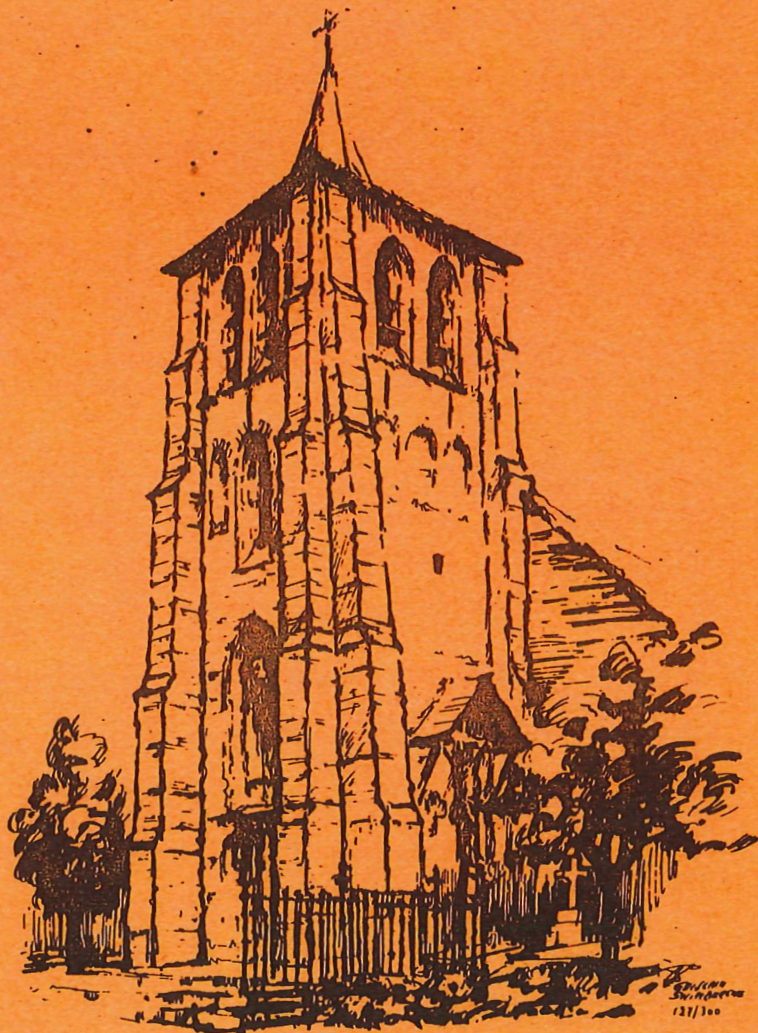


ZILLEGHEM



JUNI 1992 - 13de JAARGANG Nr 2
DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

ZILLEGHEM

HANDELINGEN VAN DE KRING
VOOR HEEMKUNDE EN GESCHIEDENIS
"PASTOOR RONSE"

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

I N H O U D

Cappon Géry	<i>De Republikeinse Kalender</i>	43
Pollet Jules	<i>De Bevolking van Zedelgem in 1748</i>	47
Deceuninck Victor	<i>De tram Brugge - Leka in Zedelgem (vervolg)</i>	58

JUNI 1992 - 13de JAARGANG Nr 2

REDACTIE EN BEHEER

Jules Pollet
Patrick Arnou
Géry Cappon
Victor Deceuninck
Filip Demeyer
Michel Demeyer
Bertrand Denys

Engelstraat 2 Aartrijke
B.J. Lievensstraat 8 Zedelgem
Patrijzenhoek 9 Zedelgem
Groenestraat 29 Zedelgem
Aartrijksestraat 18 Aartrijke
Aartrijksestraat 18 Aartrijke
Klaprozenlaan 13 Loppem

Lidmaatschap: 250 F

Rek. 001-0771018-41 of 738-1172056-27
Heemkundige Kring "Pastoor Ronse"
Zedelgem

Studies verschijnen in "Zilleghem"
of uittreksels daarvan, mogen niet
gebruikt noch aangehaald worden
zonder te verwijzen naar dit tijdschrift
en de auteur.

Ieder auteur is verantwoordelijk
voor de inhoud van zijn artikels.

Verantw. Uitgever: Jules Pollet, Engelstraat 2, 8211 Aartrijke

DE REPUBLIKEINSE KALENDER

Géry Cappon

Historici, heemkundigen, genealogen worden onvermijdelijk vroeg of laat geconfronteerd met één van de grootste omwentelingen in een deel van West-Europa: de Franse Revolutie rond de eeuwwisseling 1800.

Alle vorsers zijn het erover eens dat deze korte periode in de geschiedenis talrijke moeilijkheden oplevert bij allerhande opzoekingen.

Met de Franse Revolutie werd het "*Ancien Régime*" definitief begraven en maakte plaats voor nieuwe bestuurlijke, gerechtelijke,... systemen; ook in onze gewesten. De basis- en kernideeën, op vandaag nog steeds van toepassing, vinden hun oorsprong in die periode.

Vrijwel alle auteurs van ons tijdschrift "*Zilleghem*" hebben in de loop der jaren verscheidene bijdragen, deels of volledig, gewijd aan die periode. Soms ook wel de "*Beloken Tijd*" genoemd.

Eén van de belangrijkste doelstellingen mondde uit op de haat tegen de kerkelijke instellingen. De parochieregisters (dopen, huwelijken, sterfgevallen) verloren hun "wettelijke" bewijskracht. De Burgerlijke Stand werd geboren. Een middel om de

kerk en haar gelovigen compleet in de war te brengen was de invoering van de Republikeinse Kalender. De traditionele Gregoriaanse Kalender, zoals wij die op vandaag kennen, werd verboden voor officiële stukken. In vroegere bijdragen heeft U ongetwijfeld deze "eigenaardige" benamingen reeds opgemerkt.

Een woordje uitleg.

De krachtlijnen van deze Republikeinse Kalender werden vastgelegd bij decreet van 4 frimaire an 1 (= 24 nov. 1792). Die dag was de stichting van de Franse Republiek. De Conventie bepaalde bij hetzelfde decreet dat een jaar verdeeld wordt in twaalf gelijke maanden van elk dertig dagen. De resterende vijf dagen behoren tot geen enkele maand en werden aanvankelijk de "*sans-culotides*" genoemd; nu (= vanaf datum van dit decreet): "*jours complémentaires*". Elke maand wordt verdeeld in drie gelijke perioden van tien dagen: de *decaden*.

Deze dagen droegen volgende namen: *Primidi*, *Duodi*, *Tridi*, *Quartidi*, *Quintidi*, *Sextidi*, *Septidi*, *Octidi*, *Nonidi* en *Decadi*.

Als voorbeeld kunnen we stellen: *Tridi* van de tweede decade van de zevende maand van het jaar twee!!!

Het bleek al vlug dat deze methode diende aangepast te worden. Het systeem was ontegensprekelijk zeer onpraktisch.

Bij de wet van 17 thermidor an 6 (= 4 aug. 1798) werden volgende maatregelen getroffen:

1. De dagen van de maand werden opnieuw numerisch, gaande van 1 tot 30.
2. De maanden van het jaar kregen elk een naam, namen die bedacht werden door de Franse dichter Philippe Fabre. De dichter was erin geslaagd "betekenisvolle"

namen te creëren.

