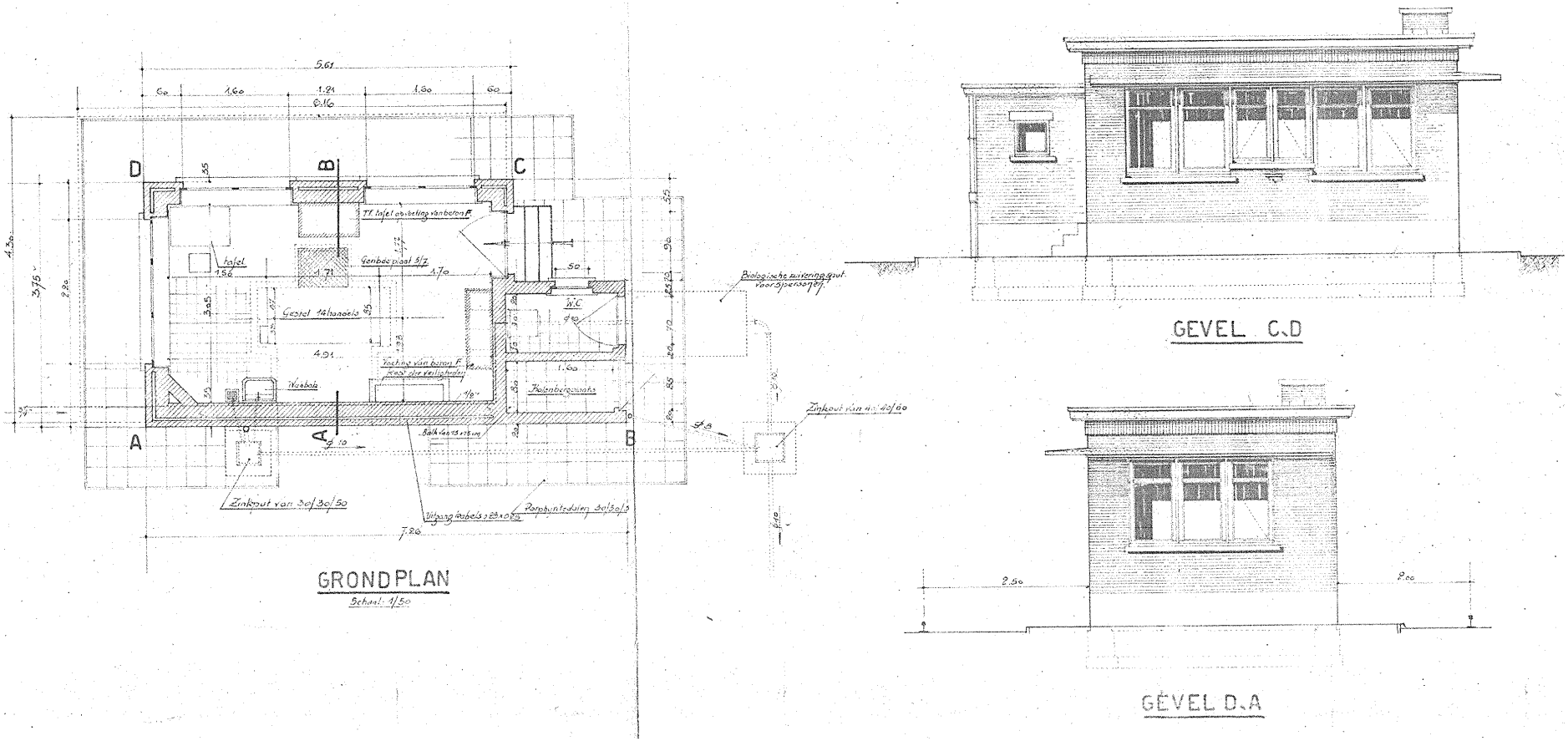
VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 026

foto nr.: 1 – omgeving en rechterzijgevel	foto nr.: 2 – voorgevel	foto nr.: 3 – linkerzijgevel
datering: 25/03/2011	datering: 25/03/2011	datering: 25/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – achtergevel	foto nr.: 5 - interieur	foto nr.:
datering: 25/03/2011	datering: 25/03/2011	datering:
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf:
		

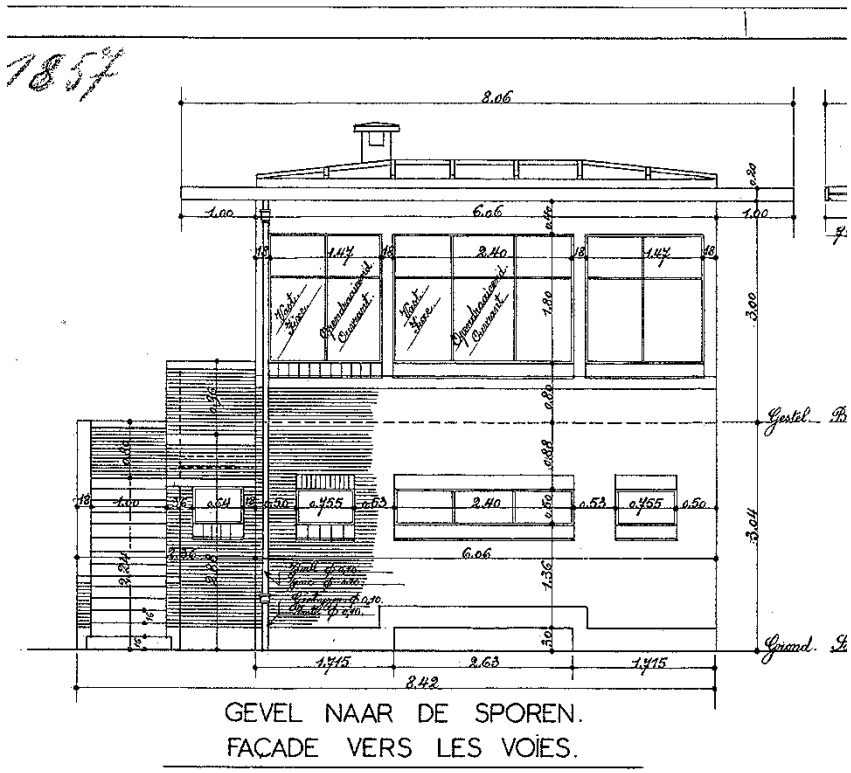
fiche ingevuld op 25/03/2011

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 026



IF026.2 detail uit plan seinhuis V te Brugge, grondplan en gevels, 1955, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-37-41 en 34/1: *Station Brugge. Nieuwe vorming. Oprichten van een gebouw voor seinpost en sanitaire instelling. Grondplan, doorsneden, details*, (1955)).

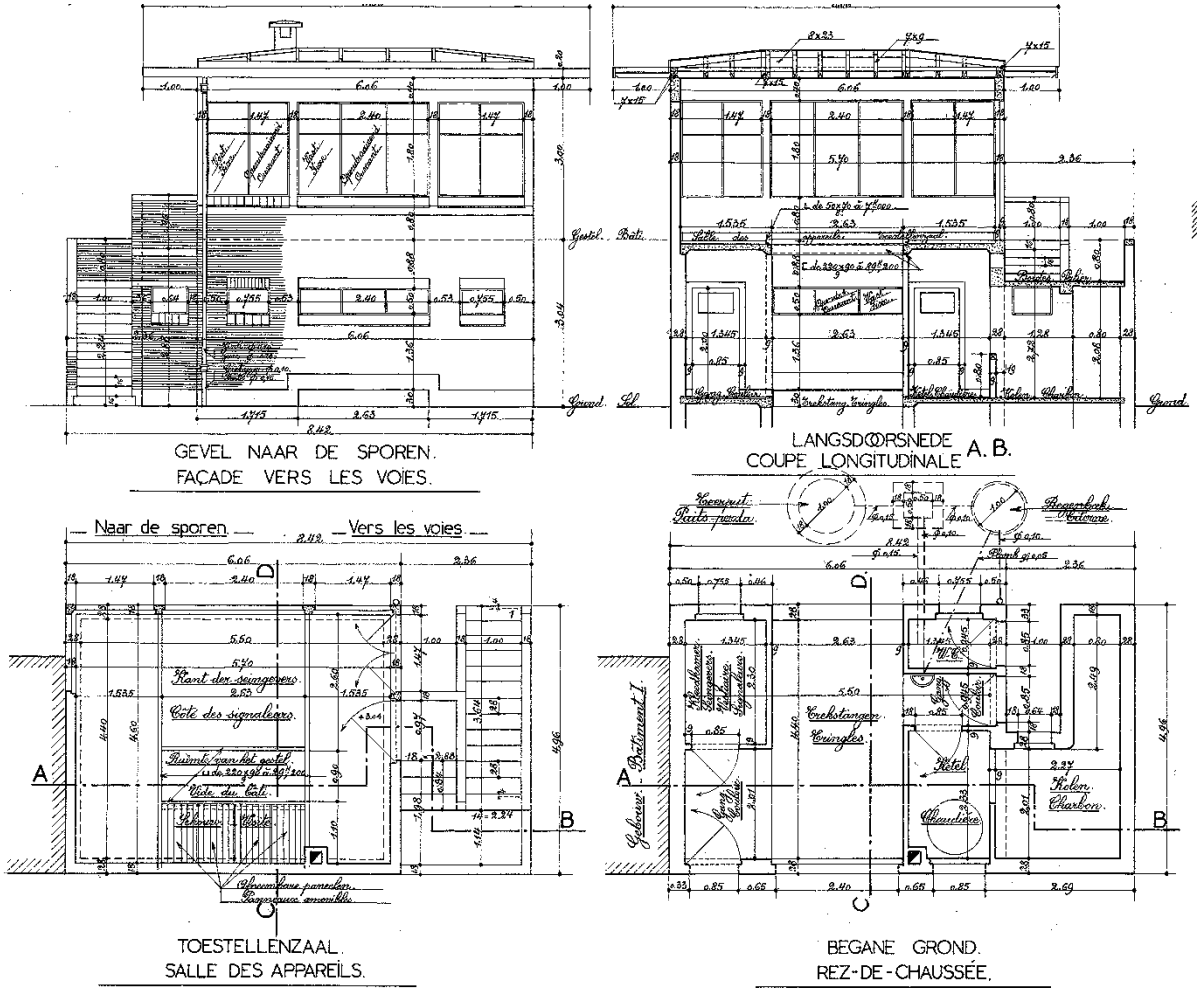
INVENTARISFICHE INV. NR. 027



If027.1 detail uit plan voor bouw seinhuis te Brugge, voorgevel, 20/06/1938, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 1009.43A02/31H: *Station Brugge. Optrekken van een seinhuis "Saxby" voor 20 handels. Plans, gevels & doorsneden*, (20/06/1938)).

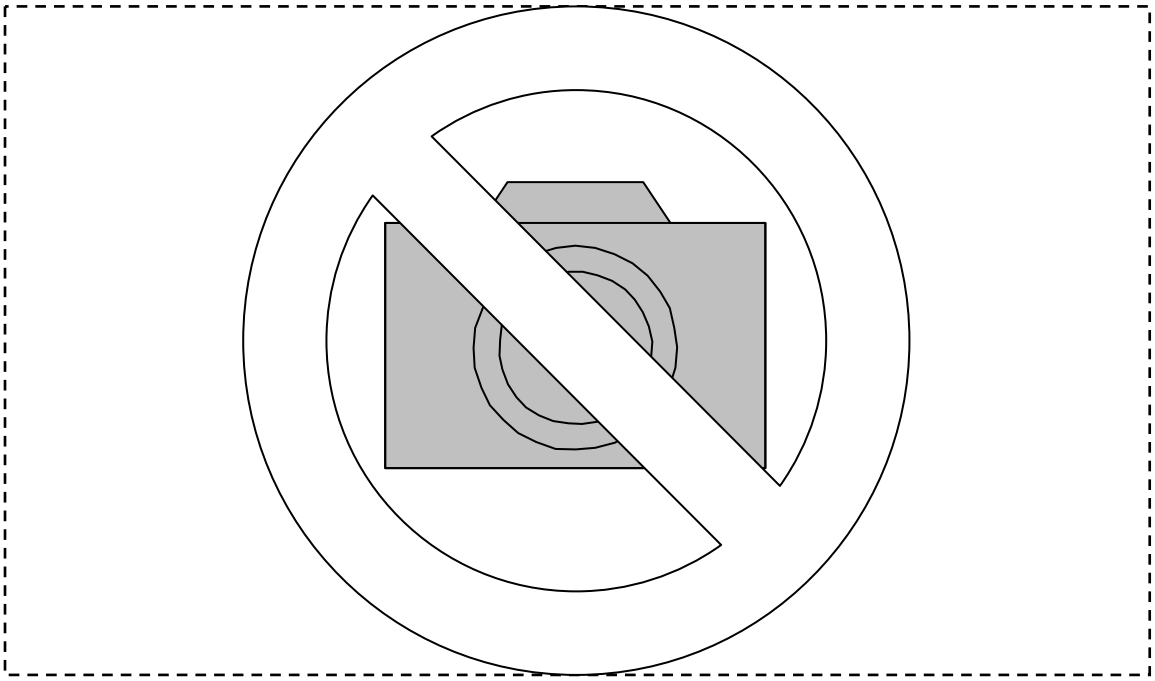
Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Brugge
Naam	onbekend
Architect	Hannart
Datering	1938 (datum op plan)
Typologie	B7
Beschrijving	- 2 niveaus - zinken schilddak - ramen in voor-, en zijgevels - luifel ter hoogte van de dakrand - buitentrap aan linkerzijgevel
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 1009.43A01/31H: *Station Brugge. Optrekken van een seinhuis "Saxby" voor 20 handels. Schematische plans*, (10/06/1938). en GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 1009.43A02/31H: *Station Brugge. Optrekken van een seinhuis "Saxby" voor 20 handels. Plans, gevels & doorsneden*, (20/06/1938).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 027



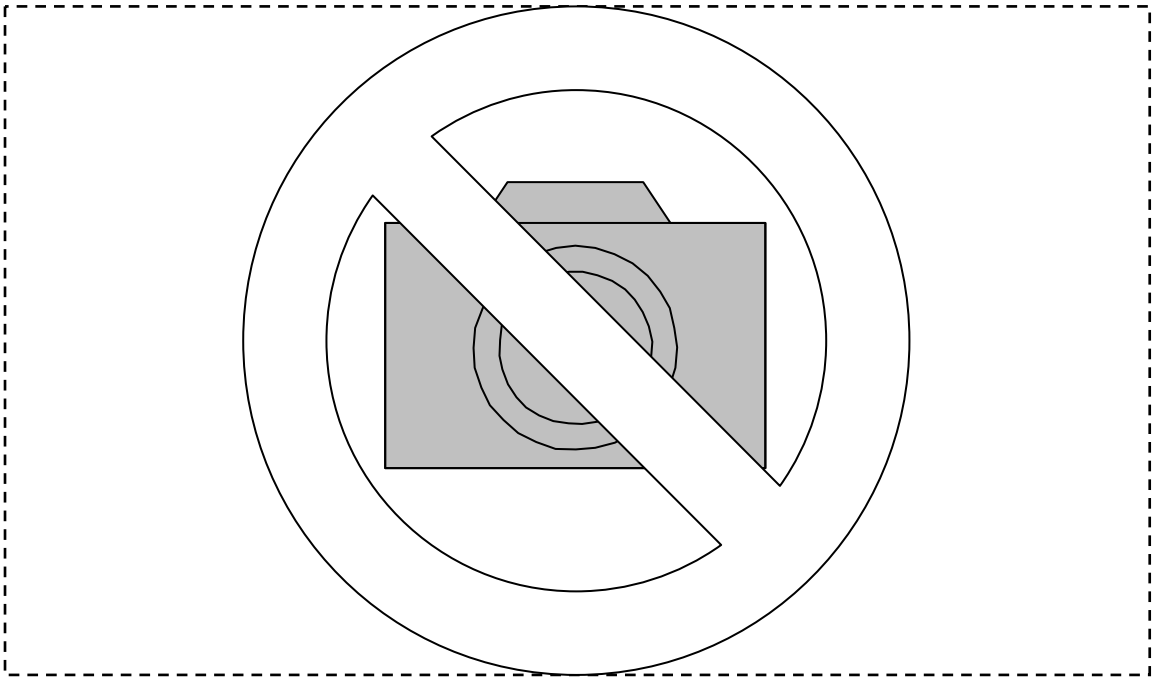
IF027.2 detail uit plan Saxby-seinhuis te Brugge, grondplan, gevel en doorsnede, 20/06/1938, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 1009.43A02/31H: *Station Brugge. Optrekken van een seinhuis "Saxby" voor 20 handels. Plans, gevels & doorsneden*, (20/06/1938)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 028



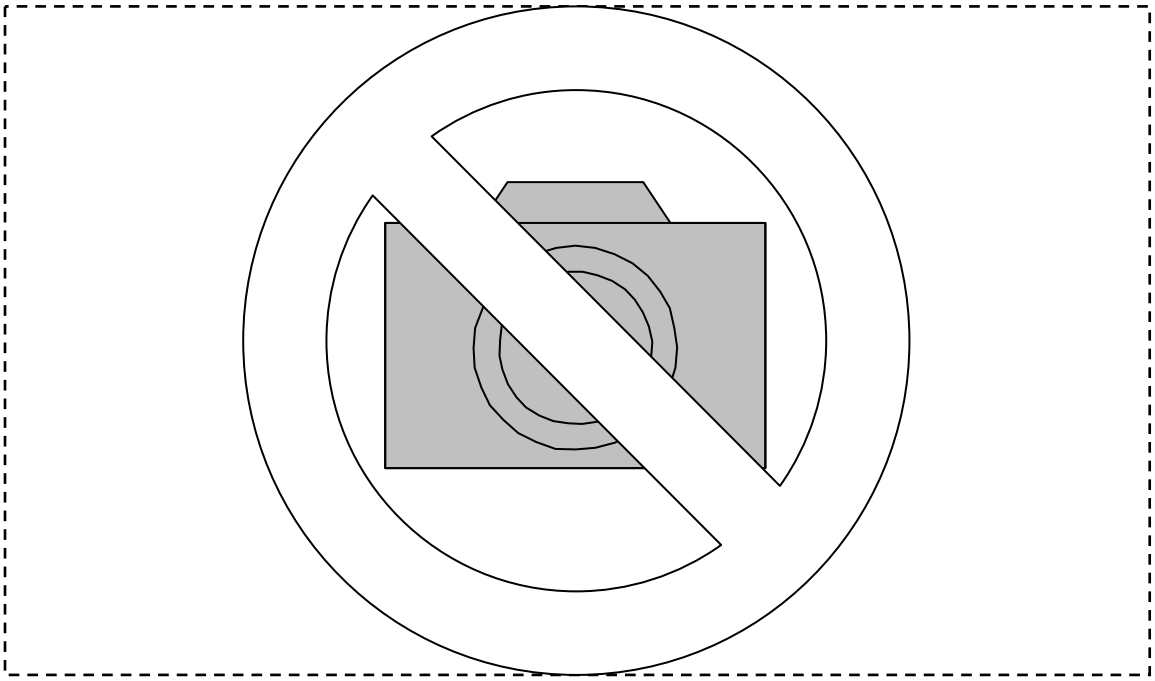
Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Brugge
Naam	blokpost 51
Architect	onbekend
Datering	1938
Typologie	/
Beschrijving	- elektromechanisch Siemensgestel
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 029



Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	baanvak tussen Brugge en Oostkamp
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	< 1880 (mogelijk tegen 1887 vervangen door nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2),* (1880).

INVENTARISFICHE INV. NR. 030



Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Oostkamp
Naam	blokpost 49
Architect	onbekend
Datering	1953 (in dienst name elektromechanisch Siemensgestel)
Typologie	/
Beschrijving	- elektromechanisch Siemens
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

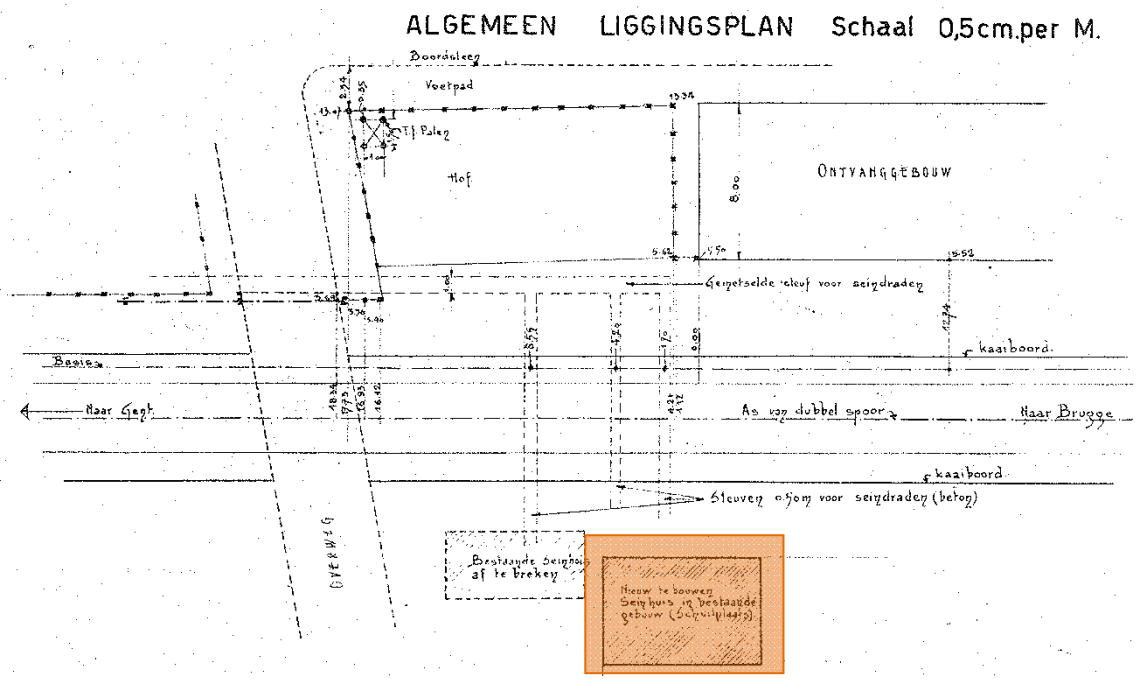
INVENTARISFICHE INV. NR. 031



IF031.1 blokpost 47 te Beernem, (TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 47328: blokpost 47 te Beernem, (08/07/1981)).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Beernem blokpost 47
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B3
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - buitentrap aan linkerzijgevel - kleine ramen
Literatuur en bronnen	- TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 47328: blokpost 47 te Beernem, (08/07/1981).

INVENTARISFICHE INV. NR. 032



IF032.1 detail uit plan voor nieuw seinhuis te Beernem, liggingsplan, 1953, (origineel, GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-23-41/1: *Electrificatie lijn 50. Station Beernem. Oprichten nieuw seinhuis in de bestaande schuilplaats. Algemeen plan*, (1953)).

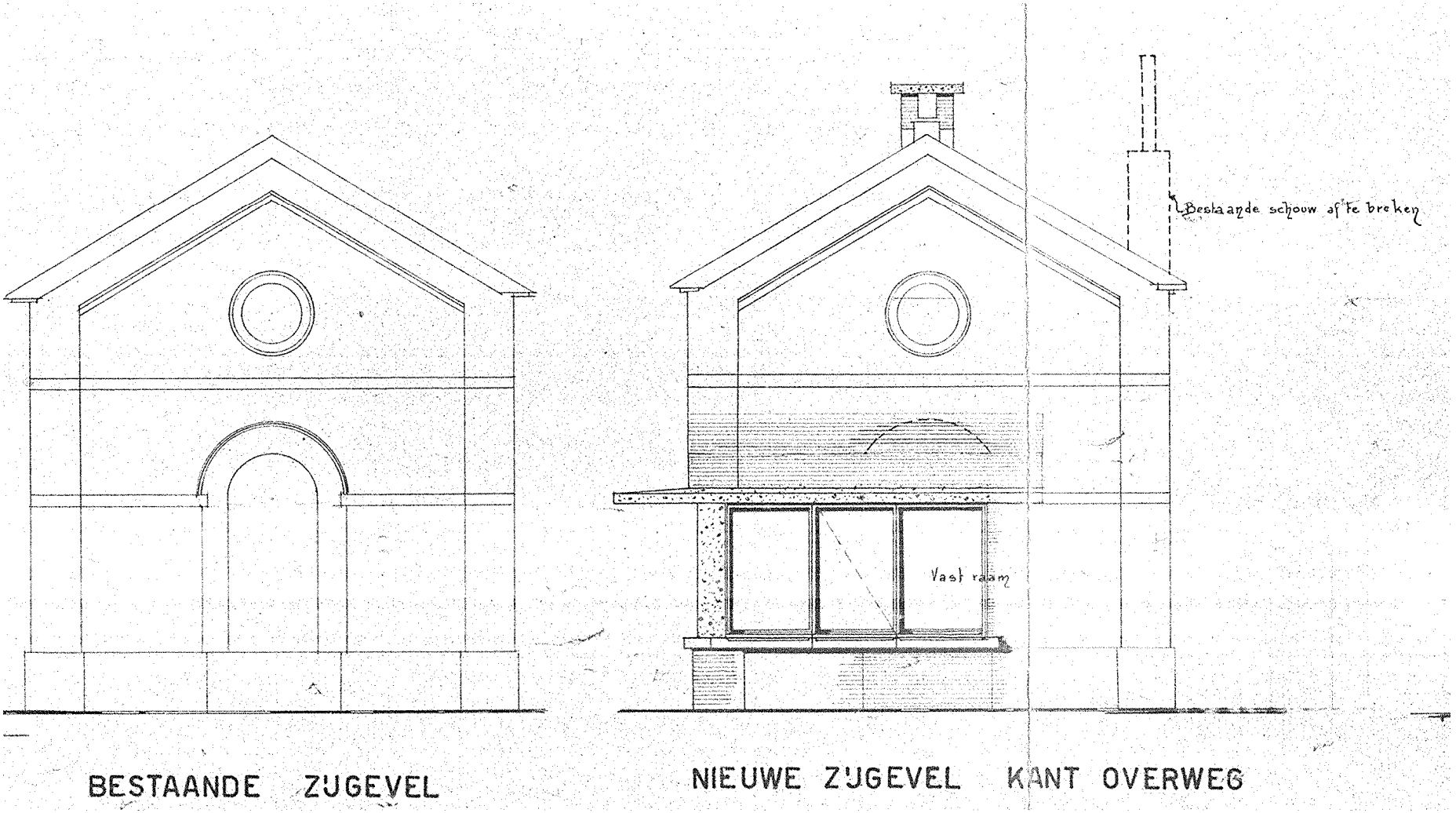
Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Beernem
Naam	blokpost 47 (?)
Architect	onbekend
Datering	1953 (datum plan)
Typologie	C1
Beschrijving	- seinhuis op gelijkvloers van bestaand gebouw - ramen in voor- en rechterzijgevel - luifel vlak boven de ramen aangebracht
Literatuur en bronnen	- BEERNEM, FOTOCOLLECTIE E. MATTHIJS, blok 47 te Beernem, (s.d.) - GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-23-41/1: *Electrificatie lijn 50. Station Beernem. Oprichten nieuw seinhuis in de bestaande schuilplaats. Algemeen plan*, (1953). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN

INV. NR. 032

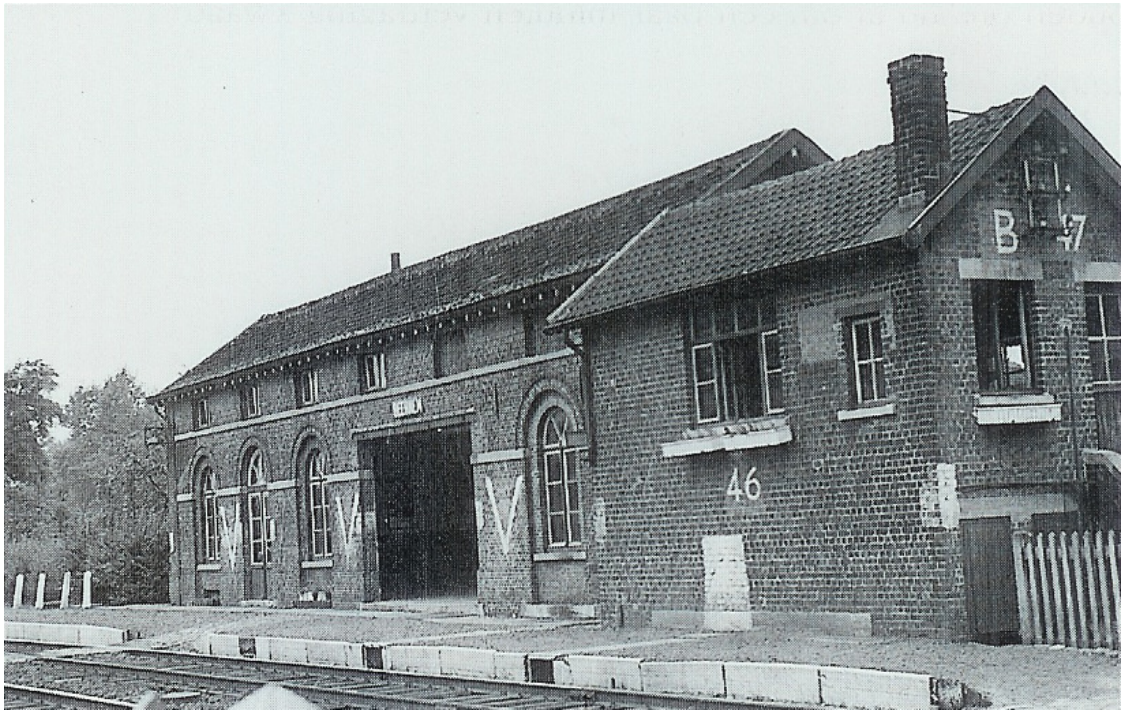


IF032.2 detail uit plan voor nieuw seinhuis in schuilplaats, bestaande en nieuwe zuidergevel, 1953, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-23-41/1: *Electrificatie lijn 50. Station Beernem. Oprichten nieuw seinhuis in de bestaande schuilplaats. Algemeen plan*, (1953)).



IF032.3 detail uit plan voor nieuw seinhuis in schuilplaats, bestaande en nieuwe zijgevel, 1953, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-23-41/1: *Electrificatie lijn 50. Station Beernem. Oprichten nieuw seinhuis in de bestaande schuilplaats. Algemeen plan*, (1953)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 033



IF 033.1Blokpost 47 en de schuilplaats te Beernem, (BEERNEM, FOTOCOLLECTIE E. MATTHIJS, blok 47 te Beernem, (s.d.)).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Beernem
Naam	blokpost 47
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B3
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - kleine ramen in voor- en rechterzijgevel - zadeldak met schilden parallel met de sporen - kleine buitentrap aan rechterzijgevel
Literatuur en bronnen	- BEERNEM, FOTOCOLLECTIE E. MATTHIJS, blok 47 te Beernem, (s.d.).

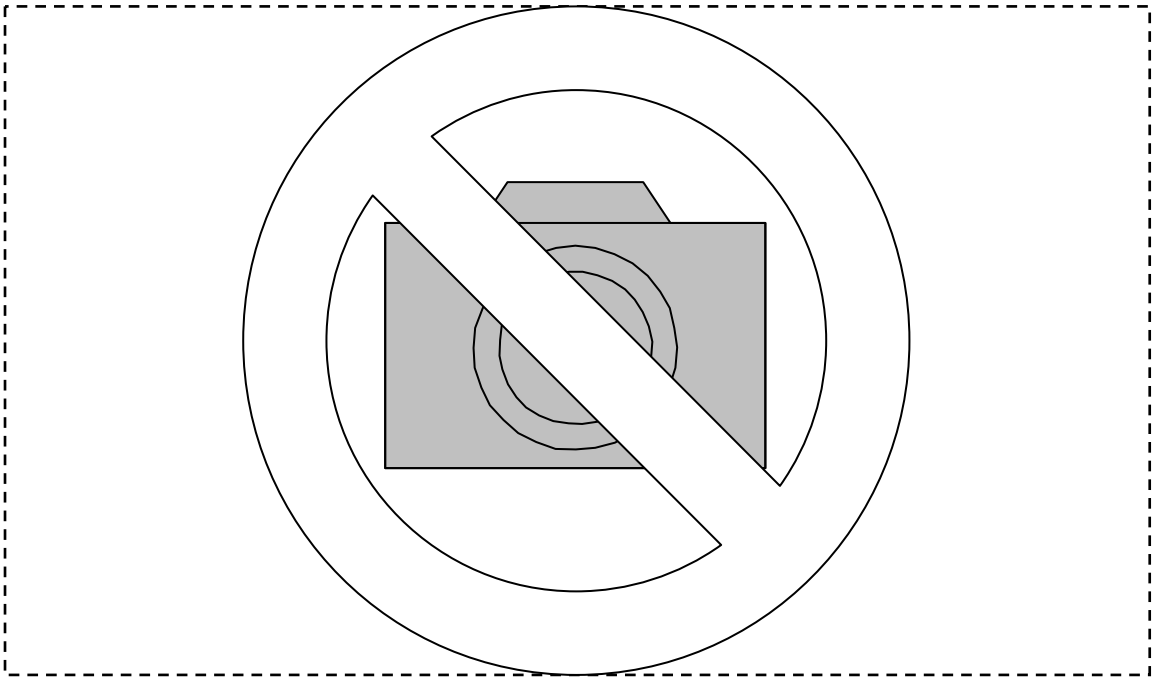
INVENTARISFICHE INV. NR. 034



IF 034.1al-relaisgestel in station van Beernem, (eigen foto, 15/02/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Beernem blokpost 47
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	C1
Beschrijving	- seingestel in stationsgebouw - geen aanpassingen uitgevoerd
Literatuur en bronnen	/

INVENTARISFICHE INV. NR. 035



Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Maria-Aalter
Naam	blokpost 34bis
Architect	onbekend
Datering	1906
Typologie	/
Beschrijving	- Eén van de vier tussenblokposten op de lijn Gent – Oostende daterend uit 1906.
Literatuur en bronnen	- HOSTE, I., BASTIAEN, F., SCARPHOUT, R., DE REUCK, D., THYS, M., *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4.

INVENTARISFICHE INV. NR. 036



IF036.1 blokpost 45 te Maria-Aalter, (LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: blokpost 45 te Maria-Aalter, (s.d.)).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Maria-Aalter
Naam	blokpost 45
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B2
Beschrijving	- 2 niveaus - zadeldak met schilden dwars op de sporen - buitentrap aan rechterzijgevel
Literatuur en bronnen	- HOSTE, I., BASTIAEN, F., SCARPHOUT, R., DE REUCK, D., THYS, M., *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4. - LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: blokpost 45 te Maria-Aalter, (s.d.).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 036





IF036.2 en IF036.3 blokpost 45 te Maria-Aalter, (I., HOSTE, F., BASTIAEN, R., SCARPHOUT, D., DE REUCK, M., THYS, *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4, pp. 275., s.d.).

INVENTARISFICHE INV. NR. 037



IF037.1 blokpost 43 te Aalter, (I., HOSTE, F., BASTIAEN, R., SCARPHOUT, D., DE REUCK, M., THYS, *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4, pp. 77., ca. 1940).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Aalter
Naam	blokpost 43
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B3
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - buitentrap aan rechterzijgevel - kleine ramen
Literatuur en bronnen	- HOSTE, I., BASTIAEN, F., SCARPHOUT, R., DE REUCK, D., THYS, M., *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4.

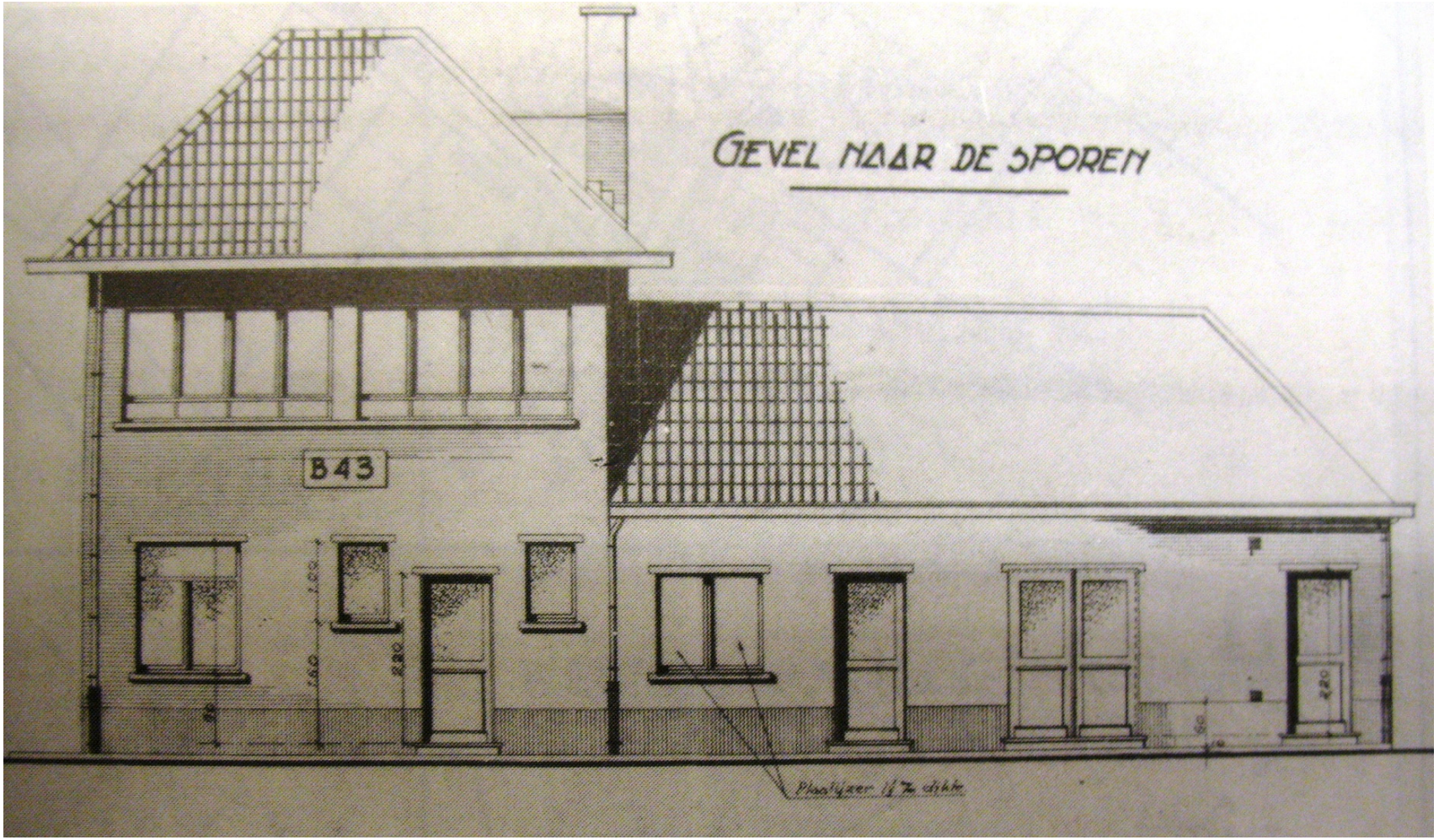
INVENTARISFICHE INV. NR. 038



IF038.1 blokpost 43 te Aalter, 1954 (?), (TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 47241: blokpost 43 te Aalter, (08/07/1981)).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Aalter
Naam	blokpost 43
Architect	onbekend
Datering	1954 (in dienst name van ACEC-seinhuis type Hasselt)
Typologie	(B11)
Beschrijving	- 2 niveaus - schilddak - ramen in voor- en zijgevels - dakrand fungeert als luifel
Literatuur en bronnen	- HOSTE, I., BASTIAEN, F., SCARPHOUT, R., DE REUCK, D., THYS, M., *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4. - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979). - TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 47241: blokpost 43 te Aalter, (08/07/1981).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 038



IF038.2 detail uit plan blokpost 43 te Aalter, (uit: I., HOSTE, F., BASTIAEN, R., SCARPHOUT, D., DE REUCK, M., THYS, *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4, pp. 79.).

