

DRIE VERJAARDAGEN

150 jaar spoor te Brugge en Oostende
125 jaar spoor te Blankenberge
120 jaar spoor te Heist

F. WAEYAERT



DE WESTERLIJN

Het eerste artikel van de wet van 1 mei 1834 inzake het aanleggen van een spoorweg bepaalde dat het net zich in de vier windrichtingen zou uitstrekken met Mechelen als middelpunt.

Eén van deze lijnen, de Westeralinie, zou sporen over Dendermonde, Gent en Brugge naar Oostende.

De aanleg van het net werd met grote ijver aangevat want reeds op 2 januari 1837 was het eerste deel klaar en kon het tracé Mechelen - Dendermonde ingehuldigd worden. Nog datzelfde jaar, op 22 september, bereikten de rails Gent. Het spoor naderde West-Vlaanderen...

De eerste concrete gegevens over de spoorlijn die Mechelen met Oostende zou verbinden, kregen de Bruggelingen op 28 maart 1836. Die dag toonde de minister van Binnenlandse Zaken, na een interpellatie van senator Vanhoooubrouck-De Mooreghem de plannen van de Westeralijn, volgens dewelke Brugge een doorgaand station werd.

Na advies van de Kamer van Koophandel stelde Brugge op 28 mei 1836 aan de minister van Binnenlandse Zaken echter voor een station te bouwen dat zo dicht mogelijk bij de muren van de stad zou liggen, met voorkeur aan de Boeveriepoort.

Als op 13 augustus 1836 de Kamer van Koophandel het Brugse schepencollege uitnodigde om de plannen van de spoorlijn te gaan inspecteren op het gemeentehuis te St. Michiels was een nieuwe inplantingsplaats voor het station aangeduid: «... que la station de Bruges soit fixé à la porte Maréchale, avec un embranchement vers les magasins de l'entrepôt...». Een belangrijk element - de verbinding met het havendok - zou voortaan een grote rol spelen in de eisen van de Bruggelingen. Een eerste beslissing was meteen gevallen, maar zou nooit uitgevoerd worden.

De werken aan de lijn Gent - Oostende, net als aan de lijn Brussel - Mechelen, werden

uitgevoerd door aannemer Borguet uit Luik, een bekwaam doch even berucht figuur. Hoewel de werken reeds waren aangevat, bleef het te Brugge opmerkelijk stil. Tot op 17 mei 1837 de plannen van de ingenieurs Simons en De Ridder op het stadhuis toekwamen. Amper drie weken later liet het Brugs stadsbestuur reeds weten dat het akkoord was met die plannen. Doch...

INTRA OF EXTRA-MUROS?

Gemeenteraadslid baron de Peellaert-Steenmaere was de man die de turbulente discussies over de bouw van het station op gang bracht. In de raadszitting op 30 juli 1837 stelde hij de vraag of het niet voordeliger zou zijn het station intra-muros te bouwen. Er werd zelfs een commissie opgericht die zich uitsprak voor de bouw van een station binnen de stadsmuren. Zij vreesde immers vooral dat een station buiten de stadsmuren een nieuw stadsgedeelte zou doen ontstaan wat niet alleen een verlies aan oktrooirechten betekende maar ook nadelige gevolgen had voor de handel. Niet iedereen was het met de commissie eens, doch na een geanimeerde discussie in de raadszitting van 30 september 1837 stemden 16 raadsleden voor en 5 tegen. Daarop werd een speciale delegatie naar Brussel gestuurd om de wijziging in de voornemens bekend te maken bij de minister van openbare werken. Ingenieur De Ridder diende een nieuw plan te tekenen met het station binnen de stadsmuren; een plan dat hij persoonlijk kwam voorstellen op 16 oktober 1837.

Centraal stond tijdens het debat in de gemeenteraad echter de kostprijs voor de stad. De daaropvolgende zittingen van de Brugse raad werden door een massa volk bijgewoond. Als op 23 oktober 1837 het plan De Ridder met 21 stemmen voor en één tegen werd aanvaard, schreeuwde het publiek « Leve de Regentie! » en hielden muzikanten dezelfde avond serenades aan de huizen van de voornaamste politici.

