

DRIE VERJAARDAGEN

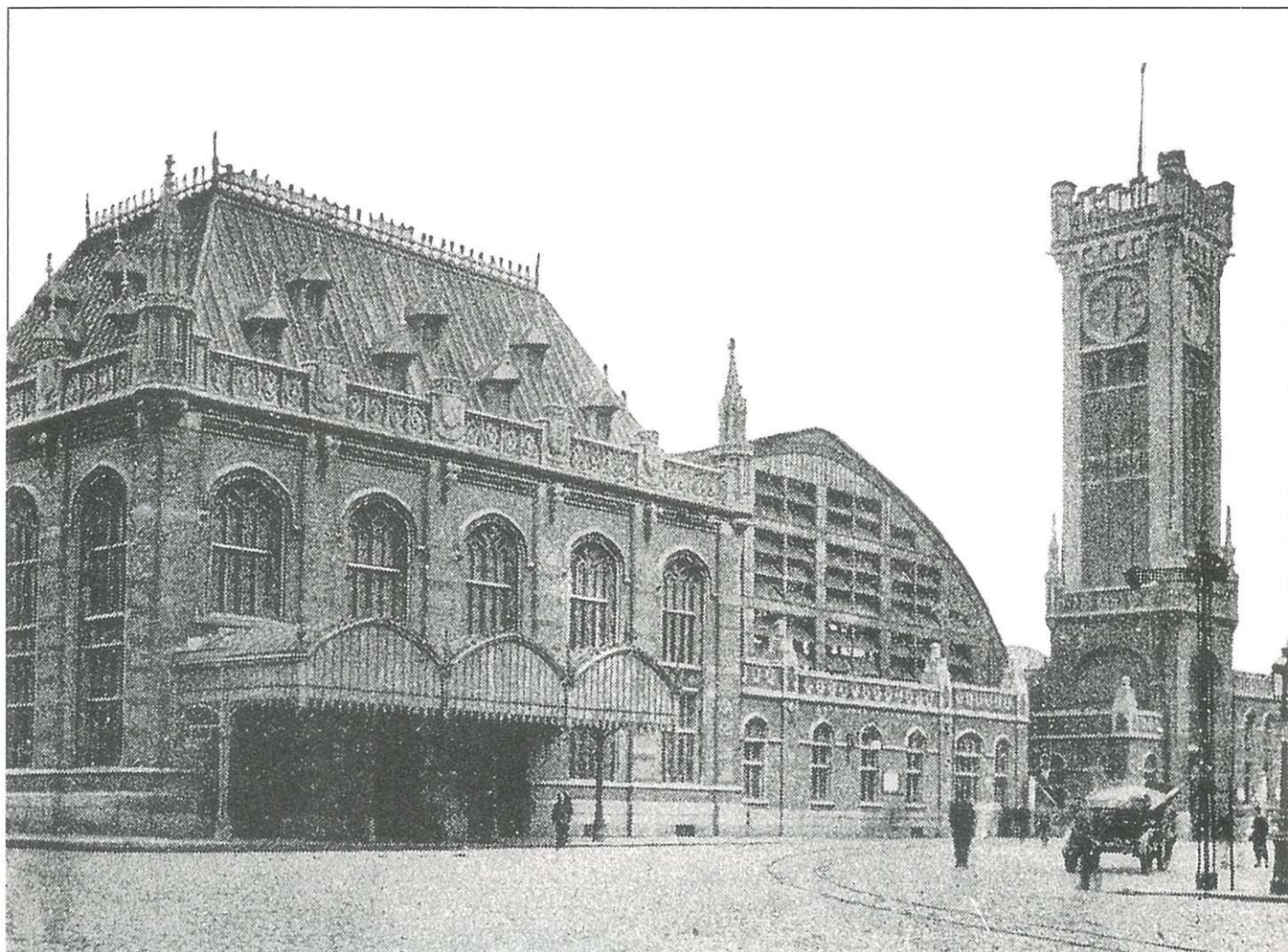
150 jaar spoor te Brugge en Oostende

125 jaar spoor te Blankenberge

120 jaar spoor te Heist

II

F. WAEYAERT



OOSTENDE STAD. HET TWEDE
STATION VAN F. LAUREYS DAT OP
30 JULI 1882 IN GEBRUIK WERD
GENOMEN.