INVENTARISFICHE INV. NR. 039



IF039.1 blokpost 42 te Bellem, (I., HOSTE, F., BASTIAEN, R., SCARPHOUT, D., DE REUCK, M., THYS, *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4, pp. 189., s.d.).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Bellem
Naam	blokpost 42
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B1
Beschrijving	- 1 niveau - zadeldak (schilden parallel met de sporen)
Literatuur en bronnen	- HOSTE, I., BASTIAEN, F., SCARPHOUT, R., DE REUCK, D., THYS, M., *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4.

INVENTARISFICHE INV. NR. 040

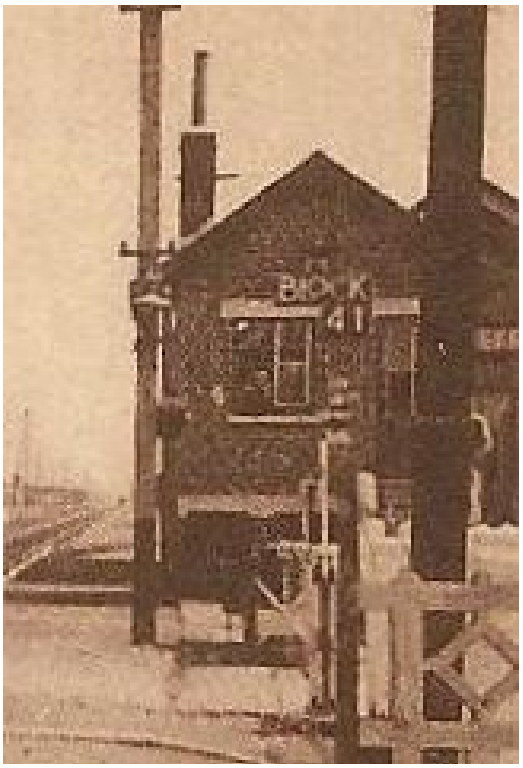




IF040.1 blokpost 42 te Bellem, detail, 1912 (I., HOSTE, F., BASTIAEN, R., SCARPHOUT, D., DE REUCK, M., THYS, *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4, pp. 201., s.d.).
en
IF040.2 blokpost 42 te Bellem, detail, 1912 (LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: blokpost 42 te Bellem, (s.d.)).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Bellem
Naam	blokpost 42
Architect	onbekend
Datering	1912 (datum vernieuwing seinhuis)
Typologie	B3
Beschrijving	- 1 niveau (+1 lage onderzone) - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - kleine ramen in zijgevels en voorgevel - geen luifel
Literatuur en bronnen	- HOSTE, I., BASTIAEN, F., SCARPHOUT, R., DE REUCK, D., THYS, M., *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie*, in: *Land vande Woestijne*, jg. 11, 1988, nr. 1-4. - LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: blokpost 42 te Bellem, (s.d.)

INVENTARISFICHE INV. NR. 041



IF041.1 blokpost 41 te Hansbeke, (LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: blokpost 41 te Hansbeke, (s.d.)).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Hansbeke
Naam	blokpost 41
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B3
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - buitentrap aan rechterzijgevel - kleine ramen in voorgevel en zijgevels
Literatuur en bronnen	- LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: blokpost 41 te Hansbeke, (s.d.). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 042



IF042.1 blokpost 40 te Landegem, (A., JANSSENS, *Groot-Nevele in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1995, nr. 27, 1920).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50A Landegem blokpost 40
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B2
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden dwars op de sporen) - kleine ramen in voorgevel en zijgevels - geen luifel
Literatuur en bronnen	- JANSSENS, A., *Groot-Nevele in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Europese bibliotheek, 1995.

INVENTARISFICHE INV. NR. 043





IF043.1 blokpost 40 te Landegem, (C., LIPS, A., JANSSENS, *Beelden van toen. Nevele-Landegem-Hansbeke-Merendree-Poesele-Vosselaere*, s.l., s.n., 1986, pp. 37., 1936).
en
IF043.2 blokpost 40 te Landegem, (TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 47221: blokpost 40 te Landegem, (08/07/1981)).

Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Landegem
Naam	blokpost 40
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B3
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - ramen in voorgevel en zijgevels - buitentrap aan rechterzijgevel
Literatuur en bronnen	- JANSSENS, A., *Groot-Nevele in oude prentkaarten*, Europese bibliotheek, Zaltbommel, 1995. - LIPS, C., JANSSENS, A., *Beelden van toen. Nevele-Landegem-Hansbeke-Merendree-Poesele-Vosselaere*, s.l., s.n., 1986. - TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 47221: blokpost 40 te Landegem, (08/07/1981).

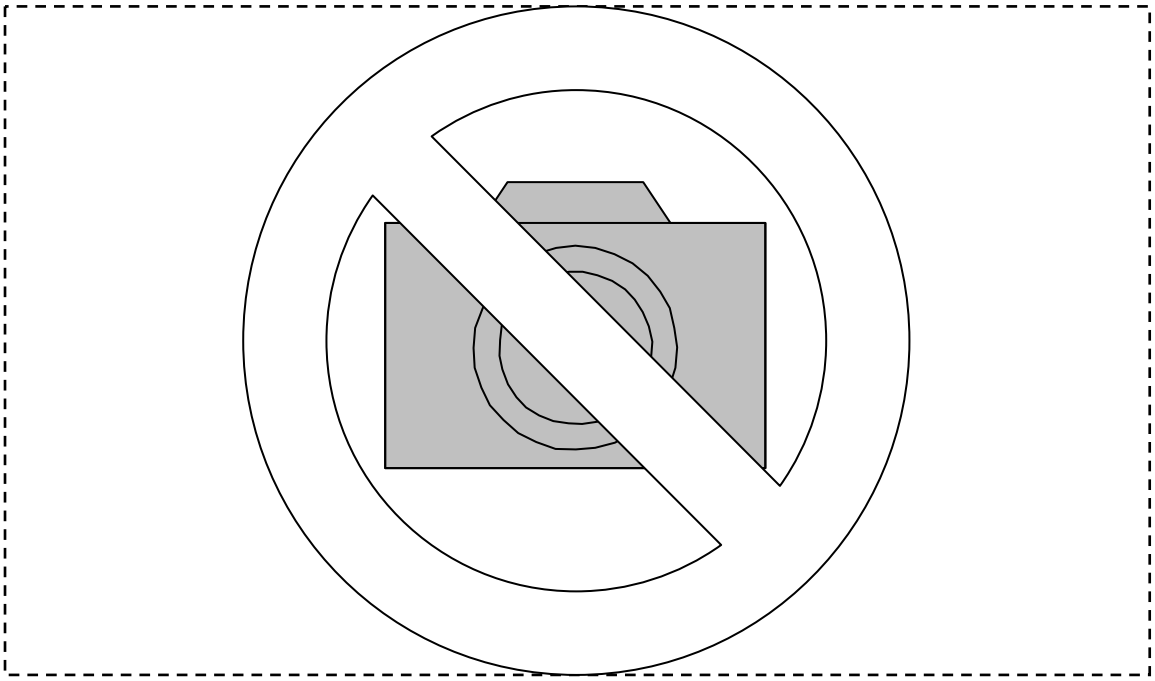
INVENTARISFICHE INV. NR. 044



IF044.1 blokpost 38 (?) te Drongen, (H., DE BOT, G., DESEIJN, G., ROGGE, F., VAN DE PUTTE, G., VAN DOORNE, C., VAN RIJCKEGHEM, H., WELTER, *Gent op het spoor. Stations maken de stad*, Gent/Kortrijk, Snoeck, 2010, pp. 181, s.d..).

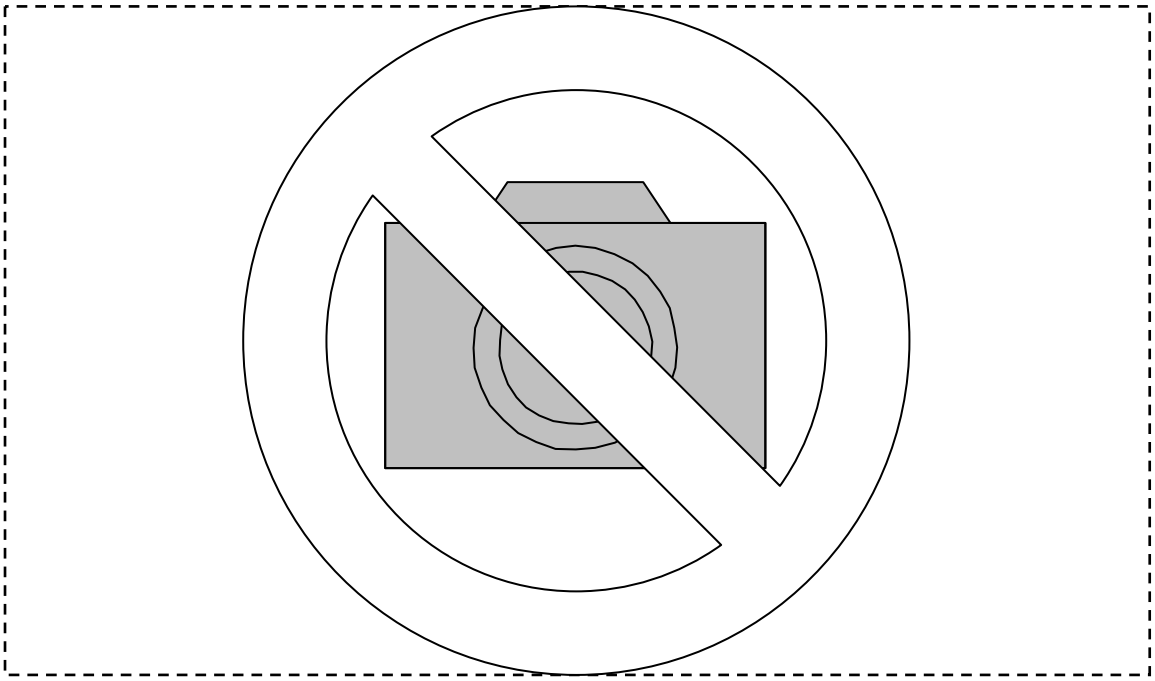
Algemeen	
Spoorlijn	50A
Gemeente	Drongen
Naam	blokpost 38 (?)
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B2
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden dwars op de sporen) - kleine ramen - geen luifel
Literatuur en bronnen	- DE BOT, H., DESEIJN, G., ROGGE, G., VAN DE PUTTE, F., VAN DOORNE, G., VAN RIJCKEGHEM, C., WELTER, H., *Gent op het spoor. Stations maken de stad*, Gent/Kortrijk, Snoeck, 2010. - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE **INV. NR. 045**



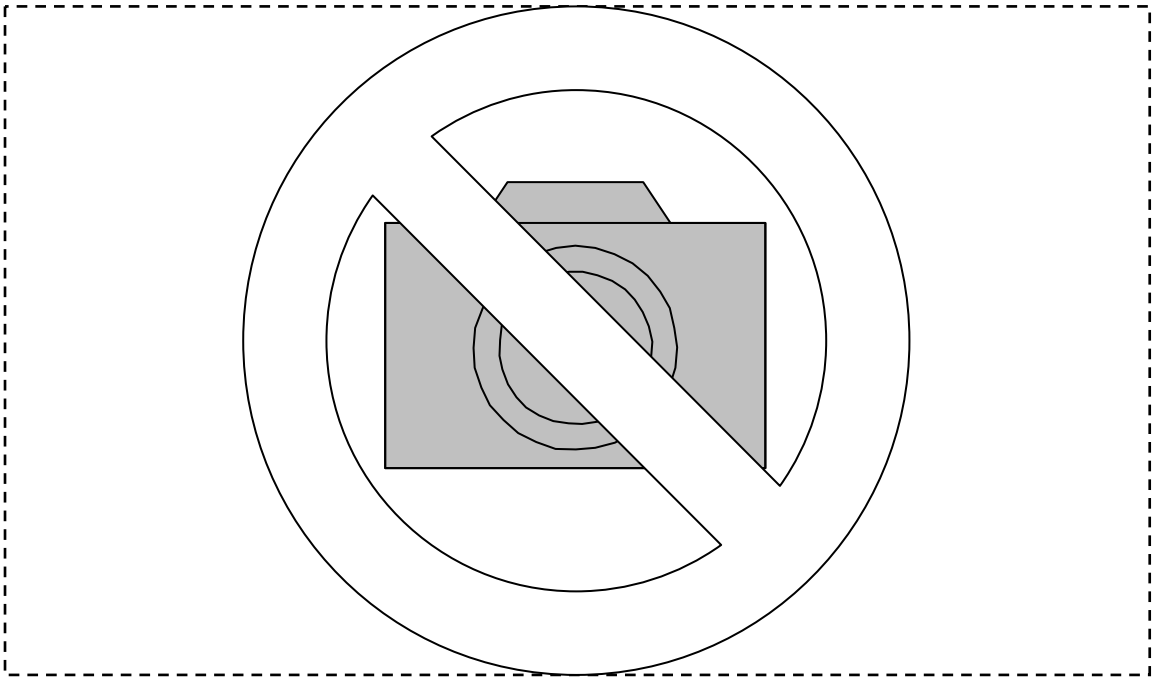
Algemeen	
Spoorlijn	50 en 50A
Gemeente	Drongen
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	C1
Beschrijving	- seinpost in het station.
Literatuur en bronnen	/

INVENTARISFICHE INV. NR. 046



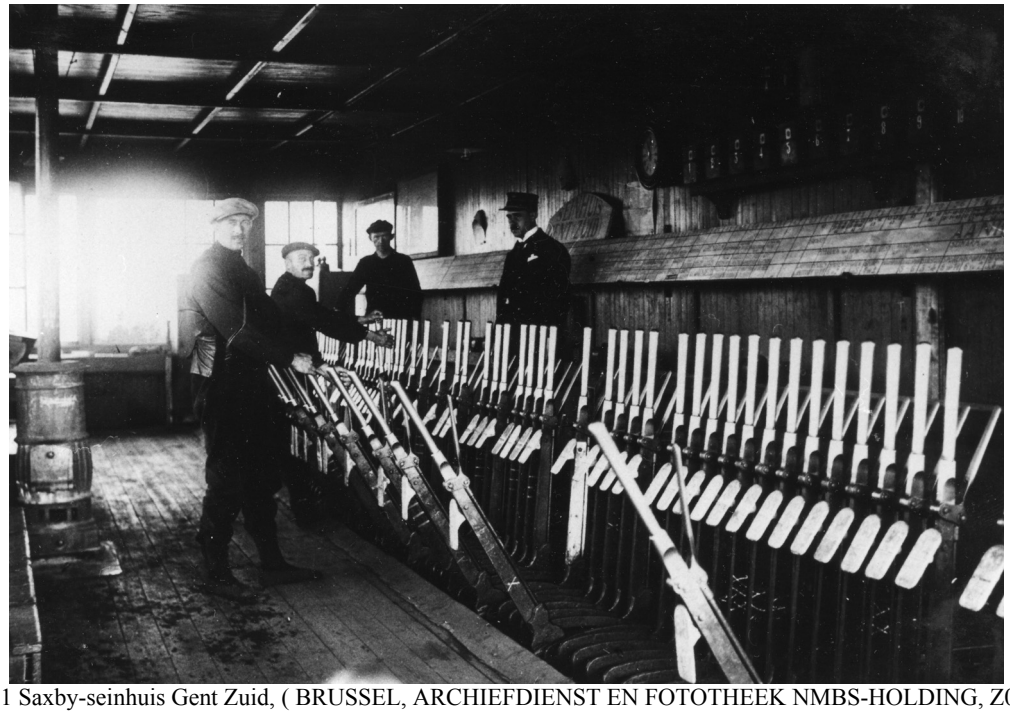
Algemeen	
Spoorlijn	50 en 50A
Gemeente	Gent
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	1871
Typologie	/
Beschrijving	- Eén van de eerste Saxby-seinhuizen in België.
Literatuur en bronnen	- CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399.

INVENTARISFICHE **INV. NR. 047**



Algemeen	
Spoorlijn	50 en 50A
Gemeente	Gent (station Gent-Zuid)
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	1874 (in 1887 buiten dienst gesteld en vervangen door nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Eén van de eerste Saxby-seinhuizen in een Belgisch station.
Literatuur en bronnen	- CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399.

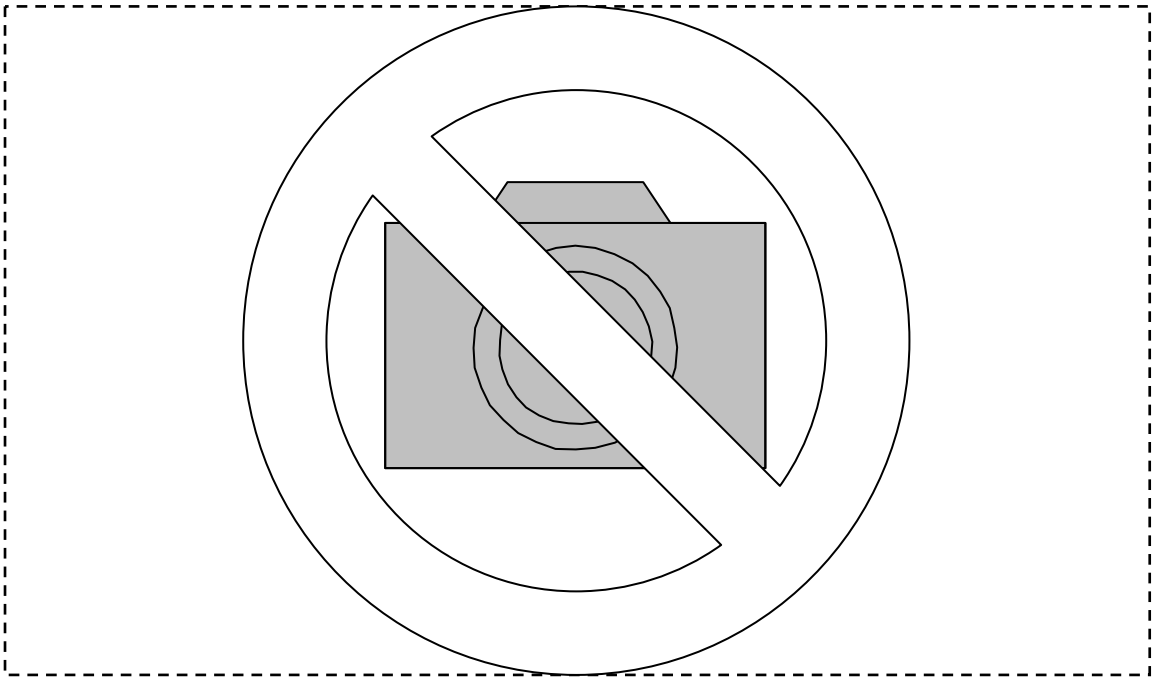
INVENTARISFICHE INV. NR. 048



IF048.1 Saxby-seinhuis Gent Zuid, (BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z04235: seinhuis Gent Zuid, (s.d.)).

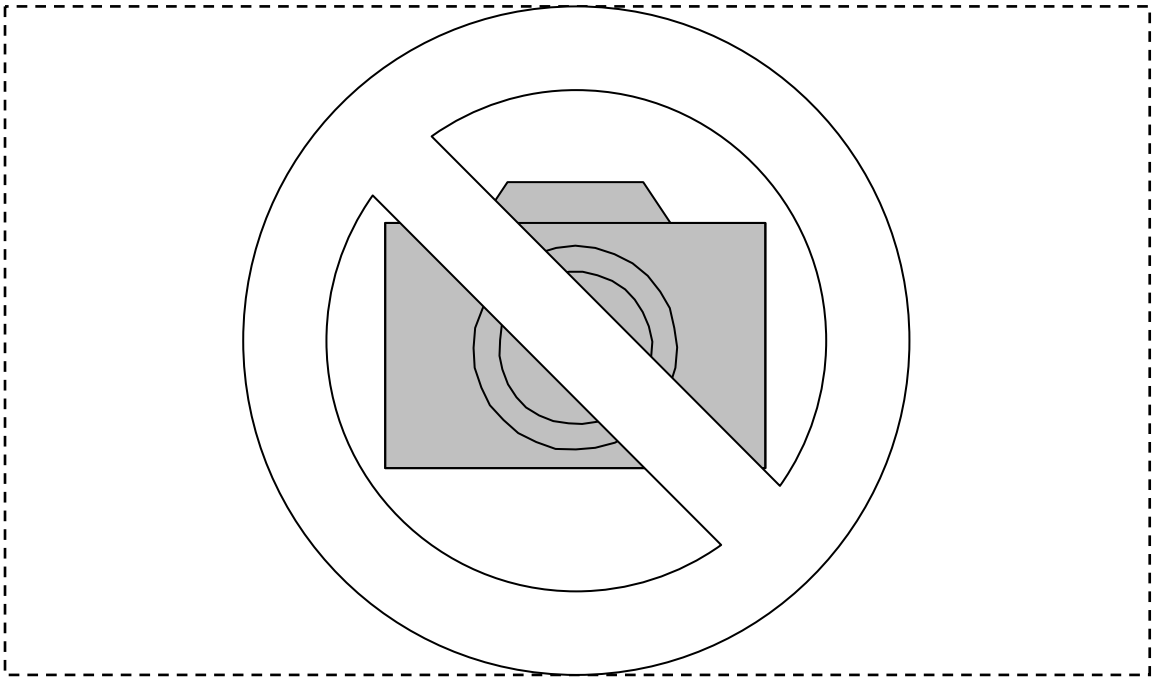
Algemeen	
Spoorlijn	50 en 50A
Gemeente	Gent (station Gent-Zuid)
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend (mogelijk 1874 of circa 1887)
Typologie	/
Beschrijving	- houten seinzaal -grote ramen in linkerzijgevel, wellicht ook in voor- en rechterzijgevel
Literatuur en bronnen	- CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399. - BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z04235: seinhuis Gent Zuid, (s.d.).

INVENTARISFICHE **INV. NR. 049**



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	baanvak tussen Gent en Merelbeke
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	< 1880 (mogelijk circa 1887 vervangen door nieuwe Saxby-seinhuizen)
Typologie	/
Beschrijving	- twee Saxby-seinhuizen
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL*: Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2),* (1880).

INVENTARISFICHE INV. NR. 050



Algemeen	
Spoorlijn	50 en 50A
Gemeente	Gent (station Gent-Zuid)
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	eerste decennium van de 20ste eeuw
Typologie	/
Beschrijving	- elektromechanisch seinhuis
Literatuur en bronnen	- VIAENE, D., *De Belgische seininrichting. Deel 1. De geschiedenis*, (onuitgegeven tekst, december 2010).

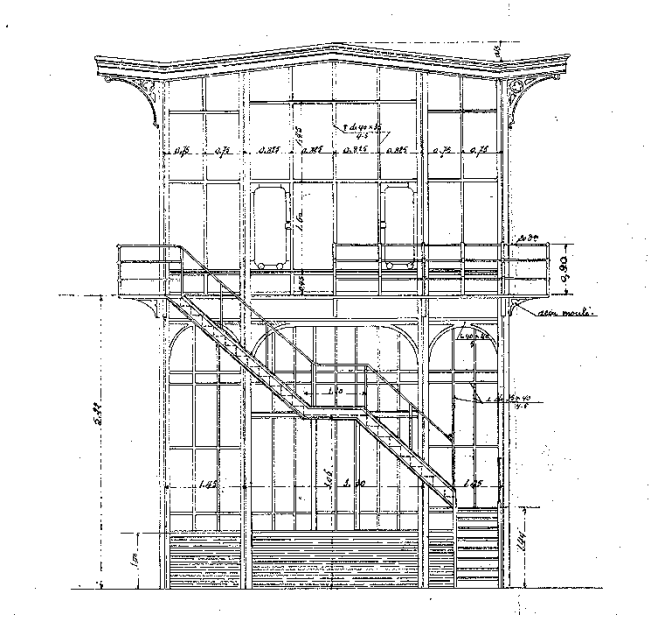
INVENTARISFICHE INV. NR. 051



IF051.1 blokpost 6 te Gent (?), (WONDELGEM, FOTOCOLLECTIE DENIS PIETERS, blokpost 6, (s.d.)).

Algemeen	
Spoorlijn	50 en 50A
Gemeente	Gent (?)
Naam	blokpost 6
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B5
Beschrijving	- hout - zinken (?) schilddak met grote dakoverstek die als luifel functioneert -grote ramen in alle gevels - balkon langs voorgevel en zijgevels, mogelijk ook achtergevel
Literatuur en bronnen	- WONDELGEM, FOTOCOLLECTIE DENIS PIETERS, blokpost 6, (s.d.).

INVENTARISFICHE INV. NR. 052



IF052.1 detail uit plan voor bouw van een seinhuis Gent Sint-Pieters, zijgevel, 13/06/1912, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. C32454, plan nr. 3: *Station de Gand St. Pierre. Construction d'une cabine électrique. Elévation et coupes*, (13/06/1912)).

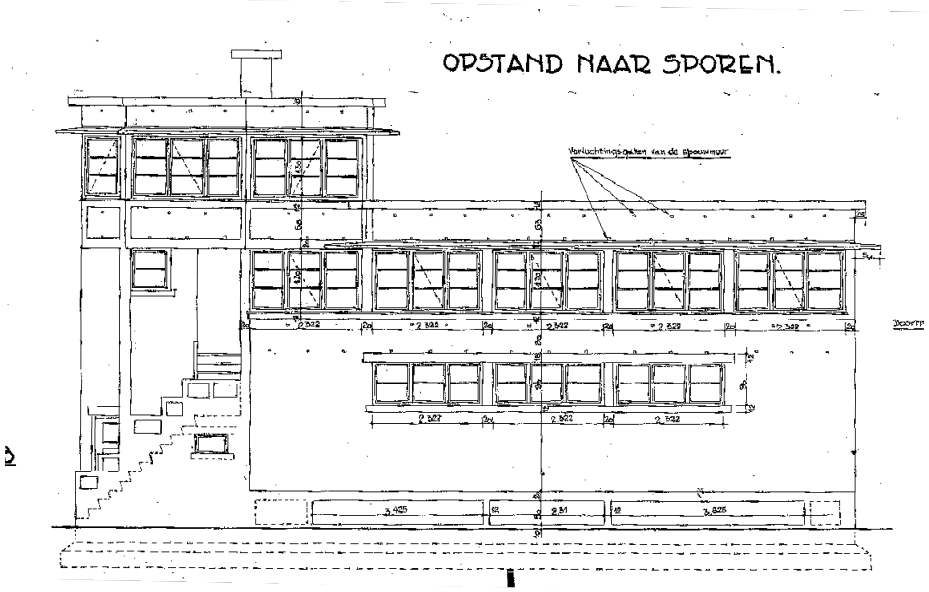
Algemeen	
Spoorlijn	50 en 50A
Gemeente	Gent (station Gent-Sint-Pieters)
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	1912
Typologie	B5
Beschrijving	- zinken zadeldak met dakoverstek (geen echte luifel) - grote ramen in alle gevels - balkon langs alle gevels - buitentrap langs gevel richting Oostende - decoratieve elementen: rozetmotief in consoles, decoratief roedenpatroon
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. C32454, plan nr. 3: *Station de Gand St. Pierre. Construction d'une cabine électrique. Elévation et coupes*, (13/06/1912). - WONDELGEM, FOTOCOLLECTIE DENIS PIETERS, seinhuis Gent-Sint-Pieters, (s.d.).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 052



IF052.2 vernield seinhuis te Gent-Sint-Pieters, (WONDELGEM, FOTOCOLLECTIE DENIS PIETERS, foto seinhuis Gent-Sint-Pieters, (s.d.)).

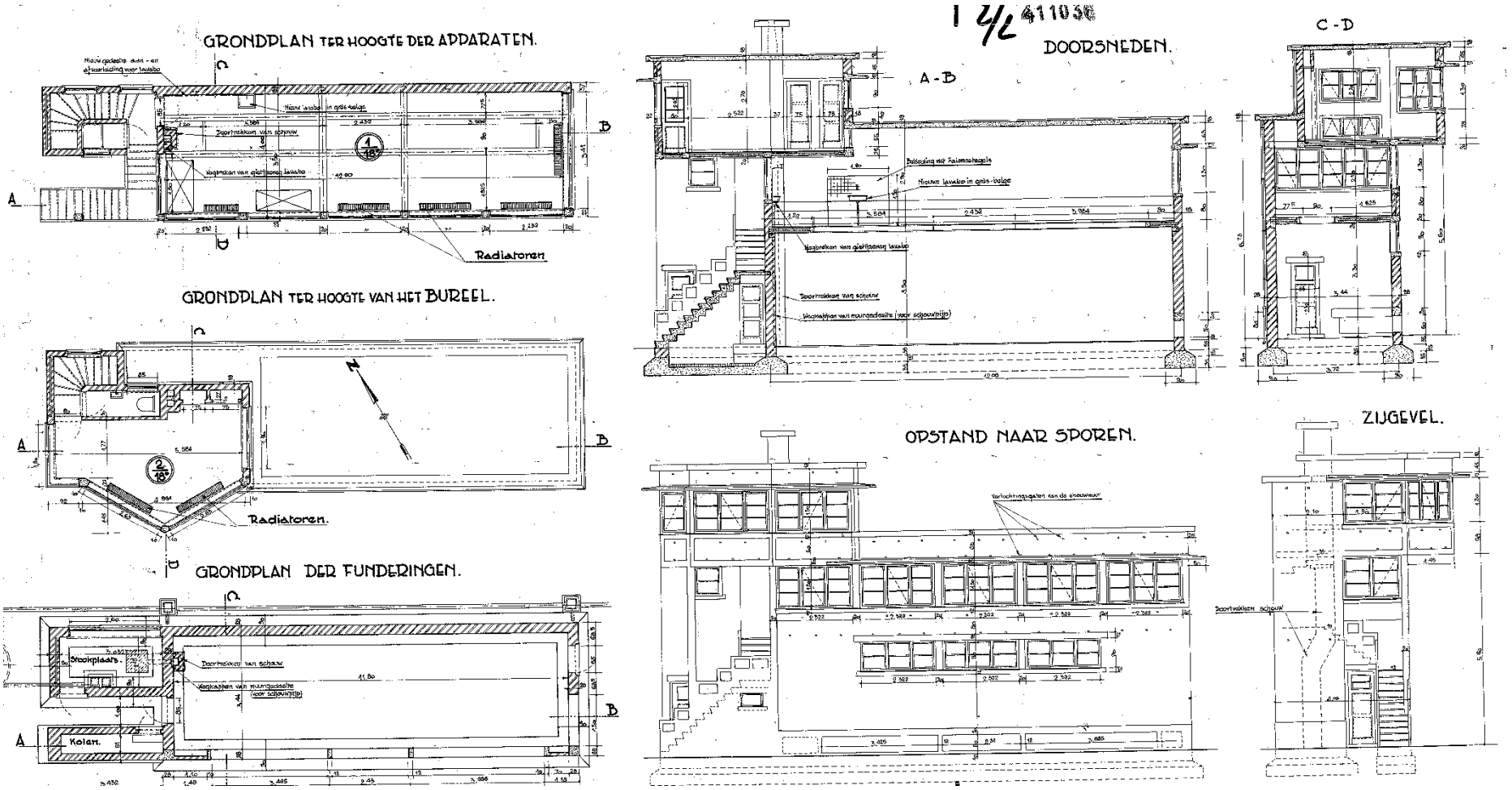
INVENTARISFICHE INV. NR. 053



IF053.1 detail uit plan voor de installering van centrale verwarming in seinhuis I, voorgevel, 1955 (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 2007.41^{E}/74H: *Station Gent St Pieters. Seinhuis I. Installeren van centrale verwarming (warm water)*, (1955)).

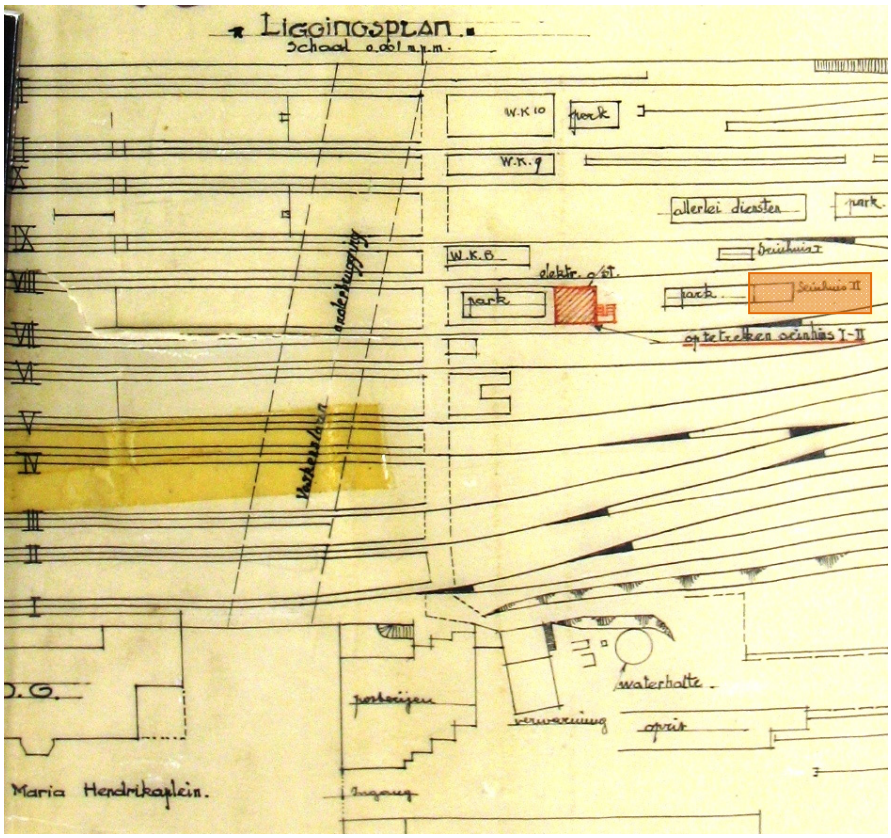
Algemeen	
Spoorlijn	50 en 50A
Gemeente	Gent (station Gent-Sint-Pieters)
Naam	seinhuis I
Architect	onbekend
Datering	1920 (in dienst stelling elektromechanisch seinhuis)
Typologie	B11
Beschrijving	- 3 niveaus - plat dak - ramen in driehoekige erker en in voorgevel eerste en tweede niveau - luifel vlak boven ramen aangebracht
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 2007.41^{E}/74H: *Station Gent St Pieters. Seinhuis I. Installeren van centrale verwarming (warm water)*, (1955). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN — INV. NR. 053



IF053.2 plan voor de installering van centrale verwarming in seinhuis I, grondplan, gevels en doorsneden, 1955, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 2007.41^{E}/74H: *Station Gent-Sint-Pieters. Seinhuis I. Installeren van centrale verwarming (warm water)*, (1955)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 054



IF054.1 liggingsplan seinhuis I, II en seinhuis I-II, detail, 09/03/1942, (origineel: BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41G01/74H: *Station Gent-Sint-Pieters. Optrekken van het elektrisch seinhuis I en II te bouwen op het gestoelte van het afgebrand seinhuis*, (09/03/1942)).

Algemeen	
Spoorlijn	50 en 50A
Gemeente	Gent (station Gent-Sint-Pieters)
Naam	seinhuis II
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	/
Beschrijving	- elektrisch (ACEC-type Hasselt) - gelegen tussen perron 7 en 8
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41G01/74H: *Station Gent-Sint-Pieters. Optrekken van het elektrisch seinhuis I en II te bouwen op het gestoelte van het afgebrand seinhuis*, (09/03/1942). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 055



IF055.1 blokpost 35/36 te Gent-Sint-Pieters, 1942-45, (BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z04024: blokpost 35/36 te Gent Sint-Pieters, (s.d.)).

