



Vlaanderen
is erfgoed



Onderzoeksrapporten Agentschap Onroerend Erfgoed

**Enkele vondstmeldingen in de buurt van het Ieperse station
(Ieper, prov. West-Vlaanderen)**

Onderzoeksrapporten Agentschap Onroerend Erfgoed



Brussel 2015

COLOFON

Onderzoeksrapporten Agentschap Onroerend Erfgoed

Een uitgave van Onroerend Erfgoed

Wetenschappelijke instelling van de Vlaamse Overheid,

Beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed

Published by the Flanders Heritage Agency

Scientific Institution of the Flemish Government,

Policy area Town and Country Planning, Housing Policy and Immovable Heritage

Verantwoordelijke uitgever: S. Vanblaere

Onroerend Erfgoed

Phoenixgebouw

Koning Albert II-laan 19 bus 5, B-1210 Brussel

tel.: +32(0)2 553 16 50, fax: +32(0)2 553 16 55

info@onroerenderfgoed.be

www.onroerenderfgoed.be

Dit werk wordt beschikbaar gemaakt onder de licentie Creative Commons Naamsvermelding-GelijkDelen 3.0 Unported. Bezoek <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/> om een kopie te zien van de licentie of stuur een brief naar Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported License.

To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/> or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

ISSN 1371-4678

D/2015/6024/22

Onderzoeksrapporten agentschap Onroerend Erfgoed.

*Enkele vondstmeldingen in de buurt van het Ieperse station
(West-Vlaanderen).*

Terreinwerk & rapportage

**Marc Dewilde, Jan Decorte
archeoloog**

**Franky Wyffels,
veldtechnicus**

Enkele vondstmeldingen in de buurt van het Ieperse station (West-Vlaanderen).

Administratieve gegevens:

Provincie: West-Vlaanderen	Gemeente: Ieper
Adres: stationsinfrastructuur nabij Tulpenlaan	
Kadaster: Afdeling: 3 ^{de} Afd.	Sectie: E
Perceel: openbaar domein	

Opgraving <input checked="" type="checkbox"/>	Prospectie <input type="checkbox"/>
Vergunningsnummer: 2013/147	
Datum vergunning: 29/03/2013	
Naam aanvrager: Dewilde Marc	
Naam site: Station I	
Lambertcoördinaten (Lambert 1972): X= 44789,611 Y= 172039,512	

Provincie: West-Vlaanderen	Gemeente: Ieper
Adres: kruispunt Capronstraat en Poperingseweg	
Kadaster: Afdeling: 3 ^{de} Afd.	Sectie: E
Perceel: openbare weg	

Opgraving <input checked="" type="checkbox"/>	Prospectie <input type="checkbox"/>
Vergunningsnummer: 2013/266	
Datum vergunning: 11/06/2013	
Naam aanvrager: Dewilde Marc	
Naam site: Station II	
Lambertcoördinaten (Lambert 1972): X= 44729,786 Y= 172175,054	

Provincie: West-Vlaanderen	Gemeente: Ieper
Adres: kruispunt de Stuerstraat, Maloulaan en Colaertplein	
Kadaster: Afdeling: 1 ^{ste} Afd.	Sectie: F
Perceel: openbaar domein	

Opgraving <input checked="" type="checkbox"/>	Prospectie <input type="checkbox"/>
Vergunningsnummer: 2014/013	
Datum vergunning: 22/01/2014	
Naam aanvrager: Decorte Jan	
Naam site: Station III	
Lambertcoördinaten (Lambert 1972): X= 45022,529 Y= 172044,027	

--

Provincie: West-Vlaanderen	Gemeente: Ieper
Adres: Maarschalk Fochlaan	
Kadaster: Afdeling: 3 ^{de} Afd.	Sectie: E en F
Perceel: openbaar domein	

Opgraving <input checked="" type="checkbox"/>	Prospectie <input type="checkbox"/>
Vergunningsnummer: 2014/147	
Datum vergunning: 11/04/2014	
Naam aanvrager: Dewilde Marc	
Naam site: Station IV	
Lambertcoördinaten (Lambert 1972): X= 44928,205 Y= 172047,07	

Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
2 Ligging en bodemgesteldheid.....	5
3 Historische en archeologische informatie.....	6
4 Veldwerk	7
5 Besluit.....	19
6 Geraadpleegde literatuur.....	19

1 Inleiding

Bij de herinrichting van de Ieperse stationsomgeving is voorafgaandelijk aan de werken heel wat archeologisch onderzoek uitgevoerd. Toch kwamen er enkele -min of meer- onvoorziene vondsten aan het licht, die als toevalsvondsten behandeld dienden te worden. Intergemeentelijk archeoloog Jan Decorte (Archeo7) hield toezicht en probeerde telkens weer een maximale registratie van de bedreigde structuren te organiseren (fig. 1).