HET TWEDE BRUGS STATION

Na veel plannenmakerij en oeverloze discussies duurde het tot 24 juni 1876 vooraleer Brugge nieuws kreeg over de bouw van een nieuw station. Die dag liet minister A. Beernaert de stad weten dat er op de plaats van het oudé emplacement een station zou gebouwd worden in Vlaamse stijl en met een overdekte spoorhal.

Hoewel de minister een wedstrijd had beloofd, stelde hij op 26 december onverwacht de Antwerpse architect Schadde aan voor de bouw van het nieuwe ontvangstgebouw. Dat ontketende meteen hevige reacties te Brugge. De stad had immers zelf een aantal beroemde bouwmeesters, waarvan L. Delacenserie zeker niet de minst onbekende was. Doch

niets mocht baten! Daar men gehaast was de werken aan te vatten, werd de beslissing van de minister aanvaard.

Nadat de plannen van Schadde in de "bibliotheek van het stadhuis waren tentoongesteld, schaarde de voltallige gemeenteraad zich op 28 februari 1878 achter de ontwerpen. Ook het publiek was opgetogen. Na talrijke onderbrekingen werd de bouw van het neo-gotische stationsgebouw met zijn indrukwekkende en voor die tijd ingenieuze spooroverkapping na ruim acht jaar beëindigd. Het nieuwe complex werd op zondag 11 juli 1886 plechtig ingehuldigd. Het tweede Brugs stations had meer weg van een gotische kathedraal dan van een station.

RONSE ERFT HET EERSTE BRUGS STATION

Werd het eerste Brugs station afgebroken en te Ronse terug opgebouwd of niet? Een aantal 20-eeuwse bronnen menen van wel, doch één echt bewijs werd lang niet gevonden. Een uitsluitsel hierover troffen we aan in de Gazette van Brugge van 6 mei 1878 waarin stond dat op dinsdag 21 mei 1878 zou overgegaan worden tot de «aenbesteding van de werken van het afbreken van het statiegebouw te Brugge, en zijne herbouwing te Ronse», De preciese data van afbraak en herbouwing konden noch te Brugge, noch te Ronse worden teruggevonden.

OOK OOSTENDE KRIJGT EEN TWEEDE STATION

Met de zomerdienst van 1868 werd de treindienst op de nieuwe lijn tussen Oostende en Torhout over Gistel ingesteld. De lijn werd aangelegd door een privémaatschappij nl. de SA du Chemin de Fer d'Ostende a Armentières. Hierdoor en ook vanwege het toenemend toeristisch verkeer en de mailbootverbindingen met Dover werd het oude station te Oostende te klein. Rond 1880 werd begonnen met de bouw van een nieuw station, ontworpen door architect Felix Laureys. Dat station dat deels het oude station van A. Payen inpalmde, werd op 30 juli 1882 in dienst genomen. Toen in 1894 de Oostende - Wien Express werd ingelegd, een luxetrein met slaap- en restauratierijtuigen die Londen met Wenen en de «Oriënt» verbond, werd Oostende de draaischijf van het Europese spoorverkeer.

BRUGGE VERVEELD MET ZIJN STATION INTRA-MUROS

Het drukke treinverkeer via het Brugse station zorgde ervoor dat de belangrijkste overweg in de Smedenstraat meer dicht was dan open. Brugge werd als het ware in twee gesneden telkens wanneer een trein voorbijkwam. De

oplossing lag voor de hand nl. het station verplaatsen buiten de stad. De gesprekken daaromtrent vulden diverse raadszittingen, tot daarover op 31 mei 1899 een akkoord werd bereikt tussen de Staat en de stad. Een tweede argument om het station te verplaatsen, was de roes om Brugge tot «grootstad aan zee» uit te bouwen, In die tijd waren immers te Zeebrugge de werken aan de nieuwe haven gestart.

ZEE-BRUGGE

De haven te Zee-Brugge (de oorspronkelijke schrijfwijze) werd op 1 mei 1906 rechtstreeks met Brugge verbonden met een nieuwe spoorlijn over Lissewege. Tussen 3 juni 1906 en 18 oktober 1908 werd een rechtstreekse treindienst georganiseerd tussen het zeestation op de havendam te Zee-Brugge en Brussel-Noord, met aansluiting op de bootverbinding voor Huil. Hoewel deze dienst tweemaal per week liep, verdween hij bij gebrek aan belangstelling. De spoorverbinding tussen Blankenberge en Zeebrugge werd op 1 oktober 1908 afgeschaft. Blankenberge werd een eindstation en alle treinen tussen Brugge en Heist spoorden over de nieuwe lijn langs Lissewege.

