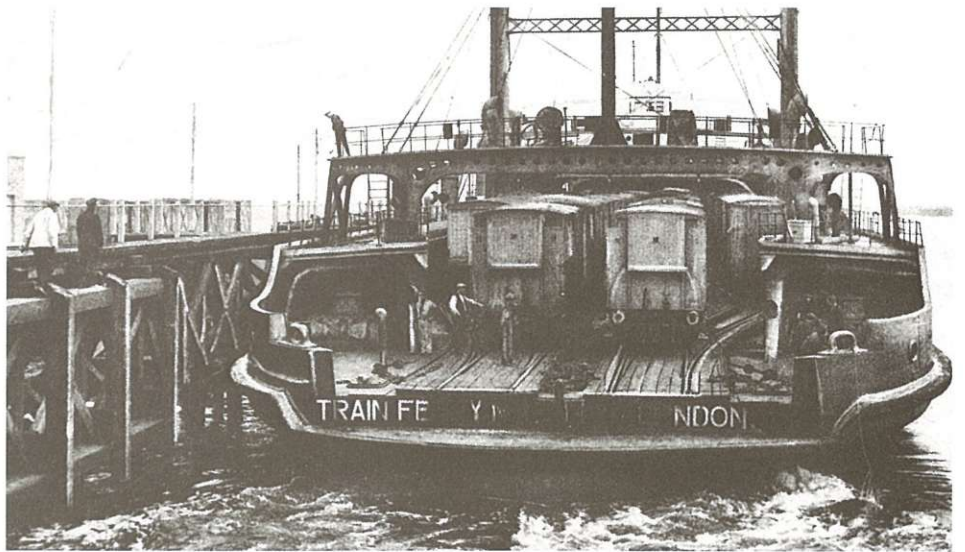


# SPOREND DOOR NOORDWEST-VLAANDEREN

Het is rond de eeuwwisseling dat Engelse constructeurs er in slagen stoom aan te wenden voor transportdoeleinden, meer bepaald door het gebruik van de stoomtrein. België wordt er als het ware mee geboren, want op 5 mei 1835 bezit het reeds een spoorverbinding tussen *Mechelen* en *Brussel*. Dit is het begin van wat het dichtste spoorwegnet van Europa zou worden. Reeds in 1836 maakt *Brugge* plannen om op het spoorwegnet te worden aangesloten. Meteen rijzen ook de problemen. Moet het station binnen of buiten de stadsmuren worden gebouwd? Het worden levendige discussies in de gemeenteraadszittingen en de dagbladen. Ingenieur De Ridder haalt het, en op 12 augustus 1838 rijdt de eerste trein plechtig het eerste station op de *Vrijdagmarkt* binnen. Slechts 16 dagen later is ook *Oostende* met *Brugge* verbonden.



De eerste jaren zijn de moeilijkste, misschien ook de kleurrijkste; treinen ontsporen regelmatig, lopen enorme vertragingen op, of beleven de wildste lotgevallen. Een dankbare stof voor de toenmalige pers. In 1845 laat de Staat aanleg en uitbating over aan private maatschappijen. Zo legt de 'Westvlaamse Spoorweg-maatschappij', een Engelse onderneming, de lijn *Brugge-Kortrijk*, en baat ze vanaf 1847 ook uit. *Brugge* wordt stilaan een knooppunt. In 1863 wordt de lijn *Brugge-Eeklo-Gent* ingereeden, terwijl een andere concessionaris de verbinding *Brugge-Blankenberge* mag inwijden. Op deze laatste lijn rijden trouwens ook de eerste dubbeldekrijtuigen. En wanneer vijf jaar later ook *Heist* op het spoorwegnet wordt aangesloten, kent het kusttoerisme, dat via *Brugge* wordt aangevoerd, een niet meer te stuiten opgang.



Het Brugse station is echter reeds te klein geworden. Na heel wat politieke perikelen wordt het Capucijnenklooster op het Zand gesloopt, en op 11 juli 1886 wordt het tweede, in neo-gotische stijl opgetrokken, station op de Vrijdagmarkt in dienst genomen.

Ook *Oostende* kent een ware expansie. Door het toerisme en het toenemende verkeer per mailboot over het kanaal wordt in 1882 een tweede stadsstation opgetrokken, en in 1903 het eerste zeestation. Meteen is *Oostende* de belangrijkste schakel in het internationaal verkeer van en naar Groot-Brittannië. In 1906 wordt de verbinding tussen *Brugge* en de *Zeebrugse* haven, die dan bijna klaar is, in gebruik genomen. Terzelfdertijd wordt het spoor tussen *Blankenberge* en *Zeebrugge* gesloopt, en komt er een tramverbinding in de plaats.

De oorlogsjaren 14-18 zijn een eerste tragische periode. Pas is het nieuwe *Oostendse* zeestation ingewijd, wanneer het prachtige gebouw door invallende bommen zwaar wordt beschadigd.

Vrij vlug na de oorlog, in 1920 reeds, krijgt nu ook *Knokke*, na heel wat inspanningen en politieke bemoeiingen, zijn station. Het spoor ligt hier dan ook aan de basis van de groei van een bescheiden dorp tot een mondaine badplaats.