Ondertussen is op een viertal werven onderzoek uitgevoerd. Ze worden behandeld als Station I tot IV. De samenwerking met Persyn nv, meestal de uitvoerende firma was niet altijd optimaal; met Verfaillie-Leroy & Co nv liep het beter.

Opdrachtgevers waren het Agentschap Wegen en Verkeer, Aquafin, de Watergroep en de Stad Ieper.



Fig. 1 Het team van het agentschap Onroerend Erfgoed aan de slag in de Maarschalk Fochlaan (Station IV).

2 Ligging en bodemgesteldheid

De stationsbuurt kwam tot stand op de rand van de voormalige middeleeuwse buitenparochie Sint-Kruis, net buiten de omwalling van de oude stad (met o.a. de weg naar Poperinge en de aanliggende bewoning) maar ook op de verdedigingswerken, die gepaard gingen met de aanleg van de laat 17de eeuwse gebastioneerde verdedigingsgordel en het hoornwerk van Belle.

De ondergrond wordt er bodemkundig getypeerd als natte zandleem.

Kadastraal is Station I gekend als Ieper, 3de Afd., Sie E, openbaar domein, Station II als Ieper, 3de Afd., Sie E, openbare weg, Station III als Ieper, 1eAfd., Sie F, openbaar domein en Station IV als Ieper, 3de Afd., Sie E en F, openbaar domein (fig. 2).



Fig. 2 Situering van de vindplaatsen.

3 Historische en archeologische informatie

Zowel de laatmiddeleeuwse¹ als de 17-19^{de} eeuwse² bestemming van het terrein waren bekend. Daar werd dan ook terdege rekening mee gehouden.

Bij een archeologische interventie in 2001 vlakbij, langs de Tulpenlaan was al een onderdeel van de 17^{de} eeuwse versterkingswerken geregistreerd.

Het betrof een waterkeringsmuur in een binnengracht op de overgang van de 2^{de} verdedigingsgordel naar het hoornwerk van Belle³. In de CAI is enkel een benaderende localisatie van de Boterpoort aangegeven (ID 152638) op het kruispunt van de Maarschalk Fochlaan en de de Stuerstraat-Colaertplein.

¹ Mus 2010.

² Stubbe e.a. 2003, 22-23.

³ Dewilde & Wyffels 2002, 56.

4 Veldwerk⁴ (fig. 3)

Station I was gesitueerd ten noorden van de huidige stationsinfrastructuur, kortbij de Tulpenlaan. De melding gebeurde op 27/03/2013, het veldwerk op 03 en 10/042013 (machtiging: 2013/147((29/03/2013).

De aanleg van een parking was niet ingrijpend, maar noodzaakte uiteindelijk een sanering, waarbij gedeeltes van twee draaischijven⁵ tevoorschijn werden gebracht.

Beide draaischijven liggen ten (noord)westen van het station en de sporen. De grootste draaischijf heeft een diameter van 19,25 m (fig. 4). De muurdikte versmalt plaatselijk van 0,75 m naar 0,22 m. De muur was opgetrokken uit rode baksteen van 22 x 10 x 5 cm. De kuil, waarin de -verdwenen- brug draaide, was voor zover nagegaan worden van een naar het midden afhellende bevloering voorzien, die was aangelegd met op hun kant geplaatste rode baksteen van 21 x 8 x 6 cm.

De diameter van de andere draaischijf meet buitenwerks 12,35 m (fig. 5). De muurdikte bedraagt 0,73 m. Het buitenparement is gemetst met roze-rode baksteen van 17 à 18 x 7,5 x 4,5 cm. Aan de binnenzijde zijn arduinblokken van ongeveer 1 m lang en 0,42 m breed gemetst. De muur rust op een betonnen fundering. Ook hier helt de bakstenen -zelfde formaat- vloer van de kuip af naar het midden. In de arduinblokken zijn allerlei uitsparingen aangebracht om de sporen vast te leggen en de brug te vergrendelen om het materieel de brug te laten oprijden (fig. 6).