OOSTENDE-KAAI

De internationale treinen en de bootverbinding naar Dover maakten een tweede station te Oostende noodzakelijk. Daartoe werd op 3 november 1896 aan de spoorlijn Brugge - Oostende, ter hoogte van Zandvoorde, een rechtstreeks spoor naar het goederenstation aan de kaai te Oostende aangesloten. Begin 1904 werd op het emplacement van het vroegere goederenstation een eerste voorlopig stationsgebouw opgetrokken met overdekte sporen. Een paar jaar later tekenden de architecten Otten en Seulen een nieuw kaaistation voor Oostende. Nadat de werken in 1910 waren gestart, werd het nieuwe station met aanpalend hotel op 1 augustus 1913 ingehuldigd. Amper was het Belle-Epogue-station uit zijn steigers verzezen of het oorlogsgeweld bracht het onherstelbare schade toe. Bij de herstelling werd de koepel boven de uitgang niet herbouwd

DE BATARDEAU

Om het euvel van de overwegen op te lossen en in het vooruitzicht van de verplaatsing van het station te Brugge, werd in 1910 gestart met de aanleg van een verhoogde bedding te St. Michiels en St. Andries. Massa's grond en zand werden aangevoerd. De opgehoogde bedding kreeg de naam «Batardeau» en werd al gauw het drukst bezochte oord van de Brugse jeugd.

Met de zomerdienst van 1868 werd de treindienst op de nieuwe lijn tussen Oostende en Torhout over Gistel ingesteld.

De Internationale treinen en de bootverbinding naar Dover maakten een tweede station te Oostende noodzakelijk.

Ook de lijn naar Blankenberge en Heist werd omgelegd. De treinen naar de kust en vooral de goederentreinen naar de Brugse zeehaven bemoeilijkten sterk het verkeer op de stadsrand. De nieuwe lijn tussen de Hoefijzerlaan en St. Pieters-op-de-dijk werd op 14 oktober 1910 in gebruik genomen. Te Brugge St. Pieters werd in 1909 een kanjer van een station gebouwd. Brugge leefde zoals gemeld in de roes om « grootstad aan zee » te worden. Sommigen verhoopten een bevolkingstoename tot 200 000 inwoners; vandaar dat het station Brugge St. Pieters zo groots opgevat was.

DE EERSTE WERELDOORLOG

Met de eerste wereldoorlog vielen alle werken voor de verplaatsing van het Brugs station stil. Enkel om militaire redenen werden door de Duitse bezetter spoorwerken uitgevoerd.

Op vele plaatsen werden bestaande spoorlijnen tijdens het oorlogsgeweld vernield. Bij de terugtocht van het Duits leger op 18 oktober 1918 werden de spoorbruggen aan het Waggelwater en aan het Speytje te Brugge opgeblazen. Hierdoor diende de lijn naar Blankenberge en Heist tijdelijk omgeleid via de oude bedding op de stadsrand. Uiteindelijk duurde het tot eind 1919 vooraleer alle lijnen opnieuw in dienst waren.

NA LANG AANDRINGEN KRIJGT KNOKKE EEN STATION

Na meer dan 30 jaar strijd, kreeg Knokke op 29 juni 1920 een aansluiting op het spoornet. Vanaf Heist werd de lijn verlengd tot aan de weg van Knokke naar Westkapelle. Op 4 juli 1920 werd deze lijn plechtig ingereden. De minister van spoorwegen Pouillet was op die plechtigheid niet aanwezig en maar best ook. De inwoners van Knokke namen het immers niet dat zij zolang op de spoorlijn hadden gewacht en daarenboven de kosten voor de organisatie van de inhuldigingstrein zelf moesten betalen.

Het eerste station van Knokke was een houten barak die dwars voor de doodlopende sporen was geplaatst. Het duurde tot 10 juli 1932 vooraleer Knokke een echt station kreeg. Het L-vormig gebouw, getekend door ir. Duchateau en architect Nouille, werd in de tweede wereldoorlog zwaar beschadigd en diende grotendeels afgebroken te worden. De vleugel, gelegen aan de Knokkestraat, bleef overeind en werd als woning van de stationschef ingericht. Aan de Natiënlaan werd de hoofd vleugel vervangen door het huidig stationsgebouw.