Algemeen	
Spoorlijn	50 en 50A
Gemeente	Gent (station Gent-Sint-Pieters)
Naam	blokpost 35/36
Architect	onbekend
Datering	1942 (=datum plan) – 1945 (= in dienst name blokpost 35 en 36)
Typologie	B8
Beschrijving	- 3 niveaus - schilddak met luifel ter hoogte van de dakrand -grote ramen in alle gevels - buitentrap aan gevel richting Oostende - seinzaal overkraagt onderliggende niveaus
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41G01/74H: *Station Gent St Pieters. Optrekken van het elektrisch seinhuis I en II te bouwen op het gestoelte van het afgebrand seinhuis*, (09/03/1942). - BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41.01/74H: *Station Gent St Pieters. Wijzigingen aan het elektrisch seinhuis I-II*, (19/02/1946). - BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41A/74H: *Station Gent St Pieters. Wijzigingen aan het elektrisch seinhuis I-II*, (17/04/1947). - BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41B/74H: *Station Gent St Pieters. Uitbreidingswerken aan het elektrisch seinhuis I-II*, (1951). - GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 3.2007.41.01/90/01 01/01: *Station Gent-St.-Pieters. Slopen van seinpost en schuilplaatsen*, (1991). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

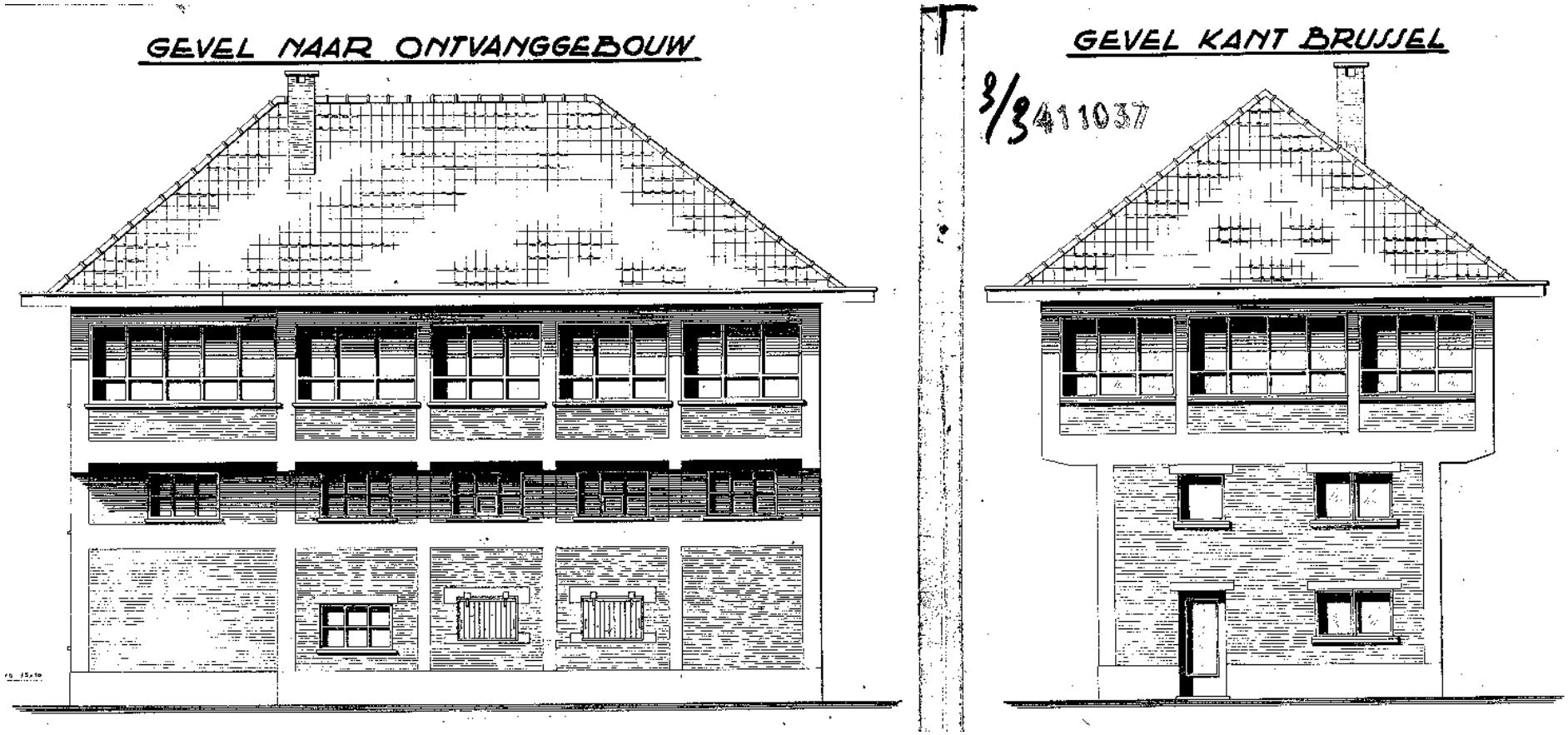
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 055



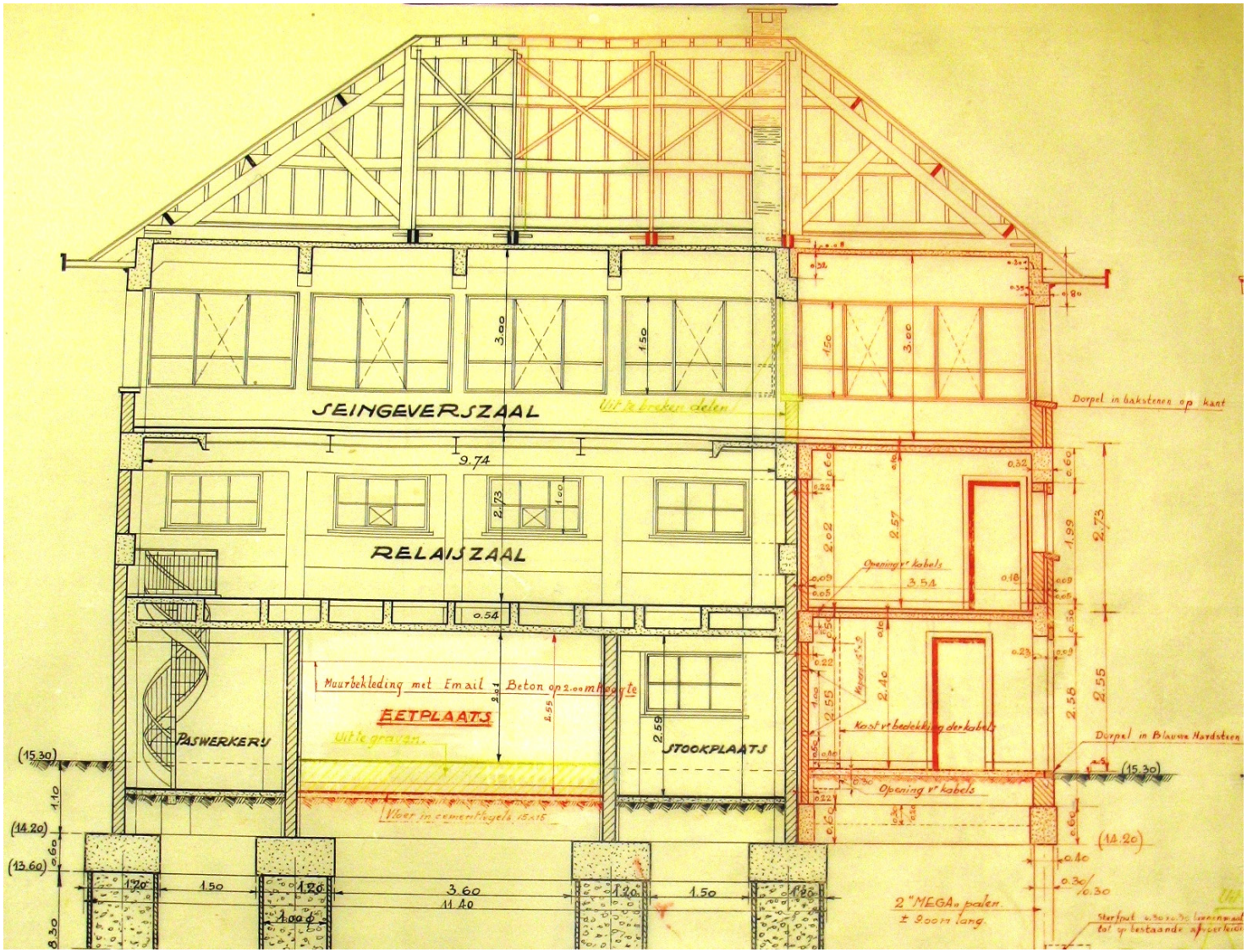
IF055.2 blokpost 35/36 te Gent-Sint-Pieters, 1942-45, (BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z04025: blokpost 35/36 te Gent Sint-Pieters, (s.d.)).



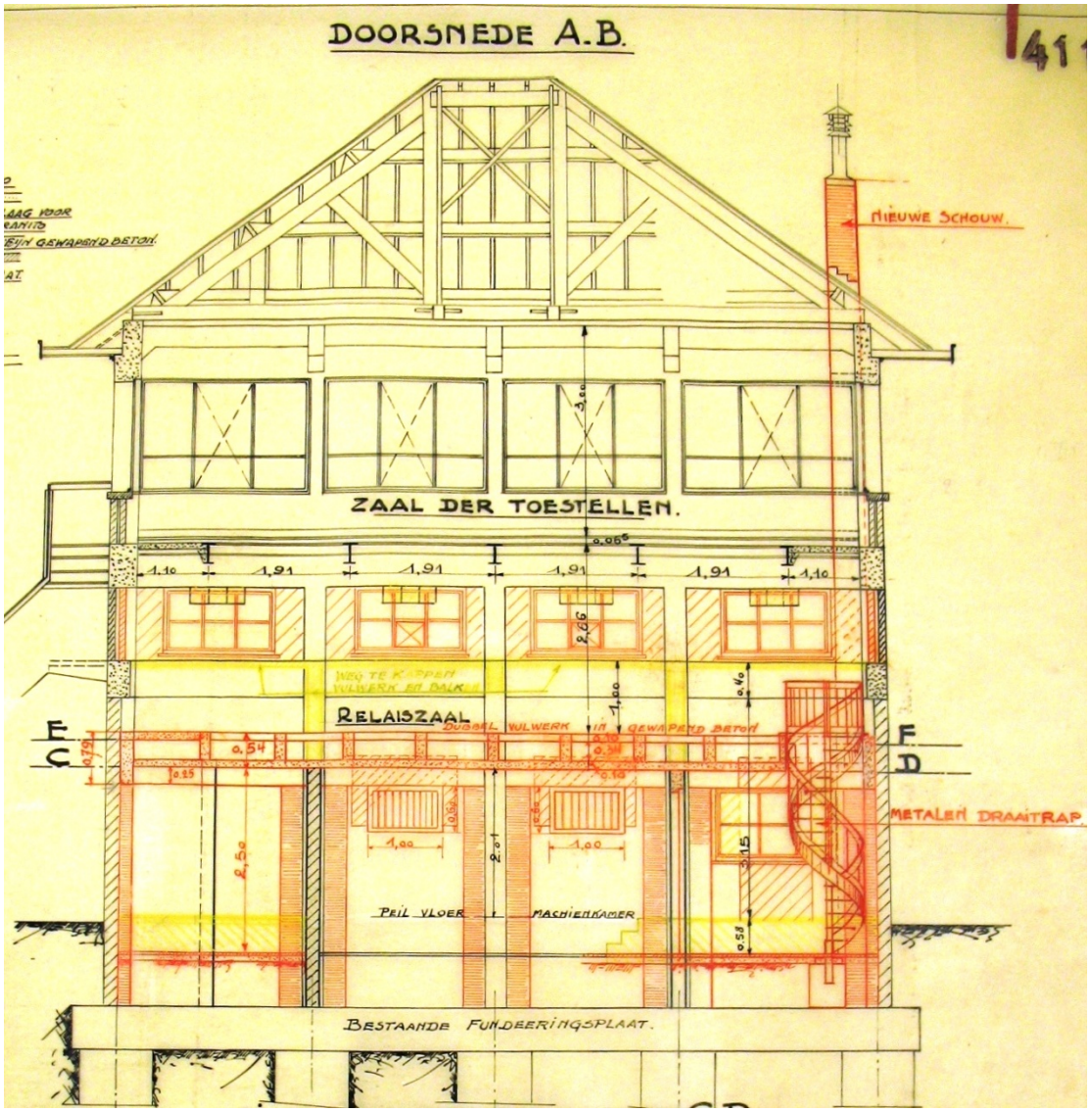
IF055.3 blokpost 35/36 te Gent-Sint-Pieters, 1942-45, (BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z04026: blok35/36 te Gent Sint-Pieters- zicht op de perronzijde en zijkant, (s.d.)).



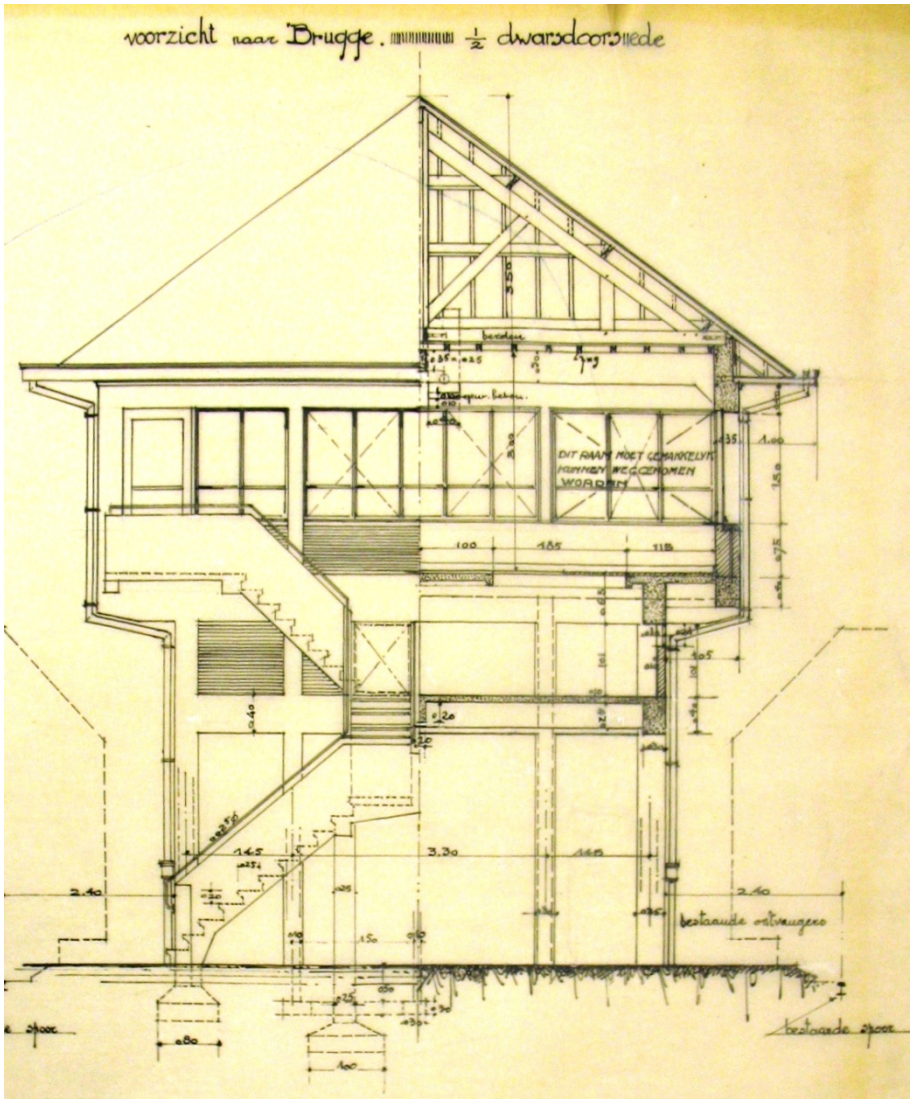
IF055.4 detail uit plan opgemaakt voor slopen blokpost 35/36 te Gent-Sint-Pieters, gevels, 1991, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, doos Gent St. Pieters, nr. 3.2007.41.01: *Station Gent St. Pieters, Slopen van seinpost en schuilplaatsen*, (1991)).



IF055.5 detail uit plan voor uitbreiding blokpost 35/36 te Gent-Sint-Pieters, doorsnede, 1951, (origineel: BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41B/74H: *Station Gent Sint Pieters. Uitbreidingswerken aan het elektrisch seinhuis I-II*, (1951)).



IF055.6 detail uit plan voor wijzigingen aan blokpost 35/36 te Gent-Sint-Pieters, doorsnede, 19/02/1946, (origineel: BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41.01/74H: *Station Gent Sint Pieters. Wijzigingen aan het elektrisch seinhuis I-II*, (19/02/1946)).



IF055.7 detail uit plan voor bouw blokpost 35/36 te Gent-Sint-Pieters, gevel en doorsnede, 09/03/1942, (origineel: BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.177, nr. 2007.41G01/74H: *Station Gent-Sint-Pieters. Optrekken van het elektrisch seinhuis I en II te bouwen op het gestoelte van het afgebrand seinhuis*, (09/03/1942)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 056



IF056.1 blokpost 6 te Gent Sint-Pieters, 1986 (?), (eigen foto, 25/02/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50 en 50A Gent (station Gent-Sint-Pieters) blokpost 6
Architect	onbekend
Datering	1986 (in dienst name al-relaispost)
Typologie	C2
Beschrijving	- in gebouw met andere functies - oude seinzaal: plat dak; luifel en ramen (nu geblindeerd) - nieuwe seinzaal: golvend dak en bijna geen ramen
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z04233b: seinhuis Gent-Sint-Pieters – blokpost 6 voor verbouwing, (s.d.).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 056



Ligging blokpost 6 – Gent-Sint-Pieters (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50	▨	lijn50A	▨
Station	Gent-Sint-Pieters			
Naam	blokpost 6			
Coördinaten	N: 51.036699 E: 3.707199			
Gelegen aan	station	▨		
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/~~aan~~ gebouw met andere functies	▨		
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 25/02/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 056

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	4													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▩	andere: golvend					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG		LZG		RZG		AG		materiaal: /					
luifel	VG:	▩	LZG:	▩	RZG:	▩	AG:		materiaal: metaal					
schouw	aantal: 3		materiaal: metaal											
materiaal	baksteen		beton/cement	▩	hout		metaal (niet geïdentif.)	▩						
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere: geprefabriceerde gewassen betonpanelen									
kleurgebruik	bordeaux voor de raamkozijnen en de oude seinzaal. Lichtgrijs voor de nieuwe seinzaal, bruine gevelbekleding													
opmerkingen	/													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik	▩	aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: EBP gekoppeld aan al-relais.					

fiche ingevuld op 25/02/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 056

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	Het gebouw wordt gebruikt als seinpost.				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: /					

Opmerkingen

In het gebouw zitten ook andere diensten. Het seinhuis zit momenteel nog in de linkse ruimte op de bovenste verdieping. Binnenkort verhuist het seinhuis naar de ruimte onder het golvend dak.

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 056

foto nr.: 1- voorgevel en rechterzijgevel	foto nr.: 2 –rechterzijgevel	foto nr.: 3 – achtergevel en linkerzijgevel
datering: 25/02/2011	datering: 25/02/2011	datering: 25/02/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – achtergevel	foto nr.: 5 - interieur	foto nr.:
datering: 25/02/2011	datering: 15/02/2011	datering:
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf:
		

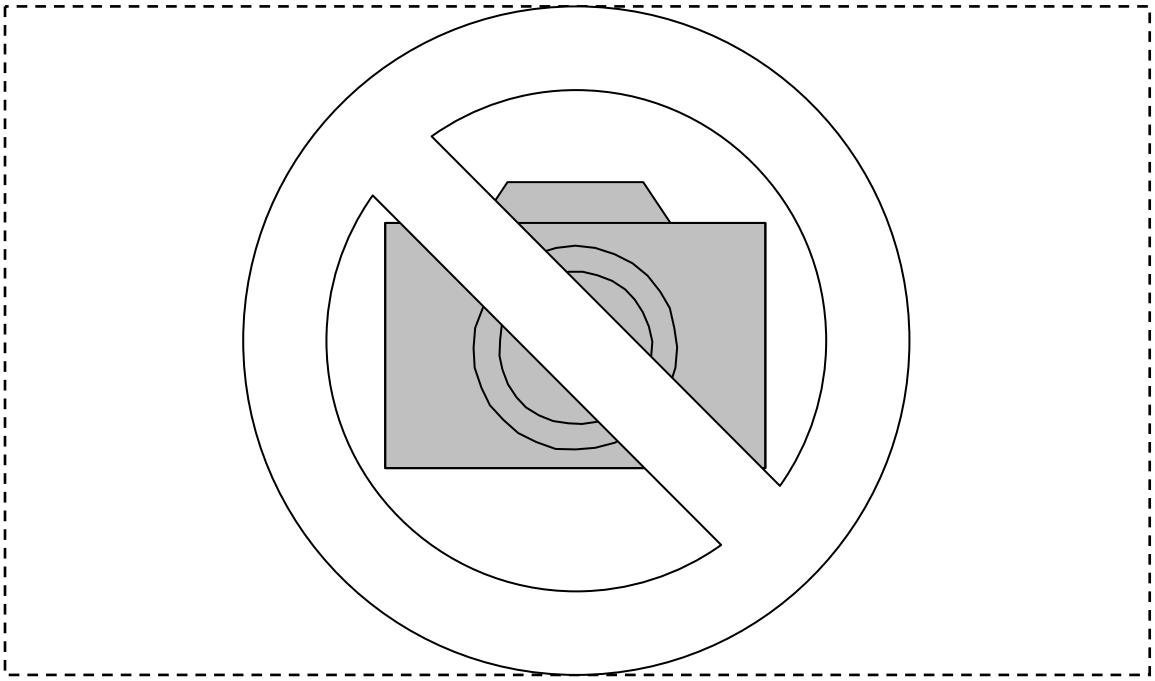
fiche ingevuld op 25/02/2011

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 056



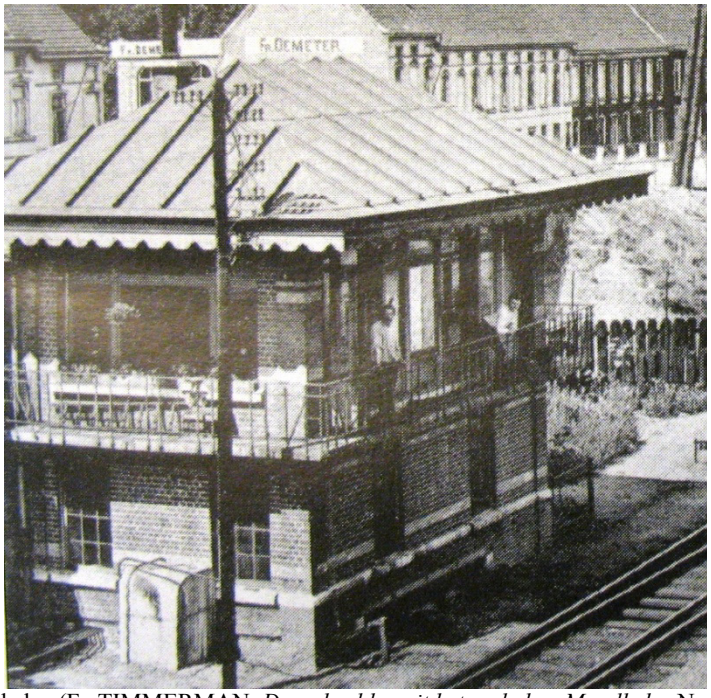
IF056.2 blokpost 6 te Gent-Sint-Pieters, 1986 (?), (BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z04233b: seinhuis Gent St-Pieters – blokpost 6 voor verbouwing, (s.d.)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 057



Algemeen	
Spoorlijn	50 en 50A
Gemeente	Gent
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	<1880 (mogelijk circa 1887 vervangen door nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).

INVENTARISFICHE INV. NR. 058



IF058.1 seinhuis te Merelbeke, (F., TIMMERMAN, *Dorpsbeelden uit het verleden*. *Merelbeke*, Nazareth, De Klaroen, 1992, pp. 31., postkaart afgestempeld op 8 juli 1914).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Merelbeke
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	A3
Beschrijving	- 2 niveaus - zinken (?) schilddak met decoratieve dakrand, geen echte luifel - ramen in voorgevel en zijgevels (mogelijk ook achtergevel) - balkon langs voorgevel en zijgevels (mogelijk ook achtergevel)
Literatuur en bronnen	- TIMMERMAN, F., *Dorpsbeelden uit het verleden. Merelbeke*, Nazareth, De Klaroen, 1992. - BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL*: Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2),* (1880).

INVENTARISFICHE INV. NR. 059



IF059.1 seinhuis te Merelbeke, (BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03956a: seinhuis Merelbeke, (s.d.)).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Merelbeke
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B1
Beschrijving	- 1 niveau - zadeldak met schilden parallel met sporen - kleine ramen - handels staan in openlucht opgesteld
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03956a: seinhuis Merelbeke, (s.d.).

INVENTARISFICHE INV. NR. 060



IF060.1 seinhuis VIII te Merelbeke, 1956 (?), (eigen foto, 17/03/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Merelbeke
Naam	seinhuis VIII
Architect	onbekend
Datering	1956 (= in dienst name Siemensinstallatie)
Typologie	B11
Beschrijving	- 3 niveaus - plat dak - ramen in zijgevels, voorgevel en deel van achtergevel - luifel vlak boven de ramen langs alle gevels aangebracht
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03955: seinhuis VIII Merelbeke, (s.d.). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 060



Ligging seinhuis VIII – Merelbeke (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	
Station	Merelbeke			
Naam	seinhuis VIII			
Coördinaten	N: 51.022029 E: 3.762817			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	~~in/~~aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 060

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	3													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▨	andere:					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /					
luifel	VG:	▨	LZG:	▨	RZG:	▨	AG:	▨	materiaal: beton					
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en metaal											
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)							
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:									
kleurgebruik	roodbruine baksteen en witte raamkozijnen													
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, plint in verticaal gemetseld halfsteens verband, houten raamkozijnen													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik	▨	aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Combinatie van elektromechanisch en al-relais.					

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 060

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	in gebruik als seinpost				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: /					

Opmerkingen

Deze seinpost is de enige te Merelbeke die nog in werking is.

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 060

foto nr.: 1- rechterzijgevel en achtergevel	foto nr.: 2 – voorgevel en rechterzijgevel	foto nr.: 3 – interieur bedieningszaal
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 11/05/2010
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – detail plint	foto nr.:	foto nr.:
datering: 17/03/2011	datering:	datering:
fotograaf: eigen foto	fotograaf:	fotograaf:
		

fiche ingevuld op 17/03/2011

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 060



IF 060.2 seinhuis VIII te Merelbeke, 1956 (?), (BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03955: seinhuis Merelbeke – blokpost 8, (s.d.)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 061



IF061.1 seinhuis I te Merelbeke, 1955, (eigen foto, 14/04/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50 Merelbeke seinhuis I
Architect	onbekend
Datering	1955
Typologie	A2
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - luifels aan beide zijgevels
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 061



Ligging seinhuis I – Merelbeke (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50	▨	lijn50A	
Station	Merelbeke			
Naam	seinhuis I			
Coördinaten	N: 51.011547 E: 3.781958			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming	▨		
	bundel			
Relatie	alleenstaand	▨		
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 14/04/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 061

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	1 (+ 1 lage onderzone)														
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak		andere:						
	zadeldak	X	tentdak		zaagdak		mansardedak								
buitentrap	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /						
luifel	VG:		LZG:	X	RZG:	X	AG:		materiaal: beton						
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton												
materiaal	baksteen	X	beton/cement	X	hout		metaal (niet geïdentif.)								
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:										
kleurgebruik	roodbruine baksteen, witte voorgevel en zijgevels, lichtgrijze plint, witte deur en raamkozijnen														
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, gecementeerde plint														

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	X	aanwezig en in slechte staat	X
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Elektromechanisch Siemensgestel					

fiche ingevuld op 14/04/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 061

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

Bewaringstoestand

goed		redelijk		slecht	
Schadebeeld: Gebroken ramen, afbladerende verf, beschadigd dak, blootliggende wapening, roest, graffiti.					

Opmerkingen

Gezien de positionering in de oude vorming van Merelbeke zal seinhuis I (net zoals seinhuis II, III en IV) wellicht afgebroken worden wanneer er aanpassingen gebeuren aan de spoorweginfrastructuur van Merelbeke.

fiche ingevuld op 14/04/2011

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 061

foto nr.: 1- linkerzijgevel en achtergevel, met in de verte seinhuis II	foto nr.: 2 – voorgevel	foto nr.: 3 – rechterzijgevel met schuilbunker (wellicht daterend uit WOII)
datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – achtergevel	foto nr.: 5 – interieur aan achtergevel en rechterzijgevel	foto nr.: 6 – interieur aan voorgevel en linkerzijgevel
datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

fiche ingevuld op 14/04/2011

INVENTARISFICHE INV. NR. 062



IF062.1 seinhuis II te Merelbeke, 1955, (eigen foto, 14/04/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Merelbeke
Naam	seinhuis II
Architect	onbekend
Datering	1955
Typologie	A2
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - luifels aan beide zijgevels
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 062



Ligging seinhuis II – Merelbeke (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	
Station	Merelbeke			
Naam	seinhuis II			
Coördinaten	N: 51.010839 E: 3.783309			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 14/04/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 062

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	1 (+ 1 lage onderzone)														
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak		andere:						
	zadeldak	▨	tentdak		zaagdak		mansardedak								
buitentrap	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /						
luifel	VG:		LZG:	▨	RZG:	▨	AG:		materiaal: beton						
schouw	aantal: /		materiaal: /												
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)								
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:										
kleurgebruik	roodbruine baksteen, witte voorgevel en zijgevels, lichtgrijze plint, witte deur en raamkozijnen														
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, houten ramen, gecementeerde plint														

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	▨	aanwezig en in slechte staat	▨
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Elektromechanisch Siemensgestel					

fiche ingevuld op 14/04/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 062

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

Bewaringstoestand

goed		redelijk		slecht	
Schadebeeld: Gebroken ramen, afbladerende verf en bepleistering, beschadigd dak, blootliggende wapening, roest, graffiti.					

Opmerkingen

Gezien de positionering in de oude vorming van Merelbeke zal seinhuis II (net zoals seinhuis I, III en IV) wellicht afgebroken worden wanneer er aanpassingen gebeuren aan de spoorweginfrastructuur van Merelbeke.

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 062

foto nr.: 1- linkerzijgevel en voorgevel	foto nr.: 2 – voorgevel	foto nr.: 3 – rechterzijgevel met rechts schuilbunker (wellicht daterend uit WOII) en in de verte seinhuis I
datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – achtergevel	foto nr.: 5 - interieur	foto nr.: 6 –opening kettingen en kabels
datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

fiche ingevuld op 14/04/2011

INVENTARISFICHE INV. NR. 063



IF063.1 seinhuis III te Merelbeke, 1955, (eigen foto, 14/04/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50 Merelbeke seinhuis III
Architect	onbekend
Datering	1955
Typologie	A2
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - luifels aan beide zijgevels - langer dan seinhuis I en II te Merelbeke
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 063


Vaartvoet
Vaartvoet
Vaartvoet
Vaartvoet
Braambostlaan
Braambostlaan
Vaartstraat
Vaartstraat
Vaartstraat
Zwaanhofstraat
Zwaanhofstraat
Zwaanhof

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 063

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	1 (+ 1 lage onderzone)														
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak		andere:						
	zadeldak	▨	tentdak		zaagdak		mansardedak								
buitentrap	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /						
luifel	VG:		LZG:	▨	RZG:	▨	AG:		materiaal: beton						
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton (?)												
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)								
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:										
kleurgebruik	roodbruine baksteen, witte voorgevel en zijgevels, lichtgrijze plint, witte deur en raamkozijnen														
opmerkingen	Dit seinhuis is langer dan seinhuis I en II. Verder vertoont het dezelfde kenmerken (metselwerk in halfsteens verband, houten ramen, gecementeerde plint, …).														

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	▨	aanwezig en in slechte staat	▨
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Elektromechanisch Siemensgestel.					

fiche ingevuld op 14/04/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 063

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

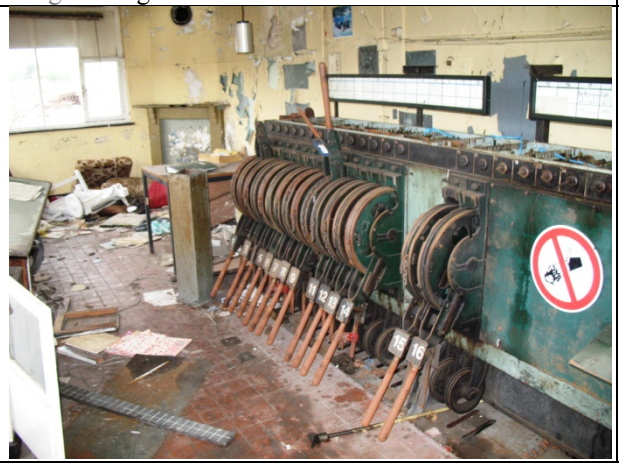
Bewaringstoestand

goed		redelijk		slecht	
Schadebeeld: Gebroken ramen, afbladerende verf en bepleistering, beschadigd dak, blootliggende wapening, roest, graffiti.					

Opmerkingen

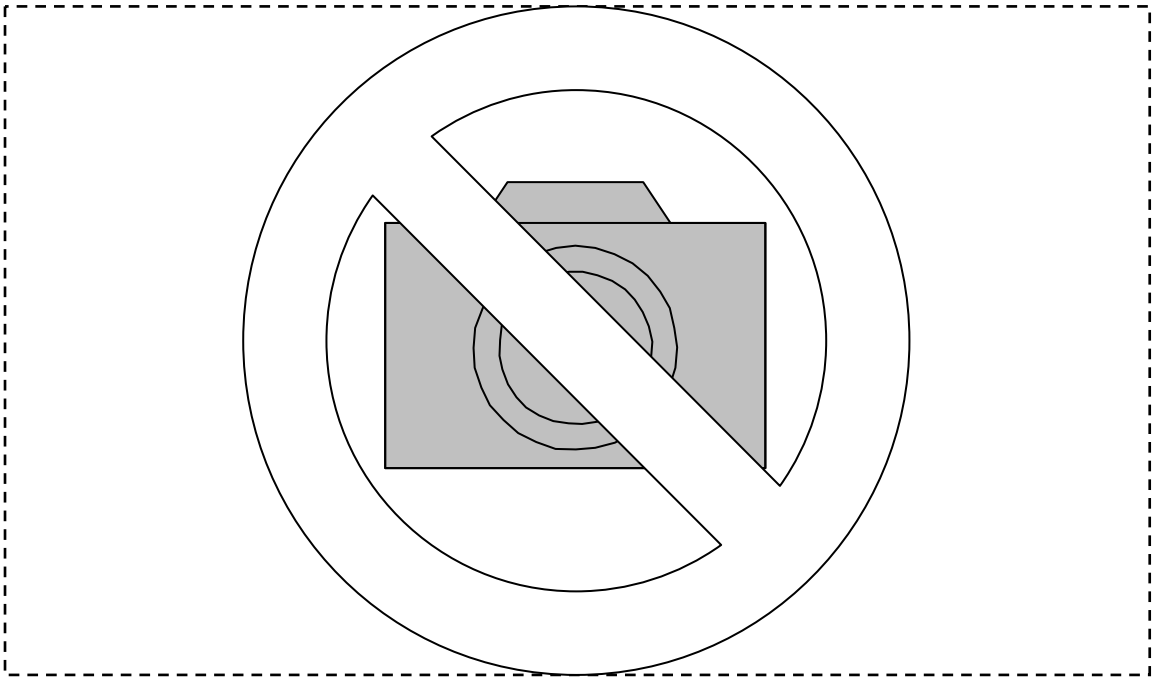
Gezien de positionering in de oude vorming van Merelbeke zal seinhuis III (net zoals seinhuis I, II en IV) wellicht afgebroken worden wanneer er aanpassingen gebeuren aan de spoorweginfrastructuur van Merelbeke.

fiche ingevuld op 14/04/2011

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN		**INV. NR. 063**
foto nr.: 1- linkerzijgevel en voorgevel	foto nr.: 2 – voorgevel met rechts schuilbunker (wellicht daterend uit WOII)	foto nr.: 3 – rechterzijgevel met rechts schuilbunker (wellicht daterend uit WOII)
datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – achtergevel	foto nr.: 5 – interieur aan achtergevel en rechterzijgevel	foto nr.: 6 – interieur aan voorgevel en linkerzijgevel
datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

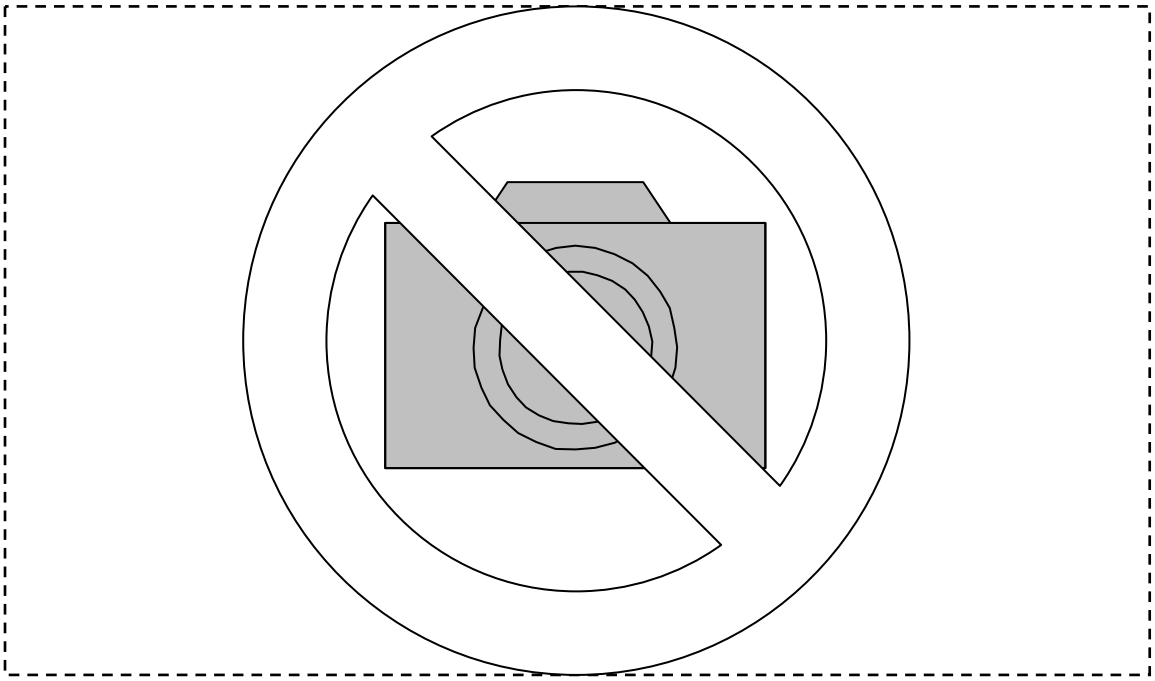
fiche ingevuld op 14/04/2011

INVENTARISFICHE INV. NR. 064



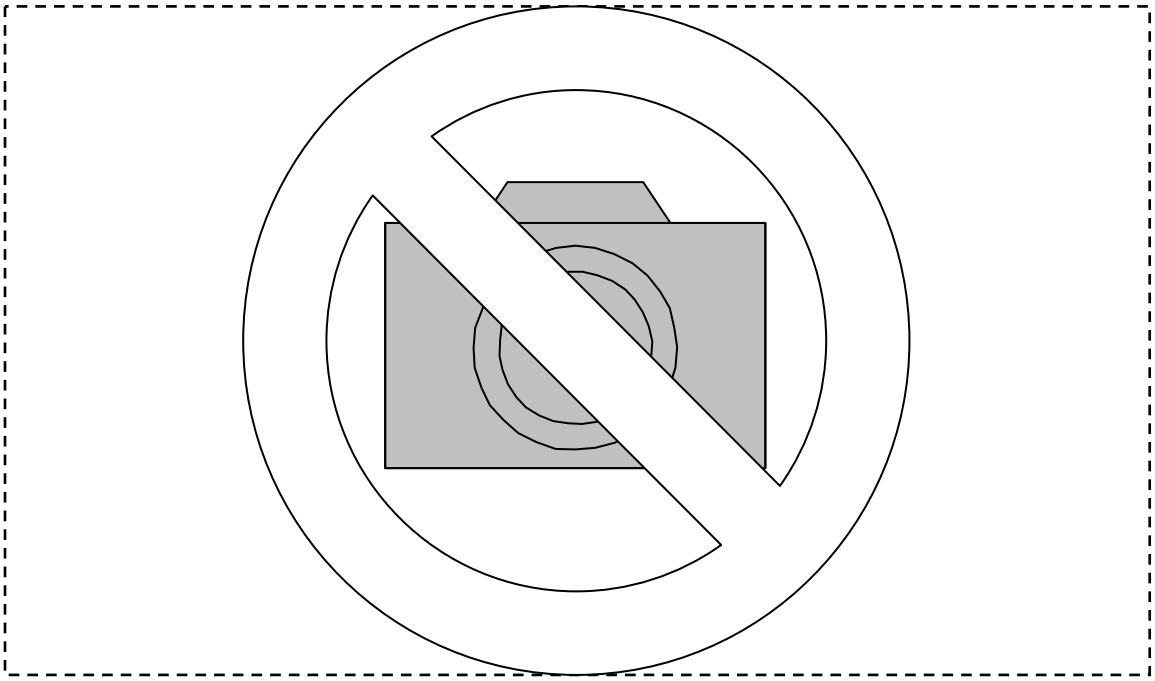
Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Merelbeke
Naam	seinhuis V
Architect	onbekend
Datering	1956
Typologie	/
Beschrijving	- elektromechanisch Siemens-seinhuis
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 065



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Merelbeke
Naam	seinhuis VI
Architect	onbekend
Datering	1956
Typologie	/
Beschrijving	- elektromechanisch Siemens-seinhuis
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE **INV. NR. 066**



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Merelbeke
Naam	seinhuis VII
Architect	onbekend
Datering	1956
Typologie	/
Beschrijving	- elektromechanisch Siemens-seinhuis
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 067



IF067.1 seinhuis IV te Merelbeke, 1957, (eigen foto, 14/04/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Merelbeke
Naam	seinhuis IV
Architect	onbekend
Datering	1957
Typologie	B10
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - plat dak zonder luifel - buitentrap aan rechterzijgevel
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 067



Ligging seinhuis IV – Merelbeke (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	
Station	Merelbeke			
Naam	seinhuis IV			
Coördinaten	N: 51.012776 E: 3.780863			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 14/04/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 067

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	1 (+ 1 lage onderzone)													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▨	andere:					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG:		LZG:		RZG:	▨	AG:		materiaal: beton					
luifel	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /					
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton (?)											
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)							
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere: gewassen betonstenen									
kleurgebruik	bruingrijze gevelbekleding, witte raamkozijnen, groene deur en raamkozijn in rechterzijgevel, gele trap en trapleuning													
opmerkingen	Om het zonlicht enigszins te beperken zijn de bovenramen wit geverfd, gecementeerde plint.													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	▨	aanwezig en in slechte staat	▨
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Elektromechanisch Siemensgestel.					

fiche ingevuld op 14/04/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 067

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

Bewaringstoestand

goed		redelijk		slecht	
Schadebeeld: Gebroken ramen, afbladerende verf en bepleistering, afbrokkelende cementlaag aan plint, roest, graffiti.					