Zeker in 1873, toen de verbinding (via Kortemark) met Torhout werd gerealiseerd, werd Ieper een bescheiden knooppunt in het geheel van het West-Vlaams treinverkeer. Voorheen was de verbinding met Komen (Kortrijk) en Poperinge in 1854 al een feit. Vanaf 1868 was ook Roeselare bereikbaar geworden. De aanleg van de oudste draaischijf kan dan ook in de jaren 60-70 van de 19^{de} eeuw gesitueerd worden. Op luchtfoto's, die dateren uit het begin van de Eerste Wereldoorlog is één (de grootste) van beide draaischijven te zien, wat deze dan ook vooroorlogs maakt⁶ (fig. 7). De tweede kwam er meer dan waarschijnlijk bij na de oorlog, omdat de eerste beschadigd was geraakt. Wanneer deze uiteindelijk buiten dienst werd gesteld is onduidelijk⁷.

Daarnaast werd de gelegenheid te baat genomen om een militaire structuur te registreren, die zich westelijk van beide draaischijven bevindt. Een betonnen militaire post (ID 832⁸) wordt beschouwd als een onderdeel van een grotere constructie (fig. 8). De functie is onduidelijk. Bescherming bieden ter hoogte van de terminus van een aantal smalsporen of aan de bemanning van (spoorweg)geschut zijn enkele mogelijkheden. De afmetingen van het bewaarde gedeelte bedragen 7,1 op 4 en 6 m, want het grondplan is trapeziumvormig. Het dak van deze betonnen constructie is opgebouwd uit spoorwegrails en metalen golfplaten, waarop beton is gegoten.

Vlakbij was ook een metalen tank in een bakstenen kuip geplaatst (fig. 9). De vierkante (zijden van 1,9 en 1,95 m en een hoogte van 1,6 m) tank was onderaan aan de achterzijde voorzien van 2 koperen kranen (fig. 10). De naden van de metalen platen, die de tank vormden, waren met rivetten bevestigd. De bakstenen kuip meet 3,5 op 3 m. De muren zijn 0,4 m dik. Rode baksteen van 22 x 10 à 10,5 x 7 en 21 x 10 à 10,5 x 6 à 6,5 cm is erin verwerkt. Tegen de westmuur aan stond een gemetste blok, waarvan de functie onduidelijk is. Over de eventuele gelijktijdigheid van beide structuren kunnen op basis van de terreinsituatie onmogelijk uitspraken gedaan worden.

Op de reeds aangehaalde luchtfoto uit 2015 is op de bewuste plaats een kleine constructie te zien. Waarschijnlijk betreft het dan ook dit bunkertje. De tank was ingegraven en dan ook niet zichtbaar, maar kan ook ouder of jonger zijn en bij de spoorweginfrastructuur horen.

⁴ Met dank aan collega en topograaf Johan Vanlaecke voor de opmetingen.

⁵ Een draaischijf bestaat uit een uitgemetste, cirkelvormige kuil met daarin een draaibare brug, die men kan aansluiten op verschillende sporen. Op de brug wordt spoorwegmaterieel gereden, dat vervolgens volledig kan gekeerd worden. De brug steunt in de kuil met twee zware wielen op een of twee cirkelvormige rails (<http://nl.wikipedia.org>, geraadpleegd op 20 mei 2015).

⁶ Stichelbaut & Chielens 2013, 18-19.

⁷ In de literatuur over het Ieperse station is van draaischijven geen spoor te vinden (Parmentier s.d.; X 2011).

⁸ Inventaris van het Wereldoorlogerfgoed.



Fig. 3 Overzicht van de geregistreerde sporen (station I tot IV).



Fig. 4 Station I: de grootste en vooroorlogse draaischijf.



Fig. 5 Station I: de andere, naoorlogse draaischijf.



Fig. 6 Station I: detail van het bevestigingsmechanisme.



Fig. 7 Uittreksel uit een luchtfoto, genomen vóór 22 april 1915 (Stichelbaut & Chielens 2013, 19).



Fig. 8 Station I: ten noordoosten van het station was een bunker ingeplant.



Fig. 9 Station I: in een bakstenen put was een tank geplaatst.



