

## Station Brugge

### Voorlopig station: 1838-1844

Houten barak

### Eerste station: 1844-1879

Architect: Auguste Payen

Neoclassicisme

### Tweede station: 1879-1939

Architect: Joseph Schadde / Henri Beyaert

Neogotisch

### Derde station: 1939-

Architect: Josse en Maurice Van Kriekinghe

Modernistisch

**Telegrafische code:** FR

**Lijnen:** 50, 51, 51A, 51B, 51B/1, 66



Het huidige station Brugge, 1999 (Ref. L0520-04)

## Een voorlopig station (1838–1844)

Het spoortijdperk begon in Brugge op 12 augustus 1838, met de plechtige ingebruikneming van de lijn Gent - Brugge. In Brugge volgde de spoorlijn het tracé van de huidige Koning Albert I-laan en de Hoefijzerlaan. Het station stond op de Vrijdagmarkt aan het 't Zand. Dit was binnen de oude stadsmuren, wat uitzonderlijk was. Door het octrooirecht dat de steden tot in 1860 toelating gaf om inkomrechten te vragen aan hun stadspoorten, werden de meeste stations in de beginperiode immers buiten de stadsmuren opgericht. Brugge, Gent-Zuid, Brussel-Bogaarden, Oostende, Bergen en Doornik waren hierop uitzonderingen. Door de aanslepende onenigheid over deze rechten, beschikte Brugge niet onmiddellijk over een volwaardig stationsgebouw. In de beginjaren fungeerde een voormalig houten wachtlokaal van de politie (de Corps de Garde) als voorlopig station.

## Het eerste station (1844-1879)



Lithografie van het eerste station Brugge, Verzameling Instituut voor Financiële Archeologie (Mechelen) (Ref. IFA026)

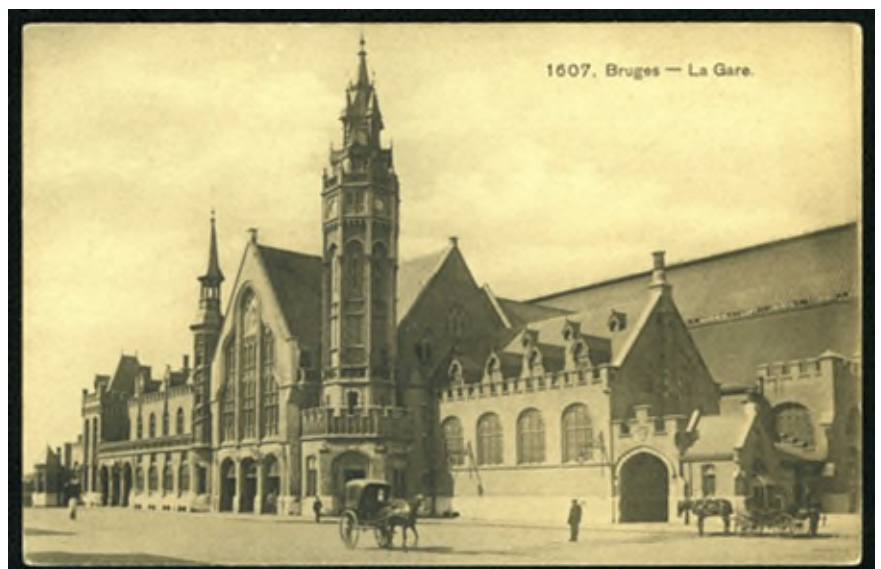
Het eigenlijke eerste stationsgebouw op 't Zand was pas in 1844 klaar. De juiste datum van ingebruikname is moeilijk te achterhalen. Men kan uit een krantenartikel verschenen in de 'Gazette van Brugge' op 24 april 1844 afleiden dat dit rond 1 mei 1844 moet geweest zijn <sup>1</sup>. Het gebouw was opgetrokken in neoclassicistische stijl. De ontwerper was Auguste Payen, een architect van de Belgische Staatsspoorwegen die nog vele andere stations ontwierp (o.a. Lier, Verviers en het oude station Brussel-Zuid). Het Brugse station bestond uit een centraal blok en twee zijvleugels.

Zowel het hoofdblok als de uiteinden van de zijgevels waren afgewerkt met een driehoekige topgevel. Opvallend waren de randboogopeningen in de gevels. Het geheel was zeer symmetrisch opgebouwd.

Door het toenemende treinverkeer voldeed dit station al vlug niet meer en moest het vervangen worden door een groter gebouw. Het oude station werd door de Staatsspoorwegen steen voor steen afgebroken en opnieuw opgebouwd in Ronse, waar het nu nog in dienst is.