BRUGGE VERPLAATST ZIJN STATION

In 1935 werd opnieuw geld ter beschikking gesteld voor de grootse spoorwerken die uiteindelijk de verplaatsing van het station tot doel hadden.

De verhoogde bedding, de batardeau, werd afgewerkt en de bruggen over de Rijselse en Gistelse steenweg werden gebouwd. Zon 250 000 m³ aanaardingsgrond werd aangevoerd uit de streek rond Aalter, waar op dat ogenblik verbeteringswerken aan het kanaal Gent - Brugge aan de gang waren. Om het station op de Vrijdagmarkt te ontlasten, werden vanaf 1936 de internationale treinen omgeleid over de nieuwe opgehoogde bedding. Om Brugge te bedienen werd een voorlopig station ingericht aan het viaduct over de Gistelse steenweg, Brugge St. Andries.

De lijn Brugge - Kortrijk werd in 1938 omgeleid tussen Loppem en het geplande nieuw station. St. Michiels verloor hierdoor zijn station aan de Dorpsplaats. Het oude baanvak tussen Brugge en Loppem werd in 1939 opgebroken en vervangen door een brede laan die Brugge verbond met de nieuw aangelegde autobaan Brussel - Oostende.

In maart 1937 schreef de NMBS een wedstrijd uit die de uitwerking van de plannen van het ganse stationscomplex tot doel had. Josse en Maurice van Kriekingen uit Brussel behaalden de eerste prijs. Hun plannen werden o.m. aangewend om het huidige stationsgebouw te bouwen. De uitvoering van de belangrijke spoor- en seininrichtingswerken werden door de NMBJ in eigen beheer uitgevoerd. Dank zij een minutieuze voorbereiding werden de werken voor het afsnijden van de oude lijn en de koppeling van het nieuwe tracé in één nacht geklaard. Op 1 april 1939 reed de eerste trein het nieuwe Brugs station binnen. De bewoners van West-Brugge vierden op 31 maart 1939 uitbundig feest wanneer de laatste trein de beruchte overweg aan de Smedenstraat voorbijtrok.

HET WANDSCHILDERIJ VAN RENE DEPAUW

Het derde Brugs station kreeg, spijs alle financiële problemen, toch een blikvanger van formaat nl. het wandschilderij van René Depauw in de ontvangsthal. Het schilderij bestaat uit drie delen waarvan het middentaferaal 56 panelen beslaat; de twee zijtaferelen spreiden zich uit over de ganse diepte van de hal.

René Depauw bracht een kijk op Brugge, omringd door alle belangrijke Westvlaamse steden en gemeenten. Op de zijpanelen schilderde hij in grote trekken de overige Vlaamse en Waalse steden. Iedere stad of

Na meer dan 30 jaar strijd kreeg Knokke op 29 juni 1920 een aansluiting op het spoornet.

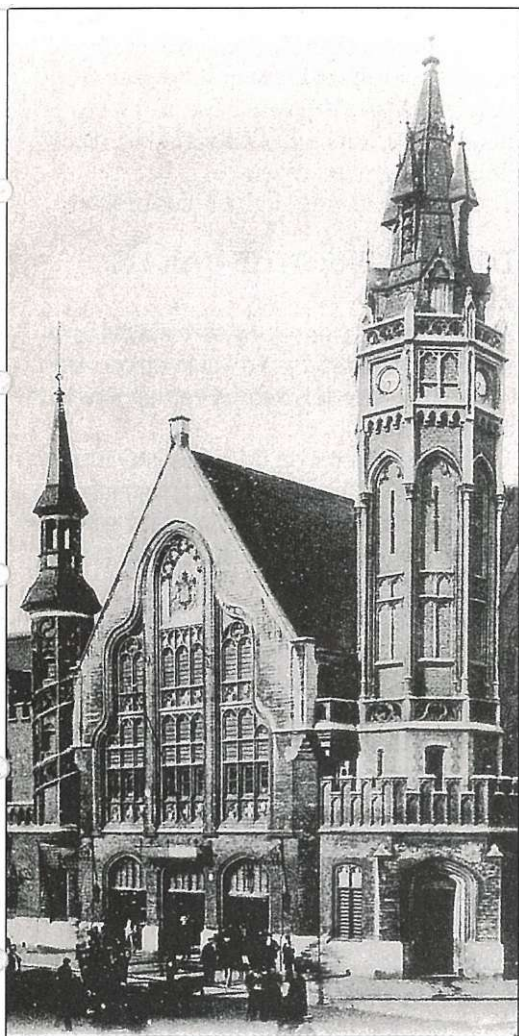
Het derde Brugs station kreeg, spijs alle financiële problemen, toch een blikvanger van formaat nl. het wandschilderij van René Depauw in de ontvangsthal.