Opmerkingen

Gezien de positionering in de oude vorming van Merelbeke zal seinhuis IV (net zoals seinhuis I, II en III) wellicht afgebroken worden wanneer er aanpassingen gebeuren aan de spoorweginfrastructuur van Merelbeke.

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 067

foto nr.: 1- linkerzijgevel en voorgevel	foto nr.: 2 – voorgevel	foto nr.: 3 – rechterzijgevel
datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – achtergevel en rechterzijgevel	foto nr.: 5 – interieur	foto nr.: 6 – detail lage onderzone
datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011	datering: 14/04/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

fiche ingevuld op 14/04/2011

INVENTARISFICHE INV. NR. 068



IF068.1 blokpost 29 te Merelbeke, 1948-1965 (eigen foto, 17/03/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50 Merelbeke blokpost 29
Architect	onbekend
Datering	1948 (datum plan heropbouw) – 1965 (datum waarop elektromechanisch Siemensgestel in dienst werd gesteld)
Typologie	B7
Beschrijving	- 2 niveaus - schilddak - ramen in voorgevel en zijgevels - luifel vlak boven de ramen aangebracht - buitentrap aan linkerzijgevel
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 71G/1.00: *Station Merelbeke. Heropbouwen van een Siemens-Seinhuis blokpost 29 aan O.W. nr. 17. Gevels en doorsneden*, (1948). - TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 1338117: blokpost 29 te Merelbeke, (24/06/2009). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 068



Ligging blokpost 29 – Merelbeke (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	
Station	Merelbeke			
Naam	blokpost 29			
Coördinaten	N: 51.024445 E: 3.756005			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 068

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	2												
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak	▨	wolfdak		plat dak		andere:				
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak						
buitentrap	VG:		LZG:	▨	RZG:		AG:		materiaal: baksteen, beton, betegelde treden, metalen leuning				
luifel	VG:	▨	LZG:	▨	RZG:	▨	AG:		materiaal: beton				
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton										
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)						
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:								
kleurgebruik	roodbruine baksteen, witte raamkozijnen en dakrand												
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, houten ramen, gecementeerde plint												

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	▨	aanwezig en in slechte staat	▨
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Combinatie elektromechanisch (Siemens) en al-relais					

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 068

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik	▒▒▒	met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

Bewaringstoestand

goed	▒▒▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: /					

Opmerkingen

/

fiche ingevuld op 17/03/2011

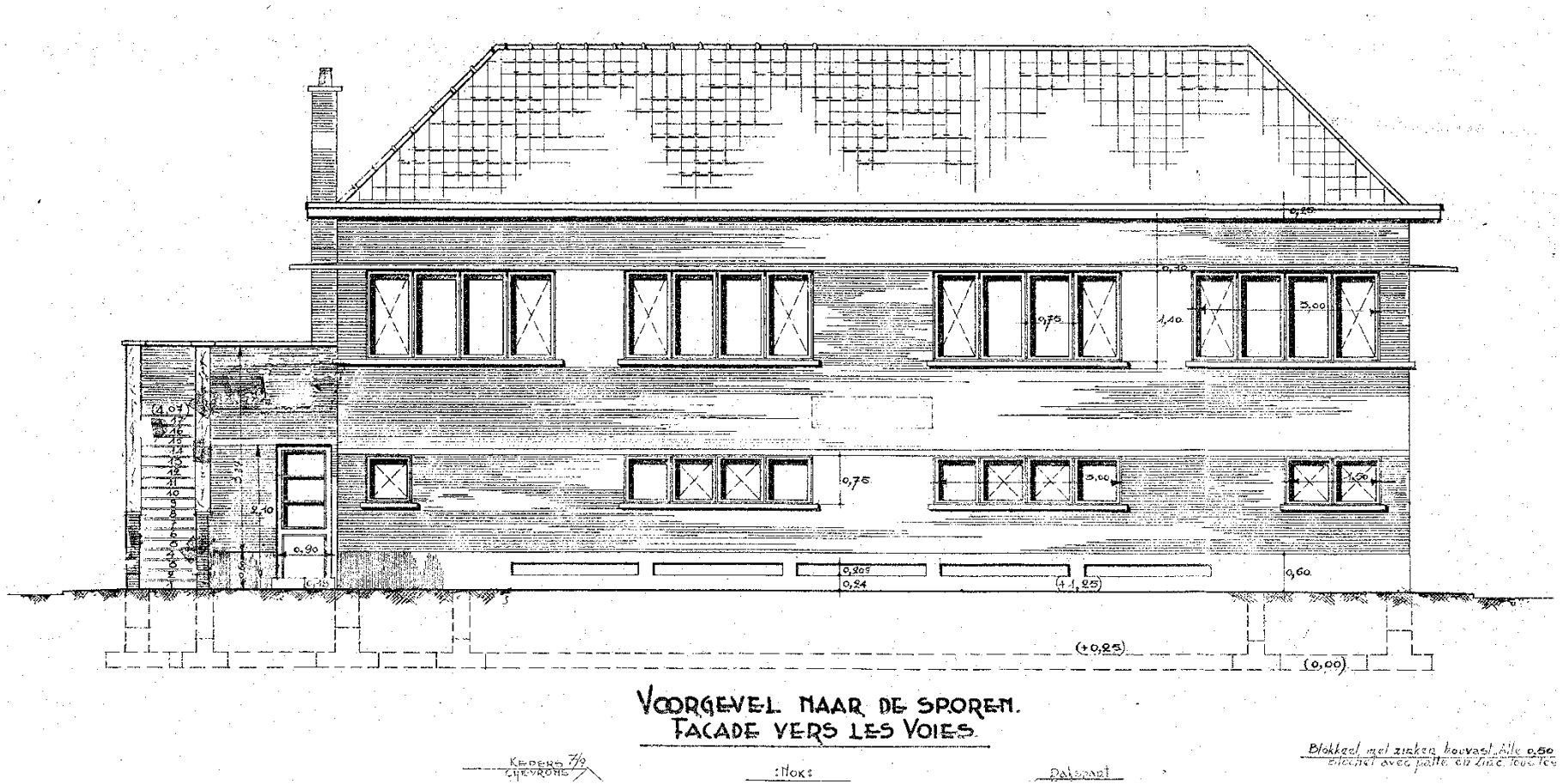
VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 068

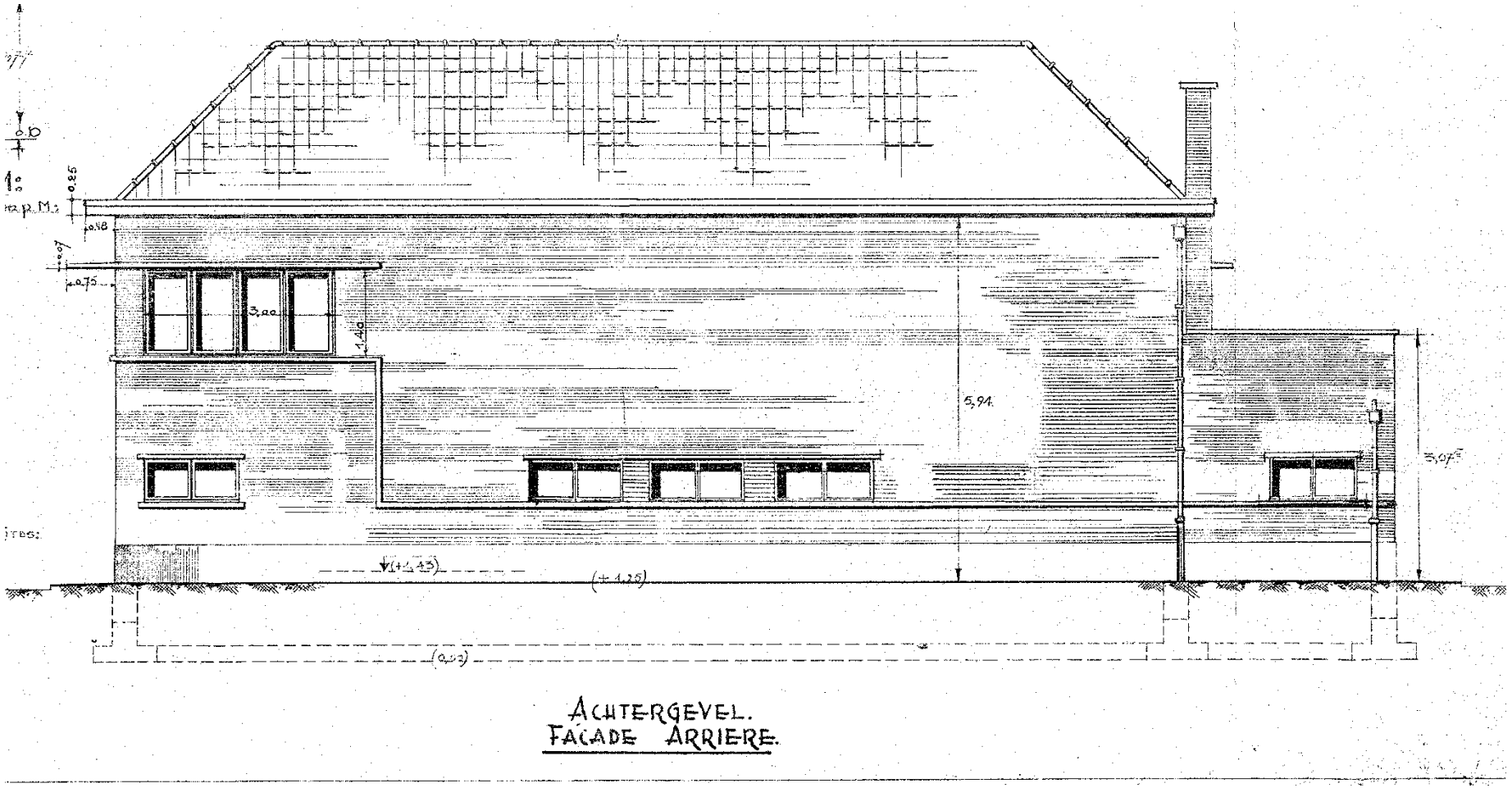
foto nr.: 1- linkerzijgevel en voorgevel	foto nr.: 2 – rechterzijgevel en voorgevel	foto nr.: 3 – voorgevel
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – achtergevel	foto nr.: 5 – interieur bedieningszaal	foto nr.: 6 - interieur technische ruimte
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

fiche ingevuld op 17/03/2011

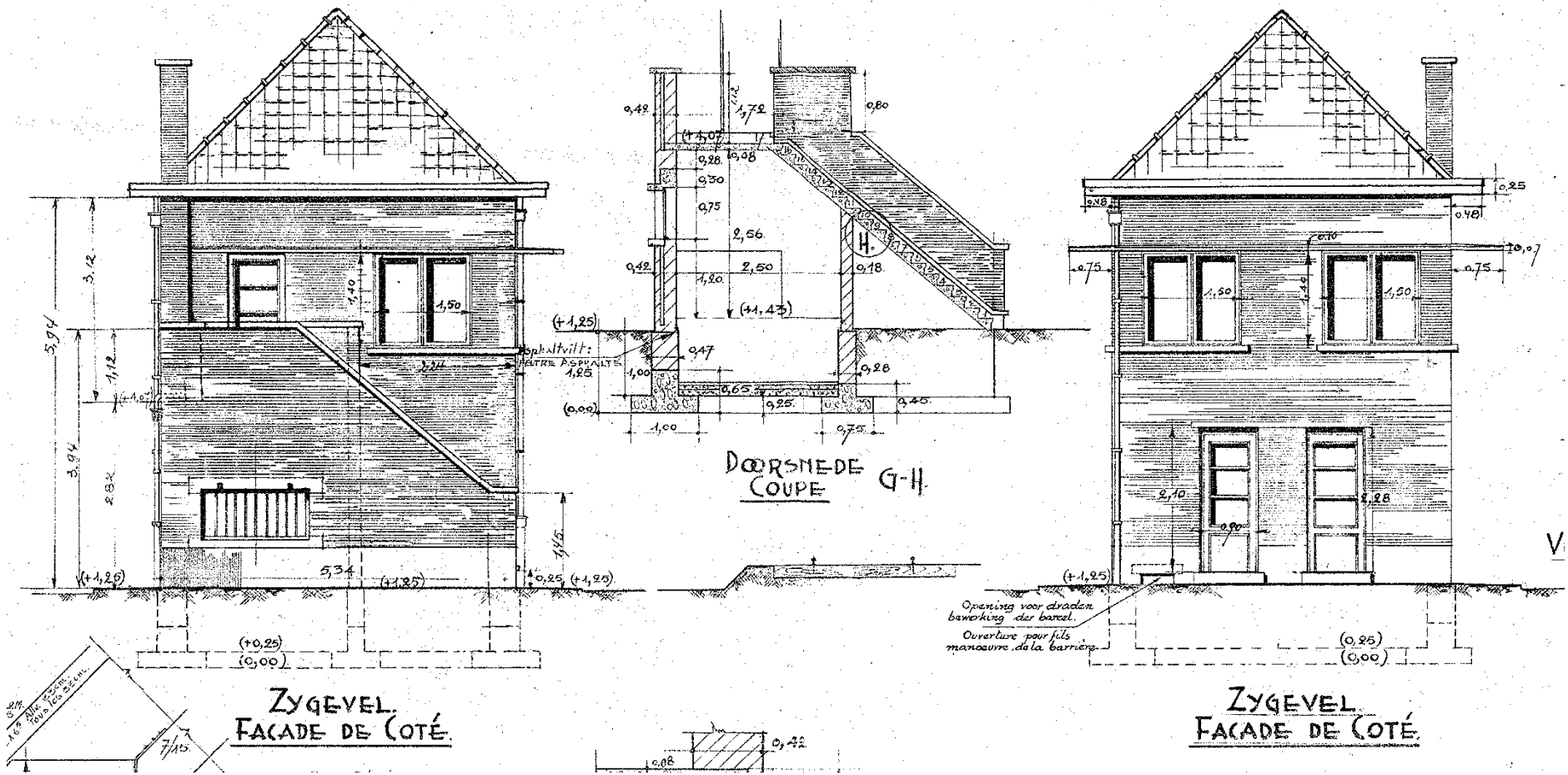
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 068



IF068.2 detail uit het plan voor de heropbouw van blokpost 29 te Merelbeke, voorgevel, 1948, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 71G/1.00: Station Merelbeke. Heropbouwen van een Siemens-Seinhuis blokpost 29 aan O.W. nr. 17. Gevels *en doorsneden*, (1948)).



IF068.3 detail uit het plan voor de heropbouw van blokpost 29 te Merelbeke, achtergevel, 1948, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 71G/1.00: Station Merelbeke. Heropbouwen van een Siemens-Seinhuis blokpost 29 aan O.W. nr. 17. Gevels *en doorsneden*, (1948)).



IF068.4 detail uit het plan voor de heropbouw van blokpost 29 te Merelbeke, zijgevels, 1948, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 71G/1.00: Station Merelbeke. Heropbouwen van een Siemens-Seinhuis blokpost 29 aan O.W. nr. 17. Gevels *en doorsneden*, (1948)).

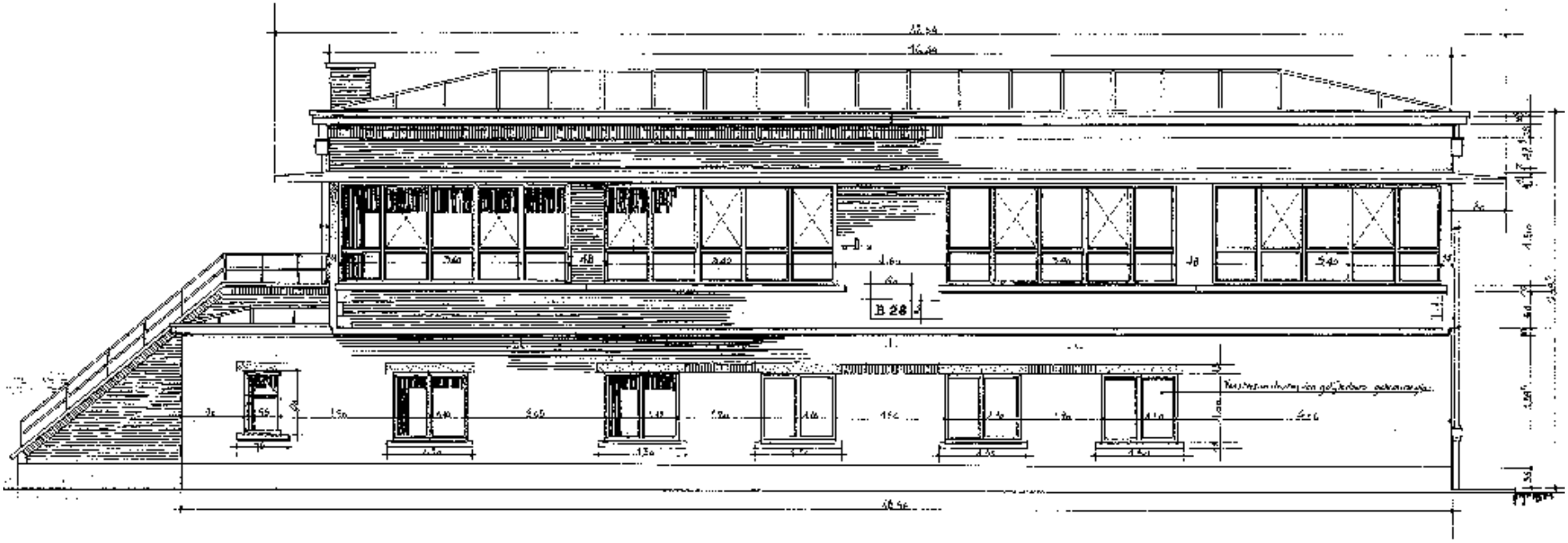
INVENTARISFICHE INV. NR. 069



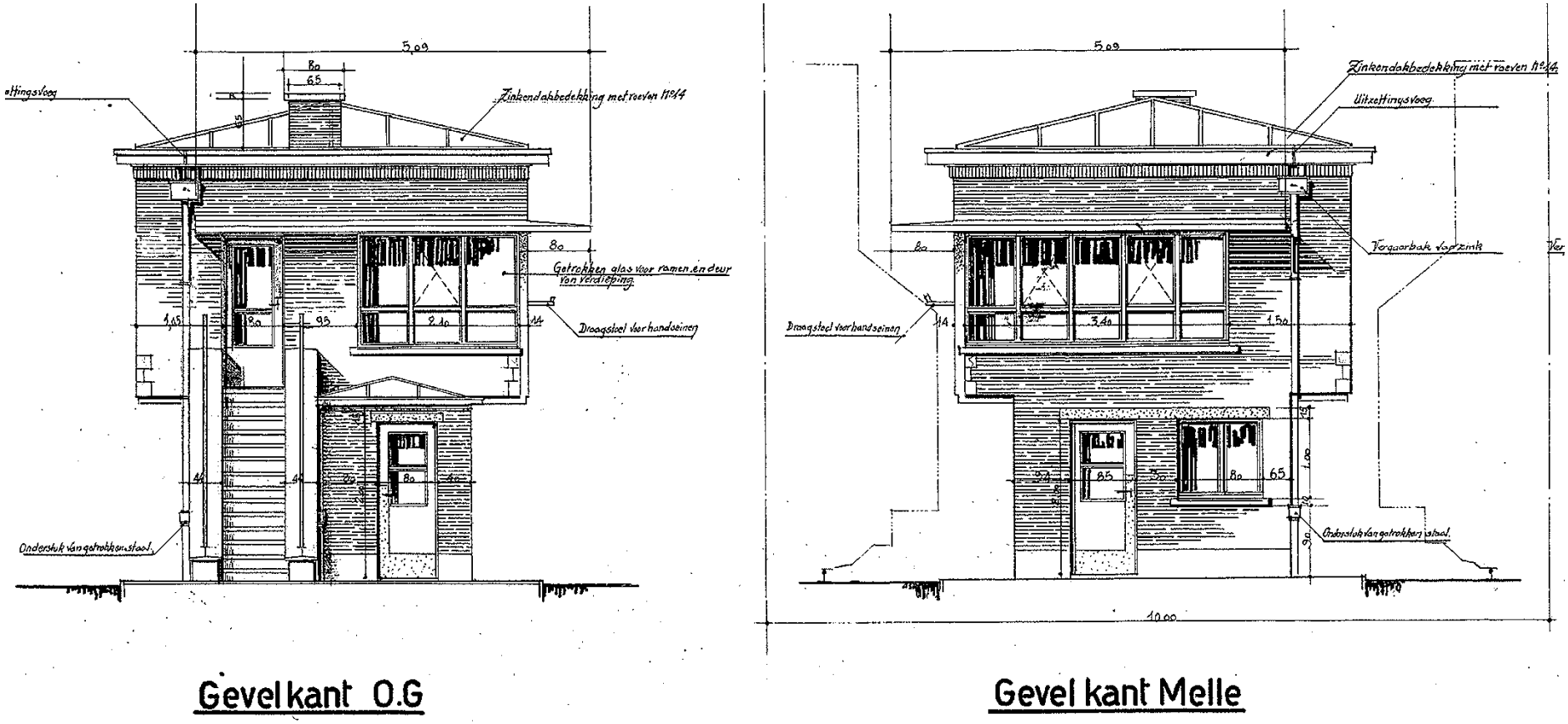
IF069.1 Minnaar, blokpost 28 te Merelbeke, 1953, (TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 138909: blokpost 28 te Merelbeke, (15/07/2008)).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50 Merelbeke blokpost 28
Architect	Minnaar
Datering	1953 (=datum plan)
Typologie	B8
Beschrijving	- 2 niveaus - zinken schilddak (op plan) / plat dak (op foto) - ramen in voorgevel en zijgevels - luifel vlak boven de ramen aangebracht - buitentrap aan linkerzijgevel - seinzaal overkraagt het gelijkvloerse niveau langs beide langsgevels
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-177.41/1: *Station Merelbeke. Blokpost 28. Bouwen van een seinhuis. Fundering, gelijkvloers en verdieping*, (1953). - GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-177.41/2: *Station Merelbeke. Blokpost 28. Bouwen van een seinhuis. Gevels*, (1953). - TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 138909: blokpost 28 te Merelbeke, (15/07/2008).

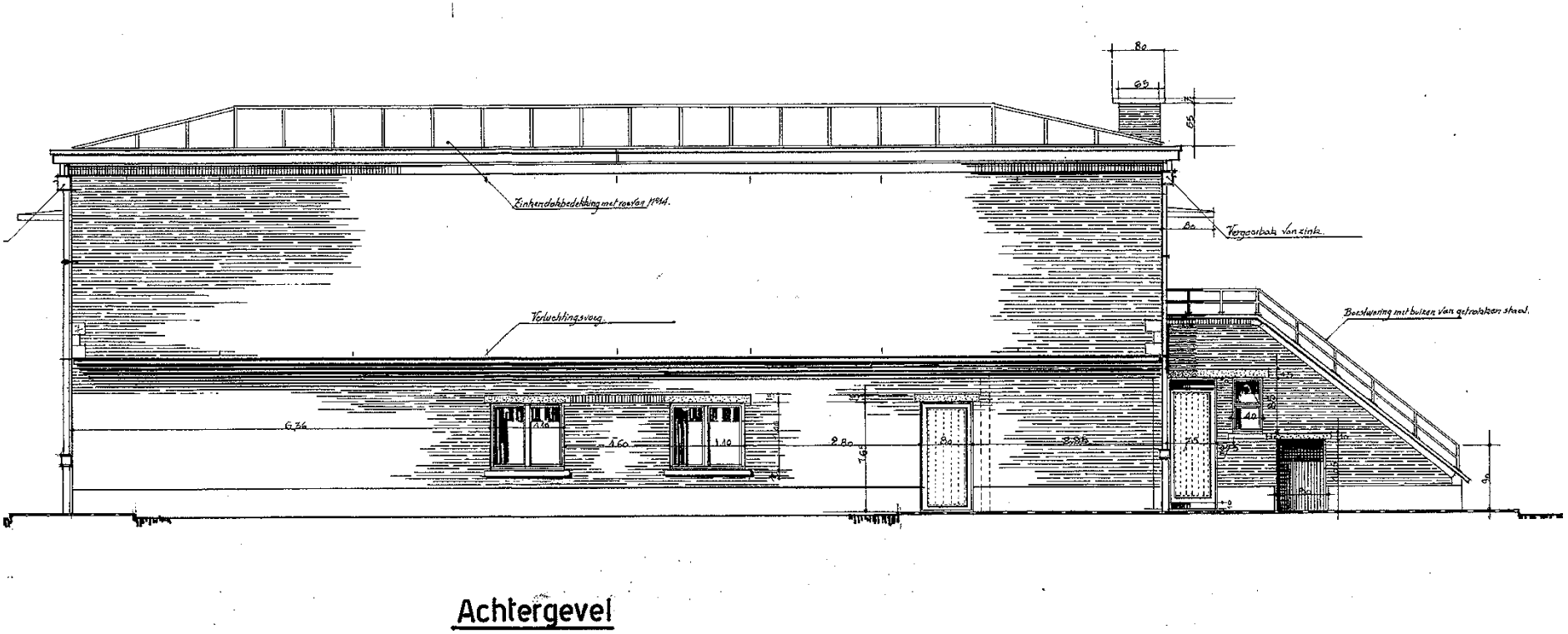
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 069



IF069.2 detail uit plan voor bouw van blokpost 28 te Merelbeke, voorgevel, 1953 (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-177.41/2: *Station Merelbeke. Blokpost 28. Bouwen van een seinhuis. Gevels*, (1953)).

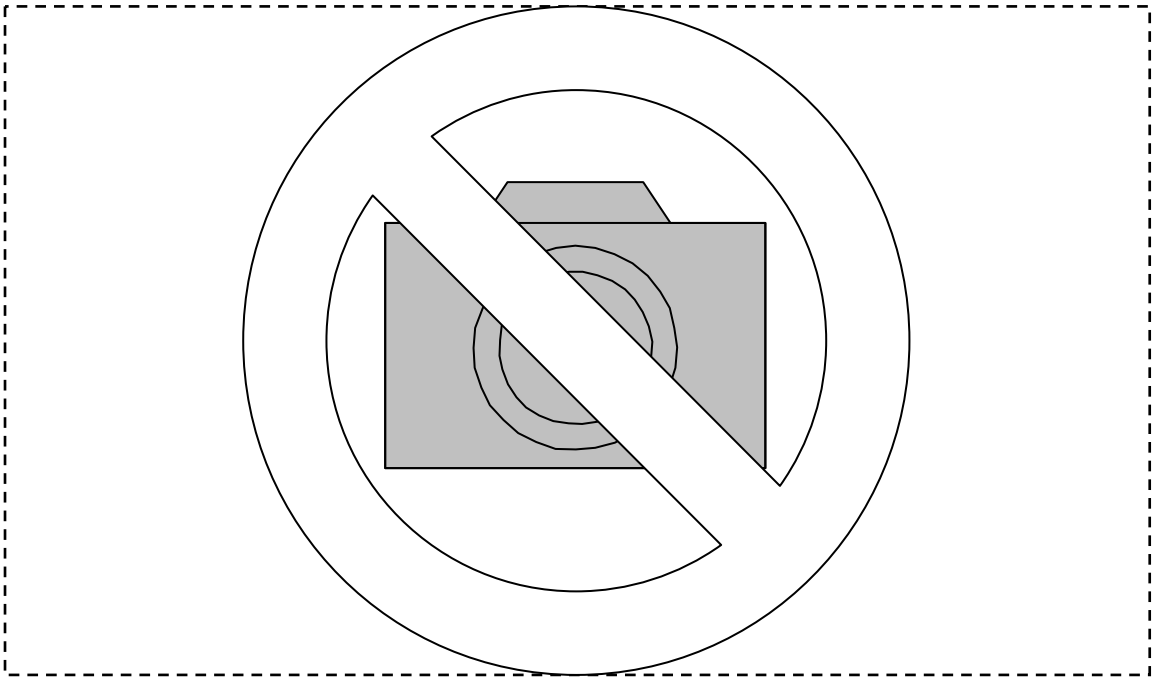


IF069.3 detail uit plan voor bouw van blokpost 28 te Merelbeke, zijgevels, 1953 (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-177.41/2: *Station Merelbeke. Blokpost 28. Bouwen van een seinhuis. Gevels*, (1953)).



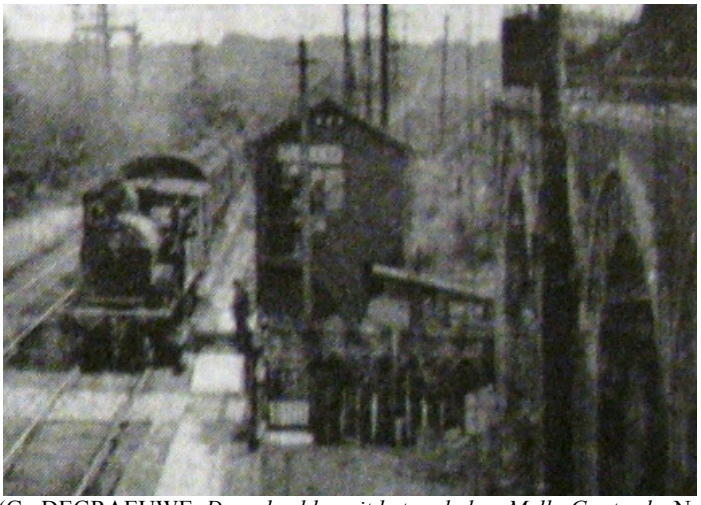
IF069.4 detail uit plan voor bouw van blokpost 28 te Merelbeke, achtergevel, 1953 (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 34-177.41/2: *Station Merelbeke. Blokpost 28. Bouwen van een seinhuis. Gevels*, (1953)).

INVENTARISFICHE **INV. NR. 070**



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Melle
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	1871(tegen 1887 vervangen door nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399.

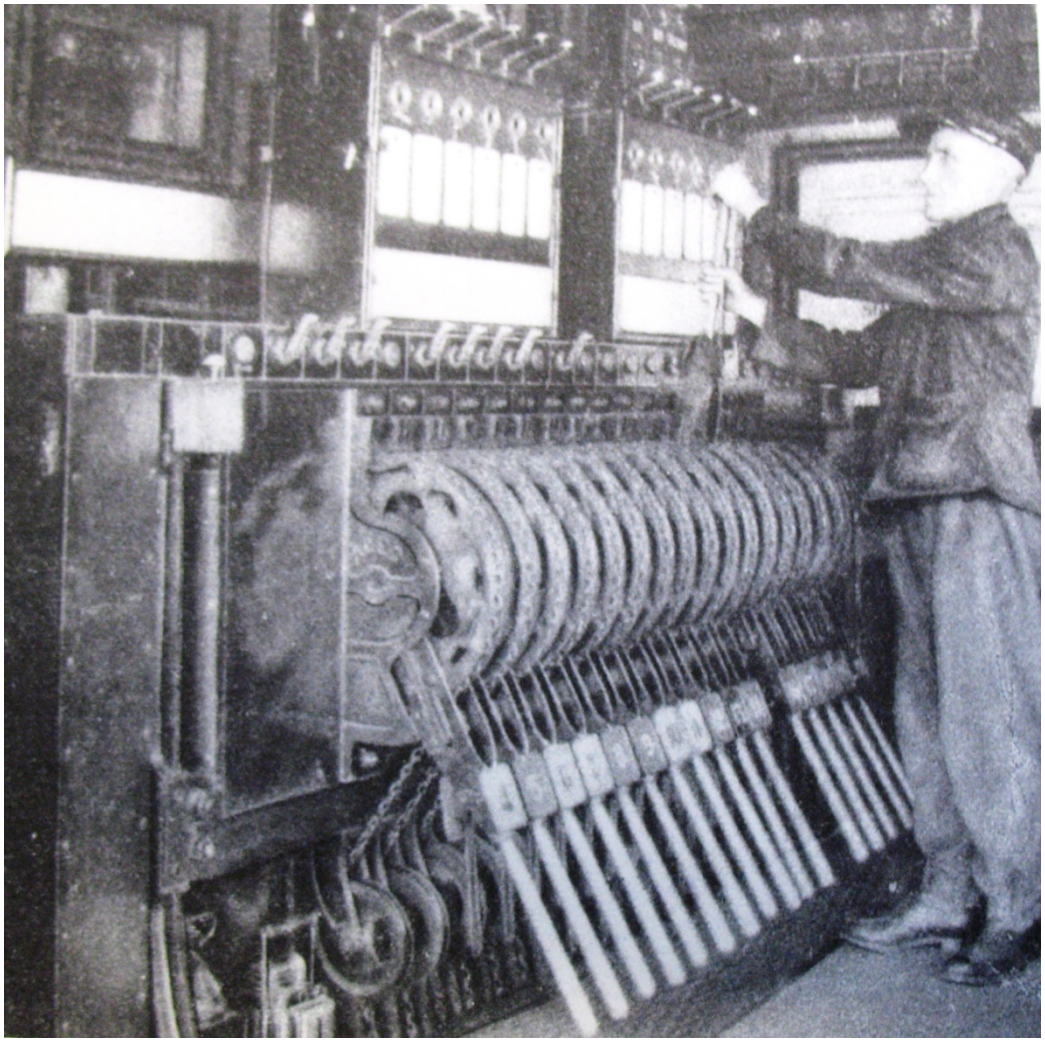
INVENTARISFICHE INV. NR. 071



IF071.1 seinhuis te Melle (G., DEGRAEUWE, *Dorpsbeelden uit het verleden. Melle-Gontrode*, Nazareth, De Klaroen, 1994, pp. 51., s.d.).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Melle
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B3
Beschrijving	- 2 niveaus - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - ramen in zijgevels en wellicht ook in de voorgevel - geen luifel - buitentrap aan rechterzijgevel
Literatuur en bronnen	- DEGRAEUWE, G., *Dorpsbeelden uit het verleden. Melle-Gontrode*, Nazareth, De Klaroen, 1994. - LEBBE, F., *La voie ferrée - les règles de sécurité* (Au fil du rail, IV), Brussel, Office, 1946.

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 071



IF071.2 interieur van een mechanisch Siemensseinhuis te Melle, (F., LEBBE, *La voie ferrée - les règles de sécurité* (Au fil du rail, IV), Brussel, Office, 1946, pp. 24., s.d.).

INVENTARISFICHE INV. NR. 072



IF072.1 blokpost 27 te Melle, 1963 (?) (eigen foto, 17/03/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Melle
Naam	blokpost 27
Architect	onbekend
Datering	1963 (in dienst name van al-relaisseinpost)
Typologie	B7
Beschrijving	- 2 niveaus - zinken schilddak - ramen in voorgevel en zijgevels - geen luifel - buitentrap aan linkerzijgevel
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979). - TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 138602: blokpost 27 te Melle, (15/07/2008).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 072



Ligging blokpost 27 – Melle (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50	▨	lijn50A	
Station	Melle			
Naam	blokpost 27			
Coördinaten	N: 51.006019 E: 3.791056			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming	▨		
	bundel			
Relatie	alleenstaand	▨		
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 072

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	2												
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak	▨	wolfdak		plat dak		andere:				
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak						
buitentrap	VG:		LZG:	▨	RZG:		AG:		materiaal: baksteen, beton (treden en rechterleuning) en metaal (linkerleuning)				
luifel	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /				
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton										
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)						
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:								
kleurgebruik	wit met een grijze plint												
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, aanbouw aan rechterzijgevel, houten ramen												

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	▨	aanwezig en in slechte staat	▨
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Al-relais.					

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 072

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

Bewaringstoestand

goed		redelijk		slecht	
Schadebeeld: Gebroken ruiten, afbladerende verf.					

Opmerkingen

Het gebouw zou al in 2002 gesloopt worden maar dit is nog steeds niet gebeurd.