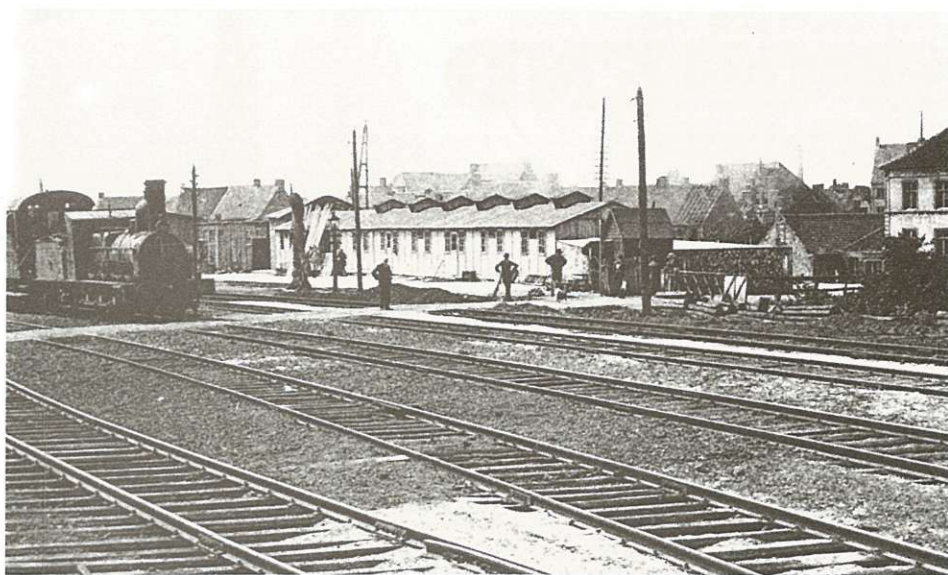
Net voor de tweede wereldoorlog, op 1 april 1939, wordt het huidige station van *Brugge* in gebruik genomen.

De hinder op de Vrijdagmarkt en de overweg aan de Smedenstraat zijn meteen weggevoerd. Na veel touwtrekkerijen wordt het neo-gotische station, dat zo veel voorals tegenstanders kent, eindelijk in 1948 gesloopt. Maar de oorlog daartussen zorgt voor de meest lugubere periode van het spoor. Rijdende treinen worden aangevallen door vliegtuigen, installaties worden zwaar beschadigd, en veel personeel laat het leven op het werk of in het verzet.

De periode na de oorlog betekent modernisering. Grote internationale treinen verbinden *Oostende* en *Londen* met de rest van Europa, en de haven van *Zeebrugge* kent een gestaag toenemend goederenvervoer. In de vijftiger jaren worden de voornaamste lijnen geëlektrificeerd zodat de exploitatie heel wat rendabeler wordt. Het uur van het stoompaard is geslagen.

Door de havenwerken te *Zeebrugge* en meer specifiek de bouw van de grote zeeluis dient de lijn *Brugge-Knokke* te worden omgelegd. Het is samen met de modernisering van de lijn naar *Kortrijk* zowat het laatste merkwaardige feit in de rijke geschiedenis van het spoor in onze streken. Sporend is een uniek boek. Voor het eerst wordt een gedetailleerd verloop van 150 jaar spoorweg in onze streken gegeven, doorspekt met vele grote en kleine anekdotes, die bij de meeste streekgenoten levendige herinneringen zullen oproepen. Door talrijke unieke tekeningen en zeldzame foto's, waarvan vele uit private verzamelingen, wordt het boek aanschouwelijk gedocumenteerd en krijgt het een grote waarde.

Het boek is een naslagwerk geworden waarin elke geïnteresseerde de meest volledige verzameling gegevens kan vinden uit het noordelijk deel van West-Vlaanderen. Sporend is een werk voor een groot publiek. Niet enkel de spoorfanaat, de spoorwegaanbidders en -bedienden of de modelspoorwegbouwers, maar elkeen die de tijd gekend heeft zal dankbaar het boek ter hand nemen en wegdromen bij de ontelbare taferelen die voor het oog van de lezer worden ontold.



## Frans Waeyaert



Geboren op 10 mei 1949 te Diksmuide. Al van kindsbeen was de passie voor de treinen — toen nog getrokken door stoomlokomotieven — aanwezig. Tijdens zijn studentejaren kwam hij voor het eerst in echt contact met het spoorverkeer toen hij als jobstudent terecht kwam bij de *Compagnie Internationale des Wagons Lits*. In de functie van ligwagenbegeleider spoorde hij door zowat alle West-Europese landen. In 1968 behaalde hij de onderwijzersakte, doch de liefde voor het spoor leidde tot zijn indienstname in 1971 bij de N.M.B.S. Al in 1973 was hij als onderstationschef tewerkgesteld te *Zeebrugge*. Een snel opgroeiende loopbaan via de stations *Antwerpen-Centraal*, *Merelbeke* en *Antwerpen-Kiel* bracht hem in 1986 terug naar de kust waar hij thans als stationschef de leiding heeft over het spoorverkeer in en rond de *Zeebrugse* haven. F. Waeyaert diepte zowat alle archieven en bibliotheken in de streek uit op zoek naar zoveel mogelijk informatie, dokumentatie en illustraties over zijn geliefd thema, de spoorwegen.

### Technische gegevens:

Formaat: 32 x 25 cm  
 Omvang: 128 blz.  
 Papier: glanzend kunstdrukpapier.  
 Kaft: harde kaft, geplastificeerde stofwikkel.  
 Illustraties: 150 groot formaat foto's.  
 Vormgeving: Johan Mahieu, Brugge.  
 Verschijningsdatum: eind augustus 1988.  
 Voorintekenaarsprijs: 895 fr.  
 Na verschijningsdatum: 995 fr.  
 Intekenen kan door overschrijving op nr. 473-3038453-83.

**Uitgeverij Marc Van de Wiele**  
 Jakobijnessenstraat 5, 8000 Brugge