Sporend door noord West-Vlaanderen

Dit boek is meteen de eerste publicatie over de geschiedenis van 150 jaar spoorweg in deze streek. Daarnaast bevat het ook veel anekdotes die bij streekgenoten vast en zeker levendige herinneringen zullen oproepen.

Door de talrijke unieke tekeningen en zeldzame foto's, waarvan veel uit privé-verzamelingen, wordt het boek prachtig geïllustreerd en krijgt het een grote waarde. Het is een ware bron van informatie waarin elke geïnteresseerde de meest volledige spoorweggegevens kan vinden over het noordelijk deel van West-Vlaanderen. Sporend door noord West-Vlaanderen is een boek voor een groot publiek. Want niet alleen de spoorwegfanatici, de gepensioneerde of actieve spoorwegbediende of modelspoorwegbouwers zullen wegdromen in de ontelbare tafereelen, maar elkeen die deze tijd heeft beleefd. Het boek (32 x 25 cm) bevat 128 bladzijden, is gedrukt op glanzend kunstdrukpapier en bevat 150 groot formaat foto's en verschijnt eind augustus 1988.

De voorintekeningprijs bedraagt 895 fr.; achteraf 995 fr. Intekenen kan door storting op rekeningnummer 473-3038453- 83 van F. Waeyaert - Oostkamp. De auteur, zelf een actief spoorwegman (stationschef te Zeebrugge) uit de streek, diepte zowat alle archieven en bibliotheken uit op zoek naar mogelijke informatie, documentatie en illustraties over zijn geliefkoosd thema « de spoorweg ».

Op 25 juni 1838 werd beslist dat het station te Oostende buiten de muren van de stad zou gebouwd worden.

De kordate beslissing van de Brugse raad beroerde een aantal tegenstanders en al gauw werden alternatieve plannen toegekend. Ir. De Ridder keurde ze allemaal af, wat meteen stof was voor de lokale pers. De Ridder werd sterk op de korrel genomen; men verweet hem nl. zijn autoritaire aanpak en beïnvloeding om zijn eigen plan door te drijven. Aan het einde van de gemeenteraadszitting van 26 november 1837 werd instemming bereikt voor het plan De Ridder en verdwenen alle andere suggesties definitief in de papiermand.

DE GROTE WERKEN

Eind 1837 waren de grondwerken voor de lijn gestart nabij Beemem en Jabbeke en was de brug over de Nieuwpoortse vaart nabij Plassendaale in aanbouw. Op 14 maart 1838 kwamen minister van openbare werken Nothomb en ir. De Ridder een bezoek brengen aan Brugge. Opnieuw waren twijfels gerezen over de inplanting van het station. Vooral de gedeeltelijke afbraak van het toenmalige Capucijnenklooster aan de Vrijdagmarkt werd een heet hangijzer, doch op 24 maart 1838 was alles definitief geregeld. Het Koninklijk Besluit, die dag getekend, bekrachtigde de conventie gesloten op 23 oktober 1837 tussen de stad en ir. De Ridder. Brugge wachtte hoopvol op de eerste trein.

Ook Oostende werd ongeduldig want de spoorlijn zou een nieuwe troef worden in het ontluikend kusttoerisme. Een Oostendse delegatie kreeg op 26 april 1838 van koning Leopold I de belofte dat de spoorlijn in de loop van de zomer zou klaar zijn. De chirurgische ingreep op het Brugse stadsbeeld, waarvan het nooit meer zou helen, startte in de week van 30 april tot 5 mei 1838.

Toen werden de werken aangevat aan de bruggen over de stadswallen aan het Speitje en zetelde voor het eerst de onteigeningscommissie. In de morgen van 20 mei 1838 startten de werken op de

Vrijdagmarkt om « het bedde voor den ijzeren rolleweg » aan te leggen.

Tijdens de raadszitting van 26 mei 1838 werd beslist een lening van 500 000 fr. uit te schrijven om de kosten, door de stad te dragen, voor de aanleg van de spoorlijn, te financieren. Een Brugs bankier kocht 351 aandelen aan 1000 fr.