gemeente werd afgebeeld met een kenschetsende bijzonderheid en toeristische of anekdotische details.

Het is een typisch kunstwerk van de schilder, jowel voor zijn visie op de vormgeving van het geheel, als voor de dominerende bruin-rode kleuren.

SPOORWEGPROBLEMEN TE HEIST

Net zoals Brugge 100 jaar in twee stukken was gesneden door de spoorweg, kende Heist een soortgelijk probleem. Het eerste station stond op de plaats waar thans het tramstation staat en de sporen volgden de huidige tramlijn. Dit zinde noch de Heistenaren, noch de badgasten. Daarbij kwam dat de



opgehoogd en een nieuw stationsgebouw, een badplaats waardig, werd opgetrokken. Met de komst van de eerste trein in het nieuwe station op 15 december 1951 onderging de badplaats een gedaanteverandering. Een volledig nieuwe wijk werd aan de gemeente toegevoegd en Heist groeide zienderogen.

HET NIEUWE STATION TE BLANKENBERGE

Het oude station te Blankenberge, eindstation sinds 1 oktober 1908, werd met het toenemend toerisme te klein. Al in 1928 werd besloten een nieuw stationsgebouw op te



stinkende rook van de stoomtreinen midden een chique badplaats zeker niet aantrekkelijk was. Daarom ijverde Heist al in 1937 om het spoor om te leiden rond Heist, De slechte financiële toestand en het uitbreken van de tweede wereldoorlog verhinderden de onmiddellijke uitvoering van de plannen. Heist moest geduldig wachten tot 1951! De spoorlijn tussen Zeebrugge en Heist werd over een lengte van 4 190 m verplaatst en

richten. Toch duurde het nog tot het paasweekend van 1937 vooraleer het nieuwe station in gebruik kon worden genomen. De officiële inhuldiging, gekoppeld aan de opening van de nieuwe Koning Albertlaan, had plaats op 20 juli 1937 in aanwezigheid van de ministers Jaspar en Merlot. Het nieuwe stationsgebouw, getekend door architect Lemaire, was voor zijn tijd zeer modern van opvatting.

Het tweede station te Brugge werd gebouwd naar de plannen van architect Schadde.

De sloping van het neo-gotische station op de Vrijdagmarkt, een monument verdwijnt uit het stadsbeeld.

DE TWEDE WERELDOORLOG

Tijdens de tweede wereldoorlog werd het spoornet en vooral het spoorwegpersoneel opnieuw zwaar getroffen. De eerste bommen troffen reeds op 12 mei 1940 het station te Knokke. De lijst van aanslagen en vooral van menselijk leed werd ellenlang. Vooral de laatste oorlogsjaren werden bijzonder zwaar. De vele namen van gesneuvelde spoor mannen werden op diverse plaatsen genoteerd op gedenkplaten.

Tijdens de oorlog braken de Duitsers op vele lijnen sporen uit om materialen te recupereren. Zo werd in juli 1944 op de lijnen 63, 51 en 51 A één spoor weggenomen, zodat die enkelsporig werden.

Tijdens het offensief van september 1944 werd de exploitatie enkele dagen onderbroken doch vanaf 18 september 1944 reden er opnieuw treinen. Het baanvak tussen Duinbergen en Knokke kwam pas op 18 april 1946 terug in dienst.

Tijdens de eerste maanden na de Bevrijding verliep het treinverkeer nog zeer gebrekkig, wegens het grote tekort aan locomotieven, rijtuigen en wagens. Op sommige lijnen werden veel treinen dan ook vervangen door autobussen.