## Het tweede station (1879-1938)

Op 11 mei 1878 werd in de gemeenteraad van Brugge officieel de bouw van een nieuw station aangekondigd. Dit tweede Brugse station was, naar de toen heersende mode, in neogotische stijl opgetrokken. Het werd ontworpen door de Antwerpse architect Joseph Schadde. Over de sporen heen werd een overkapping van staal en glas gebouwd. Deze stijl werd in de pers bekritiseerd en afgedaan als een kerkelijke stijl. Ook werd de plaats (terug op 't Zand) negatief onthaald. De bouw werd op 14 april 1879



Postkaart van het tweede station Brugge (Ref. 10096)

<sup>1</sup> [Gazette van Brugge 24/4/1844 pagina 2 van 4 \(www.erfgoedbrugge.be\)](http://www.erfgoedbrugge.be)

aangevat en moest in 40 maanden klaar zijn. Het zou echter nog tot 1886 duren vooraleer het nieuwe station volledig klaar was. Dit was het gevolg van een geschil tussen de stad en architect Schadde. Bovendien bevatte het oorspronkelijke ontwerp technische fouten waardoor men besloot om het gebouw te laten afwerken door architect Henri Beyaert.

## Een architecturaal hoogstandje

Het centrale gedeelte van dit neogotische station was geflankeerd door twee torens. Boven de drie toegangsdeuren bevond zich een raamwerk in twee verdiepingen, afgezoomd met hardsteen. In het topgedeelte werd het Belgische wapenschild aangebracht.



De sporenhal van het tweede station Brugge, detail van een postkaart (Ref. Z00233)

De rechtse toren was de uurwerktoren. Hij was achthoekig en bezat vele ornamenten. Bij het ontwerp ervan zou de architect zich laten inspireren hebben door de, in 1741, verdwenen top van het Brugse belfort. De linkse, kleinere toren was rond met een scherpe spits.

De rechtervleugel deed met zijn talrijke kantelen denken aan een kasteel. In deze vleugel bevond zich de wachtzaal derde klas. In de linkervleugel was het postkantoor en de bagageafdeling. Ook dit gedeelte was afgewerkt met typische gotische elementen. op het dak waren twee windwijzers in prachtig smeedwerk aangebracht.

De achterzijde van het stationsgebouw werd volledig ingenomen door de glazen hal die de sporen overdekte. Deze spoorhal was opgebouwd in een gebogen lijn zodat de perrons langer waren en de treinen er ook volledig konden stoppen. De stalen spanten van de spoorhal waren afgewerkt met smeedijzeren bloemmotieven.

## Het derde station (1939- )

Al in 1899 werden er plannen gemaakt om een nieuw station Brugge te bouwen op een dijk buiten de stadsmuren.

Met zijn vier doorgangssporen, zijn kronkelende route en zijn te smalle perrons had het station van Brugge immers heel wat nadelen. Bovendien waren de faciliteiten niet langer aangepast aan de toenemende stroom passagiers.

De werken startten in 1910, maar werden onderbroken tijdens de Eerste Wereldoorlog. Pas in 1935 werden ze gedeeltelijk hervat.

Er werd een verhoogde spoorbedding aangelegd en een voorlopig station gebouwd in Brugge-Sint-Andries. Om het station op 't Zand te ontlasten, werden vanaf 1936 o.a. de snel-, blok- en internationale treinen via de verhoogde bedding naar het voorlopig station Brugge-Sint-Andries geleid. Het ging hier echter om een tijdelijk station, dat na de afwerking van het derde station Brugge opnieuw buiten dienst werd gesteld.



Het derde station Brugge (Ref. Z03813C)

In juni 1937 werd gestart met infrastructuurwerken, zoals het bouwen van twee tunnels in de verhoogde spoorberm. Deze werden de reizigers- en goederentunnel van het nieuwe station. De bouw van de spoor en seinwerken werden door de NMBS zelf uitgevoerd..

Het derde Brugse station werd ontworpen door de Brusselse architecten Josse en Maurice Van Kriekinghe. Zij waren de winnaars van de wedstrijd die de NMBS hiervoor in 1937 uitgeschreven had. Hun ontwerp bestond uit een modernistisch gebouw van gele baksteen met hoge verticale vensterpartijen die geaccentueerd worden door brede arduinen lijsten. Het sobere en sierlijke gebouw strekt zich in winkelhaakvorm uit aan beide kanten van het stationsplein.