Op 25 juni 1838 werd beslist dat het station te Oostende « buyten de mueren der stad gaet gelaetst worden ».

In een bijkomende overeenkomst tussen stad en staat, daterend van 18 juli 1838 en afgesloten na enige heibel, stond de stad op de Vrijdagmarkt een grotere ruimte af voor het station. Doch er werd eveneens bepaald dat van de paters Capucijnen meer grond onteigend zou worden. Tijdens de onteigeningsprocedure was het Capucijnenklooster de hardste noot om kraken, omdat de paters niet akkoord gingen met de geboden som. Na enkele zittingen werd de zaak door de rechtbank beslecht. Tijdens vier verkoopdagen, tussen 9 en 23 juli 1838, werden de gebouwen op de onteigende gronden openbaar verkocht, het gedeelte van het klooster inbegrepen.

Op 20 juli 1838 waren de rails reeds aangelegd tussen Gent en de stadswal aan het Speitje. Tien dagen later waren alle gebouwen voor « den doorloop van den railway » afgebroken. De werken werden eind juli, begin augustus 1838 dag en nacht voortgezet met honderden werklieden. Ingenieur Noël, opvolger van ir. De Ridder, meldde reeds op 30 juli 1838 aan de stad Brugge dat de opening van de lijn Gent - Brugge op 12 augustus was vastgesteld. Dezelfde dag spoorde de eerste locomotief van Gent naar Brugge. Meteen hadden vele Bruggelingen in levende lijve het monster gezien dat vreselijk rookte, stonk en vervaarlijk siste. De eerste trein die door Brugge reed, passeerde op zondag 5 augustus 1838 nl. een inspectierit met de minister van openbare werken. Na een bezoek aan de werken te Brugge reed het gezelschap naar Oostende en stoomden zij in de namiddag terug naar Brussel.

PANORAMA VAN HET EERSTE BRUGS STATION. DE TREIN NAAR OOSTENDE IS NET VERTROKKEN.



DE INHULDIGINGEN

De stadsplakker van Brugge beleefde tijdens de week vóór de opening van het station waarschijnlijk de moeilijkste klus uit zijn loopbaan want de affiche voor de inhuldigingsfeesten had nl. de respectabele afmetingen van 0,75 m bij 2.40 m.

De feesten zouden drie dagen duren. Het hoogtepunt viel op zondag 12 augustus 1838 wanneer de stedelingen reeds om vijf uur 's ochtends gewekt werden met kanonschoten en om zeven uur reeds de beiaard speelde.

Rond de middag arriveerden koning Leopold I en koningin Louise Marie met een rijtuig vanuit Oostende. Om 14 uur trok de stoet met burgerlijke en militaire overheden, alsook een aantal gezelschappen van het stadhuis naar het station. Een gebouw stond er nog niet, doch voor de gelegenheid waren twee prachtig versierde tenten opgericht, waar de hoge gasten konden wachten. Om 17 u. 45, met een vertraging van twee uur en drie kwartier, stoomden de eerste treinen het station van Brugge binnen. Al de rijtuigen - 60 in totaal - waren versierd. In ieder rijtuig zaten zo'n dertig gasten. Niet minder dan vier locomotieven zorgden voor de tractie. De eerste trein werd gesleept door de « Marie de Bourgogne » en de « Jean van Eyck ». Brugge vierde uitbundig zijn eerste trein. Een groot banket, een « bal paré », een vuurwerk, volksspelen en wedstrijden stonden op 12, 13 en 14 augustus 1838 op het rijk gevulde programma.

Vanaf maandag 13 augustus 1838 werd het baanvak Gent - Brugge met vier treinen per dag in beide richtingen uitgebaat. Reistijd : 1 uur 25 minuten!