Fig. 10 Onderaan de tank waren 2 kranen aangebracht om.

Station II kwam aan het licht op het kruispunt van de Capronstraat en de Poperingseweg, naast de overweg. De vondst werd gemeld op 11/06/2013. Het veldwerk (machtiging 2013/266 (11/06/2013) sloot er onmiddellijk op aan. Bij rioleringswerken stootte men immers op 'onverwachte' obstakels. Hier werd de brug over het -aldaar inmiddels gedempte- kanaal Ieper-Komen aangesneden. Dit kanaal was ooit bedoeld om de verbinding van de IJzer (Ieperlee) met de Leie te maken. In 1864 startten de graafwerken. In 1913 werden de plannen opgeborgen. Grondverschuivingen ter hoogte van de heuvelrug van Hollebeke bleken een onoverkomelijke hindernis⁹.

Bij de rioleringswerken werden gedeelten van een bruggenhoofd en een kopmuur aangesneden (fig.11). Dit maakte deel uit van één van de 17 bruggen in dit project . Aan de waterzijde was het rode bakstenen metselwerk afgewerkt met natuursteen (arduin en Doornikse kalksteen). Baksteen van 21 x 10 x 6 cm was in kruisverband gemetseld. De natuursteenblokken meten 2,2 x 0,6 x 0, 25 m. De hoek was afgewerkt met afwisselend kleine en grotere, afgeronde natuursteenblokken (fig. 12). De aanleg van allerlei nutsleidingen had voor heel wat schade gezorgd.



Fig. 11 Station II: zicht op de hoek van de brugconstructie.

⁹ Lignel e.a. 1994.



Fig. 12 Station II: zicht op het bruggenhoofd aan de landzijde. Bemerkt de natuurstenen hoekblokken.

Dichter bij de stad, op het kruispunt van de de Stuerstraat, de Maloulaan en het Colaertplein was Station III aan de beurt. Hier was intergemeentelijk archeoloog Jan Decorte aan zet. Hij meldde de vondst op 22/01/2014 en voerde aansluitend veldwerk uit (machtiging 2014/013), bijgestaan door personeel van het agentschap Onroerend Erfgoed. Bij de aanleg van een nieuwe hoofdwaterleiding was immers o.a. een ijzerzandstenen muur opgedoken (fig. 13).

Een eerste structuur (S6) bestaat uit muurwerk in ijzerzandsteen. De muur had een breedte van 0,85m en was zuidoost-noordwest georiënteerd (fig. 14). Een andere structuur bestaat uit muren S1, S2 en S5 met een basis van witte krijtsteen en daarbovenop muurwerk in gele baksteen, aangevuld met rode baksteen (fig. 15). Het baksteenformaat kon niet achterhaald worden (? x 10 x 4,5 cm). S1 had een breedte van 0,85 m en heeft een noord-zuidoriëntatie. Haaks daarop staan S2 en S5, met een tussenafstand van 1,3 m. S5 ligt naast de muur in ijzerzandsteen(S6). Tijdens het onderzoek kon niet achterhaald worden of S5 muur S6 heeft doorsneden. Ook de volledige breedte van S2 en S5 was niet vast te stellen.