HERFST:

Vendémiaire (wijnoogst, druivenpluk)
Brumaire (mist)
Frimaire (vorstmaand)

WINTER:

Nivôse (sneeuwmaand)
Pluviose (regenmaand)
Ventôse (wind)

LENTE

Germinal (kiemer)
Floréal (bloeier)
Prairial (lentemaand)

ZOMER

Messidor (oogstmaand)
Thermidor (warmtemaand)
Fructidor (vruchtenmaand)

De eerste dag van het jaar was 1 Vendémiaire; de laatste dag 5me jour complémentaire (indien geen schrikkeljaar).

Ook voor de schrikkeljaren was een oplossing bedacht. Om de vier jaar werd een zesde "jour complémentaire" toegevoegd. Die dag werden de republikeinse feestdagen gehouden ter herinnering aan de Franse Revolutie.

Het schrikkeljaar droeg de naam "Sextile" (jaar met 2 aanvullende dagen). Een periode van 4 jaar werd de "Franciade" genaamd.

De Fransen waren er zich van begin af aan van bewust dat de Republikeinse Kalender niet perfect beantwoordde aan het zonnejaar. Om aan dit euvel te verhelpen, was voorzien dat na 129 jaar de zesde aanvullende niet zou opgenomen worden in dat bewuste jaar! Deze ijverige berekening was te euforistisch, want vanaf 1 januari 1806 werd terug de Gregoriaanse Kalender als enige officiële kalender terug ingevoerd. Dit was het gevolg van het keizerlijk decreet van 24 fructidor an 13 (= 11 sept. 1805).

Het werk "*De Republikeinse Kalender*" door Fr. GEVAERT (1965) en uitgegeven bij UGA is een boek die de conversietabellen bevat uit deze periode. Een aanrader voor alle vorsers.

DE BEVOLKING VAN ZEDELGEM IN 1748

J. Pollet

Op 22 februari 1748 vaardigden de schepenen van het Brugse Vrije een ordonnantie uit om in alle parochies een volkstelling te houden. Alle inwoners moesten per gezin worden opgeschreven volgens de bevolkingsklasse waartoe ze behoorden. Een gezin omvatte de gezinshoofden, kinderen, dienstpersoneel die inwoonde alsook de medewonenden zoals een oude vader of moeder, een kind of een behoeftige die werd onderhouden.

Bij iedere persoon, ook bij de kinderen, wordt het beroep opgegeven dat hij/zij uitoefende, tenzij ze geen beroep of er geen meer hadden. Bij de jongeren en ook bij enkele ouderen staat de leeftijd genoteerd.

De Zedelgemse landmeter Jan Verplancke klaarde deze klus "*met assistentie van hooftman ende pointers*", de bestuurders van de parochie. Die taak was op 11 maart 1748 voltrokken.

Niet nodig te zeggen dat deze volkstelling een zeer belangrijk document is om namen en toestanden van de gezinnen in dat jaar te Zedelgem te leren kennen, echt een snoepje voor de stamboomvorsers. Maar evenzeer voor hen die belangstelling hebben voor de sociale en economische toestand van de Zedelgemse gezinnen in dat jaar is die volkstelling zeer belangrijk. We krijgen een beeld van de Zedelgemse gezinnen: hoe ze

waren samengesteld, wat ze deden om te overleven op die ondankbare bodem met veel heide en vijvers, hoe ze met de povere middelen en met de inzet van alle handen, ook die van de kinderen, door noeste arbeid aan de povere bodem alles trachtten te onttrekken wat ze konden om een beetje teveel te hebben om te sterven, maar te weinig om te leven. Ze maakten van alle hout pijlen, ook van planten, struiken en kruiden die groeiden op de heidegebieden.

Om het uitzonderlijk belang van deze volkstelling zal ze uitgegeven worden in ons tijdschrift ZILLEGHEM.

Ter kennismaking geven we nu een overzicht. We overlopen de bevolkingsklassen, die in deze volkstelling voorkomen om zo een idee te hebben van de bevolkingstoestand van Zedelgem anno 1748.

Het document deelt de bevolking in zes groepen:

I. De eerste groep:

Hierin worden de pastoor, de kapelaan en de koster met hun gezin vermeld:

- Pastoor Joannes Ketels (1724-'66) en zijn huishoudster.
- "*Capelaen*" Jacobus de Smet (1744-'49) en zijn zuster.
- "*Bedienelick coster en schoolmeester*" Jan van Dijke. In 1744 gehuwd met Anna Perneel, weduwe van de in 1736 gestorven koster Jan Vijncke. Zij hadden twee kinderen: Ferdinand Vijncke, 20 j., "*erfachtich coster*", en Anna Vijncke, 17 j., "*maerte*".
In zijn school huisvestte Jan van Dijke 18 niet-Zedel-

gemse leerlingen: 7 uit Stalhille, 2 uit Aartrijke, 3 uit Klemskerke en 6 uit Oudenburg. Hij hield er dus een soort kostschool op na.

II. a) "*Gebruijckers die peirden voeren*": de paardeboeren.

Tot deze bevolkingsklasse behoren 33 gezinnen met als gezinshoofden 31 echtparen en 2 weduwen. Er waren 118 kinderen thuis, 58 zonen en 60 dochters. Inwonend dienstpersoneel: 44 knechten en 21 meiden. Samen 249 personen, waarvan 135 mannen en 114 vrouwen.

De grootte van de bedrijven lag tussen 54 gemet 2 lijnen 79 roeden (= 24 ha 30 a) en 2 gemet 2 lijnen 50 roeden (= 1 ha 25 a).

Tot deze bevolkingsgroep, de voornaamste van de bevolking, behoorden de bestuurders van de parochie: de hoofdman Carolus de Keijser (1743- +1765), de pointers Joseph Pattijn (1743-'65) en Guilliame de Ketelaere (1743- +1761), en de kerkmeester Jan Logghe (1743-'49).

Vanaf 11 à 12 jaar namen zonen en dochters deel aan het werk op de hoeve als koewachter, knecht, dienstmeid, "*peirdebouver*".

De drie grootste boeren waren "*schaepboer*": ze hadden een kudde schapen. Twee boeren waren ook "*visscher*" en een was "*coopman in besems*".

Naast die paardeboeren-vissers waren ook de hoefsmid, de herbergier van de "*Slonse*" en vier kleingebruikers "*vischer*". Ze deden aan visteelt in de talrijke vijvers van

Zedelgem en van het omliggende, vijvers die ze in eigendom of in huur hadden. Er lagen een vijftigtal vijvers in Zedelgem met een totale oppervlakte van bijna 10 % van de Zedelgemse bodem. Zedelgem, een centrum van vis-teelt!

II. b) "*Gebruikers sonder peirden*": de kleingebruikers.

Deze groep telde 69 gezinnen met als gezinshoofden 50 echtparen, 5 weduwnaars, 12 weduwen, 1 ongehuwde man en 1 ongehuwde vrouw. Samen 330 personen: 148 mannen en 182 vrouwen. Er waren 189 thuiswonende kinderen: 79 jongens en 110 meisjes. Als inwonend dienstoneel: 11 knechten en 6 meiden, zo goed als alle koewachter of "*coemaerte*". Dat was ook de taak van de oudere kinderen van deze gezinnen, zodat deze groep ook wel koeboeren werd genoemd.

De lap grond die ze met hun koeien of met de spade la-beurden ofwel ook met het paard van een paardeboer, waarvoor ze op zijn hoeve wederdienst moesten verrichten, schommelde tussen 12 gemet 81 roeden (= 5 ha 42 a) en 27 roeden (= 4 a).