Op 16 augustus 1838 noteerde men reeds het eerste ongeval als rond 13 uur het « convoy » nabij Bloemendale (Beernem) uit de sporen liep. Gelukkig bleef alles beperkt tot stoffelijke schade en twee uur vertraging. Stilaan begon ook in Oostende het spoorwegbloed sneller te lopen; de

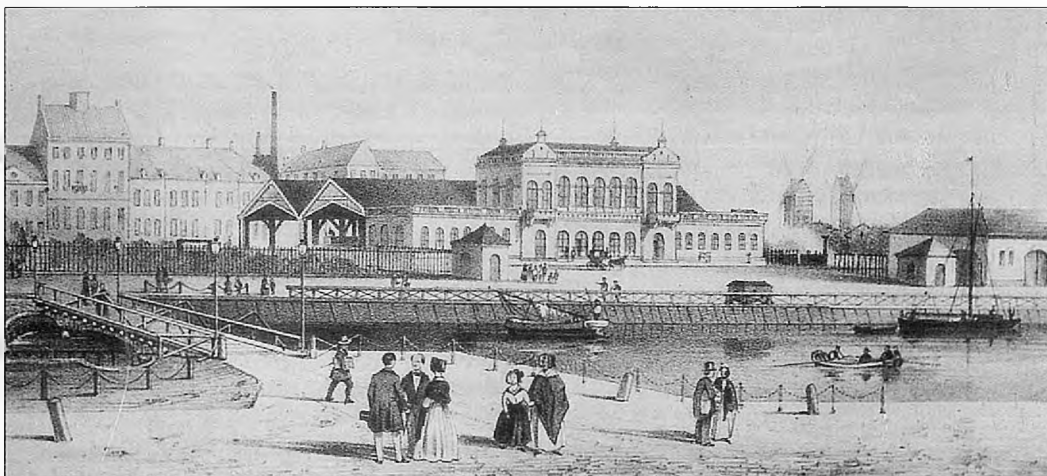
Oostendenaren beloofden trouwens voor de viering niet te zullen onderdoen voor de Bruggelingen. De inhuldigingsfeesten zouden niet minder dan vier werkdagen en twee zondagen duren. Toch liep het bijna nog fout... In de avond van maandag 20 augustus 1838 keerde de locomotief « l'Eclair » met een bankwagen en een dilligence van de koninklijke trein terug uit Oostende. Rond acht uur naderde het konvooi de Sneppebrug nabij Gent. De 19-jarige brugwachter had de brug laten openstaan en de trein dook dan ook met grote vaart de Leie in. De gevolgen waren vreselijk, want zowel de stoker, hoofdwachter als wachter werden gedood. De brug werd vernield en het nog primitieve treinverkeer op de lijn werd onmogelijk tot wanneer een voorlopige brug werd gebouwd.

Dinsdag 28 augustus 1838 betekende voor Oostende de grootste dag op spoorweggebied want de eerste trein was op komst. Om 16 u. 15 vertrok de eretrein uit Brugge naar de badstad. Na een rit van 36 minuten werd halt gehouden, de stoomloc losgelaten die alleen spoorde naar het voorlopige station te Oostende om de genodigden van haar komst te berichten. Om 17 uur waren koning en koningin net aanwezig toen het gevaarte statig het station binnenliep. Het feestgejuich brak los. 's Avonds waren de stadszalen veel te klein voor de grote menigte. Pas 's anderendaags rond de middag keerde de eerste trein met feestvierders terug uit Oostende.

DE PRIMITIEVE EXPLOITATIE

Op zondag 2 september werd de volledige Westerlijn van Mechelen tot Oostende in dienst gesteld; evenwel niet zonder moeilijkheden en met uren vertraging voor gevolg. De lijn was enkelsporig en tussen Oostende en Gent kon enkel te Brugge, Bloemendale en Aalter worden gekruist. Telefoonverbindingen waren er nog niet, zodat de berichten door de overwegwachters mondeling en te voet doorgegeven werden.

Met de komst van de eerste trein was dinsdag 28 augustus 1838 voor Oostende de mooiste dag op spoorweggebied.



HET EERSTE STATION TE OOSTENDE OP HET VANDER SWEEPPLEIN WERD GEBOUWD DOOR A. PAYEN. DE SPOREN WAREN MET EEN HOUTEN PERRONOVERKAPPING OVERKOEPELD.

In 1847 kreeg Oostende zijn eerste stationsgebouw, eveneens ontworpen door Auguste Payen.