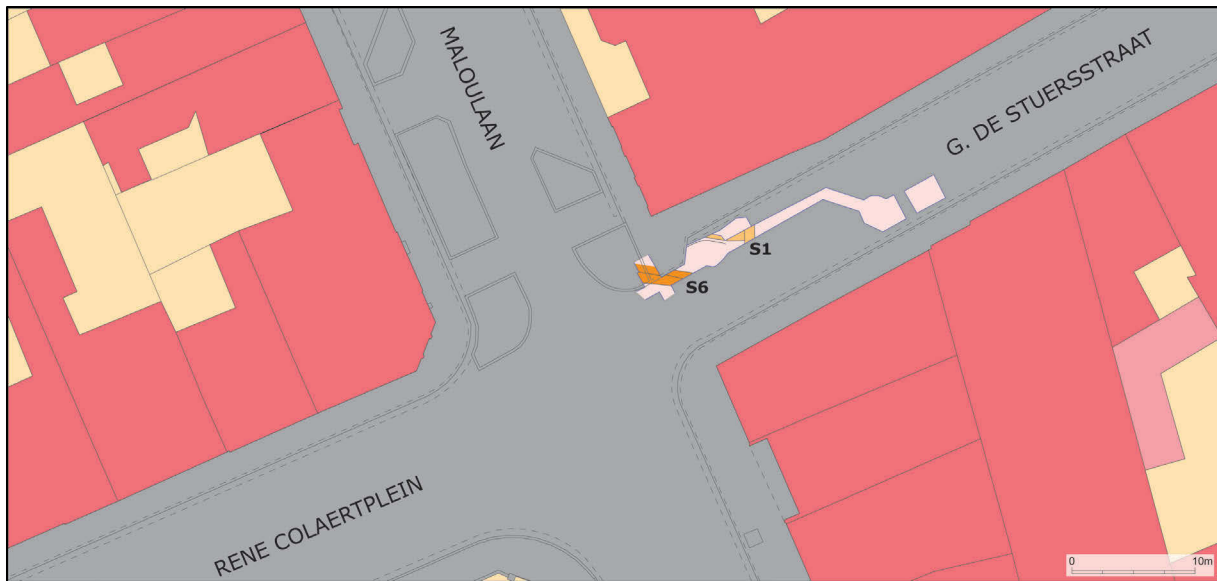


Fig. 13 Station III: localisatie van de sporen.

Zowel ten westen (S3) als ten oosten (S4) van S1 en S2 kon in het profiel een straatniveau vastgesteld worden, opgebouwd uit brokken ijzerzandsteen en keien. Hierbij valt op dat S3 (1,07 m onder huidige straatniveau) een stuk lager ligt dan S4 (ca. 0,7 m onder huidige straatniveau). Onder S4 was een ophogingslaag aanwezig, terwijl S3 op de moederbodem lijkt aangelegd te zijn. S4 lijkt dus van een latere fase te zijn dan S3.

Het onderzoeksgebied bevindt zich aan de westelijke rand van de middeleeuwse stad Ieper, meer bepaald op de locatie van de Boterpoort (oudste vermelding in 1225¹⁰), die deel uitmaakte van de stadsomwalling, zoals die vanaf 1214 wordt vormgegeven. S6 kan een restant zijn van deze Boterpoort. Hierbij kan de link gelegd worden met de Diksmuidepoort, waarbij de oudste fase ook werd opgebouwd in ijzerzandsteen, zoals kon aangetoond worden bij archeologisch onderzoek in 2011¹¹. Door de kleinschaligheid van het onderzoek kon echter niet achterhaald worden welk stuk van de Boterpoort is blootgelegd. Het straatniveau S3 kan mogelijk in verband staan met deze fase van de Boterpoort en kan dus ook teruggaan tot die 13^{de} eeuw.

Bij de herinrichting en uitbouw van de stadsverdediging vanaf de 17^{de} eeuw, wordt de Boterpoort opgeheven, ten voordele van de Tempelpoort. Of de poort ook meteen wordt afgebroken is niet duidelijk. De inplanting van een deel van de gebouwen en tuinmuren van de abdij O-L-Vrouw Ter-Nieuwe-Plant doet vermoeden dat een deel van de gebouwen de oude oriëntatie van de Boterpoort hebben gevolgd. De abdij neemt zijn intrek op deze locatie na de Franse revolutie, omstreeks 1802¹². Muren S1, S2 en S5 kunnen beschouwd worden als restanten van deze gebouwen. In 1890 worden delen van de abdij onteigend (fig. 16) voor de aanleg van de Maloulaan en het Colaertplein, waardoor enkel de funderingen nog in de ondergrond aanwezig zijn¹³.

¹⁰ Mus 2010, 38.

¹¹ Dewilde & Wyffels, 2015, 15-17.

¹² Hoste 1986.

¹³ Recueil des Actes de l'Administration Communale de la ville d'Ypres, dl. X, 396.



Fig. 14 Station III zicht op S5 en S6 tijdens het onderzoek, onder een wirwar van nutsleidingen en de reeds aangelegde hoofdwaterleiding.



Fig. 15 Station III: zicht op S1, S2 en S3 in het profiel.