Gemakkelijk te begrijpen dat zo goed als alle kleingebruikers nog iets anders moesten doen om te overleven, vooral als hun lap grond wat klein uitviel. Slechts 12 van die 69 gezinnen vond een bestaan met het bewerken van hun grond. Een van ze was Joos Timmerman die O.-L.-Vrouwemeester was. Drie waren "*schrooder*" (kleerlapper); vier waren "*visscher*"; één was "*houtcapper*" (houthakker); drie weduwen waren "*spinneete*" (spinster) en één "*naeijstrege*" (naaister); twee leefden op hun goed

o.a. Jacob de Nijs, die dismeester was. De overige 41 waren "*werckman*" of "*arrebeijer*".

III. De ambtenaren.

Tot deze groep behoorden 4 gezinnen, 25 personen:
11 mannen en 14 vrouwen.

Er waren 13 kinderen thuis: 5 jongens en 8 meisjes.

We vinden er:

- De officier van Zedelgem, Juliaen Rogiers (1740-'61).
We zouden nu zeggen: de veldwachter.
- De "*weijknecht ende officier van de schout der Stadt Brugge*" Andries Verduijn. Hij was dus jachttopziener (garde-chasse) en dienstman van het politiehoofd der stad Brugge.
- De "*amptman*", amman van Zedelgem, Pieter van Dijke (1743-'60). Hij deelde de verordeningen mee aan de bevolking vanwege lokale en hogere besturen. Hij riep ze af van de kerkstegel na de hoogmis, vandaar dat ze ook kerkgeboden werden genoemd.
- De landmeter Jan Verplancke.

IV. De molenaars.

Er waren er twee te Zedelgem:

- Marcus Lievens, "*meulenaere vande platsemeulen*"
- Pieternelle de Deijne, weduwe van Pieter Muijle en Pieter Doubels, "*meulenaerinne vande veltmeulen*", de Lepemolen.

V. De neringdoeners en ambachtslui.

Hier vinden we de volgende:

- Frans Vijncke, herbergier, brouwer (St.-Joris de Potente)
- Bonifatius Bonte, herbergier, brouwer en timmerman (St.-Hubrecht)
- Jan van Maele, herbergier en landbouwer met 2 paarden (Noordwege)
- Pieter Luijcx, herbergier, visser en landbouwer met 2 paarden (Slonse)
- Melchior Storme, herbergier en landbouwer met 1 paard (Zuidwege)
- Lenaert Storme, "*peirdesmit en visscher*"
- De wagenmakers Emanuël Storme en Marcus vande Ketele
- De timmerlui Judocus van Cante, Pieter Jacobus Therijn (Trijn), Andries Bonte en Pieter Storme
- Cornelis van Daele, "*stroijdecker*"
- De meester-schoenmaker Jacob Benoot en de schoenmakers Maerten vande Pitte, Pieter Arieul (Rieul), Emanuël Vermout en Daniël van Canneijt
- De kleermakers Joseph Mahieu, Joannes Disbout, Martinus de Blauwe en Ignatius Beert.

Bij de hoefsmid, een der wagenmakers en een der schoenmakers woonde een "*leerlinck*" in, een jongen die de stiel aanleerde. Samen met deze jongens waren er 15 inwonende knechts en 3 meiden. In totaal behoorden tot deze groep 22 gezinnen met als gezinshoofden: 20 echtparen, een weduenaar en een jongman.

In totaal 116 personen: 63 mannen en 53 vrouwen. Als thuiswonende kinderen: 24 jongens en 27 meisjes.

VI. "*Tot voldoeninghe vande sesde colomme*" vermeldt Jan Verplancke 74 gezinnen met als gezinshoofden: 58 echtparen, 3 weduwnaars, 7 weduwen, 3 ongehuwde mannen en 3 ongehuwde vrouwen. Samen 291 personen: 147 mannen en 144 vrouwen. Inwonende kinderen: 78 jongens en 69 meisjes. Inwonend dienstpersoneel: 4 knechten en 4 meiden.

Eigenlijk bestond deze bevolkingsklasse uit "*cortsitters*", kortwonenden, maar toch hadden 45 van die gezinnen ook een lap grond schommelend tussen 7 gemet 1 lijne 32 roeden (3 ha 29 a) en 1 lijne (14 a).

Alleen Guilliame Crombeij, 100 jaar, leefde uitsluitend van zijn landgebruik 2 gemet 25 roeden (92 a) bijgestaan door zijn 18-jarige meid. Toen de honderdjarige stiërf op 23 oktober 1749 schreef pastoor Ketels in het overlijdensregister: "*Vixit circiter 93 annos*" (hij leefde circa 93 jaar).

Alle andere gezinnen oefenden een of andere bezigheid uit: 46 gezinnen waren bezemmakers die samen 205 personen telden of 18,51 % der totale Zedelgemse bevolking. Zo was Zedelgem een voornaam centrum van bezembinderij. De kinderen van die gezinnen staan vermeld als "*heettrecker*" of "*heettreckege*", heedtrekker of heedtrekster. Zo weten we met welk materiaal de Zedelgemse bezems werden vervaardigd. "*Heed,*" schrijft L. De Bo in zijn *Westvlaamsch Idioticon* p. 363, "*is een heideplant. De bezemmakers onderscheiden twee soorten heed: tem heed, erica tetralix L. en wild heed, erica cinerea L. Tem heed is zachter en zeldzamer dan wild heed, en daarom kost een bezem van tem heed meer dan een bezem van wild heed. Het heed groeit veel tussen de krakke, dat een heidekruid is, calluna vulgaris.*"

In één bezemmakersgezin zien we dat de twee zoons "krackevrijver" zijn.

Zo hebben we al 47 van deze gezinnen vermeld; blijven er nog 27. Daarvan waren er twee winkelier, een van hen had zelfs een paard en gebruikte 3 ha 29 a land. Verder waren er 4 wevers, één "*saeger*", één "*spellewerckege*", één "*maeker en vercooper van cloufen*" en 14 werkmansgezinnen. Een alleenwonende "*oude jonge dochter*" wordt alleen maar als "*cortsittege*" vermeld; een weduwe en een "*jonghman*" leven op hun goed en tenslotte is er Jan van Daele, "*oudt man*", die "*wordt onderhouden van sijnen sone Pieter*".

"Disch Ghenoten".

Die bevolkingsgroep, buiten reeks, vermeldt de personen die leefden van de Dis, het toenmalige O.C.M.W.

We vinden er

- 8 echtparen met samen 33 kinderen thuis;
- 8 weduwen, van wie 5 met samen 13 kinderen thuis;
- één alleenwonende weduwnaar;
- één jonge vrouw en 7 jonge mannen zonder enig gezinsverband. Van deze jonge mannen was er één "*creepel*", één "*cranksinnigh*", één 16 jaar oud en één, genaamd Judocus... "*een toecommlinck sonder dat men sijn toenae-me weedt*", een soort asielzoeker dus.

In totaal waren er 80 disgenoten: 41 mannen en 39 vrouwen. Naast die waren er nog twee disgenoten opgenomen in een gezin.