DE PROBLEMATIEK ROND DE AFBRAAK VAN HET NEO-GOTISCHE STATION TE BRUGGE

Eind 1938 werden reeds plannen gesmeed om het neo-gotische station op de Vrijdagmarkt af te breken. Vooral de metalen spooroverkapping verkeerde in slechte staat. Roest verteerde langzaam maar zeker de ijzeren overspanningen en gewelven en niet zelden vielen er stukken naar beneden. Nadat het complex op 31 maart 1939 definitief verlaten was, werden allerlei gissingen gemaakt omtrent de toekomst ervan. Sommigen zagen in het gebouw een ideale plaats om tentoonstellingen te houden of vonden het geschikt als toeristisch centrum, anderen wilden het dan weer zo rap mogelijk doen verdwijnen.

En die laatsten haalden het. Op 10 mei 1947 besliste de gemeenteraad dat het oude station zou afgebroken worden zodat het neo-gotische station definitief uit het Brugs stadsbeeld verdween op 23 oktober 1948.

DE OOSTENDSE STATIONS SMELTEN SAMEN

In 1919 werd voor het eerst gedacht aan de samensmelting van Oostende Stad en Oostende Kaai om zodoende alle verkeer in het zeestation te concentreren. Rond 1934 werd het idee opnieuw opgerakeld en verrichtte men de eerste studies.

In oktober 1935 werden alle treinen van de lijn Brugge - Oostende omgeleid naar

Oostende Kaai. Hiertoe werd het zeestation aangepast: het aantal sporen werd van 6 op 11 gebracht en naast de drie bestaande perrons werden er vier bijgelegd. Voor deze uitbreiding werd het Brandarisdok - waar thans het tramstation is gebouwd - gedempt. Ook de spoorinstallaties werden aanzienlijk uitgebreid. Ten zuidoosten van de De Smet-De Naeyerbrug werden twee uitwijkbundels aangelegd (de huidige bundels A en B). Voor het locomotievenverkeer tussen Oostende Kaai en het nieuwe depot te Oostende Zeehaven werd ongeveer 5 km spoor aangelegd en naast de De Smet-De Naeyerbrug een verhoogd elektrisch seinhuis, de huidige blokpost 63. De tweede wereldoorlog vertraagde veel van deze werken, doch nadien werd onverpoosd gewerkt om Oostende Stad op te doeken zodat de reizigersdienst er vanaf 5 april 1946 definitief afgeschaft werd. Die dag werd er tussen Snaaskerke en Oostende een nieuw tracé in dienst genomen. Oostende Stad werd in 1956 afgebroken.

DE CONCURRENTIE VAN DE AUTOBUS

In de vijftiger jaren kreeg de trein meer en meer concurrentie van de auto en op veel spoorlijnen werden treinen vervangen door autobussen.

De reizigersdienst op de lijn Eeklo - Brugge werd vanaf 16 februari 1959 afgeschaft, en vanaf 26 mei 1963 reden er tussen Oostende en Torhout eveneens geen reizigerstreinen meer.

Voor beide baanvakken bestond er nog een greintje hoop vooraleer ze definitief uitgebrouwen werden. De lijn Eeklo - Brugge werd een tijdje gezien als afvoerlijn voor het goederenverkeer van en naar Zeebrugge en op het baanvak Oostende - Torhout ijverden de Belgische vrienden van de stoomlocomotief voor de lijn als museumbaan in te richten. De slopers haalden evenwel beide slagen thuis.

ELEKTRISCHE TREINEN

Op 26 juni 1954 kon de eerste minister A. Van Acker met de eerste elektrische trein sporen tussen Gent en Oostende. Te Brugge hield de elektrische loc nr. 122.003 met zijn zes nieuwe tweedeklas rijtuigen halt om de Brugse notabelen aan boord te nemen. Brugge - Oostende werd daarna in recordtempo afgelegd; in nog geen 14 minuten snelde de trein naar Oostende. En de elektrificatie breidde verder uit... Drie weken na de supersnelle rit naar Oostende, werd de lijn naar Blankenberge op 17 juli 1954 elektrisch in dienst genomen. Met de nieuwe dienstregeling van 22 mei 1955, werden ook op de lijn Brugge - Knokke de stoomtreinen vervangen door elektrische.

Op 10 mei 1947 besliste de gemeenteraad dat het oude station zou afgebroken worden zodat het neo-gotische station definitief uit het Brugs stadsbeeld verdween op 23 oktober 1948.