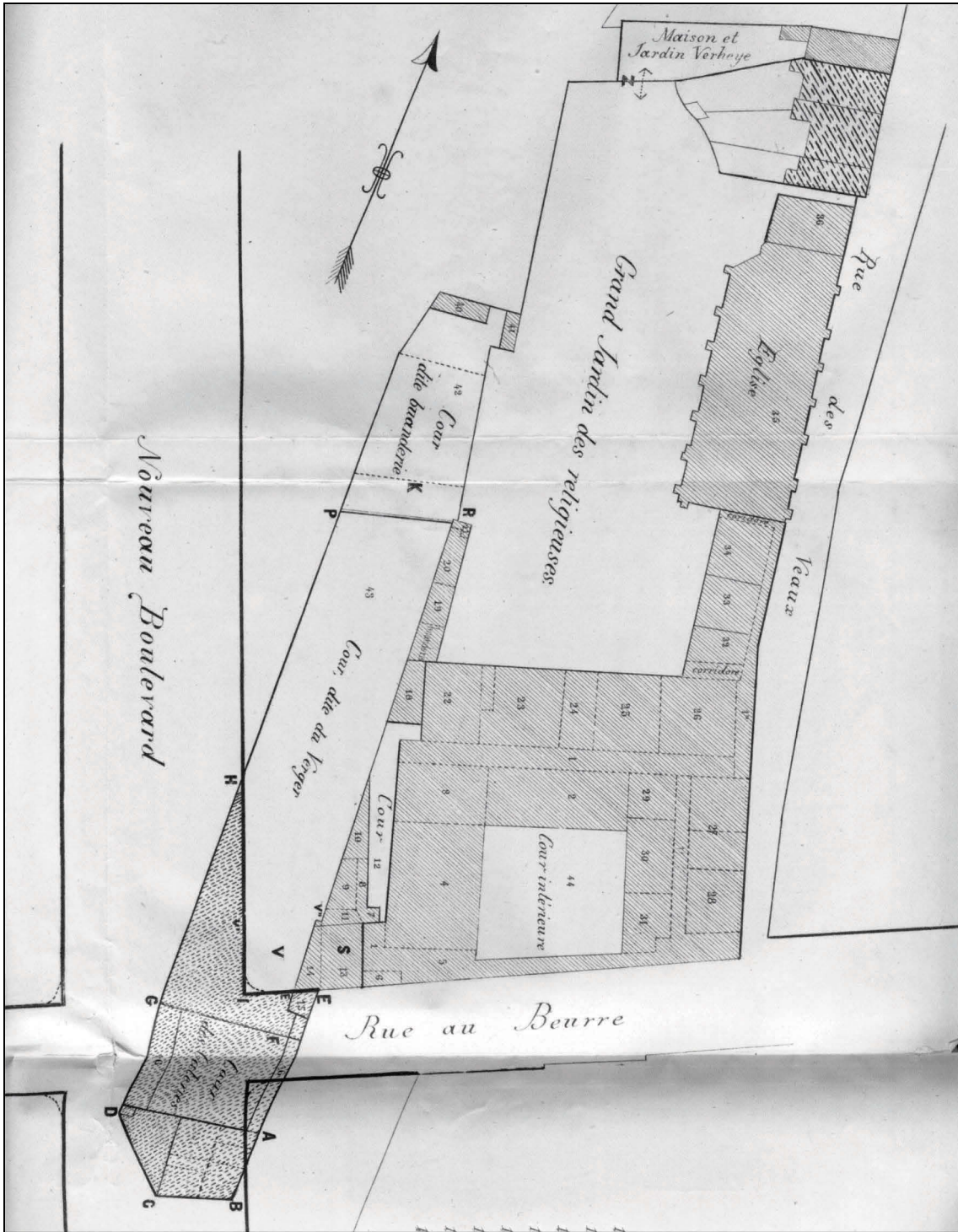


Fig. 16 Onteigeningsplan voor de aanleg van de Maloulaan en het Colaertplein (Met dank aan Jules Allemon)

Station IV lag in de Maarschalk Fochlaan, halverwege tussen de Grachtstraat en het Colaertplein - de Stuerstraat. De vondst van metselwerk op 7/04 2014 leidde tot een melding op 9/04/2014. Het waren opnieuw rioleringswerken, die hiertoe aanleiding gaven. Het metselwerk was in verband te brengen met de post-middeleeuwse versterkingswerken van de stad (fig. 17). De aannemer ging ermee akkoord het veldwerk (machtiging 2014/147 (11/04/2014) 23 te laten doorgaan op 23/04/2014¹⁴. Het bleek evenwel dat de rioleringswerken nog even waren doorgegaan, waarbij alles wat in de weg zat, opgeruimd was. Essentieel daarbij was dat stukken van het parement afgebroken waren en de contouren van de structuren dan ook niet meer volledig exact ingemeten konden worden, tenzij de rioleringsbuizen er opnieuw werden uitgehaald. Dit leek niet echt een optie (werfverslag dd. 25/04/2014).