Aan de hand van de Volkstelling van 1748 en de Status Animarum van 1755 kunnen we volgende tabellen opstellen:

AANTAL GEZINNEN		
Gezinshoofden:	in 1748	in 1755
- echtparen	173	182
- weduwnaars	10	6
- weduwen	30	34
- ongehuwde mannen	7	6
- ongehuwde vrouwen	4	3
Totaal:	224	231

SAMENSTELLING VAN DE GEZINNEN		
Gezinnen bestaande uit:	in 1748	in 1755
1 persoon	13 = 13 pers.	9 = 9 pers.
2 personen	27 = 54 pers.	28 = 56 pers.
3 personen	30 = 90 pers.	33 = 99 pers.
4 personen	35 = 140 pers.	33 = 132 pers.
5 personen	36 = 180 pers.	38 = 190 pers.
6 personen	31 = 186 pers.	29 = 174 pers.
7 personen	19 = 133 pers.	26 = 182 pers.
8 personen	12 = 96 pers.	16 = 128 pers.
9 personen	10 = 90 pers.	10 = 90 pers.
10 personen	6 = 60 pers.	6 = 60 pers.
11 personen	3 = 33 pers.	2 = 22 pers.
12 personen	1 = 12 pers.	1 = 12 pers.
13 personen	1 = 13 pers.	- = -

In 1748: 224 gezinnen, 1100 personen + 8 alleenstaanden = 1108 van wie 553 mannen en 555 vrouwen.

In 1755: 231 gezinnen, 1154 personen van wie 555 mannen en 599 vrouwen.

GEZINNEN MET THUISWONENDE KINDEREN		
	in 1748	in 1755
0 kinderen	47	44
1 kind	32 = 32 kind.	38 = 38 k.
2 kinderen	38 = 76 k.	43 = 86 k.
3 kinderen	38 = 114 k.	36 = 108 k.
4 kinderen	31 = 124 k.	30 = 120 k.
5 kinderen	18 = 90 k.	20 = 100 k.
6 kinderen	12 = 72 k.	11 = 66 k.
7 kinderen	4 = 28 k.	7 = 49 k.
8 kinderen	2 = 16 k.	2 = 16 k.
9 kinderen	2 = 18 k.	- -

In 1748: 570 thuiswonende kinderen of 51,44 % der totale bevolking.

In 1755: 583 thuiswonende kinderen of 51,38 % der totale bevolking.

12-JARIGEN EN JONGER		
	in 1748	in 1755
Jongens	183	184
Meisjes	204	196
Totaal:	387 of 34,92 %	380 of 32,92 %

Het groter aantal van deze bevolkingsgroep in 1748 komt doordat Jan Verplancke de leeftijd lager weergeeft dan die in werkelijkheid is.

Bronnen:

- Volkstelling van 1748 in R.A.B. Vrije Bundels 792 nr 51 bis.
- Status Animarum van 1755 in R.A.B. Kerkarchief Zedelgem nr 87.

Ik dank van harte de bediende in het Rijksarchief te Brugge, omdat hij mij het terugvinden van de volkstelling 1748 meedeelde.

DE TRAM BRUGGE - LEKE IN ZEDELGEM

V. Deceuninck

(Vervolg van blz. 27)

De uitvoering.

De toewijzing van de aanbesteding van het gedeelte Brugge-Aartrijke greep plaats te Brussel, Wetenschapsstraat 14, op 29 juli 1908 om 11 uur.

Hadden een prijsofferte ingediend:

- L. Macq, Ecaussinnes	voor	159.900 fr
- G. Verbraeck, Antwerpen	voor	162.805 fr
- F. Pècher, Ecaussinnes en Delmée, Hautaing-les-Ligne	voor	164.000 fr
- Grison en Devos, Vorst	voor	167.744 fr

De werken op het grondgebied van Zedelgem zijn begonnen op 25 mei 1909.

De aannemer had hier allerhande materieel voor nodig, materieel dat in Zedelgem heel wat bekijks had. Honoré Vyncke, de toenmalige gemeentesecretaris, vond het zo interessant dat hij op de keerzijde van het aanbestedingsformulier aantekeningen maakte met de belangrijkste gebeurtenissen in verband met het aanleggen van het spoor. Zo kwam er op 28 juni 1909 's avonds om 7 uur een "stoomtuig" met de naam

"Constance" op het dorp aan. Constance moest wellicht voor het graafwerk instaan. Maar ze kon het zware werk moeilijk aan, want op 5 augustus, om 4 uur in de namiddag komt de zwaardere "Simonne" haar werk overnemen en op 13 september komt "Louise" nog een handje toesteken.

De bewoners zullen zeker de werken op de voet gevolgd hebben. Het gebeurde niet veel dat in Zedelgem een werk van zo'n omvang in uitvoering was. De "technische raadgevers" zullen wel hun woordje geplaatst hebben, ten ware dat de hypermoderne stoommachine hun bevoegdheid te boven ging. Maar dat was niet alleen het geval in Zedelgem. Ook in Brugge kwam er beweging om de werken aan de Smedepoort te volgen. Daar werd het spoor doorheen de stadspoort gelegd. De N.M.V.B. was immers bij haar standpunt gebleven dat de tram Brugge-Leke in verbinding kwam met het stadsnet. In het "Burgerwelzijn" van 8 januari 1910 lezen we: "Het leggen van de spoorlijnen is bijna voltrokken. Deze week wrocht men dag en nacht aan het leggen der sporen buiten en binnen de Smedepoort, ten einde zoo weinig mogelijk het verkeer aldaar te belemmeren. Deze morgen was de lijn in orde een weinig over de brug, zoodat het verkeer verzekerd was.

In de stad zal, zoo men weet, de lijn twee vertakkingen hebben: de eene zal loopen langs de Consciencelaan, om te eindigen in de Bouverijstraat; de andere tot aan de brouwerij van M. Franchomme in de Smedestraat. Later zal deze laatste vertakking voortgezet worden met het aanleggen der electricke tramlijnen."

Dezelfde krant schrijft twee dagen later:

"Zaterdag was eene ongemene beweging op te merken langs den kant der Smedepoort. Talrijke stadsgenoten gingen langs daar eene wandeling doen, om de voltooiing te bevestigen van het leggen der riggels voor de stoomtram die weldra van Brug-

ge naar Leke zal rijden langs St.-Andries, Varssenaere, Snellegem, Zedelghem en Couckelaere..."

Het werk was bijna af. Op 8 januari gebeurde de eerste proefrit met een stoomlocomotief. Op 5 maart 1910 gaat men over tot de "overname". Voor de eerste maal loopt een volledige "trein" met locomotief en tender, goederenwagens en een "berlijn" voor de heren van de Commissie van Brugge tot Leke en terug. Op 11 maart 1910 was het baanvak Brugge-Leke gereed voor exploitatie.

De tram liep praktisch in rechte lijn in eigen bedding van Snellegem tot aan het "Goê Leven" (hoek Kezelbergstraat-Snellegemsestraat), na de Diksmuidse Heirweg gedwarst te hebben tussen huisnummers 54 en 56. In zuidelijke richting daarvan kan men zelfs nog een stuk bedding van de tram zien: een strook van een 200 m lang, overgroeid met bramen en kreupelhout: het enige overblijfsel van de tram op Zedelgem! Vanaf het Goê Leven volgde het spoor de Snellegemsestraat om de Groenestraat door te rijden tot aan het huis van Dr. Vanhuysse om daar rechts af te slaan, de Dr. Adriaensstraat te dwarsen naar de Berkenhagestraat waar het uitkwam ter hoogte van het kapelletje. De Berkenhagestraat werd gevolgd tot aan de grote bocht; daar reed de tram recht door om uit te komen op de Brugsestraat ter hoogte van huisnummer 159.

De maiden trip.