Op 26 juni 1954 kon de eerste minister A. Van Acker met de eerste elektrische trein sporen tussen Gent en Oostende.

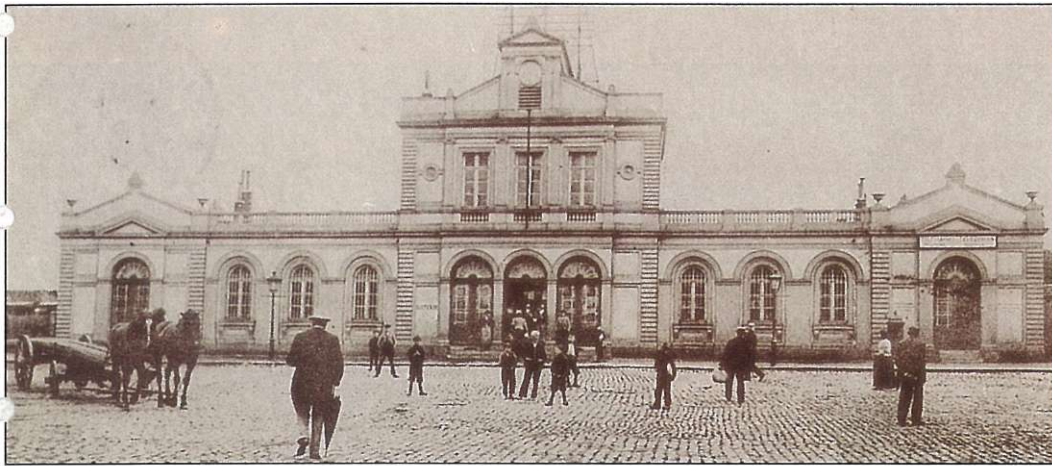
DE NIEUWE LIJN 51B

De beslissing een nieuwe zeesluis te bouwen was voor Knokke - Heist een dreiging om ^gesneden te worden van het spoorwegnet.

Niettemin waren er twee mogelijke oplossingen: ofwel werd een tunnel onder de zeesluis gebouwd, ofwel diende de spoorlijn rond het nieuwe havenareaal omgelegd. Men koos voor de tweede oplossing. De werken begonnen in 1980. Om het spoor over het Boudewijnkanaal te brengen, werd een metalen klapbrug gebouwd en tussen Dudzele en Heist een volledig nieuwe spoorbedding aangelegd. Tevens werd het

Kortrijk - Torhout, dat gezien werd als het verlengde van de lijn Oostende - Torhout, een tweede spoor. Reeds in 1914 werden plannen gemaakt om ook Torhout - Brugge met twee sporen uit te rusten.

Toch duurde het nog tot mei 1984 alvorens dat was gebeurd. Het dubbelsporig maken van de lijn 66 kaderde in het geheel van de modernisering en elektrificatie. Bij gelegenheid van die werken werden te Brugge St. Michiels drie metalen brugdekken, daterend uit 1911, vervangen door betonnen liggers. De volledige operatie werd tijdens 4 nachten uitgevoerd met speciale kranen.



RONSE ERFDE HET EERSTE BRUGSE STATION. HET WERD WEL OMGEKEERD GEPLAATST TEN OPZICHTE VAN DE SPOREN.



HET HUIDIGE STATION TE BRUGGE IN 1939 MET DE TYPISCHE BUSSEN UIT DIE TIJD.

baanvak Heist - Knokke op dubbelspoor gebracht.

Als de laatste trein op 15 mei 1983 Zeebrugge had verlaten, werd het enkelspoor tussen Zeebrugge en Heist definitief gesloten, 's Anderendaags reden de treinen tussen Brugge en Knokke over de nieuwe lijn 51 B.

BRUGGE - KORTRIJK, EEN MODERNE LIJN

Nadat in 1907 de lijn Brugge - Kortrijk door de staat werd overgenomen, kreeg het baanvak

Tevens werden in verschillende stations op de lijn Brugge - Kortrijk werken uitgevoerd teneinde de verkeersintegratie te verbeteren.

Vooraf het station Torhout werd grondig aangepast.

Op 26 mei 1986 werd de lijn plechtig ingereed en wordt de reizigersdienst elektrisch verzekerd sinds 1 juni 1986. •