En er waren ook reeds milieuproblemen. De locomotieven werden toen normaal met cokes gestookt, doch daar Brugge en Oostende aan het uiteinde van de lijn lagen en de verdeling van brandstoffen vanuit Mechelen gebeurde, bereikten die cokes deze depots niet en moest men het stellen met vette steenkool. De vuile rook was hinderlijk zowel voor de reizigers als voor de omwonenden van de stations.

Het station van Oostende was aanvankelijk gelegen buiten de stadswallen zodat de Oostendse gemeenteraad dan ook sterk aandrong om het er binnen te krijgen. Op 20 september 1838 besliste de minister van openbare werken om een station te bouwen aan het park, dat toen het « Doolhof » noemde. De plannen waren op 16 november 1838 klaar. Het station omvatte het gehele stadspark, een deel van de nieuwe markt en reikte aan de kaai van het tweede handelsdok. De uitvoering van de plannen liet echter geruime tijd op zich wachten. Pas op 7 juni 1839 werden de nodige gronden onteigend en kort nadien werden de werken aangevat. Zondag 1 december 1839 was voor Oostende een tweede belangrijke dag want toen werd het station binnen de stadswallen plechtig geopend.

Naast een banket voor de genodigden werd de arme bevolking vergast op een buitengewone uitdeling van klein hout en levensmiddelen.

eerste stationsgebouw, eveneens ontworpen door Auguste Payen. Het stond evenwijdig met de sporen en de handelsdokken, op de plaats waar nu een groot winkelcentrum is gevestigd. De sporen waren overdekt met een houten overkapping.

DE WESTVLAAMSE SPOORWEG

Op 14 april 1845 legde de minister van openbare werken vier wetsontwerpen voor in de Kamer waarvan een inzake de aanleg van een spoorwet in de provincie West-Vlaanderen. Reeds op 10 mei 1845 werd de zaak beslecht : Brugge zou verbonden worden met Kortrijk, Roeselare en Izegem. De concessie voor de aanleg en exploitatie van de lijn werd toegekend aan de « Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale », een Engelse onderneming met de anglo-Bruggeling William Chantrell als directeur.

De werken werden vol dynamisme aangevat, zodat op dinsdag 15 september 1846 de eerste trein kon rijden tussen Brugge en Torhout; zij het met een uur vertraging wegens ontsporing van de locomotief. Te Torhout werden de eregasten met het nodige ceremonieel ontvangen. De terugreis naar Brugge werd « voorzichtig » afgelegd en duurde zo maar eventjes twee en een half uur! De hongerige genodigden van de eretrein werden te Brugge evenwel vergast op een banket.

Begin oktober 1846 kwam de exploitatie van het baanvak Brugge - Torhout op gang. De reizigers getuigden eenparig dat de geboden dienst perfect was.

De rijtuigen, te Brugge gebouwd, waren zeer comfortabel en het personeel was uiterst beleefd.

Op 6 april 1847 werd de sectie Torhout - Roeselare plechtig ingehuldigd. Vanaf 21 mei 1847 reden de treinen tot Izegem, vanaf 28 mei tot Ingelmunster. Op 14 juli 1847 was de volledige lijn tussen Brugge en Kortrijk klaar voor het treinverkeer zodat 's anderendaags de uurregeling van de lijn Gent - Oostende grondig aangepast werd aan deze van de Westvlaamse spoorlijn.

VERBETERINGEN IN DE DIENST

Vanaf 15 februari 1848 kwam er een nachttrein tussen Oostende en Parijs. De trein vertrok om 22 uur uit Oostende, reed via Brugge, Kortrijk en Rijsel en arriveerde in de lichtstad om 8 uur 's morgens. Oostkamp kreeg zijn stopplaats op 12 januari 1849, terwijl te Bloemendale (het huidige Beernem) eind 1849 een eerste station gebouwd werd. Het succes van de extra-treinen, ingelegd bij allerlei feesten leidde tot de organisatie van de « plaisirtreinen ». Op zondag 4 augustus 1850 werden twee zo'n treinen, de voorlopers van de huidige toeristentreinen, ingelegd tussen Brussel en Oostende. De reizigers



AFICHE VAN DE INHULDIGINGSFEESTEN VAN DE SECTIE BRUGGE — OOSTENDE.