Maar eerst de inhuldiging. Die gebeurde op 20 maart. De burgemeesters van al de gemeenten waar de tram doorheen reed waren uitgenodigd. Honoré Vyncke schrijft: "Een bijzondere trein komt hier aan, juist na de Hoogmis. Reeds vier burgemeesters hebben plaats genomen en dhr. Lievens stapt het

rijtuig van 1e klas binnen en vertrekt naar Brugge alwaar in het "Hôtel du Sablon" een ontbijt wordt opgediend. 's Namiddags om 3 ure komt de tram weer en de Burgemeesters doen de reis tot aan Leke en terug tot zij eindelijk elk in hunne respectieve dorp worden afgelost.

Den 22 maart 1910 wordt de tramlijn ten dienste gesteld van het publiek. Vijf treinen heen en terug doen den dienst tusschen Brugge en Leke. De afstand van Brugge tot aan Leke is 33 kilom. De tram gebruikt 1.45 ure voor de reis af te leggen."

Hiermee was de tram voor Zedelgem een feit geworden.

De uitbating.

De exploitatie van lijn Brugge - Leke werd niet waargenomen door de N.M.B.S. maar verpacht aan een andere maatschappij nl. de "Maatschappij tot uitbating der buurtspoorwegen van het Noorden van West-Vlaanderen". Die maatschappij werd gesticht op 14 november 1903 en had, naast Brugge-Leke ook nog Brugge-Knesselare, Knesselare-Ursel, Brugge-Aardenburg en de elektrische stadslijnen van Brugge in uitbating. Na de eerste wereldoorlog echter brachten de verhoging van de exploitatiekosten die wel 300 à 400 % konden bedragen, de maatschappij in een onhoudbare toestand. Dat was niet alleen het geval bij de maatschappij die Brugge-Leke uitbaatte, ook andere hadden dezelfde moeilijkheden. Een wet van 11 oktober 1919 liet een verbreking en/of herziening van het contract toe. Zo gaf de "Maatschappij tot uitbating der buurtspoorwegen van het Noorden van West-Vlaanderen" in 1920 haar opdracht terug en kon de N.M.V.B. niets anders dan zelf de lijn uit te baten.

In de "Gazette van Brugge en van West-Vlaanderen" verschijnen geregeld de "vertrekuren" van de tram. We geven de regeling die geldig is van 1 mei tot 30 juni 1910 maar aangezien het nu enkel van belang is voor de Zedelgemnaars, een verkorte versie:

Consciencelaan	7.10	10.05	13.15	15.55	18.45
Zedelgem(dorp)	7.49	10.44	13.54	16.34	19.24
Leke	8.45	11.49	14.59	17.39	20.29
Leke	5.00	6.48	10.30	13.10	16.00
Zedelgem(dorp)	6.07	7.55	11.38	14.26	17.05
Consciencelaan	6.36	8.24	12.07	14.55	17.35

Een rit Brugge-Zedelgem duurde 39 minuten, en Zedelgem-Leke 1u 5 minuten.

Ter vergelijking: op 31.10.1991 waren er 7 bussen per dag en duurde een rit Zedelgem-Brugge gemiddeld 27 minuten, Zedelgem-Leke 37 minuten.

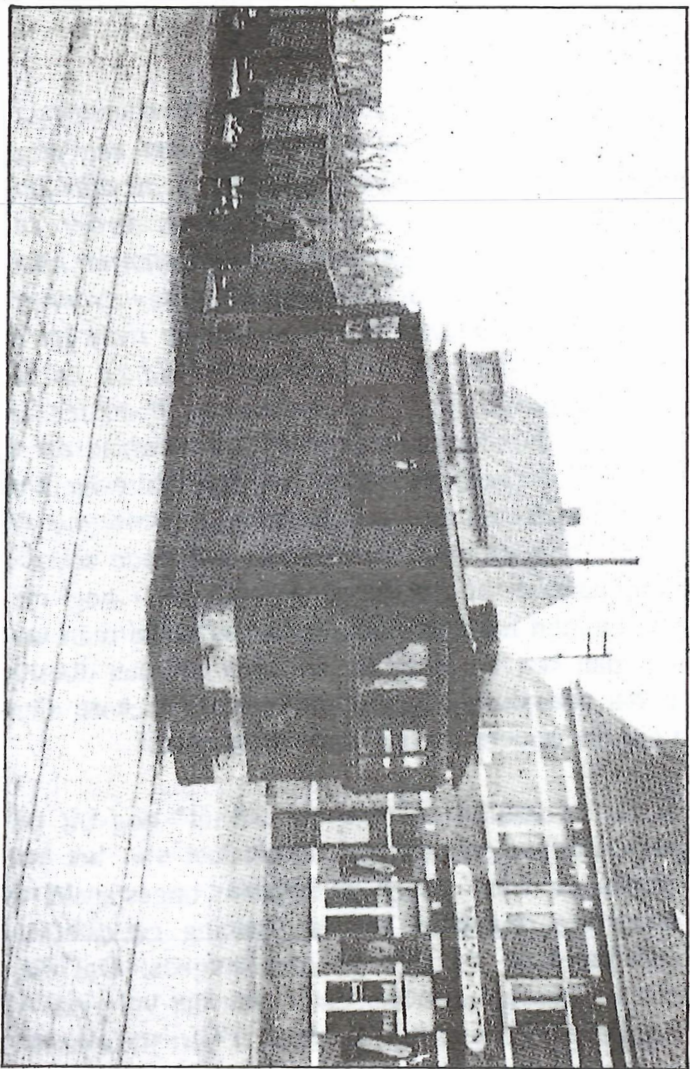
De tram reed met stoomtractie, d.w.z. werd getrokken met een stoomlocomotief. Die had een tamelijk hoekig uitzicht, laag tegen de grond. Een heel ander uitzicht als z'n grotere broer van de N.M.B.S. Twee mannen bedienden de locomotief: een machinist en een stoker, die er alle twee zwarter en zwarter uitzagen naargelang de dag vorderde. Ze stonden immers in een open ruimte, enkel beschermd tegen regen door een afdakje boven zich en een "windscherm" met een raampje om zicht te hebben voor zich. Rook en stoom hadden vrij spel op hun "balkonnetje".

Een derde man vervolledigde het personeel: de ontvanger. Hij reikte de reiskaartjes uit en gaf bij elke halte het vertreksein.

Via het balkonnetje kon hij al over de "buffer" naar een volgende rijtuig. Langs hetzelfde balkonnetje stapten de reizigers op en af.

Het trampersoneel vormde een ware vriendenkring. Over gans de lijn waren ze gekend. *"Als ze iemand een plezier konden doen, deden ze het. Dit betekende dat ze dikwijls een pakje van een herberg mee namen en het kilometers verder, in een ander "tramcafé" en bij een andere halte, afgaven en hier - in zeven haasten - een koele, schuimende pint bier dronken. Dit alles behoorde bij de buurttram en maakte de tram tot een sympathiek vervoermiddel, waarbij menselijkheid en hulpvaardigheid de toon aangaven."* Ook in Zedelgem gebeurden zulke vriendendiensten. Niemand ergerde bijv. zich eraan dat de trambestuurder 's morgens vroeg een speciale halte hield aan de St.-Laurentiuskerk, omdat een wicht - voor wie het 's morgens altijd te vroeg was - in loopkas en ten einde adem uit de St.-Laurentiusstraat kwam aangerend om toch nog met de tram mee te kunnen naar school. Die vriendelijke man was niemand minder dan Jan Verleye, en het wichtje... het doet er niet toe. Maar dat voorvalletje kenmerkt eens te meer de dienstvaardigheid die ondermeer de trammannen sierde.