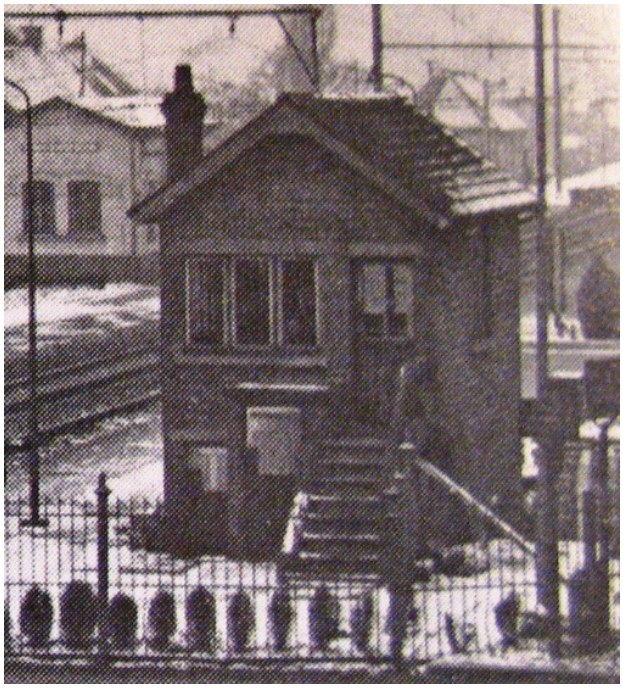
VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 072

foto nr.: 1- voorgevel	foto nr.: 2 – linkerzijgevel	foto nr.: 3 – achtergevel en linkerzijgevel
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – rechterzijgevel	foto nr.: 5 – interieur bedieningsruimte	foto nr.: 6 – interieur technische ruimte
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

fiche ingevuld op 17/03/2011

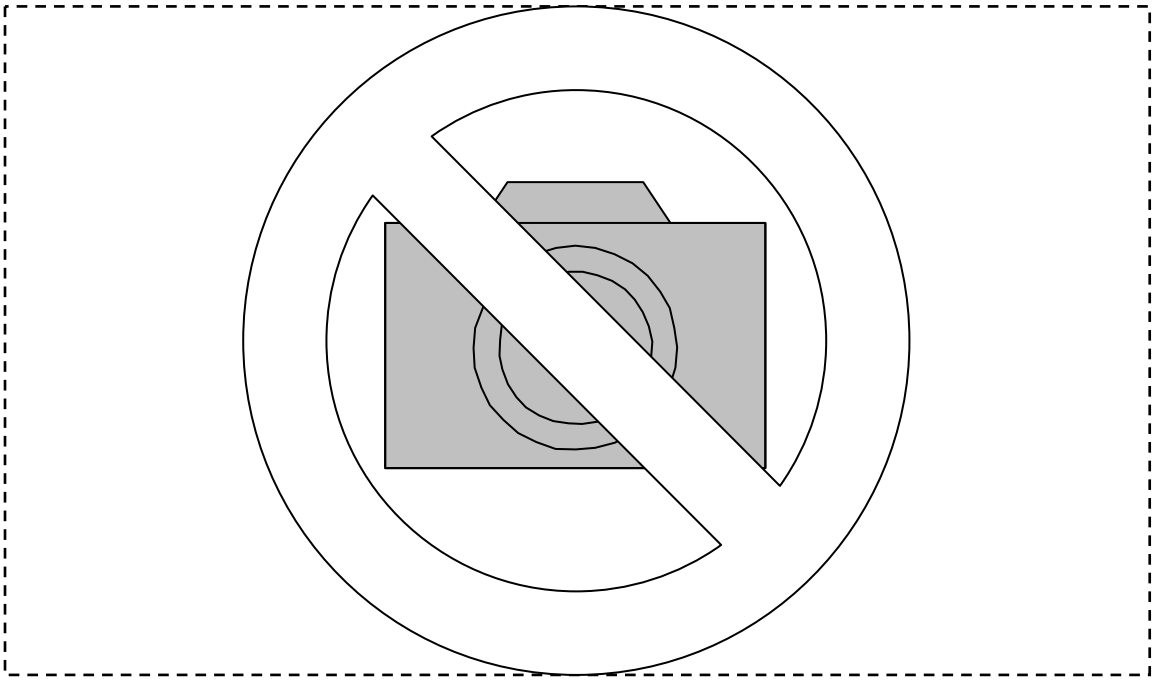
INVENTARISFICHE INV. NR. 073



IF073.1 seinhuis te Wetteren, (D., DE MOL, *Wetteriana. 1882-1982*, Wetteren, Universa, 1986, pp. 114., 1964).

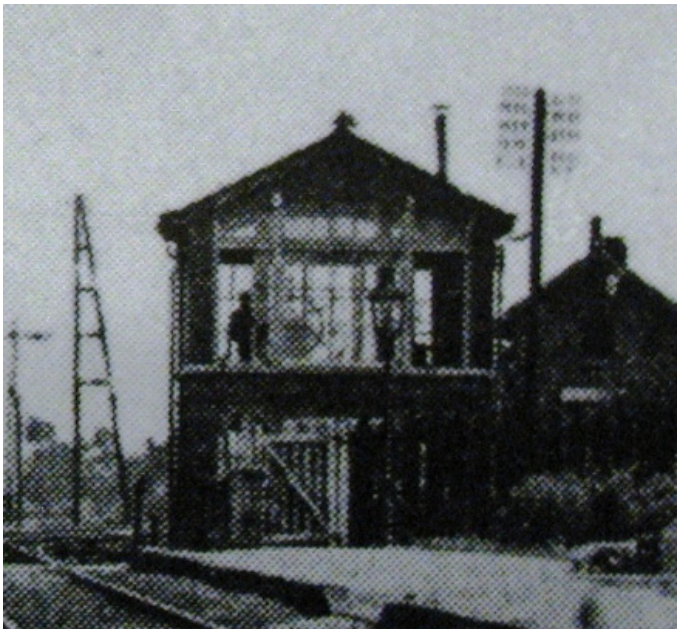
Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Wetteren
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B3
Beschrijving	- 2 niveaus - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - ramen in zijgevels (en wellicht ook in de voorgevel) - geen luifel - buitentrap aan rechterzijgevel
Literatuur en bronnen	- DE MOL, D., *Wetteriana. 1882-1982*, Wetteren, Universa, 1986.

INVENTARISFICHE **INV. NR. 074**



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Schellebelle
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	<1880 (mogelijk circa 1887 vervangen door een nieuw seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2),* (1880).

INVENTARISFICHE INV. NR. 075



IF075.1 seinhuis te Schellebelle, 1880 of vroeger (?), (F., DUQUET, *Zo was Schellebelle*, s.l., Schellebelse Heemkundige Kring, 1984, pp. 220., s.d.).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Schellebelle
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	(B3)
Beschrijving	- 2 niveaus - zadeldak (schilden parallel met de sporen) - heel grote ramen in zijgevels (en wellicht ook in voorgevel) - geen luifel
Literatuur en bronnen	- DUQUET, F., *Zo was Schellebelle*, s.l., Schellebelse Heemkundige Kring, 1984. - *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, s.l., Vandamme imprimeur lithographe, 1880.

INVENTARISFICHE INV. NR. 076



IF076.1 blokpost 8 te Schellebelle, 1960, (eigen foto, 17/03/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Schellebelle
Naam	blokpost 8
Architect	onbekend
Datering	1960 (datum plan)
Typologie	B11
Beschrijving	- 2 niveaus - plat dak - ramen in voorgevel en zijgevels - luifel vlak boven de ramen aangebracht - opmerkelijk detail: rode stootvoegen en witte lintvoegen
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. D34-225.10/1: *Station Schellebelle. Oprichten van een seinhuis (al relais). Platte grond van het gelijkvloers en de verdieping, doorsnede en gevels*, (1960). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 076



Ligging blokpost 8 – Schellebelle (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	
Station	Schellebelle			
Naam	blokpost 8			
Coördinaten	N: 51.003163 E: 3.922248			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	andere:			
Relatie	alleenstaand			
	~~in/~~aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 076

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	2												
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▨	andere:				
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak						
buitentrap	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /				
luifel	VG:	▨	LZG:	▨	RZG:	▨	AG:		materiaal: beton				
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton										
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)						
	natuursteen (niet geïdentif.)	▨	blauwe hardsteen		andere:								
kleurgebruik	rode baksteen, witte raamkozijnen, gebroken witte luifel												
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, rode stootvoegen, witte lintvoegen, houten ramen, gecementeerde plint												

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	▨	aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Al-relais. De seinen en wissels worden nu bediend vanaf een al-relaispost in het station zelf. De technieken zijn evenwel nog aanwezig in het oude seinhuis.					

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 076

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	Het gebouw wordt nog gebruikt als ruimte voor andere werknemers van de NMBS Holding.				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: Luifel in mindere staat (klein stuk wapening ligt bloot, afbrokkelende verf)					

Opmerkingen

/

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 076

foto nr.: 1- voorgevel en linkerzijgevel	foto nr.: 2 – voorgevel en rechterzijgevel	foto nr.: 3 – voorgevel
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – achtergevel en rechterzijgevel	foto nr.: 5 – interieur bedieningsruimte	foto nr.: 6 - voegen
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

fiche ingevuld op 17/03/2011

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 076



IF076.2 detail uit plan voor de bouw van blokpost 8 te Schellebelle, voorgevel, achtergevel en rechterzijgevel, 1960, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. D34-225.10/1: *Station Schellebelle. Oprichten van een seinhuis (al relais). Platte grond van het gelijkvloers en de verdieping, doorsnede en gevels*, (1960)).

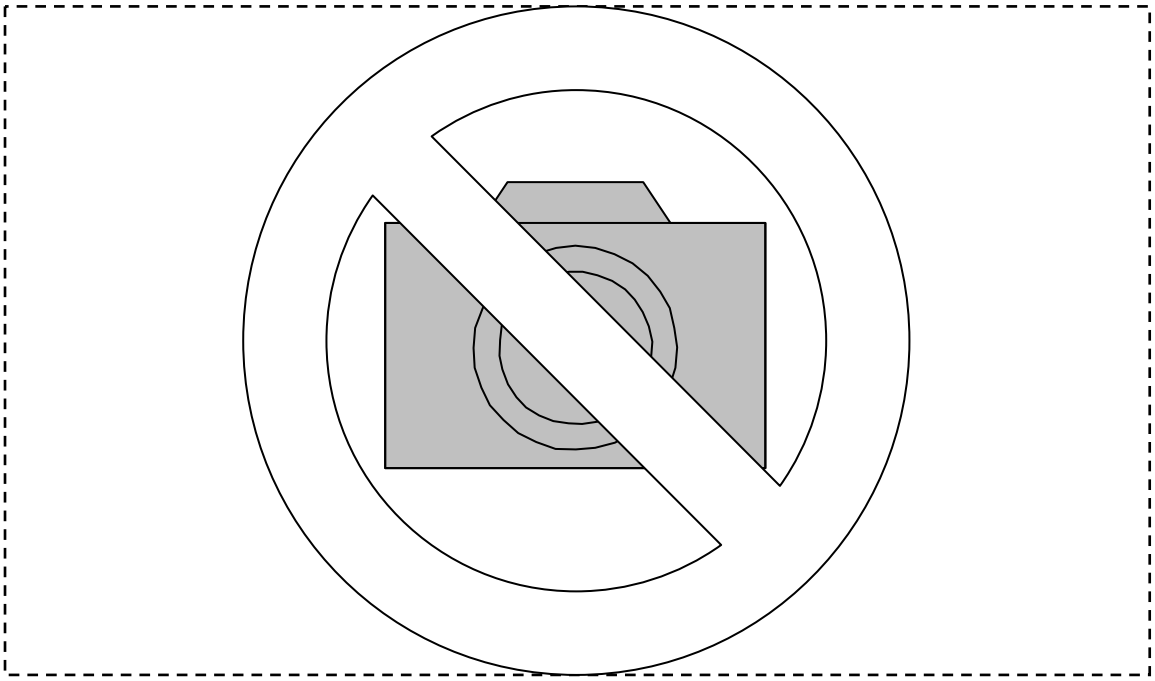
INVENTARISFICHE INV. NR. 077



IF077.1 blokpost 8 in het station van Schellebelle, (eigen foto, 17/03/2011).

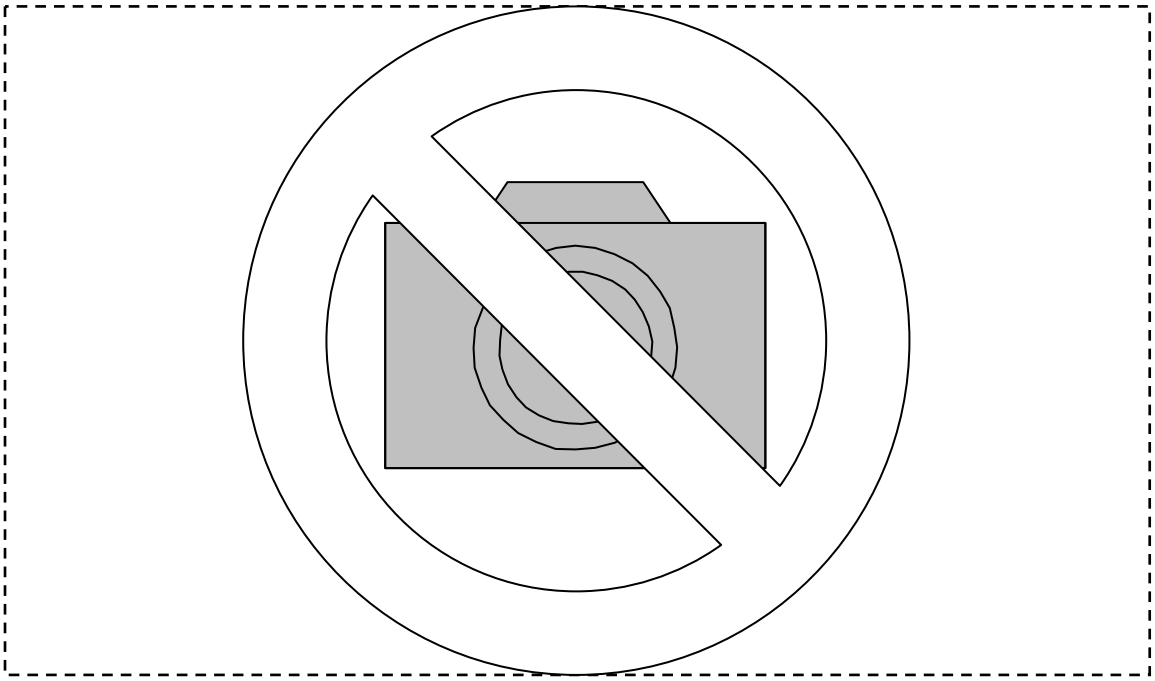
Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Schellebelle
Naam	blokpost 8
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	C1
Beschrijving	- seinpost ondergebracht in station
Literatuur en bronnen	/

INVENTARISFICHE INV. NR. 078



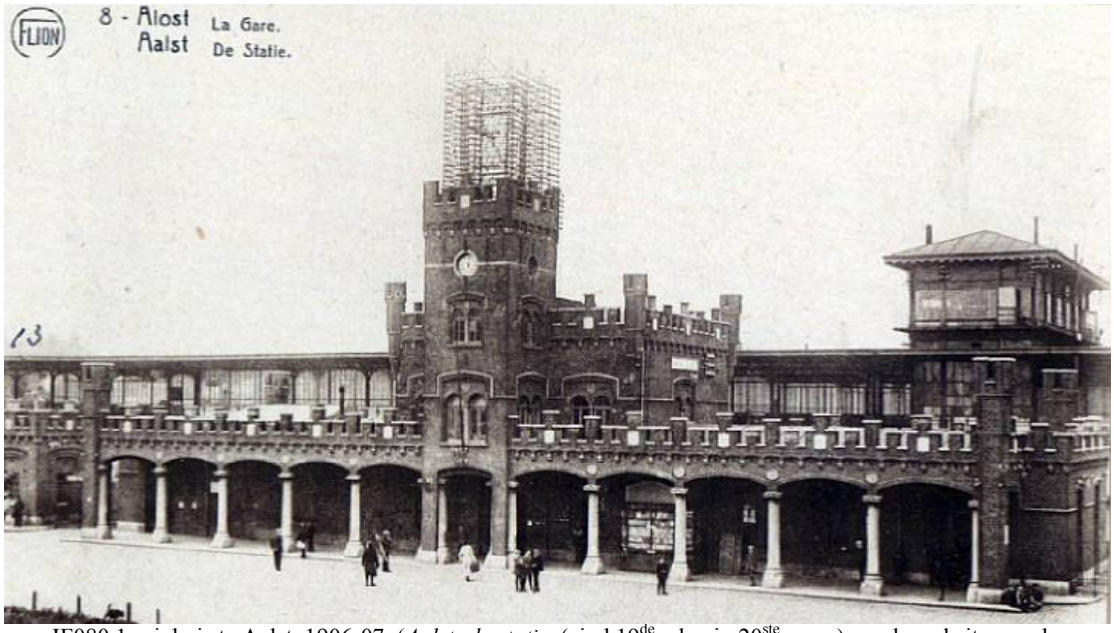
Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Aalst
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	<1880 (mogelijk circa 1887 vervangen door nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2),* (1880).

INVENTARISFICHE **INV. NR. 079**



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	baanvak tussen Aalst en Erembodegem
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	<1880 (mogelijk circa 1887 vervangen door nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL*: Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2),* (1880).

INVENTARISFICHE INV. NR. 080



IF080.1 seinhuis te Aalst, 1906-07, (*Aalst: de statie*, (eind 19de – begin 20ste eeuw), op de website van de universiteitsbibliotheek, http://search.ugent.be/meercat/x/images-view?q=BRKZ.TOPO.0748.H.%2C+00002_2004_0001_AC&start=0&filter=&sort=&rec=rug01:001013111, geraadpleegd op 24/03/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Aalst
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	circa 1906-07 (bouw) – 1954 (afbraak)
Typologie	A3
Beschrijving	- aantal niveaus onduidelijk (wellicht slechts één niveau) - zinken (?) schilddak met decoratieve dakrand - dakoverstek fungeert als kleine luifel - ramen wellicht in alle gevels - balkon wellicht langs alle gevels
Literatuur en bronnen	- FOSSELLE, *Aalst en 150 jaar spoorweg in België*, in: *Mededelingen van de VVAK*, jg. 13, 1986, nr. 2, pp. 25-30. - GENT, TOPOGRAFISCHE COLLECTIE UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK, BRKZ.TOPO.0748.H., 00001_2004_0001_AC:. *Aalst: la gare*, (eind 19de – begin 20ste eeuw)., GENT, TOPOGRAFISCHE COLLECTIE UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK, BRKZ.TOPO.0748.H., 00002_2004_0001_AC:. *Aalst: de statie*, (eind 19de – begin 20ste eeuw). en GENT, TOPOGRAFISCHE COLLECTIE UNIVERSITEITS-BIBLIOTHEEK, BRKZ.TOPO.0748.H., 00005_2004_0001_AC:. *Alost: la gare du nord*, (eind 19de – begin 20ste eeuw).

INVENTARISFICHE INV. NR. 081

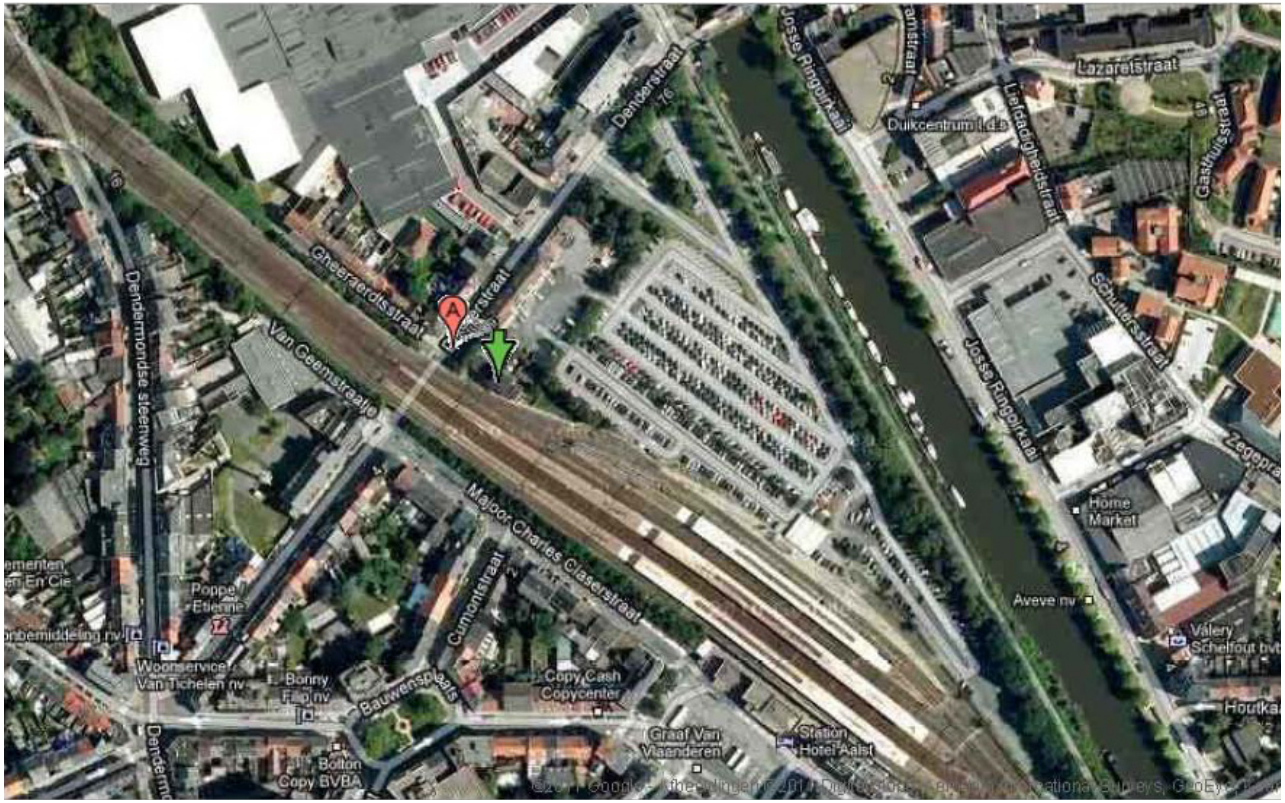


IF081.1 blokpost 15 te Aalst, 1954 (?), (eigen foto, 17/03/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Aalst
Naam	blokpost 15
Architect	onbekend
Datering	15/06/1954 (in dienst name seinpost)
Typologie	B11
Beschrijving	- 3 niveaus - plat dak - ramen in voorgevel en zijgevels - luifel met afgeronde hoeken vlak boven de ramen aangebracht
Literatuur en bronnen	- FINET, G., *Onze seininrichting*, in: *Het spoor*, dec. 1979, pp. 7-10. - FOSSELLE, *Aalst en 150 jaar spoorweg in België*, in: *Mededelingen van de VVAK*, jg. 13, 1986, nr. 2, pp. 25-30. - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 081



Ligging blokpost 15 – Aalst (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50	▨	lijn50A	
Station	Aalst			
Naam	blokpost 15			
Coördinaten	N: 50.94405 E: 4.037379			
Gelegen aan	station		▨	
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/~~aan~~ gebouw met andere functies		▨	
	in/ aan station			

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 081

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	3													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▨	andere:					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /					
luifel	VG:	▨	LZG:	▨	RZG:	▨	AG:		materiaal: beton					
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen											
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)							
	natuursteen (niet geïdentif.)	▨	blauwe hardsteen		andere:									
kleurgebruik	roodbruine baksteen, witte luifel, grijze raamkozijnen, blauwe deuren, gekleurde ruiten													
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, metalen ramen, luifel met afgeronde hoeken, natuurstenen plint en vensterbanken													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik	▨	aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Al-relais.					

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING INV. NR. 081

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	In gebruik als seinpost.				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: /					

Opmerkingen

Wellicht wordt de seinpost binnen afzienbare tijd buiten functie gesteld.

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 081

foto nr.: 1- voorgevel en linkerzijgevel	foto nr.: 2 – rechterzijgevel en achtergevel	foto nr.: 3 – achtergevel
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – interieur seinzaal	foto nr.: 5 – interieur seinzaal	foto nr.:
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering:
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf:
		

fiche ingevuld op 17/03/2011

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 081



IF081.2 blokpost 15 te Aalst, 1954 (?), (BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03832: seinhuis Aalst - exterieur, (s.d.)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 082



IF082.1 seinhuis IV te Aalst, 1956-57, (eigen foto, 17/03/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Aalst
Naam	seinhuis IV
Architect	onbekend
Datering	1956 (datum plan) – 1957 (in dienst name elektromechanisch Siemensgestel)
Typologie	A1
Beschrijving	- 1 niveau - plat dak - ramen in voorgevel en zijgevels - luifel boven ramen aan voorgevel en rechterzijgevel - kleine buitentrap aan linker zijgevel
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. D34-2.41-34/0: *Station Aalst.Kerrebroek. Oprichten van gebouw voor seinpost en sanitaire instelling. Grondplan, gevels, doorsnede*, (1956). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 082



Ligging seinhuis IV – Aalst (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	
Station	Aalst			
Naam	seinhuis IV			
Coördinaten	N: 50.947538 E: 4.030352			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 082

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	1												
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▨	andere:				
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak						
buitentrap	VG:		LZG:	▨	RZG:		AG:		materiaal: beton				
luifel	VG:	▨	LZG:		RZG:	▨	AG:		materiaal: beton				
schouw	aantal: 1		materiaal: baksteen en beton										
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout		metaal (niet geïdentif.)						
	natuursteen (niet geïdentif.)	▨	blauwe hardsteen		andere:								
kleurgebruik	roodbruine baksteen, witte dakrand en raamkozijnen, blauwe deuren, gele trap, gekleurde ruiten												
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, natuurstenen plint												

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik	▨	aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: Elektromechanisch en al-relais.					

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 082

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	In gebruik als seinpost.				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: /					

Opmerkingen

Wellicht wordt de seinpost binnen afzienbare tijd buiten functie gesteld.

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

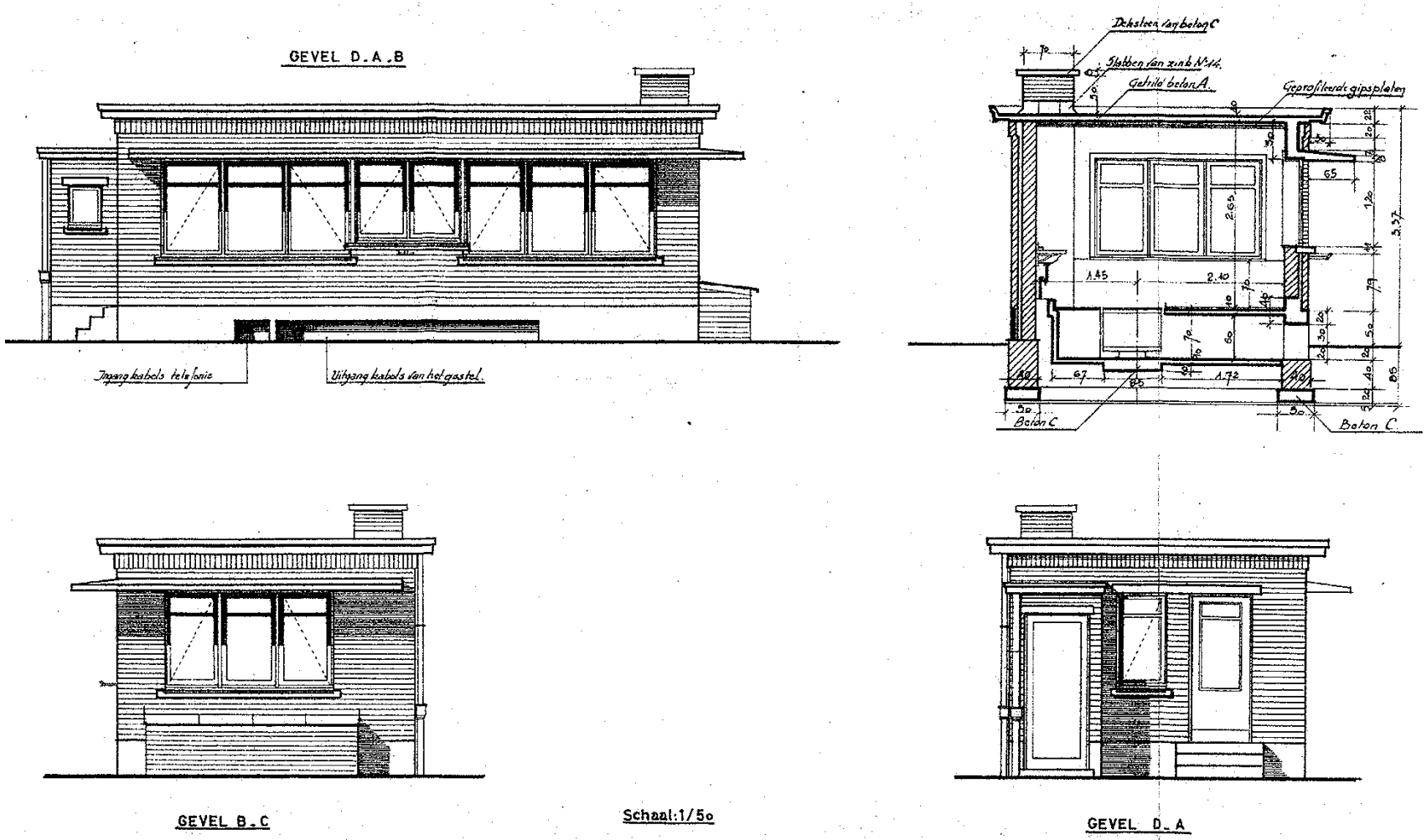
INV. NR. 082

foto nr.: 1- voorgevel en linkerzijgevel	foto nr.: 2 – voorgevel en rechterzijgevel	foto nr.: 3 – achtergevel en deel linkerzijgevel
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – interieur bedieningsruimte	foto nr.:	foto nr.:
datering: 17/03/2011	datering:	datering:
fotograaf: eigen foto	fotograaf:	fotograaf:
		

fiche ingevuld op 17/03/2011

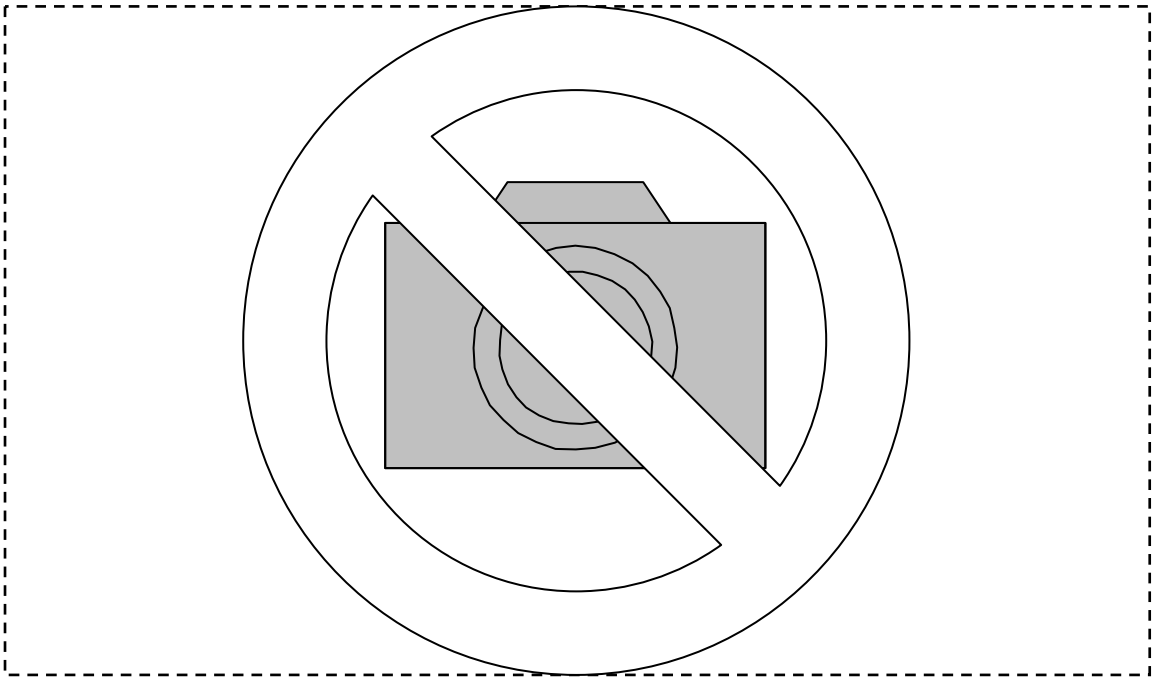
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN

INV. NR. 082



IF082.2 detail uit plan voor bouw seinhuis IV, 1956, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. D34-2.41-34/0: *Station Aalst.Kerrebroek. Oprichten van gebouw voor seinpost en sanitaire instelling. Grondplan, gevels, doorsnede*, (1956)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 083



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Aalst (Oost)
Naam	seinhuis III
Architect	onbekend
Datering	1965 (in dienst name elektromechanisch gestel)
Typologie	/
Beschrijving	- elektromechanisch Siemensgestel
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

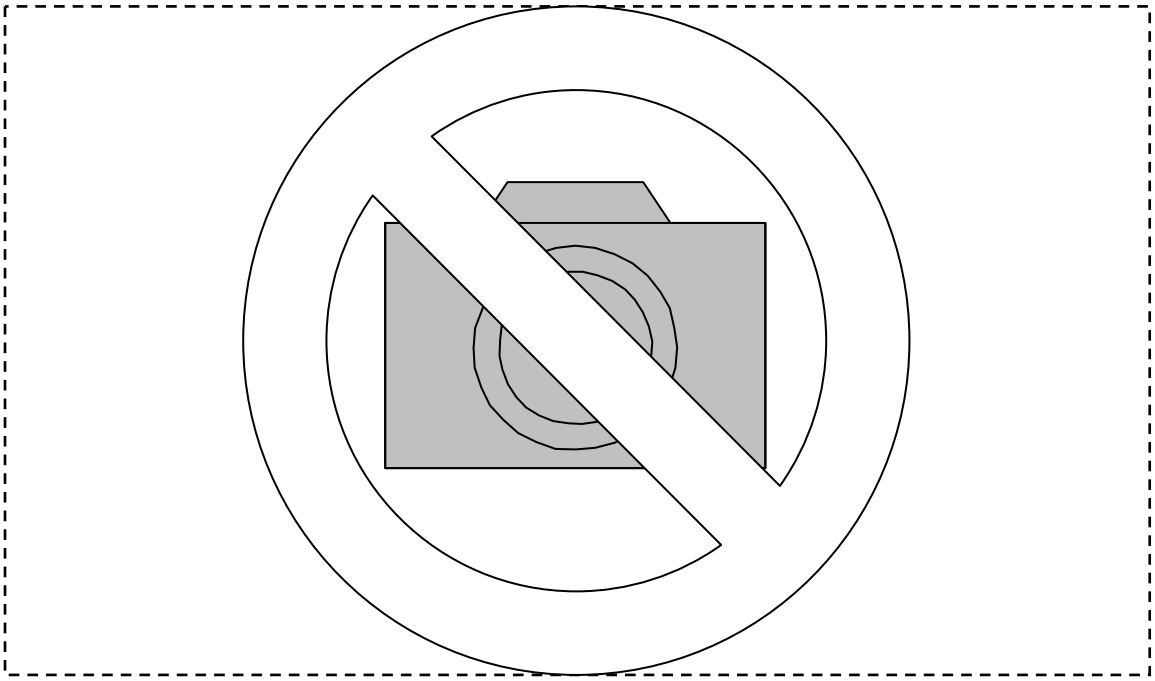
INVENTARISFICHE INV. NR. 084



IF084.1 post P te Aalst, (eigen foto, 17/03/2011).

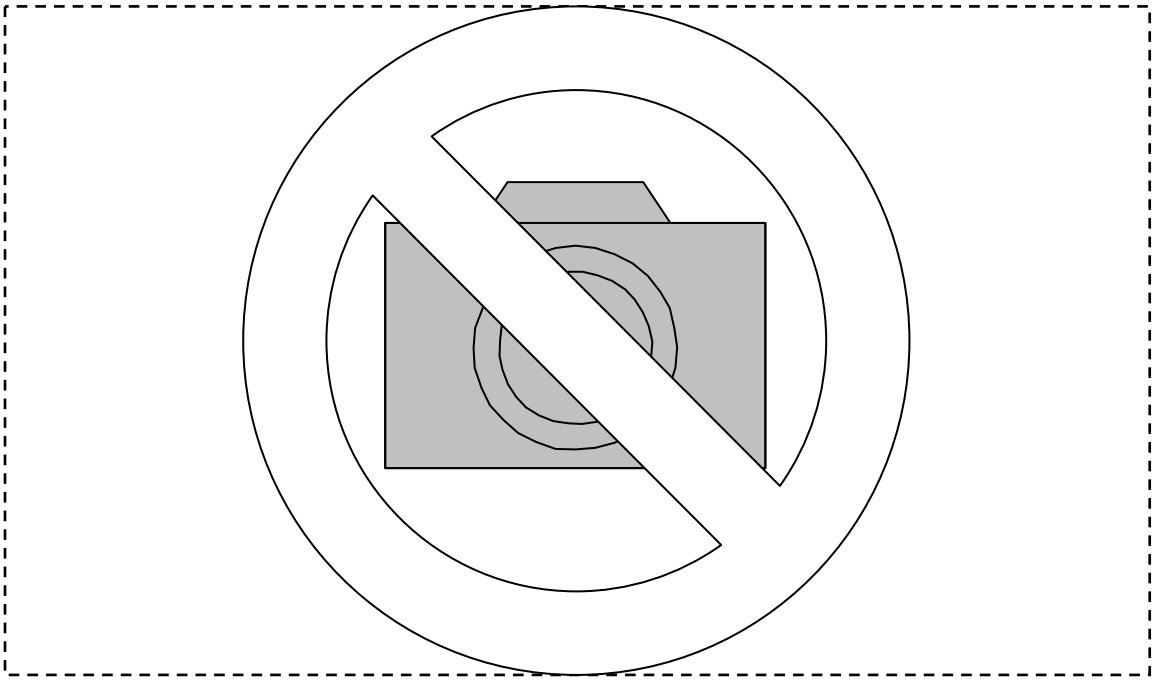
Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Aalst (Oost)
Naam	Post P
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	C1
Beschrijving	- S8A-gestel - gebouw niet als seinhuis ontworpen
Literatuur en bronnen	- GENT, INFRABEL I-I.304, S153N, blad 3.3: *seinposten met mechanische en elektromechanische bediening*, (01/03/2010).

INVENTARISFICHE INV. NR. 085



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Aalst (Oost)
Naam	Post U
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	/
Beschrijving	- S8A-gestel
Literatuur en bronnen	- GENT, INFRABEL I-I.304, S153N, blad 3.3: *seinposten met mechanische en elektromechanische bediening*, (01/03/2010).

INVENTARISFICHE **INV. NR. 086**



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	baanvak tussen Erembodegem en Denderleeuw
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	<1880 (mogelijk circa 1887 vervangen door nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL*: Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2),* (1880).