Het nieuwe station heeft 12 sporen, waarvan tien doorgaande sporen en twee doodlopende. De nieuwe perrons zijn 735 m lang en 10 m breed. Ze worden beschermd door parapluvormige luifels.

De werken voor de bouw van het station starten op 1 maart 1938 en het werd reeds op 1 april 1939 in gebruik genomen. De officiële opening vond plaats op 5 augustus 1939.

Het oude station op 't Zand werd pas na de Tweede Wereldoorlog, in 1947-'48, gesloopt. 't Zand werd opnieuw een open plein, net zoals vóór 1838. Het spooremlacement ten zuiden van het plein werd omgevormd tot het Koning Albertpark, en in 2001-'02 verrees er het Concertgebouw. Op de vroegere spoorbedding ten noorden van 't Zand werd de Hoefijzerlaan aangelegd.

## Schilderingen in de lokettenzaal



De lokettenzaal met muurschildering (Ref. Z03812E)

Vaart, wat landelijke taferelen en links de begraafplaatsen van de Eerste Wereldoorlog. Uiterst rechts onder heeft de schilder zichzelf afgebeeld.

Op de westelijke wand zien we links de torens van Gent, centraal de hoofdstad Brussel en rechts de Limburgse mijnwerkers en de stad Hasselt.

De oostelijke wand (boven de loketten) toont rechts de Eiffeltoren, daarnaast strijders van de Guldensporenslag en links de Waalse industrie en steenkoolmijnen. Het uurwerk in het midden verbergt een dame met zandloper.

## Verbouwingen

Vanaf september 2004 onderging het station een grondige verbouwing en uitbreiding.

Om een vlotte doorgang onder de sporen te realiseren, werd tussen het najaar van 2005 en het voorjaar van 2008 de oorspronkelijke onderdoorgang stap voor stap gesloopt en vervangen door een nieuwe bredere gang.

Op die manier kwam er meer ruimte vrij voor de reizigers en was er ook meer plaats voor winkeltjes.



De ingang aan de achterzijde na de verbouwingen, 14 februari 2011 (Ref. D3664-10)

De volledig vernieuwde perrons werden toegankelijker gemaakt door middel van nieuwe trappen, roltrappen en liften. Deze verbouwing werd in 2009 voltooid.

Aan de achterzijde van het station werd een ondergrondse parking voor 800 wagens en 1000 fietsen gebouwd en werden kantoren en een tweede volwaardige stationstoegang met lokettenhal opgetrokken. Dit gebouw kreeg de naam Jacob van Maerlantgebouw..

In juli 2012 werd het Brugse stationsgebouw wettelijk beschermd als monument omwille van het algemeen belang gevormd door zijn sociaal-culturele, industriële en archeologische waarde evenals zijn artistieke, architecturale en historische waarde.

Het is een representatief voorbeeld van een openbaar gebouw uit het interbellum, gebouwd in een sobere en majestueuze stijl geïnspireerd op de Nieuwe Zakelijkheid en het moderne classicisme.

Paul Jacops

Juni 2022

## Beknopte bibliografie

**Artikels:** Het nieuw station van Brugge. - ill. - *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-05-1939, p. 7-10, K6766

La nouvelle gare de Bruges. - ill. - *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-05-1939, p. 7-10, K6767

LEMAIRE C.F.B. Comptes rendus – Belgique – Les gares de Bruges. *Annales des travaux publics de Belgique / Tijdschrift der openbare werken van België*, n° 3, 1946, p. 355-374, K714181

OVGORODSKY L. La nouvelle gare de Bruges. *Technique des Travaux (La)*, n° 9, 09-1939, p. 461-466, K711705

**Boeken:** DE BOT H. *Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914*. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. : ill. A24859

DE MEYER L. *De evolutie van de stationsarchitectuur. De twee 19de eeuwse stationsgebouwen te Brugge. Proefschrift voor het behalen van de graad van licentiaat*. Gent : Rijksuniversiteit Gent, 1982, 176 p. : ill. C566087

LEMAIRE C.F.B *Les gares de Bruges*. Bruxelles, 1946. - 20 p. : ill. ; B10193

Wayaert F. *Sporen door Noord-West-Vlaanderen*, Brugge : Marc De Wiele, 1988, 128 p. , ill. ; C3652

**Websites:** Station Brugge | Inventaris Onroerend Erfgoed <https://erfgoedbrugge.be/>

**Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:**

**Bibliotheekcatalogus: station Brugge**

**Museumcollectie: station Brugge**