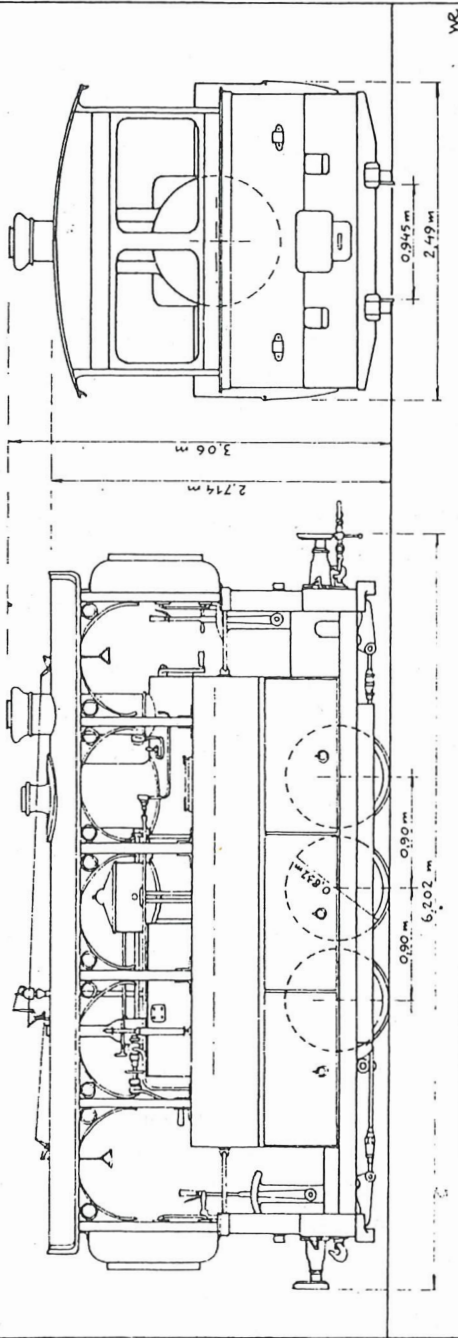
Naast de locomotief bestond een "tram" nog uit een of meer personenrijtuigen naargelang de reislust van het publiek, een pakwagen waar pakjes en postzakken opgestapeld werden die onderweg opgeladen of ter bestemming gebracht werden, en ettelijke open of gesloten goederenwagens. Dat die goederen allerlei vormen konden aannemen kan het volgende zinnetje uit het Burgerwelzijn van 21 maart 1910 best illustreren: "Volgens men ons zegt, zou de tram vandaag reeds een vervoer van vee doen, ter bestemming der markt van Brugge."



Stoomlocomotief met open goederenwagens,
gefoto grafeerd in 1943 in Lelke.

Tekening: Wilfried Roels

STOOMLOKOMOTIEF - TYPE 3 - LOCOMOTIVE A VAPEUR



Technische tekening van de stoomlocomotief.
Gegevens: aanvang van de produktie: 1885; twee stuurposten; leeg gewicht: 15 ton; rijklaar gewicht: 18.780 kg; vermogen: 80 pk; spoorbreedte: 1 m.

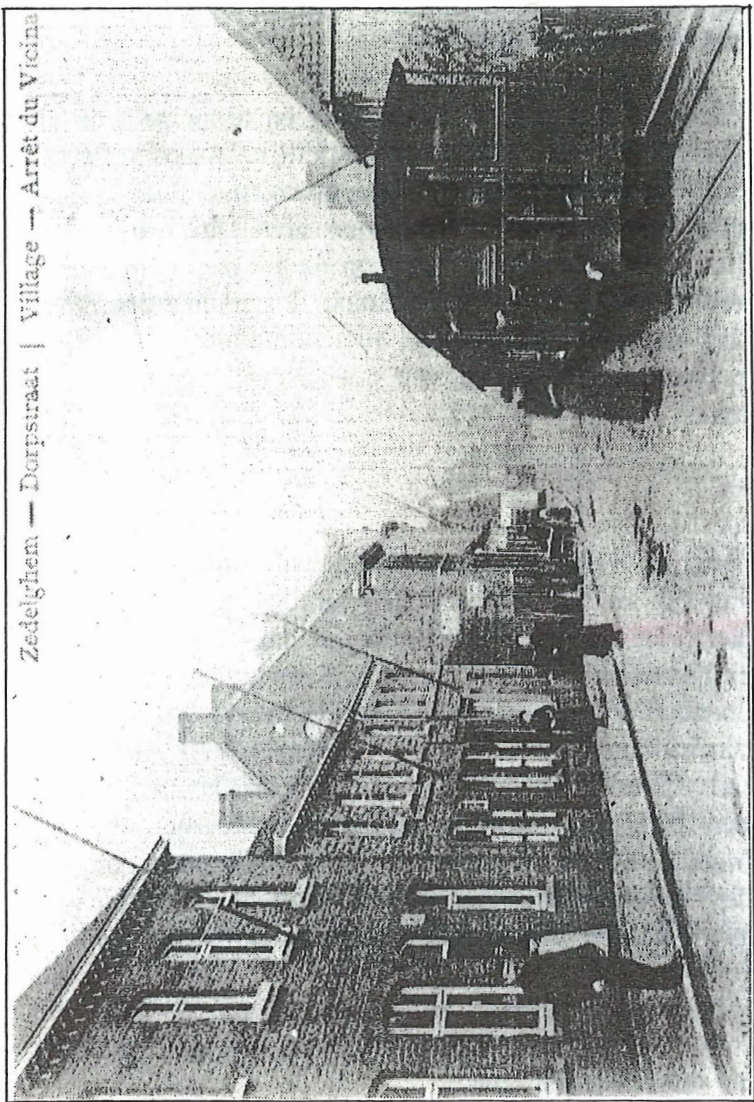
De wagens voor personenvervoer waren meestal "gesloten" rijtuigen. Enkel op toeristische lijnen als de kustlijnen werden in de zomer soms "open" wagens gebruikt. Elk gesloten rijtuig was voorzien van een kolenkacheltje om 's winters de ruimte te verwarmen en meestal ook onder rook te zetten.

Dat de tram ook een folkloristisch gegeven was, bewijst de volgende paragraaf uit "'t Beertje, volkskundige almanak" van 1974. Een onbekend auteur met een opmerkelijk waarnemingsvermogen schrijft er: "Vooral de zaterdag was er grote TRAMULTE als de boeren naar de markt kwamen, de boerinnen met hun botermanden en eiermanden, hoe dat die eiers nooit in een eierkoeke veranderd waren, den duivel is 't wijs, op zo een krammakkig kraam geschud en gestoten worden, gedurende gans de tijd, van dorp tot dorp naar stad... en uit de fourgon kwamen dan nog de manden met kiekens en konijnen en met kleine viggetjes, al gekakel en geknor dooreen, 't was een gezwaai en gezwier, een geroep en getier tot alles afgeladen was en de ruste weergekeerd".