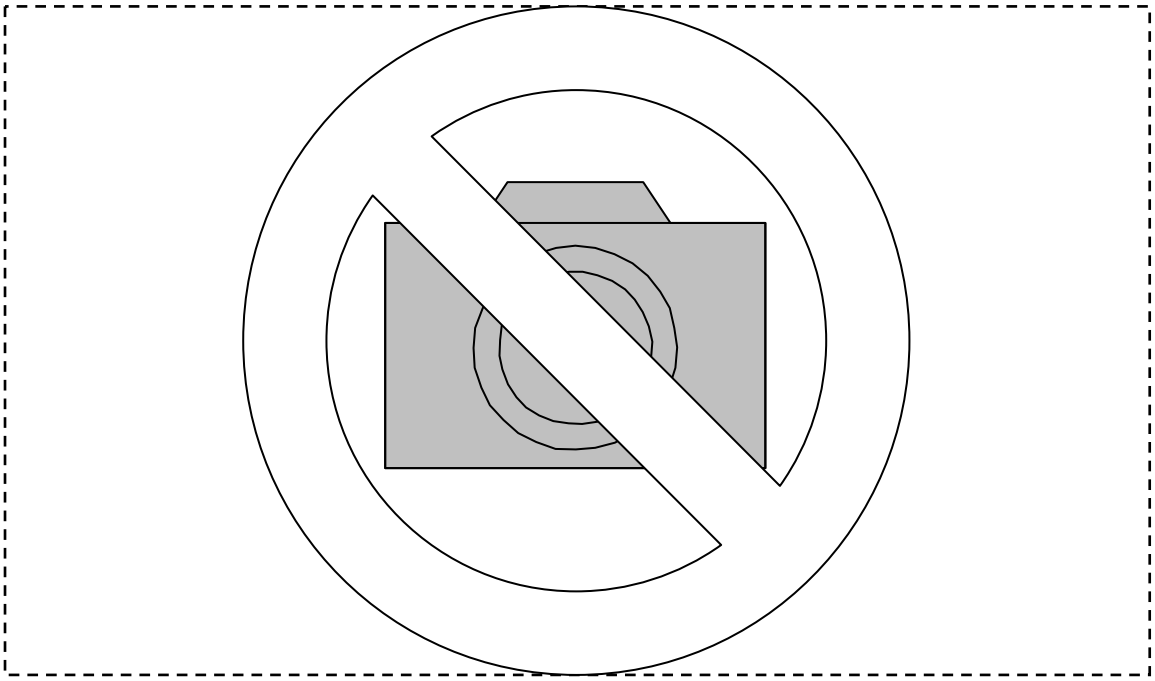
INVENTARISFICHE INV. NR. 087



IF087.1 seinhuis te Erembodegem, (LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: seinhuis te Erembodegem, (s.d.)).

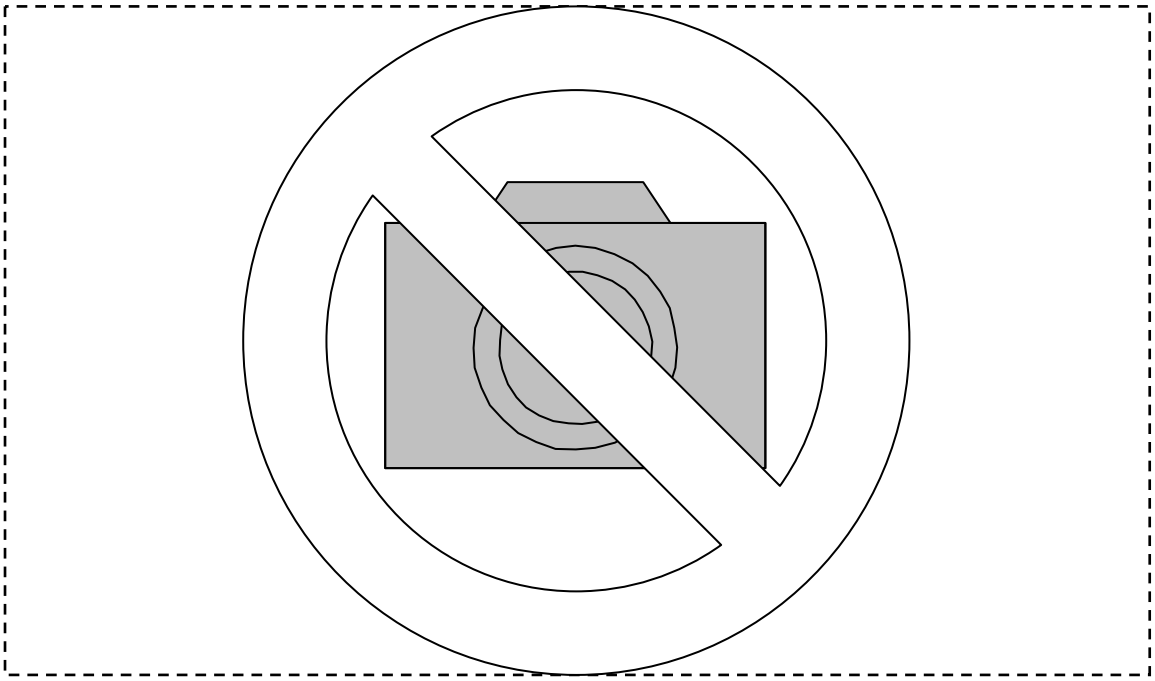
Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Erembodegem
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B2
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden dwars op het spoor) - kleine ramen in voorgevel en zijgevels - geen luifel
Literatuur en bronnen	- DE BOT, H., *Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914*, Turnhout, Brepols, 2002. - LOPPEM, FOTOCOLLECTIE FILIP CAERELS: seinhuis te Erembodegem, (s.d.).

INVENTARISFICHE INV. NR. 088



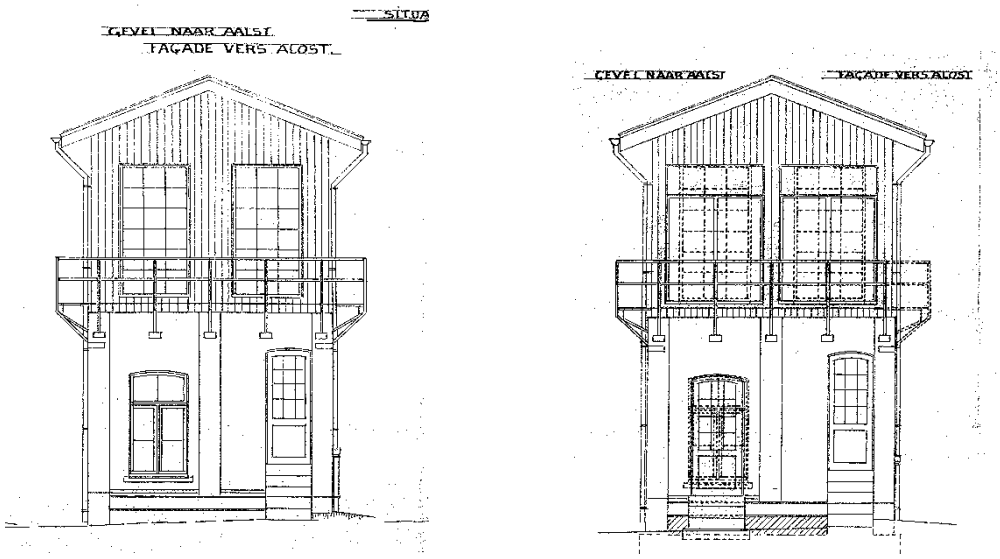
Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Denderleeuw
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	1873 (tegen 1887 vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399.

INVENTARISFICHE **INV. NR. 089**



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	baanvak tussen Denderleeuw en Essene-Lombeek
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	<1880 (mogelijk circa 1887 vervangen door nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL*: Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2),* (1880).

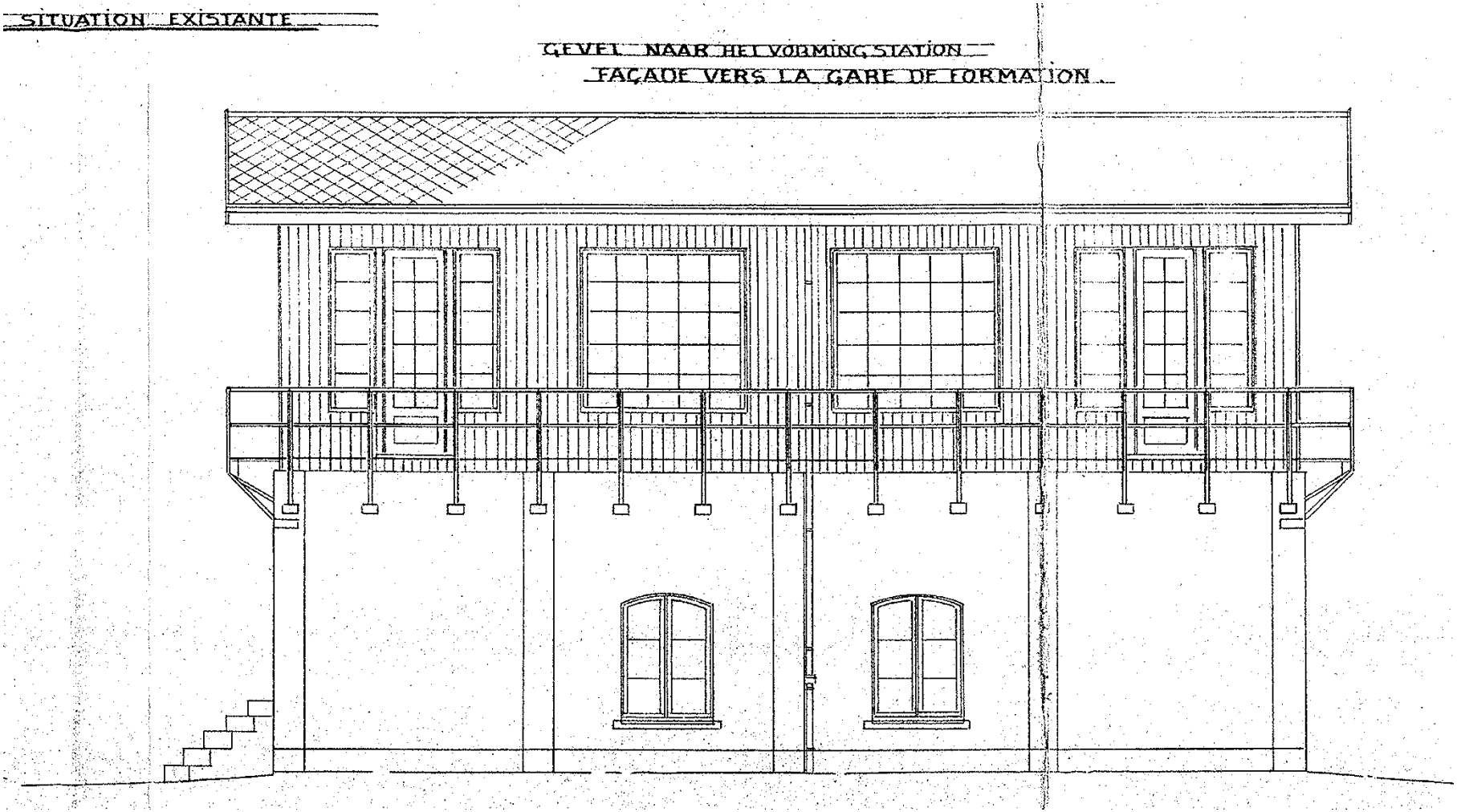
INVENTARISFICHE INV. NR. 090



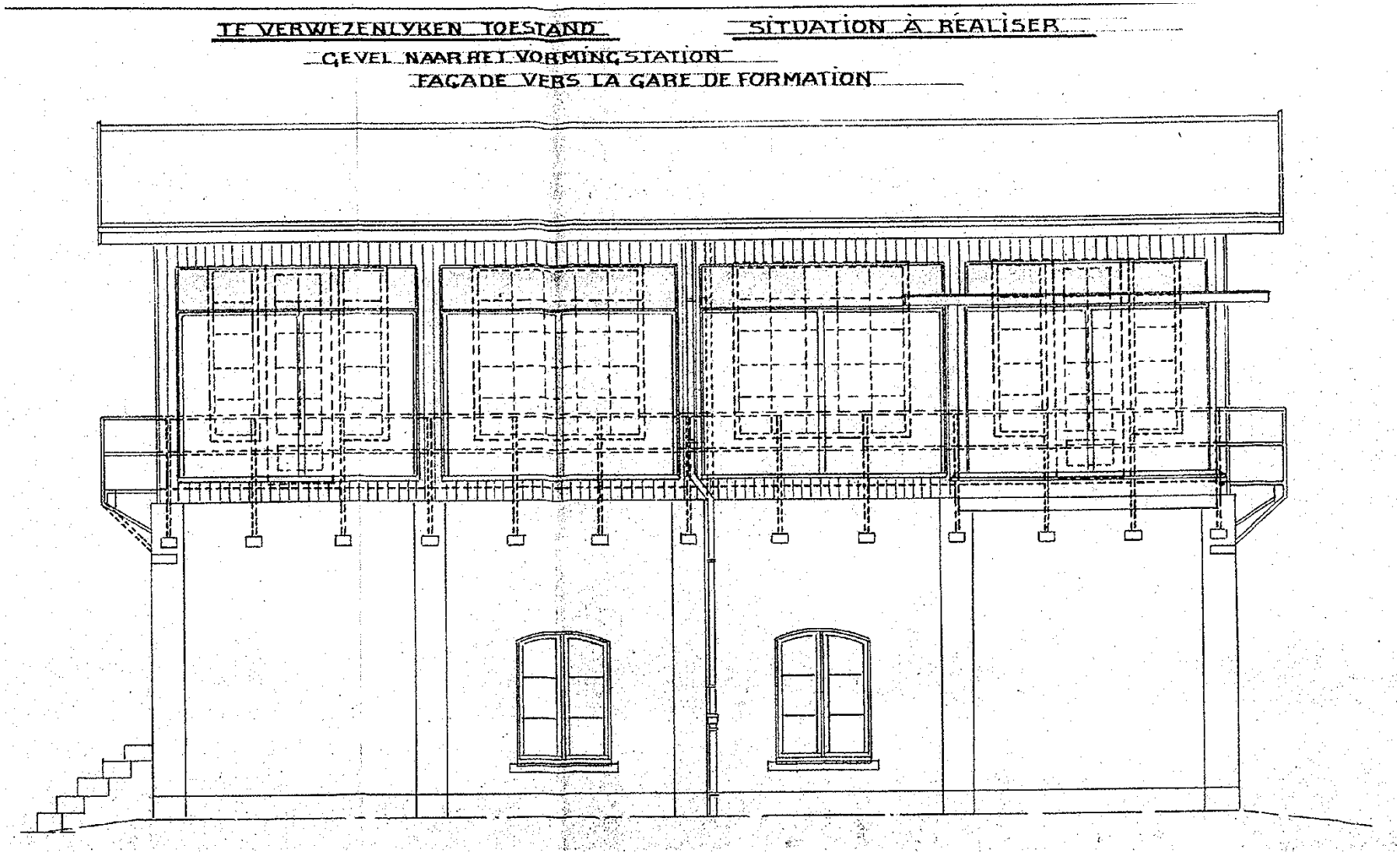
IF090.1 details uit plan voor wijzigingen van seinhuis IV te Denderleeuw, gevel naar Aalst voor en na, 27/09/1935, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 3108855/3: *Station Denderleeuw. Seinhuizen III & IV. Seinhuis IV. Veranderingswerken voor het plaatsen van een tweede gestel en tot het verbeteren der zichtbaarheid*, (27/09/1935)).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Denderleeuw
Naam	seinhuis IV
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B5
Beschrijving	- 2 niveaus - hout op stenen basis - het zadeldak (schilden parallel met het spoor) vormt een kleine luifel - ramen in alle gevels (worden in 1935 vergroot) - balkon langs alle gevels
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 3108855/3: *Station Denderleeuw. Seinhuizen III & IV. Seinhuis IV. Veranderingswerken voor het plaatsen van een tweede gestel en tot het verbeteren der zichtbaarheid*, (27/09/1935).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 090

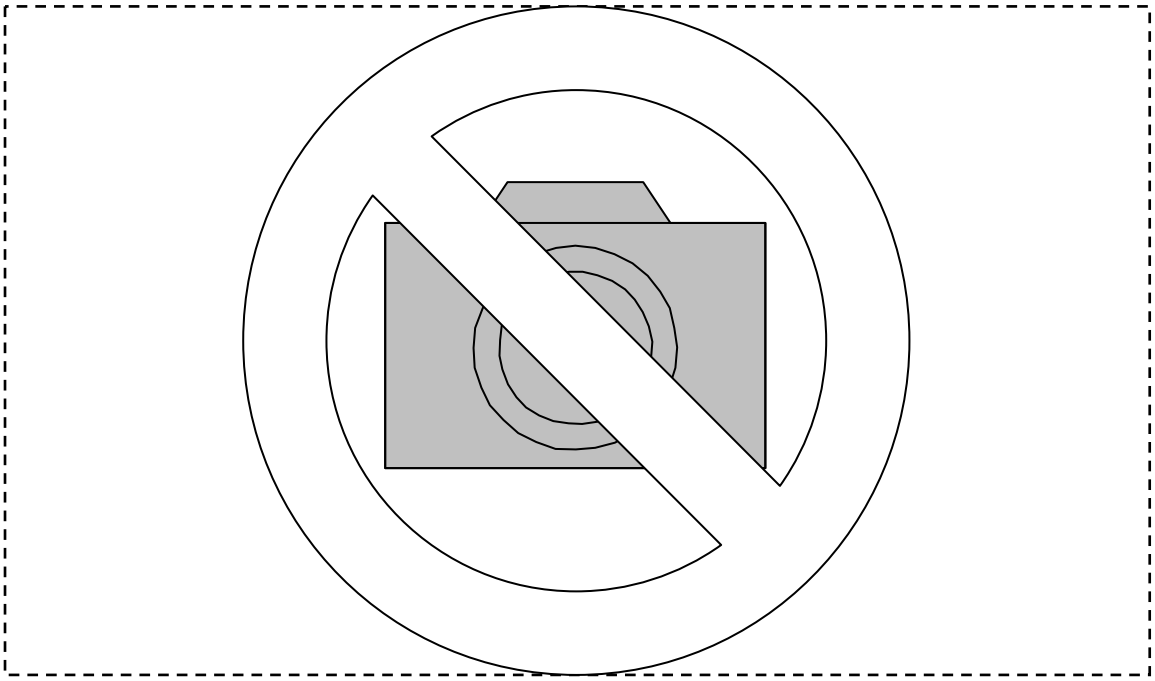


IF090.2 detail uit plan voor wijzigingen aan seinhuis IV te Denderleeuw, bestaande toestand gevel naar het vorming station, 27/09/1935, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 3108855/3: *Station Denderleeuw. Seinhuizen III & IV. Seinhuis IV. Veranderingswerken voor het plaatsen van een tweede gestel en tot het verbeteren der zichtbaarheid*, (27/09/1935)).



IF090.3 detail uit plan voor wijzigingen aan seinhuis IV te Denderleeuw, te verwezenlijken toestand gevel naar het vorming station, 27/09/1935, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 3108855/3: *Station Denderleeuw. Seinhuizen III & IV. Seinhuis IV. Veranderingswerken voor het plaatsen van een tweede gestel en tot het verbeteren der zichtbaarheid*, (27/09/1935)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 091



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Denderleeuw
Naam	seinhuis III
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	/
Beschrijving	/
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 3108855/3: *Station Denderleeuw. Seinhuizen III & IV. Seinhuis IV. Veranderingswerken voor het plaatsen van een tweede gestel en tot het verbeteren der zichtbaarheid*, (27/09/1935).

INVENTARISFICHE INV. NR. 092

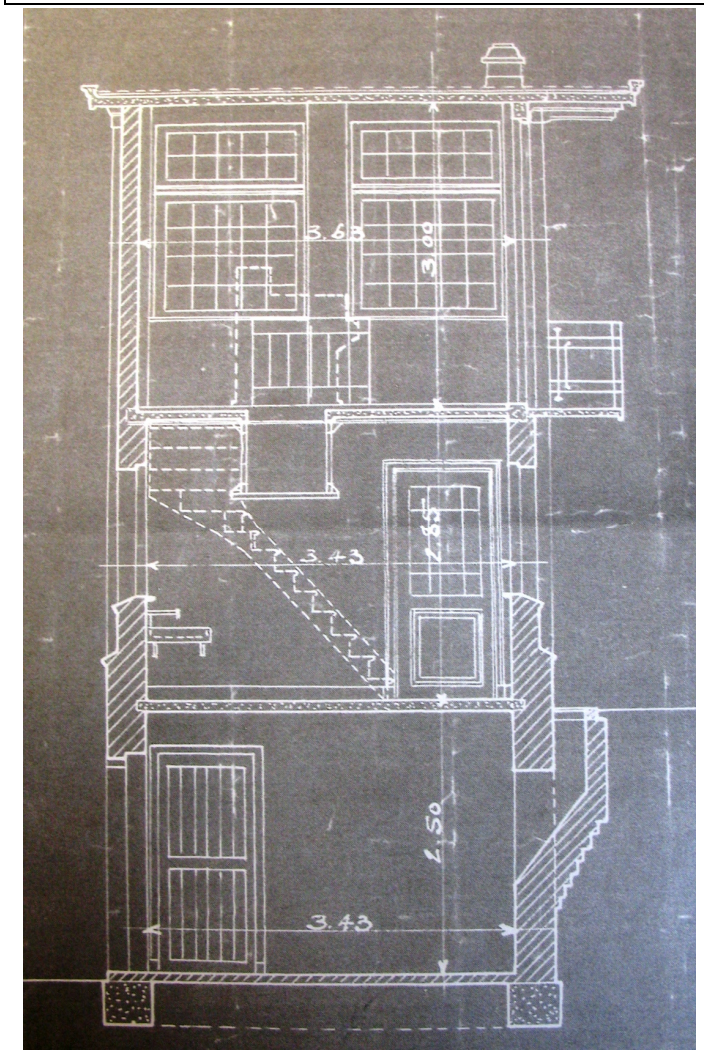


IF092.1 seinhuis I en II te Denderleeuw, (S., DE SCHUITENEER, *Een zicht op het station van Denderleeuw begin jaren '1950* (…), (s.d.), op de website van spoorwegknooppunt Geraardsbergen, http://spoorwegknooppuntfgra.be/denderleeuw_1950_a.htm, geraadpleegd op 24/03/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Denderleeuw
Naam	seinhuis I en II
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	B6
Beschrijving	- 3 niveaus - plat dak functioneert als luifel - ramen in voorgevel en zijgevels - balkon
Literatuur en bronnen	- DE SCHUITENEER, S., *Een zicht op het station van Denderleeuw begin jaren '50* (…), (s.d.), op de website van spoorwegknooppunt Geraardsbergen, http://spoorwegknooppuntfgra.be/denderleeuw_1950_a.htm, geraadpleegd op 24/03/2011. - GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 5802-46-41, plan nr. 2: *Denderleeuw. Inrichten van de centrale verwarming in de elektrische seinhuizen I en II en in het gebouw van de electriciteitsdienst*, (s.d.).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN

INV. NR. 092



IF092.2 dwarsdoorsnede seinhuis I en II te Denderleeuw, s.d., (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 5802-46-41, plan nr. 2: *Denderleeuw. Inrichten van de centrale verwarming in de elektrische seinhuizen I en II en in het gebouw van de electriciteitsdienst*, (s.d.)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 093

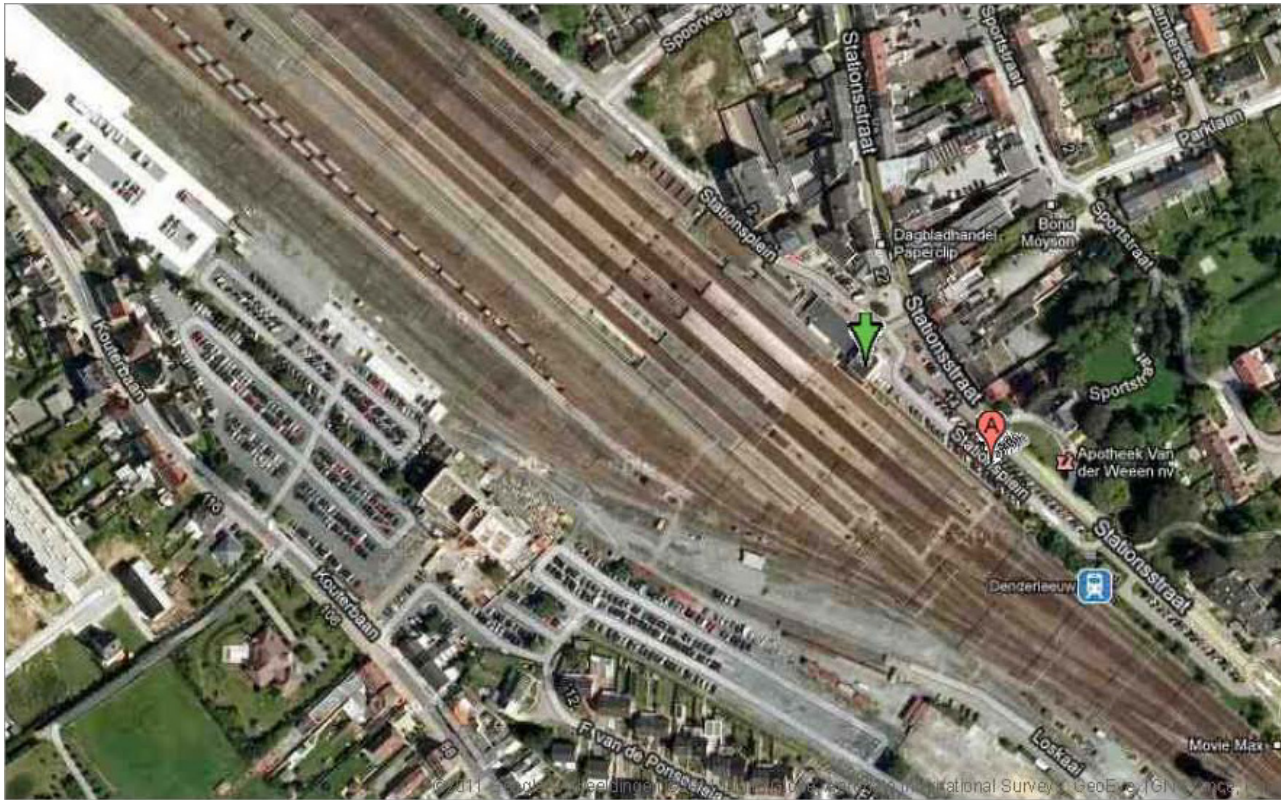


IF093.1 F. Verbeemen, blokpost 5 te Denderleeuw, 1962-1965, (eigen foto, 17/03/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50 Denderleeuw blokpost 5 (B.5 en B.CD6)
Architect	F. Verbeemen
Datering	1962 (bouw station en seinhuis) – 1965 (in dienst name seinhuis)
Typologie	C4
Beschrijving	- seinzaal deels in erker van gebouw met andere functies - schuine luifel - schuine ramen in voorgevel en zijgevels van de erker
Literatuur en bronnen	- DE SCHUITENEER, S., *Zichtkaart eind jaren 60* (…), (s.d.), op de website van spoorwegknooppunt Geraardsbergen, http://spoorwegknooppuntfgra.be /nieuwstationdenderleeuw%20copy.htm, geraadpleegd op 24/03/2011. - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 093



Ligging blokpost 5 - Denderleeuw (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50	▨	lijn50A	
Station	Denderleeuw			
Naam	blokpost 5 (B.5 en B.CD.6)			
Coördinaten	N: 50.891516 E: 4.072709			
Gelegen aan	station	▨		
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/aan gebouw met andere functies			
	in~~/ aan~~ station	▨		

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 093

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	3 (seinzaal op het bovenste niveau)														
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▩	andere:						
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak								
buitentrap	VG		LZG		RZG		AG		materiaal: /						
luifel	VG:	▩	LZG:	▩	RZG:	▩	AG:		materiaal: beton						
schouw	aantal: 2		materiaal: beton												
materiaal	baksteen		beton/cement	▩	hout		metaal (niet geïdentif.)								
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:										
kleurgebruik	gebroken wit														
opmerkingen	Het seinhuis situeert zich deels in de erker op de bovenste verdieping van de technische blokpost aan het station. De ramen van de seinzaal zijn schuin geplaatst ter wille van het vermijden van een hinderlijke lichtinval. Ook de luifel loopt schuin omhoog.														

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik	▩	aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	
Beschrijving: EBP is hier gekoppeld aan een al-relaiszaal. De seingevers zullen binnenkort verhuizen naar het nieuwe seinhuis aan de overkant van de sporen.					

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 093

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	In gebruik als seinpost.				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: /					

Opmerkingen

Het seinhuis zal binnenkort buiten dienst worden gesteld.

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 093

foto nr.: 1- voorgevel en linkerzijgevel	foto nr.: 2 – rechterzijgevel	foto nr.: 3 – voorgevel
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – interieur bedieningsruimte	foto nr.: 5 – interieur bedieningsruimte	foto nr.:
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering:
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf:
		

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 093



IF093.2 F. Verbeemen, station en seinhuis Denderleeuw, 1962-1965, (S., DE SCHUITENEER, *Zichtkaart eind jaren 60* (…), (s.d.), op de website van spoorwegknooppunt Geraardsbergen, http://spoorwegknooppuntfgra.be/nieuwstationdenderleeuw%20copy.htm, geraadpleegd op 24/03/2011).

INVENTARISFICHE INV. NR. 094

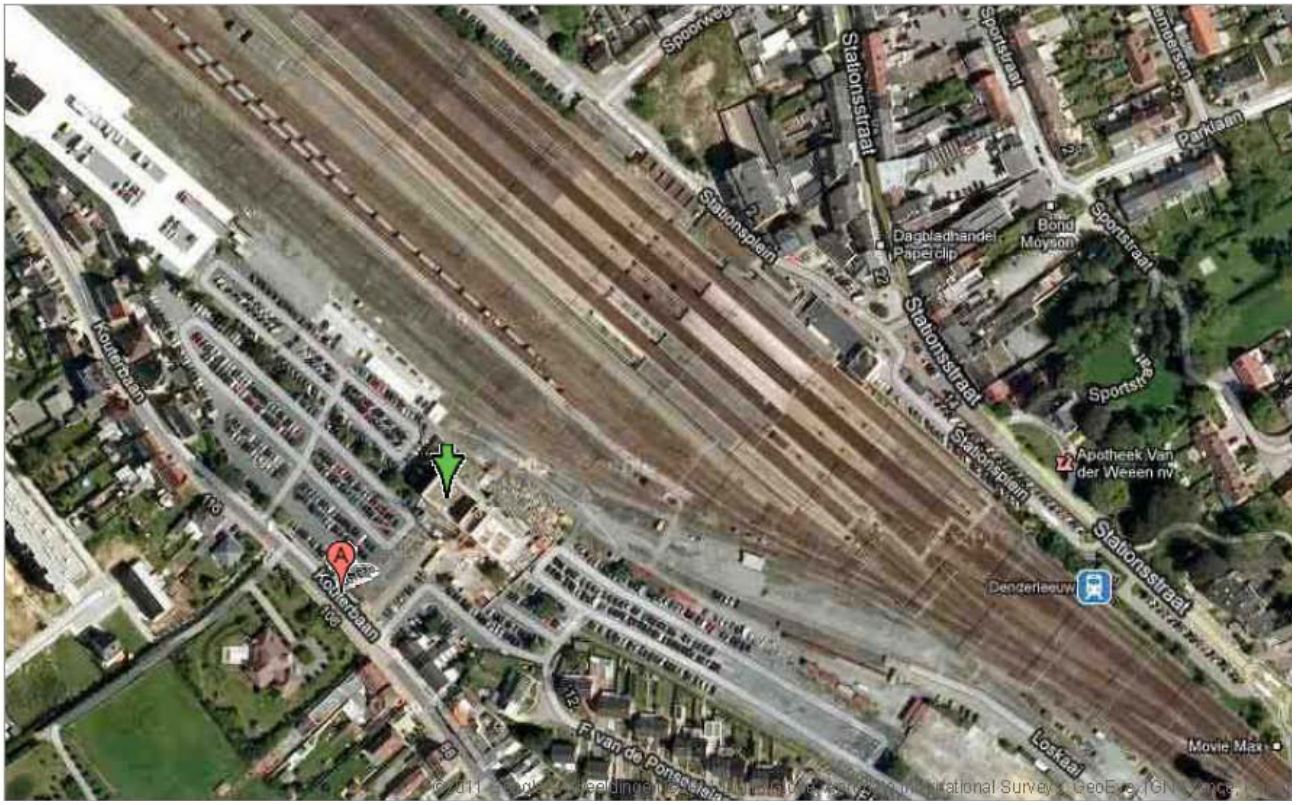


IF094.1 S. Van Hoof, toekomstige blokpost 5 te Denderleeuw, 2006, (eigen foto, 17/03/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Denderleeuw
Naam	nog geen naam want nog geen seinhuis (toekomstige blokpost 5)
Architect	S. Van Hoof
Datering	2006 (datum plan)
Typologie	C2
Beschrijving	- seinzaal in gebouw met andere functies - bijna geen ramen in de seinzaal
Literatuur en bronnen	- GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 95802-41-01/AA-12/30: *Denderleeuw. Seinhuis + dienstgebouw. Verdieping 3*, (01/06/2006). - GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 95802-41-01/AA-20/30: *Denderleeuw. Seinhuis + dienstgebouw. Gevels*, (01/06/2006).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 094



Ligging toekomstige blokpost 5 - Denderleeuw (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50	▨	lijn50A	
Station	Denderleeuw			
Naam	toekomstige blokpost 5			
Coördinaten	N: 50.890954 E: 4.069866			
Gelegen aan	station	▨		
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	in/~~aan~~ gebouw met andere functies	▨		
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 094

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	5 (seinzaal op het vierde niveau)													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▩	andere:					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG	▩	LZG		RZG	▩	AG		materiaal: metaal					
luifel	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /					
schouw	aantal: 1		materiaal: metaal											
materiaal	baksteen	▩	beton/cement	▩	hout		metaal (niet geïdentif.)	▩						
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:									
kleurgebruik	donkergrijs en middengrijs													
opmerkingen	Het volume waarin de seinzaal zich bevindt vertoont een overstek													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	

Beschrijving:
De EBP-seininrichting is hier nog niet ondergebracht. Dit zal in de loop van dit jaar normaal gezien gebeuren.

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 094

Gebruik

in gebruik	▒	niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	Het gebouw wordt al gebruikt als kantoor. De seinzaal is nog leeg, maar zal binnenkort in gebruik genomen worden.				

Bewaringstoestand

goed	▒	redelijk		slecht	
Schadebeeld: /					

Opmerkingen

/

fiche ingevuld op 17/03/2011

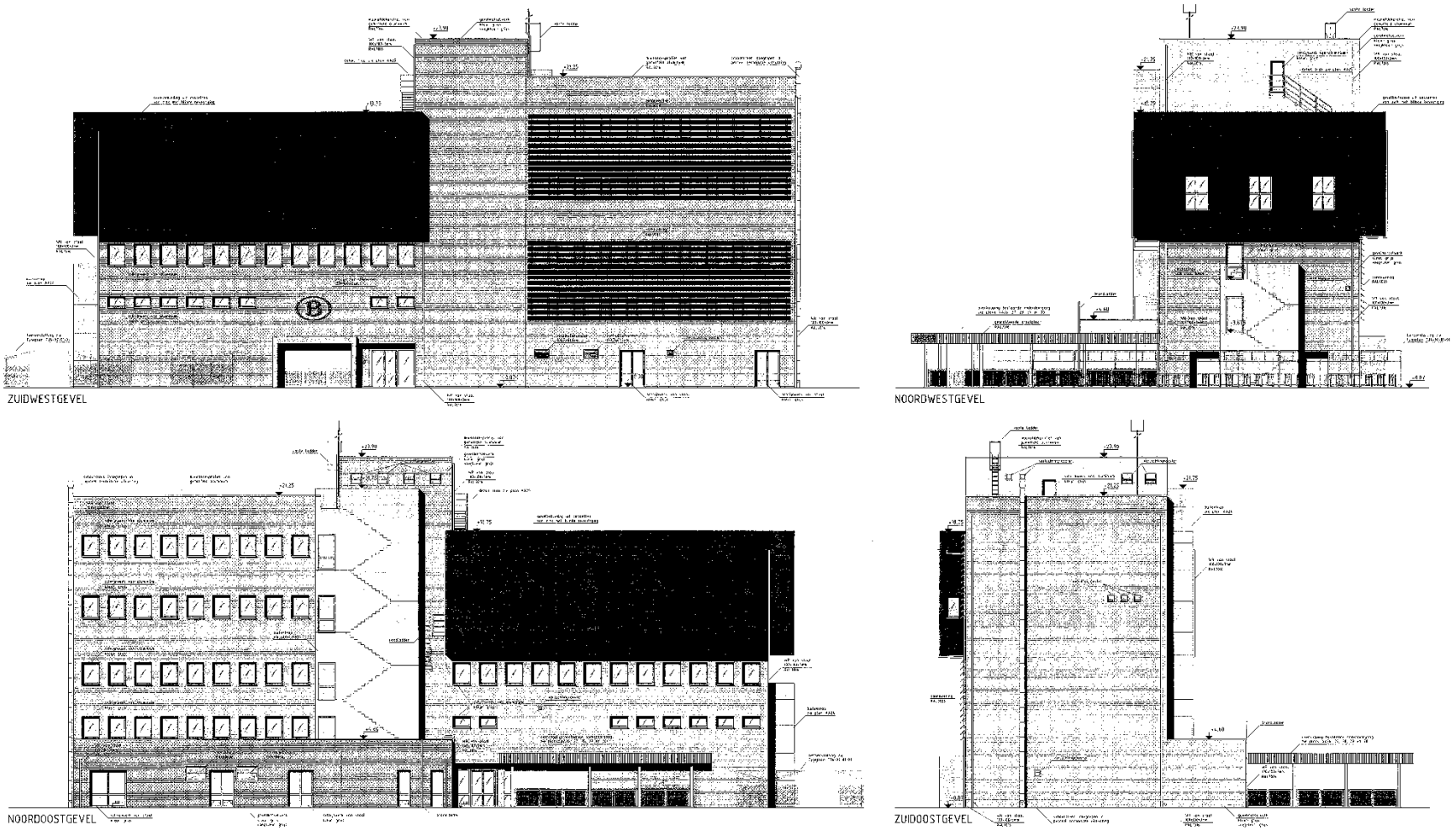
VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 094

foto nr.: 1- achtergevel	foto nr.: 2 – interieur
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
	

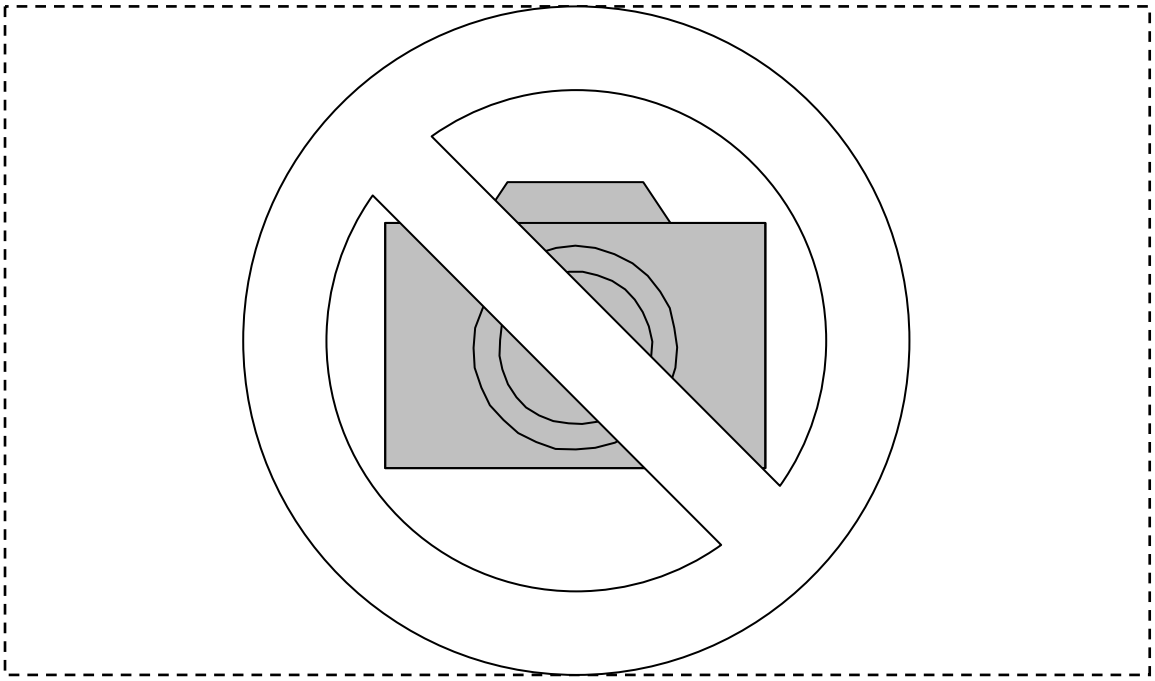
fiche ingevuld op 17/03/2011

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 094



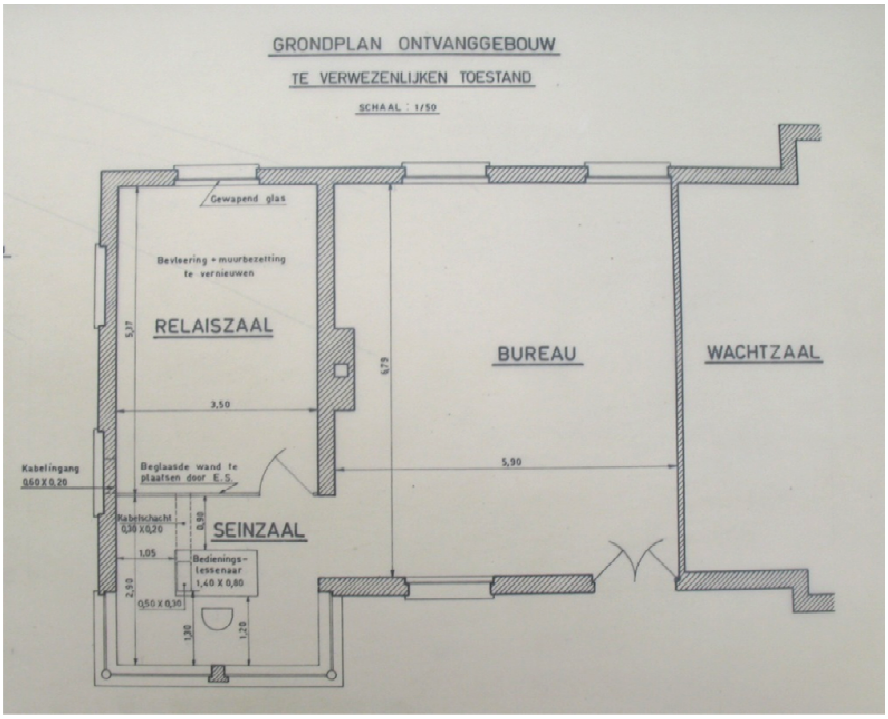
IF094.2 plan voor nieuw seinhuis te Denderleeuw, gevels, 01/06/2006, (origineel: GENT, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 95802-41-01/AA-20/30: *Denderleeuw. Seinhuis + dienstgebouw. Gevels*, (01/06/2006)).