DE EERSTE STATIONSGEBOUWEN

Brugge en Oostende hadden een station, maar nog steeds geen stationsgebouw. Op 30 mei 1841 werden te Brugge de plannen, bestek en lastencohier voor het station voorgesteld aan de raadsleden. De uitvoering van de bouwwerken duurde lang en werd vaak onderbroken. Het eerste stationsgebouw werd vermoedelijk pas op 1 mei 1844 in gebruik genomen, waarna het wachtlokaal (corps de garde), dat voordien dienstig was als ontvangstgebouw, werd afgebroken.

Het eerste neo-classicistische stationsgebouw, ontworpen door de Brusselse architect Auguste Payen (1801-1877), bestond uit een centraal blok met bovenverdieping en twee zijvleugels. Opvallend waren de rondboogopeningen in de gevels. Het geheel was zeer symmetrisch zodat het eerste Brugs station eenvoud en elegantie uitstraalde. Het kijken tijdens de vrije uren naar de beweging in het station was voor de bevolking een aangename verpozing. Een herbergier, wonende op de hoek van de Smedenstraat en de huidige Hoefijzerlaan, speelde daar handig op in en richtte boven zijn herberg een terras in, het « Belvédère ». Oostende kreeg in de loop van 1847 zijn

kregen 50 % vermindering op het heen- en terugbiljet.

Op 26 mei 1861 werd Brugge aangesloten op de « elektrische telegraphie ». Dit betekende niet alleen een enorme verbetering op gebied van de communicatie maar vooral voor veiligheid en regelmaat van het treinverkeer. Vanaf mei 1855 was het dubbelspoor tussen Oostende en Gent volledig aangelegd; meteen was « den dubbelen spoorweg van aan Oostende tot aan Keulen geheel ingericht ». Een jaar later, op 1 mei 1856, reden de treinen van Gent naar Brussel via de nieuwe lijn over Aalst en Denderleeuw zodat Brussel opnieuw wat dichterbij kwam.

GENT - EEKLO - BRUGGE

Tijdens de zittingen van de Karners op 9 en 10 mei 1861 werd een wet gestemd voor de aanleg, in concessie, van een spoorlijn van Eeklo naar Brugge. Isidoor Neelermans uit Eeklo verkreeg die concessie.

Op zondag 16 november 1862 werd het eerste deel van de lijn Eeklo - Brugge, nl. het tracé tussen Eeklo en Maldegem, plechtig geopend. Maldegem was die dag dan ook veel te klein om al de nieuwsgierigen, waaronder veel Zeelanders, te herbergen. De volgende stap was Sijsele. Op maandag 3 mei 1863 werd het traject Maldegem - Sijsele in gebruik genomen in het vooruitzicht van de H. Bloedprocessie van de volgende dag. Diligences brachten vervolgens de reizigers tot Brugge.

Op zondag 21 juni 1863, zonder feestelijkheden, reed de eerste trein tussen Eeklo en Brugge. De Bruggelingen zagen veel heil in de verwezenlijkte lijn, vooral de vlotte verbinding met Antwerpen via de spoorlijn van het Land van Waas was zeer nuttig voor het handelsleven.

BRUGGE - BLANKENBERGE

Nadat reeds op 1 juli 1853 de toelating was verleend voor de bouw van een spoorlijn van Brugge naar Blankenberge, werd pas op 21 december 1861 een waardige concessionaris gevonden, nl. de heren Th. Dyson en Parent-Pécher die de spoorwegmaatschappij Brugge - Blankenberge oprichtten. De werken aan de lijn vlotten zeer snel. Te Brugge werd een nieuwe brug gebouwd over het kanaal naar Oostende, op de plaats van de huidige Warandeburg. De maatschappij Brugge - Blankenberge bracht een primeur voor ons land want voor het eerst werden dubbeldekrijtuigen gebruikt. Deze twee-assige rijtuigen, gebouwd in de werkhuizen van Thévenet-Hansen te Mont-sur-Marchienne, hadden op de benedenverdieping een eerste- en een tweedeklasafdeling, op het dak was een overdekt derdeklascompartiment.