De tram zelf wordt er ook beschreven:

"Peins een keer als je WARDEN onze tram bezag, 't klutterde en 't kletterde al dat er aan was, de machine hing 't hope van alle soorten blikken stukken, hier om de machine te smeren, daar om de stoom toe te voeren, alles kon opengeslagen worden, om in de ingewanden van het monster te kijken - en dan de wagons, here toch, de ruiten rammelden dat horen en zien verging, de deuren kletsten open toe, ieder keer dat de wagon een beetje overhelde of opsprong in de rails, en als ge uw medicijn ingenomen had zonder de fles te schudden, wel 't en gaf niet ge werd genoeg geschud tijdens de rit. Natuurlijk mochten wij nooit buiten staan op het platform, dat was veel te gevaarlijk en na een kwartier zouden we zwart als een more-

Zedelghem — Dorpsraat | Village — Arrêt du Vicina



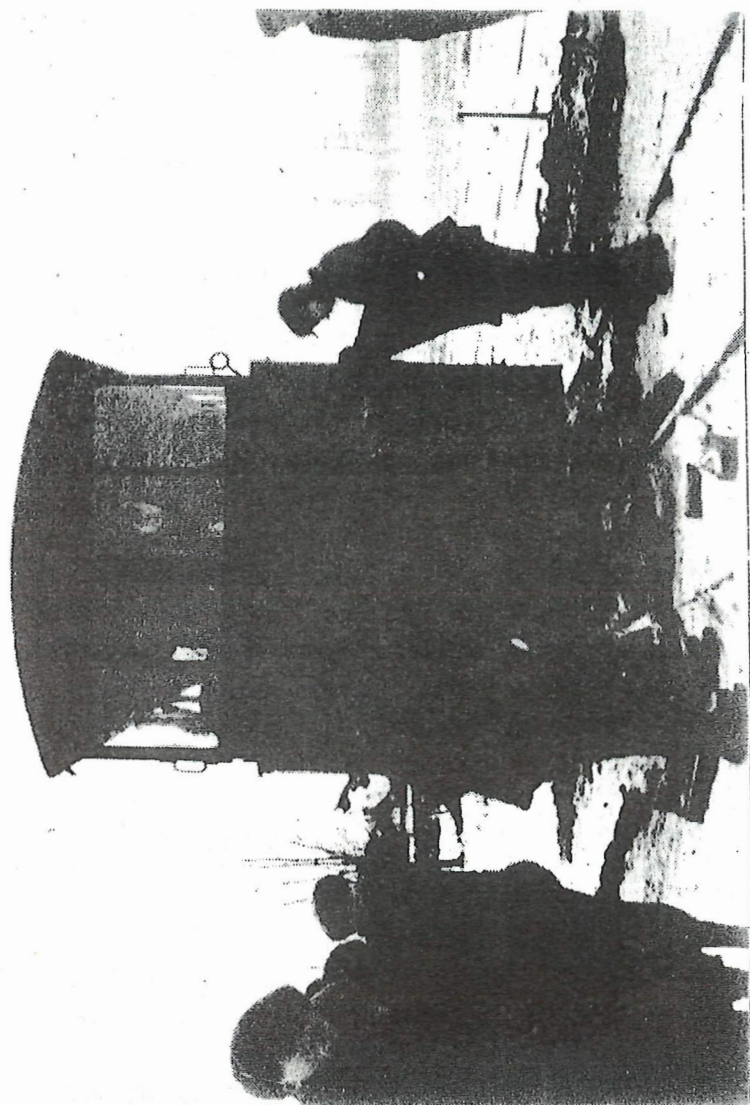
De tram aan de halte in de Groenestraat.

jongen binnenkomen, van het roet en de vuile rook uit de kave van de lokomotief - zelfs bij hete zomer moesten de vensters gesloten blijven, want alle vuiligheid waaide naar binnen, en zweten mens het was niet doenlijk."

Dat het "konvooi" van tijd tot tijd te lang en te zwaar geladen was, bewijst wel het feit dat het soms moeilijk "Aartrijke berg" op geraakte. Daarvoor had men twee oplossingen: ofwel een tweede locomotief ter hulp laten komen ofwel het tramstel in tweeën splitsen en die stuk voor stuk op de hoogte te rijden. Zelfs de helling van het Goê Leven naar de Diksmuidse Heirweg was bij sneeuw een moeilijk te nemen hindernis. Daar werden de passagiers in geval van nood verzocht een handje toe te steken...

Ongevallen.

Met het "snelle" verkeer (de stoomtram haalde immers een snelheid van 30 km per uur!) vielen jammer genoeg ook de eerste verkeersslachtoffers. Pastoor Ronse haalt er twee aan in zijn "Liber Memorialis". Een eerste viel op 31 januari 1918. Het was Constant Vanhaverbeke die op De Leeuw verrast werd door een aankomende tram. Een tweede ongeval noteert hij op 6 april 1920: "Rosalie Decloedt, weduwe Karel Nyssen, alhier geboren den 5/5/1847, doof maar zeer braaf mensch, die enkele minuten tevoren van den dood sprak, wordt door den tram bij de Kezelbergstraat gevat. Zij hoort het noodsein der machien geenzins, en toen zij den tram gewaar wordt, werpt zij haar verkeerd weg, en bekomt doodelijke wonde aan het hoofd waarna zij na korten tijd bezwijkt na de H. Olie ontvangen te hebben." Op te merken valt dat het in beide gevallen om dove mensen gaat.



Zelfs de stoomtram kon soms bokkesprongen maken, waarbij hij uit de rails geraakte zoals hier aan de Kezelbergstraat.

Maar alles bij elkaar beschouwd, de tram bewees zijn dienst. Men was er in Zedelgem gelukkig mee en men heeft er dankbaar gebruik van gemaakt. De luxe van dat snelle verkeersmiddel moet men het meest geapprecieerd hebben toen het tijdens de oorlog hen ontnomen werd. Vanaf 13 oktober 1914 werd de lijn uitsluitend door de Duitsers voor militaire doeleinden gebruikt en pas op 1 januari 1919 weerom ten dienste van het publiek gesteld.

Na de oorlog ondervond de tram al de concurrentie van de fiets en van de auto. Alhoewel het gebruik van een auto slechts weggelegd was voor de meerbegoeden. Er moest dringend iets gedaan worden om de tram aantrekkelijker te maken voor het publiek. De oplossing zou komen met het vervoer op te splitsen in reizigersvervoer en goederenvervoer. Voor het reizigersvervoer werd van 28 november 1939 af de spoorauto ingezet, in de volksmond het "Camieltje" genoemd, een spoorvoertuig aangedreven door een dieselmotor. Gedaan dus met de hinderlijke rook en stoom. Het goederenvervoer gebeurde echter nog altijd met de stoomtram. Met z'n helgele verschijning en zijn tweetonige geluidssignalen was het Camieltje heel wat aantrekkelijker dan de zwartgeblakerde ouderwetse tramwagens. Door de grotere snelheid en meer comfort werden heel wat reizigers terug aangelokt. Voor de tram-maatschappij was het een schot in de roos. Jaren heeft het "Camieltje" door Zedelgem gereden en was als het ware een deel van het dorpsbeeld.

Gedurende de oorlog '40-'45 was de N.M.B.S. echter verplicht de stoomtram terug in te voeren wegens tekort aan dieselolie. Een van de verordeningen van de Duitse overheid was dat er tussen de locomotief en de reizigersvoertuigen twee goederenwagens moesten gekoppeld worden. Daardoor werd het iets

veiliger voor de passagiers bij een aanval van "vijandelijke" vliegtuigen...

Tijdens de bevrijding werd de exploitatie van de tram Brugge-Leke van 3 tot 16 september 1944 volledig stilgelegd. Vanaf 17 september vertrok de tram tijdelijk van buiten de Smedepoort, aangezien de brug aan de stadspoort door de Duitsers gedynamiteerd werd.