INVENTARISFICHE **INV. NR. 095**



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	omgeving van Denderleeuw (splitsing Sint-Katherina-Lombeek)
Naam	blokpost 5
Architect	onbekend
Datering	17/12/1963 (in dienst name)
Typologie	/
Beschrijving	- al-relais (SAT.)
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 096



IF096.1 detail uit plan voor aanpassingen stationsgebouw te Ternat, 05/03/1959, (origineel: BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.059, nr. 102/94k: *Ternat. Baan 50. Wijzigen ontvanggebouw voor bouwen van een seinhuis type "al relais"*, (05/03/1959)).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50 Ternat blokpost 4
Architect	onbekend
Datering	1959 (datum plan)
Typologie	C1
Beschrijving	- seinzaal in station - bijgebouwde beglaasde erker
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.059, nr. 102/94k: *Ternat. Baan 50. Wijzigen ontvanggebouw voor bouwen van een seinhuis type "al relais"*, (05/03/1959).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 096

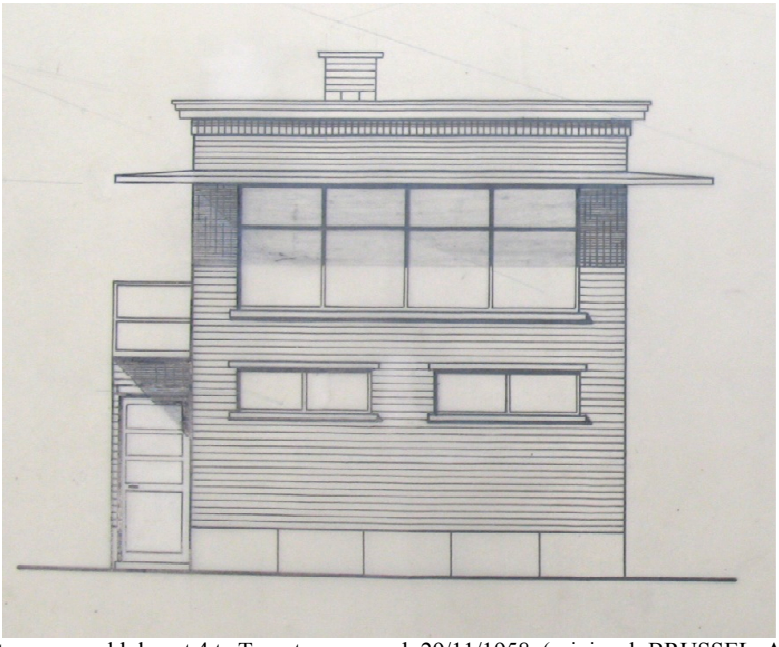


IF096.2 al-relaisgestel blok 4 te Ternat, 1959, (eigen foto, 17/03/2011).



IF096.3 relaiszaal blok 4 te Ternat, 1959, (eigen foto, 17/03/2011).

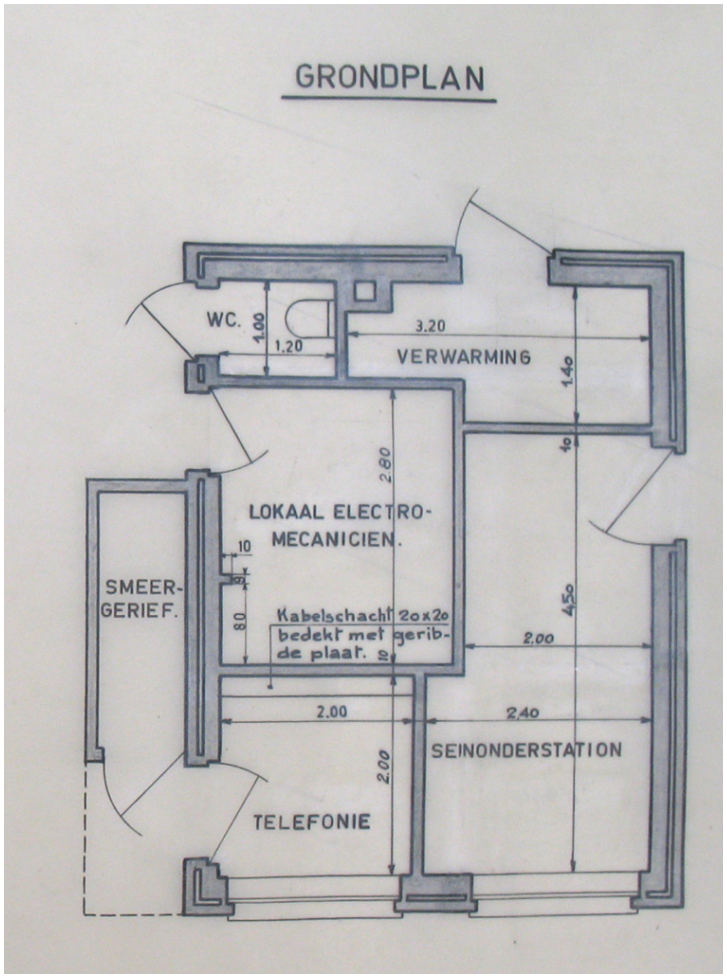
INVENTARISFICHE INV. NR. 097

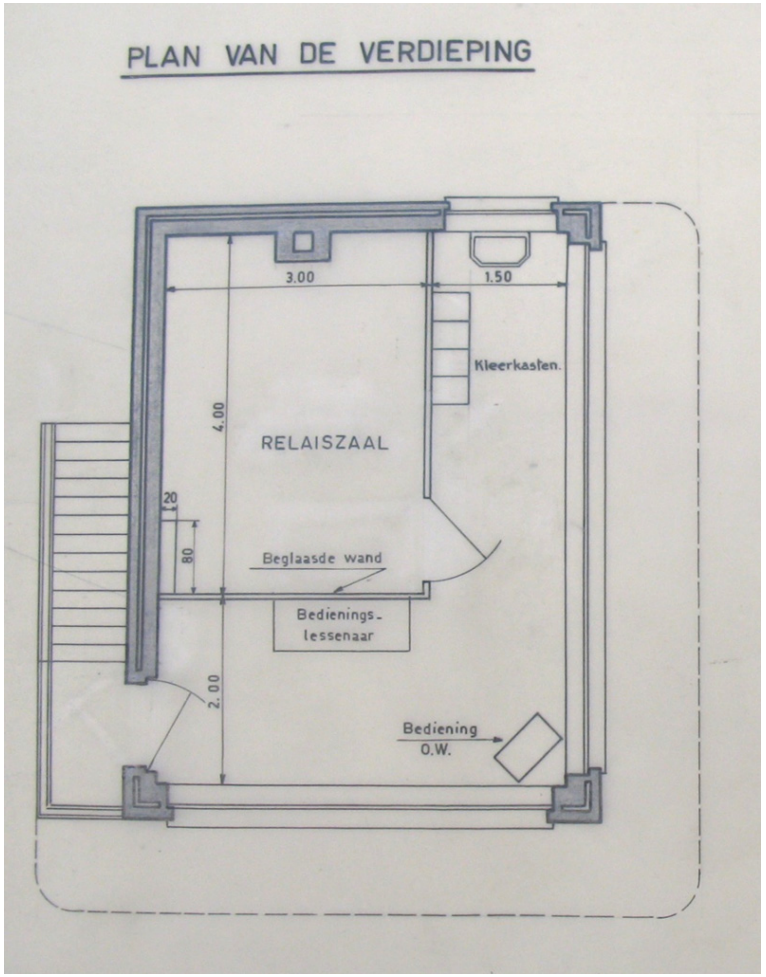


IF097.1 detail uit ontwerp voor blokpost 4 te Ternat, voorgevel, 29/11/1958, (origineel: BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.06.04.22.19, nr. 101/0: *Baan 50A. Ternat. Blokpost 4. Nieuw seinhuis (al relais). Voorontwerp*, (29/11/1958)).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Ternat
Naam	blokpost 4
Architect	onbekend
Datering	1958 (datum plan)
Typologie	B4
Beschrijving	- 2 niveaus - plat dak - ramen in voor- en rechterzijgevel - luifel vlak boven ramen aangebracht - buitentrap aan linkerzijgevel
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.06.04.22.19, nr. 101/0: *Baan 50A. Ternat. Blokpost 4. Nieuw seinhuis (al relais). Voorontwerp*, (29/11/1958).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 097





IF097.2 details uit ontwerp voor blokpost 4 te Ternat, grondplan en plan van de verdieping, 29/11/1958, (origineel: BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.06.04.22.19, nr. 101/0: *Baan 50A. Ternat. Blokpost 4. Nieuw seinhuis (al relais). Voorontwerp*, (29/11/1958)).

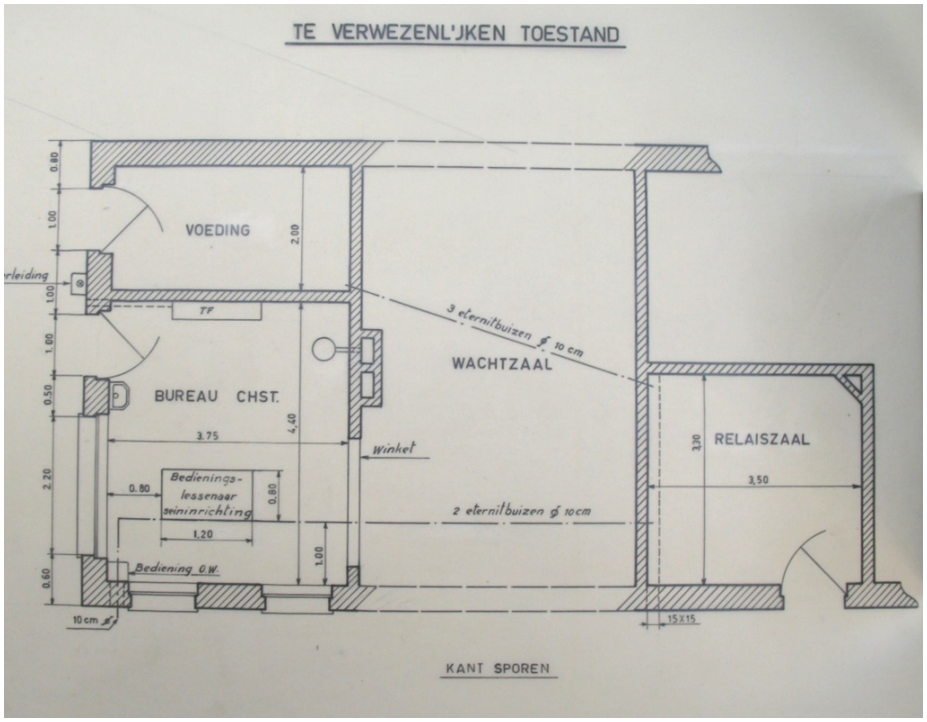
INVENTARISFICHE INV. NR. 098



IF098.1 blokpost 4 te Sint-Martens-Bodegem, (SINT-MARTENS-BODEGEM, FOTOCOLLECTIE HEEMKRING BODEGHAVE: foto seinhuis, (s.d.)).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Sint-Martens-Bodegem
Naam	blokpost 4
Architect	onbekend
Datering	in 1960 afgebroken
Typologie	B2
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - zadeldak (schilden dwars op de sporen) - kleine ramen in rechterzijgevel (wellicht ook in voor- en linkerzijgevel) - geen luifel
Literatuur en bronnen	- *De spoorweg in Bodegem*, s.l., Heemkring Bodeghave vzw, 1994. - SINT-MARTENS-BODEGEM, FOTOCOLLECTIE HEEMKRING BODEGHAVE: foto seinhuis, (s.d.).

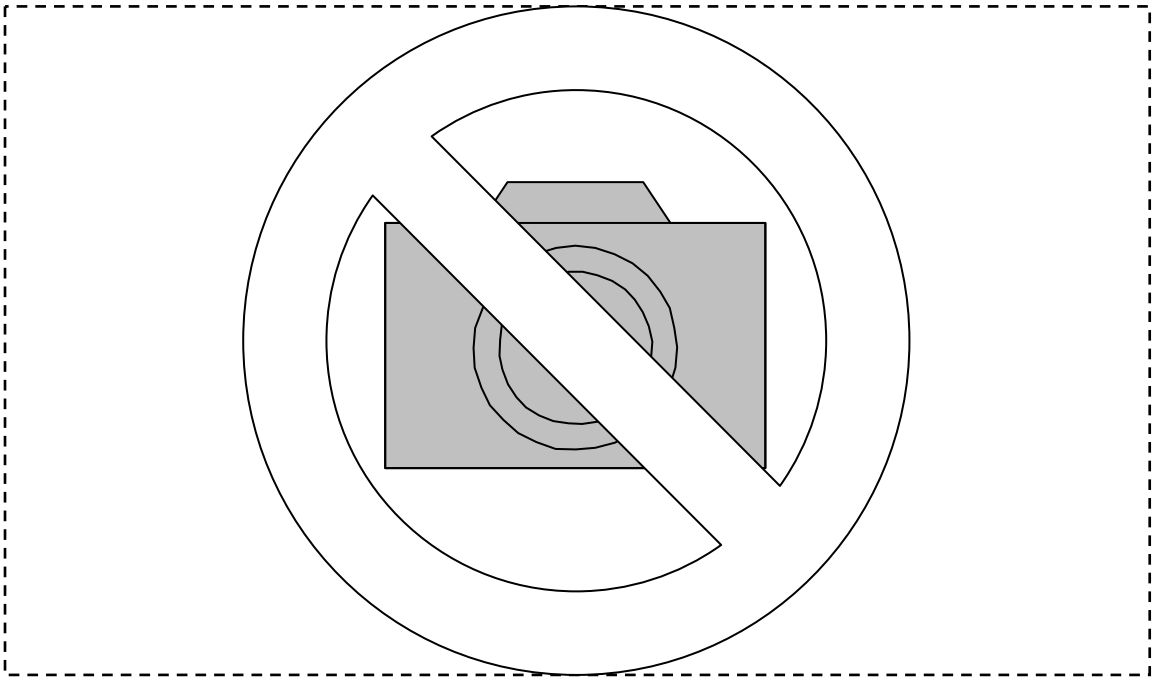
INVENTARISFICHE INV. NR. 099



IF099.1 detail uit plan voor wijziging aan ontvangstgebouw te Groot-Bijgaarden, grondplan, 24/01/1959, (origineel: BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.059, nr. 102/94k: *Baan 50. Groot-Bijgaarden. Inrichting seinhuis "al relais". Wijzigen ontvanggebouw*, (24/01/1959)).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Groot-Bijgaarden
Naam	blokpost 3
Architect	Mertens
Datering	1959 (datum plan) – 1960 (in dienst name)
Typologie	C1
Beschrijving	- seinzaal in stationsgebouw - invoegen van ramen
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, plannen, BA.059, nr. 102/94k: *Baan 50. Groot-Bijgaarden. Inrichting seinhuis "al relais". Wijzigen ontvanggebouw*, (24/01/1959). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 100



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	baanvak tussen Jette en Laken
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	<1880 (mogelijk circa 1887 vervangen door nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL: *Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2)*, (1880).

INVENTARISFICHE INV. NR. 101



IF101.1 blokpost 2 te Jette, 1930, (eigen foto, 17/03/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50 Jette blokpost 2
Architect	onbekend
Datering	1930 (datum plan)
Typologie	B6
Beschrijving	- 3 niveaus (1 half ondergronds niveau, twee bovengrondse niveaus) - schilddak verlengd in houten luifel met afgesneden hoeken - ramen in voorgevel en zijgevels, beglaasde erker in rechterzijgevel - balkon langs voor- en linkerzijgevel
Literatuur en bronnen	- *Le rail bruxellois en images*, Brussel, P.F.T., 1994. - BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12047-41-1/103D: *Station de Jette StPierre. Cabine électrique 60 leviers. Plans, coupes, élévations*, (02/08/1930). - BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12047-41-3/103D: *Station de Jette StPierre. Cabine électrique 60 leviers. Details divers*, (02/08/1930). - BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12047-41-6/103D: *Station Jette.Electrisch seinhuis. Gevels en doorsneden*, (s.d.). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979). - TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 133202: blokpost 2 te Jette, (06/10/2005).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 101



Ligging blokpost 2 - Jette (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50	▨	lijn50A	
Station	Jette			
Naam	blokpost 2			
Coördinaten	N: 50.880415 E: 4.323174			
Gelegen aan	station	▨		
	overweg	▨		
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand	▨		
	in/aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 101

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	3 (één half ondergronds niveau, twee volledig bovengrondse niveaus)												
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak	▨	wolfdak		plat dak		andere:				
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak						
buitentrap	VG		LZG		RZG		AG		materiaal: /				
luifel	VG:	▨	LZG:	▨	RZG:	▨	AG:		materiaal: hout				
schouw	aantal: 3		materiaal: metaal										
materiaal	baksteen	▨	beton/cement	▨	hout	▨	metaal (niet geïdentif.)						
	natuursteen (niet geïdentif.)	▨	blauwe hardsteen		andere:								
kleurgebruik	roodbruine baksteen, witte raamkozijnen en witte luifel, donkergroene deurkozijnen												
opmerkingen	metselwerk in kruisverband, metalen balkon, ramen zijn met houten platen dichtgemaakt.												

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik	▨	aanwezig en in slechte staat	▨
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	▨
Beschrijving: Al-relais systeem. Nog deels aanwezig maar in slechte staat.					

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 101

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

Bewaringstoestand

goed		redelijk		slecht	
Schadebeeld: De wapening ligt op sommige plekken bloot. Scheuren in de muren. Gaten in het plafond. Roest. Graffiti.					

Opmerkingen

/

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 101

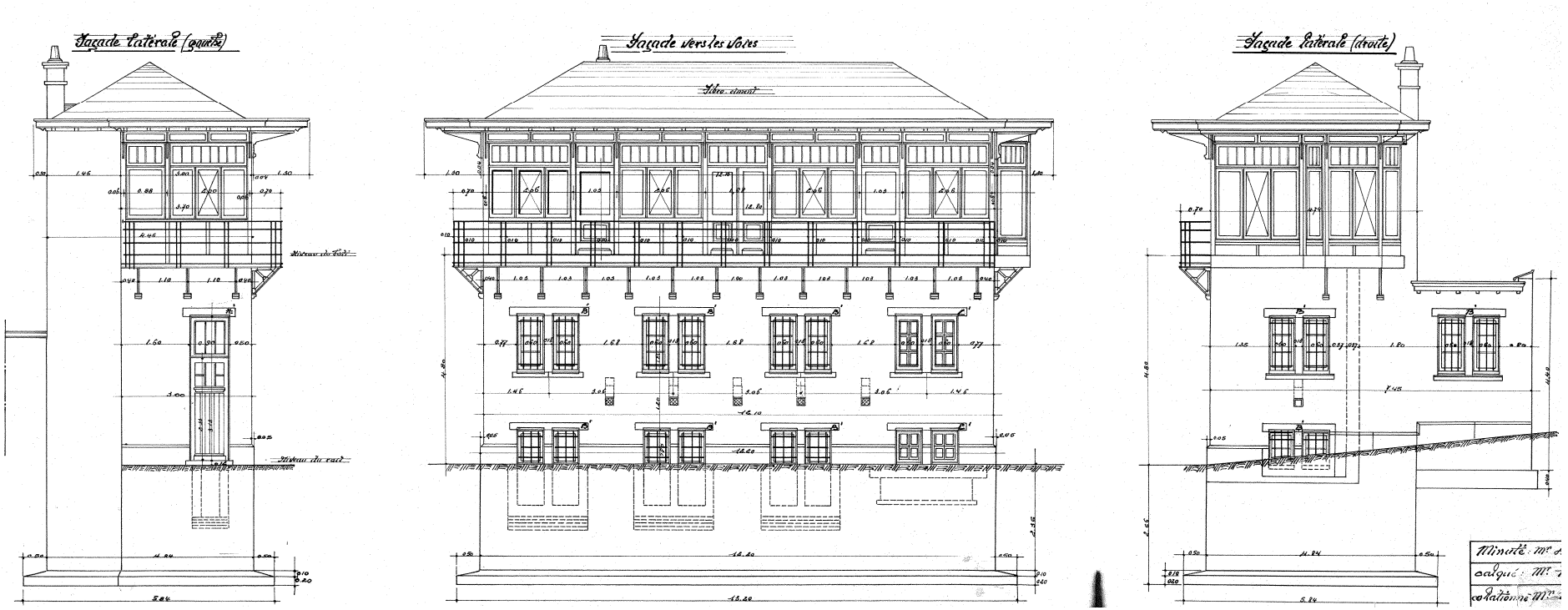
foto nr.: 1- voorgevel	foto nr.: 2 – linkerzijgevel en voorgevel	foto nr.: 3 – rechterzijgevel en achtergevel
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – interieur bedieningsruimte	foto nr.: 5 – interieur technische ruimte	foto nr.: detail graffiti en beschadigde muur
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		

fiche ingevuld op 17/03/2011

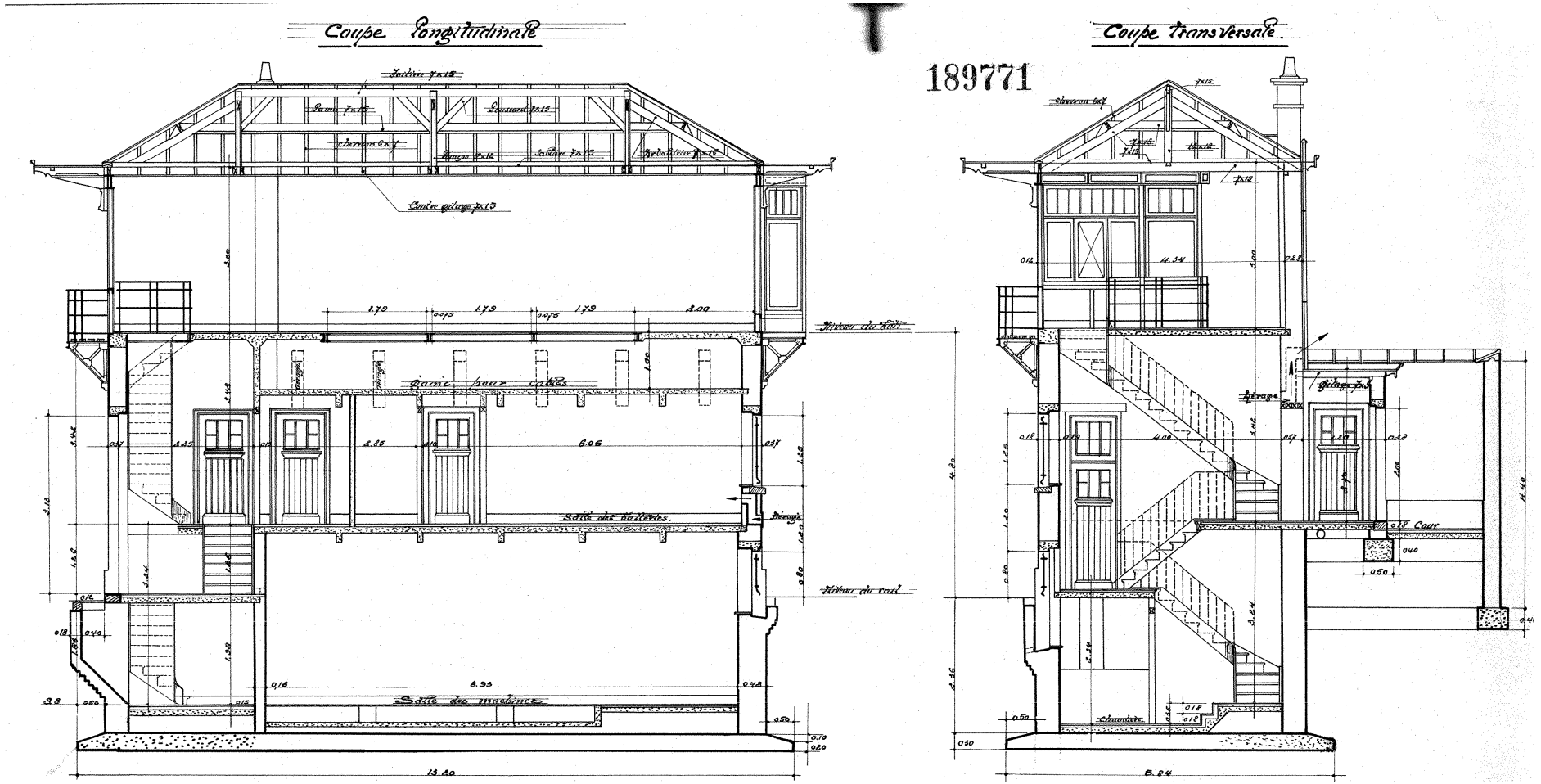
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 101



IF101.2 blokpost 2 te Jette, 1930, (TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B DIEU, nr. 133202: blokpost 2 te Jette, (06/10/2005)).

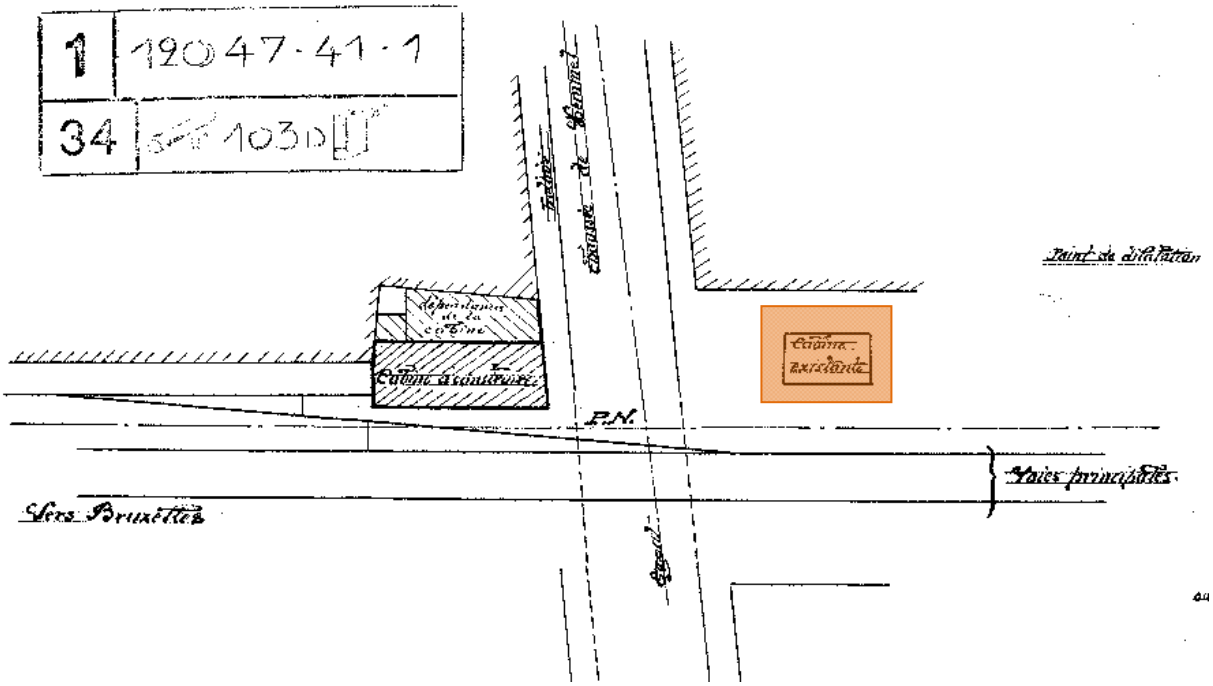


IF101.3 detail uit plan voor blokpost 2 te Jette, gevels, 02/08/1930, (origineel: BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12047-41-1/103D: *Station de Jette StPierre. Cabine électrique 60 leviers. Plans, coupes, élévations*, (02/08/1930)).



IF101.4 detail uit plan voor blokpost 2 te Jette, doorsnedes, 02/08/1930, (origineel: BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12047-41-1/103D: *Station de Jette StPierre. Cabine électrique 60 leviers. Plans, coupes, élévations*, (02/08/1930)).

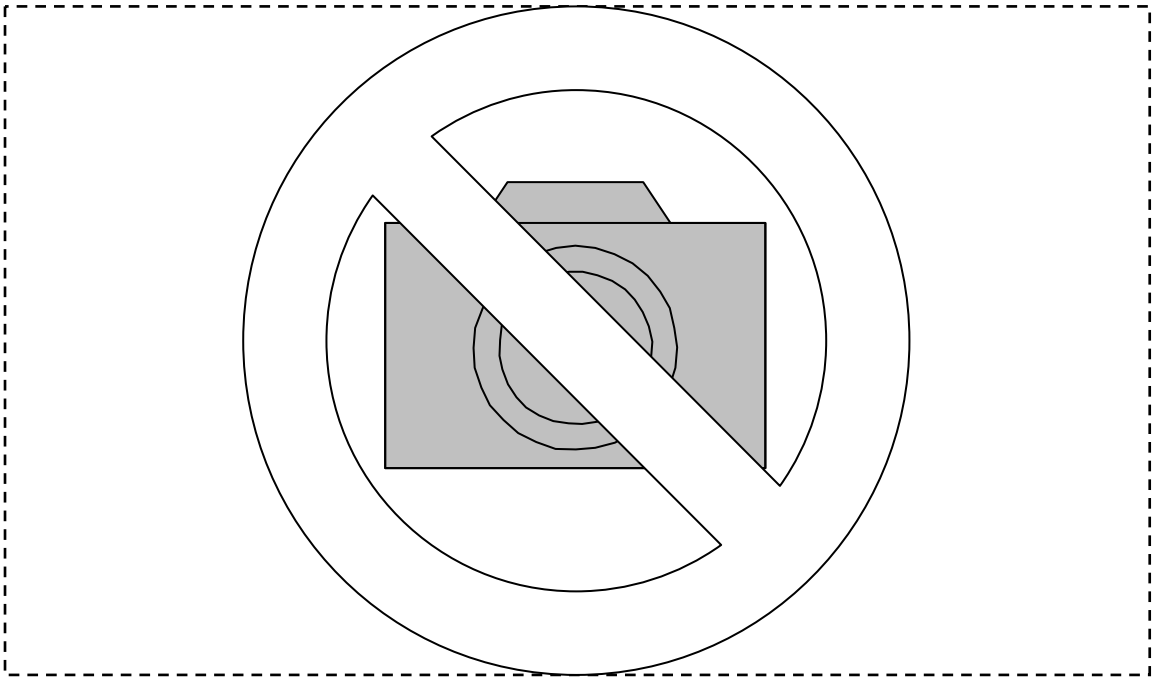
INVENTARISFICHE INV. NR. 102



IF102.1 detail uit plan voor de bouw van blokpost 2 te Jette, bestaand seinhuis, liggingsplan, 02/08/1930, (origineel: BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12047-41-1/103D: *Station de Jette StPierre. Cabine électrique 60 leviers. Plans, coupes, élévations*, (02/08/1930)).

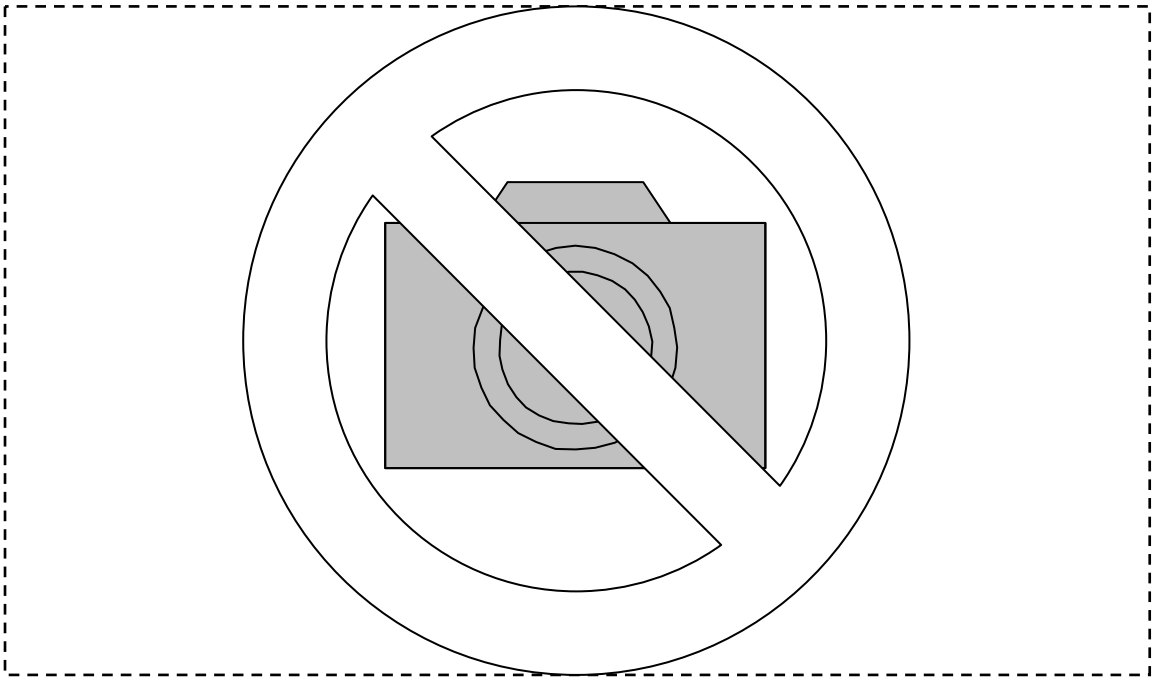
Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50 Jette onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	/
Beschrijving	- mechanisch
Literatuur en bronnen	- *Le rail bruxellois en images*, Brussel, P.F.T., 1994. - BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12047-41-1/103D: *Station de Jette StPierre. Cabine électrique 60 leviers. Plans, coupes, élévations*, (02/08/1930).

INVENTARISFICHE INV. NR. 103



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Laken
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	1871 (tegen 1887 vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399.

INVENTARISFICHE INV. NR. 104



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	baanvak tussen Laken en Brussel-Noord
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	<1880 (mogelijk circa 1887 vervangen door nieuwe Saxby-seinhuizen)
Typologie	/
Beschrijving	- twee Saxby-seinhuizen
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL*: Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2),* (1880).