Op zondag 26 juli 1863 vertrok uit Brugge de eerste dubbeldektrein naar Blankenberge. De rit verliep op een slakkegangetje, vermoedelijk omdat de lijn op sommige plaatsen nog niet volledig afgewerk was. Na drie kwartier werd de kust bereikt. Van toen af kende Blankenberge, dat ook een haven aan het bouwen was, een niet te stuiten groei tot de tweede badplaats aan onze kust.

BRUGGE TE KLEIN

Brugge was met de komst van deze twee nieuwe spoorverbindingen het middelpunt van een ster met vijf hoekpunten : Oostende, Blankenberge, Eeklo, Gent en Kortrijk. Dat was tevens de aanzet om te ijveren voor de uitbreiding van het station en van de eisen om het buiten de stad te verplaatsen. Diverse plannen werden opgesteld. De tumultrijke raadszitting van 20 augustus 1863 werd volledig aan het probleem gewijd, doch de raad stemde voor het behoud van het station intra-muros. De hele discussie had als centrale punten het Capucijnenklooster en de overweg aan de Smedenstraat die vaker dicht was dan open en zodoende heel wat verkeersmoeilijkheden veroorzaakte. Uiteindelijk bepaalde het KB van 6 juli 1865 dat het klooster zou verdwijnen. Na veel protest en verwijten aan het adres van burgemeester Boyaval, verlieten de paters Capucijnen op 10 juni 1867 in processie toch hun klooster. Gezelle schreef over deze gebeurtenissen trouwens een ontroerend verhaal.

HEIST

In 1866 verkreeg de spoorwegmaatschappij Brugge - Blankenberge de toelating de kustlijn te verlengen tot Heist. De werken waren op 24 juni 1868 klaar, zodat op zondag 12 juli 1868 de inhuldiging kon gevierd worden. Heist groeide van een vissersdorp tot een flinke badplaats. Massa's mensen trokken met de trein naar zee. De treinen op de lijn Heist - Blankenberge - Brugge werden regelmatig op hun maximum capaciteit gevormd, d.w.z.

11 dubbeldekrijtuigen, gesleept door twee locomotieven, zodat tot 820 reizigers ineens vervoerd werden.

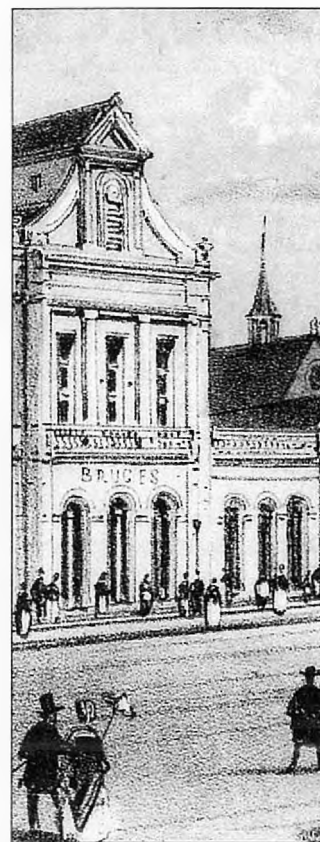
De private spoorlijn Brugge - Blankenberge - Heist werd op 1 juli 1870 overgenomen door de Société des chemins de fer des Bassins Houillers.

Het spoorverkeer op de Westerlijn en haar aftakkingen vanuit Brugge nam onverminderd toe zodat grote aanpassingswerken noodzakelijk werden.

Meer daarover in de volgende bijdrage « 150 jaar spoorwegen in het noordelijk deel van West-Vlaanderen ».

(wordt vervolgd)

Met de aanleg van Gent - Eeklo - Brugge en Brugge - Blankenberge was Brugge het middelpunt van een ster met 5 hoekpunten.



HET NEO-CLASSICISTISCHE STATION VAN AUGUSTE PAYEN TE BRUGGE. RECHTS BOVEN DE ZIJVLEUGEL VAN HET STATION STEEKT HET SPITSE TORENTJE VAN HET CAPUCIJNENKLOOSTER UIT.