Na de oorlog werd de lijn volledig hersteld en verscheen "Camieltje" met nieuwe ijver. De stoomlocomotief werd als voor de oorlog nog enkel gebruikt voor goederenverkeer. Maar vanaf 1949 verdween ook die, maar nu definitief: een dieseltrektor moest van dan af het karwei opknappen.

De autobus.

Maar hoe langer hoe meer verslechterde de financiële toestand van de N.M.B.S. De hoge kosten die de infrastructuur meebracht en de alsmaar stijgende loonkost enerzijds, de vermindering van de inkomsten door het toenemen van het particulier en individueel vervoer (fiets, bromfiets en auto) anderzijds, stelden de verdere exploitatie van de tram op de helling. Maatregelen werden noodzakelijk. De oplossing werd gezocht in de autobus. Verscheidene tramlijnen werden vervangen door een autobus. Hierdoor verviel het onderhoud van de infrastructuur (sporen, elektrische leidingen...). De loonlast verminderde ook aanzienlijk, aangezien de bussen maar door één man bediend werden. Op 28 februari 1951 werd de vergunning voor de vervanging van de tram Brugge-Leke door een autobus toegeestaan. Maar er zat nog een addertje in het Zedelgemse gras: de weg van Snellegem naar Zedelgem bleek niet geschikt voor een autobus! De oplossing kwam er: de lijn Brugge-Leke zou



Twée "Camieljes" kruisen elkaar
in Varsenare.

vervangen worden door twee autobuslijnen. Een eerste van Brugge naar Snellegem, een tweede van Brugge via St.-Michiels (Vogelzang) en Zedelgem naar Leke. Op 18 maart 1951 reed het laatste "Camieltje" door Zedelgem dorp en op 29 december van hetzelfde jaar passeerde de laatste goederen-tram...

En men deed er aan voort. Op 9 april 1952 greep de aanbesteding plaats voor het opbreken van de tramsporen. De tram behoorde immers definitief tot het verleden...

De noodzakelijkheid van de tram Brugge-Leke door twee buslijnen te moeten vervangen om dezelfde service te verlenen aan de gebruikers van het openbaar vervoer, zal wel de erbarmelijke toestand van de weg Zedelgem-Snellegem voldoende aan de kaak gesteld hebben. Een paar jaar later lag de huidige betonweg naar Snellegem er en konden op 23 mei 1954 de twee buslijnen vervangen worden door één nl. Brugge-Snellegem-Zedelgem-Leke.

De tram en de Zedelgemse folklore.

Een fenomeen als de tram, die zeker het volkse vervoermiddel bij uitstek was, kan niet anders dan in de folklore zijn sporen na te laten. Vooral nu de tram er niet meer is, blijven bij velen herinneringen hangen die met een beetje nostalgie uitgedrukt worden in vertellingen van "de oude tijd". Een andere vorm hiervan vinden we terug in het volkslied. Eén hiervan drukken we hier af. Het is een creatie van Arseen Verleye, die meer dan eens een daverend succes haalde op bonte avonden, ontspanningsnamiddagen voor ouden (en jongeren) van dagen. De tekst werd (en wordt) gezongen op de muziek van L. D'Enza, die met zijn "Funiculi-Funicula" een hit creëerde die tot ver

over de Italiaanse grenzen bekend werd.

LIED VAN DE TRAM

'k Ben ik nen abonnee van den tram noar Brugge.

'k Werk in de stad, zeg, wist je dat ?

'k Ben niet te slim, maar toch reedlijk vlugge,

'k Oede van plezier, je zie da van hier.

Moar 't grost plezier da'k hen van gheel de weke,

Is up den tram, des avends dan,

Den tram die lopt van Brugge recht noar Leke.

Wat hoor je doar, wel luistert moar:

Heila, houla, spring moar up den tram,

St.-Andries, Vassenare, langs de macadam.

Te Snellegem, Zillegem, Eirtrijke, Ichtegem,

Koekeloare, Leke, en doar stopt die lange reke.

Op 't tramtje zie je toch zovele roare dingen,

Lik overal, da wist je ol.

'k Goa 't nie vertellen, moar eens stille zingen,

Wa zie je doar, wel lustert moar.

Een mademoisel, zit stil ol in een hoekske,

Heur moevement is goe gekend.

Z'is heur aen 't poeieren met 'n kleen roo doekske,

Moar up een stond, 't volt up den grond.

Up den tram, hoor je dan, wat is, wat is er loos?

O 't is niks, die mammezel verliest heur poeierdoos

Te Snellegem, Zillegem...

't Zie boer, 't zie werkman of 't zie chieken heere,

't Zie meid of madam, 't ried al met den tram.

Je ziet er roare diengen, veel miserie,

'n Stienkende rook, da vind je doar ook,

't Zie groot of klein of dik of fijn of rosten
Of kletskop, 't zit er ollemoale up
En ol vo 't zelfste geld, dezelfde kosten,
Ried dan moar mee naar Brugge stee.

Heila, houla, spring moar up den tram,
St.-Andries, Vassenare, langs de macadam.
Te Snellegem, Zillegem,....

't Is zoaterdag, 't is mart, 't is wat te zeggen,
Een dikke madam, springt up den tram.
't Is juste lik 'n henne die moe leggen,
En heel de weg van 'k zei en zeg.
Ze sprikt van den tied, van geld en van de beuter
En heel den tram kiekt noar madam.
Ze boft met d'oedste dochter en kleinste kleuter,
Moar stapt ze af, dan goat het straf:

Manse, Flisse en Virginie, goed avend en salu
En die snetse, ze vergit heur paraplu,
In Snellegem, Zillegem,....

Verleden week zat er up den tram 'n hoendtje
Van 'n meneer op mien ploatse neer.
Moar 'k gaf het zo van achter op z'n koentje,
Een ferme stamp, da was e ramp.
Dien heer, ie sprak in 't Frans, en 't was 'n dikken,
Ie riep me toe: "Hé bien, Voyou".
Mais moi je dis: "Monsieur, la place van ikke".
En heel den tram zoeng met me soam:

Dis messieur, potverbleu, c'est juste, c'est bon,
Kan jen hoend nie zitten, fiekt hem aen 't plafond.
In Snellegem, Zillegem,...

Zeg vrienden, wil je j'eens goed amuseren,

't Kost biena niets, je zie nog iets,
Je springt op 't tramtje Brugge weg en were,
Wat zie je doar, wel lustert moar:
De poartjes buten aen de balustrade,
Ze stoan heel dicht want d'r is geen licht.
J'oedt ze goed in d'oge en sloat ze goade,
En als refrein, dan zing je fijn:

Heila, meisje, wit je ma doarvan
Meug je van je papa in den donkren stoan,
In Snellegem, Zillegem,...

Bronnen:

- DEVOLDER D., *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen*, deel 1,6,9,10,11, Brugge, 1981, eigen beheer.
- NEYENS J., *De buurtspoorwegen in de provincie West-Vlaanderen 1885-1967*, Lier, 1980.
- VER ELST A., *De Westvlaamse Buurtram in beeld*, Europese Bibliotheek, Zaltbommel, 1982.
- Verslagen van de gemeenteraad van Zedelgem, G.A.Z.
- Dank aan A. Verleye voor de toelating tot het publiceren van zijn lied.

Noot:

- 1 : VER ELST A., o.c.

Illustratie:

- p. 64, 65, 72: VER ELST A., o.c.
p. 67, 69: SCHREEL R., eigen verzameling.