INVENTARISFICHE INV. NR. 105

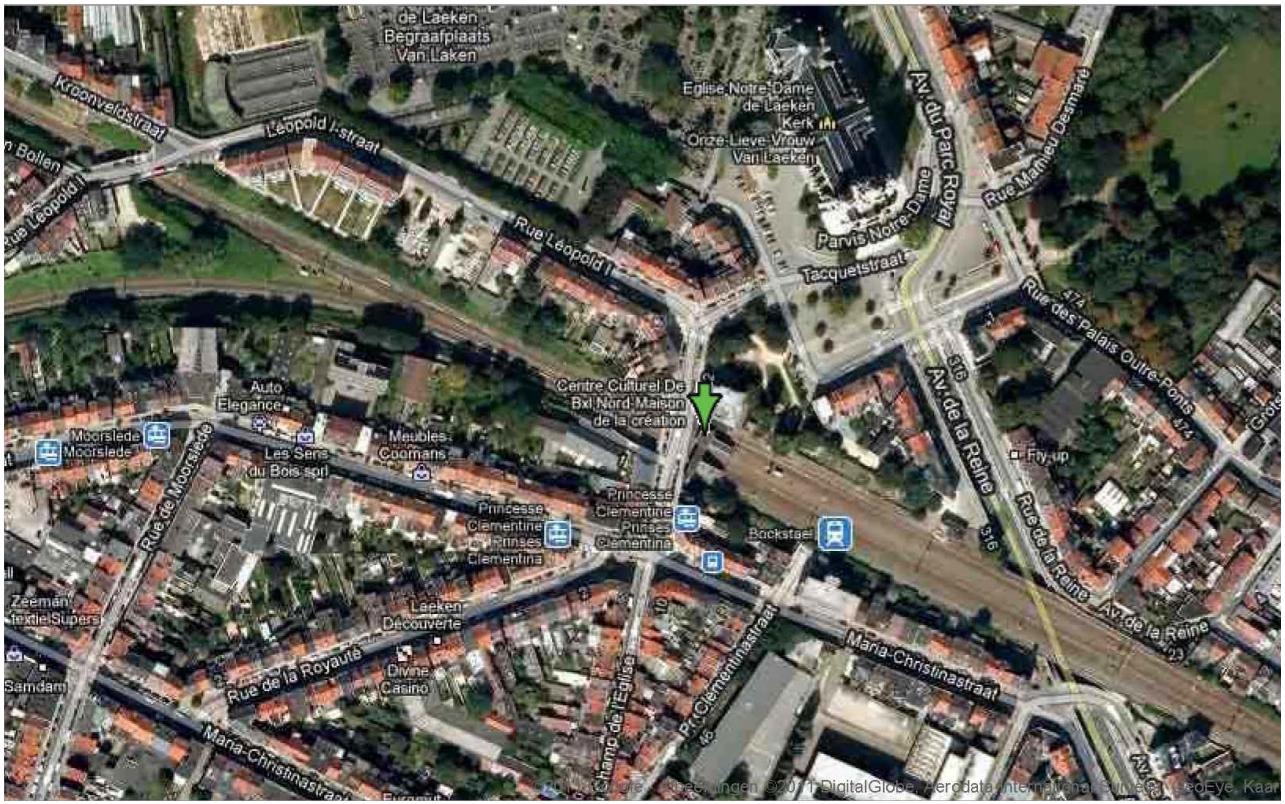


IF105.1 blokpost 1L te Laken, 1932 (?), (eigen foto, 17/03/2011).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Laken
Naam	blokpost 1L
Architect	onbekend
Datering	1932 (in dienst name elektrisch seinpost ACEC-type Hasselt)
Typologie	B9
Beschrijving	- 1 niveau (+ 1 lage onderzone) - plat dak met kleine dakoverstek (geen echte luifel) - geen ramen in gevels parallel met de sporen, wel in de gevels dwars op de sporen - buitentrap aan achtergevel (=gevel richting Denderleeuw)
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

VELDWERKFICHE – LIGGING

INV. NR. 105



Ligging blokpost 1L - Laken (Bron: Google Maps).

Ligging

Spoorlijn	lijn50		lijn50A	
Station	Laken			
Naam	blokpost 1L			
Coördinaten	N: 50.877552 E: 4.354781			
Gelegen aan	station			
	overweg			
	vorming			
	bundel			
Relatie	alleenstaand			
	~~in/~~aan gebouw met andere functies			
	in/ aan station			

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – ARCHITECTUUR & TECHNIEK

INV. NR. 105

Beschrijving exterieur

aantal niveaus	1 (+ 1 lage onderzone)													
vorm van het dak	lessenaardak		schilddak		wolfdak		plat dak	▩	andere:					
	zadeldak		tentdak		zaagdak		mansardedak							
buitentrap	VG		LZG		RZG		AG	▩	materiaal: metaal					
luifel	VG:		LZG:		RZG:		AG:		materiaal: /					
schouw	aantal: 1		materiaal: beton											
materiaal	baksteen	▩	beton/cement	▩	hout		metaal (niet geïdentif.)							
	natuursteen (niet geïdentif.)		blauwe hardsteen		andere:									
kleurgebruik	bruine baksteen, witte raamkozijnen, donkergroene deurkozijn, lichtgrijze metalen buitentrap													
opmerkingen	metselwerk in halfsteens verband, metalen ramen													

Technieken interieur

aanwezig en in gebruik		aanwezig en buiten gebruik		aanwezig en in slechte staat	
verwijderd en vernietigd		verwijderd en bewaard		verwijderd (onbekend)	

Beschrijving:
De huidige toestand is mij onbekend aangezien het interieur niet betreden kon worden.

fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – GEBRUIK & BEWARING

INV. NR. 105

Gebruik

in gebruik		niet in gebruik		met afbraak bedreigd	
opmerking:	/				

Bewaringstoestand

goed		redelijk		slecht	
Schadebeeld: De wapening ligt op sommige plekken bloot. De vensters zijn kapot. Scheuren in de muren.					

Opmerkingen

/

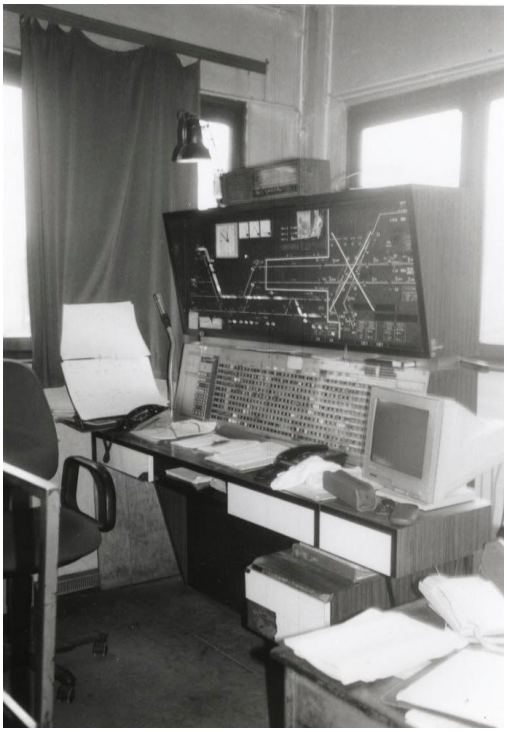
fiche ingevuld op 17/03/2011

VELDWERKFICHE – AFBEELDINGEN

INV. NR. 105

foto nr.: 1- achtergevel	foto nr.: 2 – linkerzijgevel, achtergevel en station	foto nr.: 3 – voorgevel en rechterzijgevel
datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011	datering: 17/03/2011
fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto	fotograaf: eigen foto
		
foto nr.: 4 – achtergevel	foto nr.:	foto nr.:
datering: 17/03/2011	datering:	datering:
fotograaf: eigen foto	fotograaf:	fotograaf:
		

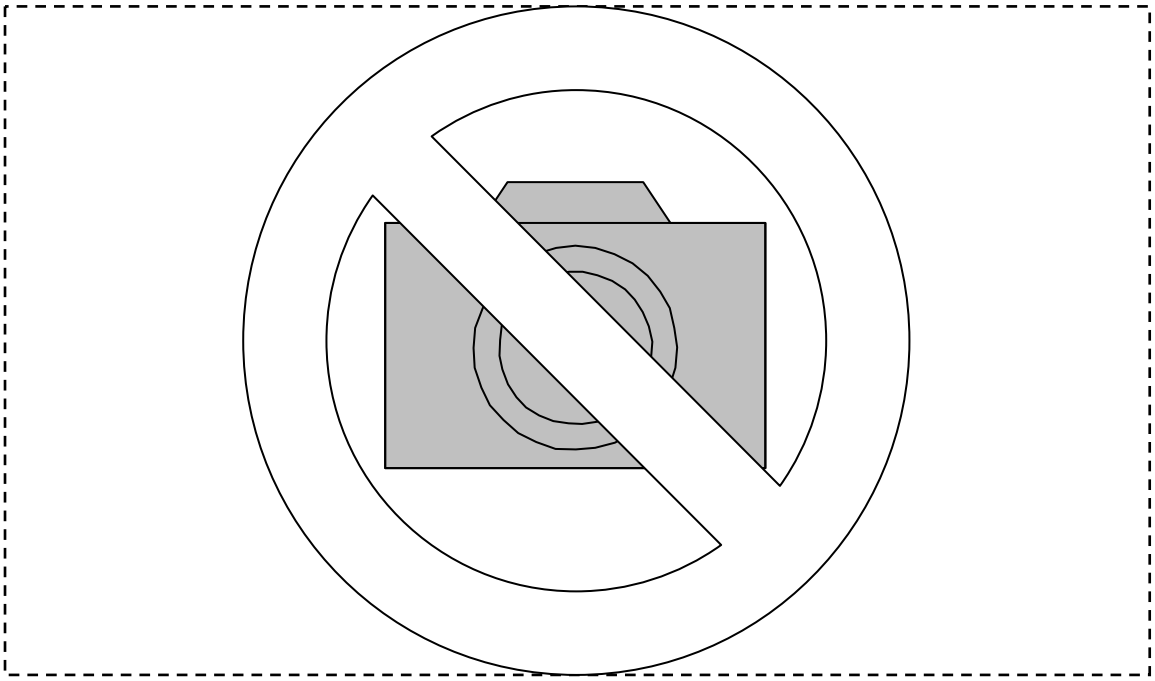
INVENTARISFICHE INV. NR. 106



IF106.1 blokpost 1L in station te Laken, (TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 119923: blokpost 1L te Laken, (08/10/1999)).

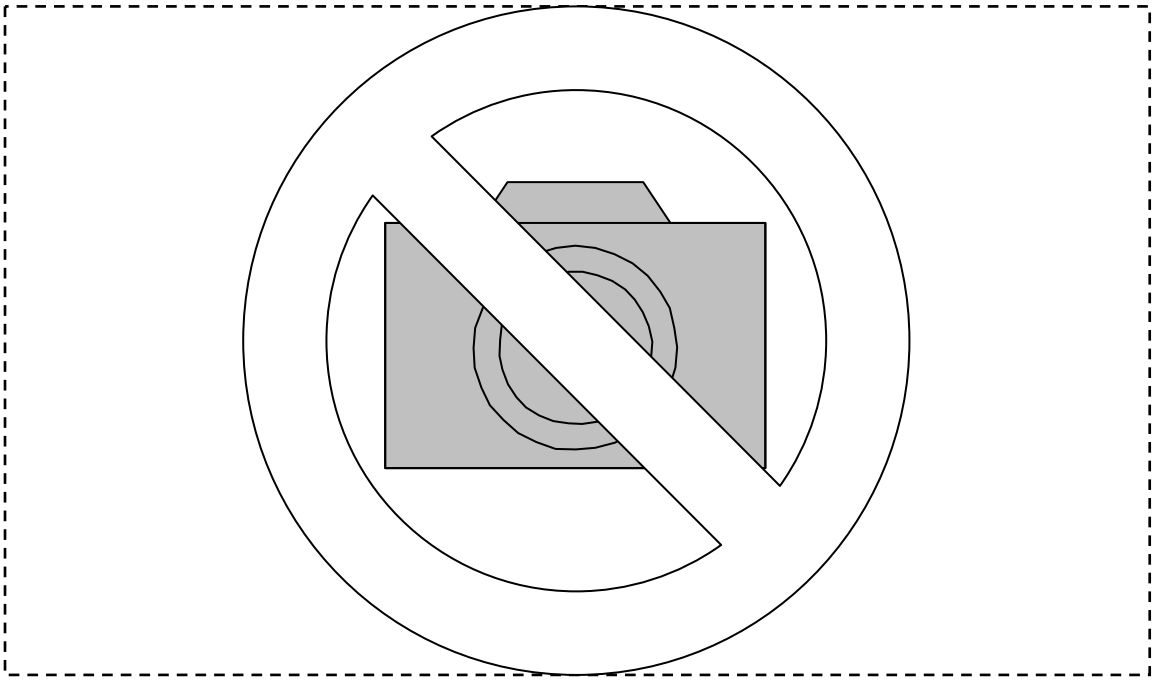
Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Laken
Naam	blokpost 1L
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	C1
Beschrijving	- al-relaispost in station
Literatuur en bronnen	- TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B. DIEU, nr. 119923: blokpost 1L te Laken, (08/10/1999).

INVENTARISFICHE INV. NR. 107



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Brussel (station Brussel-Noord)
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	1877 (mogelijk circa 1887 vervangen door een nieuw Saxby-seinhuis)
Typologie	/
Beschrijving	- Saxby-seinhuis
Literatuur en bronnen	- CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399.

INVENTARISFICHE INV. NR. 108



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Brussel (station Brussel-Noord)
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	<1880 (mogelijk circa 1887 vervangen door nieuwe Saxby-seinhuizen)
Typologie	/
Beschrijving	- twee Saxby-seinhuizen
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, KAARTENZAAL*: Carte des chemins de fer de la Belgique: adoptée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat: 1880. (nr 2),* (1880).

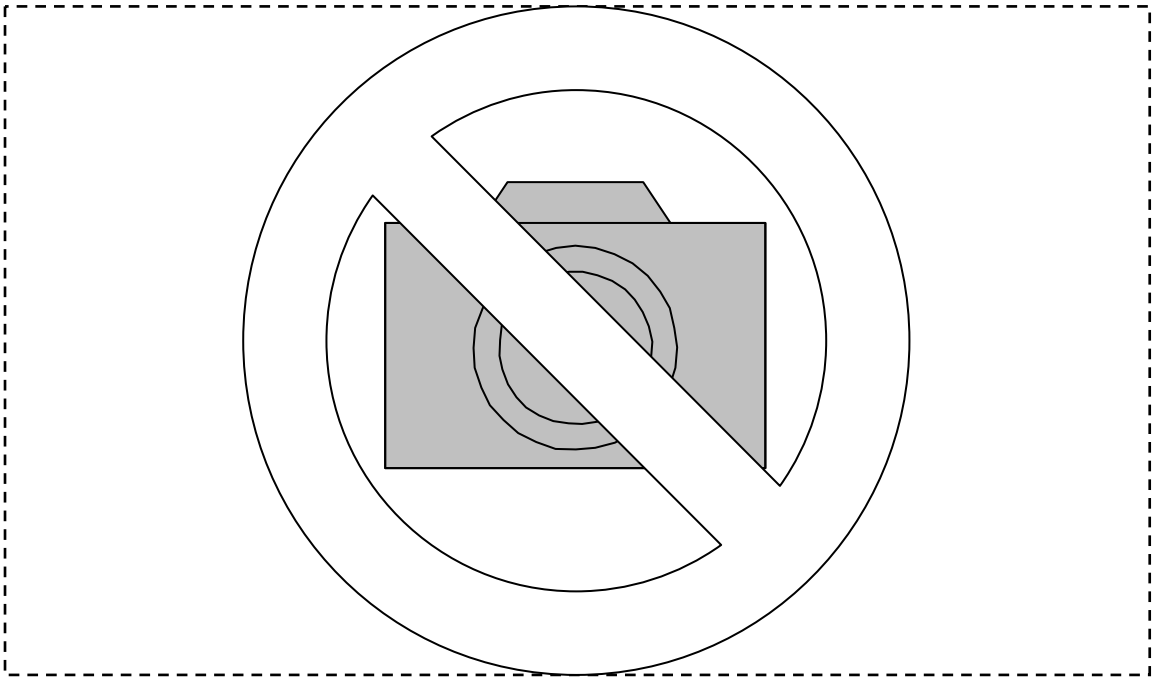
INVENTARISFICHE INV. NR. 109



IF109.1 Saxby-seinhuis te Brussel-Noord, (BRUSSEL, Archiefdienst en Fototheek NMBS-Holding, nr. Z11628, Saxby-seinhuis Brussel-Noord (1890)).

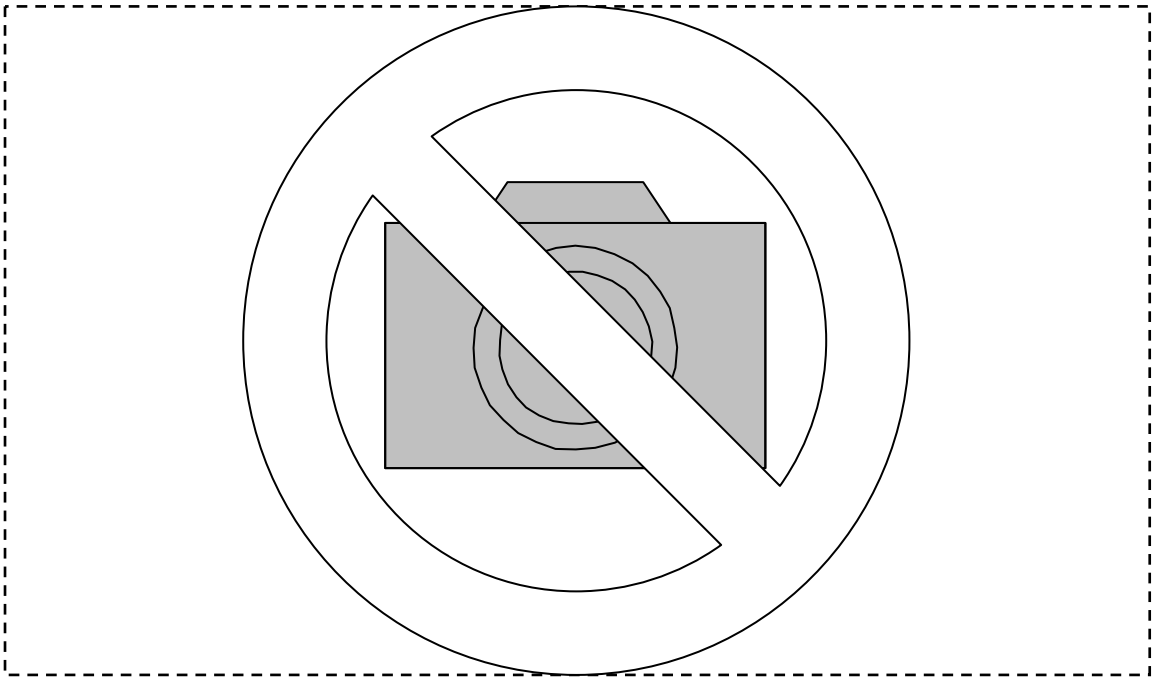
Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Brussel (station Brussel-Noord)
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	C3
Beschrijving	- 1 niveau - seinzaal op metalen brug over enkele sporen - zinken (?) schilddak, met kleine dakoverstek (geen echte luifel) - ramen in beide langsgevels (mogelijk ook in beide kopgevels) - buitentrap aan rechterzijgevel (volgens foto)
Literatuur en bronnen	- CRESENS, A., *De veiligheid op het spoor*, in: VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G. (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen. 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire pers, 2001, pp. 380-399. - BRUSSEL, Archiefdienst en Fototheek NMBS-Holding, nr. Z11628, Saxby-seinhuis Brussel-Noord, (1890). - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 110



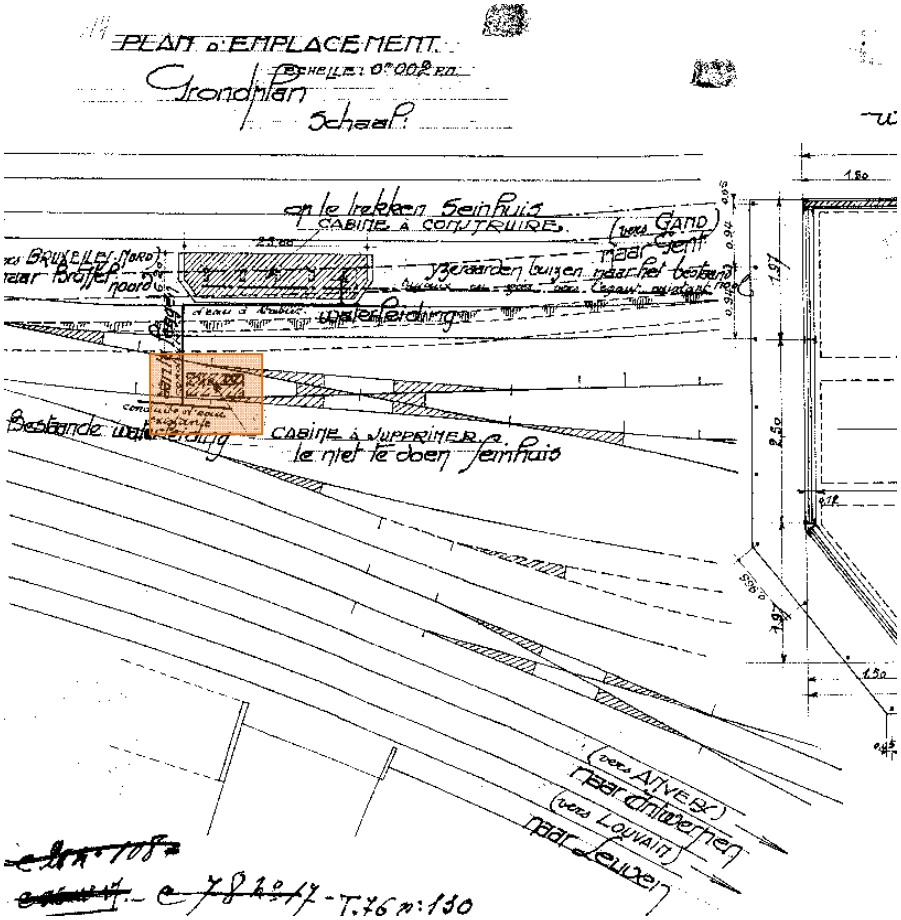
Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Brussel (station Brussel-Noord)
Naam	blokpost I
Architect	onbekend
Datering	1905 (in dienst name Siemens & Hälske seinpost)
Typologie	/
Beschrijving	- Siemens & Hälske
Literatuur en bronnen	- FINET, G., *Onze seininrichting*, in: *Het spoor*, dec. 1979, pp. 7-10.

INVENTARISFICHE **INV. NR. 111**



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Brussel (station Brussel-Noord)
Naam	blokpost III
Architect	onbekend
Datering	1905 (in dienst name Siemens & Hälske seinpost)
Typologie	/
Beschrijving	- Siemens & Hälske
Literatuur en bronnen	- FINET, G., *Onze seininrichting*, in: *Het spoor*, dec. 1979, pp. 7-10.

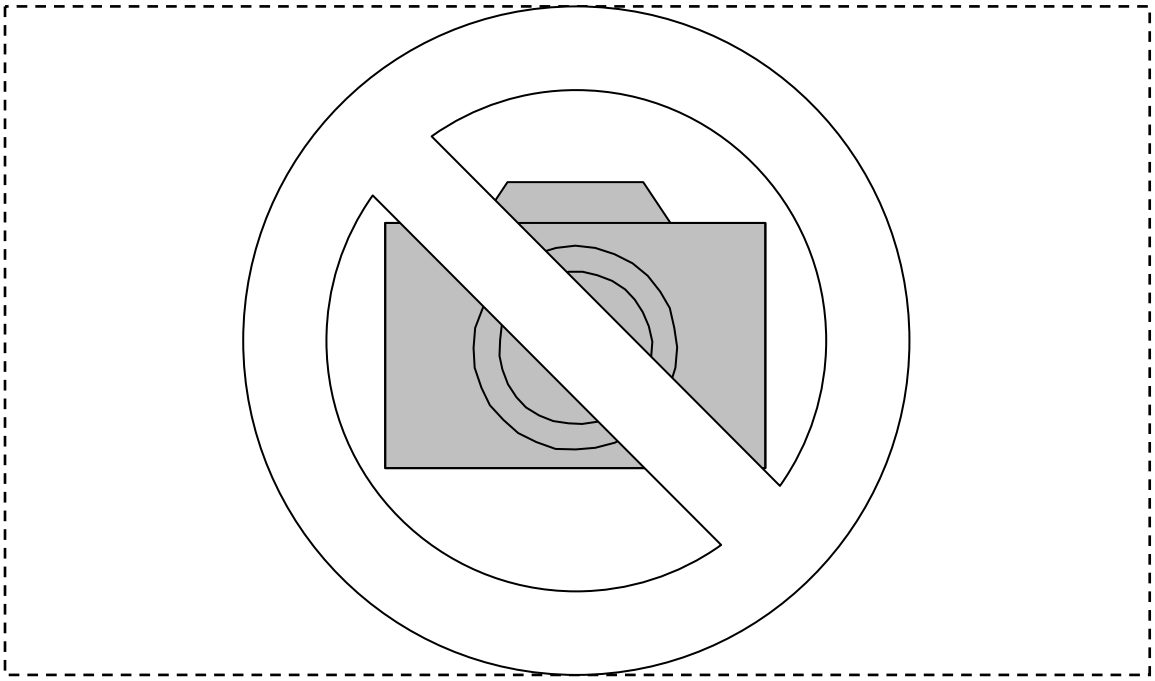
INVENTARISFICHE INV. NR. 112



IF112.1 detail uit plan voor bouw seinhuis III, af te breken seinhuis IV te Brussel-Noord, 29/12/1932, (origineel: BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12005-41-1/21X: *Statie Brussel-Noord vertakking naar Gent en stelplaats. Optrekken van een electrisch seinhuis. Plattegronden, opstanden, doorsneden en details*, (29/12/1932)).

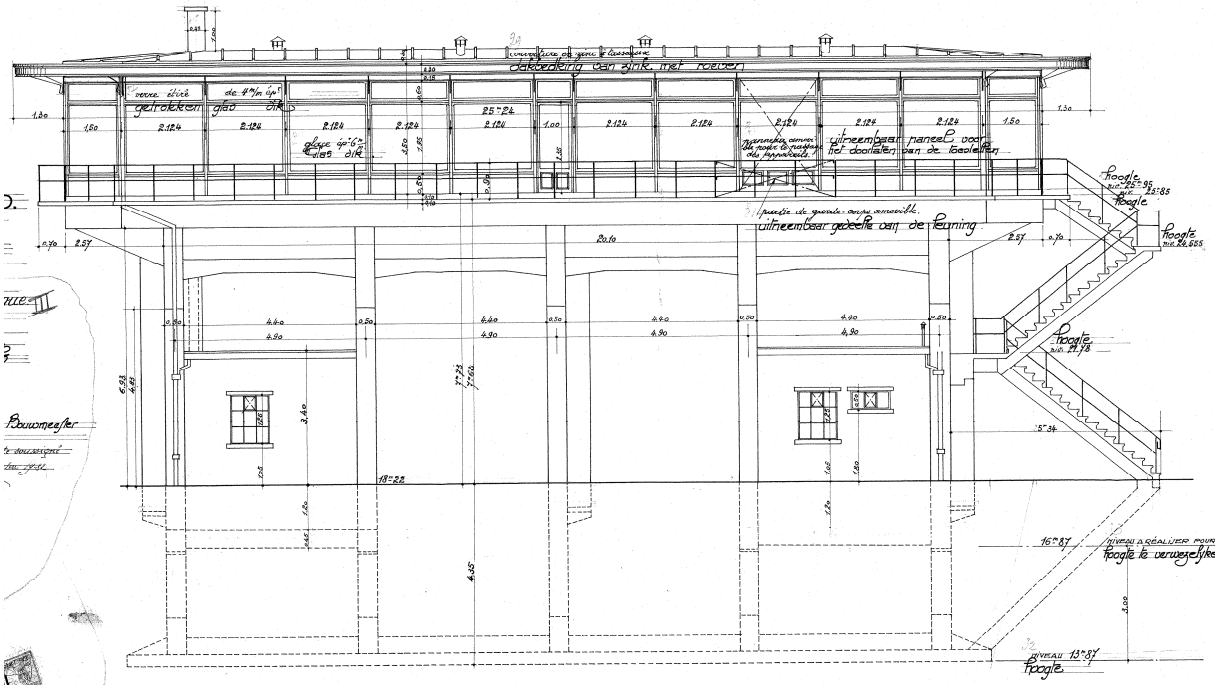
Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Brussel (station Brussel-Noord)
Naam	seinhuis IV
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	/
Beschrijving	/
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12005-41-1/21X: *Statie Brussel-Noord vertakking naar Gent en stelplaats. Optrekken van een electrisch seinhuis. Plattegronden, opstanden, doorsneden en details*, (29/12/1932).

INVENTARISFICHE INV. NR. 113



Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Brussel (station Brussel-Noord)
Naam	seinhuis IV
Architect	onbekend
Datering	1963 (in dienst name elektromechanisch Siemensgestel)
Typologie	/
Beschrijving	- elektromechanisch Siemensgestel
Literatuur en bronnen	- TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 114



IF114.1 detail uit plan voor bouw seinhuis III te Brussel-Noord, voorgevel,, 29/12/1932, (origineel: BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12005-41-1/21X: *Statie Brussel-Noord vertakking naar Gent en stelplaats. Optrekken van een electrisch seinhuis. Plattegronden, opstanden, doorsneden en details*, (29/12/1932)).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Brussel (station Brussel-Noord)
Naam	seinhuis III
Architect	onbekend
Datering	1932 (datering plan)
Typologie	B8
Beschrijving	- seinzaal op vijf betonnen pijlers - zinken schilddak met dakoverstek met afgeronde hoeken als luifel - grote ramen in voorgevel en beide zijgevels, zes kleinere ramen in achtergevel - balkon langs voorgevel en zijgevels - buitentrap aan rechterzijgevel
Literatuur en bronnen	- *Noord-Zuidverbinding. Werken tot ophooging van het station Brussel-Noord*, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 1, pp. 9-12. - BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12005-41-1/21X: *Statie Brussel-Noord vertakking naar Gent en stelplaats. Optrekken van een electrisch seinhuis. Plattegronden, opstanden, doorsneden en details*, (29/12/1932). - TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B DIEU, nr. 106205, seinhuis III te Brussel-Noord, (08/06/1993).

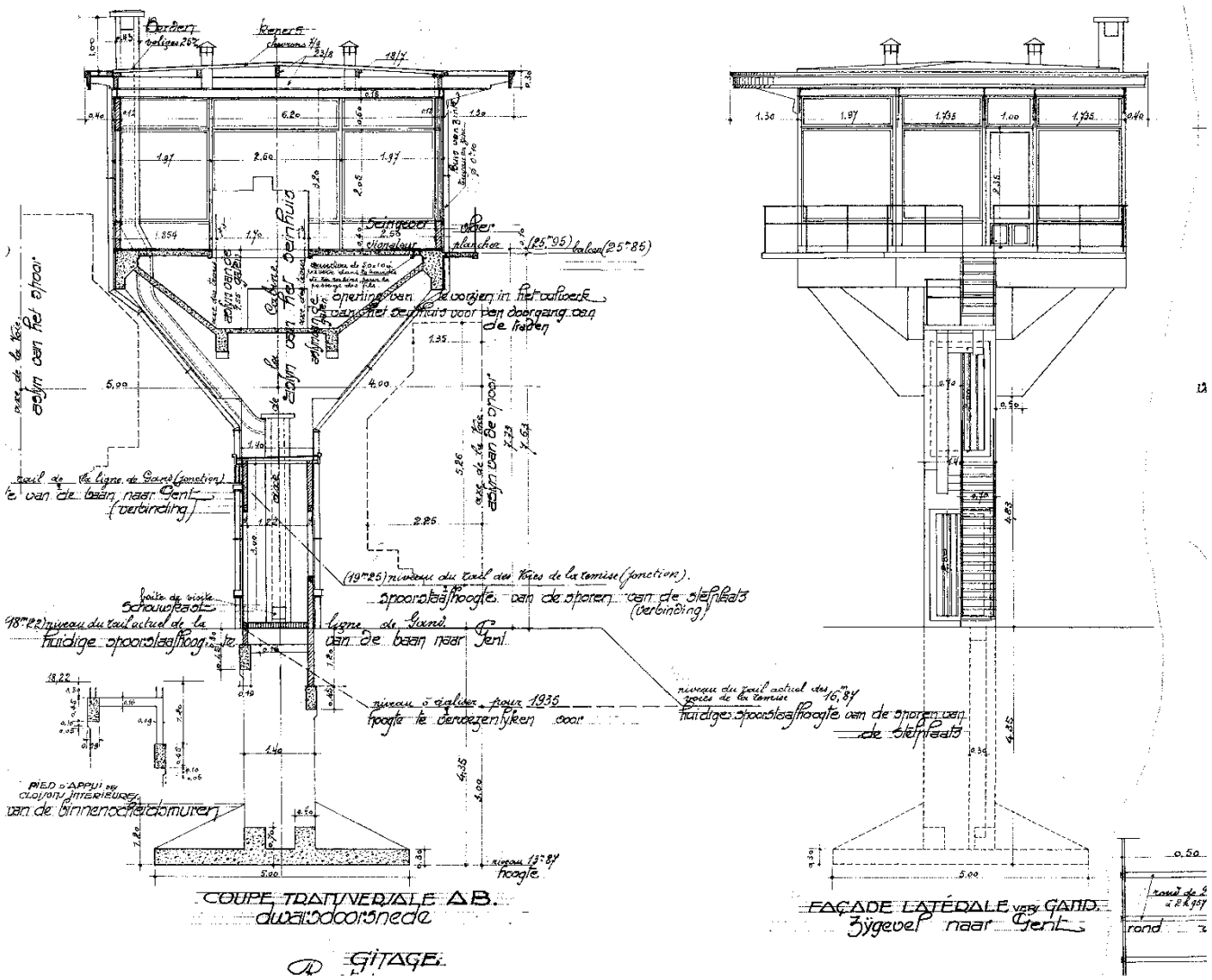
BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 114



IF114.2 seinhuis III te Brussel-Noord tijdens ophoging, 1932, (*Noord-Zuidverbinding. Werken tot ophooging van het station Brussel-Noord*, in: *Het Spoor*, jg. 1, 1939, nr. 1, pp. 12.)

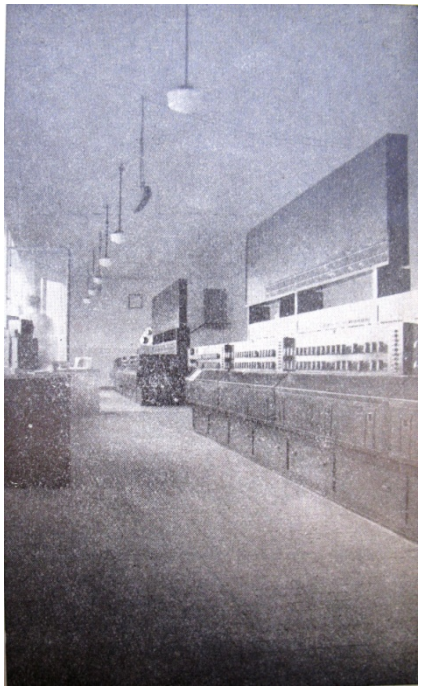


IF114.3 seinhuis III te Brussel-Noord, 1932, (TUBEKE, FOTOCOLLECTIE B DIEU, nr. 106205, seinhuis III te Brussel-Noord, (08/06/1993)).



IF114.4 detail uit plan voor bouw seinhuis III, dwarsdoorsnede en zijgevel, 29/12/1932, (origineel: BRUSSEL, TEKENBUREAU NMBS-HOLDING, klassement van de plannen, nr. 12005-41-1/21X: Statie Brussel-Noord vertakking naar Gent en stelplaats. Optrekken van een *een electrisch seinhuis. Plattegronden, opstanden, doorsneden en details*, (29/12/1932)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 115



IF115.1 seinhuis I en II te Brussel-Noord, 1946 en 1954 (R., WEBER, *Een kijk op de inrichtingswerken en exploitatievooruitzichten van de Noord-Zuidverbinding*, in: *Treinen*, jg. 1, juni 1951, nr. 2, pp. 23, s.d.).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Brussel (station Brussel-Noord)
Naam	seinhuis I en II
Architect	onbekend
Datering	1946 (in dienst name seinhuis I) en 1954 (in dienst name seinhuis II)
Typologie	C1
Beschrijving	- seinzaal in ontvangstgebouw - linkse gestel = seinhuis I - rechtse gestel = seinhuis II - ramen in gevel aan spoorzijde
Literatuur en bronnen	- LIEKENS, H., *De seinwerken der Noord-Zuidverbinding*, in: *Treinen*, jg. 2, dec. 1952, nrs. 11-12, pp. 21-26. - WEBER, R., *Een kijk op de inrichtingswerken en exploitatievooruitzichten van de Noord-Zuidverbinding*, in: *Treinen*, jg. 1, juni 1951, nr. 2, pp. 9-37. - TIELT-WINGE, ARCHIEF ANDRÉ CRESENS: tabellen seinhuizen, (1979).

INVENTARISFICHE INV. NR. 116



IF116.1 seinhuis te Brussel-Noord, (BRUSSEL, Archiefdienst en Fototheek NMBS-Holding, nr. Z03865, seinhuis Brussel-Noord, (s.d.)).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Brussel (station Brussel-Noord)
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	C3
Beschrijving	- 1 niveau - seinzaal op metalen brug over de sporen - zinken (?) schilddak - luifel tussen dak en ramen - ramen in beide langsgevels (wellicht niet in beide kopgevels) - balkon
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, Archiefdienst en Fototheek NMBS-Holding, nr. Z03865, seinhuis Brussel-Noord, (s.d.). - BRUSSEL, Archiefdienst en Fototheek NMBS-Holding, nr. Z02611a, seinhuis Brussel-Noord, (s.d.).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 116



IF116.2 detail seinhuis te Brussel-Noord, (BRUSSEL, Archiefdienst en Fototheek NMBS-Holding, nr. Z02611a, seinhuis Brussel-Noord, (s.d.)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 117



IF117.1 seinhuis te Brussel-Noord, (BRUSSEL, Archiefdienst en Fototheek NMBS-Holding, nr. Z02611b, seinhuis Brussel-Noord, (s.d.)).

Algemeen	
Spoorlijn	50
Gemeente	Brussel (station Brussel-Noord)
Naam	onbekend
Architect	onbekend
Datering	onbekend
Typologie	C3
Beschrijving	- 1 niveau - seinzaal op metalen brug over de sporen - plat dak - geen luifel - ramen in beide langsgevels (wellicht niet in beide kopgevels) - balkon
Literatuur en bronnen	- BRUSSEL, Archiefdienst en Fototheek NMBS-Holding, nr. Z02611b, seinhuis Brussel-Noord, (s.d.). - BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03864c: seinhuis Brussel Noord - interieur, (s.d.).

BIJKOMENDE AFBEELDINGEN INV. NR. 117



IF117.2 interieur seinhuis Brussel-Noord, (BRUSSEL, ARCHIEFDIENST EN FOTOTHEEK NMBS-HOLDING, Z03864c: seinhuis Brussel Noord - interieur, (s.d.)).

INVENTARISFICHE INV. NR. 118



IF118.1 P. Saintenoy, J. Saintenoy en J.H. Van den Bosch, ingang blokpost 8 te Brussel-Noord, 1956, (eigen foto, 17/03/2011).

Algemeen *Spoorlijn* *Gemeente* *Naam*	 50 Brussel (station Brussel-Noord) blokpost 8
Architect	P. Saintenoy, J. Saintenoy en J.H. Van den Bosch
Datering	1956 (bouw station)
Typologie	C1
Beschrijving	- seinzaal in stationsgebouw (oude Koninklijke Salon)
Literatuur en bronnen	/