Uit het georefereren van de aangetroffen muurresten blijkt dat we gestoten waren op een van de facen¹⁵ van bastion 10¹⁶, dat centraal op de westelijke vestingmuur (de hoofdmuur) was uitgebouwd (fig. 18). Het metselwerk was opgebouwd uit rode baksteen (23,5 à 24 x 12 x 7 cm).



Fig. 17 Station IV: geteisterde resten van de zuidelijke face van bastion 10.

¹⁴ De sleuf onopgevuuld laten gedurende de paasvakantie werd niet opportuun geacht. Ook moest rekening gehouden worden met een week bouwverlof.

¹⁵ Een bastion is een uitbouw van de vestingmuur en bezit 2 facen, die naar de vijand gekeerd zijn en op een vooruitspringend punt uitlopen. Beide kanten van de vestingmuur konden vanop de facen bestreken worden.

¹⁶ Vanrollegheem 2006, 212 en 217.



Fig. 18 Station IV: localisatie van de vindplaats in het versterkingslandschap.

5 Besluit

Bij vier toevalsvondsten in de stationsomgeving zijn structuren uit diverse periodes aangesneden.

In Station I kwam gelijkaardige voor- en naoorlogse stationsinfrastructuur aan het licht. Resten van 2 draaischijven illustreerden het toegenomen belang van het Ieperse station. Daarnaast werd ook het aanwezige oorlogserfgoed geregistreerd, al is het niet zeker dat de tank daarbij hoort..

In Station II werd een gedeelte van een brugconstructie aangesneden, die in verband te brengen is met de aanleg van het kanaal Ieper-Komen in de jaren 60 van de 19^{de} eeuw.

In Station III doken middeleeuwse sporen op. Daarbij waren er aanwijzingen voor twee structuren en een wegdek.

In Station IV stootte men op een onderdeel van de 17^{de} eeuwse gebastioneerde stadsversterking en wel de hoofdmuur ervan.

6 Geraadpleegde literatuur

DEWILDE M. & WYFFELS F. 2002: Vauban in Ieper en Menen (W.-Vl.), *Archaeologia Mediaevalis* 25, 55-57.

DEWILDE M. & WYFFELS F. 2015: Vondstmelding in de Diksmuidestraat in Ieper (Ieper, West-Vlaanderen), *Onderzoeksrapporten Agentschap Onroerend Erfgoed* 20.

HOSTE A. 1986: *De abdij O-L-Vrouw Ter-Nieuwe-Plant, Roesbrugge Dames 1236-1986*.

LIGNEL F., STUBBE L., VANDAMME L., VERHEYE S., MUS O. & VIAENE H. 1994: *Het verhaal van een Oude Vaart, geschiedenis en toekomst van het kanaal Ieper-Komen*, Ieper stadsbestuur.

MUS O. 2010: *De geschiedenis van de middeleeuwse grootstad Ieper Van Karolingische villa tot de destructie in 1914* (redactie: P. TRIO, m.m.v. J. ALLEMON, M. DE SMET en J. DEWILDE), Ieper.

PARMENTIER W. s.d.: *150 jaar spoorgeschiedenis in het Ieperse*, Cultuurraad Ieper, Ieper.

STICHELBAUT B. & CHIELENS P. 2013: *De oorlog vanuit de lucht 1914-1918 Het front in België*, Brussel (Mercatorfonds).

STUBBE L., DENDOOVEN D., TERMOTE J. & VANDERGHOTE P. 2003: *Vesting Ieper Wandeling in een historisch landschap*, OKV, Antwerpen.

VANROLLEGHEM A. 2006: Ieper à la carte. De Ieperse vestingen in kaart gebracht, Erfgoedcel Ieper,

X. 2011: *Ieper in stukken op 't perron. Trein en tram in Ieper*, catalogus tentoonstelling van 9 september tot 10 oktober 2011.

Agentschap
Onroerend
Erfgoed

www.onroenderfgoed.be